



# Regionalplan for Jæren 2050

## Planprogram

*Felles plan for bærekraftig byutvikling og en sterk region*

Rogaland fylkeskommune, juni 2018



ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE



## Innhold.

---

|                                                      |           |
|------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 Hva er Regionalplan for Jæren</b>               | <b>4</b>  |
| <b>2 Hvorfor vil vi oppdatere planen</b>             | <b>5</b>  |
| <b>3 En endringsdyktig region</b>                    | <b>6</b>  |
| <b>4 Mulighetenes region - mot 2050</b>              | <b>8</b>  |
| <b>5 Areal- og transportplansamarbeidet på Jæren</b> | <b>10</b> |
| <b>6 Innsatsområder</b>                              | <b>13</b> |
| 6.1 Enklere hverdag                                  | 14        |
| 6.2 Levende sentrumsområder                          | 18        |
| 6.3 Konkurranseskraft                                | 22        |
| 6.4 Livskraftige nabolag                             | 26        |
| 6.5 Varige naturressurser                            | 30        |
| 6.6 Regionalt samarbeid                              | 34        |
| <b>7 Gjennomføring</b>                               | <b>36</b> |
| 7.1 Organisering og medvirkning                      | 36        |
| 7.2 Planprosess                                      | 40        |
| 7.3 Arbeidsprogram                                   | 41        |
| 7.4 Konsekvensutredning                              | 42        |

---



Planarbeidet, delarbeider og kontaktinformasjon er tilgjengelig på nettadresse: [www.rogfk.no/rpj](http://www.rogfk.no/rpj)

# 1 Hva er Regionalplan for Jæren

*Regional plan for Jæren er en langsiktig plan for areal- og transportutvikling som gir strategisk retning for hvordan regionen skal vokse de neste 30 årene.*

På hvilken måte vi forvalter våre arealressurser og utvikler vårt transportsystem betyr mye for hvordan vi bor og beveger oss i regionen. Regionalplanen legger til rette for utvikling av arbeidsplasser, boliger, veger, kollektivsystem, gåing og sykling i hele regionen, samtidig som landbruksjord, friluftsområder, natur- og kulturverdier skal tas mest mulig vare på.

Denne utviklingen preger hverdagen vår og avgjør hvilken tilgang vi har til mange av de tingene vi verdsetter, som en god bolig, nærliggende arbeidsplasser, gode utendørsarealer og attraktive sentrumsområder. Derfor er regionalplanen viktig.

## Vår felles avtale

Det er godt samarbeid om langsiktig areal- og transportplanlegging i regionen. Gjeldende «Regionalplan for Jæren», som ble vedtatt i 2013, bygger videre på «Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren» fra 2000. Planen er en gjensidig forpliktende avtale mellom fylkeskommunen, kommunene og staten. Som et veikart med felles mål og rammer for utviklingen gir den forutsigbarhet for både offentlige og private aktører. Innsats og virkemiddelbruk samordnes på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer slik at de trekker i samme retning. Dette skal bidra til at den samlede effekten blir sterkere for å oppnå ønsket utvikling.

Fylkestinget i Rogaland har nå besluttet at Regionalplan for Jæren skal revideres. I dette planprogrammet beskrives det hvordan revisjonsarbeidet skal gjennomføres og organiseres, hvilke tema revisjonsarbeidet skal fokusere på, behov for kunnskapsinnhenting underveis, og hvordan det er mulig å komme med innspill til arbeidet.

---

## Hva vi planlegger for frem til 2050



Befolkning



Arbeid



Boliger



Transport



Miljø



Hverdagsbehov

## 2 Hvorfor vil vi oppdatere planen

Samfunnet har endret seg siden den første fylkesdelplanen ble vedtatt i 2000, men arealkartet og mange av virkemidlene i planen er liknende som den gang. Med usikre framtidsutsikter er det mange gode grunner til å oppdatere våre utviklingsstrategier. Etter oljeprisfallet i 2014 er det et klart behov for omstilling, klimændringene må vi både dempe og tilpasse oss til og befolkningen som blir stadig eldre og mer mangfoldig har nye krav og behov. Det oppstår stadig nye muligheter og utfordringer. Hvordan vi griper og møter disse vil påvirke vår velferd og regionens økonomi og økosystem i lang tid framover. Derfor har det blitt besluttet at regionalplanen skal oppdateres.

Planprosessen gir mulighet for oss til sammen å fornye forståelsen for hvilken utvikling vi ønsker oss i regionen og hva som skal til for å oppnå den. Regionale planer, som verktøy, skal gi strategisk retning til samfunnsutviklingen og fastsette mål som grunnlag for å avveie kryssende interesser og foreta nødvendige prioriteringer. I det innledende arbeidet er det identifisert flere områder som krever økt felles innsats men gjeldende plans hovedgrep, som er en differensiert og kompakt arealstrategi som bygger opp om sentrumsområdene og kollektivtraséer, skal fortsatt være fundamentet. Regionalplan Jæren har et planområde som dekker 13 kommuner med ulikt folketall, ulik geografi, og ulik senter og tettstedsstruktur. Det er avgjørende at planarbeidet bidrar til at vi makter å utvikle overordnede universelle plangrep som skal gjelde for hele planområdet. Samtidig er det nødvendig å ta skape rom og mulighet for lokal variasjon og tilrettelegging. Planarbeidet skal gjennom godt forankrede og åpne prosesser ha som mål at planen, i tillegg til ivareta regionale og helhetlige behov også gir rom for lokal variasjon der det er hensiktsmessig.

I disse tider med økt forventning til effektivitet er vi særlig oppmerksom på behovet for å utvikle plangrep og strategier som er gjennomførings- og handlingsorienterte. I planprosessen må regionens ressurser mobiliseres og kunnskap innhentes fra mange ulike aktører for at produktet skal bli mest mulig målrettet til behovet.

### Fylkestinget har vedtatt at følgende blir lagt til grunn for oppdateringen;

- *Planen «skal bidra til å ivareta det nasjonale nullvekstmålet og føringene om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange».*
- *«Langsiktig grense for kjerneområde landbruk i gjeldende Regionalplan for Jæren videreføres og vil ikke bli tema i den kommende oppdateringen».*
- *«I planprogrammet skal det utarbeides et konkret mål for å begrense nedbygging av dyrket jord i planområdet» og at*
- *«Eventuell utvidelse eller endringer i planområdet vil bli vurdert i løpet av planprogramfasen».*

I kapittel 6 er behovet for planarbeid, forslag til tema og oppgaver i revisjonsarbeidet nærmere beskrevet.

### 3 En endringsdyktig region

I vår globaliserte verden er vi stadig mer gjensidig avhengige av hverandre. Den åpne verdensøkonomien og felles miljø gjøre det nødvendig med nært samvirke mellom verdens land, regioner og byer. Over tid har den økende forståelsen om vår felles skjebne bidratt til at vi har formalisert flere forventninger og forpliktelser til hverandre. På neste side har vi tatt med noen av de viktigste føringene som planarbeidet må forholde seg til. Mange av disse har direkte betydning for hvordan vi forvalter våre naturressurser og bygger byene og tettstedene våre.

Det digitale og automatiserte samfunnet vil utvikle seg betydelig frem mot 2050. Store innovasjoner innen arbeidsliv og samferdsel vil endre innbyggernes reisevaner og -mønstre. Autonomitet innen transport av varer og personer vil være et supplement til kollektivløsningene som gir helt nye muligheter. Dagens struktur - slik vi kjenner den - vil bli utfordret/forsvinne. Handel vil også digitaliseres. Nye behov oppstår - nye modeller utvikles, og endrer kjente mønstre.

Datainnsamling om bygg, folk og utstyr vil gi fylkeskommunen et helt annet grunnlag for beslutninger enn det vi har i dag. Hvordan kan regionen raskt endre seg basert på slik kunnskap? Vi overdriver ofte innovasjonens betydning på kort sikt - men underestimerer betydningen på lang sikt.

På en del områder har våre ambisjoner økt siden gjeldende plan ble vedtatt i 2013.



#### Hva skal plansamarbeidet gjøre:



##### Utvikle en endringsdyktig region

Vi skal gå foran i de omstillingsprosessene som Norge og verden er inne i og sørge for at regionen vår fremstår som en ansvarlig medspiller. Ved å møte våre forpliktelser og oppfylle våre avtaler skal regionen bygge grunnlag for et fortsatt godt nasjonalt og internasjonalt samarbeid. Gjennom en fremtidsrettet byutvikling skal omdømmet vårt styrkes og omstillingsgrep brukes som konkurransefortrinn.

## **FNs bærekraftsmål**

FN har vedtatt 17 bærekraftsmål for perioden fram mot 2030. Målene gjelder for alle land og er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Med eget mål om bærekraftige byer og samfunn skal våre bosteder gjøres enda mer inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige.

## **Parisavtalen**

Parisavtalen er en internasjonal klimaavtale bestående av bestemmelser for blant annet reduksjoner i utslipp av drivhusgasser, klimatilpasning og støtte til utviklingslands omstilling. I vår region forplikter klimamålene oss til å redusere vårt klimafotavtrykk samtidig som vi legger til rette for at byene og tettsteder fortsatt skal vokse.

## **Nasjonale forventninger**

Regjeringen utarbeider hvert fjerde år «Nasjonale forventninger» til fylkeskommunene og kommunene, der det beskrives mål, oppgaver og interesser som regjeringen forventer at det skal legges særlig vekt på i planleggingen. I tillegg til bærekraftig areal- og samfunnsutvikling generelt ønsker regjeringen en aktiv forvaltning av natur- og kulturminneverdier og utvikling av attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder spesielt.

## **Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

Planretningslinjen viser statens retning for areal- og transportpolitikken: Arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

## **Nasjonal transportplan 2018-2029**

Det overordnede og langsiktige målet i Nasjonal transportplan er «et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet». Planen legger til rette for utbygging både av nasjonale transportkorridorer og veg- og jernbanenettet generelt for å redusere reiseavstander og styrke trafiksikkerhet. Samtidig skal det også utvikles mer attraktiv kollektivtransport og infrastruktur for gåing og sykling. Det er et mål for byområdene at persontransportveksten skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange

## **Byvekstavtalen**

Rogaland fylkeskommune og de fire "bykommunene" på Nord-Jæren har inngått «Byvekstavtale» med staten. Gjennom avtalen får regionen statlige midler til utbygging av samferdsels-infrastruktur. Til gjengjeld forplikter regionen seg til en bompengefinansiert bypakke og at framtidig utvikling av boliger og arbeidsplasser skal skje på en måte som styrker kollektiv, gåing og sykling og reduserer behovet for personbiltransport.

## **Nasjonal jordvernstrategi**

Stortinget vedtok i 2015 en nasjonal jordvernstrategi med mål om at omdisponeringen av landbruksjord i Norge skal reduseres til maksimalt 4000 dekar/år innen 2020.

## **Konvensjonen om biologisk mangfold**

Stortingsmeldingen nr. 14 (2015-2016) «Natur for livet – Norsk handlingsplan for naturmangfold» viser den nasjonale politikken for bevaring av naturmangfold med mål om å ha god tilstand i økosystemene, ta vare på truet natur, og bevare naturområder som viser variasjonsbredden i norsk natur.

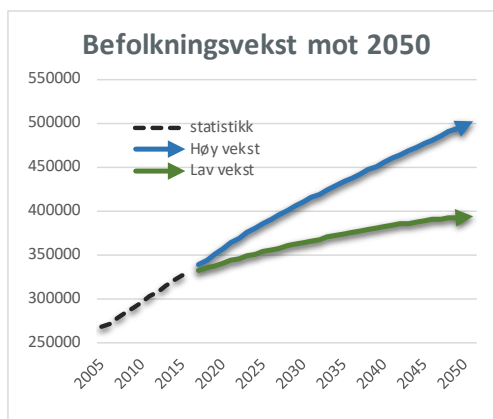
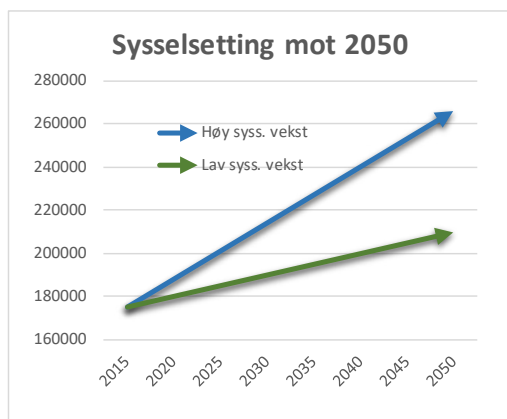
## 4 Mulighetenes region - mot 2050

«Regionalplan for Jæren» skal se samfunnsutviklingen i et langsiktig perspektiv og har en planhorisont på ca. 30 år. Noen sentrale spørsmål som gjør seg gjeldende når vi ser framover i vårt arbeid er; hvem er det vi skal planlegge for, hvilke behov og preferanser tror vi innbyggerne vil ha og hvilke rammevilkår vil kunne gjelde i framtidens samfunn. Det er svært vanskelig å forutse alle utviklingstrender og hvordan samfunnet vil endre seg i løpet av en så lang periode. Selv innenfor tidshorisonten til en kommuneplan på 12-15 år kan det skje betydelige endringer i samfunnet.

Regionen har hatt en ekspansiv utvikling de siste 30 år og vi går inn i framtiden med en høy levestandard og livskvalitet tuftet på en høyproduktiv regional økonomi og et rikt naturressursgrunnlag. Her har vi mye som vi må ta vare på for oss selv og de kommende generasjoner. Samtidig preges framtidsutsikter og trender fremover av stor usikkerhet. Endringshastigheten øker og teknologiske, geopolitiske og økonomiske endringer skjer stadig fortere. Når vi ser framover mot 2050 vil det være en rekke slike faktorer som vil påvirke hvordan samfunnet blir. Noen faktorer kjenner vi til mens andre er svært usikre.

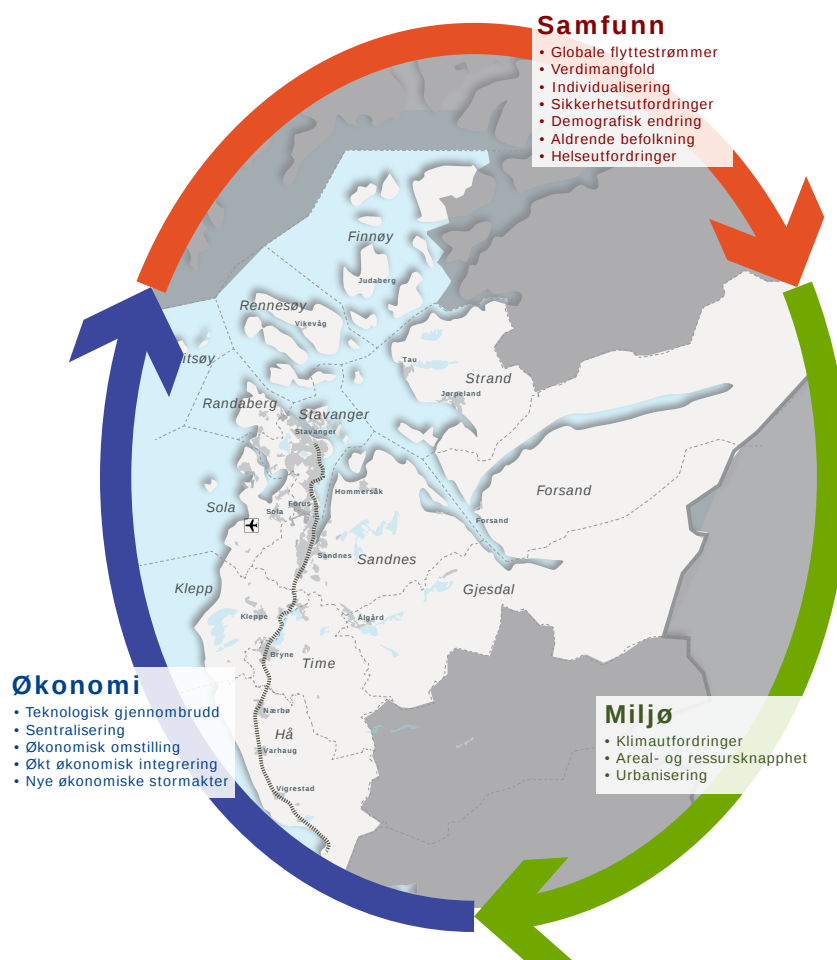
Størrelser som folketallet og dens sammensetning er sentrale parameter som legges til grunn for vår langsiktige planlegging. Med en gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst på ca. 1,45 prosent har befolkningen i planområdet vokst med ca. 125.000 innbyggere siden 1985 og huser ca. 336.000 i 2017. Med kortsiktig trend har veksten i perioden variert og i tiårsperioden 2006 til 2015 var gjennomsnittlig vekst, drevet av innvandring fra utlandet, helt oppe i 1,9%. Innvandringen skyldes i stor grad etterspørsel etter arbeidskraft drevet av ekspansjon i petroleumssektor og om regionen vil oppleve enn så sterkt vekst i neste generasjon er langt ifra sikkert.

Usikkerheten om samfunnsutvikling øker jo lengre fram i tid vi ser. Noen trender



og drivkrefter som vi allerede styres av i dag, eller kan registrere konturene av, kommer til å endre hverdagen slik vi kjenner den. Disse er krefter som globalisering, urbanisering, demografisk endring, individualisering, klima endring og teknologiske nyvinning. Styrken i disse kreftene varierer over tid og likeså hvor mye den enkelte trend er av betydning for areal- og transportforvaltning.

For å utvikle strategier som er robuste mot strukturelle endringer skal flere scenarier for samfunnsutvikling tas med i betraktningen.



## Hva skal plansamarbeidet gjøre:



### Utvikle en fremtidsrettet og robust region

Vi skal planlegge for en positiv utvikling samtidig som vi er forberedt på at det verste kan skje. Vi vil være framtids-, kunnskaps-, og gjennomføringsorientert. Dette betyr at vi skal tenke langsiktig og utvikle strategier som er robuste i både oppturer og nedturer. Plangrepene skal gjøre oss forberedt på å møte de ulike utfordringene regionen kan bli stilt overfor, samtidig som vi ivaretar vår livskvalitet, sterk konkurransekraft og bærekraftig miljø.

## 5 Areal- og transportplansamarbeidet på Jæren

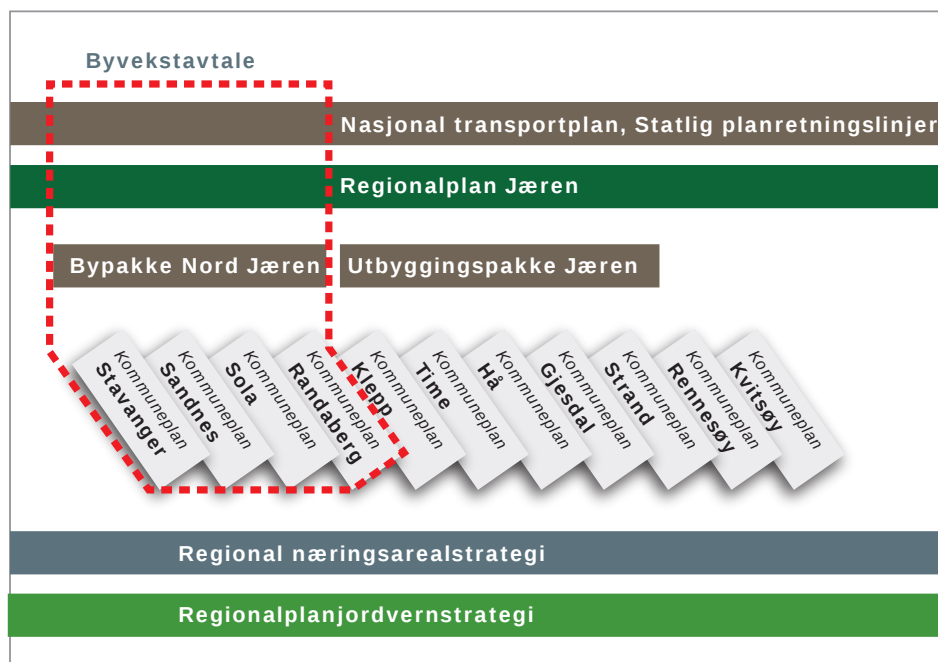


Areal- og transportoppgaver i regionen er fordelt mellom mange aktører. Når forvaltningsstrukturen ikke er harmonisert med den funksjonelle regionen blir samordning og koordinering på tvers av kommunegrenser og forvaltningsnivå nødvendig for å unngå suboptimale løsninger. Det er mange etater og sektorer som må spille sammen

I vår region har fylkeskommunen, kommunene og statsetatene tradisjon for godt samarbeid om areal- og transportutvikling og fra og med 2017 har samarbeidet gått inn i en ny fase. Tidligere har samarbeid om arealbruk og transport primært vært håndtert i styringsorganer opprettet for å håndtere enkelt prosesser. I tiden framover skal samarbeidet ikke være knyttet til en enkelt prosess men skal fungere som en arena for aktiv, helhetlig og vedvarende strategisk areal- og transportforvaltning i regionen. Her skal partenes roller som planmyndighet og samferdselsaktør sees i sammenheng. Det vil også gi mulighet for beslutningstakere å løfte blikket og drøfte felles problemstillinger forut for de formelle regionale prosessene.

«Areal- og transportplansamarbeidet på Jæren» er dermed et regionalt samarbeidsorgan for fylkeskommunen, kommunene og statsetatene på Jæren - både på administrativt og politisk nivå. Samarbeidet er vår felles møteplass ved revisjon av regionalplanen og gir muligheter for samkjøring og informasjonsutveksling med andre regionale areal- og transportprosesser, slik som Bypakke Nord-Jæren, Utbyggingspakke Jæren, ny jordvernstrategi for Rogaland, videreutvikling av Byvekstavtalen, og rullering av kommunepanene. I tillegg pågår det utredning av hurtiggående, skinnegående løsning til Ullandhaug og flyplassen.

## Areal- og transportplansamarbeidet på Jæren



Figuren illustrerer et utvalg av de viktigste areal- og transportplanprosessene i regionen. Prosessene som gjennomføres i regi av planmyndighetene og transportetatene på tvers av forvaltningsnivåene synliggjør behovet for en felles strategisk retning og koordinering.

## Hva skal plansamarbeidet gjøre:



### Spille hverandre gode for å oppnå våre felles mål

Vårt arbeid vil bygge videre på regionens gode kultur for samarbeid og samhandling. Den oppdaterte regionale planen skal danne en felles plattform for samarbeid og være en slagplan for handling og arbeidsdeling.

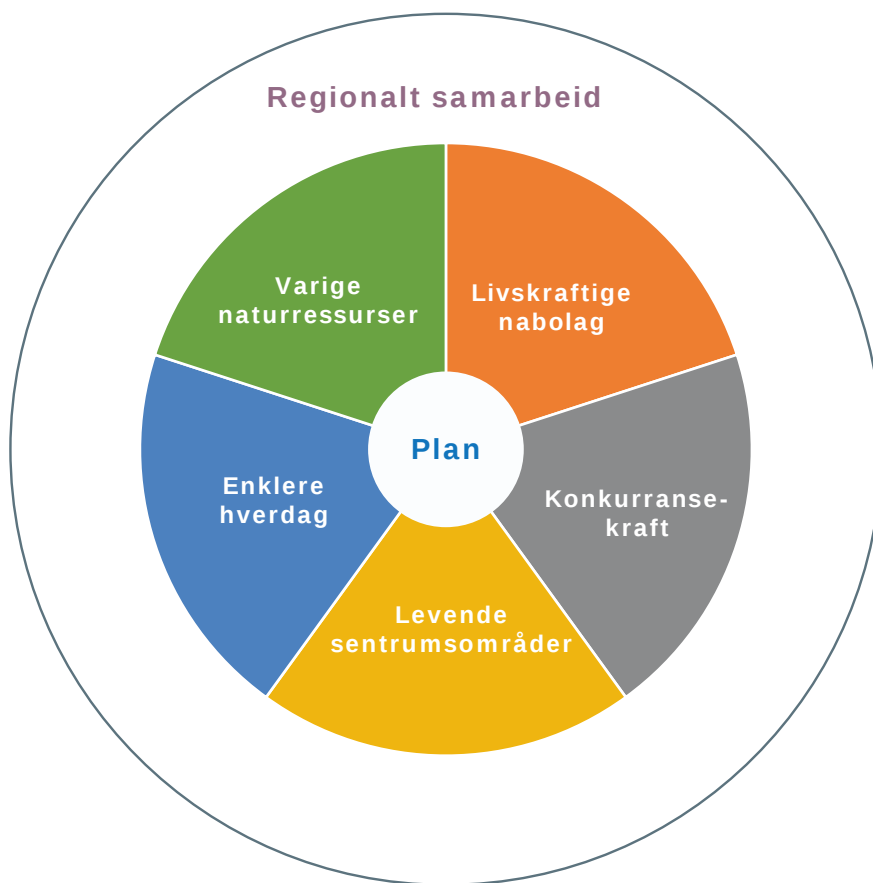
Gjennom handlingsprogram og gjennomføringsstrategier skal det sikres at partenes virkemidler ses i sammenheng. Arbeidsdelingen skal fremme effektivitet og demokratisk forankring ved å bygge på nærhetsprinsippet, noe som betyr at beslutninger skal fattes på lavest mulige effektive nivå. Dette skal sikre at en helhetlig tilnærming ivaretas samtidig som lokale variasjoner uttrykkes gjennom differensiering av tiltak.



Foto: Torbjørn Rathe

## 6 Innsatsområder

Bredden i planarbeidet behandles gjennom følgende hovedstrategier (se figur) som til sammen belyser bredden i plansamarbeidet. Temaene er en felles plattform for innsats og tiltak som partene i plansamarbeidet, med hver sine virkemidler og ståsted, skal arbeide i retning av. Det er synergier og samvirke mellom strategiene som gjensidig påvirker hverandre positivt.



## 6.1 Enklere hverdag

Vi jobber og bor på tvers av kommunegrenser, men vi er en region. Her legger vi til rette for effektive og miljøvennlig reiser, og gode steder å bo.

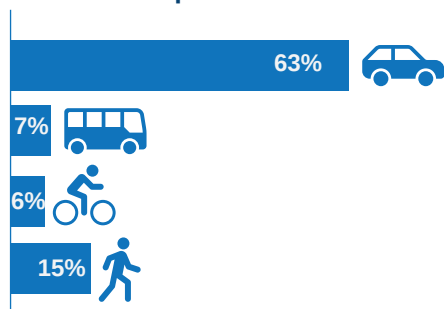


Vi arbeider, handler og reiser uavhengig av bydels- og kommunegrenser, slik at vår hverdagsregion stadig blir mer sammenvevd. Det er planlagt en omfattende samferdselssatsing på og omkring Jæren i årene som kommer. Gjennom Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren skal det finansieres kollektiv-, gang/sykkel- og vegprosjekter for om lag 33 mrd. kr. Ryfast og Rogfast skal ferdigstilles i samme periode med oppgraderinger av E39 og Jærbanen kort tid etter. Samferdselsinvesteringene vil gi økt tilgjengelighet og transportkapasitet som kan betjene en stor befolknings- og næringsvekst. Samtidig bidrar forbedret transport-infrastruktur til at vi kan reise lengre og bli mer integrert med våre naboregioner.

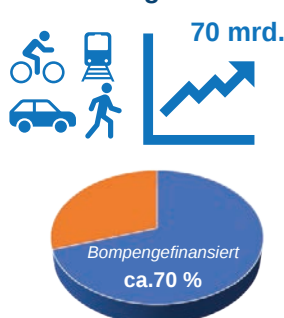
I samspill med transportsystemet definerer arealbruken rammebetingelsene for hvordan vi reiser. I denne sammenheng har ikke arealutviklingen på Jæren de siste 50 årene vært optimal i forhold til å gjøre det enkelt å gå, sykle eller reise kollektivt i hverdagen. Feltutbygging med småhusbebyggelse og monofunksjonelle næringsområder har bidratt til at tettstedene har vokst mye i «bredden». Med en voksende befolkning har stadig større avstander mellom funksjonene medvirket til økt reisetid, investeringsbehov og miljøbelastning.

Hovedtyngden av nye arbeidsplasser den siste tiden har kommet i områder der bilen er det enkleste og mest brukte transportmiddelet. Illustrasjonen på side 14 viser regionens pendlingsmønster. Gjennom å samordne våre arealstrategier med planlagte transportinvesteringer kan vi redusere reiseavstander mellom der vi bor og der vi jobber slik at flere sikres bedre tilgjengelighet til et variert jobbmarked. Dette vil både innbyggerne og næringslivet tjene på. Dersom regionen lykkes med at flere velger å gå, sykle eller reise kollektivt, tjener alle også på en reduksjon i det langsiktige investeringsbehovet i transportsektoren.

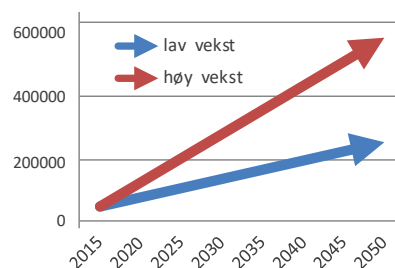
#### Reisevaner i planområdet



#### Investering infrastruktur



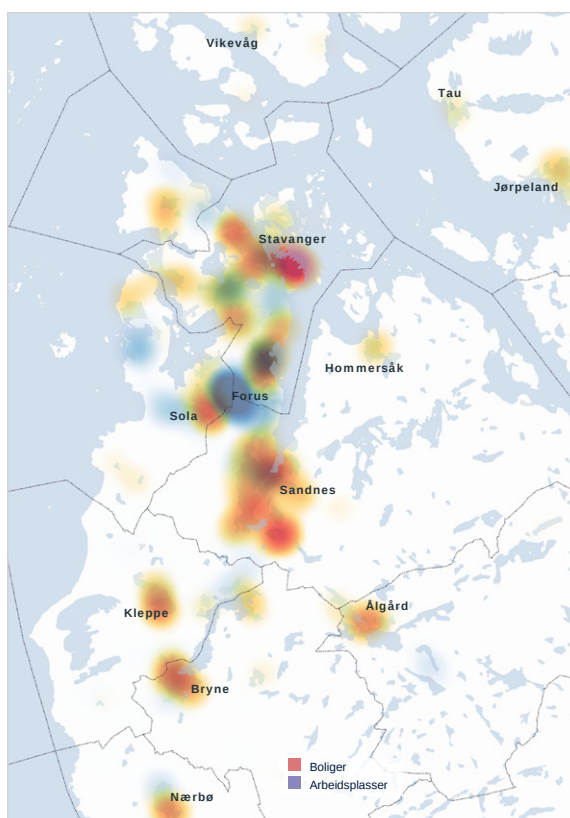
#### Vekst antall daglige reiser til 2050



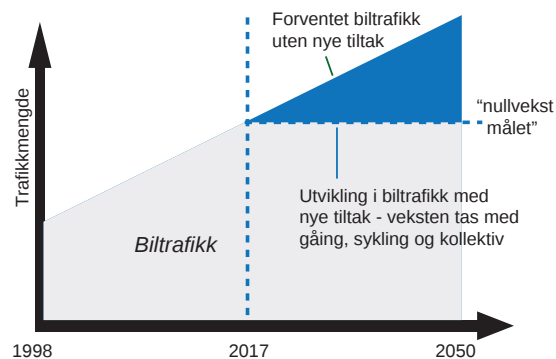
Gjeldende kommuneplaner og regionalplan har store arealreserver som kan vare i lang tid og som gir fleksibilitet for utvikling av boliger og næringsseidommer. Planene har som mål å styrke våre eksisterende by- og tettstedssentre slik at vi får et mer attraktivt, mangfoldig og inkluderende nærmiljø, men gir på samme tid rom for et mer ekspansivt arealbruksmønster. Med nøkternt anslag for befolkningsvekst viser nyere modellering av framtidig areal- og transportutvikling at en videreføring av senere års arealutvikling vil kunne resultere i en stor vekst i transportbehov og belastning i transportsystemet sammenlignet med om vi velger en mer kompakt arealbruk.

Det er forventet store endringer innenfor transportsektoren i tiden framover, som følge av teknologiutviklingen. Allerede i dag ser vi noen trender som kommer til å påvirke vår reiseadferd og behov. Innovasjoner drevet av digitalisering innen delingsmobilitet, autonome kjøretøy og sømløse løsninger som «Mobility as a service» er fremtredende. Vi har tidligere planlagt med et klart skille mellom boliger og næringsområder som gjenspeilet et tydelig skille mellom arbeid og fritid. Når arbeid og fritid i større grad smelter sammen har det også betydning for byforming. Nye mobilitetsløsninger som tilbyr andre kvaliteter enn de konvensjonelle transportmidlene og strukturelle livsstilsendringer kan komme til å påvirke våre bosettings- og lokaliseringpreferanser.

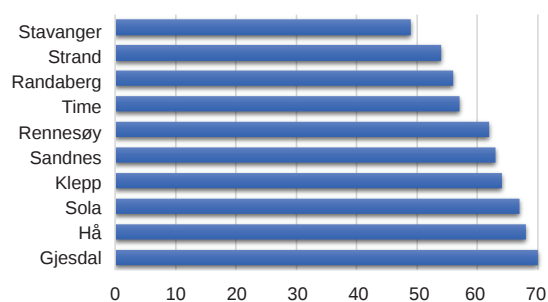
### Bolig- og arbeidsplasslokalisering, 2004-16



### Nullvekstmålet



### Andel bilførere (%)



RVU 2012

## Hva skal plansamarbeidet gjøre:



### Fremme hverdagsaktivitet, god mobilitet og bedre miljøet

Fysisk hverdagsaktivitet fremmer folkehelse og god samfunnsøkonomi. Vi skal legge til rette for en arealutvikling med korte avstander til daglige funksjoner, slik at det blir enkelt å bevege seg – det vil si gå, sykle og reise kollektivt til og fra skole, arbeid, butikken, aktiviteter mv.

Vi vil planlegge for redusert klimagassutslipp og tryggere og mer attraktive lokalmiljø. Revisjonen av regionalplanen skal bidra til at nullvekstmålet oppnås i byområdet, jf. Byvekstavtalen. Vi skal samarbeide om utbyggingstrategier som gir økt nærhet til sentre og kollektivknutepunkter, samtidig som bo- og områdekvaliteter sikres.

Selv om de lokale forutsetningene er annerledes enn i byområdet er god tettstedsutvikling og mer gåing, sykling og bruk av kollektivtransport også mål i resten av regionen. Vi vil utvikle strategier for by-/tettsteds- og transportutvikling som støtter opp om en felles retning, men som differensieres i forhold til lokale utfordringer og muligheter.



### Dra nytte av våre investeringer

Regionen går inn i en periode med store samferdselsinvesteringer, der hovedtyngden finansieres av bilister gjennom bompenger. Vi vil, gjennom felles planlegging og koordinert virkemiddelbruk, sikre en god utnyttelse av investeringene slik at vi kan håndtere veksten i transportarbeid og samtidig redusere behovet for stadig utbygging av ny transportinfrastruktur.

I tillegg til mobilitetsforbedringer vil vi målrette nye investeringer slik at de blir en katalysator for fornyelse av byene og tettstedene våre.

## Byvekstavtale

Staten, Rogaland fylkeskommune og Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner forplikter seg til å revidere Regionalplan Jæren og de respektive kommuneplanene i tråd med målene for byvekstavtalen. Hovedmålet er at «Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing».

Oppfølging av Byvekstavtalen skal måles over tid. Trafikkutvikling, som er styrende for å nå målet, skal følges i avtaleområdet gjennom reisevaneundersøkelser, trafikkregistrering og tellinger av kollektiv- og sykkeltrafikken. De andre innsatsområder i avtalen skal følges opp gjennom «støtteindikatorer» for arealbruk og parkering. Arealbruk gjelder boligenes og besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter. Å avklare hvilke senter og knutepunkt dette gjelder blir en prioritert oppgave i det kommende arbeidet. Utvikling av en regional parkeringsstrategi er også en oppgave



## 6.2 Levende sentrumsområder

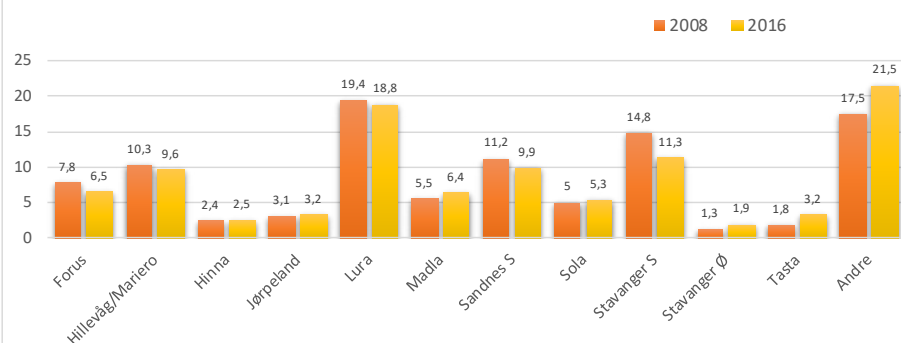
Vi er glade i byene og tettstedene våre. De er navet i utviklingen av vår region. Attraktive byer og tettsteder tiltrekker seg mennesker, skaper identitet og kan bidra til økonomisk vekst.

Levende by- og tettstedssentre er nøkkelen til bærekraftig byutvikling. Sentrumsområdene har høyere arealutnyttelse, stort mangfold av funksjoner, kortere avstander og høyere andel kollektivreisende, gående og syklende enn andre områder. Regionen har et mangfold av sentrumsområder med forskjellig egenart, funksjon og identitet. De kan brukes av alle, og på de fleste måter – enten det er for å jobbe, handle, rusle, trene, treffes, feste, oppleve eller feriere.

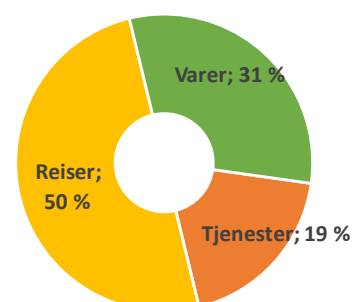
Det siste årene er det blitt gjennomført gode planprosesser i de fleste kommunesentrene og en del sentre viser en positiv utvikling med hensyn til arbeidsplasslokalisering. Tross ambisjoner om å styrke sentrene har en større andel av store kontorbygg, forretninger og andre besøks-/arbeidsplassintensive virksomheter blitt etablert utenfor sentrumsområdene. Dette skyldes blant annet enklere tilgang på arealer utenfor sentrum, mindre kompliserte prosesser, færre hensyn/krav, lavere byggekostnader og god veg- og parkeringstilgjengelighet. Noen etableringer utenfor sentrumsområdene har også næringsmessige fordeler på grunn av klynge-dannelser innenfor noen sektorer.

Det har også vært økende boligbygging i og nær sentrumsområdene. Dette har gitt flere «nærkunder» og styrket noen av sentrumsområdene slik at regionen har fått en tydeligere flerkjernet struktur. Samtidig som lokaltilbudet er styrket har det blitt bygget enda flere boliger lenger utenfor sentrumsområdene, noe som betyr at vi har blitt relativt flere som har fått lengre reisevei til tilbudene i sentrum.

Markedsandeler (%) - utvalgte sentre



Netthandel, fordeling

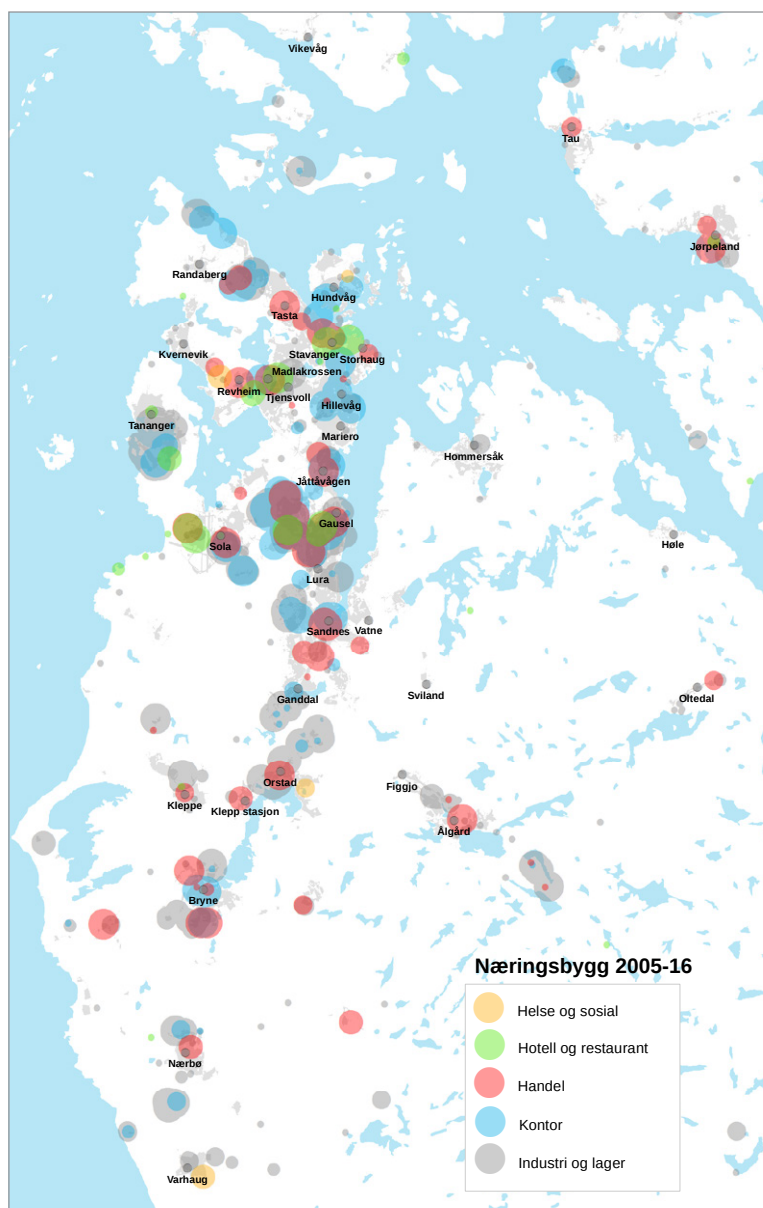


Historisk sett har fundamentet i sentrumsdannelse og -utvikling vært markedsplassen. Siden 1998 har Norge hatt restriksjoner på lokalisering av handel utenfor by- og tettstedssentre for å motvirke byspredning, arealforbruk og bilavhengighet. Gjennom fylkesdelplanen for Jæren i 2000 ble det innført tilsvarende reguleringer lokalt og i gjeldende regionalplan ble dette justert for å tilpasses nye handelskonsepter og bransjegliding.

Generelt har varehandelsbransjen endret seg mye over de siste tiårene – med kjøpesentre, bransjegliding, big-box og ikke minst nye salgskanaler som netthandel. Varehandelsbransjen undergår nå store endringer som følge av digitalisering og flere kjeder i Norge og utlandet går med underskudd eller er gått konkurs.

I 2017 handlet nordmenn for over 100 milliarder kroner på nettet, noe som er en økning på 16% sammenlignet med 2016. Selv om den største andelen går til reiser, hoteller, flybilletter osv., øker stadig detaljhandelens andel og den vokste med hele 21% fra 2016 til 2017. Denne utviklingen gjør at konkurransebildet innen varehandelen endres fra å ha et lokalt og nasjonalt fokus til i økende grad å pågå i en internasjonal sammenheng.

Samtidig som nedleggelser øker begynner de rene nettbutikkene å satse på fysiske butikker. Framtidig utvikling i denne bransjen vil ha stor betydning for sentrene.



Kartet viser næringsbygg 2005-16 inndelt på kategori og størrelse (BRA)

## Hva skal plansamarbeidet gjøre:



### Tiltrekke aktivitet til sentrum

Levende sentrumsområder forutsetter en kritisk masse av mennesker og funksjoner. By- og tettstedssentrene på Jæren har kapasitet til å romme langt flere boliger, arbeidsplasser, servicetilbud, frivillighet og opplevelser enn i dag. Vi vil redusere hindringer og ta i bruk virkemidler som kan stimulere til økt investering og flere lokaliseringer i sentrumsområdene.

Vi vil jobbe for et mer variert og attraktivt boligtilbud i og nær sentrumsområdene. En viktig del av dette vil være å utvikle bokonsepter som er tilpasset sentrumsmiljøene og som samtidig er attraktivt for ulike grupper.



### Unngå spredning av sentrumsfunksjoner

En satsing på urbane kvaliteter er identifisert som viktig innsatsfaktor i regionens konkurransestrategi. Å oppnå den nødvendige kritiske massen som dette forutsetter konsentrasjon av besøksintensive virksomheter i prioriterte områder. Med hensiktsmessige lokaliseringsprinsipper vil vi øke forutsigbarheten for de som vil investere og etablere seg i sentrum.

Betydningen av handel og besøksintensive funksjoner/virksomheter for byliv og transport er tydelig. De regionale plangrepene som skal hindre utarming av sentrene har blitt utfordret av noen handelskonsepter. Vi vil ta en gjennomgang av gjeldende regelverk og handlingsrom, sett opp mot strukturendringene i varehandelen, offentlig tjenesteyting, teknologiutvikling og ønsket måloppnåelse i byutviklingspolitikken.



### Videreutvikle attraktive sentrumsmiljø

Vi skal sammen utvikle attraktive sentrumsområder som er tilgjengelige og tilbyr aktivitet, møteplasser, trivsel og styrket lokal identitet. Korte avstander, funksjonsmangfold, romdannelse, identitet, samkvem, samhandling, kultur og opplevelser gjør det mer attraktivt å bo, arbeide og oppholde seg eller investere i sentrum. Vi skal utvikle fellesarenaer for å styrke kompetansen vår om sentrumsutvikling og utforske hvordan vår kulturarv kan brukes mer aktivt i byutviklingen.

## 6.3 Konkurranseskraft

Vi er små, men sammen utnytter vi våre ressurser optimalt i en økende nasjonal og internasjonal konkurranse om arbeidsplasser og de gode hodene.

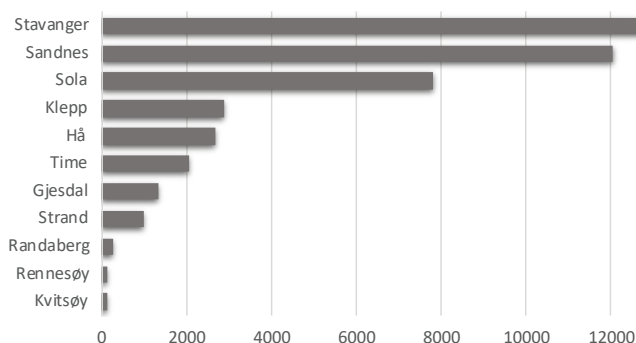


Regionen har et internasjonalt og konkurransedyktig næringsliv som har vært drivkraften bak den store befolknings- og sysselsettingsveksten vi har hatt over lengre tid. Veksten har blant annet vært mulig fordi vi har klart å tilby gode og attraktive næringsarealer og infrastruktur. Hvordan vi forvalter arealene og utvikler transportsystemet framover vil kunne påvirke regions attraksjonskraft, produktivitet og verdiskapning. Dette fordrer samordnete og helhetlige løsninger for utbygging og infrastruktur. Regionalplanen har en sentral rolle i denne sammenheng.

Gjeldende regionalplan er utformet for å sikre forutsigbar tilgang til attraktive og tilstrekkelige næringsarealer. Dette er styrket de siste årene med store kapasitetsøkninger planlagt i sentrumsområdene, på universitetsområdet på Ullandhaug og ved Stavanger lufthavn, Sola. I et langsiktig perspektiv kan også store deler av våre eksisterende næringsarealtilbud fornyes og transformeres. Dette gir oss god tilgang på næringsareal med høy fleksibilitet og stor omformingskapasitet.

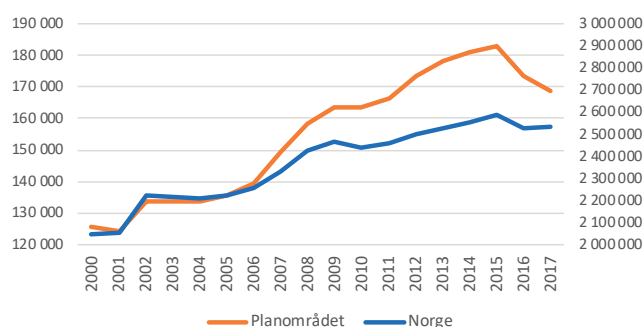
Med regionens lokalisering har effektive logistikk- og samferdselsløsninger betydning for vår konkurranseevne. Utbygging av stamveg- og jernbanenettet vil effektivisere næringstransporten og det samme gjelder utviklingen av Stavanger lufthavn Sola og havner for sjøtransport og godsterminalen på Ganddal. Rogfast, Ryfast og dobbeltsporet på Jærbanen vil gi økt tilgjengelighet til omverden og pendlingsmuligheter fra et større omland. Til sammen gjør det at regionen får bedre tilgjengelighet og større arbeidsmarked for de som vurderer Jæren som et aktuelt sted å lokalisere seg. Vi må dra nytte av tilgjengelighetsforbedringer som følger med nye hovedveg-, tunnel- og baneprojekter samtidig som vi unngår en spredning av funksjoner som svekker vår konkurranseevne.

**Sysselsettingsvekst siden 2000**



**Sysselsetting siden 2000**

RPJ (planområdet) og Norge (sekundærakse)

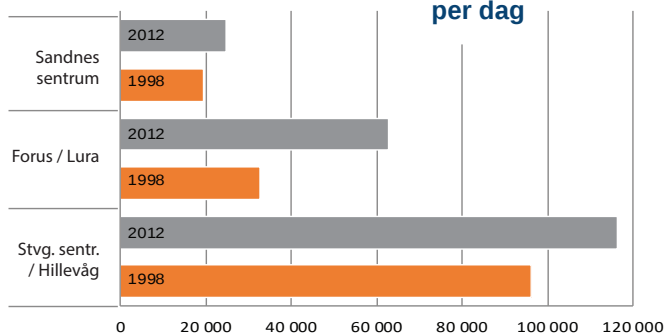


Den geografiske fordelingen av arbeidsplasser har også hatt stor betydning for hvordan regionen som helhet har utviklet seg. Arbeidsplassenes lokalisering har avgjørende innvirkning på innbyggernes hverdagsliv og bedriftenes tilgjengelighet. Antall arbeidsplasser har økt mest i byområdet, men ikke overveiende i tilknytning til senterstrukturen. Forus har stått for den største veksten i antall arbeidsplasser. Etter oljepris-fallet i 2014 har området opplevd et relativt sterkt fall i antall arbeidsplasser og økende ledighet i næringseiendom, men er fortsatt det klart største arbeidsplassområdet i regionen. Pågående prosess for Interkommunal kommundelplan for Forus vil være av stor betydning for den regionale strukturen framover.

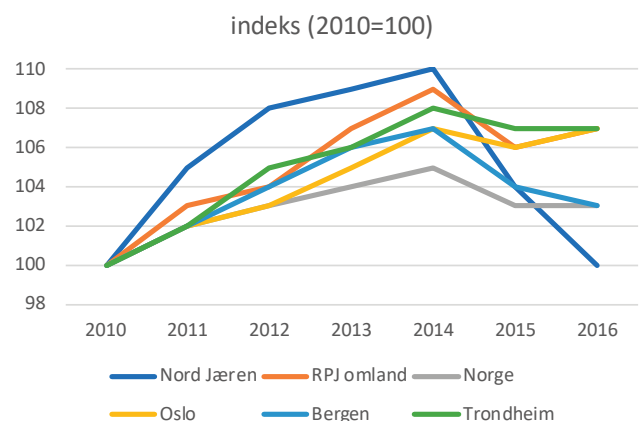
Vilkårene for næring- og byutvikling har endret seg vesentlig de siste ti-årene. Digitalisering, globalisering og nye arbeidsformer vil fortsatt være i endring, men antakelig raskere enn før. Mens konjunkturbaserte endringer i næringslivet kan gi kortvarige variasjoner i arealbehovet kan krefter som eksempelvis delingsøkonomien gi langvarige strukturelle endringer i arbeidslivet og eiendomsbransjen.

Noen typer virksomheter har særskilte lokaliseringsbehov. I noen næringsområder kan det være samlet flere virksomheter med ulike typer risiko, noe som kan gjøre det utfordrende å vurdere den samlede risikoen i området. En uønsket hendelse ved en virksomhet kan gjennom en dominoeffekt utløse en større ulykke eller katastrofe. Eksempelvis er Risavika identifisert som et område som har slike kjennetegn og betegnes som et område med forhøyet risiko. I tiden framover kan det være aktuelt med etablering av virksomheter med potensiale for større ulykker. Kommunenes myndighet etter plan- og bygningsloven er geografisk avgrenset av kommunegrensene og det vil derfor være en fordel at planfellesskapet i regionen er samordnet i prosesser som omhandler lokaliseringsspørsmål.

**Reiser til hovedarbeidsplasskonsentrasjoner per dag**



**Endring i sysselsetting**



## Hva skal plansamarbeidet gjøre:

---



### **Videreutvikle et nettverk med komplementære næringsområder**

Vi vil sikre at planverket er harmonisert med regionens strategiske næringsplaner og at næringslivet skal gis gode rammebetingelser gjennom tilgang på attraktive næringsarealer. Vi skal samordne lokaliseringsprinsipper med infrastrukturutvikling slik at de regionale næringsområdenes komparative fortrinn utnyttes og transportkostnader reduseres.

Vi vil redusere avstand og utbedre transportinfrastruktur mellom bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner for å øke effektiviteten i arbeidsmarkedet.



### **Legge til rette for attraktive næringsarealer for alle virksomheter – på rett plass, til rett tid og pris**

Vi skal utnytte arealene optimalt slik at de rette arealene forbeholdes de rette virksomhetene. For å øke de regionale næringsarealenes attraktivitet for kunnskaps- og teknologiintensive næringer er det identifisert behov for å øke deres «kvalitet». Dette forutsetter fornying gjennom byomforming og komplekse gjennomføringsprosesser. For å kunne målrette våre begrensede ressurser skal særlig viktige områder identifiseres for offentlig og privat samarbeid om planlegging, byggemodning og infrastrukturutvikling.

Inkludert i dette punktet gjelder en nærmere avklaring av hvilke næringområder som kan egne seg for håndtering av rene overskuddsmasser fra utbyggingsprosjekter.

Digitalisering fører til at det er behov for nye typer næringsareal, slik som for eksempel datasenter og logistikk knyttet til internetthandel. For at regionen skal tiltrekke seg bedrifter innen disse områdene, må det legges til rette for næringsareal tilpasset denne typen virksomhet. legges til grunn for det videre planarbeidet.



### **Ta felles ansvar for lokalisering av virksomheter med særskilt behov**

Vi vil sikre samordnete prosesser hvor det er identifisert arealbehov for virksomheter med særskilte behov, eksempelvis nærhet til ressurser, spesielt transportbehov el.l. Lokalisering av noen virksomheter kan også ha konsekvenser for omkringliggende miljø, for eksempel storulykkevirksomheter. Slike virksomheter er et felles ansvar og vi skal forebygge muligheten for større ulykker og begrense konsekvensene slike ulykker kan få for mennesker, miljø og materielle verdier. Det tas sikte på å utvikle regionale prinsipper for håndtering av lokaliseringsprosesser for virksomheter med særskilte behov innenfor planområdet.

## 6.4 Livskraftige nabolag

Vi skal utvikle attraktive og livskraftige nabolag som skaper identitet og korte avstander til daglige gjøremål.



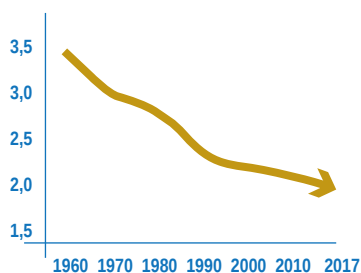
Illustrasjon: Berit Sømme

Å legge til rette for at det kan bygges nok boliger til en pris folk kan betale er en viktig samfunnsoppgave hvor regionalplanen spiller en sentral rolle. Et variert tilbud av boliger, som møter behov og etterspørsel til hele spekteret av husholdningstyper og til overkommelige priser, er en integrert del av en vellykket regional utvikling.

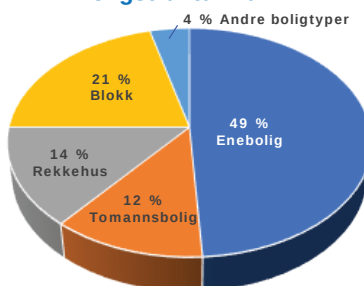
Veksten i befolkningen, demografisk endring og økonomisk vekst som tiltrekker flere arbeidstakere til regionen forventes å skape behov og etterspørsel for flere nye boliger. Innflytting av nye befolkningsgrupper og livsstilsendring driver nye trender, behov og preferanser i markedet. I de kommende årene forventes særlig andelen eldre i befolkningen å øke og byggebehovet framover vil påvirkes i betydelig grad av hvilke boligpreferanser denne gruppen har. I dag er det misforhold mellom husholdningsstruktur og boligsammensetning. Utbygging av flere sentralt beliggende leiligheter kan bidra til å frigjøre eksisterende småhus, ved at eldre som vil flytte til en mindre bolig selger til barnefamiliene.

Over tid har by- og tettstedsplanleggingen fått et tydeligere forebyggende helsefokus. Det er identifisert sammenheng mellom bolig og boområde, og livskvaliteten vår, hvor det å bo i dårlig omgivelser kan ha negativ påvirkning på vår helse. God boligkvalitet for befolkningen er dermed sentralt for god helse. Både den fysiske og den mentale helsen. I kapittelet om boligkvalitet i gjeldende plan har kvalitetsperspektivet primært blitt håndtert gjennom fokus på enkle føringer for utforming av, primært, felles uterom i forbindelse med boligbygging. Imidlertid er det mange andre forhold som sikkerhet, sosiale forhold, tilgang til service og tjenester, identitet og tilhørighet som bidrar til at nabolag blir «livskraftige».

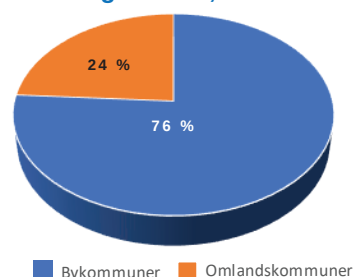
**Personer per privathusholdning**



**Boligstruktur 2017**



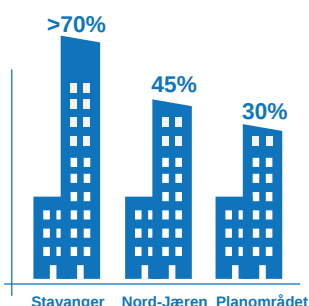
**Regional fordeling av boligmassen, 2017**



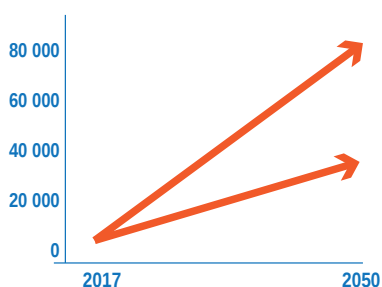
Kartlegging av boligpreferanser viser at innbyggerne prioriterer nærhet til arbeidssted og hverdagsfunksjoner framfor boligtype eller andre forhold når de rangere kriterier for boligkjøp. God tilgjengelighet til nødvendige tjenester og felles møteplasser er viktig for samfunnsdeltakelse. Innbyggerne skal kunne bevege seg i lokalmiljøet på en trygg og enkel måte, samtidig som de har god tilgang til viktige målpunkt i regionen for øvrig med kollektivtransport, høyverdig sykkelnett og bil hvor de foregående reisealternativer mangler. Imidlertid har mange boligområder i dag en bilorientert form, og relativt dårlig tilgang til hverdagsfunksjoner.

Det regionale og kommunale planverket har de siste tiårene dreid gradvis i retning av stedsforming etter kompaktbymodellen. I noen grad har dette gått sammen med markedskrefter og forretningmodeller som satser på arealeffektive utbygginger. Med en begrenset urban tradisjon og et hovedsakelig spredt utbyggingsmønster går skiftet relativt seint og lar fortsatt vente på seg i store deler av planområdet. I våre relativt småskala by- og tettsteder er det også krevende å definere hvilken grad av «bymessighet» som kan passe inn. Samtidig er det identifisert behov for å satse mer på utvikling med «urbane kvaliteter» som innsatsfaktor for å øke regionens bostedsattraktivitet. I denne sammenheng har både offentlige og private utviklingsaktører etterlyst mer dialog og kunnskap om hvordan skiftet til en mer urban, eller bymessig, stedsutvikling kan realiseres.

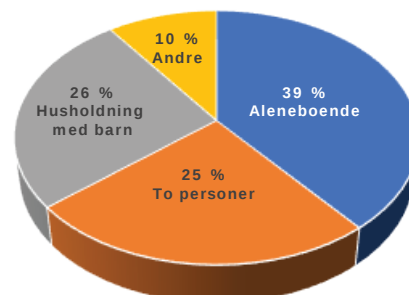
#### Fortetting siden 2004



#### Boligbehov frem mot 2050



#### Husholdningsstruktur 2050



## Hva skal plansamarbeidet gjøre:

---



### Møte framtidens boligbehov

Vi vil legge til rette for at det kan bygges boliger som stimulerer til en sunn og nødvendig sirkulasjon i boligmassen. Dette vil bidra til et mer variert tilbud som møter behov og etterspørsel. Vår langsiktige planlegging vil bygge på kunnskap om viktige trender og forventninger om framtidens boligpreferanser og etterspørsel hos ulike grupper.



### Utvikle sunne og inkluderende nærmiljø

Vi skal kunne leve i sunne og inkluderende nabolag som vi er stolte av å identifisere oss med. Vi vil legge til grunn et bredspektret perspektiv på bokvalitet i vår planlegging som hensyntar de fysiske og sosiale faktorer for god helse. Vi vil implementere kvalitets- og designelementer som kan medvirke til god helse og miljøvennlige reisevalg samt redusere demografisk segregering.

Kunnskapen vår om å utvikle og bygge kompakte og komplekse steder med urbane kvaliteter må videreutvikles generelt og hvilke kvaliteter som barnefamilier etterspør i slike miljø skal utforskes spesielt.

Vi vil satse på eksisterende boområder som mangler kvaliteter i nærmiljøet, som for eksempel tjeneste-/handelstilbud, slik at leve- og oppvekstvilkår forbedres.

## 6.5 Varige naturressurser

Vi sørger for en bærekraftig forvaltning og tar vare på landbruksjord og naturverdier. Det gir oss livskvalitet her og nå, og sikrer at våre etterkommere får nyte de samme godene.



## Jordvern

Globalt er forholdene for matproduksjon i endring. Både observerte endringer og prognoser for utviklingen peker i retning av avlingsreduksjon i store og viktig matproduksjonsområder på verdensbasis. Samtidig vil forventet befolkningsøkning ifølge prognoser fra FN medføre behov for å øke verdens matproduksjon med 70 %. Verdien av jord og betydningen av å ha sikker tilgang til produksjonsområder vil øke i takt med denne utviklingen.

Rogaland er det viktigste jordbruksfylket i landet og avgjørende for å nå målet om økt produksjon av mat. Arealgrunnlaget er den viktigste innsatsfaktoren i verdikjeden, og er i mange tilfeller den begrensede faktoren for videre satsing. Jæren er det mest intensive jordbruksområdet i Norge.

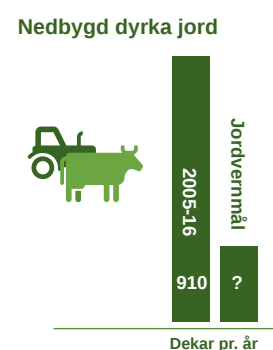
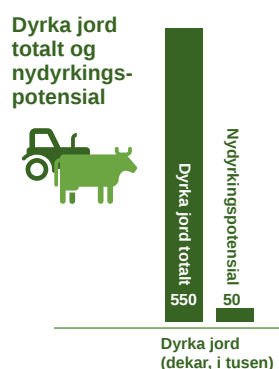
### Jordvernmål

*Stortinget vedtok i 2015 et skjerpet nasjonalt mål om maksimalt 4000 dekar årlig omdisponering av dyrket mark innen 2020.*

Fylkesutvalget (16.5.2017) har bedt om en fylkesomfattende jordvernstrategi, som skal konkretiseres gjennom arbeid i regionale areal- og transportplaner.

*Fylkesutvalget har også bedt om en konkretisering av målet i planprogrammet. Omdisponering av jord skal reduseres slik at det nasjonale målet omsettes til en regionalt tilpasset situasjon. Konkretisering av målet skal fastsettes basert på konsekvensutredning i planfasen.*

Samtidig har avgangen av jordbruksjord vært svært høy på Nord-Jæren og det er allerede lagt ut store jordbruksarealer for utbygging i regulerings- og kommuneplaner. En ren matematisk omregning av det nasjonale målet, basert på Jærens andel av landets dyrka jord, er 212 dekar. Utredninger viser at gapet mellom trendforbruk av jord i region sammenholdt med de nasjonale ambisjonene er så stort at måloppnåelse vil kreve en markant omlegging av tidligere byutviklingsmønster, med sterkere vekt på konsentrerte by- og tettstedsformer.



## Naturmangfold

Regionen kjennetegnes av et bredt spekter av natur- og landskaps-utforminger, og variasjonen i naturgitte forutsetninger gir grunnlag for mangfoldige, verdifulle, og sjeldne økosystemer og arter.

Kystlinja veksler mellom eksponert havkyst og mer beskytta vikar, øylandskap og fjordområder, og topografien spenner fra flate morenesletter til høghei og fjell. Som følge av vekslende geologi med mangslungne landskapsformer, og økende høyder og avstand fra kysten, blir det betydelig variasjon i lokalklimatiske forhold. Dette fører igjen til stor bredde i vegetasjonstyper og artenes livsbetingelser. Regionen er også rik på vassdragsnatur, med lakseførende elver, mange vann og småvassdrag, og vannrike nedbørfelt med ulike typer våtmarksområder. Klima og beliggenhet gjør områdene dels har internasjonal verdi.

Kulturpåvirkning og inngrepsomfang varierer med topografien, men det har skjedd store endringer i landskapet som følge av regionens vekst og effektiviseringen i landbruket. I de mest utbygde områdene og intensivt drevne landbruksarealene, er mange opprinnelige leveområder splittet opp, redusert i størrelse, eller forsvunnet. Gjenværende restarealer framstår som et grønt nettverk av mindre områder, men har likevel en viktig økologisk funksjon. Dette gjelder både for stedegne arter, og for trekkende fugl. Det er godt dokumenterte utviklingstrekk som viser at også det gjenværende grønne nettverket er under press. En negativ utvikling for naturmangfoldet kan akselereres dersom nydyrking skal kompensere for nedbygging av jord.

## Grønnstruktur

Regional grønnstruktur brukes her om det overordnede nettverket av by- og tettstedsnære natur- og kulturlandskap. Det inkluderer større strukturer i og rundt tettstedene, forbindelser mellom dem, og viktige rekreasjonsområder med kort reiseavstand fra befolkningens tyngdepunkt. Det kan omfatte både jordbrukslandskapets visuelle kvaliteter og naturområder med få inngrep.

Dyrka jord per person i dag



Dyrka jord per person 2050  
lav befolkningsvekst



Dyrka jord per person 2050  
høy befolkningsvekst



Den regionale grønnstrukturen skal gi Jærens befolkning grunnlag for friluftsliv i og nær boligområdene. Gjennom kart og tilhørende retningslinjer, gis grønnstrukturen en status som skal forhindre omdisponering av arealene, og at vesentlige inngrep som forringer bruks- og opplevelsesverdien unngås. Hovedutfordringen i oppdatering av planen er å vurdere svakheter i lys av en tettere by- og tettstedsvekst, avdekke mangler i strukturene, og å innarbeide prioriterte elementer fra kommunenes arbeid med temaet.

## Hva skal plansamarbeidet gjøre:



### Redusere nedbygging av jord

Arbeidsmål for jordvern i planprogrammet skal legges til grunn for vårt videre arbeid med fastsetting av jordvernmål i planen. Konsekvensene av nytt jordvernmål for regionens utviklingsmuligheter skal vurderes, herunder arealbehov og utviklingskapasitet.

Vi vil fastsette et måltall for maksimal årlig omdisponering av jord i planområdet, og utforme prinsipper for håndtering av jordvernmålet. Det skal i tillegg utarbeides planprinsipper som skal bidra til redusert nedbygging og bedre husholdring av omdisponert jord.



### Videreutvikle regional grønnstruktur

Vi skal legge til rette for en regional struktur for friluftsliv og natur i og nær tettbebyggelsen. På bakgrunn av kartlegging i kommuner og Regionalplan for friluftsliv skal regional grønnstruktur oppdateres og videreutvikles.



### Sikre en tilfredstillende forvaltning av naturverdier

Det er behov for et bedre kunnskapsgrunnlag for naturmangfold. Vi skal identifisere hvilke kartleggingsoppgaver som kan være aktuelle og realistiske å gjennomføre for å styrke kunnskapsgrunnlaget.

## 6.6 Regionalt samarbeid

Vår region er kjent for å være handlekraftige og å dra lasset sammen. Vi legger til rette for møteplasser der fagfolk, folkevalgte, næringsliv og interesseorganisasjoner kan møtes.



I årene som kommer må det bygges mye boliger, bygg og infra-struktur og disse må være utviklet med kvalitet og til riktig tid og pris. Gjennomføringskraft krever samarbeid på tvers av sektorene. Strategiene i gjeldende planverk bygger primært opp om eksisterende by- og tettstedsstruktur og sentre. Dette forutsetter at en stor del av ny utbygging skjer gjennom fortetting, transformasjon og mer effektiv bruk av arealer innenfor byggesonen. Med et økende marked for sentralt beliggende byboliger og næringsarealer suppleres og erstattes feltutbygging med byomformingsprosjekter. Samtidig er transformasjon og fortetting med kvalitet en særlig sammensatt og krevende oppgave både for offentlige og private aktører. Komplekse eiendomsforhold, interessekonflikter, høy arealverdi og tunge investeringer i infrastruktur gjør fortetting og transformasjon krevende å gjennomføre. I forlengete perioder med lav konjunktur kan gjennomføring av byfornyelse være ytterligere krevende.

Det offentlige har ansvar for den overordnede planlegging som legger rammene for by- og stedsutvikling. Denne arealpolitikken må kunne gjennomføres og ha troverdighet og forankring hos markedsaktørene. I den forbindelse er det positivt at det blir tatt grep som styrker konstruktiv dialog mellom markedsaktørene og myndighetsutøvere. Gjennomførbarhet forutsetter at partene kan og vil dra i samme retning.

Oppgavene er store og utfordrende, ikke minst for en liten region. Utfordringene kan forsterkes av manglende kunnskap eller samarbeidsvilje. Regionen har begrenset kapasitet med små planleggings- og utviklingsmiljøer så ressursene må utnyttes optimalt. Økt dialog og kunnskapsutveksling mellom sektorene vil kunne øke forståelse for hverandres roller og bygge tillit til hverandre. Dette kan bidra til at både bærekraftsperspektivet og markedstilpasning blir bedre ivarettatt i plan- og gjennomføringsprosesser.

## Hva skal plansamarbeidet gjøre:



### Bygge og dele kunnskap

Vi vil utvikle og medvirke i nettverk og fora som styrker dialog og kunnskapsoverføring mellom privat og offentlig sektor. Dette kan bidra til by- og tettstedsutvikling med økt kvalitet samt mer effektive utviklingsprosesser.



### Styrke gjennomføringsevne og handlingskraft

Vi vil utforske hvordan styrket offentlig engasjement kan gi bedre og mer effektiv gjennomføring av utviklingsprosjekter. Vi vil gjennomgå hvilke virkemidler som er tilgjengelig og nødvendige for å stimulere til ønsket utbygging, samt økt transformasjon og byfornyelse.

## 7 Gjennomføring

Vår ambisjon er å oppdatere planen i løpet av en fire-års periode, og vi tar sikte på endelig vedtak i løpet av 2020. Det legges opp til en todelt prosess hvor sentrale strategiske planspørsmål avklares og vedtas underveis.

### 7.1 Organisering og medvirkning

Mulighet for medvirkning i planleggingen bidrar til demokratisk innflytelse i samfunnsutviklingen og er forankret i formålsparagrafens § 1-1 i plan- og bygningsloven. Arbeidet innrettes slik at det blir en bred involvering underveis og tilstrekkelig tid for tillitsbyggende samarbeid og dialog. Beslutning om oppdatering av planen ble foretatt på bakgrunn av en omfattende kunnskapsinnhenting og medvirkningsopplegg i forbindelse med arbeid med Regional planstrategi 2017-2020.

Forutsetningen for planens legitimitet og gjennomførbarhet er at flest mulig av partene som skal bruke planen også får mulighet til å bidra i planprosessen. Deltakelse i planprosessen og god forankring kan styrke partenes eierskap og gi grunnlag for å komme fram til mest mulig omforente plangrep.

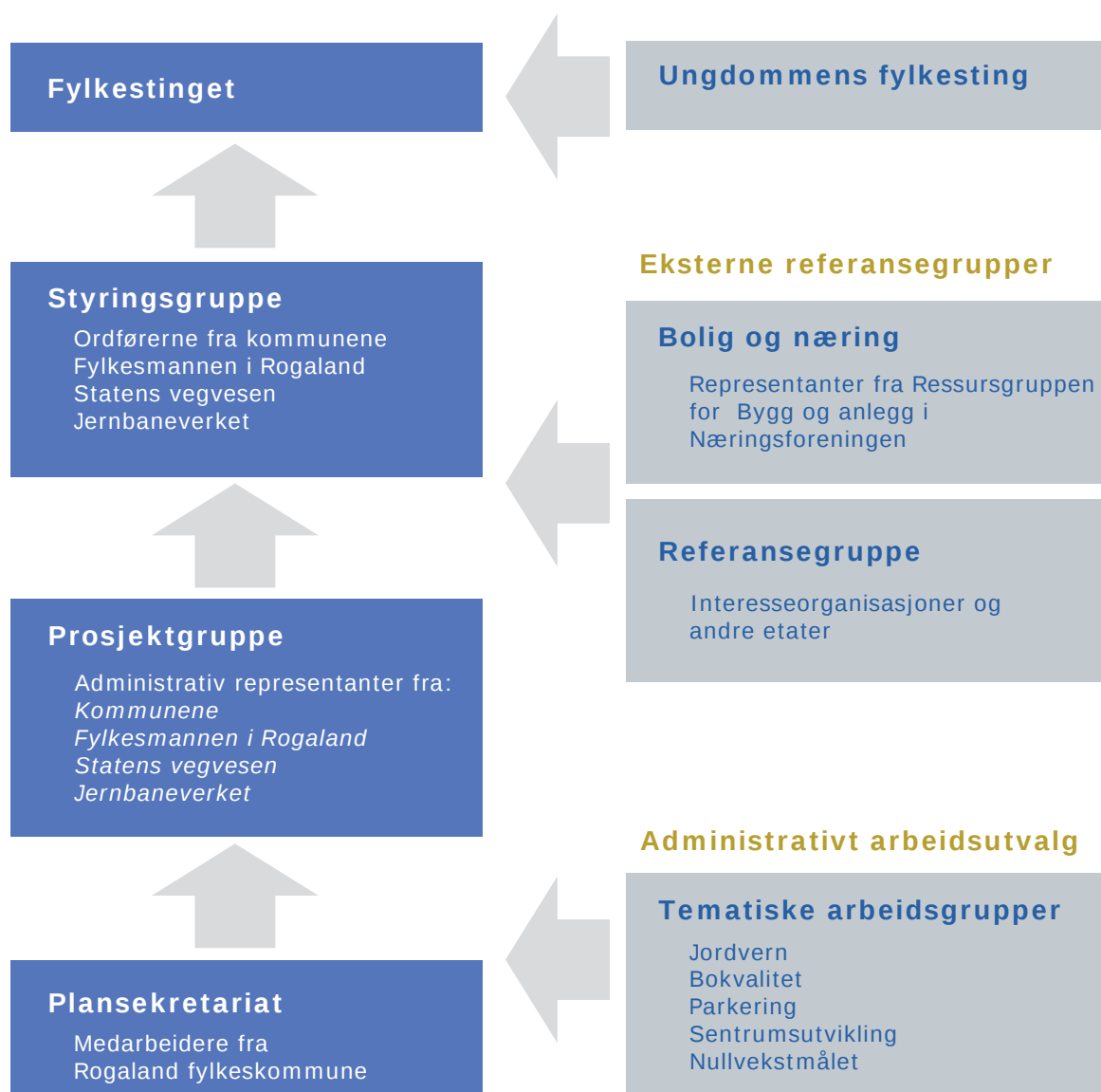
Medvirkningsopplegget tilpasses aktuelle målgrupper, tidsperspektiv og tilgjengelige ressurser. Prosjektorganiseringen er utformet med tanke på å sikre bred forankring hos de offentlige myndighetene og organer som forpliktes til å følge opp og gjennomføre planen. Videre er det vektlagt å gi mulighet for innflytelse for andre aktører som både skal gjennomføre og leve med resultatene av planen.

#### **Planområdet**

Planområdet er utvidet i forhold til gjeldende plan slik at det også inkluderer Kvitsøy, Finnøy og Forsand. Kommunene inngår som en del av den funksjonell bo- og arbeidsmarkedsregion.



# Prosjektorganisering



## Planeier

I henhold til plan- og bygningsloven er det fylkestinget som er regional planmyndighet, dvs. at det er fylkestinget som vedtar endelig planprogram og som til slutt skal vedta den endelige planen. Som planeier har Rogaland fylkeskommune ansvaret for og ledelsen av prosessen.

## Styringsgruppen

Styringsgruppen vil bestå av 26 medlemmer. Det er medlemmene i Areal- og transport-plansamarbeidet som utgjør styringsgruppen. Gruppen består av ordførere i kommunene, representanter fra Fylkesmannen i Rogaland, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet samt gruppeledere for partiene i fylkestinget. Styringsgruppen ledes av fylkesordfører. For de deltakende kommunene er styringsgruppens representasjon lik styringsgruppene for Bypakken for Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren. Styringsgruppens oppgave er å gi råd til fylkestinget og drøfte ulike strategiske avklaringer samt formidle synspunkter fra de organer som gruppens medlemmer representerer.

### **Prosjektgruppen**

Prosjektgruppen omfatter representanter fra fylkeskommunens og kommunenes administrasjoner samt statsetatene Fylkesmannen i Rogaland, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Gruppen består av 19 medlemmer. Det legges til grunn at det i tillegg vil være behov for dialog også med andre faggrupper innenfor kommunen, i tilknytning til enkelttemaer.

### **Plansekretariat**

Det er fylkesrådmannen som har fått mandat fra fylkestinget til å gjennomføre planarbeidet. Sekretariatet for samarbeidet ledes av Regionalplanavdelingen i fylkeskommunen. Sekretariatet skal være pådriver for gjennomføring, sørge for nødvendig kunnskapsinnhenting og forberedelse av saker.

### **Eksterne referansegrupper**

Det er opprettet 2 eksterne referansegrupper som skal bidra med innspill og faglig kompetanse i arbeidet. Den ene gruppen har særlig vekt på gjennomføringsaspekter innenfor utbyggingspolitikk og eiendomsutvikling mens den andre referansegruppe er sammensatt av et bredere lag av samfunnsinteresser og har blant annet miljøspørsmål, næringsutvikling og andre sosiale forhold på deres agenda.

### **Administrativt arbeidsutvalg**

Ved behov skal det opprettes administrative arbeidsutvalg. Gruppene skal bestå av administrative representanter fra kommuner og statsetater som skal bistå i det faglige arbeidet som danner grunnlag for utvikling av plangrep for innsatsområdene.

### **Ungdommens fylkesting**

Formålet med Ungdommens fylkesting er å gi ungdom mulighet til medbestemmelse og påvirkning i fylkeskommunale saker, samt å øke unges samfunnsengasjement. Sekretariatet skal tilrettelegge for deltakelse og dialog med ungdommens fylkesting slik at interessene til regionens neste generasjon også blir hørt.

### **Vi ønsker ditt innspill!**

Utenom den formelle prosjektorganiseringen vil vi prioritere god kommunikasjon av arbeidet gjennom alle faser av prosessen.

De øvrige folkevalgte på fylkes- og kommunenivå vil bli involvert i arbeidet gjennom den formelle prosessen ved at forslag til planprogram og alle forslag til planvedtak skal legges ut på høring og behandling lokalt, samt til endelig vedtak i fylkestinget. Det kan også være aktuelt med orienteringssaker eller høringer av delbeslutninger av prinsipiell karakter underveis i prosessen

Informasjon om planarbeidet skal være tilgjengelig på nettsiden [www.rogfk.no](http://www.rogfk.no). Det vil her være kontakt informasjon for de som ønsker å gi tilbakemeldinger på planprogrammet eller har andre spørsmål om prosessen.

Det skal arrangeres konferanser/workshop i forbindelse med formelle høringer og eller ved behov. Orientering i andre fora eller andre organisasjoner kan avtales men må vurderes i forhold til ressurssituasjonen.

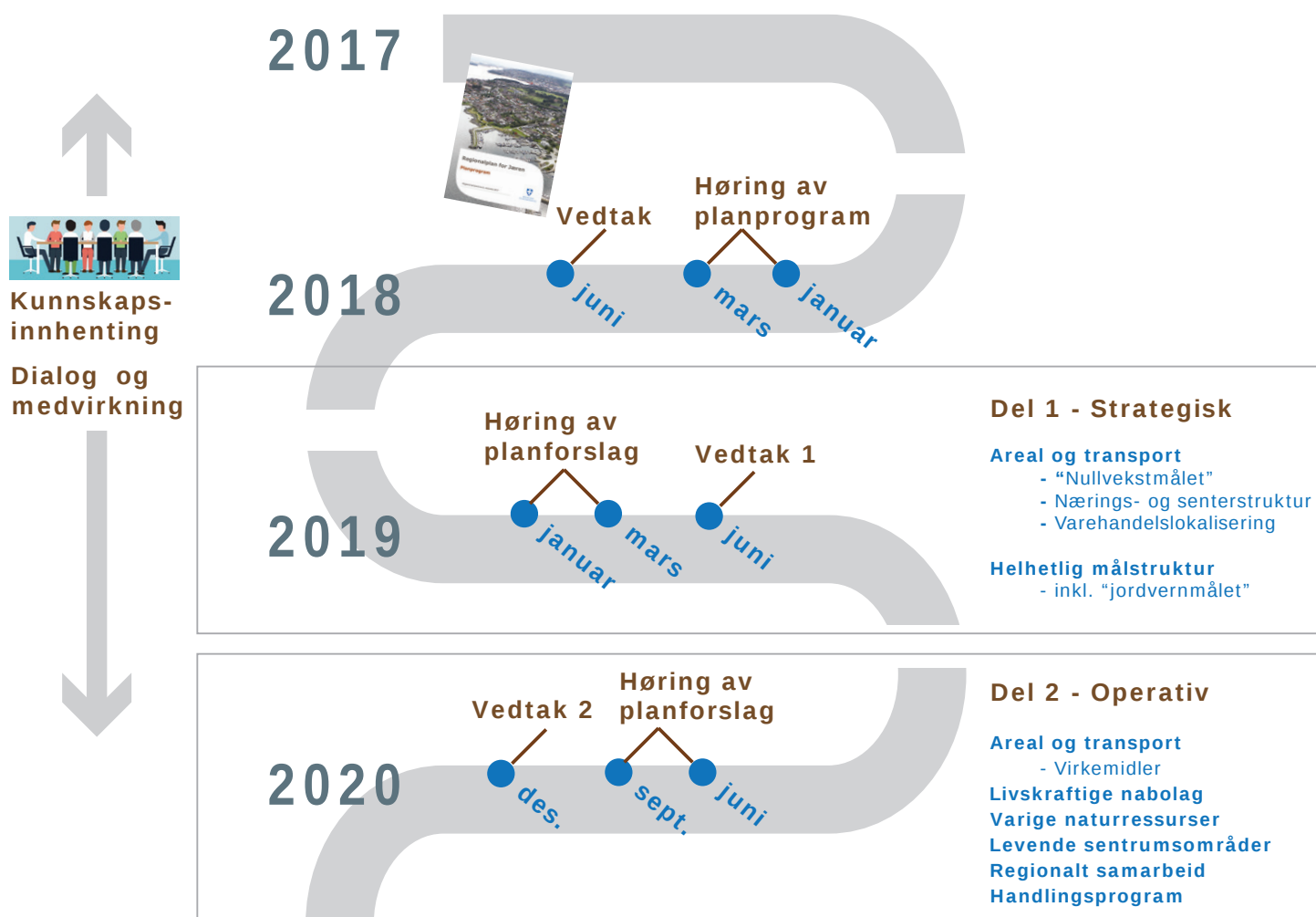
## 7.2 Planprosess

Arbeidet med å oppdatere planen inndeles i flere faser, inkludert utarbeidelse av planprogrammet. I det videre arbeid etter vedtak av planprogrammet vil planarbeidet deles i to selvstendig men integrerte delplaner.

Bakgrunn for to-delingen av prosessen knytter til seg til flere forhold. Det er behov for delleveranser inn i andre prosesser og behov for avklaring av andre strategiske planspørsmål underveis. Med utgangspunkt i forpliktelsene inngått i Byvekstavtalen skal det i første fase av samarbeidet fokuseres primært på hovedstrukturene for areal- og transportutvikling, målstruktur og hvordan nullvekstmålet kan oppnås på Nord Jæren. Det er viktig å sikre at det blir en regional prosess med forankring i forkant av, eller parallelt med, reforhandling av Byvekstavtalen

Følgende framdriftsplan illustrerer planlagt framgangsmåte, viktige milepæler og tematisk inndeling i den videre prosessen.

### Planprosess - milepæler



## 7.3 Arbeidsprogram

Oversikten nedenfor gir et bilde av oppgaveporteføljen som gjennomføres underveis i prosessen. Ved samråd i prosjekt- og styringsgruppe for plansamarbeidet vil de enkelte oppgavene kunne prioriteres, videreutvikles og justeres underveis.

### Utreddninger

#### Scenario for framtidig byutvikling på Jæren

- Belyse alternative scenarier samt spennvidde og handlingsrom for langsiktig areal- og transportutvikling innenfor gjeldende planer.
- Synliggjøre miljø-, samfunns- og økonomiske virkninger av scenariene.

#### Arbeidsplasser

- Kartlegge næringsareal behov, framtidens lokaliseringpreferanser og etterspørsel.

#### Bolig

- Gjennom boligmarkedsanalyse kartlegge behov, boligpreferanser og etterspørsel.

#### Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter

- Gjennomgå gjeldende reguleringer og behov for fornying.

#### Arealregnskap

- Gjennomgå arealtilbud, potensiale for vekst og planberedskap.

#### Byforming og utvikling

- Vurdere viktige hensyn til design og kvalitet i by-, steds- og områdeutvikling.

#### Jordvern

- Utvikle jordvernmål og evaluere alternative plangrep/virkemidler for måloppnåelse.

#### Grønnstruktur

- Videreutvikle grønnstruktur med fokus på urbant friluftsliv.

#### Naturmangfold

- Kartlegge naturverdier.

#### Tilgjengelighet og mobilitet

- Kartlegge tilgjengelighet og endrede forutsetninger for framtidens mobilitet.
- Utforme regionale strategier for mobilitet og bilrestriktive tiltak.

### Planutforming

#### Plangrep

- Utforme plangrep som grunnlag for framtidig forvaltnings- og investeringsbeslutninger. Vurdere hvilke juridiske verktøy som er hensiktsmessige, herunder bruk av regionale retningslinjer, planbestemmelser, kart, veiledning mm.

#### Mål og oppfølging

- Oppdatere mål og utvikle hensiktsmessige indikatorer for oppfølging av måloppnåelse.

#### Handlingsprogram

- Beskrive strategier, virkemidler og tiltak for gjennomføring. Ansvarsfordeling og tidsperspektiv.

### Konsekvensutredning

#### Konsekvensutredning

Gjennomgang av virkninger for miljø, samfunn og økonomi.

## 7.4 Konsekvensutredning

Plan- og bygningsloven § 4-2:

«For regionale planer og kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging (...) skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn»

Lovens minimumskrav skal også suppleres ved å utforske hvilke samfunnsøkonomiske ringvirkninger som kan forventes av de oppdaterte plangrepene.

Konsekvensutredning skal blant annet bygge på kunnskapsinnhenting som fremkommer i gjennomføring av arbeidsprogrammet.





## ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Regionalplanavdelingen  
Postboks 130 Sentrum, 4001 Stavanger  
Telefon 51 51 66 00  
Fax: 51 51 66 20  
E-post: [firmapost@rogfk.no](mailto:firmapost@rogfk.no)  
[www.rogfk.no](http://www.rogfk.no)