



Regionalplan for Jæren 2050

Felles plan for en bærekraftig og endringsdyktig region

Vedtatt i fylkestinget, 12. juni 2019

Rogaland fylkeskommune, juni 2019



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

Innhold

Del 1

1 Sammen drag	5
1.1 Planens oppbygging og struktur	7
2 Planen og hvordan den har blitt til	8
2.1 Samarbeid og medvirkning	9
2.2 Areal og transportplansamarbeidet	10
2.3 Prosess og videre framdrift	11
2.4 Perspektiv 2050	12
3 En kraftfull region - hva vi vet og hvor vi skal	14
3.1 Regionen i verden – utviklingstrekk	16
3.2 Ressurskraftig og endringsvillig	18
4 Dette ønsker vi å oppnå	20
4.1 Delmål og innsatsområder	22
4.1.1 Enklere hverdag	25
4.1.2 Konkurranseskraft	27
4.1.3 Livskraftige nabolag	29
4.1.4 Levende sentrumsområder	31
4.1.5 Varige naturressurser	33
4.1.6 Regionalt samarbeid	35

Del 2 - slik gjør vi det

(Planbestemmelse, retningslinjer og faglige råd)

5 Regional struktur og arealstrategi	38
5.1 Hovedstruktur for areal- og transportutvikling	39
5.1.1 By, tettsted og omland	39
5.1.2 Regional hovedstruktur for samordnet bolig-, areal- og transportutvikling	39
5.1.3 Bystruktur på Nord-Jæren	39
5.2 Arealprioritering «innenfra og ut»	41
5.2.1 Regionalt prioriterte utviklingsområder	41
5.2.2 «Innenfra og ut» i hvert tettsted	42
5.2.3 Detaljering gjennom kommunale arealstrategier	42
5.3 Rett virksomhet på rett sted	44
5.3.1 Lokalisering etter areal- og transportegenskaper	44
5.3.2 Regionale næringsområder	45
5.3.3 Regionale sentre og funksjoner	46
5.3.4 Varehandel	46
5.4 Tilrettelegging og gjennomføring	54
5.4.1 Langsiktig kapasitet for utvikling	54
5.4.2 Gjennomføring av prioritert utbygging	54

6 Attraktive, verdiskapende og menneskevennlige steder	56
6.1 Stedsforming	57
6.1.1 Arealeffektivitet	57
6.1.2 Stedstilpasning	58
6.1.3 Funksjonsmangfold	58
6.1.4 Kollektivorientert byutvikling	59
6.1.5 Historiske kvaliteter og identitet	59
6.2 Bolig og bokvalitet	64
6.3 Gode uteområder	66
7 Aktive, mangfoldige og produktive naturområder	68
7.1 Blågrønne strukturer	69
7.1.1 Regional grønnstruktur	69
7.1.2 Friluftsliv	69
7.1.3 Natur	70
7.1.4 Klimatilpasning	70
7.1.5 Vannmiljø	71
7.2 Landbruk	74
8 Effektivt, helhetlig og miljøvennlig transportsystem	78
8.1 Kommunikasjon inn og ut av regionen	79
8.1.1 Interregional og internasjonal transportinfrastruktur	79
8.1.2 Regionale områder og infrastruktur for gods- og varehåndtering	79
8.2 Prioritering av transportformer og transportstrategier	82
8.2.1 Prioritering av transportformer i ulike deler av regionen	82
8.2.2 Utvikling av veg- og gatenettet	83
8.2.3 Framtidsrettet og robust	83
8.3 Aktiv og helsefremmende persontransport	86
8.3.1 Gåing	86
8.3.2 Sykling	87
8.3.3 Konkurransedyktig kollektivtransport	87
8.4 Parkering	90
8.4.1 Innfartsparkering	90
9 Gjennomføring	94
9.1 Gjennomføring	95
9.1.1 Handlingsprogram	96
9.1.2 Måling og evaluering	98
9.1.3 Plannettverk	98
10 Konsekvenser av planforslaget	99
10.1 Metode	99
10.2 Konsekvenser	100
Ordliste og definisjoner	102
Regionalplan Jæren - plankart	103

1 Sammendrag



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

Regionens arealforvaltning og transportutvikling betyr mye for hvordan livet i regionen leves. Strategiske valg og grep vi foretar i regionalplanen skal legge til rette for utvikling av arbeidsplasser, boliger, vegger, kollektivsystem, gåing og sykling i hele regionen, samtidig som landbruksjord, friluftsområder, natur- og kulturverdier skal tas mest mulig vare på. Hvordan vi forvalter disse verdiene har stor betydning hverdagen vår og har stor betydning for vårt dagligliv og tilgang til mange av tingene vi verdsetter, som en god bolig, nærliggende arbeidsplasser, gode utendørsarealer og attraktive sentrumsområder.

Planen skal bidra til en bærekraftig og forutsigbar utvikling, og samtidig sikre at både offentlige og private investeringer bidrar til å øke regionens konkurransekraft og attraktivitet. Derfor er regionalplanen viktig.

Hva vi planlegger for frem til 2050



Befolkning



Arbeid



Boliger



Transport



Miljø



Hverdagsbehov

Samarbeid om regionale grep sikrer lokal vekst og attraktivitet

Felles mål og rammer for utvikling i regionen skal sikre at planen gir 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 styrker den regionale slagkraften og bidrar til at den samlede effekten økes. Det er behov for å gjennomføre regionale grep for å sikre lokal vekst.

All planlegging handler om å finne fram til hovedstrategier og grep som bidrar til en bærekraftig og balansert utvikling.

Regionalplan Jæren er strukturert omkring regionale mål og innsatsområder som har utgangspunkt i kunnskap vi har innhentet gjennom hele planprosessen, både fra eksterne analyser og utredninger, og gjennom medvirkningsprosesser og samarbeid med sentrale aktører i regionen. Denne nye kunnskapen hviler på gjeldene plan, og de utredningene og evalueringene som foretatt knyttet til denne. Hovedgrepene i areal og transportstrategien fra rulleringen i 2013 er videreført, men spisset noe for å tydeliggjøre prioriteringene og for å bygge opp om de forsterkede bærekraftsmålene som gjelder for regionen i dag.

Innsatsområder	Målformuleringer	Utviklingsgrep
 Varige naturverdier	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 gledene.	• Sammenhengende blågrønne strukturer med natur-, kultur- og friluftslivsverdier • Tydelige og forutsigbare grenser mellom utviklingsområder og landbruk og natur
 Livskraftige nabolag	Vi skal utvikle attraktive og livskraftige nabolag som skaper identitet og korte avstander til daglige gjøremål.	• Rom for over 500,000 innbyggere i nye og eksisterende nabolag • Felles rammer som sikrer kvalitet i uterom og nærhet til hverdagsbehov.
 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 bidrar til økonomisk vekst.	• Attraktive, kompakte og tett sammenkoblede byer og tettsteder • Bedre integrasjon av bolig- og arbeidsmarkedene • By- og tettstedssentre med urbane kvaliteter og særpreg
 Enklere hverdag	Vi jobber og bor på tvers av kommunegrenser, men vi er en region. Her legger vi til rette for effektive og miljøvennlige reiser, og gode steder å bo.	• Helhetlig, sømløst og effektivt transportsystem • Flerkjernet kollektivbasert utvikling av byområdet på Nord-Jæren
 Konkurranseskraft	Vi er små, men sammen utnytter vi våre ressurser best mulig i en økende nasjonal og internasjonal konkurranse om arbeidsplasser og de gode hodene.	• Effektive systemer for person- og godstransport. • Komplementære næringsområder med god tilgjengelighet og rom for vekst • Prioriterte byområder med kritisk masse og tiltrekningskraft
 Regionalt samarbeid	I vår region er vi kjent for å være handlekraftige og for at vi drar lasset sammen. Vi legger til rette for møteplasser der fagfolk, folkevalgte, næringsaktører og interesseorganisasjoner kan møtes.	• Etablere arenaer for samarbeid, samhandling og dialog på tvers av forvaltningsnivåer og sektorer for å styrke den regionale slagkraften og øke mulighetene til å nå våre felles mål

1.1 Planens oppbygging og struktur

Planen består av to deler, der bakgrunn, utfordringer, mål og strategier utgjør del 1. I del 2 av planen vil prinsippene for areal og transportutvikling operasjonaliseres og konkretiseres gjennom faglige råd, retningslinjer og planbestemmelser.

Del 1, består av kapittel 1 - 4 og innledes med et forord og sammendrag, videre gis det en beskrivelse og innføring i hva regionalplanen er, og hvordan den har blitt til. Videre kommer en oversikt over kjente utfordringer og muligheter vi må ta hensyn til i planleggingen. Dette utgangspunktet tas så videre til en beskrivelse av de 6 ulike innsatsområdene, målene og strategiene som

skal ligge til grunn for grepene som konkretiseres og operasjonaliseres i del 2 av planen.

Del 2, består av kapittel 5 – 10 og kan forstå som den operasjonelle delen, og handler om hvilke grep vi skal ta for å få til den utviklingen vi beskriver i den første delen. Denne delen er delt inn i 4 kapitler, som alle starter med en beskrivende innledning til de faglige råd, retningslinjer og planbestemmelser som gjelder for det enkelte tema.

Til hjelp for leseforståelsen inneholder del 2 også en ordliste med oversikt over ulike begrep og definisjoner som er tatt i bruk i plandokumentet.



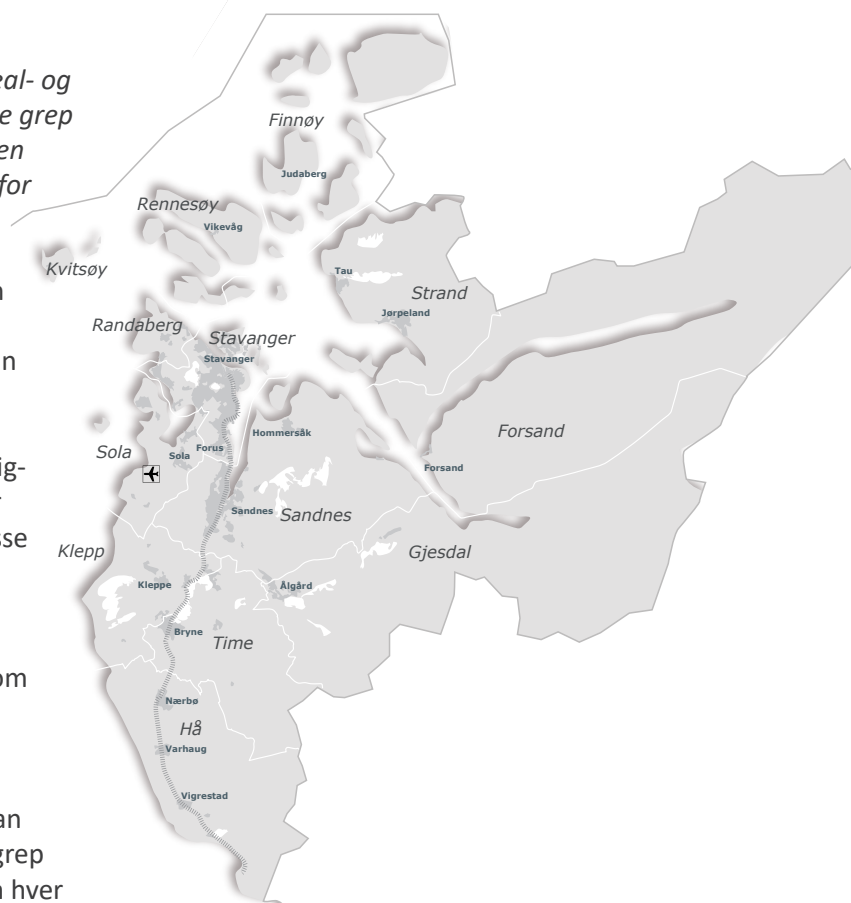
2 Planen og hvordan den har blitt til

Regionalplan for Jæren er en langsiktig plan for areal- og transportutviklingen på Jæren. Gjennom strategiske grep og veivalg gir den retning for utviklingen av regionen fram mot 2050. Planen fungerer som en plattform for det regionale plansamarbeidet.

Vi har en lang og stolt plantradisjon i regionen, den første fylkesplanen for Rogaland ble vedtatt i 1975, mens denne planen er en revidering av regionalplan for Jæren som ble vedtatt av fylkestinget i 2013. Dette innebærer at folkevalgte og fagfolk både i fylkeskommunen, kommuner og hos statlige myndigheter har måttet ta stilling til strategiske veivalg for utvikling av regionen gjentatte ganger i løpet av disse årene. De ulike aktørene har dermed opparbeidet seg bred kunnskap om regionens utfordringer og muligheter, dette kan vi forstå som den «regionale erfaringen» om hvilke tiltak som virker, og hvilke som ikke gjør det.

Hvordan vi forvalter regionens arealressurser og utvikler transportsystem vårt, betyr mye for hvordan vi kan leve livene våre i regionen. Beslutninger og grep som tas i regionalplan vil være førende for hvordan hver enkelt av oss skal bo, hvordan vi skal reise mellom ulike aktiviteter, og hvor mye tid vi vil bruke til å gjøre unna daglige gjøremål. Regionalplan Jæren skal bidra til å styrke attraktivitet og konkurransekraft i regionens byer og tettsteder. For å møte klimautfordringer, og utfordringer knyttet til befolkningsvekt og arealforvaltning, skal planen sikre effektiv areal- og transportplanlegging i regionen.

Planen gir felles mål og strategier for en ønsket utvikling i regionen. Den skal bidra til å fremme regionalt mangfold, støtte opp om regionens fortrinn og knytte byene og tettstedene i regionen sammen. Planens



by- og tettstedsstruktur skal bidra til at både byene og distriktene oppnår vekst og utvikling. Byer og tettsteder skal styrkes som knutepunkter og attraktive steder å bo, arbeide og besøke. Planen skal bidra til å samordne løsninger som kommer hele regionen til gode.

Det er regional planstrategi som definerer når, og hvordan de ulike regionale planene skal utarbeides eller revideres. Bakgrunnen for at denne planen nå revideres handler først og fremst om erkjennelsen om at forutsetningene som ble lagt til grunn i arbeidet med gjeldende plan er vesentlig endret. Vi snakker her om forventninger

knyttet til befolkningsvekst, oljeprisfallet i 2014, som sammen med sterkere og tydeligere klimakrav gjør at det må tilrettelegges for at omstilling i regionen kan skje raskere. I tillegg opplever vi i takt med den teknologiske utviklingen endringer i demokrati og samfunnsstrukturen, dette fordrer sterkere samarbeid på tvers av sektorer, bredere medvirkningsprosesser og sterkere vekt på legitimitet for at planene skal gjennomføres.

For å sikre at mål, tema og innsatsområder som nå er valgt for planen svarer på de utfordringene vi har definert er det gjennom hele planprosessen, fra planprogram til endelig plan utarbeidet kunnskapsgrunnlag og utredninger som både har evaluert sentrale grep fra tidligere planer, men også sammenholdt disse grepene med det vi kan anta om framtidens muligheter og utfordringer. Disse dokumentene finner du samlet [her](#)

Dette kunnskapsgrunnlaget har bidratt til å synliggjøre hvilke grep som må tas for at regionen skal nå nullvekstmålet, legge til rette for styrket konkurransekraft, og økt attraktivitet. Vi vet også at regionen har fortsatt med spredt utbygging av eneboliger og småhus til tross for at regionalplanen la føringer for en annen utvikling, og vi vet at til tross for en allmenn oppfatning om at langsiktig grense har stor legitimitet topper vi statistikken når det gjelder nedbygging av landbruksjord. Dette er bakgrunnen for at denne planen legger opp til tydeligere prioriteringer, og et sterkere regionalt samarbeid slik at vi sammen kan styre utviklingen i den retning vi ønsker.

Formålet med planen er å utforme felles plattform for en bærekraftig samfunnsutvikling.

2.1 Samarbeid og medvirkning

Regional planlegging handler om å utvikle langsiktig og bærekraftig politikk for å løse utfordringer og finne muligheter for å styrke utviklingen i regionen. Både fylkeskommuner og kommuner har sammen ansvar for å ivareta denne utviklingen, både som planmyndighet og utviklingsaktør. De senere årene har fylkeskommunens rolle som regional utviklingsaktør blitt styrket, noe som forsterker behovet for dialog og samhandling med andre aktører i fylket, - kommuner, andre offentlige organer, næringslivet og sivilsamfunn. Det er fra regjeringens side signalisert at dialog og forhandlinger skal være den sentrale arbeidsformen i alt planarbeid, regional enighet skal vektlegges.

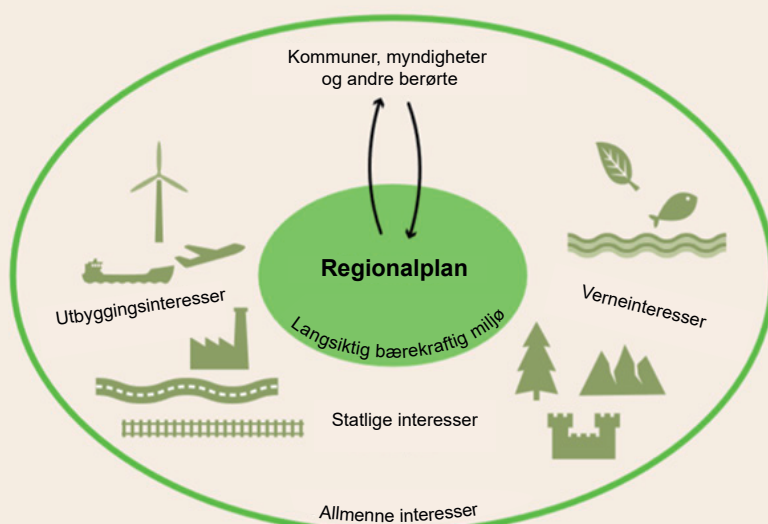
Forankring og legitimitet hos omgivelsene er avgjørende for at regionalplanen skal fungere som det styringsverktøyet den er ment å være, bidra til utvikling og samtidig skape forutsigbarhet for offentlige og private investeringer i regionen. Legitimitet skapes blant annet ved å sørge for at ulike aktører og interessegrupper opplever at de har blitt informert og hatt mulighet til å bli hørt, dette krever dialog, samarbeid og tilstedeværelse.

Som en del av medvirkningsarbeidet er det gjennomført besøk hos flere av kommunene, og møter med flere av partigruppene. Ungdommens fylkesutvalg og ungdommens fylkesting har fått orientering om planarbeidet, ungdommens fylkesting har i workshop drøftet og

kommet med innspill til hvordan de ser for seg regionen i 2050. Videre er det etablert et utvidet samarbeid med Næringsforeningen i Stavangerregionen, Grønn By, og Greater Stavanger.

Regionalplan Jæren omhandler en rekke politikk-områder, og en utfordring i alt regionalt planarbeid er å skille mellom regionale og lokale interesser og forhold. Derfor er det viktig at vi gjennom det formelle plansamarbeidet, medvirkning og dialog med alle berørte parter finner frem til hvordan de ulike interessene bør veies opp mot hverandre, hvor og med hvilke virkemidler de ulike målene og tiltakene skal løses.

Ulike interesser som må veies opp mot hverandre i fysisk planlegging

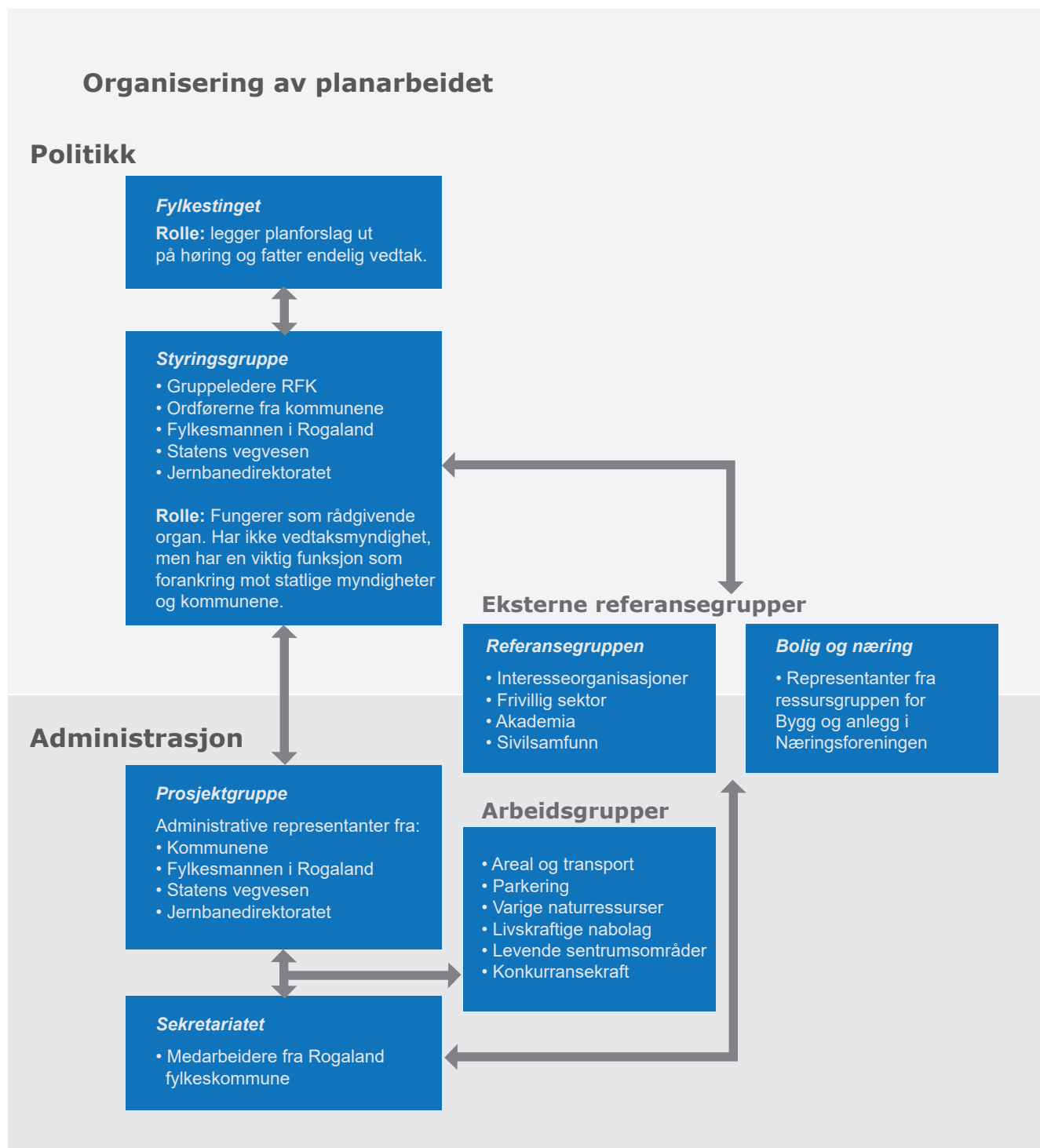


Kilde: Boverket, Tillvåkst- och regionalplanförvaltningen

2.2 Areal og transportplansamarbeidet

Areal og transportplansamarbeidet skal være en arena for aktiv, helhetlig og kontinuerlig strategisk areal- og transportforvaltning i regionen. Partenes ulike roller som planmyndighet og samferdselsaktør sees i sammenheng, det skal gi mulighet for beslutningstakere til å løfte blikket og drøfte felles problemstillinger forut for de formelle regionale prosessene.

Samarbeidet fungerer som felles møteplass ved revisjon av regionalplanen, og gir muligheter for samkjøring og informasjonsutveksling med andre aktuelle areal- og transportprosesser som har regionale interesser. Figuren nedenfor viser hvordan dette arbeidet er organisert.



2.3 Prosess og videre framdrift

Regionalplanarbeidet er delt inn i to faser, dokumentet du nå leser tilhører fase 1. I dette plandokumentet er det lagt vekt på å klargjøre utfordrings og mulighetsbildet regionen vil stå overfor i tiden fram mot 2050. Denne delen inneholder også overordnede strategier, med innsatsområder og målformuleringer.

Med utgangspunkt i forpliktelsene inngått i Byvekstavtalen er det i denne fasen også utarbeidet strategier og retningslinjer som omhandler hovedstrukturene for areal- og transportutvikling, målstruktur og hvordan nullvekstmålet kan oppnås på Nord Jæren. I fase 2 vil handlingsplaner og tiltak knyttet til disse konkretiseres og videreutvikles, i tillegg til at gjeldende retningslinjer for øvrige politikkområder vil bli revidert. Den tilhørende figuren viser skjematisk oversikt over planlagt fremdrift.

Fase 1 - Strategisk

Areal og transport

- "Nullvekstmålet"
- Nærings- og senterstruktur
- Varehandelslokalisering

Helhetlig målstruktur

Fase 2 - Operativ

Areal og transport

- Virkemidler

Livskraftige nabolag
Varige naturressurser
Levende sentrumsområder
Regionalt samarbeid
Handlingsprogram
Konkurranseskraft

Planprosess - milepæler



2.4 Perspektiv 2050

Perspektiv 2050 er et samarbeidsprosjekt med Greater Stavanger, Næringsforeningen og Grønn By som ble igangsatt fordi vi ønsket å kombinere medvirkning og analyse, for på denne måten få fram framtidsbilder som kunne gi oss et grunnlag for å velge strategier og virkemidler som bidrar til å styre utviklingen i den retningen vi ønsker. For å sikre bred deltakelse og forankring valgte vi å invitere aktører fra ulike interessegrupper, pådrivere, næringsliv og folkevalgte til å delta i en omfattende prosess bestående av fire heldagssamlinger. Til sammen har 48 deltakere fra 7 ulike sektorer og forvaltningsnivå, organisasjoner og virksomheter deltatt i prosessen. Under ledelse av Rodeo arkitekter og Dietz Foresight har deltakerne blitt loset gjennom en prosess der vi sammen har identifisert trender, drivkrefter, og endringsbehov. Det ble deretter utviklet scenarier, funnet fram muligheter og utfordringer, og formulert mål og tiltak.

Denne prosessen har resultert i noen råd og anbefalinger som har utkrystallisert seg over tid. Deltakerne og gruppene som har arbeidet hadde mange ulike innspill som har verdi for den fremtidige samfunnsplanleggingen. Anbefalingene og rådene som i denne omgangen er trukket ut har imidlertid det felles at det er forhold som har blitt gjentatt av flere, på ulike samlinger, og i situasjoner der ulike politikkområder og problemstillinger har blitt drøftet. Disse anbefalingene omhandler gjennomgående forhold som gjennom konkrete grep og videre i handlingsplan forsøker å imøtekomme.



Anbefalinger og råd fra scenariearbeidet

Det regionale samarbeidet må styrkes og utvides

Gjennom samtaler og arbeidet som har pågått i de ulike gruppene har samarbeid, og bekymring knyttet til manglende samarbeid og dialog mellom aktørene i regionen kommet tydelig til uttrykk. Dette gjelder mellom kommuner, mellom kommuner og fylkeskommuner, mellom offentlig sektor og næringslivet, mellom stat og region. Det vises til behov for å etablere samarbeidsarenaer der det er rom for dialog og samtale, mer enn beslutninger og vedtak. Denne prosessen der ulike deltakere fra ulike sektorer har møttes og oppdaget sider eller perspektiv de ikke har sett før viser at slike arenaer kan bidra til økt kunnskap, og opplevelse av felleskap og eierskap til de utfordringer og mål regionen setter seg.

Urbanisering og fortetting

På samme måte som for resten av landet, og verden skjer urbaniseringen og sentraliseringen i stadig sterkere grad. Dette har flere sider, og samtaler i gruppene går i retning av at denne utviklingen bør styres i større grad enn det som har vært tilfelle fram til nå. Bybåndet mellom Stavanger og Sandnes trekkes frem som den opplagte akselen for vekst og urbanisering. I tillegg blir det lagt vekt på at de mindre tettstedene og byene må få utvikles naturlig, og at også dette må styres gjennom forutsigbar politikk. Det uttrykkes særlig at regionalplanen må gi rom for differensiering, eksempelvis på tetthetskrav mellom urbanisering i de store byene og fortetting i de mindre tettstedene.

Konkurransekraft og attraktivitet

Stavangerregionen er avhengig av flere ben å stå på, særlig finnes det muligheter innenfor blå og grønn sektor som er avhengig av at regionen samlet må arbeide for å styrke og utvikle kompetansenivået i regionen. Et bredt og bærekraftig næringsliv som har støtte og legitimitet i hele regionen vil styrke regionens konkurransekraft, og gjøre oss attraktive for de gode hodene og nye virksomhetene som ser etter steder å etablere seg.

Omstilling og det grønne skiftet

Det grønne skiftet er i gang, og Jæren har med sin varierte natur og sitt særegne kulturlandskap en rekke muligheter og utfordringer. I årene fremover blir det ekstra viktig å ta vare på naturressursene og tenke nøkternt. Man må bygge på den stadig sterke allmenne forståelsen av jordvern, biologisk mangfold, rekreasjon og folkehelse, betydningen av lokal kultur etc. Det grønne skiftet må brukes til å utvikle regionen og styrke identiteten.



3 En kraftfull region - hva vi vet og hvor vi skal



*«Fremtiden bygger ikke seg selv, det er fortiden som bygger fremtiden, og vi er fremtidens fortid.»
(Tore Renberg, Stavanger)*

Om vi skal lykkes med å planlegge for framtida må vi altså forstå hvor vi kommer fra, og hvor vi står i dag.

Enhver fremtid bygger på det som er og har vært, det er derfor viktig å ha et bevisst forhold til, og kunnskap om fortiden og dens betydning for nåtida og framtida.

Hva vi legger vekt på i tolkningen av fortid og nåtid, har stor betydning for hvordan vi oppfatter «virkeligheten». Forståelsen av utviklingsrommet, med de muligheter og utfordringer det representerer, vil altså være et resultat av hvilke elementer fra fortid, via nåtid, som videreføres inn i fremtiden, og hvilke nye elementer man legger til. Dersom det er mulig å skape en felles forståelse av det som har vært, er, og kan bli, vil dette kunne bidra til større enighet om hvor man er og burde være på vei.

I en global målestokk fremstår vår region som relativt liten, den er også perifer, både økonomisk, geografisk og politisk. Likevel har Stavangerregionen hatt en ekspansiv utvikling de siste 30 årene, og er i aller høyeste grad plassert på kartet som en kraftfull region. Vi møter framtida med høy levestandard og livskvalitet tuftet på en høyproduktiv regional økonomi og et rikt naturressursgrunnlag. Dette er verdier vi må ta vare på for oss selv, og for kommende generasjoner.

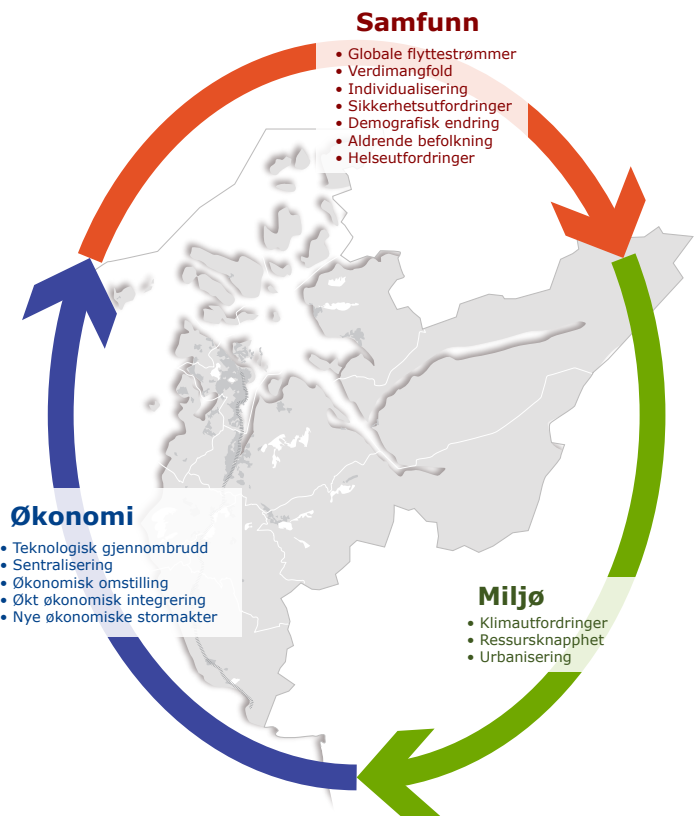
Utsiktene fremover både nasjonalt og internasjonalt preges av stor usikkerhet, og endringer skjer raskt. Med nedgang i oljeprisen har vi erfart hvor raskt endringer kan skje, og hvor stor påvirkning oljen har i vår region. Selv om dette ser ut til å ha stabilisert seg den senere tiden, er det avgjørende at vi makter bygge opp nye og bærekraftige næringer i regionen. Oljeprisen og global legitimitet for oljeutvinning er faktorer som i stor grad vil påvirke regionen vår i årene fremover.

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 er; hvem er det vi skal planlegge for, hvilke behov og preferanser tror vi innbyggerne vil ha, og hvilke rammevilkår gjelder i framtidens samfunn.

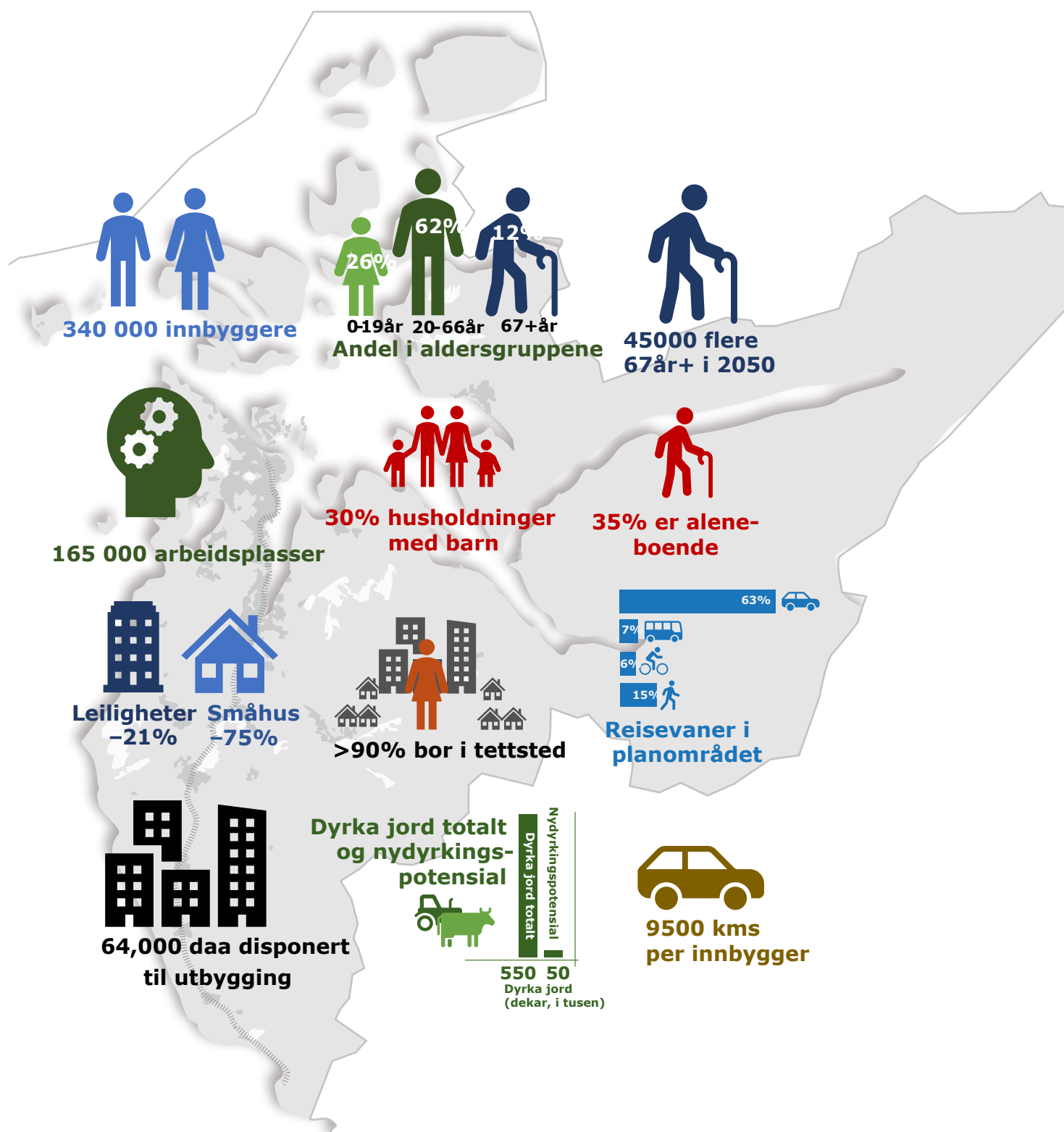
- Hvor, hvordan, og hvor mange skal bo og jobbe i Stavangerregionen i fremtiden?
- Hvordan skal folk reise?
- Hvor skal boliger og infrastruktur bygges?
- Hvilken type boliger kommer folk til å ønske seg?
- Hvordan kan regionens naturgitte og menneskeskapte verdier ivaretas?
- Hvordan kan konsekvensene av klimapåvirkningene reduseres?

Regionalplan Jæren 2050 er en plan for framtida, å planlegge med et tidsperspektiv på 30 år byr på mange utfordringer, men gir også muligheter. Det er umulig å forutsi hvordan regionen vil se ut i 2050, men gjennom statistikk og trendanalyser kan vi utarbeide framskrivninger og prognoser for folketall og demografisk utvikling. Dette har stor betydning for hvordan vi styrer arealbruk og transportutviklingen i regionen.

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, klimaendringer og teknologiske nyvinning. Styrken i disse kreftene varierer over tid og likeså hvor mye den enkelte trend er av betydning for areal- og transport- forvaltning. For å utvikle strategier som er gjør oss i stand til å møte strukturelle endringer må vi ta flere scenarier for samfunnsutvikling med i betraktningen. Disse scenariene kan også gi oss indikasjoner på hvilke grep vi må ta i bruk for at framtida skal bli slik vi ønsker oss, eller hva vi må gjøre for å unngå at utviklingen går i feil retning. Hensikten med all planlegging er nettopp at vi ved å bruke tilgjengelige virkemidler og styringsverktøy kan bidra til å styre samfunnsutviklingen i den retningen vi ønsker.



3.1 Regionen i verden – utviklingstrekk



Størrelser som folketall og befolkningens sammensetning er sentrale parametre som legges til grunn for vår langsiktige planlegging. Med en gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst på ca. 1,45 prosent har befolkningen i planområdet økt med ca. 125.000 innbyggere siden 1985 og ligger i 2018 på ca. 340 000.

Færre barn blir født, og samtidig blir vi stadig eldre. Fertilitet eller fruktbarhet, gjennomsnittlig antall fødte barn per kvinne, er en av de viktigste komponentene for befolkningsvekst og endringer i aldersstruktur. Fruktbarheten har vært lav over lengre tid i de fleste OECD-land, noe som fører til at familiene blir mindre. I tillegg øker levealderen og vi blir stadig flere eldre, mens tallet på innbyggere i arbeidsfør alder synker. Dette er faktorer som kan gi ulike konsekvenser som har betydning for planleggingen, eksempelvis økt forsørgerbyrde, lavere skatteinngang og reduserte offentlige inntekter, og større konkurranse om yngre arbeidstakere og kompetanse er noen av dem.

Innvandring har vært en viktig årsak til befolkningsveksten i regionen, og innvandrere har vært og vil fortsatt være en viktig ressurs for lokalsamfunn og den regionale økonomien i fremtiden.

Siden 1999 har det vært netto innvandring til planområdet og andel innvandrere har hatt en kraftig vekst fra ca 7 prosent i 2000 til en situasjon hvor nesten en av fem innbyggere er innvandrere. Innvandring i årene som kommer vil blant annet avhenge av den økonomiske situasjonen i regionen. I tillegg vil inntektsutviklingen i resten av verden også være avgjørende for hvor attraktiv regionen fremstår for tilflytting.

Rogaland er fylket med høyest verdiskapning etter Oslo. At oljeindustrien har hatt stor betydning for regionen er det ingen tvil om, samtidig gror det godt nedenfra med en økning i antall etablerte bedrifter i regionen med 78% fra 2011 – 2016. Små og mellomstore bedrifter står for om lag 27% av verdiskapingen mens 54% av jobbene finnes der. Regionen er også et av landets viktigste landbruksområder målt i tall på ansatte og produksjonskapasitet.

Arealressursene i planområdet skal ivareta en rekke ulike formål, fra grøntstruktur og landbruk til næringsarealer og boligutbygging. Det er viktig at vi har en oversikt over hva arealene i planområdet brukes til i dag, samtidig må vi ta grep for en bærekraftig arealbruk i framtida.

Vi har de siste årene sett en stadig sterkere urbaniseringstrend, og storbyområdene vokser mest. De unge leder an i urbaniseringen, noe som sees igjen ved at befolkningen i mer perifere strøk blir eldre. Urbaniseringstrenden kan sees igjen i statistiske tall for planområder, der vi ser en jevn økning i tettheten også i utkantkommunene. I tillegg vet vi at tallet på aleneboende øker, samtidig som tallet på større husholdninger synker, noe som også vil påvirke denne trenden ytterligere, og øke potensialet for å redusere fotavtrykket.

Parallelt med sterk næringsvekst i regionen, var det også betydelig vekst i personbiltransporten på Jæren fram til 2014. Arbeidspendling mellom storbyområdet og omlandskommunene vokste med hele 60% i perioden. Reisevaneundersøkelser på Jæren indikerer at andelen reiser foretatt med bil har ikke endret seg vesentlig gjennom de siste 15 år. Stavanger har ifølge siste nasjonale undersøkelsen 2013- 2014 en bilandel på 49 %, noe som er et stykke bak de øvrige storbykommunene i Norge.

3.2 Ressurskraftig og endringsvillig

Vi lever i en mangfoldig og rik region, på flere måter. Det finnes knapt områder og landskap som er så mangfoldig og rikt på naturverdier, som vårt. Fra lange jærstrender, via langstrakte landbruksområder og kulturlandskap til dramatiske fjellformasjoner og fantastiske fjord og sjøområder med de grønneste øyene. Innbyggerne i regionen har høy levestandard, god helse, høye lønninger og frem til 2014 var sysselsettingsandelen høyere enn i landet for øvrig, noen av innbyggerne i regionen er til og med raskest i verden.

Det er stor usikkerhet knyttet til framtida for vår region, begreper som innovasjon, nyskaping, nytenking, fornying, og omstilling har blitt mye brukt de siste årene. Det er ingen grunn til å tro at en region som vår ikke skal klare å gjennomføre nødvendige endringer, det gjør vi hele tiden. De store endringene som må til for å skape en bærekraftig og konkurransekraftig region i fremtiden krever imidlertid at alle de gode kreftene arbeider sammen. Regionalplanen tar grep som sikrer at det etableres møteplasser og samarbeid som støtter opp om og identifiserer hvilke virkemidler som må tas i bruk for å styrke regionens konkurransekraft.

Denne planen er tett koblet opp mot FNs bærekraftsmål, og nasjonale og internasjonale forpliktelser når det gjelder klima og miljø. For at denne planen skal bidra til å svare ut disse overordnede målene er det behov for et styrket fokus og mer ambisiøse mål på tema som omhandler våre naturressurser. Vi opplever at både offentlige og private aktører i regionen er opptatt av klima og miljø i økende grad, og at begrep som «samfunnsansvar» også blir sterkere fundert i den enkelte virksomhet som følge av dette. Regionalplanen legger opp til et bredt og grundig samarbeid om operasjonalisering av natur og klimamålene slik at våre naturressurser kan sikres for fremtidige generasjoner.

Samarbeidsvilje, endringsdyktighet, og gjennomføringskraft er størrelser som over tid kan beskrive regionen. Jæren har vært en av de beste regionene i Norge med tanke på å initiere og drive interkommunale samarbeid for å løse felles oppgaver, snakke om sammenslåing, tenke samarbeid og reflektere rundt viktige tema på regionalt nivå. Selv om det tidvis har vært konfliktlinjer, uenighet og direkte motstand kommunene imellom, virker det å være en utbredt forståelse om at samhandling gir mening for en helhetlig region, det viser igjen både kulturhistorisk og planhistorisk. Det er et stykke, både kulturelt og geografisk, mellom Sirevåg i sør og Rennesøy i nord, men de som bor i disse regionale ytterkantene er bundet sammen av en rekke fellesinteresser, spesielt med tanke på store felt som transport, bolig- og arbeidsmarked.

Kombinert med vilje til omstilling viser planhistorien at regionen også har lyktes med å etablere bestemte satsningsområder og holde fokus på dem over tid. De aller fleste plantema det snakkes om i dag var allerede på plass i den første regionalplanen fra 1972. Man skjønte at Forus, da som nå, ville bli et sentralt område for utviklingen av regionen som helhet. Strategisk plassering av utdanningsinstitusjoner var et annet grep som begynte den gangen og som har vært styrende for områdeutviklingen inn i vår tid.

Andre store prosjekter som kan trekkes fram er dobbeltspor fra Stavanger til Nærbø/Egersund, Ryfast, sykkelnettverket på Jæren som ble utredet allerede på 70-tallet. Selv om ting tar tid, har altså regionen lyktes med å gjennomføre store og omfattende grep som har vært viktig for regionens vekst og utvikling. Regionen skal fortsette å 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 og et kontinuerlig og forpliktende regionalt plansamarbeid skal omdømmet, og omstillingsevnen vår styrkes, og brukes som konkurransefortrinn i arbeidet med å sikre nye virksomhetsetableringer og befolkningsvekst.



4 Dette ønsker vi å oppnå





Visjon

En bærekraftig og endringsdyktig region

Hovedmål for by- og stedsutviklingen

Regionen skal ha en bærekraftig by- og stedsutvikling basert på regionale helhetsløsninger som effektiviserer arealforbruket og transportarbeidet, styrker verdiskapingen, reduserer klimagassutslippet, sikrer natur og kulturverdier og gir høy livskvalitet.

Regionen er mangfoldig og unik, for å sikre attraktivitet og verdiskaping må hele regionen tas i bruk for å gjennomføre endringene som kreves for framtida.

Prinsipper

Plansamarbeidet skal bygge på følgende felles verdier;

- Endringsdyktig og fremtidsorientert,
- Ansvarlig, ressurseffektiv og robust,
- Åpen, inkluderende og rettferdig.

Prinsippene er gjennomgående verdier som skal kjennetegne og informere avveininger og prioriteringer i regionens samarbeid.

4.1 Delmål og innsatsområder

Vi lever i en globalisert verden, hvor hver og en av oss i stadig sterkere grad merker hvordan global handling påvirker de lokale omgivelsene og livene våre. Denne erfaringen understreker betydningen av å tenke globalt og handle lokalt. Dersom vi skal lykkes med å styre mot

en bærekraftig utvikling er det avgjørende at bærekraft, og hva det innebærer, fremheves som et tema i sammenhenger der mål skal formuleres og handlingsplaner fastsettes.

FNs bærekraftsmål består av 17 mål og 169 delmål. Målene skal fungere som en felles global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn.

Målene gjelder for alle land og er verdens felles arbeidsplan for blant annet å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og bremse klimaendringene.

Det handler om økonomisk bærekraft med grunnlag for verdiskapende og høyt produktive arbeidsplasser, sosial bærekraft for å fremme god folkehelse og motvirke ekskludering og polarisering og økologisk bærekraft med fokus på reduksjon av klimagassutslipp, fremme et godt bymiljø og beskytte regionens grønne og blå karakter.



Slik de tre bærekraftsperspektivene - det økonomiske, det sosiale og det økologiske er gjensidig avhengig av hverandre er også innsatsområdene og målene for regionalplanen det. Det vil for eksempel si at det skal være mulig å oppnå økonomisk vekst og utvikling samtidig som viktige naturverdier ivaretas. Det er samtidig flere av bærekraftsmålene som må avveies innenfor hvert av innsatsområdene, etter hvert som de ulike

innsatsområdene beskrives vil man kunne se at de også i stor grad henger sammen og er avhengige av hverandre.

I de følgende delkapitlene beskrives delmål og innsatsområder som konkretiserer den foregående visjon og formidler hvilke tilstander regionen ønsker å oppnå.



Regionalt samarbeid



Enklere hverdag



Varige naturressurser



Livskraftige nabolag



Konkurranseskraft



Levende sentrumsområder

Følgende delmål og innsatsområder gir en tematisk struktur og en felles plattform for innsats, strategier 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.

Delmål	Innsats	Strategier
 Regionalt samarbeid	<i>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>	- Bygge og dele kunnskap - Styrke gjennomføringsevne og handlingskraft - Utvikle og delta i partnerskap og nettverk
 Enklere hverdag	<i>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.</i>	- Fremme hverdagsaktivitet, god mobilitet og bedre miljøet - Dra nytte av våre investeringer
 Varige naturressurser	<i>Vi er pådriverne for omstilling til et lavutslippssamfunn. 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 nytte de samme godene.</i>	- Bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem - Redusere nedbygging av jord - Videreutvikle regional grønnstruktur - Styrke og rehabilitere naturmangfoldet - Medvirke til at vannmiljø sikres god økologisk og kjemisk tilstand
 Livskraftige nabolag	<i>Vi skal utvikle attraktive og livskraftige nabolag som skaper identitet og korte avstander til daglige gjøremål.</i>	- Møte framtidens boligbehov - Utvikle sunne og inkluderende nærmiljø
 Konkurranseskraft	<i>Vi er små, men sammen utnytter vi våre ressurser optimalt i en økende nasjonal og internasjonal konkurranse om arbeidsplasser og de gode hodene.</i>	- Styrke verdiskapingsevne og bidra til produktivitetsvekst - Videreutvikle et nettverk med komplementære næringsområder - Legge til rette for attraktive næringsarealer for alle virksomheter – på rett plass, til rett tid og pris - Ta felles ansvar for lokalisering av virksomheter med særskilt behov
 Levende sentrumsområder	<i>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.</i>	- Tiltrekke aktivitet til sentrum - Unngå spredning av sentrumsfunksjoner - Sikre rom for innovasjon i handelsnæringen

Enklere hverdag



4.1.1 Enklere hverdag

Vi bor og jobber på tvers av kommunegrenser, men vi er én 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, og hverdagsregionen vår blir stadig mer sammenvevd. Transportsystemet binder oss sammen, og de fysiske omgivelsene vi skaper, legger grunnleggende føringer for hverdagslivet.

Trygge, gode og opplevelsesrike steder stimulerer til en helsefremmende livstil. Attraktive utbyggingsområder i regionen har lagt til rette for sterk arbeidsplass- og innbyggervest, men utviklingen har ikke alltid gjort det enkelt å gå, sykle eller pendle i hverdagen. Småhusfelt og monofunksjonelle næringsområder har bidratt til å øke avstander mellom bosted og hverdagsærend, og gitt bilavhengighet, miljøbelastning og økte investeringsbehov.

Ny teknologi vil endre byene og livene våre. Store endringer i transportsektoren, med delingsmobilitet, autonome kjøretøy og sømløse mobilitetsløsninger, kan påvirke bosettings- og lokaliseringspreferanser og redusere skillet mellom arbeid og fritid. Vi vil ta i bruk teknologier som gir bedre mobilitet og mer attraktivt lokalmiljø i våre byer og tettsteder.

De kommende årene er det planlagt kollektiv-, gang-/sykkel- og vegprosjekter for over 70 mrd. kr, noe som vil gi økt tilgjengelighet og bedre mobilitet. Hovedtyngden finansieres av bilistene gjennom bompenger. Ved å samordne arealutviklingen bedre med investeringene, kan reisetiden bli kortere, hverdagslivet enklere, og behovet for nye transportinvesteringer reduseres.

Hva skal plansamarbeidet gjøre:

Fremme hverdagsaktivitet, god mobilitet og bedre miljøet

- Vi skal legge til rette for en arealutvikling med korte avstander til daglige funksjoner, slik at det blir enkelt å bevege seg –gå, sykle og reise kollektivt til og fra skole, arbeid, butikken, aktiviteter mv.
- Vi vil planlegge for trygge og attraktive lokalmiljø, for reduserte klimagassutslipp, og for nullvekst i personbiltransport i byområdet, jf. Byveksttalen.
- Vi skal samarbeide om utbyggingsstrategier som gir økt nærhet til sentre og kollektivknutepunkter, samtidig som bo- og områdekvaliteter sikres.
- Vi vil utvikle felles strategier for by-/tettsteds- og transportutvikling i regionen, men som differensieres i forhold til lokale utfordringer og muligheter.

Dra nytte av våre investeringer

- Vi vil sikre god utnyttelse av transportsatsingen slik at vi kan håndtere framtidig transportvekst og samtidig redusere behovet for stadig ny utbygging og ekstraordinær finansiering.
- Vi vil målrette nye investeringer slik at de tilrettelegger for fornyelse av byene og tettstedene våre.
- Vi vil være oppdatert og tilrettelegge for bruk av ny teknologi som forenkler og forbedrer transporthverdagen vår.



Konkurrensekraft



4.1.2 Konkurranseskraft

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

Regionens internasjonale og konkurransedyktige næringsliv har vært drivkraften bak en eventyrlig vekst over lengre tid. Samtidig har siste års utvikling vist at den regionale økonomiens ensidige struktur er sårbar, og at det er nødvendig med diversifisering og omstilling. Verdensøkonomien er i endring og rammevilkår for nærings- og byutvikling har endret seg vesentlig de siste ti-årene som følge av krefter som globalisering, urbanisering og digitalisering. Resultatet er at befolkningsveksten avtar og folk og produksjon trekkes mot de store byene. Dette bidrar til at konkurransen mellom byregionene blir hardere, både når det gjelder å tiltrekke seg kompetanse, bedrifter og kapital.

I et sammenhengende bo- og arbeidsmarked med fragmentert administrativ organisering må vi samhandle om en felles strategisk retning slik at plansystemet støtter opp om nettverksbygging, entreprenørskap og innovasjon. Regionen skal tilby forutsigbar tilgang til attraktive næringsarealer, effektive logistikk- og samferdselsløsninger og verdensledende offentlige tjenester. Planen legger opp til tydeligere prioriteringer og forutsetter tettere samhandling med næringslivet i gjennomføringen.

I dag brukes store økonomiske ressurser til en ekspansiv stedsutvikling med kostnader i form av redusert kvalitet i tjenester, lavere standard på infrastruktur og redusert lokal kjøpekraft. Gjennom samlet planlegging av utbyggingsmønster og transportsystemet og tydeligere prioriteringer vil vi legge større vekt på å utnytte effektiviseringsfordeler, øke produktivitet og styrke regionens verdiskapingsevne.

Det er viktig at regionen blir attraktiv for høyt utdannede personer og kunnskapsintensive bedrifter. Som supplement til regionens flotte natur og velfungerende bolig- marked trekkes urbane kvaliteter fram som en sentral innsatsfaktor for økt attraktivitet. Første prioritet er å fornye by- og tettstedssentrene.

Regionen og særlig Ryfylke har storslått natur med høye fjell og dype fjorder. Internasjonale ikon som Preikestolen og Kjerag tiltrekker turister fra hele verden og har satt regionen på kartet som attraktivt reisemål. Reiselivsnæringen i regionen er i sterk vekst, og potensialet for å knytte tettere bånd mellom reiseliv og annen

naturbasert næring er stort. Dette skal være fokusområder for de delene av regionen som i utgangpunktet er rike på slike ressurser. Etablering av mindre reiselivsplanlegg og tilrettelegging for turisme og friområder i distriktene kan være et godt bidrag for å sikre attraktivitet og arbeidsplasser på mindre tettsteder.

Næringer som havbruk, landbruk og byggeråstoff- og mineralutvinning, er viktige næringsveier i hele regionen, og produkter av aller høyeste kvalitet leveres over hele verden. Dette er også næringer som bidrar til å sikre bosetting, og vitalitet i distriktskommunene, noe som er avgjørende for en sterk region som består av både by og land.

Hva skal plansamarbeidet gjøre:

Styrke verdiskapingsevne og bidra til produktivitetsvekst

- Vi vil samhandle, og samordne mål, strategier og tiltak mellom regionens areal- transport- og næringspolitiske satsinger.
- Vi vil prioritere prosjekter med positive ringvirkninger for den regionale økonomien
- Vi vil redusere avstand og utbedre transportinfrastruktur mellom bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner for å øke effektiviteten i arbeidsmarkedet

Videreutvikle et nettverk med komplementære næringsområder

- Vi skal samordne lokaliseringsprinsipper med infrastrukturutvikling slik at de regionale næringsområdenes komparative fortrinn utnyttes og transportkostnader reduseres.

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

- Vi skal utnytte ressurser optimalt og målrette vår innsats til særlig viktige områder som identifiseres for særskilt offentlig og privat samarbeid om planlegging og byggemodning.

Ta felles ansvar for lokalisering av virksomheter med særskilt behov

- Vi vil være proaktive og sikre samordnete prosesser hvor det er identifisert virksomhetstyper med særskilte behov.

Livskraftige nabolag



4.1.3 Livskraftige nabolag

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



Hvordan vi utvikler byene, tettstedene og nærmiljøene våre betyr mye for folks livskvalitet og helse. Vi skal alle kunne leve i sunne og inkluderende nabolag som vi er stolte av å identifisere oss med.

God helse og livskvalitet skapes gjennom de fysiske og sosiale relasjonene mennesker befinner seg i og ulike elementer i våre omgivelser kan virke fremmende eller kompromitterende for helsen vår. Regionen tilbyr et mangfold av ulike bomiljø som i all hovedsak er trygge, frie for fare eller forurensing og med nærhet til grønne omgivelser. Planen legger opp til at disse og nye boområder skal videreutvikles med flere helsefremmende nærmiljøkvaliteter som god tilgjengelighet til service og tjenester, infrastruktur for aktiv transport, fysisk aktivitet og levende sosiale møteplasser.

Å legge til rette for at det kan bygges nok boliger til en pris folk kan betale er en viktig samfunnsoppgave der regionalplanen spiller en sentral rolle. Veksten i befolkningen, demografisk endring og økonomisk vekst som tiltrekker flere arbeidstakere til regionen kan skape behov og etterspørsel for flere nye boliger. Innflytting av nye befolkningsgrupper og livsstilsendring driver nye trender, behov og preferanser. I de kommende årene forventes særlig andelen eldre i befolkningen å øke og behovet framover vil påvirkes i betydelig grad av hvilke boligpreferanser denne gruppen har. 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.

Det er mange fellesnevnerne i hva som gir gode steder å bo. Vi vil planlegge for livskraftige nabolag hvor innbyggerne har mulighet til å oppfylle deres hverdagsbehov;

- Det er enkelt å reise mellom daglige gjøremål; tjenester og funksjoner som dagligvarebutikk, skoler og barnehage, helsetjenester
- Det er tilgang til et variert regionalt jobbmarked
- Området har gode og varierte uteområder og sosiale møteplasser
- Det er trygt å ferdes i trafikken og kjekt å gå eller sykle
- Det er lite kriminalitet og stedet oppleves som trygt og trivelig
- Området har et mangfoldig boligtilbud til anstendig pris
- Det er fravær av støy og forurensing
- Det er mulighet for medvirkning i prosesser som påvirker stedets utvikling

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 preferanser.

Utvikle sunne og inkluderende nærmiljø

- Vi vil legge til grunn et bredspektret perspektiv på bokvalitet i vår planlegging som hensyntar de fysiske og sosiale faktorene for god helse.
- Vi vil satse på fornying av eksisterende boområder som mangler kvaliteter i nærmiljøet slik at livskvalitet og levevilkår forbedres.

Levende sentrumsområder



4.1.4 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.

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. Korte avstander, funksjonsmangfold, romdannelse, identitet, samkvem, samhandling, kultur og opplevelser gjør det attraktivt å bo, arbeide og oppholde seg eller investere i sentrum. Vi vil dyrke stedenes særpreg som et fortrinn. Videre satsing på kvalitet og estetikk i utforming vil bidra til å styrke identitet og eierskap til sentrene. Eksisterende bebyggelse og bymiljøer, med visuelt mangfold, kulturminner og historiske spor bidrar til økt regional attraktivitet.

Levende sentrumsområder forutsetter en kritisk masse av mennesker og funksjoner. En satsing på urbane kvaliteter er identifisert som viktige innsatsfaktor i regionens konkurransestrategi. En viktig betingelse for kritisk masse forutsetter en viss konsentrasjon av aktivitet. Funksjonstetthet og mangfold er viktig for å få aktivitet og folkeliv gjennom hele dagen, og er sentralt for å oppnå sentrums kvalitet. By- og tettstedssentrene våre har kapasitet til å romme langt flere boliger, arbeidsplasser, servicetilbud og opplevelser enn i dag. Med selvforsterkende effekt får steder med et mangfold av opplevelser ytterligere tiltrekningskraft for flere besøkende og investering.

Varehandel har spilt en viktig historisk rolle i utvikling av sentrene. Sentrum er, og vil fortsette å være, det foretrukne lokaliseringsstedet for mange handelskonsepter. Samtidig medfører teknologiutvikling strukturelle endringer i bransjens konkurransesituasjon, varedistribusjon og forbrukeradferd. Mulighetene forandringene gir må forstås og planverket fornyes når det kan oppnås flere gevinster for samfunnet.

Offentlige investeringer og innsats kan skape engasjement og investeringslyst i næringslivet. Formalisert samarbeid og partnerskap mellom offentlige og private aktører med interesser i sentrum kan gi synergier som kan styrke sentrums attraksjonskraft. Med bruk av hensiktsmessige rammevilkår for lokalisering vil vi øke forutsigbarheten for de som vil investere og etablere seg i sentrum.



Attraktivitetsfaktorer for utvikling av levende sentrumsområder

Hva skal plansamarbeidet gjøre:

Videreutvikle attraktive sentrumsmiljø

- Vi skal sammen utvikle attraktive sentrumsområder som er tilgjengelige og tilbyr aktivitet, møteplasser, trivsel og styrket lokal identitet.
- Vi skal utvikle fellesarenaer for å styrke kompetansen vår om sentrumsutvikling og utforske hvordan vår kulturarv kan brukes mer aktivt i byutviklingen.

Tiltrekke aktivitet til sentrum

- Vi vil redusere hindringer og ta i bruk virkemidler som kan stimulere til økt investering og flere lokaliseringer i sentrumsområdene.
- Vi vil gjøre det mer forutsigbart og redusere risiko ved investering i sentrumsområdene
- Vi vil tilrettelegge for et mer variert og attraktivt boligtilbud i og nær sentrumsområdene.

Sikre rom for innovasjon i handelsnæringen

- Vi vil følge med på innovasjoner i varehandelen og være proaktive i tilrettelegging for konsepter med positive synergier for samfunnsutvikling.

Varige naturressurser



4.1.5 Varige naturressurser

Vi er pådrivere for omstilling til lavutslippssamfunnet. 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.

Regionen kjennetegnes av et bredt spekter av natur- og landskapsutforminger, og variasjonen i naturgitte forutsetninger gir grunnlag for mangfoldige, verdifulle, og sjeldne økosystemer og arter. Regionen er også rik på vassdragsnatur, med lakseførende elver, vann og småvassdrag, samt vannrike nedbørfelt med ulike typer våtmarksområder. Klima og beliggenhet gjør at områdene dels har internasjonal verdi. Kulturpåvirkning og inngrepsomfang varierer med topografien, men det har skjedd store endringer 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.

Globalt er forholdene for matproduksjon i endring. Både observerte endringer og prognoser peker i retning av avlingsreduksjon i store og viktig matproduksjonsområder på verdensbasis. Samtidig forventes befolkningsøkning å 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. Jæren er det mest intensive jordbruksområdet i Norge og avgjørende for å nå målet om økt produksjon av mat. Arealgrunnlaget er den viktigste innsatsfaktoren i verdikjeden, og er i mange tilfeller den begrensende faktoren for videre satsing. Avgangen av jordbruksareal har vært svært høy og gapet mellom historisk nedbygging og de nasjonale jordvernambisjonene er så store at måloppnåelse vil kreve en markant omlegging av tidligere byutviklingsmønstre. I planområdet er det allerede lagt ut store jordbruksarealer til utbygging. Vi må sikre at disse husholderes og utnyttes best mulig.

Jordvernmål

- Det er ambisjon om at årlig omdisponering av jordbruksareal i planområdet skal være minst mulig men i gjennomsnitt ikke mer enn 5% (200 dekar) av det nasjonale jordvernmålet.
- Det er mål om at fysisk nedbygging av jordbruksareal i planområdet i perioden til 2050 skal være minst mulig men i gjennomsnitt ikke mer enn 550 dekar årlig.
- Total mengde omdisponert jordbruksareal i kommuneplaner skal ikke overskride 10 000 dekar.

Hva skal plansamarbeidet gjøre:

Bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem

- Vi vil bidra til at utslipp av klimagasser i 2030 reduseres med minst 40 prosent fra referanseåret 1990, og regionen skal bli et lavutslippssamfunn i 2050.
- Vi vil styrke vår evne til å stå imot og tilpasse oss klimarelaterte farer

Redusere nedbygging av jord

- Vi vil planlegge for økt arealeffektivitet slik at vi bidrar til redusert nedbygging og bedre husholdning av omdisponert jord.

Videreutvikle regional grønnstruktur

- Vi vil legge til rette for en regional struktur for friluftsliv og natur i og nær tettbebyggelsen.

Sikre en tilfredsstillende forvaltning av naturverdier

- Vi vil sikre at økosystemene har god tilstand og leverer økosystemtjenester
- Vi vil øke kunnskap om verdien av regionens naturmangfold.

Medvirke til bedre vannmiljø

- Vi vil sikre vannmiljøet for å oppnå god økologisk og kjemisk tilstand og unngå inngrep i vann eller vassdrag, særlig hvor livsmiljøene er sårbare for endringer.

Regionalt samarbeid



4.1.6 Regionalt samarbeid

Vår region er kjent for å være handlekraftig 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 boliger, næringsbygg og infrastruktur, disse må utvikles med høy kvalitet og til riktig tid og pris. Gjennomføringskraft krever samarbeid på tvers av sektorene. Å bygge opp om eksisterende by- og tettstedsstruktur forutsetter at en stor del av ny utbygging skjer gjennom fortetting, transformasjon og mer effektiv bruk av arealer innenfor byggesonen. Med økende marked for sentralt beliggende boliger og næringsarealer suppleres og erstattes tradisjonelle feltutbygginger 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 perioder med lavkonjunktur kan gjennomføring av byfornyelse være ytterligere krevende.

Det offentlige har ansvar for den overordnede planleggingen som legger rammene for by- og stedsutvikling. 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 i både privat og offentlig sektor. Derfor må ressursene utnyttes så godt som mulig. Økt dialog og kunnskapsutveksling mellom sektorene vil øke forståelse for hverandres roller og bygge tillit til hverandre. Dette kan bidra til at både bærekraftperspektivet og markedstilpasning blir bedre ivare tatt i plan- og gjennomføringsprosesser, eller sagt på en annen måte; at vi sammen finner fram til bedre løsninger.

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.



Noe av intensjonen med å styrke plansamarbeidet, og utvide medvirkningsprosessene til også å inkludere næringsliv og sivilsamfunn er nettopp å få frem muligheter for å romme en «regional dialog» der ulike politikk og temaområder kan drøftes og løses på tvers av interesser, kommunegrenser og eierskap men med utgangspunkt i et overordnet perspektiv der oppgaven er å sikre en slagkraftig region.

Hva skal plansamarbeidet gjøre:

Styrke gjennomføringsevne og handlingskraft

- Vi vil styrke offentlig engasjement for bedre og mer effektiv gjennomføring av utviklingsprosjekter.
- Vi vil ta i bruk flere virkemidler for å stimulere til ønsket utbygging, transformasjon og byfornyelse.
- Vi vil evaluere eksisterende samarbeidsformer for å identifisere hvilke drivkrefter som bidrar til å styrke eierskap og finne løsninger på våre felles oppgaver og mål.

Etablere og delta i partnerskap og nettverk

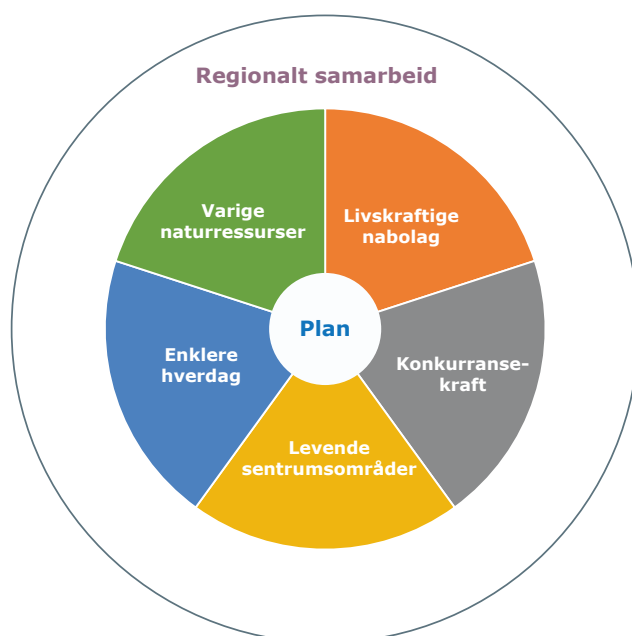
- Vi vil etablere nye, og medvirke i eksisterende nettverk og fora som styrker dialog og kunnskaps-overføring mellom privat og offentlig sektor.

Bygge og dele kunnskap

- Vi vil samle, utvikle og dele kunnskap om gode eksempler, effektive prosesser og kvalitet i stedsutvikling.
- Vi vil bidra til at de ulike partenes virkemidler tas i bruk på rett sted til rett tid.

Slik gjør vi det

**- vi vil fornye,
forbedre og foredle**





Del 2 av planen er regionalplanens «arealdel». I likhet med kommuneplanens arealdel, utdyper del 2 sammenhengen mellom mål for regionens utvikling og føringer for bruk og vern av arealer og utvikling av infrastruktur. Målene operasjonaliseres gjennom strategier, retningslinjer, en planbestemmelse, faglige råd og handlingsprogram.

Del 2 har fire hovedtema:

- Regional struktur og arealstrategi
- Attraktive, verdiskapende og menneskevennlige steder
- Aktiv og produktive naturområder
- Effektivt, helhetlig og miljøvennlig transportsystem

Til hvert deltema er det kortfattede forklaringer til plangrepene. Retningslinjer og tiltak i handlingsprogrammet beskriver hva som skal gjøres.

Strategiene og retningslinjene skal samvirke og gjensidig forsterke måloppnåelsen. Mange enkeltstrategier eller retningslinjer vil derfor bidra til måloppnåelse innenfor flere innsatsområder.

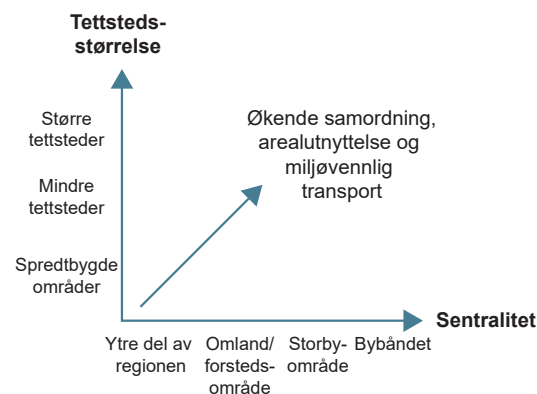
5 Regional struktur- og arealstrategi



5.1 Hovedstruktur for areal- og transportutvikling

5.1.1 By, tettsted og omland

Stavanger-regionen er en mangfoldig region med et av landets største byområder, små og store tettsteder, landbruksområder og kyst- og fjellområder. Innbygger- og arbeidsplassveksten er ulikt fordelt, og areal- og transportutfordringene varierer. Regionalplanen skal være et verktøy som bidrar til positiv utvikling i hele regionen, med felles mål om attraktive by- og tettsteds-sentre, nærhet til daglige funksjoner, god tilgjengelighet, og aktiv og miljøvennlig transport. Utviklingsstrategier og virkemidler tilpasses lokale forutsetninger og er annerledes i byområdet og større tettsteder enn i resten av regionen.



Illustrasjon: Utviklingsstrategier og virkemidler i planen tilpasses tettstedsstørrelse og sentralitet i regionen.

5.1.2 Regional hovedstruktur for samordnet bolig-, areal- og transportutvikling

By- og tettstedssentrene i den regionale senterstrukturen danner hovedstrukturen for arealutvikling i regionen sammen med næringsområder for arbeidsplass- og besøksintensiv virksomhet (kategori 1). Områdene er målpunkt for største- parten av personreisene i regionen og utvikles slik at de bygge opp om hovedforbindelser for kollektivtransport, gåing og sykling.



Illustrasjon: Areal- og transportutfordringene varierer mellom bybåndet, storbyområdet, nærmeste pendlingsomland, og regionen for øvrig

Regionen bindes sammen av transportsystemet, herunder overordnet vegnett, Jærbanen, bussveien, byruter, forstads- og tilbringerruter og båtruter, jf. 8.3 og annen kollektivtransport. Prioriteringer og investeringer på transportområdet innrettes slik at de styrker en attraktiv by- og tettstedsutvikling. Dermed kan arealutvikling og transportutvikling virke sammen og gjensidig forsterke hverandre. Regionalplanen er fellesverktøyet i Stavanger-regionen for samordning av areal- og transportutvikling, og for samordning av virkemidler mellom statlig, regionalt og kommunalt forvaltningsnivå.

En langsiktig grense mot landbruksområder er et av grepene for å beskytte viktige jordbruksarealer mot omdisponering. Tidsperspektivet skal bidra til å holde klare grenser mellom bebygde områder og landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF-områder).

5.1.3 Bystruktur på Nord-Jæren

Hovedstrukturen for miljøvennlig persontransport i byområdet på Nord-Jæren utgjøres av Jærbanen, bussveien, byrutene og hovedforbindelser for gåing og sykling innenfor bybåndet og større tettsteder. Hovedstrukturen binder sammen bybåndet med sine sentre, bydeler og arbeidsplasskonsentrasjoner, og knytter nærliggende tettsteder sammen med bybåndet.

Bymessig utvikling prioriteres omkring sentrene, næringsområder for arbeidsplass- og besøksintensiv virksomhet og hovedstrukturen for kollektivtransport, tilpasses til stedets verdier og kvaliteter, og avgrenses mot langsiktig grense landbruk.

Retningslinjer

5.1.1 Regionale helhetsløsninger

Partene i plansamarbeidet skal påse at planlagt utbyggingsmønster er samordnet med hovedstruktur for kollektivtransport og tilgjengelighet for gåing og sykling.

Hovedstrategier for areal- og transportplanlegging i regionen differensieres etter områdenes sentralitet, befolkningsgrunnlag og forutsetninger for framtidig vekst.

5.1.2 Regional hovedstruktur for arealutvikling

By- og tettstedssentrene og regionale næringsområder for besøks-/arbeidsplas-sintensiv virksomhet utgjør hovedstrukturen for arealutvikling i regionen.

Områdene utvikles med høy arealutnyttelse og kvalitet i utforming, og prioriteres for tilrettelegging av infrastruktur for kollektivtransport, gåing og sykling.

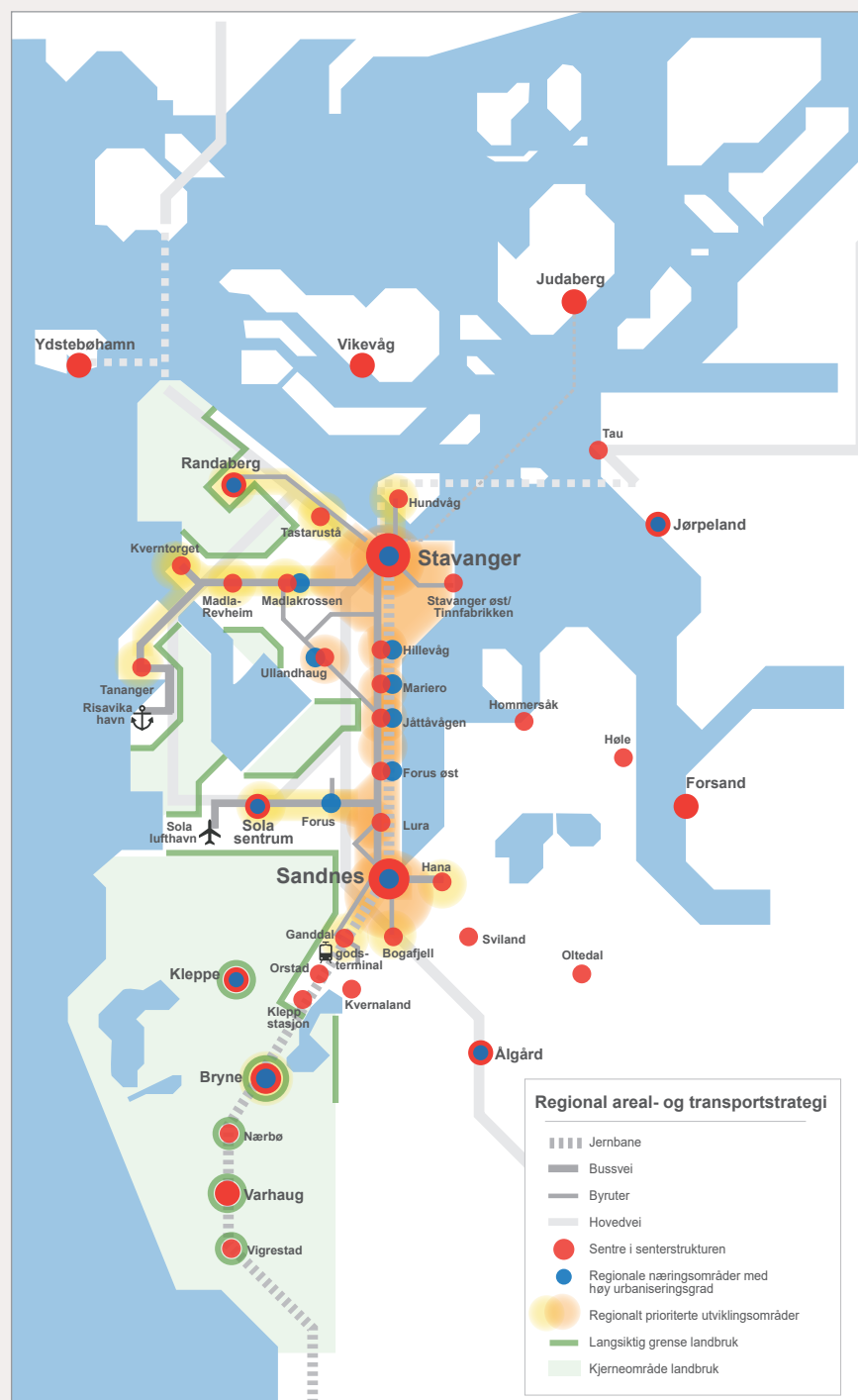
Langsiktig grense landbruk avgrenser eksisterende og framtidige utbyggingsområder mot kjerneområder for landbruk og andre sammenhengende landbruksområder.

5.1.3 Regional hovedstruktur for persontransport

Jærbanen, bussveien, byrutene på Nord-Jæren og hovedforbindelser for gåing og sykling i byområdet/ større tettsteder utgjør hovedstrukturen for miljøvennlig persontransport. Forbindelsene gis høy prioritet for planavklaring og investering og betjener videre byutvikling. Større områder for byutvikling forutsetter høyverdig kollektivtilbud.

5.1.4 Regional hovedstruktur for næringstransport

Jernbanen, overordnet hovedvegnett, lufthavn, havn og godsterminalen er viktige regionale områder og infrastruktur for gods- og varehåndtering.



Figur 5.1: Regional areal- og transportstrategi

5.2 Arealprioritering «innenfra og ut»

5.2.1 Regionalt prioriterte utviklingsområder

Utbyggingsområdene i gjeldende kommuneplaner og det planlagte kollektivsystemet har kapasitet til at regionen kan fortsette å ta imot en sterk innbygger- og arbeidsplassvekst, planene har lang tidshorison, og ikke alt av planlagte områder og ønsket infrastruktur kan realiseres med én gang.

For å nå felles mål om redusert transportbehov, økt aktivitet, bevaring av landbruksjord og effektiv ressursutnyttelse, må det tilrettelegges best mulig i «rett ende» - det vil si å først prioritere de områdene som best underbygger de regionale målene - mens realisering av mer langsiktige områder innføres ved behov. Felles prioriteringer skape forutsigbarhet overfor både private og offentlige investeringer.

Regionalplanen angir derfor prioriteringer om å bygge opp om hovedstrukturen for areal og transport, der det er viktig for hele regionen å lykkes med planlagt utvikling.

Hovedprioritering:

- Realisere vekst og utvikling med bymessig kvalitet i Bybåndet Stavanger-Sandnes og i Bryne sentrum. Bybåndet omfatter regionens tyngdepunkter for bolig og næring og utvikles med særlig god infrastruktur for miljøvennlig transport. Bryne er by og tyngdepunkt for bolig, arbeidsplassintensive virksomheter og regionale funksjoner i søndre del av regionen.

Prioritering:

- Byutvidelsesområder i kollektivkorridorene på Nord-Jæren og omkring Bryne: Bymessig utvikling i lokalsentre, knutepunkt og influenssonen langs bussveien, avgrenset mot langsiktig grense landbruk. Områdene i gjeldende planer fases inn etter betydning for sentrumsutvikling, miljøvennlig transport, arealutnyttelse, økonomi og måloppnåelse for øvrig.
- Fortetting og transformasjon i sentrumsnære områder til sentrene i senterstrukturen: Utvikling i sentrumsnære områder av kommunesentre og stasjonsbyene har særlig betydning for funksjonsdekning og miljøvennlig transport, mens stedsutvikling, møteplasser og lokalt bomiljø er viktig i alle tettsteder.

Prioriteringen viser hvor plansamarbeidet vil rette særlig innsats for å tilrettelegge for regional vekst. Hovedfokus rettes mot å videreutvikle eksisterende byer/tettsteder og transportstrukturer, og å bygge opp om finansieringsavklarte transportinvesteringer, områder med potensial

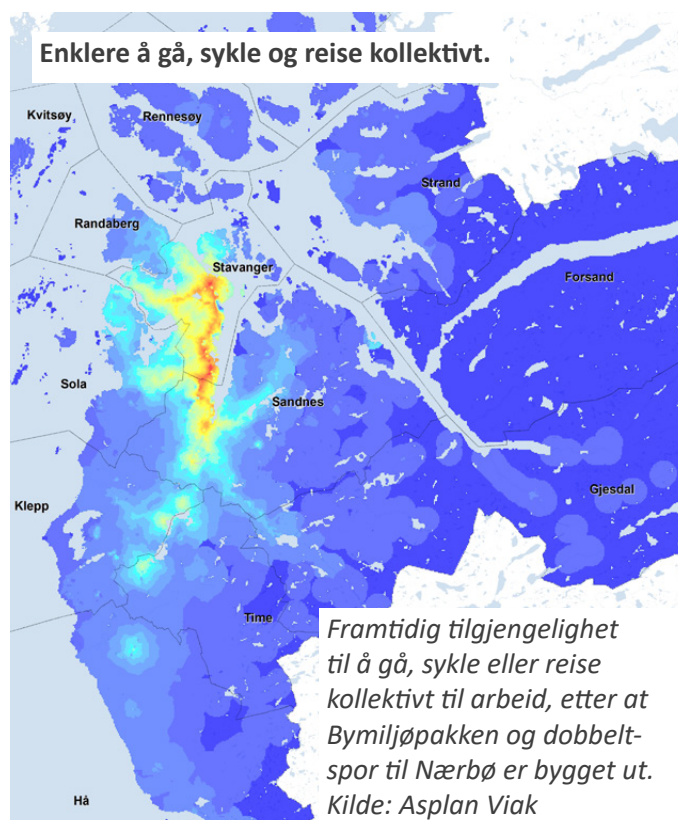
for bymessig utvikling og sammenbinding av næringsområdene i bybåndet.

For å gi grunnlag for byvekst med urbane kvaliteter, må regionen lykkes med fortetting i de største byene, knutepunktene og tettstedssentrene. Transformasjon og fornyelse er tids- og ressurskrevende, men bidrar med stor merverdi til samfunnet.

Det skal samtidig planlegges for positiv tettstedsutvikling og godt lokalmiljø i alle deler av regionen, og strategier for dette beskrives nærmere nedenfor.

Prioriteringene er en videreutvikling av tidsfasing i tidligere plan, med tydeliggjøring av de areal- og transportmessige hovedstrukturene og hva som skal prioriteres først og mest. Regionalplanen endrer ikke utbyggingsområder som er godkjent i kommuneplanene, - kommunene evaluerer disse selv som del av arealstrategiene i kommuneplanene.

Utbyggingsarealene omkring Orstad og Kvernaland (Bybåndet sør) og Sviland (Sandnes øst - fase 2) inngår i gjeldende kommuneplaner og er dermed fortsatt en del av regionens langsiktige arealkapasitet, jf. 5.4.1.

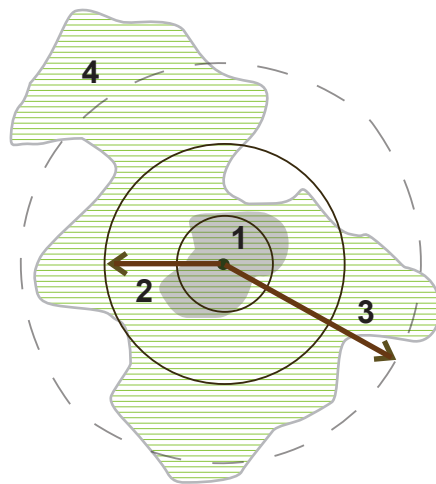


5.2.2 «Innenfra og ut» i hvert tettsted

Når nye områder skal utvikles, har avstand til det enkelte tettstedssentrum betydning for arealutnyttelse, transportbehov og effekt på sentrumsutvikling. Plansamarbeidet vil derfor fokusere særlig på å realisere potensialet i sentrumsområder og områder med gang-/sykkelavstand til sentrum, – også når dette kan kreve mer tilrettelegging enn utbygging i ytterkant av tettsted.

1. Sentrumsområder med funksjonsblanding og høy arealutnyttelse.
2. Områder nært sentrum og stasjon/bussvei med korte avstander og god mulighet for gåing/sykling/kollektivtransport.
3. Fortetting og transformasjon i eksisterende tettstedsstruktur for øvrig.
4. Nye utbyggingsområder evalueres og fases inn etter behov og måloppnåelse.

Som et generelt prinsipp prioriteres utvikling og utbygging «innenfra og ut» i det enkelte tettsted – både når det gjelder sentrumsutvikling, lokalisering av besøks-/ arbeidsplassintensive funksjoner og virksomheter, bolig- bygging og infrastruktur for gåing og sykling «innenfra og ut»:



Figur: Prioritering av arealutvikling «innenfra og ut» i hvert tettsted.

5.2.3 Detaljering gjennom kommunale arealstrategier

Kommunale arealstrategier illustrerer hvor og hvordan kommunene ønsker å lokalisere hovedtyngden av framtidig innbygger- og arbeidsplassutvikling. Ved å utarbeide egne arealstrategier i kommuneplanene, kan kommunene utfylle, detaljere og tilpasse de mer grovmaskete prioriteringsgrepene i regionalplanen om regionalt prioriterte områder og utvikling «innenfra og ut». De kommunale arealstrategiene følges opp gjennom konkret virkemiddelbruk – slik som planformål og bestemmelser i kommuneplanens arealdel, områdereguleringer, boligbyggeprogram mv.

I arealstrategiene tar kommunene også stilling til behov for innfasing og rekkefølge for utbygging av nye og ubebygde områder utenfor hovedstrukturene. Områder

med høy oppnåelse av regionens mål og strategier utvikles tidlig, mens arealer med lavere måloppnåelse skyves ut i tid. Som grunnlag for arealstrategiene bør det foreligge en samlet eller kommunevis oversikt over arealkapasitet i utbyggings- områdene og forventninger til framtidig arealbehov.

Som del av fase 2 i regionalplanen, skal plansamarbeidet samarbeide om kriterier for evaluering av måloppnåelse for nye utbyggingsområder. Aktuelle kriterier vil eksempelvis være transportbehov, potensiale for gåing/sykling/kollektivtransport, potensiale for bykvalitet, boligmarked, arealutnyttelse, omdisponering av landbruksjord, betydning for natur- og kulturverdier, investeringsbehov, forutsigbarhet for grunneiere/markedsaktører mv.



Illustrasjon: Nye utbyggingsområder utenfor hovedstrukturene innfases etter måloppnåelse.

Retningslinjer

5.2.1 «Innenfra og ut» i hvert tettsted

Det planlegges for utvikling av levedyktige lokalmiljø i hele regionen med utbygging «innenfra og ut» i hvert tettsted. Utbygging prioriteres i sentrum og sentrumsnære områder først, og potensialet for fortetting og transformasjon for øvrig utnyttes før det omdisponeres nye arealer til utbyggingsformål.

5.2.2 Regionalt prioriterte utviklingsområder

Høyt prioritert:

- I Bybåndet og Bryne sentrum skal det være særskilt regional innsats for å realisere vekst med bykvalitet.

Prioritert:

- Fortetting og transformasjon i sentrumsnære områder til sentrene prioritert i senterstrukturen.
- Byutvidelsesområdene i storbyområdet og omkring Bryne innføres gradvis etter behov og vurdering av måloppnåelse.

5.2.3 Arealstrategier i kommuneplanene

Ved revisjon av kommuneplanens arealdel utarbeider kommunene arealstrategier som angir prioritering og rekkefølge for utvikling av utbyggingsområder, basert på regionale mål og strategier:

- Regionalt prioriterte utbyggingsområder tilrettelegges for utvikling, og med rekkefølge.
- Eksisterende tettsteder utvikles «innenfra og ut».
- Ubebygde områder utenfor prioriterte soner evalueres etter måloppnåelse, der områder med høy oppnåelse av regionale mål kan tilrettelegges for å opprettholde et godt bomiljø/ lokal samfunnsutvikling, mens områder med lavere måloppnåelse avventes/utsettes i tid.



Figur 5.2: Regionalt prioriterte utviklingsområder.

Arealstrategiene bør i tillegg inneholde en beskrivelse av kommunale virkemidler og andre tiltak for gjennomføring. Som grunnlag for arealstrategiene bør det foreligge en vurdering av arealbehov i kommuneplanperioden og kartlegging av kapasitet for fortetting og ny utbygging.

Faglige råd

For de høyest prioriterte områdene, inkludert viktig områder for fortetting og transformasjon, bør det utarbeides områdeplaner og gjennomføringsmodeller som synliggjør utviklingsmuligheter og legger til rette for offentlige og private investeringer.

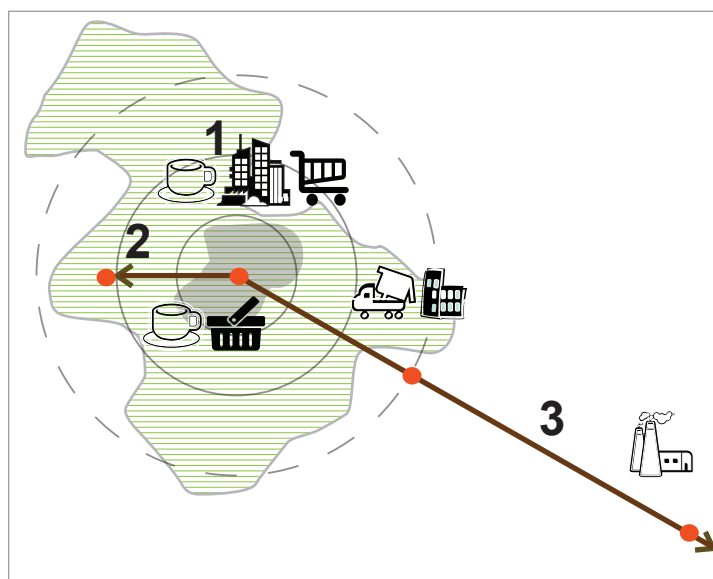
Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Felles kriterier for å vurdere utbyggingsområder etter måloppnåelse	Fase 2	RFK
Utarbeide arealstrategier som del av kommuneplanens arealdel	Ved KP rev.	Kommunene
Mål for fortetting og transformasjon	Ved KP rev.	Kommunene

5.3 Rett virksomhet på rett sted

5.3.1 Lokalisering etter areal- og transportegenskaper

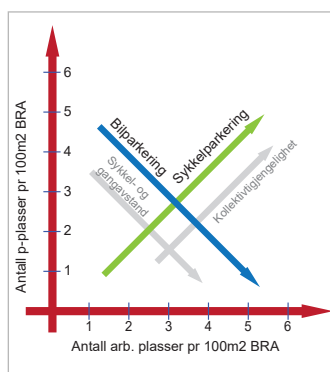
Regionalplanen legger opp til at lokalisering av arbeidsplasser, handel og tjenester bør skje etter prinsippet om «rett virksomhet på rett sted» - det vil si at næringsvirksomheter finner lokalisering i næringsområder som passer med virksomhetens areal- og transportbehov. Når virksomheter med mange arbeidsplasser/besøkende i forhold til arealbehovet lokaliserer seg i og nær sentrumsområder/togstasjon, gir det god arealutnyttelse og mulighet for at mange kan gå, sykle eller reise kollektivt. Virksomheter med større arealbehov og færre arbeidsplasser/besøkende pr areal bør lokaliseres mindre sentralt for å spare de mest tilgjengelige arealene. En slik lokalisering av offentlig service og privat næringsvirksomhet vil bygge opp om effektiv arealbruk, attraktive næringsområder god tilgjengelighet og redusert transportbehov.



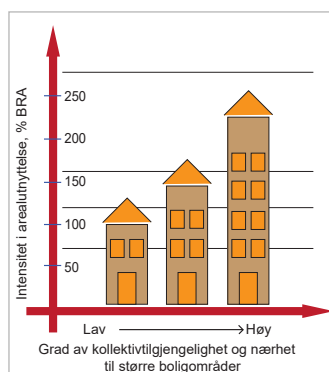
Illustrasjon: Lokalisering av virksomheter etter areal- og transportegenskaper.

Kategori	Type virksomhet	Prinsipper for lokalisering	Tilgjengelighet	Arealutnyttelse*	Parkering**
Kategori 1	Høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.	I by- og tettstedssentre	Høy tilgjengelighet for gåing, sykling og kollektivtransport.	Høy arealutnyttelse	Lavest dekning for bil pr ansatt/besøkende. Høy dekning for sykkel.
Kategori 2	Middels arbeidsplass- og besøksintensitet.	Integrert i by-/tettstedsstrukturen	God tilgjengelighet for gåing, sykling og kollektivtransport.	Middels arealutnyttelse	Lav dekning for bil pr ansatt/besøkende. Høy dekning for sykkel.
Kategori 3	Lav arbeidsplass- og besøksintensitet.	Nær hovedinfrastruktur	Kan ha lavere tilgjengelighet for gåing, sykling og kollektivtransport.	Kan ha lavere arealutnyttelse	Lav dekning for bil pr areal pga færre ansatte og besøkende.

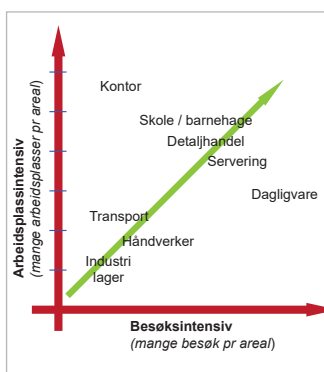
* se retningslinje for stedsforming (kap. 6.1) ** se retningslinje for parkering (kap. 8.4)



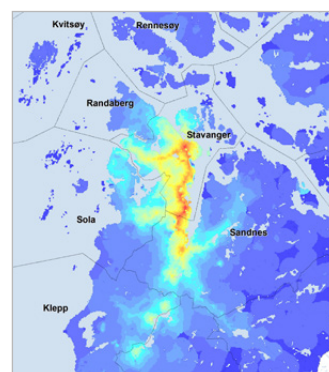
Prinsipp for parkeringsdekning



Prinsipp for arealutnyttelse.



Skjematisk sortering av virksomheter etter arbeids- og besøksintensitet.



Arbeidsplasslokaliseringer som gjør at mange kan gå, sykle eller reise kollektivt til jobb

5.3.2 Regionale næringsområder

Regionale næringsområder er områder av særlig stor betydning for næringslivet i planområdet, som følge av eksisterende næringsvirksomhet, utbyggingspotensial, tilgjengelighet til sentral transportinfrastruktur eller tilgang til større sjørettet areal. Regionalplanen skal bidra til at regionen har forutsigbar tilgang på attraktive næringsområder av regional karakter – tilpasset ulike næringers og virksomheters behov. Områdene differensieres i tre hovedkategorier etter areal- og transportegenskaper. Hver kategori omfatter områder med variasjon i størrelse og tyngde.

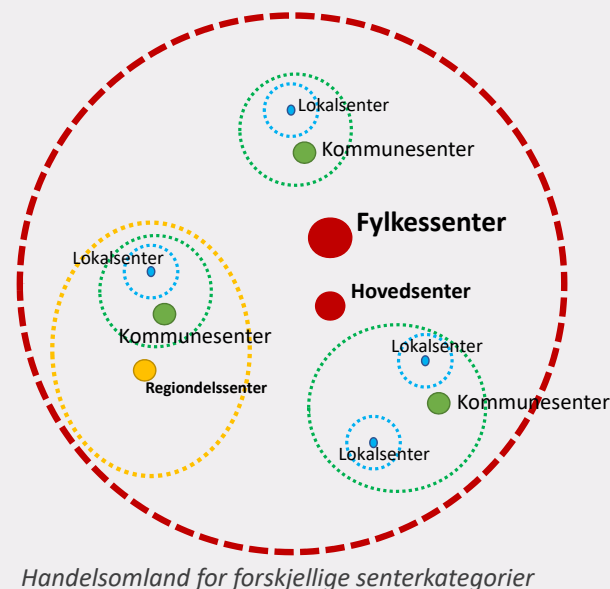


5.3.3 Regionale sentre og funksjoner

Stavanger-regionen har byer, tettsteder og grender med ulik størrelse, funksjon og betydning for sitt omland. Den regionale senterstrukturen angir plassering i et senterhierarki på bakgrunn av sentralitet og tilgjengelighet, innbyggere og arbeidsplasser, funksjons- og tjenestetilbud, og nærhet til øvrige sentre m.v. Senterstrukturen benyttes til å synliggjøre hvordan funksjoner med et større geografisk omland bør lokaliseres i større sentre for å gi best mulig tilgjengelighet fra et regionalt omland, og samtidig bidra til en konsentrasjon av aktivitet som kan gi kritisk masse for sentrumsutvikling. Funksjoner med et mer avgrenset omland kan lokaliseres mer desentralisert i lokale sentre, og med dimensjonering ut fra lokalt omland, slik at det skapes korte avstander i dagliglivet. Senterstrukturen skal gi forutsigbarhet for plan- og beslutningsprosesser, positive synergier mellom offentlige og private investeringer, og redusere risiko for feil lokalisering.

Sentrumsområdene skal utvikles med høy arealutnyttelse og kvalitet i utforming og gis høy prioritet for planavklaring, offentlige investeringer og utbygging av infrastruktur, og for å tilrettelegge private investeringer. Øvrige tettsteder i regionen håndteres lokalt gjennom kommunenes planlegging.

Sentrenes omland forstås som nærområdene der innbyggerne «sokner» til det enkelte senter, og avgrenset mot andre sentre i senterstrukturen. Sentre høyt i senterstrukturen vil på en del funksjonsområder ha et større omland enn mer lokale sentre.



5.3.4 Varehandel

Utvikling av varehandelsvirksomhet skal bidra til å styrke liv og vitalitet i eksisterende by- og tettstedssentre, gi nærhet til hverdagsbehov, effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg, og styrket regional verdiskapingsevne.

Varehandelsbransjen er stadig i utvikling, den er tilpassningsdyktig og har klart å endre seg mye over de siste tiårene. Denne tilpassningskapasitet og det tidligere nokså oversiktlige konkurransebildet gjorde at utvikling av en lokaliseringspolitik opererte med relative kjente størrelser. I løpet av kort tid har konkurranseforholdet endret seg betydelig og hurtigheten av endringene økt. Næringen står foran utfordringer den ikke har opplevd tidligere. Framveksten av nettbasert handel endrer konkurranse situasjonen vesentlig, selv om det fremdeles utgjør en svært liten andel av samlet omsetning. Nye handelstrender med økt netthandel, flere kombinasjoner av varer og tjenester i bysentrum og en økende andel big-boxes utenfor sentrum skaper nye planmessige utfordringer.

Sentrum er, og vil fortsette å være, den foretrukket lokaliseringsssted for mange handelskonsepter. En kartlegging (Vista Analyse, 2018) av de ulike forretningsmodeller

som er under utvikling viser at tilnærmet alle passer godt overens med dagens politikk. Imidlertid er det klare utfordringer for bedrifter som vil satse på samlokalisering av storskala lager og utsalg (big-boxes). Rammebetingelsene i sentrumsområder vanskeliggjør etablering av disse konseptene og mens noen har tilpasset seg disse rammer har andre ikke lyktes i å finne gjennomførbare løsninger. Vi har sett nærmere på muligheter for, og konsekvensene av, å tilrettelegge for disse bedrifter i ulike alternativer.

Regionalt område for store handelsenheter på Forus
Det skal gjennomføres et arbeid for å vurdere om arealkrevende varehandelskonsepter (big-boxes) kan etableres på Forus på en måte som er bra for både bedrifts- og samfunnsregnskap. Big-box konseptene som ikke passer inn de fleste sentrumsområder har et regionalt nedslagsfelt og bør fortrinnsvis samlokaliseres ett sted i region. Ved å gi rom for en slik handelsklynge kan vi bidra til å redusere noe lekkasje til netthandel. En samlet regional klynge vil også framtidsrettet med tanke på netthandelens behov for sentrale lagringssteder. Lokalisering på Forus, i nærheten av eksisterende storhandel/bigbox vil gi en sentral lokalisering for

hjemtransport. Næringsklynger gir også bedre økonomisk resultat og stimulerer til innovasjon og økonomiske synergier. Dette gir verdiskapning og arbeidsplasser. Samlokalisering spiller på lag med næringen og gir flere gevinster som redusert transportarbeid og mer effektiv arealbruk sammenlignet med en mer tilfeldig lokaliseringsstrategi. I resten av regionen hvor markedsgrunnlaget er betydelig mindre vil konseptene generelt være tilsvarende mindre slik at de nedskalerte kan etableres i lokale kjøpesenter og tettstedssentre.

Stadige endringer krever tettere samarbeid
En sentral utfordring som har fremkommet gjennom

analysen er at variabler som konkurransesituasjon, varedistribusjon, bransjens arbeidsplassutvikling og forbrukeradferd er i kontinuerlig bevegelse. Vurderingene blir dermed heftet med betydelig usikkerhet.

Med bakgrunn i usikkerheten i markedet vil vi anbefale at rammene endres gradvis og i tett dialog med bransjen. Vi foreslår at det opprettes en felles arbeidsgruppe med interesseorganisasjonene for varehandelsbransjen og sentrumsorganisasjoner slik at vi kan være proaktive i vårt framtidige tilretteleggingsarbeid



5.3.1 Rett virksomhet på rett sted:

Regionale og kommunale planmyndigheter skal planlegge og legge til rette for at virksomheter lokaliseres i tråd med deres areal- og transportegenskaper etter prinsippet om «rett virksomhet på rett sted» jfr. 5.3.1.

5.3.2 Mobilitetsplan

Ved etablering av virksomheter med > 50 ansatte eller BRA > 1000m² bør det settes krav til mobilitetsplan som beskriver transporttilbud, angir forventet reisemiddelbruk blant ansatte og besøkende, og identifiserer tiltak for å stimulere til økt gåing, sykling og kollektivtransport.

5.3.3 Regionale næringsområder

Kategori	Regionale næringsområde
Kategori I: Høy urbaniseringsgrad	Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Bryne, Kleppe, Ålgård og Jørpeland sentrum. Stavanger Forum, Hillevåg/Mariero, Jåttåvågen, deler av Forus-Lura (jf. IKDP Forus) og Ullandhaug
Kategori II: Allsidig virksomhet	Deler av Forus-Lura (jf. IKDP Forus), deler av Bybåndet sør, deler av Sandnes øst (Vatne), Buøy, Dusavik, Risavika, deler av Mekjarvik, Håland og Utsola/ Stavanger Lufthavn Sola
Kategori III: Arealkrevende virksomheter	Deler av Mekjarvik, Skurve, deler av Forus-Lura (jf. IKDP Forus), deler av Sandnes øst, deler av Bybåndet sør, Kviamarka, Nordmarka, Hanasand og Sirevåg

Regional og kommunale planmyndigheter skal aktivt legge til rette for at regionale næringsområder får rammer for utvikling i tråd med prinsippet «rett virksomhet på rett sted» jfr. plankart 5.3.3.



Figur 5.3.3 Regionale næringsområder

5.3.4 Regionale tyngdepunkt for Kategori I næringer

Regionale næringsområdene i Bybåndet Stavanger-Sandnes, inkludert Ullandhaug, og Bryne sentrum er regionale tyngdepunkt for Kategori I næringer. Det skal legges til rette for at arbeids- plassintensive virksomheter kan etableres her i tette bymessig senter/næringsområder med høy tilgjengelighet for gåing/sykling/kollektivtransport.

Det skal være et særskilt fokus på å legge til rette for at komplementære og like virksomheter kan samlokaliseres og at ulike områder med slike virksomheter kobles sammen med effektive transportløsninger.

5.3.5 Sjønære næringsarealer

Det skal vises tilbakeholdenhet med omdisponering av sjønære næringsareal til annet formål. Ved forslag om omdisponering skal planmyndighetene utrede alternativ tilgang til sjønært areal.

Det forutsettes at kategori 2-området på Mekjarvik utgjør en mindre andel av eksisterende næringsområde og at dette ikke plasseres i områder som er attraktive for sjørettet næring.

5.3.6 Store eller spesielle virksomheter der lokaliseringen er av betydning for samfunnssikkerhet og/ eller det regionale utviklingsmønsteret

Lokalisering av særskilt store/arealkrevende virksomheter av regional eller nasjonal karakter, eller spesielle virksomheter av tilsvarende karakter, bør vurderes i et regionalt, helhetlig perspektiv.

Dette gjelder virksomheter som kan få vesentlig betydning for samfunnssikkerhet lokalt, den regionale hovedstrukturen for arealutvikling, eller for arealbruksinteresser på regionalt nivå.

Alternative lokaliseringer skal vurderes som del av det regionale plansamarbeidet, uavhengig av administrative grenser. Fylkeskommunen kan være sekretariat i utredningsarbeidet, som skal følge prinsippene for konsekvensutredninger.

Eksempler på slike virksomheter er storulykkebedrifter, tjenesteytingsvirksomheter av regional betydning, regionale idrettsanlegg, større datalagringssenter og landbaserte oppdrettsanlegg. Listen er ikke uttømmende.

Faglige råd

Senter for spesialisthelsetjenester, forskning og høyere utdanning

Ullandhaug utvikles som et senter for spesialisthelsetjenester, forskning og høyere utdanning.

Senter for lufthavnrelaterte virksomhet

Ved Stavanger lufthavn, Sola prioriteres lufthavnrelatert virksomhet.

Regionalt senter for mineralindustri

Området på Sviland utvikles som et regionalt senter for bærekraftig massehåndtering. Regional plan for massehåndtering på Jæren 2018-2040 forutsetter etablering av flere mottaksapparat i region.

Sentre for havrelatert virksomhet

I Risavika, Buøy, Mekjarvik, Sirevåg, Nordmarka, Dusavik og Hanasand prioriteres maritime næringer.

Senter for næringsmiddelindustri

Kviamarka næringsmiddelpark er et viktig regionalt senter for matforedling og produksjon.

5.3.7 Senterstruktur

Type senter	Senter
Fylkessenter	Stavanger sentrum
Hovedsenter	Sandnes sentrum
Regiondel-senter	Bryne sentrum
Kommune-sentre	Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Kleppe, Bryne, Ålgård, Vikevåg*, Varhaug, Ydstebøhamn, Jørpeland, Judaberg* og Forsand* sentrum
Lokalsentre	Hundvågkrossen, Tastarustå, Tinnfabrikken, Madlakrossen, Madla-Revheim, Kverntorget, Hillevåg, Mariero, Jåttåvågen, Forus øst, Ullandhaug, Tau, Tananger, Lura, Ganddal, Hana, Bogafjell, Hommersåk, Høle, Sviland, Oltedal, Orstad, Kverneland, Klepp stasjon, Nærbø og Vigrestad sentrum.

* Fra og med 01.01.2020 endres Vikevåg, Judaberg og Forsand til lokalsentre i tråd med kommunereform.



Fig. 5.3.7 Senterstruktur

5.3.8 Lokalisering av publikumsrettede og besøks-/arbeidsplassintensive

Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner lokaliseres i tråd med deres areal- og transportegenskaper etter prinsippet om «rett virksomhet på rett sted» jfr. 5.3.1 og i henhold til sentrenes nivå i senterstrukturen, og tilpasset det omland funksjonene skal dekke:

- **Fylkessenter**
Stavanger sentrum er fylkessenter og bør prioriteres ved lokalisering av regionale funksjoner.
- **Hovedsenter**
Sandnes sentrum er et hovedsenter og bør prioriteres ved lokalisering av regionale funksjoner.
- **Regiondelsenter**
Regiondelsenteret kan utvikles med sikte på å bli senter for hele kommunen. Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner som bare gis på ett sted på Sør-Jæren bør lokaliseres i Bryne sentrum.
- **Kommunesentre**
Kommunesentrene bør utvikles med sikte på å bli sentre for hele kommunen. I kommunesentrene lokaliseres publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner for senterets omland.
Jørpeland sentrum kan styrkes om senter for ytre Ryfylke og Ålgård som senter for sitt kommuneoverskridende omland.
- **Lokalsentre**
I lokalsentrene lokaliseres publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner for senterets nærmeste omland.
Lokalsenternivået kan underinndeles gjennom kommuneplan for å differensiere utviklingsrammene for kommunens ulike sentra.

5.3.9 Senterstruktur og sentrumsformål

Senterstruktur og sentrumsformål skal avgrenses og dimensjoneres i kommuneplanens arealdel i tråd med mål, strategiene og retningslinjene i regionalplanen. Senteravgrensning skal ta utgangspunkt i områder for lokalisering av handel og sikre en kompakt og gangvennlig form.

5.3.10 Utadvendt virksomhet

Sentrumsområder og kjøpesentre bør utvikles med utadvendte virksomheter som er godt integrert med tiliggende offentlig rom og strøgsgater. Fornyelse skal bidra til bykvalitet gjennom bla. bymessig arkitektur, aktive fasader i strøgsgater og direkte adkomst fra offentlig fortau til et flertall av butikkenhetene.

Regional planbestemmelse

5.3.11 Lokalisering av handelsetableringer i sentre

Nyetablering eller utvidelse av eksisterende varehandelsvirksomhet er bare tillatt i områder avsatt til sentrumsformål, slik disse er lokalisert, dimensjonert og avgrenset i kommuneplans arealdel eller kommunedelplan, og med de følgende unntak;*

- **Forus felt C og kjøpesentrene Kvadrat og Tvedtsenteret**

Varehandelsvirksomhet er tillatt på Forus felt C og i kjøpesentrene Kvadrat og Tvedtsenteret slik det er dimensjonert og avgrenset i gjeldende reguleringsplan (pr. vedtaksdato for den regionale planen).

- **Nærbutikk og nærservice**

Nærbutikk og nærservice på inntil 1250 m² bruksareal handel og inntil 500 m² bruksareal tjenesteyting kan etableres i eller i nær tilknytning til boligområder. Nærbutikk og nærservice er et tilbud til det lokale bomiljøet og bør ikke etableres hvis det vurderes å konkurrere med etablerte sentre.

Kommunene kan definere mindre bruksareal for nærbutikk og nærservice.

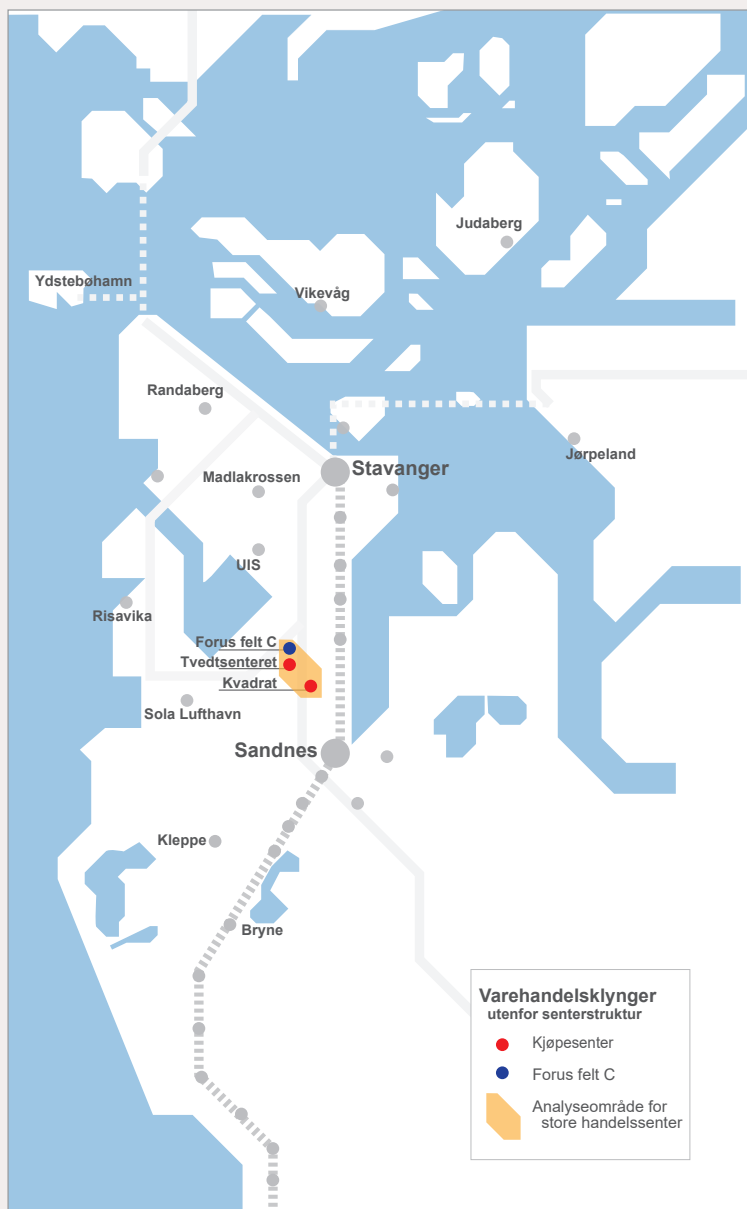
- **Salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer**

Kommunene kan avsette egnede områder som skal romme salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i næringsområder med allsidig virksomhet (næringskategori 2).

Ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, tillates solgt på maksimalt 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 1000 m² BRA (bruksareal).

- **Fabrikkutsalg**

Fabrikkutsalg på inntil 500 m² bruksareal i tilknytning til produksjonsstedet tillates for egenproduserte varer og sortiment som naturlig hører til produsentens virksomhet.



Figur. 5.3.11 Evalueringsområder for store varehandelsenheter

* Planbestemmelsen gjelder ikke for tiltak som kan gjennomføres med hjemmel i plan vedtatt etter 22. oktober 2013, eller der fylkeskommunen har gitt samtykke basert på tidligere planbestemmelse fra samme dato jf. plan- og bygningsloven § 8-5.

Retningslinjer

5.3.12 Dimensjonering av handel

Det skal tilrettelegges for bruksareal til varehandelsvirksomhet i sentrene i samsvar med senterets handelsomland og nivå i senterstrukturen. Virksomhetsetableringer med areal under 1250 m² BRA utløser ikke krav om handelsanalyse.

Faglige råd

Dimensjonering av handel

Dimensjonering av handel bør ta utgangspunkt i:

- Forventet innbygger- og arbeidsplassvekst i kommuneplanperioden, og geografisk fordeling.
- Omland for det enkelte senter, avgrenset mot andre sentre. Hovedvekt på antall innbyggere, eventuelt med noe justering i forhold til arbeidsplasser eller turister.
- Forventninger om framtidig arealbehov for handel pr innbygger* innen moderne handel, og virkninger av netthandel.
- Kartlegge eksisterende og godkjent handelsareal
- Legge til rette for god lokal dekning av dagligvarer i alle sentre.
- Sentre på høyere nivå i senterstrukturen bør dimensjoneres for høyere dekning av utvalgshandel og annen handel omlandet enn sentre på lavere nivå.

**Ca 2 m² pr innbygger pr 2012*



Handlingsprogram

Regionale næringsområder

Tiltak	Når	Ansvar
Oppdatere regional næringsarealstrategi med Greater Stavanger		Rfk
Utarbeide prinsipper for lokalisering av kraftkrevende virksomheter		Rfk
Utarbeide prinsipper for lokalisering av storulykkebedrifter	Fase 2	Rfk

Senterstruktur

Tiltak	Når	Ansvar
Utforming av indikatorsett for helsesjekk/byregnskap for sentrene	Fase 2	Rfk
Utarbeide sentrumsplaner med gjennomføringsstrategier for de prioriterte sentrene		Kommunene

Varehandel

Tiltak	Når	Ansvar
Regionalt område for store handelsenheter på Forus I fase 2 av planarbeidet skal det utredes mulighet og virkning av etablering av store handelsenheter på Forus. Arbeidet skal; - Kartlegge behov samt kapasitet og egnethet av eksisterende arealer og bygg. - Utrede aktuelle rammer for utvikling, blant annet lokalisering, størrelse, funksjoner, utforming og arkitektur og transportløsninger. Dette kan inkludere areal- og drifts-effektive fellesløsninger knyttet til forhold som parkering, adkomst og hentepunkt. Løsningene skal ivareta hensyn til eksisterende by- og tettstedssentre, effektiv arealbruk og miljøvennlig transport, effektiv logistikk og regional verdiskapingsevne. Arbeidet skal gjennomføres i samråd med Plansamarbeidet, sekretariat for IKDP Forus, Forus næringspark, Stavanger sentrum AS, Sandnes sentrum AS, Greater Stavanger, og Næringsforeningen.	Fase 2	Rfk
Opprette felles arbeidsgruppe med interesseorganisasjonene for varehandelsbransjen og sentrumsorganisasjoner	2020	Rfk

5.4 Tilrettelegging og gjennomføring

5.4.1 Langsiktig kapasitet for utvikling

Plansamarbeidet skal sørge for at regionen har godt med utbyggingsområder på lang sikt – nok areal, riktig type, og på rett plass. På den måten posisjonerer regionen seg for å ta imot framtidig arbeidsplass- og befolkningsvekst, og for å håndtere veksten på best mulig måte.

I dagens kommuneplaner er det ca 60.000 daa ledige utbyggingsområder, i tillegg til områder for fortetting og transformasjon. Kommunenes arealplaner har dermed utbyggingsområder nok til ca 600.000 mennesker* **, og de regionale næringsområdene har god kapasitet til næringsutvikling. Hovedbildet på arealsiden er derfor at regionen har god arealkapasitet til å håndtere framtidig vekst. I årene framover skal det gjøres store investeringer i veger og kollektivtransport som vil gi bedre og mer forutsigbar trafikkavvikling. Utvikling av kollektivsystem og sykkelnett internt i byområdet gir kapasitet til å håndtere transportvekst innenfor rammene av nullvekstmålet. Framtidig vekst i persontransport mellom Nord- og Sør-Jæren kan imidlertid gi behov for økt kollektivkapasitet dersom ikke personbiltransporten inn og ut av storbyområdet skal øke.

Plansamarbeidet skal jevnlig følge med på om det langsiktige areal- og transportbehovet kan endre seg, og om det oppstår udekkede behov, jf. handlingsprogrammet. Det må blant annet følges med på om fortettingen gjør at flere arealkrevende virksomheter flytter ut av byen, og om arealbehovet til slik relokalisering øker (kategori 2-3).

5.4.2 Gjennomføring av prioritert utbygging

Samtidig som areal- og transportkapasiteten i regionen er høy, kan det iblant være utfordrende å oppnå ønsket utvikling i og nær sentrumsområder, stasjoner og knutepunkt – områder der potensialet for funksjonsmangfold og miljøvennlig transport er særlig høyt.

Mange kommuner har sentrumsplaner som gir planmessige avklaringer, men det er nødvendig med tettere samarbeid regionalt om områdeprioritering og gjennomføringsmodeller som kan utløse offentlige og private investeringer.

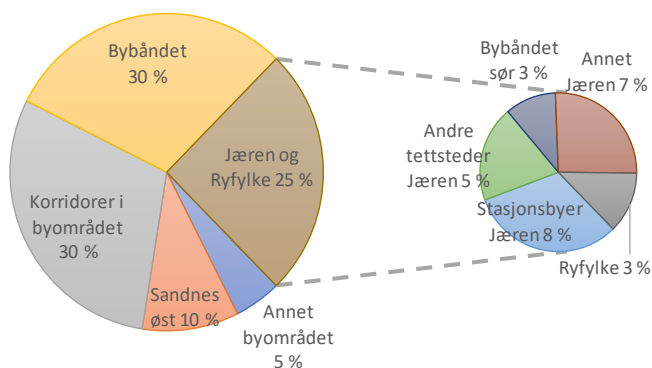
Som del av fase 2 i planarbeidet (2019), skal det samarbeides om virkemidler og modeller for å styrke gjennomføringen av planlagt utvikling i regionalt prioriterte og sentrumsnære områder, jf. over.

Kapasitet i dagens kommuneplaner.

Kartlegginger fra konsultentselskapet Rambøll indikerer at dagens kommuneplaner gir kapasitet for 250.000 nye innbyggere i regionen. Dette tilsvarer nesten 30 år med vekst som i perioden 2006-15, eller omkring 75 år med siste middelpåprognose fra SSB.

Hovedtyngden av planpotensialet ligger i bybåndet (ca 30 %), byutviklingskorridorene i byområdet (ca 30 %) og i byområdet ellers (ca 15 %). Omkring 22 % av planpotensialet ligger i de andre jærkommunene, hvorav mesteparten i stasjonsbyene og andre tettsteder i senterstrukturen (til sammen 13 %). Ca 3 % av det regionale planpotensialet ligger i Ryfylke-kommunene.

Fordeling av innbyggerpotensialet i dagens planer



Kapasitet for innbyggervekst i dagens kommuneplaner, fordelt etter område.

* Rambøll 2017. Storbyområdene - kvantifisering av gjeldende arealplaner og befolkningsomfordeling, 22.03.2017.

** Rambøll 2018. Notat langsiktige arealscenarier, Rambøll-notat 1350025059, 02.01.2018.

Retningslinjer

5.4.1 Arealkapasitet for utvikling

Plansamarbeidet skal sikre at regionen har god arealkapasitet til bolig- og næringsformål som er avveid mot andre interesser og bygger opp om felles areal- og transportmål. Arealene bør gi forutsigbarhet for regional utvikling utover kommuneplanperiodene. Kommuneplanene bør ha en arealkapasitet som gir rom for forventet utvikling i kommuneplanperioden.

Arealbehov og arealkapasitet kartlegges hvert fjerde år som del av kommunens arealstrategi.

5.4.2 Transportkapasitet som sikrer tilgjengelighet

I hele regionen skal transportinfrastrukturen utvikles for å gi god tilgjengelighet, trafikk-sikkerhet og styrke miljøvennlig transport. Kapasitet planlegges på bakgrunn av trafikkgrunnlag og differensierte transportstrategier i regionen.

5.4.3 Infrastruktur for kraftforsyning

Strømnettet er kritisk viktig infrastruktur for samfunnet. Kommunene skal i sin arealplanlegging bidra til å tilrettelegge for etablering av nødvendig infrastruktur.

Tiltakshaver for kraftkrevende virksomhet bør sjekke med nettselskap for å få vurdering av kapasitet i strømnettet før planlegging påbegynnes.



I dagens kommuneplaner er det ca 60.000 daa ledige utbyggingsområder, i tillegg til områder for fortetting og transformasjon.

Handlingsplan

Tiltak	Når	Ansvar
Kartlegge boligbehov og arealkapasitet i regionen.	Minimum hvert 4. år	RFK
Kartlegge behov for næringsarealer og arealkapasitet i regionen.	Minimum hvert 4. år	RFK
Kartlegge utbyggingspotensial i prioriterte utviklingsområder.	Fase 2	RFK
Virkemidler for å styrke ønsket utvikling i prioriterte områder.	Fase 2	RFK
Evaluerer gjenværende arealer fra FDPJ 2000 (ubenyttet i kommuneplan per 05.04.2017) iht. mål og prioriteringer i planen.	Fase 2	RFK
Samarbeide om gjennomføringsmodeller for å tilrettelegge investeringer i prioriterte områder	Løpende	RFK
Handlingsprogram for prioriterte utviklingsområder (Prosjekt KMD)	Fase 2	RFK

6 Attraktive, verdiskapende og menneskevennlige steder



6.1 Stedsforming

6.1.1 Arealeffektivitet

Kompakt by- og tettstedsutvikling har vært det førende idealet for en bærekraftig utvikling i regionen i over to tiår. Fortetting innenfor dagens utbygde områder bidrar til mer effektiv arealutnyttelse. Bedre arealutnyttelse gir mindre belastning på miljøet, lavere investeringskostnader og redusert energi- og ressursforbruk. Økt geografisk tetthet kan også gi positive produktivitetseffekter og styrket verdiskapingsevne. Byspredning som er det motsatte av fortetting har vært hovedårsaken til avgangen av produktiv landbruksjord og regionens høye investeringsbehov i transport-, teknisk- og sosial infrastruktur. Når våre tettsteder utvides utover, kreves det mer infrastruktur og vedlikehold for veier, vann, kloakk, elektrisitet, bredbånd mm. Å satse på fortetting og fornyelse i områder der infrastruktur allerede eksisterer, kan være mer kostnadseffektivt, spesielt med tanke på de begrensede ressursene som er tilgjengelige for mange kommuner. I neste omgang betyr det at de positive effektene av tiltak i områder med høy tetthet av innbyggere eller arbeidsplasser blir større enn i tilsvarende områder med lavere utnyttelse.

Tetthet kan bidra til å skape byer og tettsteder med korte avstander til hverdagsbehov og steder med urbane kvaliteter. Det trenger ikke å være noen motsetning mellom effektiv arealutnyttelse og bokvalitet. Tvert imot er det en forutsetning for at regionen kan utvikle områder som tilbyr de kvalitetene som skårer høyest på folks preferanser, dvs. nærhet til hverdagsbehov, arbeid, familie og venner. Fortetting og transformasjon kan bidra til fornying og standardheving samt forbedring av lokaltilbud. Mange flere mennesker nyter godt av et høykvalitetsmiljø når investeringene kan fordeles på flere. Vellykket fortetting kan bidra til en positiv og selvforsterkende utvikling ved at byene og tettstedene blir mer attraktive noe som igjen bidrar til ytterligere etterspørsel.



6.1.2 Stedstilpasning

For å skape vakre steder hvor mennesker trives skal byenes og tettstedenes mangfold, egenart og særpreg og deres ulike fortrinn og forutsetninger for utvikling utnyttes og dyrkes fram. Planlegging for ny bebyggelses beliggenhet, form og volum, skal bygge på utformingsprinsipper som sikrer estetisk og arkitektonisk kvalitet og fremme lokal tilpasning og styrking av identitet.

Et sentralt grep i denne planen er et mål om stedstilpasset fortetting og urbanisering. Slik som folk tiltrekkes av byers økonomiske muligheter, tilgjengelighet til arbeid og urbane kvaliteter, kan også mindre tettsteder

ha fordeler av å innlemme strategier med noen av de samme faktorene i deres samfunns- og næringsutviklingsstrategier. God stedstilpasning i en menneskelig skala tar hensyn til lokale forhold som byggeskikk og landskap og bidrar til stedstilhørighet. Ved utvikling av utbyggingsprosjekter med moderne formspråk kan disse ta opp i seg noen historiske elementer slik at byggverkene bidrar til en velfungerende helhet og uten at det fremstår som et feilplassert.

6.1.3 Funksjonsmangfold

Økt funksjonsmiks skal gi bedre lokalmiljø, nærhet til hverdagsbehov og økt stedsattraktivitet. Flerfunksjonalitet i by- og tettstedsområder er viktig for å få aktivitet og liv gjennom hele dagen, og er en forutsetning for å få til urbane kvaliteter. Tilrettelegging for et mangfold av funksjoner, bevisst lokalisering av viktige offentlige funksjoner og nye sambruksformer kan skape spennende byområder og møteplasser som genererer liv og aktivitet både dag og kveld. Det vil også redusere reisebehovet til daglige gjøremål.

Det er viktig at det er variasjon og et bredt spekter av funksjoner i en by. I en tett by bør bygninger kunne huse flere funksjoner samtidig. Blanding av funksjoner som boliger, arbeidsplasser, skole, restauranter, butikker, verksted, parker, lekeplasser og kunstgalleri osv. innenfor et byområde gir tilgjengelighet til alt, og legger til rette for menneskelig aktivitet i gatene hele døgnet. Funksjonsblanding sikrer aktivitet på forskjellige tider gjennom dagen, noe som holder de lokale gatene aktive og trygge, innbyr til gåing og sykling og fremmer et levende menneske miljø hvor folk ønsker å være.



6.1.4 Kollektivorientert byutvikling

Kollektivorientert byutvikling handler om å bygge steder som gjør det mulig for folk å gå, sykle og bruke kollektivtransport i hverdagen. Samfunnsgevinsten av infrastruktur- og kollektivsatsingen blir størst dersom den kombineres med en arealpolitikk som fortetter rundt kollektivknutepunkt og viktige stoppesteder.

Kollektivorientert byutvikling, som er vel utprøvd internasjonalt og i de andre norske storbyene, har også vært det sentrale plangrepet på Nord-Jæren siden Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren. Det har imidlertid kun i varierende grad blitt lagt til grunn for utbygging de siste 18 årene slik at det fortsatt er få områder som kjenne- tegnes av modellens typiske karakteristika.

I denne byutviklingsmodellen knytter kollektivsystemet byområdets ulike deler sammen og den er også strukturerende for utviklingen lokalt. Her samordnes arealbruken med transportsystemet ved at nye boliger, arbeidsplasser, handel og tjenester lokaliseres langs et gang- og sykkelvennlig gatenett innenfor kort gangavstand fra en holdeplass knyttet til det overordnede kollektivsystemet. Områdene utvikles med høy befolknings- og funksjonell tetthet slik at det etableres et mangfoldig lokaltilbud i nærheten av der folk bor. Dette bidrar til nabolag og sentre som er livskraftige, levende og bærekraftige.

6.1.5 Historiske kvaliteter og identitet

Kulturminner, kulturmiljøer og kulturmiljøer bærer med seg fortellingen om vår felles fortid og historiske opphav. De har en selvstendig verdi som kunnskapskilde, men er også en avgjørende ressurs når vi vil skape attraktive omgivelser. I henhold til Unesco heter det at «kulturelt mangfold er like nødvendig for menneskeheten som biologisk mangfold er for naturen. I et slikt perspektiv er det kulturelle mangfoldet menneskehetens felles arv og må erkjennes og sikres til det beste for dagens og morgendagens generasjoner».

Kulturverdiene er ikke fornybare. Ødelegges de, er de tapt for alltid. Utbygging og fortetting legger press på både kulturmiljøer og kulturlandskap og utfordrer målene om å minimere tap av kulturminner. Taps- og skadetallene i både byer, tettsteder og mer landlege områder er altfor store. Videre trues de sammenhengende historiske miljøenes egenart av dårlig tilpassede tiltak som kan ødelegge både lesbarhet og opplevelsesverdier.

Ivaretagelse av vår kulturarv gir mange positive gevinster. Kulturlandskapene viser regionens historiske utvikling og er positiv i et folkehelseperspektiv. Kulturminner kan gi opplevelsesverdi i friområder og grøntstrukturer. Utbedring og fortsatt eller ny bruk av eksisterende bygningsmasse er gunstig for miljøet i form av reduserte CO2-utslipp. Dette forholdet gjelder alt fra små trehus til store industribygg i mur.

Bevaring av særegne historiske trekk gir omgivelsene kvalitet ved å bidra med stedsmessig kontinuitet og identitetsmessig forankring men også uttrykksmessig variasjon. Slike faktorer bidrar sterkt til økt trivsel og attraktivitet for både fastboende og besøkende. Ved utbygging og fortetting skal vi derfor ta hensyn til kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap ved å bevare de historiske verdiene best mulig.

Retningslinjer

6.1.1 Arealeffektivitet

Det skal sikres arealeffektive løsninger ved alle utbyggingstiltak. I prioriterte utviklingsområder legges det til rette for høy arealutnyttelse og i sentrumsområder, områder ved høyverdig kollektivholdeplasser og områder tilrettelagt for arbeidsplassintensive virksomheter forventes det særlig høy arealutnyttelse.

Arealbehovet til alle funksjoner skal fortrinnsvis søkes oppfylt gjennom bedre utnyttelse av eksisterende bygningsmasse, fortetting og transformasjon av eksisterende bebygde områder framfor nybygging på områder uten bebyggelse fra før.

GJELDENDE RETNINGSLINJER - EVALUERES I FASE 2

Krav til tetthet i boligbygging

Kommunene skal stille differensierte krav til tetthet i områder som omfatter boliger, jf. tabeller og prinsippskisse.

Kravene til tetthet må forankres ved første rullering av arealdelen til kommuneplanen.

Retningslinjene gjelder for kommuneplaner og reguleringsplaner for boliger og kombinerte bolig- og næringsområder. Tetthetskravene til arealplaner som omfatter boligformål må vurderes opp mot en større sammenhengende struktur, både når det gjelder transport, møteplasser og rekreasjon. Tetthetskravet i planer som omfatter boliger må omfatte minimum nærlekeplass, områdelekeplass og interne gang- og sykkelveier, enten innenfor selve planområdet eller i sammenheng med tilgrensende boligområder.

Anbefalt tetthet er avhengig av størrelse, utforming og kvaliteter i og nær området, men det kan tas utgangs- punkt i følgende:

- 2-4 boliger/dekar = konsentrert småhusbebyggelse
- 5-6 boliger/dekar = variasjon med konsentrert småhusbebyggelse og lavblokk i 3-4 etasjer
- 7-8 boliger/dekar = lavblokk i 3-4 etasjer
- 10-12 boliger/dekar = blokk i 5-6 etasjer

Krav til tetthet i rene boligområder eller kombinerte bolig- og næringsområder (næringskategori 1) + tabell med angitt bol/daa og % BRA for alle områder

Kravene under er av førende karakter og har til hen- sikt å balansere tetthet mot kvalitet. Jo høyere tetthet som ønskes, jo strengere krav til høy kvalitet.

Områdetype	bol/daa (min – maks)	% BRA (min – maks)
Innenfor bybåndet Stavanger - Sandnes og på strekningen Sola - Forus samt Stavanger, Sandnes, Sola og Bryne sentrum*	6-12	70 - 160
Innenfor 500 meter fra sentral holdeplass i øvrige kommunesenter*	4-10	70 – 140
Innenfor lokalsenter*	4-8	70 – 120
Innenfor øvrige hovedtraséer for kollektivtrafikk	4-8	Ikke aktuelt
Øvrige områder i sykkelavstand (<3 km) til Stavanger, Sandnes, Sola, Bryne sentrum	min 3	Ikke aktuelt
Øvrige områder i gangavstand (<1 km) til øvrige kommunesenter	min 3	Ikke aktuelt
Øvrige områder	2-4	Ikke aktuelt

* Sentrene er plassert innenfor ulike områdetyper avhengig av funksjon. Det forventes at de største sentrene med det beste kollektivtilbudet ligger i øvre del av skalaen uansett område-type. De minste kommune- og lokalsentrene, hvor kollektiv tilbudet er begrenset og avstanden til hovedsentrene er størst, bør ligge i nedre del av skalaen.

Næringsområder med høy urbaniseringsgrad; Kategori I

Kommunedel- og reguleringsplaner innenfor disse områdene skal i byggeområdene legge til rette for minimum %-BRA=160-200 og maksimum %-BRA=200-250. For sentrumsområder og kollektiv-knutepunkt kan utnyttelsesgraden utredes og fastsettes i egen plan.

Næringsområder med allsidig virksomhet; Kategori II.

Kommunedel- og reguleringsplaner innenfor disse områdene skal i byggeområdene legge til rette for minimum %-BRA=60-70 og maksimum %-BRA=130-140. Sjønære areal som disponeres til eksempelvis godshåndtering, kan unntas fra normen for minimum %-BRA.

Næringsområder for arealkrevende virksomheter, Kategori III

Kommunedel- og reguleringsplaner innenfor disse områdene skal i byggeområdene legge til rette for minimum %-BRA=40-50 og maksimum %-BRA=90-100. Sjønære areal som disponeres til eksempelvis godshåndtering, kan unntas fra normen for minimum %-BRA.

6.1.2 Stedstilpasset urbanisering

Ved nybygging og omforming av eksisterende bebyggelse, skal områder utvikles etter bymessige prinsipper, med tett bebyggelse og sammenhengende gate- og byromstruktur. Bebyggelsens beliggenhet, form og volum kan innpasses i stedets og landskapets eksisterende hovedtrekk.

De ulike tettstedenes egenart, historiske utforming og struktur, byggeskikk og naturgitte strukturer bør vektlegges ved planlegging for videre utvikling.

6.1.3 Funksjonsblanding

Arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter bør integreres med andre funksjoner, fortrinnsvis innen samme bygningsmasse og/eller tomt, og lokaliseres langs strøgsgater og ved kollektivholdeplasser i utadvendte første etasjer for å fremme trygge og vitale gatemiljø.

6.1.4 Historiske kvaliteter og identitet

Nye tiltak skal ta hensyn til kulturminner, kulturmiljøer, historiske strukturer og kulturlandskap.

Kulturminner og kulturmiljø med nasjonal eller regional interesse eller verdi, skal som hovedregel bevares. Ny bruk av eksisterende bebyggelse skal prioriteres frem for nybygg. Ved nybygg og endringer av byrom og bygninger i viktige historiske byområder og i/nær viktige kulturmiljø bør det tas hensyn til det eksisterende bygningsmiljøet i byggeskikk, plassering, høyde, volum, utforming og materialbruk.

Kulturlandskap og automatisk freda kulturminner som ligger i/i tilknytning til utbyggingsområder/områder for fortetting skal søkes bevart som grøntområder eller tilsvarende, og være en kilde til opplevelse og formidling av vår kulturarv.

Hensynet til automatisk freda kulturminner, og viktige kulturlandskap, skal ivaretas gjennom kommunenes plan- og byggesaksbehandling. Automatisk freda kulturminner bør i kommuneplanen gis status som hensynssone § 11-8 d) Sone for båndlegging i påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven eller andre lover, eller som er båndlagt etter slikt rettsgrunnlag, med angivelse av formål. Viktige kulturlandskap bør vises som hensynssone med særlige hensyn til friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø, jf. § 11-8 c) i plan- og bygningsloven.

6.1.5 Kollektivorientert byutvikling

Tetthet og andel arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter økes ved nærhet til kollektiv- holdeplass (jfr. figur).

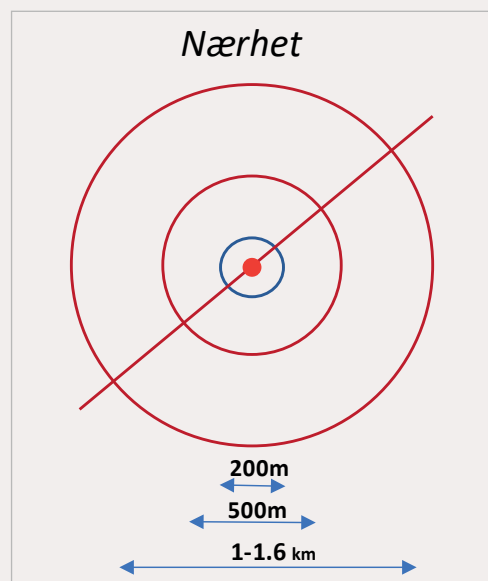
Ved stoppestedene langs jernbane og bussvei i bybåndet legges det til rette for særlig høy utnyttelse.



Faglige råd

Influensområdene til kollektivstoppestedene for funksjonslokalisering avgrenses med utgangspunkt i gangavstand (jfr. figur);

- 100m besøksintensive virksomheter
- 250m arbeidsplassintensive virksomheter
- 500m (buss) & 800m (tog) bolig



Stedsanalyse

Som grunnlag for utvikling av større bygg og anleggstiltak bør det gjennomføres en stedsanalyse. Stedets romlige og arkitektoniske strukturer og egenart bør kartlegges for å identifisere muligheter og begrensninger. Flere ulike bebyggelses- og gatestrukturer bør analyseres og dokumenteres ved hjelp av kart og illustrasjoner. Anbefalte løsninger bør begrunnes mht. overordnet planverk og stedlig kontekst.

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Evaluering og oppdatering av gjeldende retningslinjer for tetthet og kvalitet i regionalplan.	Fase 2	Rfk
Utvikle helhetlig veiledning/retningslinjer for stedstilpasset urbanisering	Fase 2	Rfk
Innarbeide bestemmelser og retningslinjer for Attraktive, verdiskapende og menneskevennlige steder i kommuneplan	KP Rev.	Kommunene
Utarbeide fortettingsstrategi som grunnlag for arealstrategi i kommuneplan	KP Rev.	Kommunene

6.2 Bolig og bokvalitet

Sikre økt mangfold i boligmassen slik at det er bedre tilpasset preferanser og behov

Endringer i samfunnet har over tid medført store endringer i husholdningsstørrelse og sammensetning av husholdningstyper. En sammenligning mellom dagens husholdningssammensetning og eksisterende boligmasse tyder på at det er et underskudd på leiligheter og et overskudd på «familieboliger». Preferanseundersøkelser bekrefter misforholdet mellom dagens boligmasse og innbyggernes preferanser. For å møte framtidens boligbehov er det viktigste virkemiddelet å bygge flere leiligheter. Dette kan også bidra til å frigjøre underutnyttet kapasitet i eneboligmarkedet men forutsetter en proaktiv boligpolitikk som korrigerer for markedssvikt. Regionens boligpolitikk må i større grad inkludere sosioøkonomiske hensyn og ha sosial bærekraft som forutsetning.

Plansamarbeidet skal utvikle fremtidsrettet krav til stedsforming som ivaretar viktige hensyn til design og kvalitet i utvikling av boområder. Dette innebærer designprinsipper som sikrer fysiske og funksjonelle egenskaper for boliger og boområder som er attraktive for ulike befolkningsgrupper, motvirker ulike former for segregering og fremmer fysisk aktivitet og aktiv transport. Prosjektet vil også samle kunnskap om kompakte boligtypologier, med et særskilt fokus på barnefamilier.

Hovedstrategiene i regionalplanen for å møte framtidig boligbehov er å bidra til bedre utnyttelse av eksisterende boligmasse og fortette i bybåndet og eksisterende tettsteder, jf. kap 5.2:

1 Bedre utnyttelse av eksisterende boligmasse

Å stimulere til sirkulasjon i markedet gir bedre utnyttelse og skaper rom for flere mennesker.

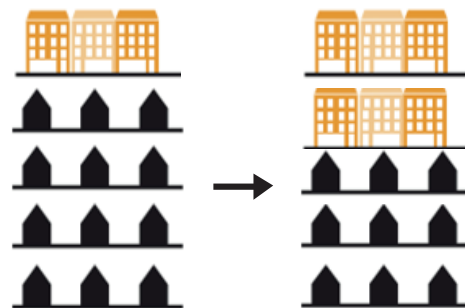
2 Fortetting av eksisterende områder sentralt i byen og i forstedene

Strategien samsvarer godt med folks uttalte preferanser, mål om fornyelse av tettstedene og viktig for å oppnå andre areal og transporthensyn

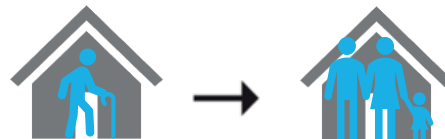
Utover dette fases ubebygde områder inn etter gjennomgang av behov og måloppnåelse i kommunale arealstrategier:

3 Ta nye områder i bruk i utkanten av byen og forstedene

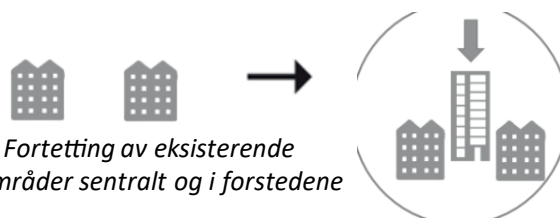
Den enkleste modellen for rask boligbygging men svakere «match» for folks preferanser. Potensielt større konflikt med flere andre samfunns mål.



Økt mangfold - boligtilbudet tilpasset preferanser og behov



1. Bedre utnyttelse av eksisterende boligmasse



2. Fortetting av eksisterende områder sentralt og i forstedene



3. Ta nye områder i bruk både sentralt og i forstedene

Retningslinjer

6.2 Boligbehovsanalyse

Ved revisjon av kommuneplanens arealdel bør det gjennomføres en boligbehovsanalyse med vurdering av eksisterende boligtilbud opp mot boligpreferanser og framtidig befolkningsstruktur.

GJELDENDE RETNINGSLINJER - EVALUERES I FASE 2

Krav om kvalitet

Levekårsundersøkelse bør legges til grunn ved vurdering av utbyggings-, fortettings- eller transformasjonsområder i kommuneplanens arealdel. Det skal tilstrebes variasjon i boligstørrelse og boligtype ved utbygging av nye områder.

Det skal stilles krav til estetiske hensyn i alt plan- og byggearbeid med spesielt fokus på styrking av identitet, tilføring av områdekvalitet, tilpasning til omgivelsene og kvalitet og bestandighet i materialbruk.

Ved byomforming eller fortetting skal det tas hensyn til verneverdig historisk bebyggelse og bebyggelsesstrukturer.

Universell utforming av boliger og uteoppholdsareal må legges som premiss i planlegging og sikres i reguleringsbestemmelsene.

Når byggehøyde overstiger gjennomsnittlig byggehøyde i området med 30 %, må effekten mht. til vindforhold dokumenteres.

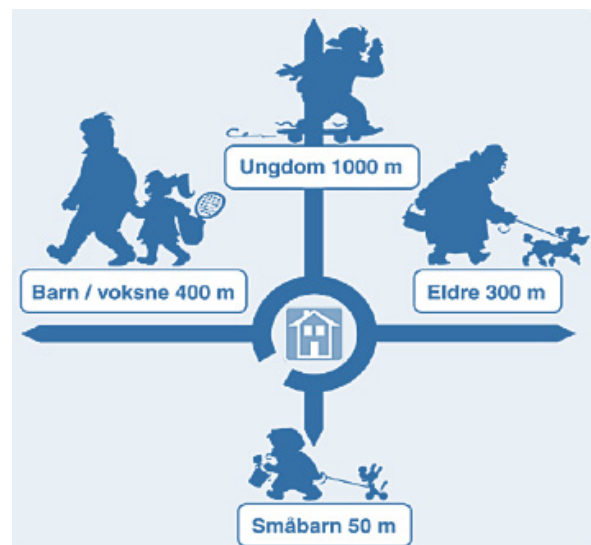
Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Evaluere og oppdatere gjeldende retningslinjer for tetthet og kvalitet i regionalplan.	Fase 2	Rfk
Videreføre referansegruppen for bolig og næring som fora for dialog mellom planmyndigheter og eiendomsbransjen	Pågående	Rfk
Veiledning om analyse av boligbehov	2020	Rfk
Kartlegging av boligbehovet og potensialet for boligbygging i regionen.	Minimum hvert 4. år	Rfk

6.3 Gode uteområder

Gode uterom skal stimulere til økt fysisk aktivitet, gi gode og trygge rammer for lek og sosialt samvær. Vi vil utvikle et godt nettverk av ulike uteområder som kan bidra til å øke tettstedenes attraktivitet, og bedre innbyggernes livskvalitet. Utearealer som alle kan bruke uavhengig av alder og funksjonsevne, bidrar til å skape gode bomiljø og felles samlingspunkter skaper tilhørighet og identitet. Våre uterom skal ha god kvalitet, ligge innen gangavstand, og være lett tilgjengelige med gode gang- og sykkelforbindelser.

Uterom må oppleves som trygge og gode steder å være for å bli brukt. For å skape gode uterom, kreves fagkompetanse innen mange fagfelt. Vår planlegging skal bygge på helhetlige stedsanalyser som har til hensikt å sikre at alle får tilgang til ulike typer uterom med forskjellig karakter og som er tilrettelagt for ulike formål og aktiviteter.



Hvor langt ulike grupper beveger seg på 10 minutter
Kilde: Direktoratet for naturforvaltning



Retningslinjer

6.3 Nettverk av gode uteområder

I kommuneplanlegging skal det legges til rette for et helhetlig nettverk av gode uteområder med byrom, gater, plasser, parker, blågrønne områder og gang- og sykkelforbindelser tilpasset alle aldersgrupper og behov.

GJELDENE RETNINGSLINJER - EVALUERES I FASE 2

Krav til privat og felles uteoppholdsareal

I kommuneplanens arealdel skal det defineres normer for felles uteoppholdsareal i boligområder og retningslinjer for utforming og lokalisering av felles uteoppholds- areal.

Felles uteoppholdsareal skal ha trafikksikker adkomst fra boligene, være skjermet for trafikk, forurensning, støy og være tilfredsstillende belyst.

Minimum 50 % av uteoppholdsareal skal ha sol ved vårjevndøgn klokken 15.00.

Alle boenheter skal ha egnet privat uteplass.

Felles uteoppholdsareal bør være mest mulig sammen- hengende areal.

Størrelse på minste felles uteoppholdsareal:

Områdetype	m2 MFUA pr. boenhet på terreng
Innenfor bybåndet Stavanger - Sandnes og på strekningen Sola-Forus samt Stavanger, Sandnes, Sola, Bryne sentrum	30 m2
Innenfor øvrige kommunesenter	30 m2
Innenfor øvrige lokalsenter	30 m2
Innenfor øvrige hovedtraséer for Kollektivtrafikk	30 m2
Øvrige områder	50 m2

Utforming av felles uteoppholdsareal:

Type areal	utløses av	dekker inntil	min. str/ lengde	anbefalt maks avstand til bolig	avklares i	målgruppe
Nærlekeplass (sandlekeplass)	4 boliger	25 boliger	150 m2	50 meter	regulerings- plan	barnehage- barn
Områdelekeplass (kvartalslekeplass)	25 boliger	200 boliger	1 500 m2	150 meter	regulerings- plan	barn, unge og eldre
Aktivitetsflate (ballfelt)	150 boliger	600 boliger	2 500 m2	400 meter	reguleringsplan / kommuneplan	alle
Rekreasjonsområde (sentralt lekefelt)	600 boliger	1200 boliger	6 000 m2 3 km	500 meter	kommuneplan	alle
Regional grønt- struktur (natur- / kulturlandskap)			20 000 m2		regionalplan	alle

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Gjeldende retningslinjer for privat og felles uteoppholdsareal evalueres og oppdateres	Fase 2	Rfk
Pilotprosjekt - Gode uterom i regi av Grønn by	Pågående	Rfk & Stavanger kommune

7 Aktive, mangfoldige og produktive naturområder



7.1 Blågrønne strukturer

7.1.1 Regional grønnstruktur

«Regional grønnstruktur» er sammenhengen av viktige naturområder, friluftsområder, landskapsområder og kulturvernområder i og utenfor tettbebyggelsen. Områdene er viktige for aktivitet, opplevelse, friluftsliv, kulturvern, biologisk mangfold, og klima- og flomregulering. Slike områder må innarbeides i kommunale planer og tas hensyn til ved planer om utbygging. For å opprettholde god folkehelse, er det særlig viktig at det sikres områder for aktivitet og friluftsliv i og nær boligområder.

Begrepet «regional grønnstruktur» omfatter blå-/grønnstrukturer av særlig betydning – enten områder som er viktige for mange mennesker/nær større tettsteder, større områder av regional betydning, eller områder av høy verdi. Regional grønnstruktur består av helheten av slike naturområder og friluftsområder, og der dels overlappende kulturverninteresser og landbruksinteresser forsterker de samlede vernehensynene.

Viktige natur-, friluftslivs-, landskaps- og kulturvernområder, og helheten i den regionale grønnstrukturen, skal innarbeides i kommunale planer – som LNF-områder, grønnstruktur, friområder, hensynssoner eller på annen måte. I den forbindelse må det også gjøres en vurdering av punktregistreringer, viltområder, lokalt viktige natur- og friluftslivsområder mv. Det er særlig viktig omkring de største tettstedene at det trekkes klare grenser mellom utbyggingsområder og viktige områder i grønnstrukturen. Ved plansaker eller søknader om tiltak, må den enkelte sak vurderes både i forhold til den sammenstilte grønnstrukturen og tematiske registreringer over natur-, friluftslivs-, landskaps- og kulturverninteresser mv.

7.1.2 Friluftsliv

Vår planlegging skal legge til rette for god tilgang til områder for naturopplevelse, opphold og fysisk aktivitet i friluft. Naturopplevelse og fysisk aktivitet har positiv effekt på folks trivsel og helse. Opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritid, er noe mange i regionen driver med og nyter godt av. Tilgjengelighet er sentralt for hvor egnet grønnstrukturen er for friluftsliv og aktiviteter. Fortrinnsvis bør det sikres mulighet til friluftsliv i hverdagen med tilbud like utenfor døren.

Parker og friområder fungerer som møteplasser, hvor vi kan være fysisk aktive og oppleve sosial kontakt. De gir oss opplevelse av natur- og årstidsvariasjon, stedsidentitet og tilhørighet, og er viktige historiefortellere når byen endres. Friluftsliv og naturopplevelser er også en viktig del av reiselivstilbudet i regionen, både for utenlandske og norske turister. Friluftslivet er Norges største reiselivsprodukt, og markedsføres ute i verden. Regionen har en variert og storslått natur og

kulturlandskap. Fra det flate kulturlandskapet på Jæren og de hvite Jærestrendene til fjell og fjord i Ryfylke er det korte avstander og gode muligheter for friluftslivsopplevelser. Disse natur og kulturverdiene må tas vare på.

Friluftslivet er også i endring. Et generelt trekk er at friluftslivet har blitt enda mer mangfoldig ved at flere aktiviteter har kommet til, og ved at mange deltar i flere aktiviteter. Tidligere var det ønsket om stillhet og ro langs en enkel sti som var viktig for folk. Økt velstand, mer fleksibel arbeidstid og sterke forbrukeridentiteter bidrar til at flere søker bestemte opplevelser i forbindelse med friluftsliv. Regionen har rom for et mangfoldig friluftsliv med mange forskjellig aktiviteter. I dag er tradisjonelle friluftslivsaktiviteter supplert med mulighet for å surfe og bade langs kysten, gå tur og sykle i nærområdene, fiske i innsjøer og elver, seile og padle i fjordene og vandre og stå på ski i fjellet, for å nevne noe.

7.1.3 Natur

Regionen har en mangfoldig natur, med stor variasjon i geologi, landskap, naturtyper og plante- og dyreliv. Naturmangfoldet påvirkes av mange faktorer, der arealendring regnes for å være den største trusselen. Regionen har flere særlig viktige områder som er vernet, for eksempel Jærstrendene landskapsvernområde som ligger i kommunene Klepp, Hå, Randaberg og Sola eller Jæren våtmarkssystem som er en i samling av 22 våtmarker på Jæren med internasjonal status som Ramsar-område. I vår planlegging vil vi bidra til å sikre at planter og dyr som finnes naturlig sikres i levedyktige bestander og at mangfoldet av naturtyper, landskap og geologi opprettholdes.

Ved planlegging som påvirker naturen må vi både evne å se de små tingene og større sammenhenger samtidig. Planarbeid bør i stor grad ha et økosystemperspektiv, hvor effekter på enkeltelementer eller arter og kunnskap om prosesser analyseres og forstås i forhold til hvordan disse effektene og prosessene forplanter seg i økosystemene. Økosystemtjenester er goder og tjenester som vi får fra naturen og er økosystemenes direkte og indirekte bidrag til menneskelig velferd. En langsiktig og vettug bruk skal bringe naturgodene videre til fremtidige generasjoner.

7.1.4 Klimatilpasning

Vår planlegging skal bidra til at regionen er rustet til å håndtere et varmere, våtere og villere klima. Med fortsatt raskt økende klimagassutslipp vil regionen frem mot år 2100 få et varmere klima, med mer nedbør og hyppigere tilfeller av kraftig nedbør over kort tid. Det blir kortere snøsesong, endret flommønster og stigende havnivå. Samfunnet må håndtere endringer i klima som blant annet gir økende risiko for flom og skred, økt havnivå, mer overvann og økt påvirkning på naturmiljøet.

Klimatilpasning handler om å ta hensyn til dagens og framtidens klima. Klimatilpasning og utslippsreduksjoner må sees i sammenheng der det er relevant. Det er viktig å planlegge for løsninger som både reduserer utslippene og reduserer risiko og sårbarhet for klimaendringer.

Mange av tiltakene som er nødvendige for å møte klimaendringer, må ivaretas i kommuneplanens arealdel og følges opp ved detaljering og konkretisering i reguleringsplaner. Å ivareta hensyn til klimatilpasning i arealplanlegging handler ofte om å unngå å bygge i områder med økende naturfare, som for eksempel flom, skred og havnivåstigning. I senere tid har det også vært mer fokus på økende problematikk med overvann. Det er viktig å vektlegge store, sammenhengende områder og intakte økosystemer i kommuneplanens arealdel. Det kan for eksempel forebygges mot intens nedbør og flom eller overvann, eller tilrettelegges for spredningskorridorer for arter og økosystemer. Intakte og sammenhengende naturområder bør bevares slik at arter og naturtyper får bedre forutsetninger for å tilpasse seg klimaendringene.



7.1.5 Vannmiljø

Vann er livsmiljø for en lang rekke levende organismer, fra planter og insekter til fugl, fisk og dyr. Regionen har mye godt vann som kommer til nytte for oss i hverdagen. Mange setter også pris på den rike vassdrags- og kystnaturen som vi har tilgang til i dag. Rent og nok vann er også viktig for næringsutvikling, matproduksjon og kraftproduksjon. Dette må bevares for fremtiden. Utbygging kan påvirke vassdragene negativt med økende belastning, hvis ikke nødvendige forebyggende grep planlegges og iverksettes. Dette oppleves allerede som en utfordring i dag. I tillegg til kontinuerlig fortetting og fornying av eksisterende by- og boligområder, planlegges det flere større utbyggingsprosjekt i årene fremover. Utfordringen som oppleves av kommunene allerede i dag med avrenning fra utbyggingsområder til vassdrag, vil derfor trolig bli forsterket hvis ikke grep gjennomføres i arealplanleggingen.

Gjennom planleggingen kan det legges føringer for arealbruken for å ivareta vannkvalitet og økologi i vassdrag, innsjøer, fjorder og sjøområder. Elvene, innsjøene, fjordene og grunnvannet strekker seg mange steder på tvers av kommunegrenser og det er grunnleggende at planlegging ser på vann som levende økosystemer der alt vann henger sammen. Det regionale samarbeidet Vannregion Rogaland arbeider med miljøhensyn og bærekraftig bruk av vannforekomster, og gjennom dette er det satt mål for hva som er ønsket miljøtilstand.

Kartlegging viser at planområdet har mye godt vannmiljø, både i sjøen og i vassdragene. Samtidig viser gjennomgangen at en del menneskeskapte påvirkninger medfører flere negative påvirkninger på økologisk og kjemisk tilstand. De største forurensningskildene er; avrenning fra landbruket, avløp fra spredt bebyggelse, avrenning/utslipp fra industri og renseanlegg eller kommunalt avløpsanlegg uten rensing.



GJELDENE RETNINGSLINJER - EVALUERES I FASE 2

Regional grøntstruktur

1. Regional grønnstruktur skal innarbeides og detaljeres i kommuneplaner og detaljplaner basert på kunnskap om lokale forhold. Kommunene skal samarbeide interkommunalt for å sikre sammenhengende grønnstruktur og koordinering på tvers av kommunegrensene.
2. Regional grønnstruktur bør i kommuneplanene gis status som grønnstruktur, jf. § 11-7 pkt. 3 i plan og bygningsloven, eller som hensynsone med særlige hensyn til friluftsliv, grønnstruktur, landskap eller bevaring av naturmiljø eller kulturmiljø, jf. § 11-8 pkt. c) i plan- og bygningsloven.
3. Kommunene bør gjennomføre landskapsvurderinger og kartlegging av biologisk mangfold som grunnlag for fastsettelse av hensynssoner for landskap eller biologisk mangfold etter pkt 7.1.2. Kommunene skal ved kartutformingen særlig vektlegge grønnstrukturens funksjon som spredningskorridor for biologisk mangfold.
4. Viktige områder for naturmangfold skal ivaretas. Med denne forutsetningen skal kommunene planlegge og opparbeide et sammenhengende nett av turveier gjennom regional grønnstruktur.
5. I kommune og detaljplanleggingen skal det stilles krav til rekkefølge som sikrer at viktige forbindelser/ lenker i regional grønnstrukturen etableres, opprettholdes eller at disse får en kvalitetsmessig forbedring.
6. Det skal ikke planlegges tyngre infrastrukturtiltak som reduserer omfanget av eller opplevelsesverdiene i regional grønnstruktur.
7. Det skal tilrettelegges for at alle kan utøve friluftsliv i sitt nærområde. En sammenhengende grønnstruktur skal fremgå av kommuneplanens arealdel og vise turområder og turveier.
8. Områder med ulike kvaliteter skal sikres, for eksempel stille områder, utfordrende lekeområder eller områder med rikt arts mangfold.
9. Følgende legges til grunn for dimensjonering av regional grønnstruktur ved planlegging av nye utbyggingsområder:
 - 500 meter som største gangavstand mellom bolig og nære friområder eller regional grønnstruktur.
 - 20 dekar som minste størrelse på nære friområder.
 - 3 km som minste lengde på overordnet turvei.
 - 40 meter som minimum bredde på delområde eller grønnkorridor som binder områder sammen.
 - 20 meter som minimum bredde på grøntbelte for fri ferdsel, rekreasjon og lek langs strandsonen og vassdrag (20 meter på hver side).



Arealstørrelse og minimumsbredde kan måtte økes der naturmangfold skal ivaretas.

Ett eller flere av punktene kan fravikes etter en helhetsvurdering og dersom lokale forhold tilsier det.

7.1.1 Friluftsliv

Hensyn til friluftsliv prioriteres høyt både innenfor og utenfor tettstedene. Sammenhengende strukturer til friluftsliv søkes bevart og videreutviklet i tråd med formålet.

I kommuneplanens arealdel skal det sikres at naturområder, turdrag, friområder og parker med ulike kvaliteter, størrelser og bredder knyttes sammen slik at tettstedene får et sammenhengende nettverk egnet for friluftslivsaktiviteter.

7.1.2 Natur

Hensyn til biologisk mangfold prioriteres høyt både innenfor og utenfor tettstedene. Sammenhengende strukturer og økosystemer søkes bevart.

Hensyn til biologisk mangfold prioriteres høyt både innenfor og utenfor tettstedene. Sammenhengende strukturer og økosystemer søkes bevart og naturmangfoldet styrkes og rehabiliteres.

7.1.3 Klimatilpasning og overvannshåndtering

Det bør ikke legges til rette for utbygging i områder med økende naturfare som flom, skred og havnivåstigning.

Planlegging skal identifisere vannveier og sikre arealer for fordrøyning og infiltrasjon.

Overvannsløsninger skal ta hensyn til, og fortrinnsvis forbedre, stedets økologiske systemer og øke det biologiske mangfoldet. Flerfunksjonelle løsninger kan benyttes for å bidra til stedets opplevelsesverdi.

Flomveier (sammenhengende til trygg resipient) må sikres for ekstreme nedbørshendelser.

7.1.4 Vannmiljø

Vannmiljø skal være et vurderingsmoment i planarbeid for all utbygging som kan påvirke vann.

Elver og bekker bør ikke lukkes og helst bevares så nært opptil sin naturlige form som mulig. I planer som berører allerede lukkede eller sterkt påvirkede vassdrag skal det vurderes om, og eventuelt legges til rette for, at vassdraget kan gjenåpnes og restaureres.

Målene i vannforvaltningsplanen skal innarbeides i relevante kommunale planer.

Hensynssoner bør benyttes i arealplaner som omfatter sårbare vassdrag, for å bevare arealer som er viktige for fordrøyning av nedbør og beskytte vannmiljøet.

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Evaluere og oppdatere gjeldende retningslinjer for LNF	Fase 2	Rfk
Evaluere og oppdatere regional grøntstruktur og tilhørende retningslinjer. Samordning med innhold i Regionalplan for Friluftsliv og natur	Fase 2	Rfk
Utvikling av en «Jæren-modell» for verdisetting av naturressurser og biologisk mangfold i planområdet	2021	Rfk & FM

7.2 Landbruk

Planlegging skal begrense nedbygging av dyrket og dyrkbar jord

Jordvern handler om å sikre dagens befolkning samt våre etterkommere muligheten til å dyrke egen mat på egen jord. Planområdet med ca. 5% av Norges jordbruksareal er et av landets viktigste jordbruksområder og avgjørende for å nå målet om økt matproduksjon og sikkerhet. Som en viktig del av den regionale økonomien står Jærens intensive jordbruk for en årlig verdiskaping på over 1,6 mrd. kr. Over 90% av de kartlagte jordbruksarealene i planområdet regnes for å ha god og eller svært god jordkvalitet. Planområdet er en av regionene i landet som de siste tiårene har opplevd sterkest vekst både i næringsliv og folketall. Denne veksten, i et så konsentrert jordbruksområde, har ført til at regionen også har opplevd landets største nedbygging av jordbruksareal gjennom de siste ti årene. Nyere kartlegging viser at ca. halvparten av totalt arealforbruk over tid er omdisponering av dyrka jord. Samferdselsutbygging og landbruksnæringen har stått for henholdsvis ca. 21 % og 16% av omdisponeringen av jordbruksjord i perioden 2004-2015 i Rogaland.

I gjeldende kommune- og reguleringsplaner er allerede store mengder landbruksjord disponert til utbygging. Til sammen er det disponert ca. 22 000 daa landbruksjord til utbygging. Dette tilsvarer nesten 5% av regionens totale jordbruksareal. Areal til samferdselstiltak som E39, dobbeltsporet og utvidelse av Stavanger lufthavn Sola kommer i tillegg.

Både ut fra jordvernhensyn og utbyggingsinteresser har langsiktig grense for landbruk bidratt til økt forutsigbarhet og helhetlig planlegging samt unngåelse av stadige omkamper. Selv om grensen har vært et viktig strukturerende grep for hvor utbygging har funnet sted gir det lite insitament i seg selv for arealeffektivitet i utbyggingsprosjekter. Den mest ressurseffektive måten å redusere nedbygging er å øke arealeffektiviteten. Dette innebære bevisst forhold til arealøkonomisering i design og utvikling av alle bygg og anleggstiltak. Hvor mye arealeffektiviteten kan økes vil variere avhengig av sektor og anleggstype. I tillegg vil andre målsettinger for samfunnsutvikling kunne påvirkes i positiv eller negativ retning avhengig av hvilke sektorer omstillingen skjer i. Følgende liste gir oversikt over hvilke sektorer regionen bør satse på arealeffektivisering i for å sikre nødvendig omstilling og samtidig ivareta behovet for en bærekraftig samfunnsutvikling ellers;

- By- og tettstedsutvikling generelt, herunder bolig og lokal stedsutvikling
- Landbruk – landbrukstiltak
- Offentlig og sosial infrastruktur
- Næringsutvikling
- Samferdsels- og annen samfunnskritisk infrastruktur

Kompakt by- og tettstedsutvikling er nøkkelen til jordvern og kan samtidig bidra til økt konkurransekraft og livskvalitet.



Retningslinjer

7.2.1 Jordvern

Nasjonale mål for jordvern er forsterket. Jordvern hensyn skal vektlegges i alle plan- og beslutningsprosesser som berører jordbruksarealer.

7.2.2 Jordvernmål

Ved revisjon av kommuneplanens arealdel skal kommunene fastsette egne jordvernmål som tar utgangspunkt i ambisjonsnivået i det regionale jordvernmålet.

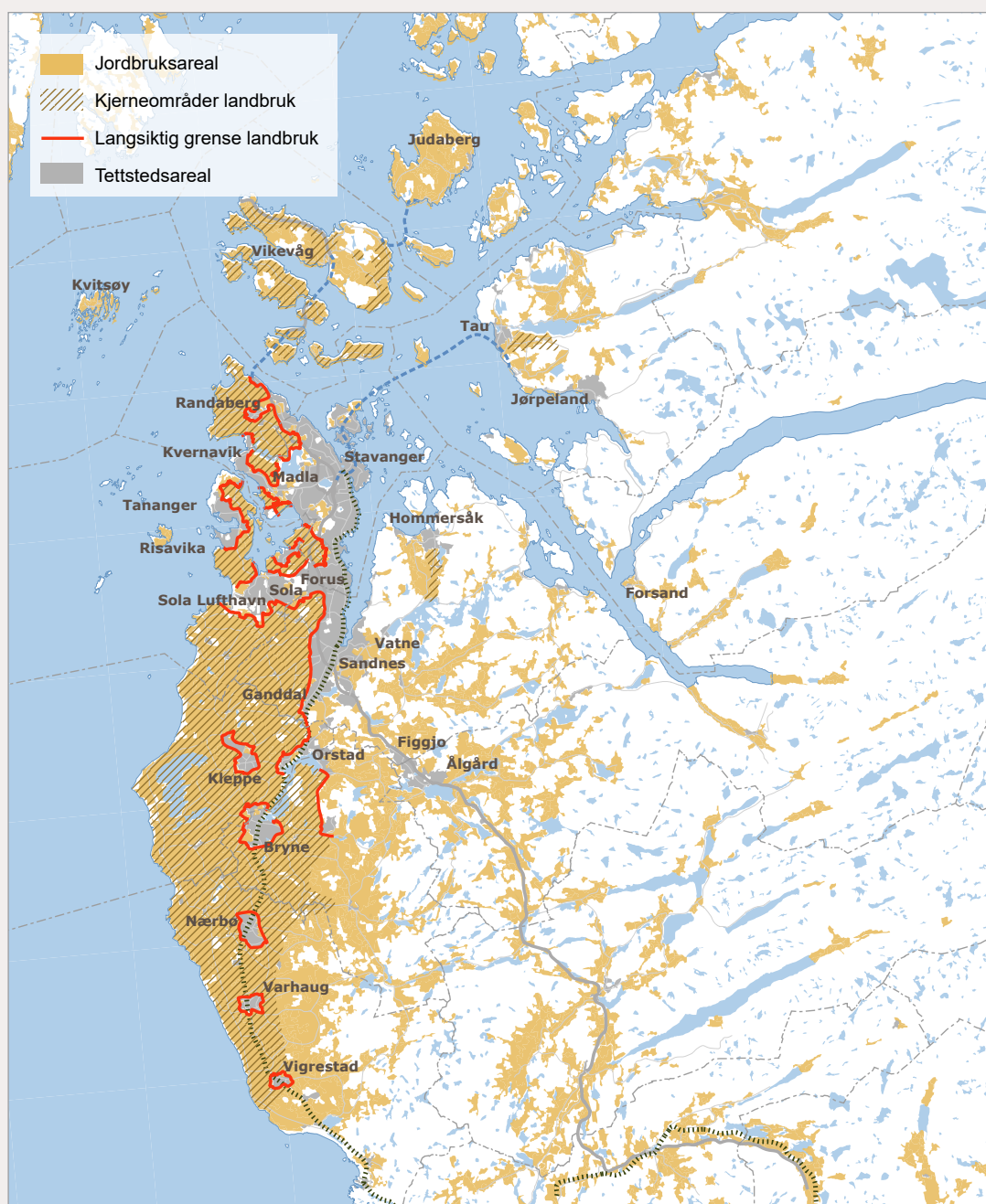
Gjennomsnittlig omdisponering/nedbygging i planområdet skal ikke overskride jordvernmålet i regionalplanen over en viss periode. Innsigelse til arealdisponering i kommuneplan eller reguleringsplan skal ikke begrunnes utelukkende ut fra avvik fra øvre grense i jordvernmålet.

Overskridelse av det årlige jordvernmålet kan i visse tilfeller aksepteres der dette kommer som følge av samfunns- messig nødvendig utbygging i tråd med målene i regionalplanen (og i byveksttalen).

7.2.3 Langsiktig grense for landbruk/utvikling

I kommuneplanens arealdel skal det defineres en langsiktig grense for utvikling rundt alle tettsteder med over 2000 innbyggere.

Regional langsiktig grense for landbruk ligger fast som minimumsgrense. Dersom kommunene gjennom vedtatte kommuneplaner legger inn økt landbruks- areal vil langsiktig grense justeres i tråd med dette.



LNF-områder

Generelt

Kommunene skal i sine kommuneplaner innarbeide retningslinjer for forvaltning av landbruks-, natur- og friluftsområder og trekke klare grenser mellom disse områdene og utbyggingsområdene i tråd med retningslinjene gitt i regionalplan.

I tettstedene i kjerneområde landbruk kan det legges til rette for en avgrenset lokal utvikling som er tilpasset stedet sin etablerte størrelse og struktur, og der hensynet til kjerneområde landbruk er avgjørende.

Spredt utbygging utenfor tettstedene og bygge-sonen tillates ikke. Det kan her bare tillates tiltak som er gårdstilknyttet næringsvirksomhet. Verdifulle landbruks-, natur- og friluftsområder samt viktige kulturminneområder utenfor utbyggingsområder skal bevares mest mulig sammenhengende. Hensynet til biologisk mangfold skal vektlegges.

Gardshus til drift av landbrukseiendom

På bruk med avgrensede ressurser og/eller ikke selvstendig drift, tillates ikke oppføring av mer enn en bolig.

Behov for mer enn en bolig på gardsbruk i aktiv drift, må vurderes konkret og individuelt med bakgrunn i bruksstørrelse og faktisk produksjonsomfang på søknadstidspunktet. Behovet må konkret dokumenteres av søker selv.

Bolig til gårdstilknyttet næringsvirksomhet plasseres i eksisterende tun med hensiktsmessig lokalisering for å tjene brukets drift, og for tilsyn og deltakelse i produksjonen på landbrukseiendommen. Arealforbruket skal minimaliseres ved bruk av eksisterende atkomst og tun.

Bygging og lokalisering av driftsbygninger

Nye driftsbygninger skal som hovedregel plasseres som en integrert del av eksisterende tun. Bygningene må i minst mulig grad bygges på dyrka jord.

Byggesøknad må dokumentere at alternative plasseringer er vurdert. Riving av eldre driftsbygninger og gjenbruk av tomt, skal inngå i en slik alternativvurderingen. Hensynet til driftsmessige gode løsninger, arealforbruk, kulturminner, miljø- og kulturlandskapshensyn og byggestetikk, er selvstendige moment som skal vurderes av kommunen ved byggesaksbehandlingen.

Bruksrasjonaliseringer

Fradeling av tun ved salg av resteiendom- men som tilleggsjord til nabobruk, kan vurderes der en oppnår en god bruksrasjonalisering av samfunnsmessig vekt.

Størrelsen på fradelte tun skal avgrenses til bolig med tomt. Fradelt tun skal ikke inkludere jordbruksareal. Tilleggsjorden skal selges til nærliggende bruk.

Driftsbygninger skal ved fradeling som hovedregel følge tilleggsjorden. For driftsbygninger med liten drifts- og/eller samfunnsmessig verdi, skal det vurderes vilkår om riving for delingssamtykket.

Gårdstilknyttet næring

Gårdstilknyttet tilleggsnæring må ikke være til vesentlig ulempe for omkringliggende eiendommer og den må være knyttet til landbrukseiendommen.

Alternativ bruk av ledige driftsbygninger på landbrukseiendom

Bruk av bygninger til virksomhet ut over gårdstilknyttet næringsvirksomhet¹, tillates som hovedregel ikke.

Hensynet til landbruksdrift i området og gårdens ressursgrunnlag skal legges til grunn som den overordnede interessen ved vurdering av søknader om bruksendringer.

Bruk til formål som krever større og varige investeringer i eksisterende bygg, tillates ikke

Godkjent bruksendring bør gis for tidsavgrenset periode, ikke varig endring

Alternativ bruk av ledige driftsbygninger på fradelte tun

Bruksendring av eksisterende driftsbygninger egnet til passiv næringsbruk (f. eks lager), kan vurderes. Bruken må være forenelig med landbruksinteressene i området. Senere oppføring av nybygg eller utviding av eksisterende driftsbygning tillates ikke.

Bruk til formål som krever større og varige investeringer i eksisterende bygg, kan tillates.

Bruksendring til publikumsrettet virksomhet, til- lates som hovedregel ikke.

Godkjente bruksendringer bør gis for en tidsavgrenset periode, og en varig endring vurderes etter at den tidsavgrensede perioden er gått ut og driften ikke har skapt konflikter med bl.a. naboer / landbruksdriften.

Boligfortetting i landbruksområde

Boligfortetting på fradelte tun eller på spredte boligeiendommer i LNF-områder, tillates ikke.

Ytre deler av planområdet som Gjesdal og Strand, kan unntas fra dette dersom det er dokumentert særlige bosettingshensyn.

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Evaluere og oppdatere gjeldende retningslinjer for LNF områder	Fase 2	Rfk
Utarbeide mal/veiledning for utforming av jordvernmål i kommuneplanene	Fase 2	Rfk
Utvikle et digitalt målesystem for oppfølging av jordvernmålet.		
Langsiktig grense for utvikling innarbeides for alle tettsteder med over 2000 innbyggere	KP rev.	Kommunene
Fastsette jordvernmål i kommuneplan	KP rev.	Kommunene



8 Effektivt, helhetlig og miljøvennlig transportsystem

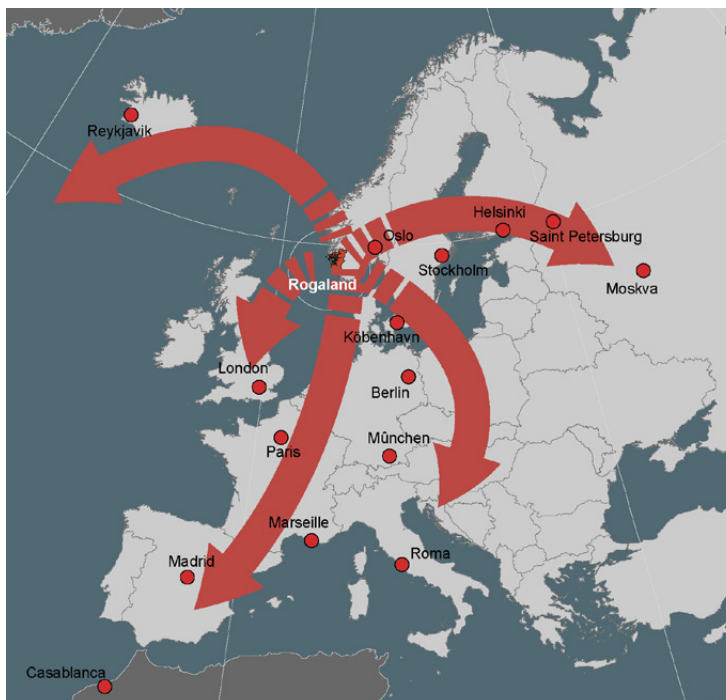


8.1 Kommunikasjon inn og ut av regionen

8.1.1 Interregional og internasjonal transportinfrastruktur

God tilgjengelighet til andre regioner og land er sentralt for at regionen skal være konkurranse-dyktig. Effektiv infrastruktur styrker det regionale næringslivet. Virksomheter i Stavangerregionen har større avstander og transportkostnader enn mange konkurrenter. Bedre tilgjengelighet gjør det lettere for bedrifter å rekruttere arbeidstakere, samarbeide med andre, og oppnå tilgang til internasjonale markeder.

De kommende årene er det planlagt en omfattende satsing på vegnettet i regionen - Ryfast, Eiganestunnelen og Rogfast er igangsatt, Bymiljøpakken og Utbyggingspakke Jæren starter opp, og på lengre sikt planlegges utbygging av E39. Prosjektene vil forenkle næringstransport, styrke konkurranseevnen, og gi økt tilgjengelighet og pendlingsmuligheter.



Regionalplanen skal bidra til forutsigbare rammer for utvikling av transportinfrastrukturen.

Regionens viktigste transportinfrastruktur i denne sammenheng er hovedveger, jernbane, havner og lufthavn:

- Hovedvegene knytter bo- og arbeidsmarkedsregionene langs Sør- og Vestlandet tettere til hverandre, til resten av landet og til kontinentet. E39 gjennom planområdet er del av den nasjonale transportkorridoren mellom Kristiansand og Trondheim. Rv13 utgjør en indre korridor, og begge knytter Stavangerregionen sammen med andre regioner og landsdeler. Sammen med Rv509 og Fv44 gir de også tilknytning til terminaler for veitransport, jernbane, sjøtransport og luftfart.
- Sørlandsbanen forbinder regionen til byregioner fra Kristiansand til Oslo.
- Havnene, og særlig Risavika havn, er viktige noder i de globale handelsveiene.
- Stavanger sentrums kapasitet for cruisetrafikk er viktig for lokaløkonomien og for regional eksponering.
- Flyplassen er Norges tredje største etter antall passasjerer og svært viktig for regionens internasjonalt orienterte næringsliv.

8.1.2 Regionale områder og infrastruktur for gods- og varehåndtering

Godstransport har effektivitetsutfordringer på grunn av økende trafikk og står for over 20 prosent av utslippene fra transport i byområder. Varedistribusjon, handelsmønstre og bruken av sentrumsområder er også i endring og en utfordring framover vil være å sikre en tilpasset bylogistikk til den planlagte transformasjonen og fortettingen av by- og tettstedene. Regionen må tilrettelegge for logistikk-løsninger som er effektive og som reduserer klimagassutslipp.



Retningslinjer

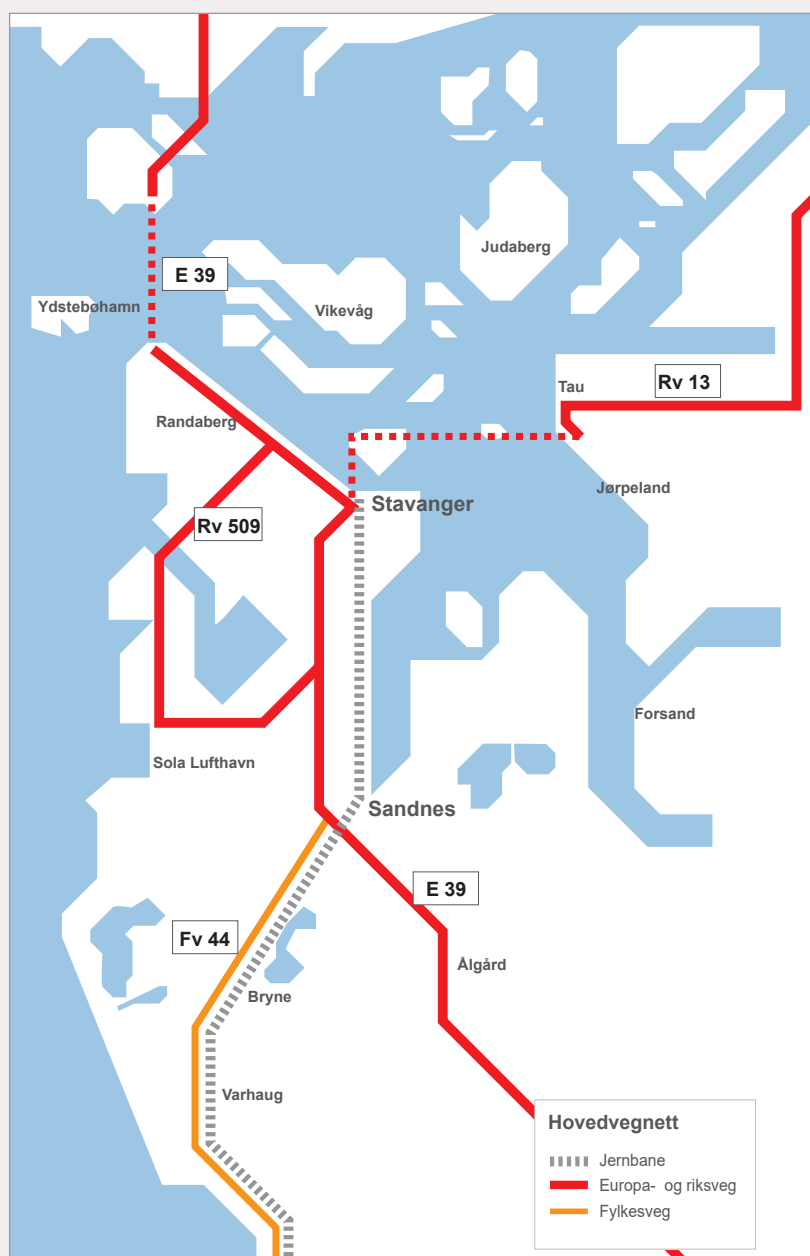
8.1.1. Interregional og internasjonal transportinfrastruktur

Riksvegene, jernbanen, Risavika havn og Stavanger lufthavn er hovedelementene i transportsystemet for internasjonal og interregional sammenkobling. Det skal legges til rette for gode interregionale og internasjonale forbindelser for både persontransport og godstransport.

Transportinfrastruktur og intermodale knutepunkt for nasjonale og internasjonale reiser skal sikres langsiktige og forutsigbare rammer for utvikling.

8.1.2. Hovedvegnett

På vegnettet skal fremkommelighet for næringstrafikk prioriteres. Det overordnede hovedvegnettet, dvs. E39, Rv509 og Rv13 med tilknytning til viktige terminaler (havner, godsterminal og lufthavn), og Fv 44 fra Stangeland og sørover på Jæren, skal utvikles med god fremkommelighet for nyttetransport.



Figur 8.1 Overordnet vegnett

8.1.3 Regionale områder og infrastruktur for gods- og varehåndtering

Kategori	Område
Regionale logistikkentre	Risavika, Ganddal, Skurve
Regional lufthavn	Stavanger lufthavn Sola
Regional havn	Sandnes havn, Mekjarvik, Sirevåg, Dusavik, Hanasand, Nordmarka
Regionalt distribusjonsområde	Forus/Lura
Lokalt distribusjonspunkt	Stavanger sentrum

Områdene tilrettelegges med tilstrekkelig areal til å ivareta utvikling av logistikkfunksjonen. Tilgrensende areal skal gis en disponering som muliggjør videreutvikling av funksjonene. Transportinfrastruktur for godstransport og varelevering skal sikres effektiv framkommelighet. De ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra veg til sjø og bane.

Regionale logistikkentre

De regionale logistikkentrene Risavika, Ganddal og Skurve er regionens hovedterminaler for mottak og omlasting av gods til/fra sjø/bane/veg.

Regional havn

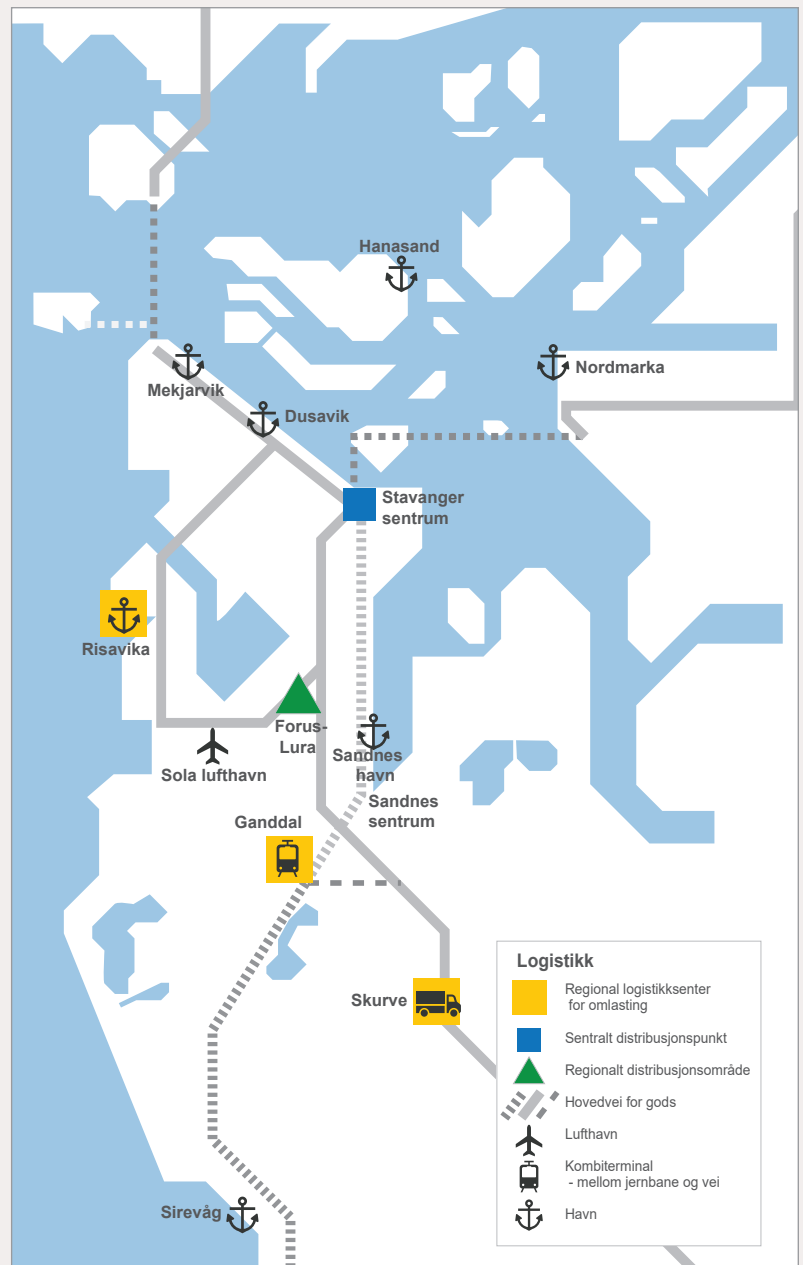
Stavanger lufthavn Sola, Sandnes havn og Mekjarvik er andre regionale transportknutepunkter for flyplass- og havnevirksomhet.

Regionalt distribusjonsområde

På Forus/Lura skal det ivaretas næringsareal for allsidig virksomhet med rom for varehåndtering innenfor byområdet.

Lokalt distribusjonspunkt

I Stavanger sentrum skal det tilrettelegges for et distribusjonspunkt der det kan skje omlasting av varer fra større enheter til mer bymessig transport.



Figur 8.2 Logistikk

8.2 Prioritering av transportformer og transportstrategier

8.2.1 Prioritering av transportformer i ulike deler av regionen

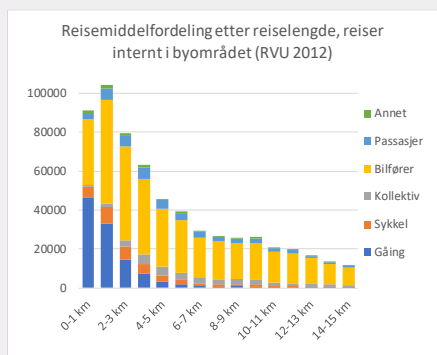
Stavangerregionen er sammensatt, og utfordringer og muligheter for transport varierer mellom by og land. I storbyområdet er det mål om nullvekst i personbiltransport, og samtidig stort potensiale for økt gåing, sykling og kollektivtransport. I spredtbygde områder kan utfordringen være å sikre god tilgjengelighet og trafiksikkerhet, mens miljøvennlige transportformer har svakere grunnlag.

Innenfor alle tettsteder i regionen bør likevel høyeste prioritet være å legge til rette for flere gående og syklende på grunn av effektene både for klima, folkehelse, effektiv arealbruk og møteplasser lokalt. Videre bør kollektiv og næringstransport prioriteres framfor personbil i områder der vegnettet kan få kapasitetsutfordringer. Utforming og tiltak tilpasses etter lokale forutsetninger og mål om nullvekst eller redusert vekst i personbiltransport.

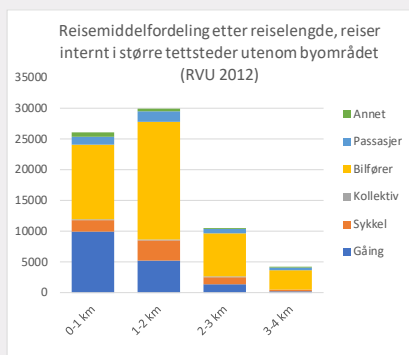
Reiselengder og bruk av reisemidler varierer i regionen:

- Ca 70 % av alle reiser på Jæren skjer innenfor byområdet. Mange reiser er korte, nesten 60 % er under 5 km. Andelen gåing/sykling/kollektivtransport faller ved reiser over 2 km. Andelen gåing og korte reiser er høyest i områdene nær tettstedssentrene.
- Ca 8 % av alle reiser går innenfor andre større tettsteder. Disse er svært korte - hovedtyngden er under 2 km. Personbil er vanligste reisemåte, men gåing og sykling har et stort potensial.
- Reiser inn/ut av byområdet utgjør ca 8 % av alle reiser, men forårsaker likevel nesten en fjerdedel av personbilkjøringen i byområdet. Reisene er relativt lange, men har en viss kollektivandel (11 %) og potensiale for betydelig økning av denne.

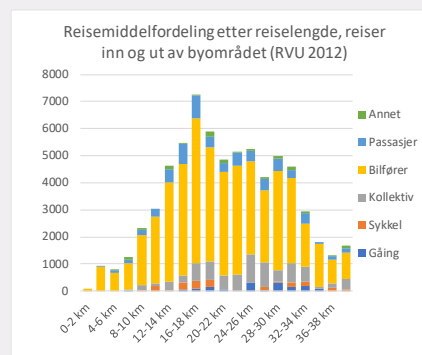
Daglige reiser etter avstand, og med tilhørende reisemiddelfordeling.



Reiser innenfor storbyområdet



Reiser innenfor andre større tettsteder



Reiser inn og ut av storbyområdet

8.2.2 Utvikling av veg- og gatenettet

Trafikken på det sekundære veg- og gatenettet har lavere tungbilandel og flere korte reiser enn på hovedvegnettet. Innenfor tettstedene benyttes vegene av flere trafikant-grupper og må forholde seg til eksisterende bebyggelse. Utformingen må ta hensyn til dette – ved at vegene gradvis går over til «gater» når de møter tettbebyggelsen. Det gir bedre trafiksikkerhet, bedre bymiljø, mer aktivitet og bedre helse.

På vegnettet har det opparbeidet seg et vedlikeholdsetterslep, og klimaendringer, ekstremnedbør med

mere forventes å bidra til at behovet er økende. Fylkeskommunen tar sikte på å sette av ressurser til å ta igjen etterslepet over tid. Innsatsen kombineres med mindre utbedringer for å gi mest mulig effekt.

Nullvisjonen legger rammene for trafiksikkerhet på statlig og fylkeskommunalt vegnett. Transportsystemet utformes for å fremme trafiksikker atferd og redusere konsekvenser av menneskelige feil.

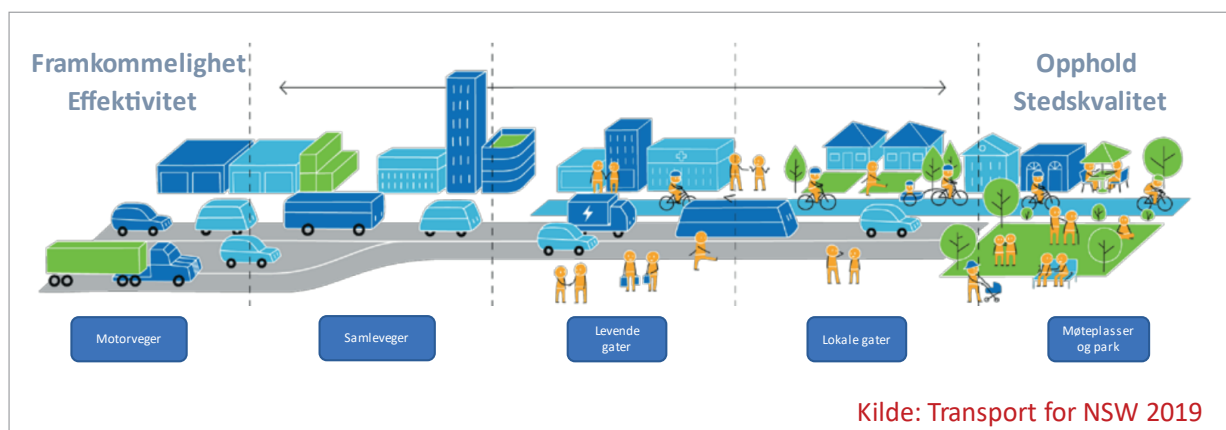
8.2.3 Framtidsrettet og robust

I de kommende årene forventes teknologisk utvikling og nye innovative løsninger å medvirke til store endringer og omstillinger innen samferdselssektoren:

- Både delingsmobilitet, autonome kjøretøy og sømløse løsninger som «Mobility as a service» forventes å bidra til enklere transport.
- Bildeling vil være aktuelt i områder med høy arealtetthet og kan bli et «matetilbud» til kollektivtransport på lengre reiser, men kan også bli en direkte konkurrent.
- Biltilgjengeligheten kan øke, mens samkjøring også kan gi redusert transport.

- Autonome kjøretøy kan gi økt transport ved tomkjøring mellom ulike brukere.
- Løsninger for delingsmobilitet kan som annen bildeling både støtte eller konkurrere med kollektivtransporten.

Sett under ett, er de langsiktige virkningene av teknologisk utvikling innen samferdsel fortsatt ganske usikre. Plansamarbeidet skal primært ikke utvikle nye løsninger i egen regi, men vil følge med i utviklingen, analysere nytteverdi, og sørge for kompetanse til å ta i bruk ny teknologi når den gjøres tilgjengelig.



Differensiering – fra veg til gate

Kilde: Transport for NSW 2019

Retningslinjer

8.2.1 Transportutvikling som bygger opp under arealutvikling

Transportutvikling skal bygge opp under attraktiv og miljøvennlig by- og tettstedsutvikling i alle deler av regionen.

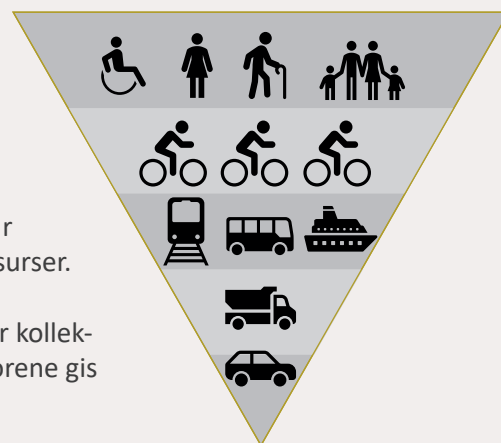
8.2.2 Prioritering av trafikantgrupper

I tettstedene prioriteres trafikanter i henhold til trafikanthierarki i figur 8.2.2 når det kommer til prioritering av infrastruktur, kapasitet og ressurser.

Gående og syklende prioriteres framfor alle andre trafikanter, deretter kollektivtransport, næringstransport og personbiltransport. I bussveikorridorene gis bussens fremkommelighet høy prioritet.

8.2.3 Differensiering av transportstrategier for persontransport

Utviklingsstrategiene for persontransport differensieres mellom ulike deler av regionen, slik som beskrevet nedenfor:



Figur 8.2.2: Prioritering av trafikantgrupper (trafikanthierarki).

Område	Vekst i persontransport
Bybåndet	Det planlegges for at hovedtyngden av persontransport internt i bybåndet kan tas med gåing, sykling og kollektivtransport. Interne reiser med personbil innenfor bybåndet søkes redusert.
Storby-området	For storbyområdet under ett, skal all vekst i persontransport tas med gåing, sykling og kollektivtransport (nullvekstmålet).
Tettsteder	Det planlegges for at all vekst i persontransport. • internt i tettstedene kan tas med gåing, sykling og kollektivtransport (lokalt nullvekstmål). • til storbyområdet kan tas med sykling, tog og forstads-bussruter der tilbudet finnes.
Regionen for øvrig	Det planlegges for gåing og sykling til lokale målpunkt og for tilgjengelighet for personbil. Grunnleggende kollektivtilbud.

8.2.4 Effektivisering

Trafikkavviklingen skal primært løses gjennom effektivisering av eksisterende gate- og vegnett, forbedring av kollektivtilbudet og gang- og sykkelvegnettet – og sekundært gjennom økt vegkapasitet og nye vegforbindelser.

8.2.5 Fra veg til gate

Vegnettet innenfor tettstedene (utenom overordnet vegnett) utvikles med gateutforming med hensyn til transportfunksjon og transportformer, omgivelser, fartsgrenser og trafikkmengde. Gående, syklende, kollektivtransport og kvalitet i nærmiljøet prioriteres framfor fremkommelighet for biltransport.

8.2.6 Smart samferdselsteknologi

Planarbeid skal legge til rette for innovasjon i transportsektoren og gi rom for forsøk og piloter for nye teknologiske løsninger.

Faglige råd

Gatenettet utvikles med kryss i plan og husene legges langs en fast byggelinje, slik at de danner vegger i gaterommet - fortrinnsvis plassert inntil offentlig fortauskant.

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Utrede samfunnskonsekvenser av automatisering av kjøretøy	2019	Rfk



8.3 Aktiv og helsefremmende persontransport

I Stavangerregionen skal det gjøres et betydelig løft for utvikling av kollektivtransport, gåing og sykling, med bussveien som det største prosjektet i nær framtid. I et langsiktig perspektiv har regionen store ambisjoner for videre utvikling av transportsystemet, herunder nevnes Jærbanen, Ålgårdbanen og flere andre skinnegående forbindelser. I tillegg til omfattende oppgradering av kollektivsystemet både på land og på sjø kommer infrastruktur for gåing og sykling. Kart i regionalplanen viser kollektivstrukturer som allerede er finansieringsavklart, der det er størst forutsigbarhet i forhold til gjennomføring.

I handlingsprogrammet er det fastsatt plan- og utredningsoppgaver for videre utvikling av blant annet dobbeltspor, inkludert driftskonsept og stasjonsstruktur, på Jærbanen, buss- og båt/ferjetilbudet, og planlegging av sykkel- og gangnettene i tettsteder. Før eksisterende Bymiljøpakke slutføres, skal det og avklares videre utvikling av transportsystemet (tilsvarende konseptvalg). Arbeidet skal avklare behov, mål, finansiering og tiltak. Tidspunktet er ikke konkretisert med hensyn til at endrede finansieringsforutsetninger kan fremskynde/forsinke gjennomføring av pakken.

8.3.1 Gåing

De fleste reiser starter og slutter med en gangtur - over 80% av reisene i vår region inkluderer gåing. Det betyr at tilrettelegging for gående berører nesten alle. Gåvennlig arealplanlegging tar hensyn til dette og setter mennesket i sentrum. Kompakt utbygging, tilstrekkelig tetthet, funksjonsblanding og lokaliseringstyring, trygghet og trafiksikkerhet gjør det mer attraktivt å velge gåing til daglige gjøremål.

Gåing er en fysisk aktivitet som også inkluderer sosial kontakt underveis. Dette gjør gåing til et enkelt, men viktig bidrag til god helse for mennesker i alle aldre - ifølge Helsedirektoratet er den samfunnsøkonomiske gevinsten så mye som 50 kroner pr km.

Stavangerregionen, med unntak av Stavanger, har lavere andel gåing enn det nasjonale gjennomsnittet. De korte reisene innenfor storbyområdet og andre tettsteder gir store muligheter til å endre på dette. Vi vil derfor



planlegge for et finmasket gangnett i sentrumsområder, til målpunkter og i tettstedene for øvrig. Etablering av sentrale lenker i gangnettet kan inngå i nærliggende utbyggingsplaner og er sentralt i prioritering og porteføljestyling av transportpakken.

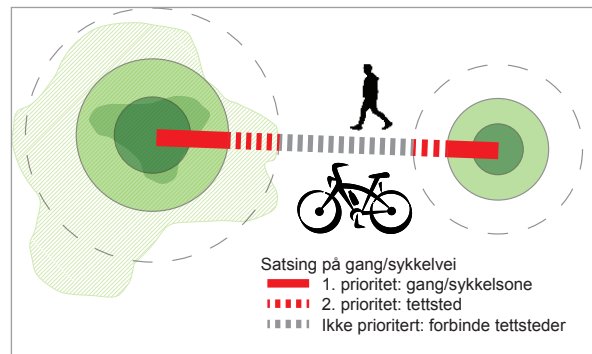


8.3.2 Sykling

Sykkelen er et individuelt og fleksibelt transportmiddel, miljøvennlig, bra for helsen, kostnadseffektivt i bruk og gir store helsegevinster. Regionens milde klima og gunstige topografi gjør det mulig for mange å sykle hele året.

Sykling utgjør omtrent 8 prosent av alle reiser i regionen. For å få flere bilførere over på sykkel, må folk oppleve sykling som forutsigbart, effektivt, fremkommelig og trafiksikkert. I regionen er det allerede flere hundre kilometer som har blitt tilrettelagt for sykling. Denne tilretteleggingen må videreføres og forsterkes – med utgangspunkt i by- og tettstedssentre, sentrumsnære områder med høy sykkeltilgjengelighet, skoler, idrettsplasser og andre målpunkt med særlig behov for trafiksikker utforming. I tillegg bør det stimuleres til forbedring av fasiliteter ved arbeidsplasser og andre målpunkt.

Behovet for drift og vedlikehold, med felles standard/avtaler og inspeksjon/oppfølging må vektlegges sterkt.



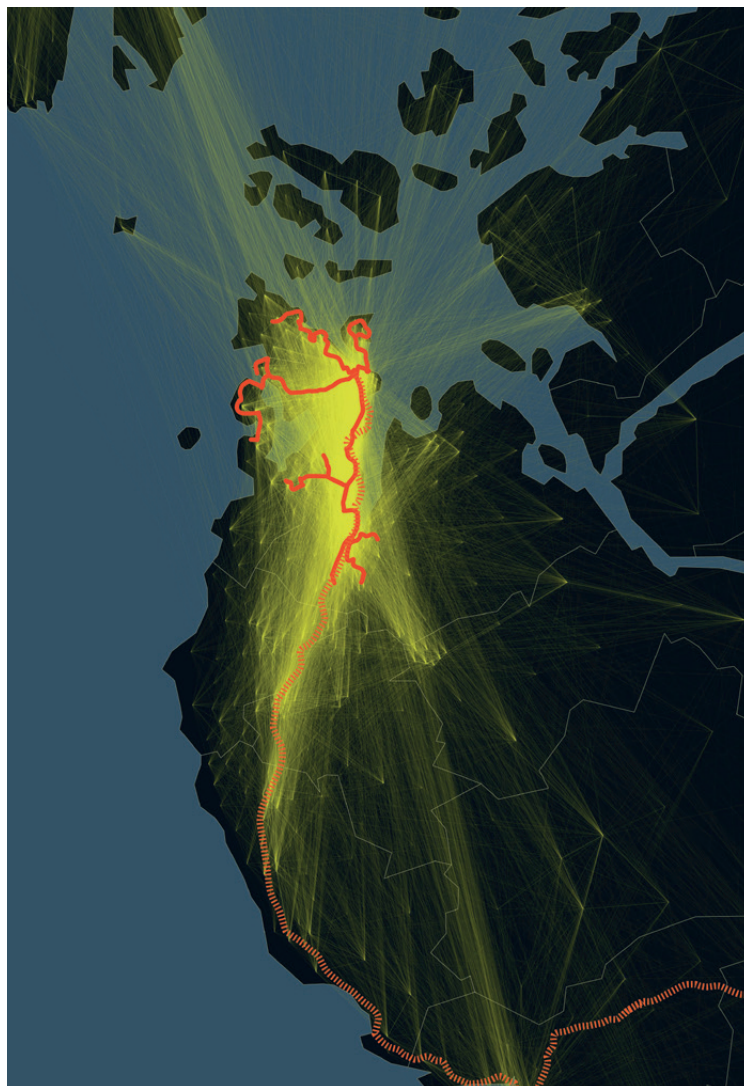
Figur: Tilrettelegging for sykling har størst potensiale i sentrumsnære områder, der reisene er kortest, og ellers til skoler, idrettsplasser og andre målpunkt.

8.3.3 Konkurransedyktig kollektivtransport

Det er mange ulike behov som det skal tas hensyn til ved utforming av et godt kollektivtilbud og regionen har lagt ned en relativt stor økonomisk innsats de senere år med betydelig tilskuddsøkning. Pr i dag er Stavanger sentrum og dernest Sandnes sentrum de største målpunktene for kollektivreiser, fulgt av Hillevåg, Tasta, Hundvåg og Madla. Bryne er størst målpunkt sør på Jæren. En stor andel av kollektivreisene i regionen går i bybåndet, men det er også en del reiser fra vest- og nordaksene inn mot Stavanger, og fra søndre deler av byområdet og Jæren inn til Sandnes.

Jærbanen er ryggraden i kollektivsystemet. Planlagt utbygging av bussveinettet og videre utvikling av togtilbud mellom Sandnes og Nærbø vil styrke tilbudet i disse tyngste kollektivkorridorene. Sammen med de viktigste byrutene, forstadsruter til Randaberg/Rennesøy, Jørpeland/Tau, Ålgård og Hommersåk, og tilbringerruter som knytter Kleppe, Kvernaland og Lye opp til tognettet, danner de et stamnett for kollektivtransport i regionen.

I regionale og kommunale planer prioriteres bymessig utvikling omkring stasjoner og holdeplasser i stamnettet. Videre planlegges det for dobbeltspor på Jærbanen sørover fra Sandnes, og det utredes mulighet for en skinnegående forbindelse til Ullandhaug. På lokale ruter og i mer spredtbygde områder, tilpasses traséer og/eller frekvens i større grad etter arealutvikling og kundegrunnlag.



Pendlingsmønster i regionen (2013) og framtidig stamnett for kollektivtransport (tog, bussvei, og byruter).

8.3.1. Sammenhengende gangnett

Det skal planlegges for et sammenhengende gangnett innenfor tettstedene og nærturområder med forbindelser som er direkte, attraktive, trygge og sikre. Barrierer for gående skal reduseres ved planlegging av bygg og anlegg.

8.3.2. Utvikling av sykkelnettet

Det skal planlegges for et sammenhengende sykkelnett innenfor tettstedene og langs hovedruter - med forbindelser som er direkte, attraktive, trygge og sikre.

Ved tilrettelegging for sykling prioriteres by- og tettstedssentre og sentrumsnære områder med høy sykkeltilgjengelighet først, samt skoler, idrettsplasser og andre målpunkt med høy sykkelbruk og særlig behov for trafikksikker utforming. Deretter tilrettelegges det gradvis for sykling i eksisterende tettsteder for øvrig, og på lenker utenfor tettsted med særlig høy sykkelpendling.

8.3.3. Konkurransedyktig kollektivtransport

Kategori	Kollektivutvikling
Bybåndet Storby-området	• Tog og bussvei utgjør ryggraden i kollektivsystemet. Det tilrettelegges for at kapasiteten skal kunne økes i takt med markedsgrunnlag og etterspørsel. • Byrutene betjener øvrige sentrumsnære områder og større konsentrasjoner av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter. • Lokale bussruter utvikles etter markedsgrunnlag og etterspørsel.
Tettsteder	Tilbud til tettstedene differensieres etter tettstedsstørrelse og sentralitet; • Tog utgjør ryggraden i kollektivsystemet på Sør-Jæren • Forstads- og tilbringerruter knytter større tettsteder til storbyområdet • Mindre tettsteder betjenes etter markedsgrunnlag og etterspørsel.
Regionen for øvrig	Grunnleggende kollektivtilbud sikres med utgangspunkt i skoleskys.

8.3.5. Hovedstruktur for kollektivtrafikk

I kommuneplanens arealdel kartfestes hovedstruktur for kollektivtransport. Tiltak i hovedstrukturen skal vurderes i forhold til retningslinjer for trafikantprioritering og gate-/vegutforming.

Det skal planlegges for et effektivt båtutbud for person- og godstransport.

8.3.6. Holdeplassstruktur

Holdeplassstrukturen skal optimaliseres for å sikre tilgjengelighet og framkommelighet i kollektivsystemet.

Ved krysningspunkt mellom linjer, eller hvor reisende kan bytte transportmiddel, legges forholdene til rette for effektiv omstigning. Stavanger og Sandnes stasjon er hovedknutepunkt for kollektivtransport i regionen. Bryne utvikles som målpunkt for Sør Jæren.

Faglige råd

Bygg, fasader og uterom i by- og tettstedsområdene bør utformes med kvalitet og variasjon som gir opplevelser og «forkorter» gåturen.

Det bør prioriteres etablering av særlig finmasket gangnett i og til sentrumsområder, i influensområder til viktige målpunkt og kollektivtilbud, og langs gater med mange gående og mye sideaktivitet.

I overordnede planer bør det defineres standarder for gang- og sykkelnett i og utenfor tettsteder og planlegges for gode fasiliteter – både langs nettet og ved målpunkt.

I drifts- og vedlikeholdskontrakter bør det sikres enhetlig, høy standard på infrastruktur for gåing og sykling, og spesifiseres behov for regelmessig oppfølging/inspeksjon.



Figur: Kollektivkart

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Definere gangvegnett i tettsteder og strategi/handlingsplan for gjennomføring		Kommunene
Utarbeide krav til utforming av bygg og uterom i kommuneplanen, formingsveileder mv.		Kommunene
Definere sykkelnett i tettsteder	KP rev.	Kommunene
Regional sykkelstrategi		Rfk
Vurdere transportkapasitet for kollektiv.	Løpende + ved anbud	RFK/Kolumbus, Jernbanedir.
Kartfesting av stamnett for kollektivtrafikk	KP rev.	Kommunene
Driftskonsept for jernbane mellom Stavanger og Nærbø inkludert avklaring av framtidig stasjons- struktur (nye stasjoner) og økt frekvens	Innen 2021	Jernbanedir.
Gjennomført planlegging dobbeltspor Sandnes-Nærbø (kommunedelplan)	Innen 2021	Jernbanedir.
Oppstart KVV Nærbø-Egersund	Innen 2021	Jernbanedir.
Utrede videre utvikling og finansiering av overordnet transportsystem (konseptvalg) etter utløp av Bymiljøpakken	Igangsettes senest 5 år før tiltak i gjeldende pakken sluttføres	Rfk
Utrede trafikale løsninger for Sandnes øst jfr. Prop. 47 S (2016 –2017).		Rfk

8.4 Parkering

Parkeringsarealbehov og dens funksjon for transport, har betydning for tilgjengelighet og reisemuligheter. Parkeringsløsningene påvirker utformingen og bruken av by- og tettstedsområdene rundt. Trafikkareal på bakkeplan skal sikre fremkommelighet for alle og kunne benyttes til opphold.

Parkering er en viktig del av regionens politikk for arealbruk, og for bruk av infrastruktur som dekker våre mobilitetsbehov. Det er ønskelig å redusere biltrafikken, på grunn av klimaforpliktelser, energiforbruk, lokal forurensing og støy, og ikke minst plassmangel i gater og på veier. Parkeringstilbudet skal ta hensyn til trafikkstrømmer og utformingen av gatenettet for alle transportgrupper.

Parkeringsstrategien skal bidra til god by- og tettstedsutvikling og til å øke fremkommelighet.

Felles prinsipper for parkeringspolitikk

Differensiering av parkering etter tilgjengelighet og arealformål

Parkeringsbestemmelser differensieres slik at de underbygger ønsket arealbruk. Areal- og transportstrategi for lokalisering i tråd med prinsippet «Rett virksomhet på rett plass» som knytter sammen tilgjengelighet og arealformål bør også være styrende for parkering. Arealstrategier i kommuneplanene bør legge til rette for parkeringsdifferensiering.

Effektivisering av parkeringsareal

Utviklingen går mot større grad av delingsøkonomi. Utviklingen går mot større grad av delingsøkonomi og mobilitet som service. Ny teknologi og innovative konsepter vil kunne bidra til at de betydelige parkeringsressursene som er registrert i vår region kan utnyttes mer effektivt.

Nødvendig fleksibilitet i bruk av parkeringsressursene sikres ved at ny parkering etableres som felles parkeringsanlegg, og baseres på leie etter behov. Parkering bør ligge i bygg, eller under bakken, og ha tilkomst som begrenser lokal kjøring.

Samordning av begreps og enhetsbruk i parkeringsbestemmelsene

Alle kommuner bør benytte de samme juridiske formuleringer og basere seg på bruk av de samme måleenhetene ved utforming og bruk av parkeringsbestemmelser.

- Næringsformål bør ha norm basert på antall plasser pr 100m² BRA. Der det ikke er hensiktsmessig, bør det kreves en mobilitetsplan med en konkret vurdering som behandler arbeidsreiser på samme måte som i øvrige næringsformål i samme område.

Maksimumsnorm

Bruk av minimumsnormer i parkeringsbestemmelser kan føre til etablering av flere parkeringsplasser enn det i enkelte tilfeller er behov for. Samtidig har kommunen ingen kontroll over eventuelle overetableringer.

Parkeringsnormer bør ha et maksimumstall for etablering av parkeringsplasser. En kombinasjon av minimum og maksimum kan kommunene benytte når de ønsker å sikre etablering av et minimum.

8.4.1 Innfartsparkering

Innfartsparkering langs hoved innfartsårene til storbyområdet skal bidra til å øke kollektivtransportens tilgjengelighet og bruk og avlaste byområdet for unødvendig biltransport

Innfartsparkering er hovedsakelig rettet mot rushtidsbaserte arbeidsreiser med bil inn mot byområdet.



Retningslinjer

8.4.1 Parkering

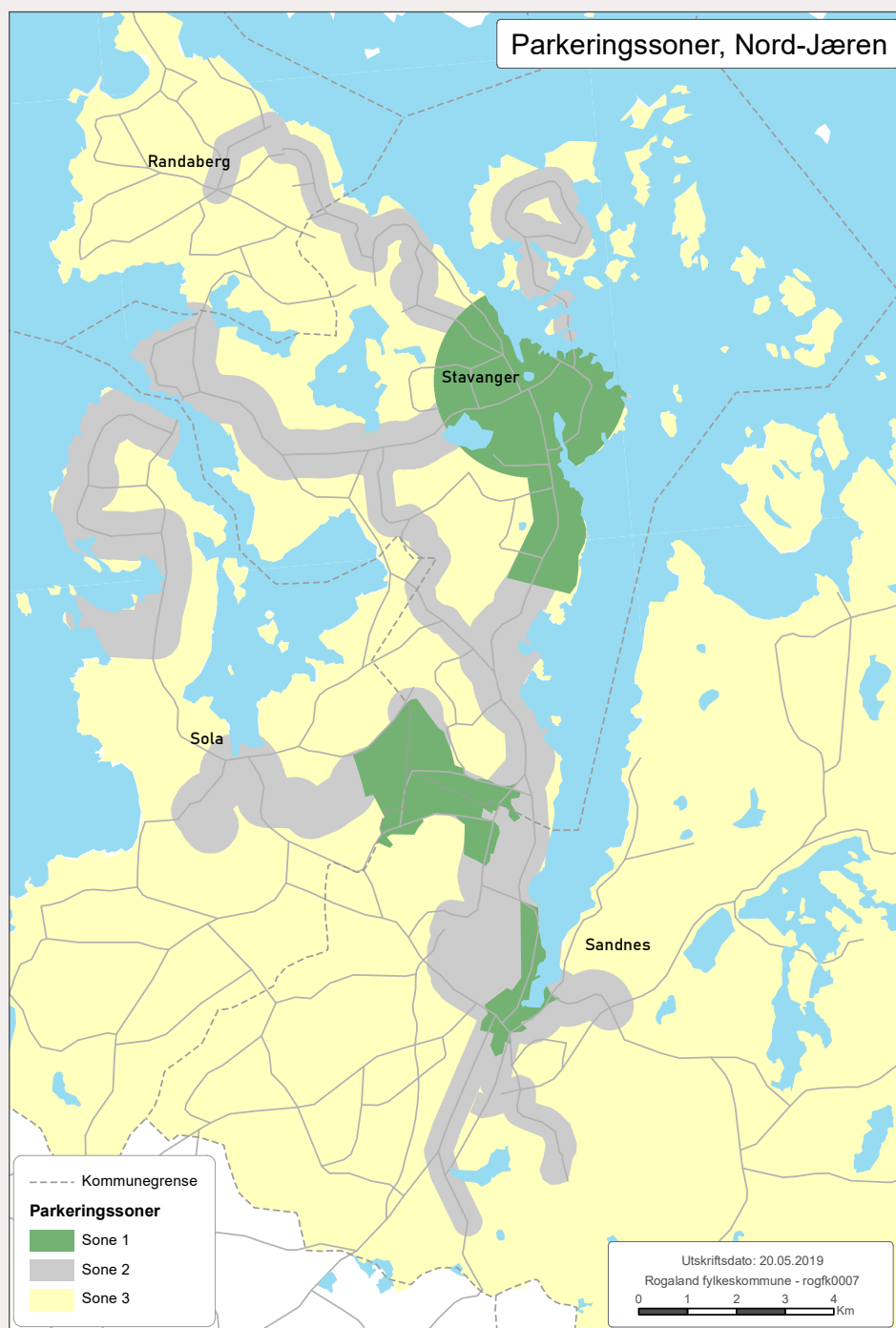
Parkeringsplasser skal ikke være til hinder for myke trafikanter.

Parkering for bil bør primært løses som fellesanlegg.

8.4.2 Parkeringsnorm – sone inndeling

Ved revisjon av kommuneplanens arealdel foretar kommunene en inndeling av områdene i parkeringssoner. Soneinndelingen skal være en del av arealstrategien i kommuneplanen. På Nord-Jæren skal soneinndelingen være i tråd med figur 8.4. Soneinndelingen kan endres dersom kommunene fastsetter en lavere parkeringsnorm jfr. 8.4.3.

Sone	Kommune
1, 2 og 3	Randaberg, Stavanger, Sola og Stavanger
4	Rennesøy, Kvitsøy, Finnøy, Strand, Forsand, Klepp, Time, Gjesdal og Hå



Figur 8.4: Parkeringssoner Nord-Jæren

8.4.3 Parkeringsnorm for bil

Kommunene etablerer maksimumsnorm for antall bilparkeringsplasser per 100 m² for næring og antall bilparkeringsplasser per boenhet for bolig i tråd med tabellen..

Bil	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
Høy arbeidsplass- og besøksintensitet: Kontor, kjøpesenter, forretning, tjenesteyting	0,5	0,9	0,5	0,9
Lav arbeidsplass- og besøksintensitet: Industri, lager		0,5		0,5
Bolig	0,7	1	1,2 Blokkbebyggelse 1,8 Småhusbebyggelse	1,2 Blokkbebyggelse* 1,8 Småhusbebyggelse*

Alle tall er maksimumstall. For bolig inkluderer tallene gjesteparkering. Antall parkeringsplasser samlet sett for beboer- og gjesteparkering skal alltid rundes av oppover.

*Faglig råd - anbefaling om boligparkeringsnorm utenfor Nord-Jæren

Kommunene bør fastsette lavere maksimumskrav, minimumskrav eller fastkrav for å ivareta hensyn som tilgjengelighet, trafiksikkerhet, redusert personbilbruk mm.

For offentlig bebyggelse som skoler, barnehager, kirker, sykehjem og idrettsanlegg vurderes krav til parkering spesielt og fastsettes av kommunen i hvert enkelt tilfelle.

8.4.4 Parkeringsnorm for sykkel

Sykkelparkering skal ha plassering og utforming som gir rask og enkel tilkomst til målpunktet.

Kommunene bør etablere minimumsnorm for antall sykkelplasser per 100 m² for næring og antall sykkelplasser per boenhet for bolig i tråd med følgende tabell;

Sykkel	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Øvrige områder
Høy arbeidsplass- og besøksintensitet: Kontor, kjøpesenter, forretning, tjenesteyting	3	2		
Lav arbeidsplass- og besøksintensitet: Industri, lager	0,5			
Bolig	3			

Alle tall er minimumstall. For bolig inkluderer tallene gjesteparkering.

Kommunene bør fastsette høyere maksimumskrav, minimumskrav eller fastkrav for å ivareta hensyn som tilgjengelighet, redusert personbilbruk mm.

Innfartsparkering

Innfartsparkering bør vurderes etablert i områdene vist på kart.

Areal til parkering skal ikke fortrenge framtidig byutvikling. Sambruksanlegg kan vurderes.

Det skal prioriteres god kapasitet på sykkelparkering ved alle innfartsparkeringsanlegg



Faglige råd

Parkeringsplasser bør lokaliseres slik at gangavstand fra bebyggelse til kollektivholdeplass er kortere/like lang som avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg.

For etablering av bilparkering kan kommunene kreve tilrettelegging for lading av el-biler og for bildeleordninger.

For etablering av sykkelparkering kan kommunene kreve tilrettelegging for innelukket parkeringsanlegg med fasiliteter, lading av el-sykler og for en andel sykkelparkering til større sykler (f.eks. lastesykler og sykkelvogn).

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Regional parkeringsstrategi	Fase 2	Rfk

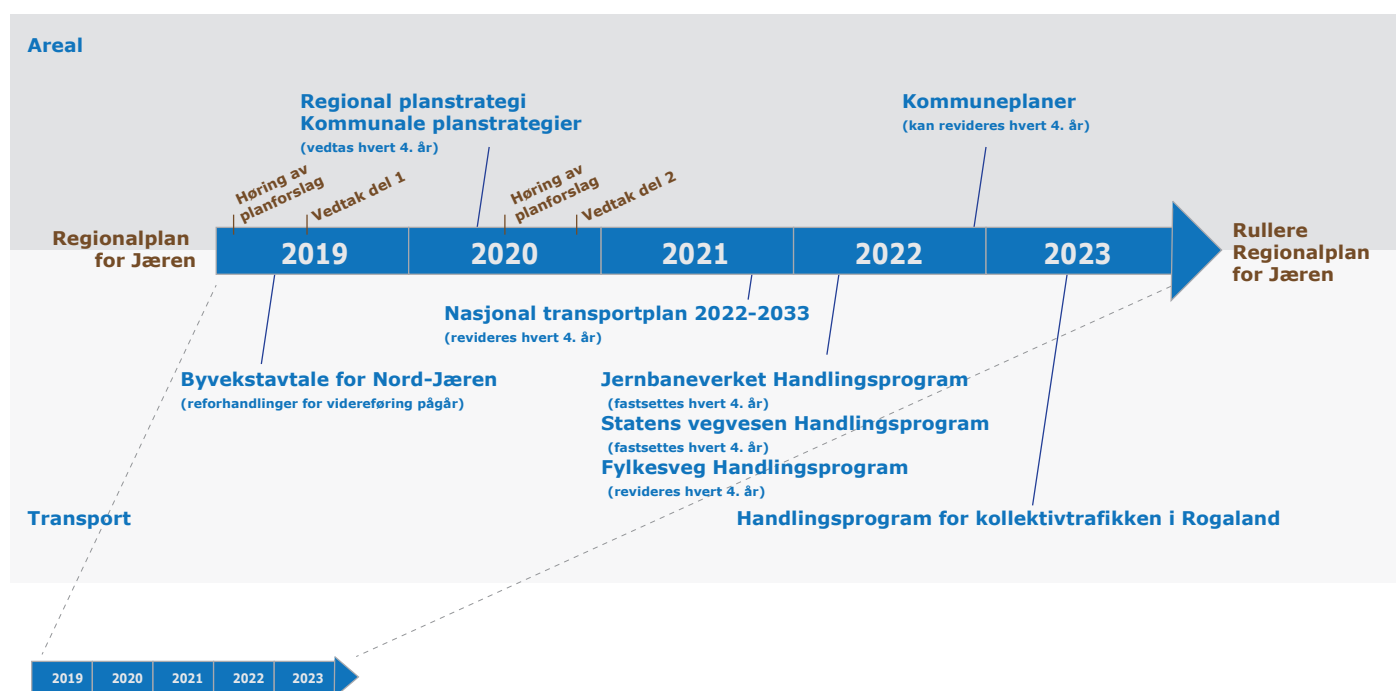
9 Gjennomføring



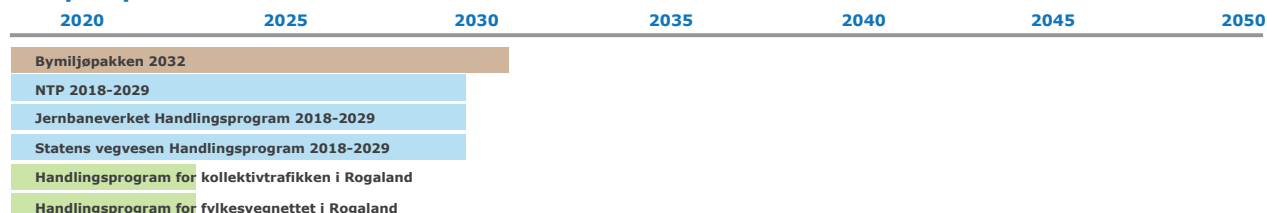
9.1 Gjennomføring

Regionalplanen er førende for videre utvikling av transportsystemet og myndighetsutøvelse i arealforvaltning. Planen skal ligge til grunn for kommunal, regional og statlig planlegging og prioriteringer. Alle partene i plansamarbeidet har ansvaret for å sikre at regionalplanen følges opp og blir gjennomført. Dette skjer gjennom ordinære plan- og beslutningsprosesser. Viktige milepæler for regionen i denne sammenheng vil være revisjon av kommuneplaner, handlingsprogrammer for styring, gjennomføring av transportpakkene og revisjon av Nasjonal transportplan.

I forbindelse med oppdatering av regionalplanen har både offentlige og private utviklingsaktører etterlyst et større fokus på gjennomføring. Plansamarbeidet er opptatt av god samhandling mellom partene samt hvordan offentlige og markedsaktører best kan jobbe sammen for å få til ønsket utvikling. I det videre arbeid med fase 2 av regionalplanen vil gjennomføringsperspektivet være sentralt.



Tidsperspektivet til 2050



9.1.1 Handlingsprogram

De tre forvaltningsnivåene har ulike oppgaver og ansvar som kan bidra til måloppnåelse. Til regionalplanen skal det utarbeides et handlingsprogram hvor de mange ulike virkemidlene som direkte eller indirekte påvirker areal- og transportutvikling kan vurderes benyttet. Handlingsprogrammet gir grunnlag for gjensidig forpliktende oppfølging og en felles forståelse mellom partene om hvilke tiltak som bør prioriteres. Dette er en forutsetning for å øke gjennomførbarheten. Med begrenset ressurser tilgjengelig og behov for samhandling er det dermed vesentlig at aktivitetene og tiltakene som blir prioritert i handlingsprogrammet er godt forankret.

Noen konkrete handlinger som må gjennomføres er allerede identifisert og nevnt i plandokumentet for fase 1 men det er først i fase 2 det skal utarbeides et fullstendig handlingsprogram. Fylkeskommunene har ansvar for koordinering og oppdatering av handlingsprogrammet. Det skal vurderes årlig om det er behov for rulling av handlingsprogrammet.

Tiltak	Når	Ansvar
Felles kriterier for å vurdere utbyggingsområder etter måloppnåelse	Fase 2	RFK
Indikatorsett for helsesjekk/byregnskap for sentrene	Fase 2	RFK
Kartlegge utbyggingspotensial i prioriterte utviklingsområder	Fase 2	RFK
Evaluerer og oppdaterer gjeldende retningslinjer for tetthet og kvalitet i planen	Fase 2	RFK
Virkemidler for å styrke ønsket utvikling i prioriterte områder	Fase 2	RFK
Utarbeide prinsipper for lokalisering av storulykkebedrifter	Fase 2	RFK
Handlingsprogram for prioriterte utviklingsområder	Fase 2	RFK
Evaluerer gjenværende arealer fra FDPJ 2000 (ubenyttet i kommuneplan per 05.04.2017) iht. mål og prioriteringer i planen.	Fase 2	RFK
Utvikle helhetlig veiledning/retningslinjer for stedstilpasset urbanisering	Fase 2	RFK
Evaluerer og oppdaterer retningslinjer med krav om kvalitet	Fase 2	RFK
Evaluerer og oppdaterer retningslinjer for privat og felles uteoppholdsareal	Fase 2	RFK
Regionalt område for store handelsenheter på Forus I fase 2 av planarbeidet skal det utredes mulighet for og virkning av etablering av store handelsenheter på Forus.	Fase 2	RFK
Evaluerer og oppdaterer gjeldende retningslinjer for LNF	Fase 2	RFK
Evaluerer og oppdaterer regional grøntstruktur og tilhørende retningslinjer. Samordning med innhold i Regionalplan for Friluftsliv og natur	Fase 2	RFK
Utarbeide mal/veiledning for utarbeiding av jordvernmål i kommuneplan	Fase 2	RFK
Utvikle effektmål og indikator for oppfølging av måloppnåelse	Fase 2	RFK
Samlet handlingsprogram for fase 1 og fase 2	Fase 2	RFK
Utarbeide et program for måling og evaluering	KP rev.	Kommunene
Utarbeide arealstrategier som del av kommuneplanens arealdel	KP rev.	Kommunene
Mål for fortetting og transformasjon	KP rev.	Kommunene
Langsiktig grense for utvikling innarbeides for alle tettsteder med over 2000 innbyggere	KP rev.	Kommunene
Fastsette jordvernmål i kommuneplan	KP rev.	Kommunene
Utarbeide fortettingsstrategi som grunnlag for arealstrategi i kommuneplan	KP rev.	Kommunene
Definere gangvegnett i tettsteder og strategi/handlingsplan for gjennomføring	KP rev.	Kommunene
Utarbeide krav til utforming av bygg og uterom i kommuneplanen, formingsveileder mv.	KP rev.	Kommunene
Definere sykkelnett i tettsteder	KP rev.	Kommunene
Kartfesting av et stamnett for kollektivtrafikk	KP rev.	Kommunene

Tiltak	Når	Ansvar
Regional næringsarealstrategi	Minimum hvert 4. år	RFK
Utarbeide prinsipper for lokalisering av kraftkrevende virksomheter		RFK
Utarbeide veiledning for mobilitetsplaner	2021	RFK
Utarbeide oversikt over besøks- og /arbeidsplassintensive funksjoner (statlige/regionale/lokale) som forventes å bli etablert eller relokalisert	Pågående	FM/KMD
Utarbeide sentrumsplaner med gjennomføringsstrategier for de prioriterte sentrene	Pågående	Kommunene
Kartlegge boligbehov og arealkapasitet i regionen.	Minimum hvert 4. år	RFK
Kartlegge behov for næringsarealer og arealkapasitet i regionen.	Minimum hvert 4. år	RFK
Pilotprosjekt - Gode uterom i regi av Grønn by	Pågående	RFK & Stavanger
Samarbeide om gjennomføringsmodeller for å tilrettelegge investeringer i prioriterte områder	Pågående	RFK
Videreføre referansegruppen for bolig og næring som fora for dialog mellom planmyndigheter og eiendomsbransjen	Pågående	RFK
Veiledning om analyse av boligbehov		
	2020	RFK
Kartlegging av boligbehovet og potensialet for boligbygging i regionen.	Minimum hvert 4. år	RFK
Opprette felles arbeidsgruppe med interesseorganisasjonene for varehandelsbransjen og sentrumsorganisasjoner	2020	RFK
Utvikling av et «Jærsk-modell» for verdisetting av naturressurser og biologisk mangfold i planområdet	2021	RFK & FM
Utredning om samfunnskonskvenser av automatisering av kjøretøy	2019	RFK
Regional sykkelstrategi	2022	RFK
Vurdere transportkapasitet for kollektiv.	Løpende + ved anbud	RFK/ Kolumbus, Jernbanedir.
Driftskonsepts for jernbane mellom Stavanger og Nærbø inkludert avklaring av framtidig stasjonsstruktur og økt frekvens	Innen 2021	Jernbanedir.
Gjennomført planlegging dobbeltspor Sandnes-Nærbø (kommunedelplan)	Innen 2021	Jernbanedir.
Oppstart KVV Nærbø-Egersund	Innen 2021	Jernbanedir.
Utredning - Skinnegående løsning til Ullandhaug	Pågående	RFK
Regional parkeringsstrategi	Pågående	RFK
Utrede videre utvikling og finansiering av overordnet transportsystem (konseptvalg) etter utløp av Bymiljøpakken	Igangsettes senest 5 år før tiltak i gjeldende pakken sluttføres	RFK
Utrede trafikale løsninger for Sandnes øst jfr. Prop. 47 S (2016 –2017).		RFK
Handlingsprogrammet skal rulleres hvert annet år	Minst hvert 2. år	

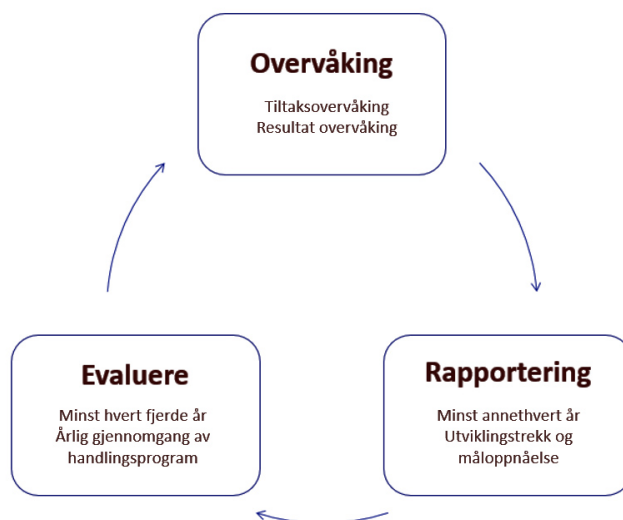
9.1.2 Måling og evaluering

Samfunnet er stadig i endring og regionens behov for Samfunnet er stadig i endring og regionens behov for bruk og vern av arealer og investering i transportsystemet endrer seg dermed over tid. Dette påvirker våre prioriteringer og behovet for å tilpasse planverket. Virkningene av regionalplanen vurderes og evalueres i dag, men denne evalueringen er oftest usystematisk og ikke formalisert. En mer systematisk evaluering gir grunnlag for å vurdere hvilke effekter iverksatte tiltak har gitt når det gjelder regionens definerte mål og behov. Evaluering er ikke en ekstra aktivitet, men er en integrert og nødvendig del av strategisk styring. Uten en systematisk og kontinuerlig oppfølging av planarbeidet og planen som helhet, risikerer man å forsterke svakheter og gå glipp av viktige forbedringsmuligheter.

Plansamarbeidet må derfor løpende vurdere behovet for endringer i planen ut fra nye situasjoner og kontekst. Innenfor rammene av planen kan det settes i gang prosesser for å endre prioritering av virkemidler dersom dette bidrar til økt eller mer effektiv måloppnåelse. Det legges opp til at plansamarbeidet skal følge både utvikling og måloppnåelse. Som minimum skal det gjøres en evaluering i forbindelse med utarbeiding av regional planstrategi senest ett år etter

konstituering av nytt fylkesting. I tillegg til dialog mellom partene i plansamarbeidet skal det også være tett kontakt med de eksterne referansegruppene ved evaluering av utvikling og måloppnåelse på de ulike områdene.

Effektmål skal utvikles til delmålene i planen for å kunne måle om regionen er på rett vei. Det skal utvikles hensiktsmessige effektmål og indikatorer for oppfølging av måloppnåelse i fase 2 av planprosessen.



9.1.3 Plannettverk

Som ett ledd i arbeidet med planen er det opprettet flere planfaglige arbeidsgrupper for utforming av tiltak i planen. Ved gjennomføring av planen vil disse være viktige som diskusjonsfora for erfaringsutveksling og evaluering av måloppnåelse. Målet er at partene kan lære og dele erfaringer, styrke den planfaglige kompetansen og bidra til å avdekke utfordringer og behov for endring. Gruppenes arbeid er innrettet slik at det er komplementært til andre plannettverk som Smartkommune, samarbeidsprosjektet i regi av Greater Stavanger, og faggruppene for transport- og mobilitetsplanlegging knyttet til Bymiljøpakken.

10 Konsekvenser av planforslaget



For regionale planer som gir retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging skal konsekvensene for miljø og samfunn vurderes jf. plan- og bygningslovens § 4-2 og forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven.

Regionalplan for Jæren 2050 inneholder flere nye momenter sett i forhold til Regionalplan for Jæren 2040 og omfattes dermed av kravet om konsekvensutredning.

10.1 Metode

I løpet av prosessen er det vurdert ulike løsninger for å nå målene innenfor flere tema i planen. Utredningene som synliggjøre handlingsrommet og virkningene av ulike valg danner grunnlaget for følgende oppsummerende konsekvensutredning.

Planen vurderes ut ifra et nullalternativ, som er et alternativ hvor utviklingen går videre med utgangspunkt i rammene i gjeldende plan, Regionalplan for Jæren

2040. Planens strategier og juridisk bindende føringer, planbestemmelse og retningslinjer er grunnlag for vurderingene. Konsekvensutredningen er overordnet i karakter, tilpasset plannivået. Når disse virkningene sammenlignes innebærer det at vi for ulike tema kan angi om planen har positiv, nøytral eller negativ konsekvens.

10.2 Konsekvenser

Konsekvensene av planen er oppsummert her kvalitativt. Vedlagt utredningsmaterieill inneholder analyser med utdypende vurderinger. I den følgende oppsummeringen av konsekvensene er det benyttet en enkel matrise med vurdering av konsekvensen i forhold til fem nivåer:

- ++ Stor positiv konsekvens
- + Positiv konsekvens
- 0 Verken vesentlig positiv eller negativ konsekvens sammenlignet med nullalternativet
- Negativ konsekvens
- Stor negativ konsekvens

Miljø	Beskrivelse	Konsekvens
Naturmangfold	Det er første gang natur får eget delkapittel og retningslinje som gjelder både innenfor og utenfor utbyggingsområdene. Temaet blir dermed mer synlig og således antas å få økt tyngde i framtidig beslutningsprosesser. Dette bør bidra til å redusere tap av biologisk mangfold.	+
Jordressurser	Et mer kompakt utbyggingsmønster med økt fokus på fortetting og transformasjon vil bidra til å redusere nedbygging av jordbruksarealer. Det er innarbeidet et regionalt jordvernmål samt krav om utarbeiding av kommunale jordvernmål. I tillegg skal alle tettsteder over 2000 innbyggere innarbeide langsiktig grense. Ny retningslinje som åpner for lokal endring på langsiktig grense kan sikre mer jordbruksareal. Endringene vurderes å virke positivt inn på jordvern hensynet.	+
Vannmiljø	Planen er oppdatert i tråd med Vannforvaltningsplan for Rogaland. Det er første gang vannmiljø kommer inn i regionalplan for Jæren. Temaet blir dermed mer synlig og således antas å få økt tyngde i framtidig beslutningsprosesser. Dette bør være positiv for vannkvaliteten	+
Klimagassutslipp	Byutredningen dokumentere at et mer kompakt utbyggingsmønster med økt fokus på fortetting og transformasjon, en tydeligere lokaliseringsspolitikk for arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter og skjerpet parkeringspolitikk vil bidra til lavere vekst i antall bilreiser og trafikkarbeid på vei og dermed bidra til lavere vekst i utslipp av klimagass CO ₂ fra transport. Mer kompakt utbygging vil redusere utbyggingsbehovet for lokal infrastruktur og dermed reduseres materialbruk og noe energibehov.	+

Samfunn	Beskrivelse	Konsekvens
Folkehelse	Generelt ser fortetting ut til å ha betinget positiv betydning for fysisk og mental helse. Det kan samtidig være utfordringer som må motvirkes eksempelvis sosiale forskjeller Et mer kompakt utbyggingsmønster, skjerpet parkeringspolitikk og prioritering av infrastruktur for gående og syklende i tettstedenes vil bidra til bedre trafiksikkerhet og færre ulykker på grunn av redusert trafikkmengde på veinettet og bedre infrastruktur for flere. Planprinsippet innenfra og ut med økt fortetting øker innbyggernes tilgang til tjenester og offentlig transport. Fortetting kan gi et økt antall mennesker utsatt for støy og svevestøv langs trafikkårene Sikring av et nettverk av gode og tilgjengelige uteområder tilpasset ulike aldersgrupper vil bidra til gode levekår fortettede tettsteder.	+

Kulturminner og kulturmiljø	Økt satsing på fortetting kan skåne ubebygde områder med kulturminner for nedbygging men kan øke press kan utfordre kulturmiljøene i tettstedene. Det er første gang regionalplanen får innarbeidet eget delkapittel om kulturminner og kulturmiljø med tilhørende retningslinjer. At tematikken blir mer synlig kan antas å sikre det bedre i framtidig forvaltning. Det er derfor gitt en svak positiv konsekvensvurdering.	0
Barn og unges oppvekstsvilkår	Prioritering av infrastruktur for gående og syklende i tettstedenes vil bidra til bedre trafiksikkerhet og kommer særlig barn og unge til gode.	0
Friluftsliv	I fase 1 av planarbeidet er det ikke foreslått noe endringer som vil påvirke friluftsliv vesentlig i positiv eller negativ retning. Temaet har fått eget delkapittel og retningslinjer slik at det antas å få noe økt tyngde i framtidig beslutningsprosesser. Dette bør være positivt for friluftsliv.	0

Økonomi	Beskrivelse	Konsekvens
Samfunnsøkonomi	Mer konsentrert vekst vil generelt gi kortere avstander mellom brukere og tjenestetilbud og ressursinnsparing til drift og vedlikehold. Utbyggingsstrategien «innenfra og ut» forventes å bidra til bedre utnyttelse tidligere gjennomførte investeringer i teknisk og sosial infrastruktur. Tidsfasing for utbygging på Jæren er endret slik at vekst kan håndteres mer dynamisk lokalt i takt med kommunenes	+
Verdiskapningsevne	Den tydeligste forskjellen fra gjeldende plan er forslag om særskilt prioritering av bybåndet mellom Stavanger og Sandnes og Bryne som regiondelssenter. Systematisk styrking av koblingene mellom regionens største næringsområder, sammen med fortettingsstrategien forventes å gi produktivitetsgevinster gjennom bedre matching av kunnskap og kompetanse. Endret arealstrategi til «innenfra og ut» forventes å gi kostnadsbesparelser i landareal, infrastruktur og energi som kan benyttes alternativ formål.	+
Boligmarked	Arealstrategien «innenfra og ut» samt krav om boligbehovsanalyse vil bidra til å utligne skjevheter i boligmasse sammenlignet med det forventede behovet som følge av endringer i demografi og preferanser. Omfang av areal som kan være aktuell for utbygging kan bli redusert som følge av ny retningslinje om flytting av langsiktig grense for landbruk. Redusert tilgang til utbyggingsareal kan bidra til prispress. På kort-mellomlang sikt er det ikke kapasitetsproblemer. I perioder med særlig høy befolkningsvekst kan økt fokus på konsentrert utvikling føre til prispress på sentrale tomter, noe som kan resultere i høyere boligpriser.	+

Samlet vurdering

Endringene i planen vurderes å legge bedre til rette for ønsket utvikling enn gjeldende plan Regionalplan for Jæren 2040 innenfor de temaene som er oppsummert over. Det vurderes at planen legger opp til å øke måloppnåelse med flere konsekvenser som dreier i positiv retning.

Ordliste og definisjoner

Publikumsrettede funksjoner

Med publikumsrettede funksjoner menes offentlige og private funksjoner rettet mot allmenheten og med personlig oppmøte. Eksempler kan være helse, kultur, offentlig administrasjon, overnatting/servering, økonomisk/juridisk/ personlig/annen tjenesteyting mv.

Besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner

Funksjoner med mange besøkende og/eller arbeidsplasser i forhold til arealbehovet for virksomheten. Eksempler kan være offentlig administrasjon, skole, sykehus, helsestasjon, kulturinstitusjon mv.

Virkeområde for handel

All handel til privat sluttbruker omfattes av regional planbestemmelse og retningslinjer. Dette inkluderer også utleveringssted til kunde for varer kjøpt via netthandel og «show-room». Engroshandel, dvs. salg for videresalg til andre, omfattes ikke.

Fasadeendringer, reparasjoner og andre bygningsmessige utbedringer, samt opparbeiding av utendørsarealer, omfattes ikke.

Biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer:

Varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer er her definert som virksomheter hvor varespekteret er begrenset til primærvarene og tilsvarende varer. Eksempelvis kan varegruppen biler omfatte motorsykler og campingvogner, varegruppen båter kan omfatte båthengere, varegruppen landbruksmaskiner kan omfatte anleggsmaskiner, varegruppen trelast og andre større byggevarer kan omfatte byggevarer som stein, grus, sement i tillegg til trelast.

Nærbutikk

Nærbutikk er en eller flere butikker med dagligvarer, dvs. handel med hovedvekt på mat og drikke. Bruksareal (m² BRA) til Nærbutikk defineres som summen av salgsareal, lagerlokale, spiserom/kantine- og kontorareal. Areal til parkering og varelevering regnes ikke med.

Nærservice

Nærservice er tjenesteyting i mindre virksomheter og i selvstendige enheter som kan etableres i sammenheng med nærbutikk.

Kjøpesenter

Detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet.

Næringsområder med høy urbaniseringsgrad; Kategori I

Næringsbebyggelse med høy arbeidsplass- og/eller besøkssintensitet og bymessig utforming med høy arealutnyttelse. Eksempel: kontor og tjenesteyting

Næringsområder med allsidig virksomhet; Kategori II

Næringsbebyggelse med middels arbeidsplass- og besøkssintensitet og middels arealutnyttelse. Eksempel: kombibyg med kontor og produksjonslokaler

Næringsområder for arealkrevende virksomheter, Kategori III

Næringsbebyggelse med lav arbeidsplass- og besøkssintensitet og lav arealutnyttelse. Eksempel: industri og lager

Sentrumsnære områder

Sentrumsnære områder defineres ved gangavstand til sentrum – det vil si innenfor en avstand der gåing er mest brukte transportform. gjør at gåing velges som og høy tilgjengelighet for gåing, sykling og kollektivtransport.

Byutvidelsesområder:

Byutvidelsesområder er nye områder for bymessig utbygging innenfor influenssonen til høyverdig kollektivtransport i storbyområdet, og avgrenset av langsiktig grense for landbruk.

Regionale næringsområder

Regionale næringsområder er områder av særlig stor betydning for næringslivet i planområdet, som følge av eksisterende næringsvirksomhet, utbyggingspotensial, tilgjengelighet til sentral transportinfrastruktur eller tilgang til større sjørettet areal.

Bymessig

Bymessig beskriver form av bebyggelsens fysiske tetthet, funksjonelle tetthet og variasjon og mer finmaskede gate- og byromsstruktur

Regional planbestemmelse

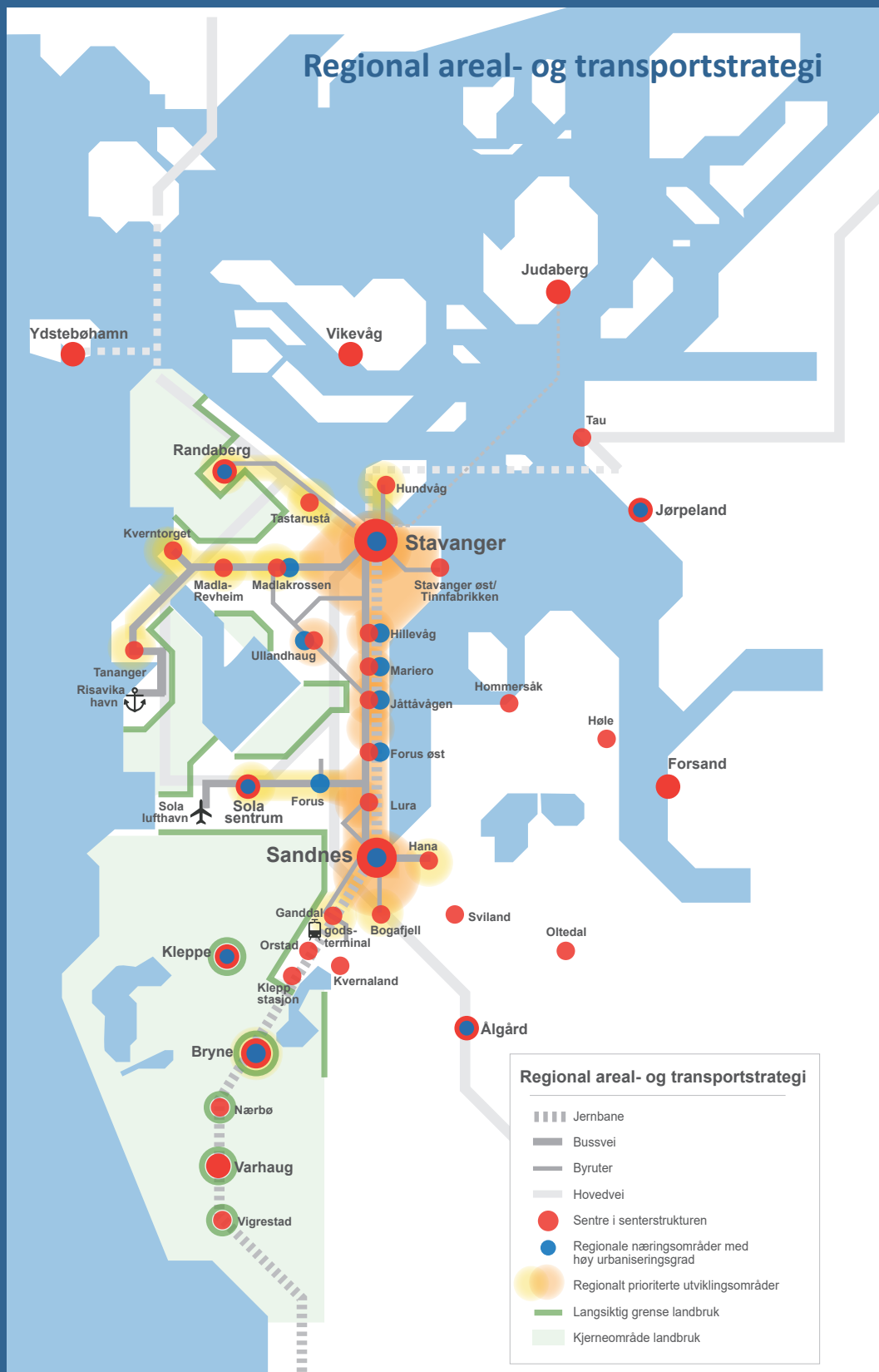
Regional planbestemmelse gjelder foran godkjente kommunepplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Regional planbestemmelse skal legges til grunn for nye kommunale planer, og gjelder fram til nye planer blir godkjent. Et kommunalt vedtak i strid med en regional planbestemmelse vil være et ugyldig vedtak. Samtykkemyndighet til å fravike regionale planbestemmelser ligger hos fylkeskommunen, etter samråd med fylkesmannen og berørte kommuner.

Retningslinjer

Retningslinjer i regionalplanen er «regionale spilleregler» for å oppnå omforente mål for utviklingen i regionen. Retningslinjer til regionalplan er forankret i plan- og bygningsloven og kan være grunnlag for regionale myndigheter og statsetater for å fremme innsigelse hvis planforslag er i strid med disse.

Faglige råd

For noen tema er det gitt faglige råd. De faglige rådene er prinsipper for god planlegging konkretisert for de ulike temaene. Hensikten er å beskrive et felles faglig utgangspunkt for vurdering av planer. Begrepet faglige råd er ikke forankret i plan- og bygningsloven, og avvik fra disse alene er ikke grunnlag for innsigelse.



Illustrasjoner:

Berit Sømme, side 5, 25, 28

Foto:

Jon G. Ingemundsen, Stavanger Aftenblad - side 7, 8 og 94

Øyvind Nesvåg - side 12 og 34

RFK/Papirfly - side 19, 62, 70/71

Andre bilder og kart: Torbjørn Rathe

Grafisk utforming: Torbjørn Rathe



ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Regionalplanavdelingen
Postboks 130 Sentrum, 4001 Stavanger
Telefon 51 51 66 00
Fax: 51 51 66 20
E-post: firmapost@rogfk.no
www.rogfk.no