

Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren



Vedtatt 10.10.00

Layout og produksjon: STF v/Odd Inge Worsøe

Kart: Kartkontoret RfK

Trykk/repro: Stavanger Offset

Opplag: 2000

Forord



Fra Obrestad. Foto: Odd Inge Worsøe

Jær-regionen står ved inngangen til det 21. århundre overfor store utfordringer. Området har ved sekelskiftet en kvart million innbyggere og er et av de mest dynamiske i landet hva gjelder utvikling av næringsvirksomhet og arbeidsplasser. Regionen er attraktiv for mangfoldige typer virksomhet og som boområde. Den har gode kommunikasjoner og et internasjonalt miljø, samtidig som Rogalands natur og milde klima appellerer. Befolkningsveksten har vært på et jevnt høyt nivå de siste 40 årene, og ser ut til å fortsette på omtrent samme nivå i lang tid framover. Om nye 40 år vil det trolig bo godt over 100.000 flere innbyggere i regionen.

Denne utviklingen nødvendiggjør en dynamisk endring og vekst i byområdet, og setter krav til tilrettelegging av nye arealer for å dekke boligbehov, ny næringsvirksomhet, offentlig service, transport, kultur og rekreasjon.

Samtidig har Jæren landets beste landbruksområder, mange viktige forekomster for naturvern og biologisk mangfold og et enestående kulturlandskap, tett besatt av verdifulle kulturminner. I det meste av byområdet på Nord-Jæren er det stor knapphet på nære friluftsområder som er nødvendig for å dekke befolkningens behov for daglig mosjon og friluftsliv.

Interessemotsetningene mellom utbygging og vern er sterke og mangfoldige. Praktisk talt alle de berørte kommunene møter store konflikter når nye arealer skal planlegges. Storting og regjering stiller krav om at prioriterte områder for landbruk, natur og kulturvern skal gis et strengere vern, samtidig som det er et nasjonalt mål at de store byene skal være dynamoer i nasjonal næringsutvikling. Areal- og transportpolitikken skal samordnes med sikte på å begrense veksten i biltrafikk og som grunnlag for en vesentlig høyere reisandelen med kollektive transportmidler og gang- og sykkeltrafikk. Utslippene fra transport skal begrenses og det skal økonomiseres med energiforbruket. Eksisterende tettsteder skal utnyttes effektivt og eksisterende infrastruktur skal utnyttes optimalt. Samtidig skal ny byggegrunn gis en høy utnyttelse. Disse overordnede målene står dels i strid med hverandre. Samtidig skal det siktes mot et velfungerende storbyområde som strekker seg mer og mindre sammenhengende over 7 kommuner, og som har sterk innflytelse på ytterligere 3.

Formålet med fylkesdelplanen er å finne fremtidige utbyggingsformer og utviklingsretninger som balanserer alle disse hensynene på en fornuftig måte. Planen legger opp til å finne gode, langsiktige helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene i 10 kommuner. I dette ligger ønsket om å optimalisere utnyttelsen av det eksisterende byområdet og øvrige tettsteder, samtidig som det inviteres til valg mellom 4 langsiktige hovedretninger for utviklingen.

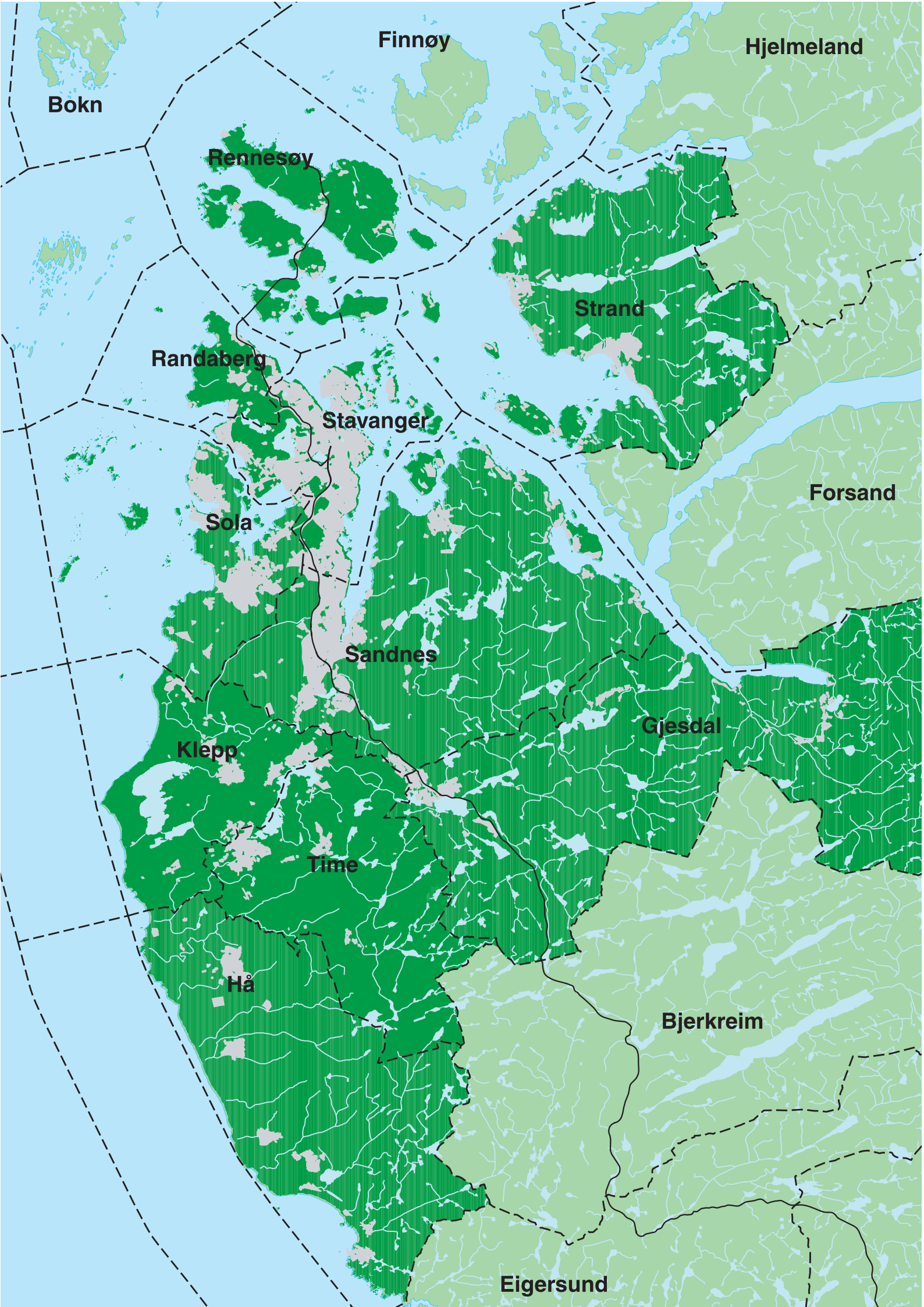
Det foreliggende plandokument er et resultat av et omfattende faglig analysearbeid og en gjennomgang av en rekke alternativer for utvikling. Det foreligger en rekke fagrapporter som er brukt som underlag, og det er gjort omfattende bruk av geografiske informasjonssystemer (GIS) til håndtering, analyser og presentasjon av ulike kartdata. Arbeidet er resultatet av et godt samarbeid mellom statsetater, kommuner, fylkeskommunen og andre, både administrativt og politisk. Planen løser ikke alle viktige regionale problemstillinger, og det vil uansett endelig resultat bli slik at flere viktige interesser ikke kan imøtekommes fullt ut. Kommunene vil stå overfor store utfordringer for å følge opp de anbefalte regionale løsningene, som på flere måter vil representere et trendbrudd i forhold til tidligere kommuneplaner.

Planen bør kunne danne basis for en ny retning for den regionale byutvikling som sikrer de overordnede hovedhensyn på lang sikt. Videre bør planen danne grunnlag for et fortsatt godt samarbeid som vil være nødvendig for å kunne gjennomføre planen.

Fylkesdelplanen skal være retningsgivende for det kommunale planarbeidet. Det vil derfor være viktig at planen rulles med jevne mellomrom, slik at den kan være et oppdatert og velegnet politisk redskap for å styre utviklingen i regionen.

Stavanger 31.1.2000

Odd Arild Kvaløy
Leder av styringsgruppen



Finnøy

Hjelmeland

Bokn

Rennesøy

Strand

Randaberg

Stavanger

Forsand

Sola

Sandnes

Gjesdal

Klepp

Time

Hå

Bjerkreim

Eigersund

Innhold

Høringsutkast

Forord	3
Innhold	5
Mandat og organisering	6-7
Fylkesdelplanen og nasjonale føringer	8-9
Utviklingstrekk og forutsetninger	10-13
Om planprosessen	14-15
Fagrapporter	16-17
Om Konsekvensanalysen	18-21
Målstruktur	22-23
Vern og miljøvennlig byutvikling	24-25
Plankart, høringsutkast	26-27
Gangbyen, sykkelbyen og kollektivbyen	28
Planforslag	29

Vedtatt plan

Fylkestingets vedtak	39-40
Regjeringens godkjenning	41
Vedtatte retningslinjer	42-49
Videre arbeid	50
Vedtatt plankart	omslagssider





Fra St. Olavskvartalet. Foto: Odd Inge Worsøe



Kannikrysset. Foto: Odd Inge Worsøe

Mandat og organisering

Bakgrunn

I 1996 ble det besluttet at "Transportplan for Nord-Jæren" skulle revideres. Dette ble gjort parallelt med at vegetaten utarbeidet Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for perioden 1998–2007. Som for NVVP ble det utarbeidet et Strategidokument hvor det ble nedfelt strategiske prinsipp for 1) infrastrukturutbygging 2) driftstiltak og 3) arealbruk. Med utgangspunkt i fylkestingets vedtak ble det deretter utarbeidet en egen handlingsplan for infrastruktur og drift. Da planen omfatter bruk av ekstraordinær brukerfinansiering måtte den forelegges Stortinget som vedtok planen 11. mai 1999. Gjennomføring av transportplanens handlingsplan betraktes som en forutsetning for fylkesdelplanen på lik linje med realisering av godkjente utbyggingsområder i vedtatte kommuneplaner.

Ved fylkestingets behandling av strategidokumentet ble det også besluttet at prinsippene for arealbruk måtte konkretiseres. Med støtte fra Miljøverndepartementet ble det utarbeidet et forslag til felles retningslinjer for planlegging av arealbruk og transport på Nord-Jæren (mars 1997); med følgende hovedinnretning:

- overordnet bystruktur
- senterstruktur
- lokaliseringspåvirkning
- tettstedsområdet

Våren og sommeren 1997 ble retningslinjene behandlet i de respektive kommunene. Høringsuttalelsene pekte på behovet for å gjennomføre mer omfattende og langsiktige analyser i forhold til den overordnede bystrukturen, mens det med enkelte unntak (bl.a. restriksjoner på parkering) var stor grad av enighet knyttet til de øvrige retningslinjene. På denne bakgrunn ble det utarbeidet et forslag til arbeidsopplegg og prosess for utarbeidelse av en fylkesdelplan for arealplanlegging og langsiktig byutvikling på Jæren. I løpet av våren 1998 stilte alle inviterte kommuner seg positive til deltakelse i planarbeidet.

Mandat for planarbeidet

Fylkesutvalget vedtok 15. juni 1998 at det skulle utarbeides en "Fylkesdelplan for arealplanlegging og langsiktig byutvikling på Jæren". Det ble presisert at planen skulle utarbeides med utgangspunkt i forslag til retningslinjer inkl. kommunenes arealplaner og høringsuttalelser. I tillegg skulle det gjennomføres en mer fullstendig konsekvensanalyse mht. den langsiktige byutviklingen på Nord-Jæren og Jæren. Planområdet omfattet kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Klepp, Time, Gjesdal og Rennesøy. Senere utvidet fylkesutvalget planområdet slik at også kommunene Hå og Strand ble omfattet. Planens tidsperspektiv skulle være langsiktig mht valg av utviklingsretninger, men samtidig skal retningslinjene følges opp i alle planer når disse er formelt vedtatt og godkjent.

Formål

Felles retningslinjer for en praktisk anvendelse av fylkesplanen og rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging på Jæren skal sikres ved utarbeidelse av et plandokument etter plan- og bygningsloven (fylkesdelplan). Planen skal inneholde mål og retningslinjer for planlegging av arealbruk og transport, samt være konfliktavklarende og forpliktende for både stat, fylkeskommune og kommuner.

Organisering

Fylkesutvalget

Fylkesutvalget er oppdragsgiver og har ansvaret for utforming av mandat, bred politisk debatt og høring, og at det gis endelig innstilling til fylkestinget.

Styringsgruppen

Arbeidet har vært ledet av en politisk styringsgruppe.

Prosjektgruppe

Det er opprettet en prosjektgruppe hvis ansvar har vært å lede det faglige arbeidet og bidra til gjennomføringen av plan- og utredningsarbeidet.

Sekretariat

Det er også opprettet et eget sekretariat.

Både i forhold til grunnlagsdata, gjennomføring av analyser og utarbeidelse av fagnotater, bearbeidelse av retningslinjer og utarbeidelse av plandokumentet har medlemmene i sekretariatet lagt ned en betydelig arbeidsinnsats.

I tillegg er det en rekke medarbeidere hos de ulike aktørene som har bidratt ved utarbeidelse av ulike fagnotater og faglige innspill, samt ved tilrettelegging og bruk av digitale kartdata.

Annet pågående utrednings- og planarbeid

Parallelt med FDP-arbeidet har det vært utført viktig utrednings- og planarbeid som fylkesdelplanen er basert på eller støtter opp om. Dette gjelder f.eks. etablering av ekstraordinær brukerfinansiering og gjennomføring av transportplanens handlingsplan. Videre er bybaneutredningen og strategisk gjennomføringsplan for kollektivtrafikk særlig viktige underlag. Det er og vil bli gjennomført en rekke formelle utredninger i hht. plan- og bygningslovens bestemmelser, bl.a. konsekvensutredning for utbygging av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes. Stortingets kommende behandling av Nasjonal transportplan er også viktig for gjennomføringen av de grunnlagsinvesteringer som er forutsatt i dette plandokumentet.

Større prosjekter i bybåndet, bl.a. Paradis, Jåttåvågen, Forus-området og Sandnes sentrum, kan på en god måte bidra til en ny retning i byutviklingen som sikrer overordnede hensyn.

Styringsgruppa

Rogaland fylkeskommune	Fylkesordfører *Odd Arild Kvaløy, leder Fylkesvaraordfører* Gerd R. Helmikstøl Jon Arne Silgjerd Jan Mikal Hanasand Johan Kåre Gjølme * Tor Ytre-Arne
Stavanger kommune	Ordfører Leif Johan Sevland Brit Egaas Røen *
Sandnes kommune	Ordfører Jostein Rovik
Sola kommune	Ordfører *Eli Hellestø
Randaberg kommune	Ordfører* Olav Sande
Klepp kommune	Ordfører *Ole I. Bore
Gjesdal kommune	Ordfører *Svein K. Søyland
Hå kommune	Ordfører * Eldar Odland
Time kommune	Ordfører *Inge Haugland
Rennesøy kommune	Varaordfører* Oddgeir Nordhus
Strand kommune	Ordfører *Jan Langvik

Merknad: * funksjon ut oktober 1999

ved konstituering av nytt fylkesting og nye kommunestyrer ble styringsgruppens mandat prolongert for slutføring av plandokumentet

Prosjektgruppe

Rogaland fylkeskommune	Per Frøyland Pallesen, leder
Jærrådet	Marco Zanussi, nestleder
Stavanger kommune	Halvor Karlsen Thommas Bjerga
Sandnes kommune	Jan Bekkeheien
Sola kommune	Knut Georg Nilsen
Randaberg kommune	Leif T. Soland
Klepp kommune	Gro Tesdal
Time kommune	Rolf Einar Ree
Hå kommune	Lars Kolnes
Gjesdal kommune	Erling Gundersen
Rennesøy kommune	Hadle Nevøy
Strand kommune	Kåre Hauge
Vegkontoret	Gunnar Eiterjord
Fylkesmannen	Per Terje Haaland
Fylkesmannen	Anfinn Rosnes
Rogaland fylkeskommune	Egil Harald Grude Leidulf Skjørestad, sekretær

Observatører:

Fylkesmannen	Leni Andreassen
Jernbaneverket	Sven Narum
Miljøverndepartementet	Åsa Nes
Landbruksdepartementet	Erik Anders Aurbakken

Sekretariat

Rogaland fylkeskommune	Per Frøyland Pallesen, leder Leidulf Skjørestad, sekretær
Jærrådet/	
Sandnes kommune	Marco Zanussi
Stavanger kommune	Thommas Bjerga
Fylkesmannen	Anfinn Rosnes
Vegkontoret	Gunnar Eiterjord
Asplan Viak Stavanger	Lasse Bjerved, prosjektansvarlig Mirjana Gvozdic, prosjektmedarbeider



Foto: Odd Inge Worsøe

Fylkesdelplanen og nasjonale føringer

Hva er fylkesdelplan (FDP) ?

Fylkesdelplaner utarbeides for bestemte virksomheter og for deler av fylket og kan inneholde mål og retningslinjer for utviklingen, bruk av arealer og naturressurser når det gjelder spørsmål av vesentlig betydning utover den enkelte kommune, som den enkelte kommune ikke kan løse eller som må sees i sammenheng for flere kommuner. Planleggingen forutsetter løpende samarbeid med kommunene, statsetatene og organisasjoner, og skal presenteres som grunnlag for offentlig debatt og behandling i de berørte kommuner. Planen vedtas av fylkestinget som sender den til godkjenning i Miljøverndepartementet. Det skal gjennomføres en interdepartemental høring før planen godkjennes.

Planen skal deretter være retningsgivende for kommunal og statlig planlegging og virksomhet. Den skal være et politisk rammeverk som gir føringer for hovedtrekkene i kommuneplanleggingen. Den skal sikre interkommunal samordning. Videre skal planen være forpliktende for fylkeskommunen selv, og i stor utstrekning også for statsetatene. Dersom statsetatene ønsker å fravike godkjent fylkesdelplan har de plikt til først å ta dette opp med fylkeskommunen.

Gjeldende fylkesdelplan kan være innsigelsesgrunnlag for staten og fylkeskommunen i forhold til kommunale (eller private) planer som er i strid med fylkesdelplanen. Planen kan inneholde både retningslinjer og konkrete føringer på arealer. Planlegging av arealbruk vil normalt være på et overordnet nivå.

Nasjonale forventninger

I brev av 29. juni 98 ga Miljøverndepartementet tilskudd til fylkesdelplanarbeidet. Det fremgår her at departementet ser et klart behov for en avklaring av det fremtidige byutviklingsmønsteret på et overordnet nivå. Dette med henvisning til den

betydelige befolknings- og aktivitetsveksten, det sterke utbyggingspresset på landbruksområdene og andre verdifulle arealer i regionen og de store utfordringene på transportsektoren, spesielt nødvendigheten av å styrke miljøvennlige transportformer.

I brev av 8. juli 98 ga også Landbruksdepartementet tilskudd til fylkesdelplanarbeidet. Det fremgår her at departementet ser behov for at arealdisponeringer i området vurderes i en regional sammenheng samtidig som de regionale føringene for arealbruken styrkes i form av omforente retningslinjer som blir førende for kommunenes planlegging, såvel som de statlige sektormyndighetene. Det blir også anbefalt å drøfte prinsipper for å trekke langsiktige grenser mellom arealer for utbygging og grønne områder. For departementets økonomiske bidrag til prosessen var det avgjørende at planarbeidet fikk status som fylkesdelplan.

Miljøverndepartementet har i flere henvendelser bl.a. til Stavanger og Sandnes kommune vektlagt at en godkjent fylkesdelplan må sikre at kravene til god arealøkonomisering, jordvern og miljøvennlig by- og tettstedsutvikling blir de samme for alle kommunene i regionen. Det er også påpekt at det prinsipielt ikke bør foretas irreversible omdisponeringer av dyrka og dyrkbar jord før et regionalt utbyggingsmønster er konkretisert og vedtatt gjennom en fylkesdelplan.

Miljøverndepartementet har også utarbeidet et rundskriv (T-2/98B) "Nasjonale mål og interesser i fylkes- og kommuneplanleggingen". Hensikten med rundskrivet er å gi en samlet oversikt over nasjonale utfordringer som regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene skal fange opp i fylkes- og kommuneplanlegging, og omsette i gode helhetsløsninger regionalt og lokalt. Fylkesplanlegging som redskap for å ivareta fylkeskommunens regionalpolitiske rolle, i nært samarbeid med regionale statlige myndigheter og kommunene, skal styrkes. I et eget rundskriv om fylkesplanlegging (T-3/98B) påpekes det at fylkeskommunen bør legge særlig vekt på de store byenes rolle i den regionale utviklingen og deres utfordringer i fylkesplanleggingen. Gjennom fylkesplanleggingen skal fylkeskommunene i større grad kunne legge føringer for bruken av ulike typer virkemidler i fylket. For statens del må det samlede virkemiddelapparatet mer tydelig kobles til godkjent fylkes(del)plan. Her vektlegges at fylkesdelplaner brukes aktivt som virkemiddel for å samordne og styre bruken av arealer og naturressurser over kommunegrensene.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Retningslinjene ble gitt ved Kgl. resolusjon av 20. august 1993. Målet er utvikling av arealbruk og transportsystemer som fremmer effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Et bærekraftig perspektiv skal legges til grunn i planleggingen. Gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene skal vektlegges. Målet er konkretisert i retningslinjer for å oppnå samordnet areal- og transportplanlegging, utarbeidelse av beslutningsgrunnlag og ansvar for gjennomføring. Innenfor gangavstand fra stasjoner og knutepunkter på hovedårene for kollektivtrafikknettet kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn vern.

Rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentra utenfor byer og tettsteder

Bestemmelsene ble gitt ved Kgl. resolusjon av 8. januar 1999. Formålet er å sikre en samfunnsmessig ønsket lokaliseringspolitikk frem til det blir vedtatt fylkesdelplaner som ivaretar denne samordnings- og styringsfunksjonen på regionalt nivå. Hensikten er å styrke eksisterende by- og tettstedssentra og unngå en utvikling som kan føre til unødvendig byspredning, økt bilavhengighet og dårlig tilgjengelighet til varehandelstilbudet for dem som ikke disponerer privatbil. Det langsiktige målet er en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling.

Stortingsmelding nr 29 (96-97) Regional planlegging og arealpolitikk

Meldingen markerer at følgende politiske premisser skal tillegges større vekt i den regionale planleggingen:

- hensynet til biologisk mangfold
- hensynet til utbyggingspolitikk og transportsystem
- hensynet til jordvern
- hensynet til estetikk og landskapsbilde
- hensynet til funksjonshemmede.

I byer og tettbygde områder skal det legges større vekt på å utvikle et miljøvennlig utbyggingsmønster og transportsystem, med sikring av grønne områder. Byutviklingen må legge til rette slik at kollektivtransporten kan ta en større andel av transportarbeidet. Bysentrene og bygdenes tettsteder må styrkes. Boligbyggingen må i større grad finne sted innenfor allerede bebygde områder og kulturmiljøer. Kvalitet i bebyggelse, utemiljø og stedsforming må sikres og sammen med lokale tjenester og aktiviteter danner ramme for et godt hverdagsliv og oppvekstmiljø.

Ut fra vår knapphet på høyproduktive landbruksarealer, er det viktig at arealpolitikken i fremtiden legger større vekt på sikring av dyrkede og dyrkbare arealer. Behovet for et sterkt jordvern understrekes.

I kulturlandskapet, spesielt i omlandet til byer og tettsteder der utbyggingspresset er sterkt, vil det bli lagt økt vekt på å sikre variasjonsrikdommen og det kulturhistoriske og økologiske perspektivet på kulturlandskapet. Mulighetene for naturopplevelser i ulike typer landskap, trivsel og friluftsliv må utvikles, og kulturarven i landskapet må trygges og forvaltes forsvarlig.

Stortingsmelding nr 28 (97-98)

Oppfølging av HABITAT II

Våre byer og tettsteder betyr mye for verdiskaping og økonomisk vekst. Byene og deres samspill med distriktene er et av fundamentene for velferdsutviklingen i samfunnet generelt. I byene finnes områder med de beste, men også de dårligste levekår i landet, preget av støy, forurensning og dårlige boforhold. Boligen og bomiljøet betyr mye for den enkeltes levekår gjennom hele livet; og det er en avgjørende velferds-kvalitet å ha trygghet i boforholdet.

En mer miljøvennlig arealanvendelse innebærer bl.a. at fortetting i utbygde områder og utnyttelse av eksisterende bygningsmasse må vurderes før nytt areal anvendes eller nye bygg føres opp. Nytt utbyggingsareal må begrenses i omfang og størrelse og lokaliseres ut fra et miljøhensyn. Fysisk kvalitet påvirker menneskelig trivsel. Gode uteområder og tilgang til naturområder er vesentlig.

Byen, tettstedet og boligen danner rammen om menneskers sosial og kulturelle liv og er viktig for levekår, trivsel, individuell utfoldelse og sosial integrasjon og samfunnsdeltakelse.

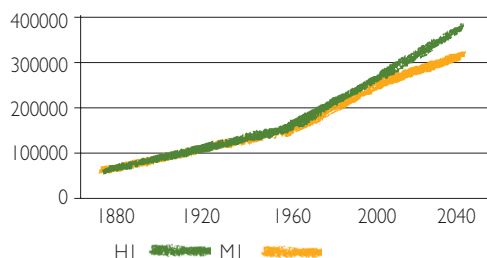
Oppsummering

Gjennom fylkesdelplanleggingen skal en søke å ivareta ulike nasjonale føringer med tildels stor innbyrdes konflikt med hverandre, samtidig som regionen og kommunene gis muligheter for en videre utvikling utfra egne premisser. Fylkesdelplanleggingen skal være en arena hvor det skal foretas avveininger mellom ulike nasjonale og lokale mål.

Framdriftsplan	1998						1999						2000						
	jun	jul	aug	sep	okt	nov	des	jan	feb	mar	apr	mai	jun	jul	aug	sep	okt	nov	des
1 Fylkesutvalget vedtar mandat	15.06																		
2 Aktivitets- og prosjektplan																			
3 Grunnlagsdata og forutsetning																			
4 Analyser mht. langsiktig byutvikling																			
5 Retningslinjer for planlegging																			
6 Sammenstilling plandokument																			
7 Fylkesutvalg vedtar høring																			
9 Behandling i kommunene																			
10 Behandling i fylkeskommunen																			
11 Vedtak i fylkestinget																			
12 Godkjenning i departementet																			

15.06 14.02 10.10

Befolkningsutvikling i planområdet



Utviklingstrekk og forutsetninger

Dagens Befolkning

Befolkningen på Jæren inklusiv Strand og Rennesøy var i 1999 ca 250 000 innbyggere. Storbyområdet (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) har alene ca 190 000. Befolkningsveksten på Jæren har vært høy over et lengre tidsrom. Både naturlig befolkningsvekst og nettotilflytting har kjennetegnet utviklingen i regionen. Regionen har en ung, fruktbar befolkning og blant landets høyeste fertilitetsrater. Det forventes at Rogaland fylke og spesielt Nord-Jæren også i framtiden vil vokse relativt sterkt.

Befolkningsprognoser

Befolkningsveksten i den siste tiårsperioden har vært på ca 14% for planområdet. Befolkningsveksten framover inneholder store usikkerheter. For å konstruere et utgangspunkt for lang-siktig arealutvikling i et 40-årsperspektiv legges de prognoser som er utarbeidet av Statistisk Sentralbyrå (SSB) til grunn for befolkningsutviklingen. Disse er basert på forutsetninger om videre utvikling i fruktbarhet, dødelighet, nettoinnvandring og innenlandsflytting; som forutsettes slik som registrert i årene 1991-95, en periode med forholdsvis sterke sentraliserende tendenser i flyttemønsteret.

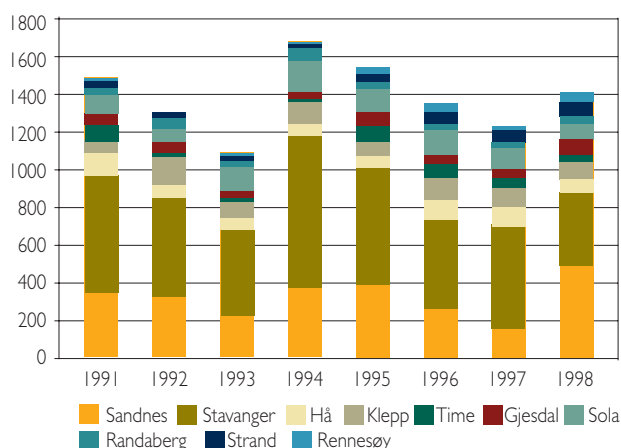
Det er ventet at fylkene Akershus, Oslo og Rogaland vil få den sterkeste befolkningsveksten i landet, både absolutt og relativt, det neste tiåret. Disse fylkene vil vokse med nesten 1% årlig, nær dobbelt så mye som hele landet. Med bakgrunn i at Jær-regionen er den regionen i fylket som har den sterkeste sentraliseringen fram til nå, forventes fortsatt tilflytting og høyt fødselsoverskudd i framtiden.

To alternative prognoser er vurdert for befolkningsutviklingen i regionen: M1 som kombinerer mellomalternativene for fruktbarhet, dødelighet og innvandring, og H1 som kombinerer høy fruktbarhet med høy levealder og høy innvandring.

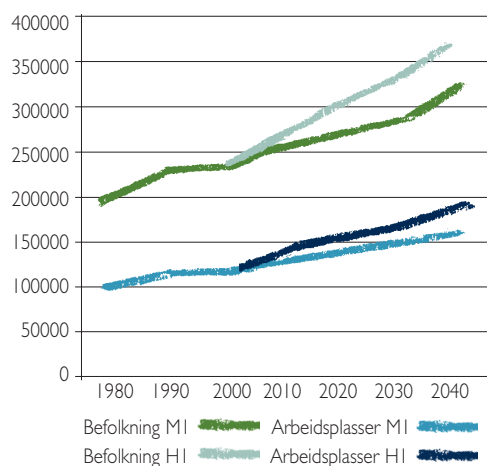
M1: Gir 331 345 innbyggere i planområdet i 2040.

H1: Gir 379 816 innbyggere i planområdet i 2040.

Boligbygging Jæren m/Strand og Rennesøy 1991-98



Befolkning og arbeidsplasser



I dette arbeidet har en sett på konsekvensene av en tilvekst på ca 134 000 personer fra 232 000 i 1996 til 366 000 (uten Strand) i år 2040.

Det hersker betydelig usikkerhet omkring utvikling og behov i et 40-års perspektiv. Nye prognoser fra SSB kan tyde på at folketallsutviklingen blir mindre enn tidligere antatt for Rogaland. I dette planarbeidet har det imidlertid vært mindre viktig om prognosene og behovene oppfylles i 2030, 2040 eller 2050. Det vesentlige har vært å se såpass langt fram at en får en ny dimensjon inn i planarbeidet som ikke framkommer dersom en holder seg til 10-12 års periodene som er vanlig i kommuneplanlegging.

Boliger og boligbehov

I 1999 er det ca 98 000 boliger i planområdet. Gjennomsnittlig bor det nesten 2,5 personer per bolig.

Antall personer per bolig varierer sterkt mellom kommunene og er lavest i Stavanger. Også når det gjelder bolig-tall er det statistiske materialet befengt med usikkerhet, blant annet er studenter og hybler en forstyrrende faktor.

Med basis i de to befolkningsprognosene M1 og H1 er det beregnet boligbehov fram til år 2040. Boligbehovet er beregnet for hele regionen med basis i boligfrekvens hentet fra etterarbeidene etter boligundersøkelsen for storbyområder i 1995. Boligbehovet i år 2040 anslås å være ca 152 800 i M1 og ca 170 650 i H1. Boligtilveksten 1998-2040 er anslått til 54 800 (M1), og 72 650 (H1). I tillegg er det behov for erstatningsboliger.

Det presiseres at anslaget for regionens boligbehov og fordeling på kommune er utarbeidet av sekretariatet med utgangspunkt i SSB's befolkningsprognoser for hele Jær-regionen. Samme metode som for regionale tall er lagt til grunn for beregningen. Tallene må betraktes som svært usikre og bare betraktes som illustrasjoner av størrelsesorden.

Det videre arbeid er basert på en boligtilvekst på 70 000 nye boliger.

Arbeidsstyrken

Den store befolkningsveksten som har vært i planområdet henger sammen med veksten i arbeidsstyrken og sysselsettingen. Arbeidsstyrken (personer i arbeid i alderen 15-74 år) er i overkant av 121 000. Arbeidsstyrken har i perioden 1986-96 økt med 14 803 personer i alderen 15-74 år (eks. Strand). Dette representerer en vekst i Jær-regionen på 14,9%.

Sysselsettingsutviklingen

Antall sysselsatte har økt med 15.294 i perioden 1986-96. Dette representerer en vekst i sysselsettingen på 15,2 % . I perioden 1986-96 har sysselsettingen økt med ca 1530 personer årlig. Under konjunkturoppgangen i årene 1992-96 var gjennomsnittet på hele 2859.

Beregning av arbeidsplass-behov

Ved vurdering av arbeidsplassbehov for en periode på 40 år er usikkerheten antagelig større enn ved befolkningsprognoser. Det er derfor ikke lagt vesentlig vekt på inngående studier om hvordan en ser for seg arbeidslivet om 40 år. Det er kun framskaffet teoretiske tall som grunnlag for arealvurderinger. Under forutsetning av at det totale antall sysselsatte etter arbeidsstedskommune tilsvarer antall arbeidsplasser i regionen, og at forholdet mellom befolkning og antall arbeidsplasser forblir uforandret over perioden fram til 2040, vil behovet for tilvekst i arbeidsplasser knyttet til de to befolkningsprognosene bli:

44.300 arbeidsplasser i M1.

68.500 arbeidsplasser i H1.

I fagrapportene er det vist et behov for 67 000 nye arbeidsplasser i perioden 1996-2040.

Eksisterende tettstedsareal - arealforbruk

Bebygget tettstedsareal på Jæren i 1996 er vurdert til 91 700 daa (91,7km²) etter SSB's definisjon og tilgjengelige kartmateriale.

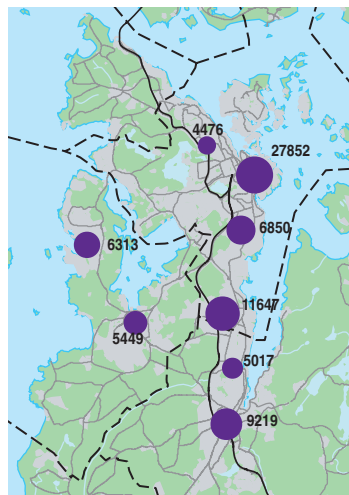
Arealene består av areal til:

Bolig	55%	50 695 daa
Næring	22%	20 199 daa
Offentlig arealer	23%	20 806 daa

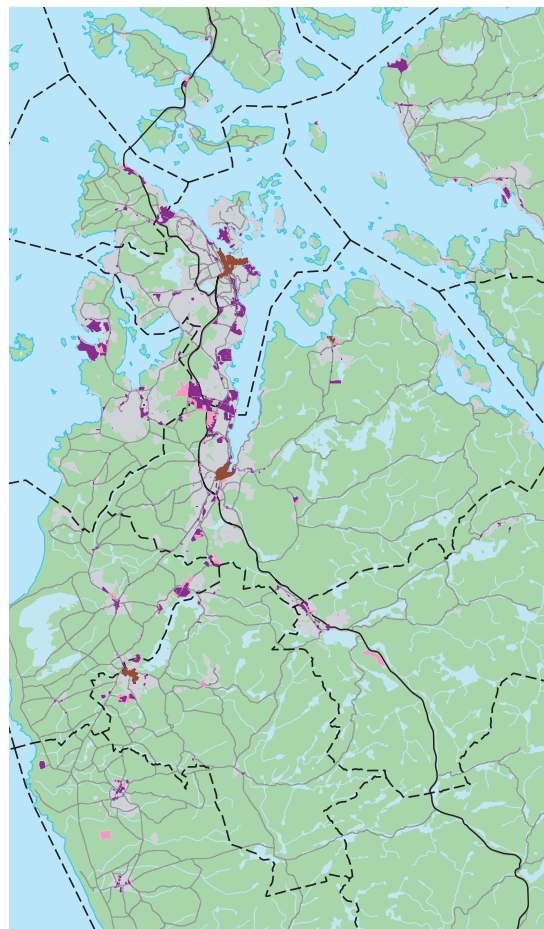
(offentlige bygninger , bygrønt, trafikk, sentrumsareal, tekniske anlegg)

Omtrent 20 000 bodde spredt utenfor tettstedsarealet i 1996. Arealforbruk per innbygger var da ca 430 m² tettstedsareal.

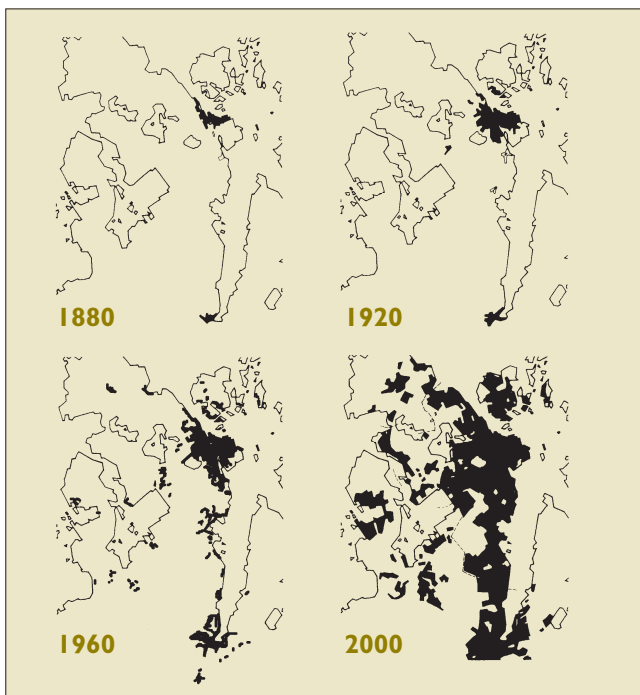
Arbeidsplasskonsentrasjoner



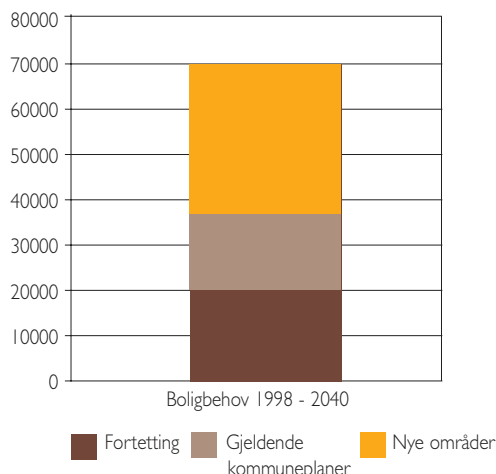
Eksisterende næringsarealer



Byveksten på Nord-Jæren 1880 - 2000



Boligbehov



Med SSBs definisjoner, nødvendige lokale korreksjoner og oppdaterte kart er tettstedsarealet 111 km². De store forskjellene mellom tidligere tall og de nye ligger spesielt i Sola med ca 7 km² der flyplassen og Shellraffineriet ikke var medtatt tidligere og i Stavanger med ca 3 km². Arealoppgavene defineres til å være fra årsskiftet 1998/99. Dersom dette tettstedsarealet legges til grunn er arealforbruket per person i tettstedene 478 m² for Nord-Jæren, der Stavanger kommune har det laveste forbruk på 424 m². For Sør-Jæren er tallene 626 m². Samlet for Jæren inklusiv Rennesøy er tettstedsarealet 504 m² per person i 1998/99. Tallene er uten Strand, men bildet blir neppe endret betydelig med Strand inkludert.

Eksisterende areal til bolig

Bebygget tettstedsareal til boligformål i Jær-regionen utgjør ca 50 000 daa i 1996. I hele regionen er det ca 89 000 boliger innenfor tettstedsarealet og ca 5 000 boliger spredt i

landbruksområder. Det er ca 8 000 daa areal godkjent til boligformål i 1996; tilsvarende ca 16 000 boliger som ennå ikke er bebygget (eks. Strand).

Eksisterende areal til næring

Tettstedsareal bebygget til næring i Jær-regionen har i dag en størrelse på 20 000 daa. Av ledig areal godkjent til næring i kommuneplanene er ca 2 000 daa kommunalt og ca. 3 000 daa privat. Vi forutsetter at alt ledig areal – ca. 5 000 daa – blir tilgjengelig i planperioden.

Framtidig arealbehov

Det framtidige arealbehovet avhenger av hvor stor vekst vi får, og hvordan vi tilrettelegger for denne veksten. En vesentlig faktor vil være hvor godt vi kan utnytte eksisterende tettstedsarealer ved fortetting, omforming og påbygging til det eksisterende. Men også hvor tett vi er villig til å bo, hvordan vi organiserer arbeidsplassene og hvordan transportsystemene påvirker arealbehovet i nye områder.

Fortettpotensialet til bolig

Fortettpotensialet i regionen er et anslag på hvor mange boliger som vil kunne bygges i 40-års perspektivet innenfor dagens tettstedsareal som fortetting.

En har valgt som forutsetning at det aller meste av regionens fortettpotensiale finnes i de to byene Stavanger og Sandnes, både i form av transformasjonsprosjekter, saneringsprosjekter i sentrenes randsone og som "naturlig" fortetting i boligområdene. Fortettpotensialet i antall boligheter for Stavanger og Sandnes er anslått med et minimumstall basert på kjente prosjekter og erfaringstall (10 900), og et maksimumstall basert på mål om høy tetthet (18 200). I bybaneutredningen er det med en annen tilnærming illustrert et fortettpotensiale i banens influensområde som er noe høyere.

Fortettpotensialet samlet for de resterende kommunene i regionen er anslått til å være 10% av beregnet fremtidig boligbehov, dvs. 2 380 boliger for M1 og 2 990 boliger for H1. Det velges et fast tall på 2 500 boliger.

Samlet viser minimumsalternativet i denne analysen et fortettpotensiale på 13 400 boliger, mens den maksimale fortettpotensialet antas å være 20 700 boliger innenfor utbygd tettstedsareal.

Arealbehov til bolig, tetthet

Brutto beregnet boligbehov med fratrekk av antall boliger som inngår i ledige godkjente arealer og av fortettpotensialet som anslått i det foregående, gir det antall boliger som må bygges i nye områder utenfor dagens tettstedsområde.

For å kunne definere arealbehovet som disse boligene avstedkommer, er det nødvendig å stipulere framtidig arealforbruk per bolig i nye områder angitt som boligtetthet (b/daa). Boligtettheten settes i utgangspunktet til 2 b/daa. Denne tettheten er i underkant av hva Stavanger kommune bygger i dag, det samme som Sandnes, Randaberg og Time har som mål i sine planer, men høyere enn de fleste andre kommunene har operert med.

Arealbehovet til boliger vil være på henholdsvis 11 750 daa for alt. M1 og 20 250 daa for alt. H1 fram til år 2040 med utgangspunkt i de laveste tallene for fortetting.

Arealbehov til næring

Arealbehov til et framtidig næringsliv er relativt uklart og kan vanskelig vurderes. Dagens tendenser til at tertiærnæringsene vokser og at mye av dette er kontorarbeidsplasser taler i retning av at næringslivet trenger mindre areal i framtiden. På den andre siden er det mange næringer som har hatt betydelig omstruktureringer og har hatt behov for mer areal per arbeidsplass enn tidligere for å kunne utvikle seg. Forus- og Ullandhaugområdet er eksempler på at tilstrekkelig store og fleksible næringsarealer er nødvendig og kanskje en forutsetning for å sikre framtidig fleksibilitet, og for at nyetableringer kan skje. Vi har derfor ingen klare grunner til å anta at arealforbruk per arbeidsplass kan reduseres i en framtidig bystruk-tur. Det vil likevel være et mål å fortette næringsområder og å økonomisere strengt med nye næringsarealer. Dagens næringsareal per innbygger er 107 m².

Behovet for nytt næringsareal blir en funksjon av samlet befolkningsvekst i prognoseperioden og arealforbruk per innbygger. For Jær-regionen er arealbehovet til næring henholdsvis 4 500 daa og 9 500 daa for de to befolkningsprognosealternativene M1 og H1.

Eventuelle anslåtte fortettingspotensiale i eksisterende næringsområder i eksisterende tettstedsareal kan trekkes fra. De tendensene som en ser i dagens planleggingsbilde tyder på at eldre næringsarealer i større grad omformes i retning av å bli boligområder eller blandete bolig og næringsarealer, og en har derfor valgt å legge beregnede behov til grunn.

Behov til offentlig arealer

Boligareal og næringsarealer utgjør erfaringsmessig til enhver tid den største delen av det totale tettstedsarealet. Den resterende delen av tettstedsarealet består av areal til offentlige bygninger, sentrumsarealer, bygrønt, trafikk og tekniske anlegg. Disse arealene vil i det følgende bli slått sammen under felles-betegnelsen "offentlige arealer". Disse utgjør ca 23% av det totale tettstedsarealet i 1996.

Dersom vi forutsetter at forholdet mellom det totale tettstedsarealet og offentlige arealer blir noenlunde konstant over tid, kan vi beregne det totale arealbehovet for 2040 ved å legge sammen framtidig behov for bolig- og næringsarealer og plusse på offentlige arealer med sin prosentandel. Behovet for de offentlige arealene blir 4 850 daa ved befolkningsalternativ M1 og 8 890 daa ved befolkningsalternativ H1.

Samlet arealbehov

Behovet for nytt tettstedsareal frem til 2040 vil være henholdsvis 21 100 daa og 38 600 daa ved befolkningsalternativene M1 og H1.

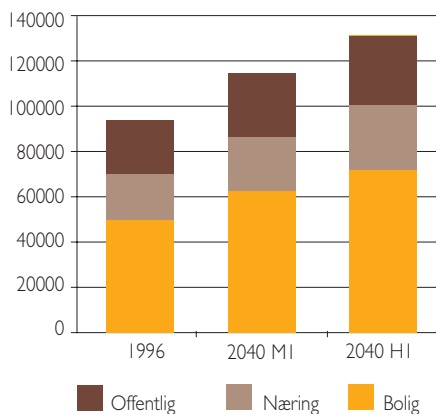
I det videre arbeid legger en til grunn at det i hele planområdet inklusiv Strand er behov for i størrelsesorden 40 km² tettstedsareal med en boligtetthet på gjennomsnittlig 2 boliger/daa.

Et framtidig arealforbruk per person vil da ha brutt trenden fram til i dag med at arealforbruket per person har økt. I dag er det ca 462m² (504m²) per person i planområdet. Med de stipulerte tallene er vi nede i et arealforbruk på 392m² per person i 2040.

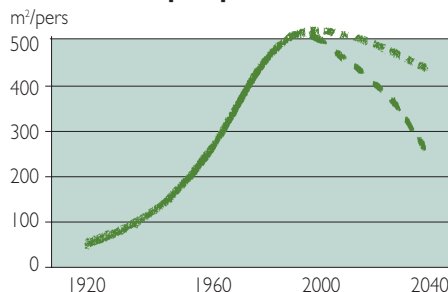
Dersom vi ser på tilveksten fram til år 2040 alene med 40 km² for 134 000 personer, er det marginale arealforbruket bare ca 298 m² per person.

Arealbehov	H1	M1
Bolig	20250	11750
Næring	9500	4500
Offentlig/annet	8890	4850
Sum	38640	21100

Tettstedsareal



Arealbehov per. person



Hovedtallforutsetninger

	dagens situasjon	vekst	situasjon 2040
befolkning	232.000	134.000	366.000
arbeidsplasser	116.000	67.000	183.000
boliger	94.000	70.000	164.000
personer pr. bolig	2,5 per/bol	—	2,2 per/bol**
tettstedsareal*	91,7 km ²	40,0 km ²	131,7 km ²

* Tettstedsarealet er senere vurdert ut fra SSBs definisjon til å være større, ca 110,9 km² når en tar med Stavanger lufthavn Sola, Shell-raffineriet o.l.

** Gjelder nye boliger.

Om planprosessen

Gjennom en omfattende prosess for å konstruere ulike byutviklingsmodeller, vurdere konsekvenser av elementer av disse for så å utvikle nye varianter, har en til sist kommet fram til de modellene som er konsekvensanalysert. Utvelgelsesmetoden er gjennomført i flere trinn (se figur). Det er gjort en omfattende bruk av geografiske informasjons-systemer (GIS) til håndtering, analyser og presentasjon av ulike kartdata, byutviklingsmodeller og planforslag. Det henvises til fagrapport fra Asplan Viak Stavanger der planprosessen med metode og konsekvensvurderinger er mer detaljert beskrevet.

Kommunemodellen er tenkt som et slags "referansealternativ" der en ser på virkningene av at kommunene bygger innenfor egne grenser for den befolkningsvekst en fremskrivning gir. Hovedproblemet er knyttet til Stavanger kommune som ikke vil ha plass til "sin" befolkning uten meget høy tetthet.

Regional transporteffektiv modell har som mål å fokusere på transporteffektivitet, redusert transportomfang, og å fremme kollektivtransport og gang- og sykkelbruk. Det forutsetter plassering av utbyggingsarealene i nærhet til eksisterende tettsteds- og senterstruktur, og i forbindelse med potensielle tunge kollektivtraseer. Det legges til rette for stor tetthet innenfor gang- og sykkelavstand til kommunesentrene og i influensområde til buss og bane.

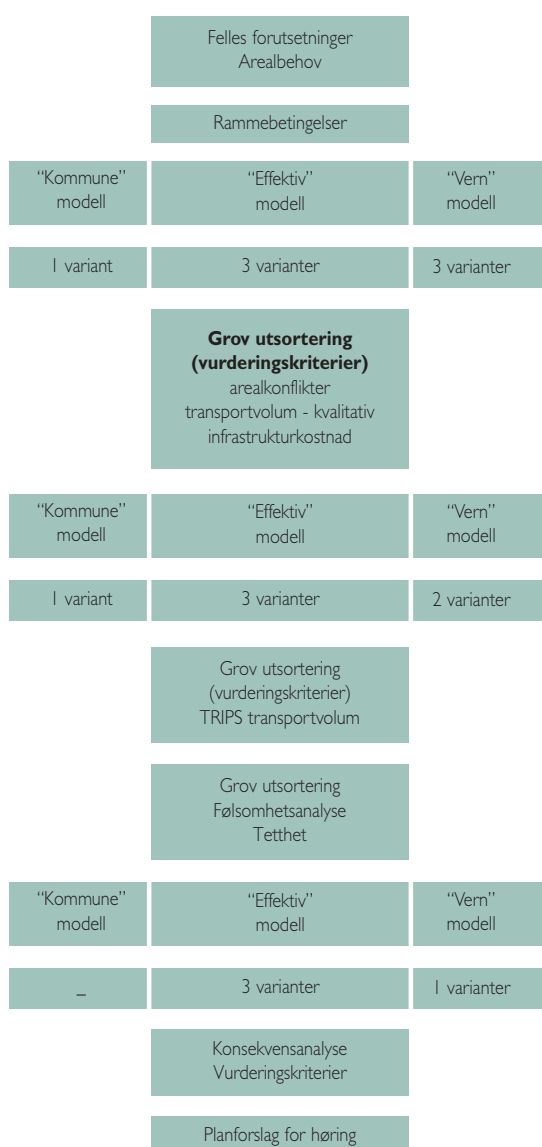
Regional bevaring der det legges vekt på å finne utbyggingsarealer som i minst mulig grad er i konflikt med overordnede arealverninteresser. Modellen er konstruert ved å unngå bruk av de prioriterte områder mht landbruk, biologisk mangfold, kulturlandskap, grønnstruktur og kulturminner som sektoretatene har definert i fagrapportene.

Gjennom en **trinnvis prosess der nye varianter er konstruert** har en foretatt kvalitative og kvantitative vurderinger av flere ulike utbyggingsretninger og -strategier, og følsomhetsanalyse av noen varianter. Vurderingene baserer seg først og fremst på kartleggingen av de prioriterte områder for vern som blir berørt i de ulike variantene, og

på beregningene av transportmessige virkninger av utbyggingsmønstrene bla. gjennom transportmodellberegninger med EDB-modellen TRIPS.

Først ble det skissert 6, og deretter 7 varianter som strekker seg over ulike deler av regionen (kommunemodell, tre transporteffektive varianter, og tre vernevarianter).

Analysene viste at alle vernevariantene vil kreve nye bru- og/eller tunneløsninger. Variant "spredt vern" fører også til store transportvolumer. Derfor ble "spredt vern" inkludert i "vern med Hommersåk", og veksten i Rennesøy og Strand dimensjonert slik at den ikke medfører behov for nye fastlandsforbindelser. Vern uten Hommersåk krever lavest investering i bru/tunneller. Modellen ble ikke analysert som egen modell i konsekvensanalysen. Dette fordi konsekvensene av modellen i stor grad kunne synliggjøres gjennom analyse av de andre modellene (vern og bane Sandnes).



UTREDNINGSMODELLER UTGANGSPUNKTET



Analysene viste også at alle transportmodellene er i stor konflikt med de prioriterte landbruks-, natur- og miljø-områdene. Dette gjaldt særlig "Randaberg – Sandnes bane". Derfor ble denne varianten ikke vurdert med hensyn til transportkonsekvenser.

Transportmodellberegninger ble foretatt for kommunemodellen, to transporteffektive varianter, og to vernevarianter. Disse viser at kommunemodellen medfører meget stort transportarbeid i tillegg til at den i stor grad berører prioriterte landbruks, natur- og kulturverdier. Med dette utgangspunkt ble det besluttet å ikke analysere kommunemodellen ytterligere.

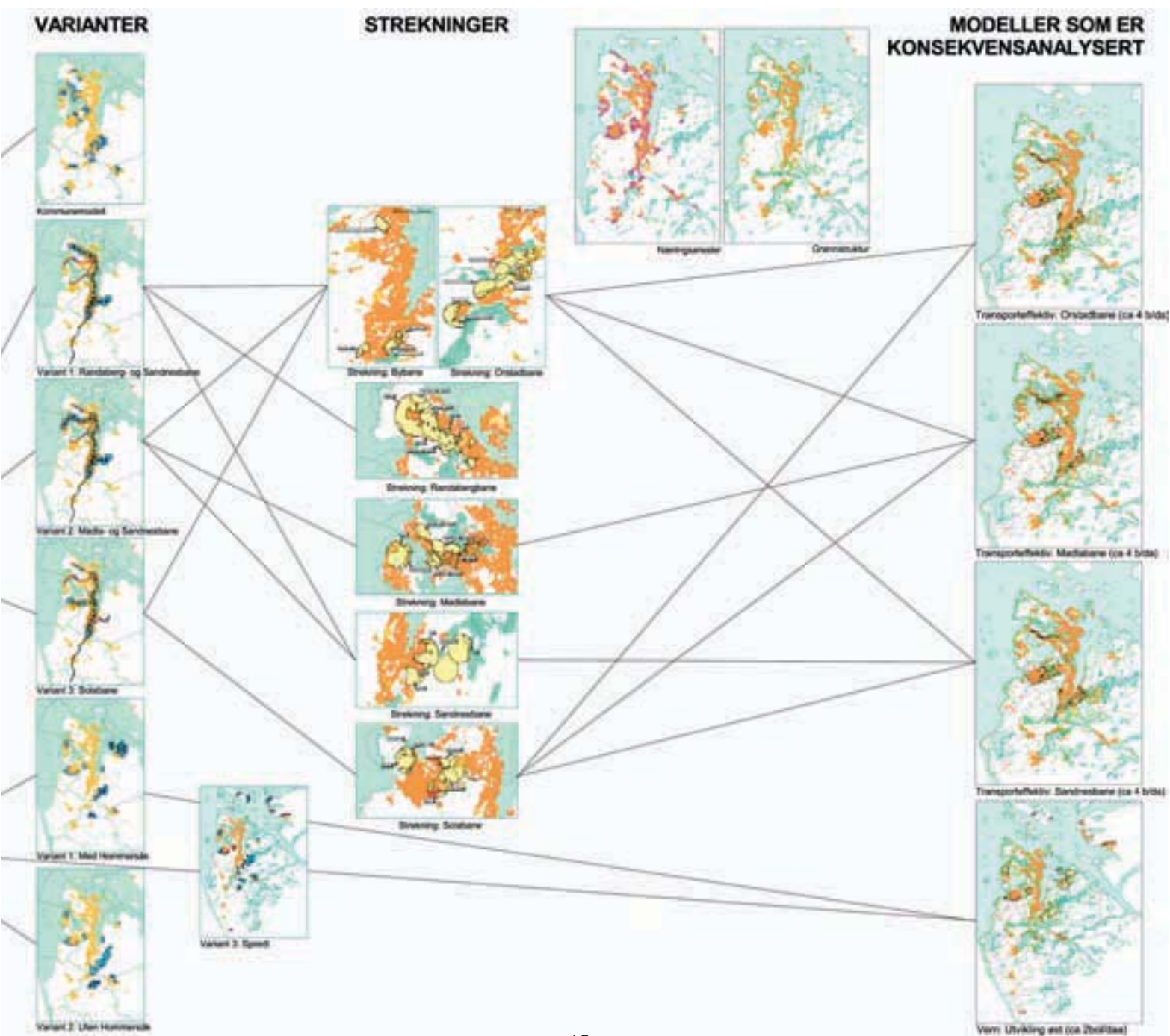
Til slutt er det utformet **fire modellvarianter** der det **er gjennomført en mer omfattende konsekvensanalyse:**

- Sandnesbane
- Madlabane
- Orstadbane
- Vern m/Hommersåk

De tre første modellvariantene er utformet med tanke på transporteffektivitet, basert på en betydelig fortetting, mens den siste representerer regionalt vern av naturressurser og miljø.

Med grunnlag i delanalyser og kunnskap om konsekvenser av de ulike modellene har en avslutningsvis konstruert planforslag. Disse er ikke direkte lik noen av modellene, men bygger på de informasjonen en har ervervet gjennom prosessen.

Modellutvelgesesprosessen



Fagrapporter

Landbruksinteresser i planområdet m/kjerneområder for landbruk

Fylkesmannens landbruksavdeling har – i samarbeid med landbruksforvaltningen i kommunene og aktuelle fagmiljø – utarbeidet et eget fagnotat om landbruket og landbrukets arealinteresser i planområdet. Fagnotatet er sammensatt av to hoveddeler:

- Landbruket på Jæren
- Kjerneområder for landbruk

Den første delen er en faktabasert redegjørelse om landbruket på Jæren hvor både produksjonsgrunnlaget og sysselsetting / produksjonsmiljø blir presentert; i tillegg presenteres landbruket som en viktig del av vårt kulturlandskap. Den andre delen av notatet presenterer et utkast til kjerneområder for landbruk; heri ligger at dette er et landbruksfaglig innspill. Kartet viser kjerneområder for landbruk.

Biologisk mangfold, kulturlandskap og regionale grøntområder

Fylkesmannens miljøvernnavdeling har utarbeidet et eget fagnotat over de mest verdifulle områdene i planområdet mht. biologisk mangfold, kulturlandskap og regionale grøntområder. Oppgaven og derav fagnotatet består av to hoveddeler:

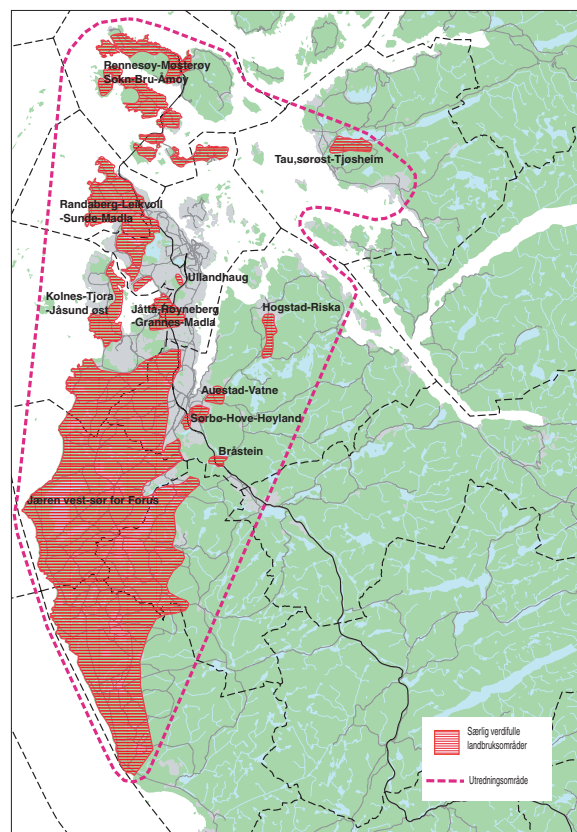
- Synliggjøring av kunnskap (herunder manglende kunnskap)
- En overordnet vurdering og presentasjon av særlig verdifulle arealer

Det har ikke vært anledning til å gjennomføre nye registreringer og kartlegginger. Dette innebærer at det detaljerte kunnskapsgrunnlaget ikke er fullgodt, særlig i forhold til biologisk mangfold; eksempelvis har en betydelig oppdyrking de senere år redusert en del verdifulle restarealer. Det blir likevel fremholdt at tilgjengelige datasett gir et akseptabelt grunnlag for å stedfeste viktige "grønne verdier" med tanke på valg av byutviklingsretninger. Kartet viser prioriterte områder for biologisk mangfold, kulturlandskap og regionale grøntområder.

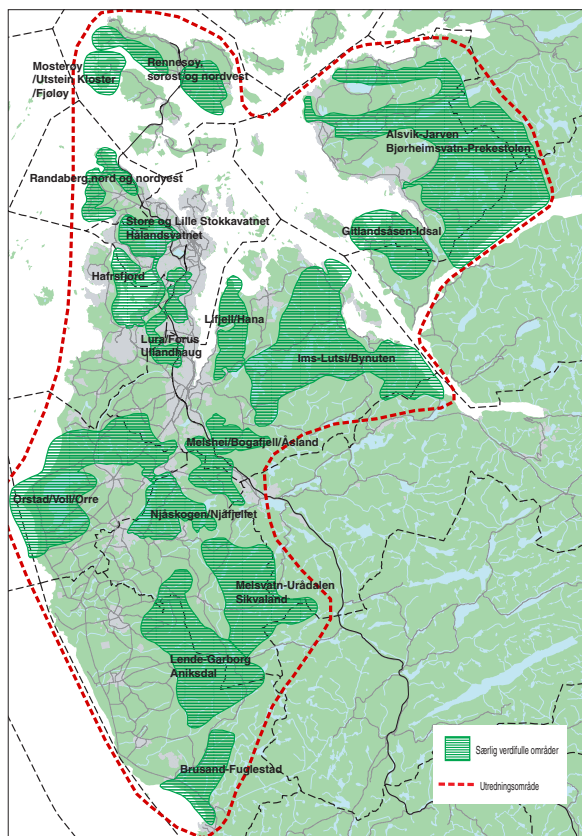
Kulturminner

Fylkeskommunens kulturseksjon har redegjort for kulturminneverdier i planområdet. Det er gitt en skissemessig gjennomgang av det politiske og forvaltningsmessige grunnlaget for kulturminnevern, og det blir gjort rede for en foreløpig vurdering av de muligheter og begrensninger kulturminneverdiene i området har for nye utbyggingsretninger. Det konkluderes med at sett i forhold til kjente kulturminneverdier vil områdene øst/nordøst i Sandnes være minst konfliktfylte. Kartet viser prioriterte områder for kulturminner. Konfliktene med kulturminner kan ikke avklares fullt før det er foretatt registreringer i marken. Dette på grunn av forholdet til ikke synlige/ikke kjente kulturminner. Det må derfor presiseres at en ut fra kulturminneinteressene ikke har endelig avklart arealbruken i de ulike alternativene (jfr. lov om kulturminner § 8,4, ledd). Arealbruken vil først bli endelig avklart når de enkelte regulerings- og bebyggelsesplaner sendes fylkeskommunen som sektormyndighet innen kulturminnevern. Tiltakshaver må bære utgiftene ved dette (jfr. lov om kulturminne §§ 9 og 10).

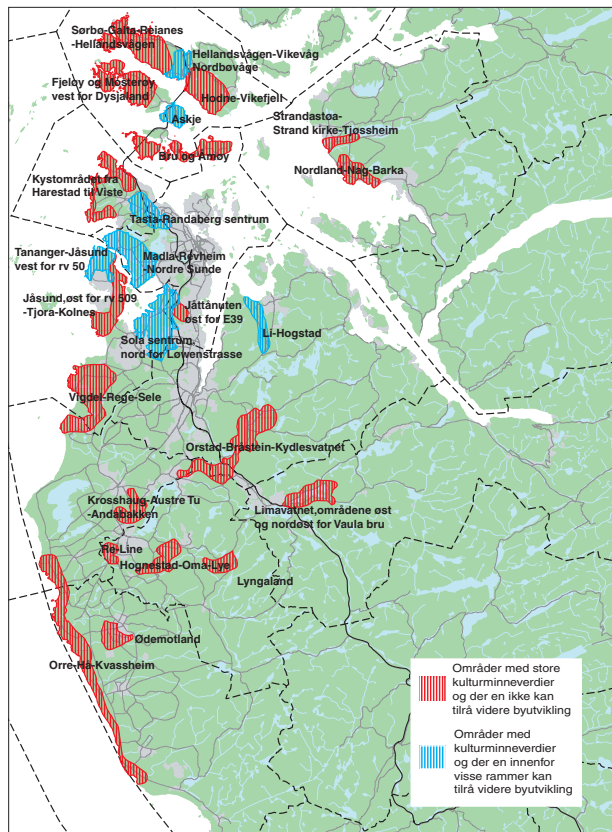
Kjerneområder for landbruk



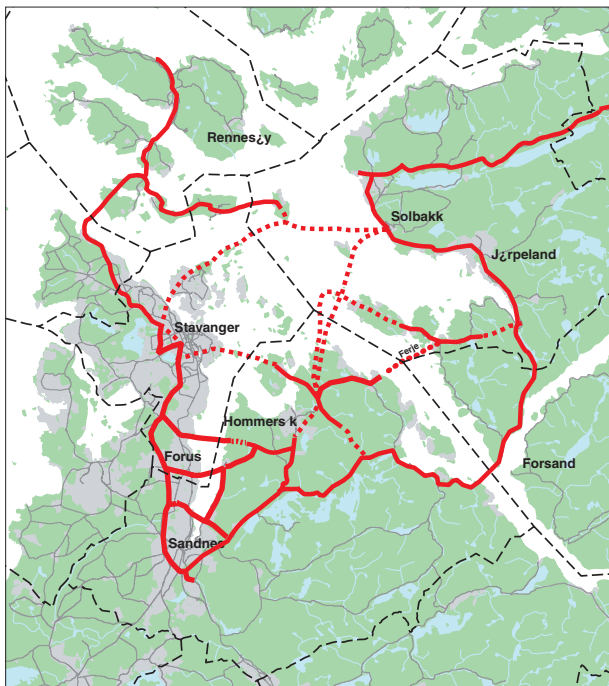
Biologisk mangfold, kulturlandskap og regionale grøntområder



Kulturminner



Alternative fjordkryssinger som er vurdert



Transportbehov og overordnet infrastruktur

Statens vegvesen Rogaland har utarbeidet et fagnotat hvor det er foretatt en grov vurdering av dagens og fremtidens transportbehov. Her påpekes at uansett vil en få en betydelig økning i transportbehovet langs bybåndet mellom Stavanger og

Sandnes – mens en vesentlig vekst i øvrige korridorer i større grad er avhengig av den fremtidige byutviklingen. Gjennomføringen av tiltakene i transportplanens handlingsprogram (1998–2007) er lagt inn som en forutsetning for alle utviklingsretningene. I tillegg vil framtidig byutvikling, uavhengig av byutviklingsmodell, kreve en videreutvikling av stamvegen E39 med utvidelser til 4 felt sørover til Bogafjell og ny hovedveg fra avslutningen av motorvegen til Smiene ("Eiganestunnelen") samt ny bru innerst i Gandsfjorden.

Det er i tillegg foretatt *grove behovsvurderinger* knyttet til større infrastrukturelementer for de ulike byutviklingsmodellene:

• Regional transporteffektiv modell

Modellene forutsetter en konsentrert utbygging langs det etablerte bybåndet og at en plasserer tung utbygging langs kollektivakser. Investering i nye bybanesløyer og nye kollektivgater kan være aktuelle tiltak i denne modellen gitt en høy utnyttelsesgrad på arealbruken. I tillegg pekes på behovet for å ta i bruk restriktive tiltak for biltrafikken dersom en fullt ut skal lykkes med alternativer som ikke legger opp til en omfattende økning i vegkapasiteten.

• Regional bevaring av arealer med landbruks-, natur- og miljøverdier

Flere av variantene forutsetter en tunnel eller bruløsning nord i Gandsfjorden med tilhørende supplerende infrastruktur i tillegg til bru i Lura-området. Det foreligger et underlag som skisserer ulike løsninger mht. til en evt. kryssing av Gandsfjorden med bruer eller tunneler. Som underlag for den mer "spredte varianten" som forutsetter tyngre utbygging på hhv. Rennesøy og i Strand kommune er det utarbeidet et tilsvarende underlag; her gjennomgås ulike muligheter for å gi Strandlandet en bedre tilknytning til Nord-Jæren og hvilke muligheter nye tunneler til Rennesøy og/eller RogFast kan gi for framtidig utbygging i Rennesøy. Det er store variasjoner mht. kostnader. Foruten avstander er variasjonene bl.a. knyttet til valg av bru eller tunneløsninger, hvorvidt utbyggingen forutsetter behov for 2, 3 eller 4-felt og i hvilken grad prosjektene inkluderer tilførselveger og -bruer og kapasitetsutvidelse av vegnettet i Stavanger og dels Sandnes. Vurderte prosjekter for kryssing av Gandsfjorden m/tilstående vegger har anslåtte kostnader fra 750 mill. kr til 2200 mill. kr, mens fastlandsforbindelse mellom Nord-Jæren og Ryfylke har anslåtte prosjektkostnader mellom 1200 mill. kr og 2600 mill. kr. Det henvises til fagrapport fra Statens vegvesen Rogaland der prosjektene er mer detaljert beskrevet.

Også Jernbaneverket Region Sør har bidratt med en rekke faglige innspill. Jernbaneverket har bl.a. påpekt at det i et 20-års perspektiv vil være behov for gjennomgående dobbeltspor fra Stavanger helt til Bryne. Bybanesløyer mellom Stavanger og Sandnes, og bybanesløyen via Orstad kan imidlertid redusere behovet for gjennomgående dobbeltspor. I tillegg har Jernbaneverket i samarbeid med Statens vegvesen gjennomført en grov vurdering av en jernbanetrase (tunnelbane) som alternativ til bybane mellom Sandnes og Stavanger. Det er konkludert med at bybanekonseptet kommer bedre ut både samfunnsøkonomisk og i forhold til å oppnå økte kollektivandeler i bybåndet.

Om Konsekvensanalysen

Konsekvenser knyttet til byutviklingsmodeller

De fire modeller som er konsekvensvurdert bygger på det antatte utbyggingsbehovet omtalt i forutsetningene. I transporteffektive modeller økes tetthet innenfor eksisterende tettstedet fra 13 400 til 20 700. Høyere tetthet i de nye arealer legges inn etter kriterier knyttet til nærhet til kommunesentrene og influensområdene til kollektivtrafikkårer. Felles for alle transporteffektive modeller er arealer langs bybåndet og banen til Sola, samt arealer rundt sentrene. Også her vises det til fagrapport fra Asplan Viak Stavanger.

Sandnesbane-modell: I tillegg til de arealer som er felles for alle modellene, består Sandnesbane-modellen av arealene langs Sandnesbanen, Randbergbuss, Madlabuss og Orstadbuss. Veksten som plasseres i tilknytning til kommunesentre er relativt liten

Modellen kommer i konflikt med landbruksinteresser øst for Sandnes, men har en positiv utvikling mot mindre produktive arealer enda lengre øst. Modellen berører områder med rikt biologisk mangfold (Vatne), viktige restarealer (Øksnavad) og verna vassdrag (Kyllesvatnet). Den berører også 48 kjente automatisk fredete kulturminner og 2 høyt prioriterte verneverdige nyere tids kulturminner, men konfliktnivået kan reduseres ved å justere område vest for Kyllesvatnet.

Sammen med Madlabanen fører denne modellen til mindre økning i det bilbaserte transportbehovet enn andre modeller, og følgelig gir mindre energiforbruk og utslipp.

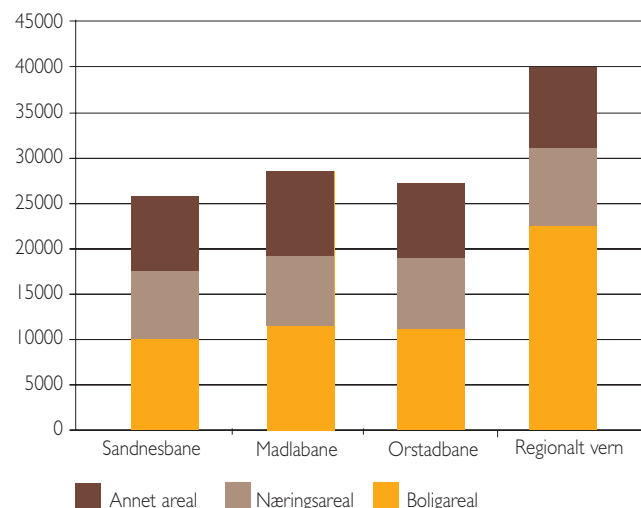
Madlabane-modellen: I tillegg til det som er felles for alle modellene, består Madlabane-modellen av arealene langs Madlabanen, Randbergbuss og Orstadbuss.

Modellen har en særlig negativ utvikling og uheldig avgrensning mot landbruk ved Madla. Modellen berører områder med rikt biologisk mangfold (Vikevåg), og viktige restarealer (Øksnevad). Den berører også 72 hittil kjente automatisk fredete kulturminner og 2 høyt verneverdige nyere tids kulturminner.

Sammen med Sandnesbanen fører denne modellen til mindre økning i det bilbaserte transportbehovet enn andre modeller, og følgelig gir mindre energiforbruk og utslipp.

Orstadbane-modellen: I tillegg til det som er felles for alle, består modellen av arealene langs Orstadbanen, Randbergbuss og Madlabuss. Veksten som plasseres i tilknytning til kommunesentre er i denne modellen relativt store. I forhold til landbruksinteresser vurderes modellen som konfliktfull men med en positiv utvikling mot mindre produktive

Utvalgte modeller for konsekvensanalysen



Kvalitative vurderinger fra sektormyndighetene			
Modell	Landbruk	Miljø	Kultur
Sandnesbane	Størst konflikt i vest; positiv utvikling mot øst; stor konflikt med landbruk; 80% av jordbruk er fulldyrket jord i beste klimasone	Betydelig konflikt; særlig randvirkning på verneområder; restareal; bynære kulturlandskap/ turområder	Totalt sett den minst konfliktfylte 48 kjente automatisk fredete kulturminner (afk) og 2 høyt verneverdige nyere tids kulturminner. Positiv utvikling mot lite konfliktfylte arealer;
Madlabane	Størst konflikt med landbruk; særlig uheldig retning; 85% av jordbruksareal fulldyrket i beste klimasone	Klart størst konflikt; Svært stor konflikt med bynære kulturlandskap / turområder Uheldig randvirkning og viktige restareal	Totalt sett den mest konfliktfylte 72 kjente afk og 2 verneverdige nyere tids kulturminner.
Orstadbane	Stor konflikt; positiv retning; 85% av jordbruk fulldyrket i beste klimasone	Betydelig konflikt Uheldig randvirkning på verneområder; viktige restareal; konflikt med bynære kulturlandskap mv.	Stor konflikt. 67 kjente afk og 2 verneverdige nyere tids kulturminner
Vern	Stort arealforbruk gir uheldige konsekvenser; positiv retning; 75% jordbruksareal fulldyrket jord av varierende kvalitet	Minst konflikt; uheldig randvirkning på verneområder; områder med biologisk mangfold; by- og tettstedsnære inngrepsfrie kyststrekninger	Stor grad av konflikt. 70 kjente afk og 3 verneverdige nyere tids minner. Konfliktområden i Hommersåk og Sandnes øst kan reduseres vesentlig ved mindre justeringer.

arealer mot øst for Orstad. Modellen berører viktige rest-arealer (Øksnavad), områder med rikt biologisk mangfold (Vikevåg), og bynære kulturlandskap (Bogafjell). Modellen berører 67 hittil kjente automatisk fredete kulturminner og 2 verneverdige nyere tids kulturminner. Blant transporteffektive modeller gir Orstad den største økning i transportarbeidet, og dermed størst energiforbruk og utslipp.

Regionalt vern: Veksten som etter kommunemodellen skulle vært i Randaberg, Stavanger og Sola plasseres i Rennesøy, Strand og Hommersåk. Sandnes øker sin befolkning med nær 130% og får en vekst i tettstedsarealene på ca 25 km² med over halvparten i Hommersåkområdet.

Vekst som etter kommunemodellen skulle vært i Hå, Time og Klepp plasseres i Kvernaland/Njåfjell-området samt i Sandnes øst i den grad det ikke finnes arealer uten vesentlig konflikt i Hå, Time og Klepp. Gjesdal får "egen" vekst på ca.1,5 km² og nær doubler sitt folketall.

Stort arealforbruk i modellen medfører visse konflikter med landbruksinteresser til tross for verneformål. Modellen berører områder med rikt biologisk mangfold (Vikevåg, Veda-fjell). Modellen berører også 70 hittil kjente automatisk fredete kulturminner og 3 verneverdige nyere tids kulturminner, men konfliktnivået kan reduseres ved justering av arealene i Hommersåk og Sandnes øst.

Modellen gir størst økning i det bilbaserte transportarbeid og størst energiforbruk og utslipp.

Transportarbeid - infrastruktur

Fullstendige transportmodellberegninger ved hjelp av EDB-modellen TRIPS er foretatt for de opprinnelige modellene med en gjennomsnittlig tetthet på 2 bol/daa. Deretter ble det foretatt en følsomhetsanalyse med en sterkere fortetting slik den er beskrevet innledningsvis. Det totale transportarbeidet ble ved fortetting redusert med 6-7%, noe som tyder på at kollektivtransportens markedsandel kan opprettholdes med et godt kollektivtilbud.

Sammenstilling av modeller

For hver av modellene som er valgt er det laget et skjema med en oversikt over konsekvensene. Til slutt er det utarbeidet en oppsummerende sammenstilling av alle modeller for sammenlikning mellom dem.

Det er i fagrapporten omtalt at forventet vekst neste 40 år har mange konsekvenser for samfunnet, blant annet økonomiske, kulturelle og sosiale. Utredningsarbeidet har konsentrert seg om å danne grunnlag for vurdering om noen utbyggingsmønstre og -strategier er bedre enn andre mht. noen prioriterte målsettinger.



Fra Jæren. Foto: Odd Inge Worsøe

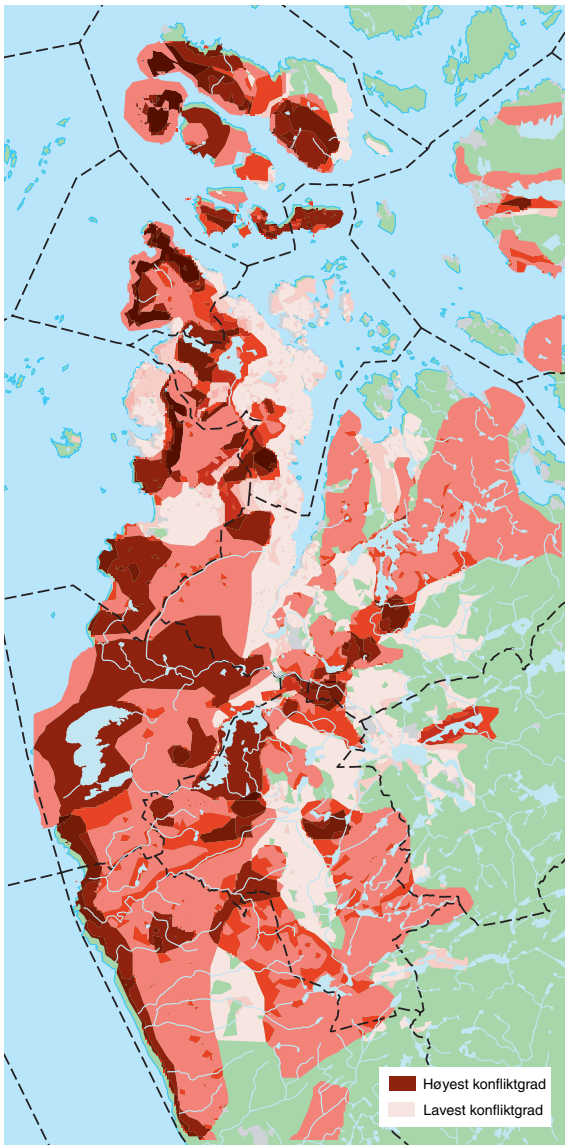
Modeller som "Sandnesbane" og "Orstadbane" peker seg ut som de gunstigste utbyggingsmønstre alle konsekvenser sett under ett.

Det er ikke lagt opp til sammenlikning av modeller i forhold til: berørte arealer med mineraler og masseforekomster, berørte sammenhengende regional grønnstruktur og berørte fritidsbygninger. Disse tema gir indikasjon om forhold som det må tas hensyn til i forbindelse med en evt videre planlegging av konkrete utbyggingstiltak.

Konsekvenser	Sandnes	Madla	Orstad	Vern
Totalt arealforbruk	26 km ²	28 km ²	28 km ²	40 km ²
Landbruksinteresser	**	*	**	***
Kvalitativt				
1. prioritet	9 km ²	12 km ²	13 km ²	0
2. prioritet	14 km ²	13 km ²	11 km ²	20 km ²
Biologisk mangfold	**	*	**	***
mm kvalitativt				
1. prioritet	5 km ²	7 km ²	6 km ²	0
2. prioritet	2 km ²	2 km ²	3 km ²	5,5 km ²
Kulturminner	***	*	**	**
kvalitativt				
1. prioritet	0,5 km ²	1 km ²	1 km ²	0
2. prioritet	5,5 km ²	10 km ²	6 km ²	6 km ²
< 1000m fra eksist.	5,5 km ²	8 km ²	9 km ²	2 km ²
tettsted				
Transportvolum	***	***	***	**
Energi og utslipp	***	***	***	**
Belastning på eksist	**	**	**	***
vegnett				
Infrastrukturkostnad	1170 mill kr	1420 mill kr	930 mill kr	1350-2350 mill kr

En gradering av konsekvensene knyttet til de ulike modellene er gitt på følgende måte: Tre stjerner : *** - "best". To stjerner: ** - "middels". En stjerne: * - "dårligst". Det er de ulike fagetatene som står for vurderingene av det enkelte tema. Det er ikke gjort noen vektning av betydningen som de ulike temaene har i forhold til hverandre; dette er en politisk oppgave. I samletabellen er det også vist hvilke konsekvenser de ulike modellene har på kostnadssiden knyttet til større samferdselsinvesteringer.

Sum av prioriterte verneinteresser



Andre byutviklingsmodeller

Tidligere i prosessen ble en vernevariant som baserte seg på spredt utbygging flere steder med vesentlig utbygging i Rennesøy og Strand valgt bort både fordi store verneverdier på Rennesøy ville bli berørt, og fordi transportsystemene til disse stedene ikke har kapasitet til vesentlig økning (ved Rennesøy opp til 1000 boliger, mens fergetrafikken til Strand er i dag 2,3% over den anbefalte grensen for riksvegferjene). Kommunenes nåværende størrelse og hva de kunne "tåle" av vekst ser ikke ut til å stå i forhold til kostnadene til omfattende infrastrukturutbygging. Strand kommune er i de valgte modellene likevel tillagt en utbygging som bidrar noe til avlastning på presset på Nord-Jæren.

En modell som baserte seg på en tung utbygging nord for Stavanger langs en bane til Randaberg sentrum, falt fra underveis hovedsakelig på grunn av store konflikter med landbruk, men også andre verneverdier.

Konsekvensene knyttet til enkeltområder

I det følgende er knyttet kommentarer til ulike elementer som har vært utslagsgivende for konstruksjon av planforslaget. Selve konsekvensanalysen er knyttet til de beskrevne modellene og ikke til endelige planforslag og elementer i denne.

Båndby: Stavanger – Ganddal

Trafikkberegningene viser at den kollektivinfrastruktur som i utgangspunktet er lagt hit fører til betydelig økning av kollektivtrafikken på denne strekningen i alle modeller. Derfor er det viktig med en arealbruk som støtter denne prosessen. Det forutsettes en tetthet som knyttes til avstandskriteriene beskrevet i fagrapporten og som er nedfelt i retningslinjene til planen (jfr. Retningslinjer for planlegging; kap 4.2).

Mer enn halvparten av disse områdene er, imidlertid, i konflikt med landbruk – 1. prioritet. Spesielt konflikthelt er Jåttå og øst i Sandnes (Sorbø Hove / Austrått).

Solabane

Forusområdet og flyplassen er sterke regionale målpunkter. Trafikkmessig ligger arealene gunstig i forhold til båndby-aksen, og i forhold til Stavanger og Sandnes sentrum. En sterkere satsing på bedre utnyttelse av arealene, samt tilrettelegging for bedre kollektivtrafikk har gitt positive resultater i alle modeller. Det forutsettes en tetthet som knyttes til avstands-kriteriene beskrevet i utredningen.

Arealene er i konflikt med miljø, først og fremst områder med biologisk mangfold. Det er også betydelige konflikter med landbruket og retningslinjene for flystøy kan også begrense utbyggingspotensialet.

Gang- og sykkelby og -sentra

En generell faglig vurdering basert på reisevaneundersøkelsen, samt trafikkberegningene tilsier at en sterkere utnyttelse av arealer i tilknytning til kommunesentra fører til økt gang- og sykkeltrafikk. Det forutsettes en tetthet som knyttes til avstandskriteriene beskrevet i fagrapporten og nedfelt i retningslinjene (jfr Retningslinjer for planlegging kap 4.2).

Utbyggingen rundt de fleste sentrene berører i stor grad landbruksarealer av 1. prioritet.

Aksene ut fra sentrene i Stavanger og Sandnes er vurdert både med bussdekking og med bane. For flere av strekningene vil konfliktypene være de samme både for bane og buss, selv om størrelsen på konflikten vil variere med størrelsen på arealene i buss og banealternativene. Her gjengis hovedtrekkene i modellene som er konsekvensvurdert. I tillegg har en kommentert de strekningene som ikke inngår i modellene som banestrekninger. (Randaberg og Dale-Gramstad). Kartet viser hvordan konflikten samlet nærmest dekker alle områder på Jæren, med unntak av noen områder i østre del av regionen.

Madla-bane

Totalt sett den mest konfliktfylte strekning i forhold til landbruks-, miljø- og kulturvurderinger. Det har en gunstig plassering i forhold til eksisterende tettstedsstruktur. Baneutbyggingen vurderes som dyreste blant de vurderte banestrekningene. Konfliktnivået med bynære kulturlandskap/turområder Hålandsvannet, Stokkavannet og Madla vurderes som svært stort.

Orstad-bane

Beliggenheten ved eksisterende jernbanetrase, og som alternativ til deler av fremtidig dobbeltspor mellom Sandnes og Bryne gjør at baneutbyggingen langs denne strekningen vurderes som billigst. Dessuten ligger strekningen tett inntil eksisterende tettsted.

Konfliktnivået med landbruk-, miljø- og kulturverdier er høyt.

Sandnes-bane

Totalt sett det minst konfliktfylte alternativ i forhold til landbruks-, miljø- og kulturverdier. Forholdet til eksisterende tettsted er mindre gunstig, mens baneutbyggingskostnadene vurderes som relativt høye.

Sandnesbane har størst areal både absolutt og i forhold til arealer som er uten konflikt med 1. prioritets verneinteresser.

Hommersåk-området

Området er valgt ut fordi det er relativt lave konflikter med kjente verdifulle naturressurser og miljø, og derfor det beste området i så måte.

Det er det mest konfliktfylte alternativ i forhold til by- og trafikkmønster og senterstruktur. En evt utbygging ved Hommersåk berører ca 500 eksisterende fritidsbygninger.

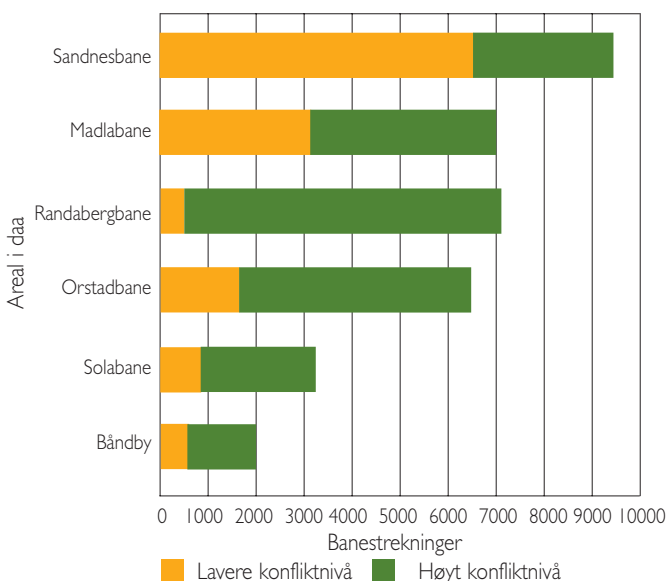
Randaberg-buss

Mesteparten av denne strekningen ligger innenfor eksisterende tettstedsareal. De nye arealene berører til en viss grad verdifulle landbruksarealer ved Grødem.

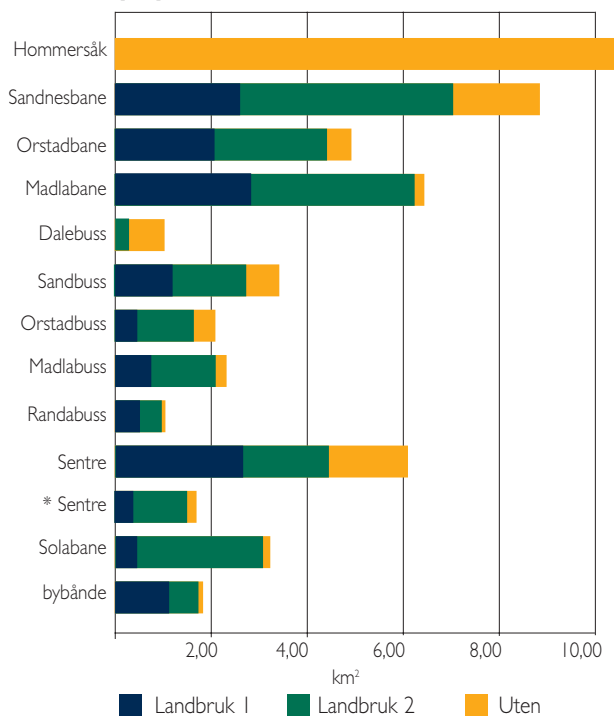
Dale-buss

Denne busstrekningen er lite i konflikt med verdifulle naturressurser og miljø. Begrensningene for utbyggingen ligger i litt vanskelige topografiske forhold og lav kapasitet på vegnettet.

Nytt tettstedsareal og konfliktnivå i banestrekninger



Konflikt med landbruksarealer, pr planelement



* Stavanger, Sandnes, Sola.

Målstruktur



Fra Porsholen skole. Foto: Odd Inge Worsøe

Visjon

Jæren har en miljøvennlig og velutnyttet storby og mindre tettsteder med et effektivt system for transport og kollektivtrafikk, omkranset av et livskraftig landbruk og kort avstand til høyverdige natur- og friluftsområder. Distriktet har samtidig forsterket sin posisjon som et av landets fremste områder for kunnskap, næringsutvikling og verdiskapning.

Hovedmål:

Arealene skal planlegges og utnyttes med sikte på regionale helhetsløsninger, forankret i prinsippet om en bærekraftig utvikling. Samtidig skal verdiskapningen i regionen styrkes og næringslivet sikres trygge og gode utviklingsmuligheter.

Dette innebærer at naturressursene må forvaltes på en miljøvennlig måte og at natur- og kulturverdier vernes. Arealplanleggingen skal brukes aktivt for å løse interessekonflikter, redusere transportbehov, begrense areal- og energiforbruk samt redusere miljøbelastninger for å sikre gode levekår for regionens befolkning.

Delmål:

- Godt leve- og oppvekstmiljø
- Vern av ikke fornybare arealressurser
- Samordnet areal- og transportplanlegging
- Effektiv arealbruk
- Styrke byens og tettstedenes sentra

Innledning:

Fylkesdelplanens formål er å integrere hensynet til bærekraftig utvikling i en planprosess der arealdisponering, transportbehov, verne- og miljøhensyn sees i sammenheng og i langsiktig perspektiv for hele regionen.

Byen som økonomisk dynamo

Byområdet på Nord-Jæren er en viktig bidragsyter til den økonomiske utviklingen både i fylkes- og landssammenheng, og har et stort potensiale til å skape ny sysselsetting og sikre innbyggerne en høy livskvalitet. En aktiv bypolitikk må gi forutsigbare rammevilkår for næringsliv og boligbygging. Det må legges til rette for en utvikling av byområdet på Nord-Jæren som ett av landets mest dynamiske og produktive områder. Fylkesdelplanen må sikre mulighetene for å drive en aktiv bypolitikk og gi næringslivet utviklingsmuligheter som styrker konkurranseevnen.

Godt leve- og oppvekstmiljø

Fylkesdelplanens oppgave er bl.a. å samordne utviklingen av det fysiske miljøet i kommunene gjennom rammer og retningslinjer for å oppnå gode levekår, helse og trivsel i eksisterende og nye byer og tettsteder. Et godt utbyggingsmønster skal gi rom for aktive og levende nærmiljøer, fremme økonomisk effektivitet, gi gode muligheter for friluftsliv og rekreasjon, bidra til å minske presset på naturen, gi minst mulig støy og luftforurensning og legge til rette for kollektive transportløsninger. Planen skal medvirke til en by- og tettstedsutvikling som sikrer natur- og landskapsverdier og som gjør at flest mulig kan oppleve natur og drive friluftsliv i tilknytning til nærmiljøet uten å måtte forflytte seg med bil. Trygg tilgjengelighet til parker og nære friområder, elver og vann skal sikres.

Vern av arealer

Som en viktig del av en helhetlig miljø- og ressursforvaltning skal fylkesdelplanen medvirke til vern og forvaltning av ikke-fornybare arealressurser. Jæren er et område med stor andel av høyverdig jordbruksareal til matproduksjon. Disse jordressursene har dannet grunnlaget for utstrakt bosetting gjennom tusenvis av år. Norges bosetting- og landbrukshistorie fra steinalderens fangst- og jegersamfunn til middelalderens jordbrukssamfunn er derfor representert i regionen, og gir en svært høy tetthet av automatisk fredede kulturminner. Regionen har også mange kulturminner fra nyere tid som er særegne i nasjonal sammenheng. En kan også registrere stor andel verdifulle områder mht. biologisk mangfold, landskap og grøntdrag i regionen.

Hensynet til jordvern skal tillegges stor vekt ved valg av langsiktige utbyggingsmønstre, slik at utbyggingsretning styres

mot de mindre verdifulle arealene. Samtidig må ny utbygging kunne betjenes effektivt med kollektive transportsystem. Det skal legges særlig vekt på fortetting innenfor eksisterende byggesoner og gjenbruk av arealer. I områder som fortettes skal det planlegges en konsentrert utbygging hvor en tar spesielt hensyn til bevaring av eksisterende kulturmiljø og vern av karakteristiske grøntstrukturer. Det skal også legges vekt på gode estetiske løsninger i bygningsmiljøet, der nytt og eksisterende bygningsmiljø fremstår i en harmonisk helhet.

Virkningen for de langsiktige mål i landbruket og hensynet til å ta vare på natur- og kulturmiljøet står sentralt i arealpolitikken. Særlig i det tettstedsnære kulturlandskapet skal det legges vekt på å sikre variasjonsrikdommen og det kulturhistoriske og økologiske perspektivet. Det er gitt klare retningslinjer for avveining mellom ulike interesser når by- og tettstedsutvikling truer jordbruksareal og andre biologiske ressurser. Det må legges opp til en arealbruk og et utbyggingsmønster som minimaliserer bruken av de verdifulle arealene, i samsvar med de nasjonale mål for vern av slike arealer.

Samordnet areal- og transportplanlegging

Det vil i fremtiden bli spesielt viktig å redusere behovet for motorisert transport og å utføre transporten så miljøvennlig som mulig. Tre faktorer har betydning for transportbehov og reisemiddelfordeling i byer og tettsteder:

- Tetthet
- Innbyrdes lokalisering av funksjoner
- Tettstedets utstrekning og geometriske form

Nasjonale mål og prinsipper innebærer at det må bygges tettere for å redusere areal- og energiforbruket i byer og tettsteder bl.a. til transport. Det er imidlertid ikke enighet om hvilken grad av tetthet som gir de beste resultatene. Tetthet må også sees i forhold til bystørrelse og geografisk nivå. Det er også samstemmighet om at byens funksjoner bør lokaliseres innbyrdes slik at avstandene blir korte. Viktige tiltak for å oppnå dette er å gjøre bydelene mest mulig selvforsynte med boligrettet service og ikke minst riktig lokalisering av arbeidsplasser.

Effektiv arealbruk

Det allerede etablerte utbyggingsmønsteret legger sterke føringer på arealplanleggingen og gjør målet om en bærekraftig utvikling til en stor utfordring. Arealøkonomisering har vært praktisert på en svært varierende måte, og for ulike deler av tettstedet er det nødvendig med en omfattende snuoperasjon. Eksisterende bebyggelse representerer et forholdsvis stort potensiale for fortetting ved opprydding, gjenbruk og revitalisering som muliggjør en bedre arealøkonomisering. Lokalisering av ny bebyggelse i tilknytning til eksisterende tettsted vil også kunne bidra til en styrking av eksisterende bo- og næringsmiljøer og innebære en bedre utnyttelse av nedlagte investeringer i infrastruktur og service.

Beslutninger om utbyggingsmønster må baseres på brede vurderinger av konsekvenser, med særlig vekt på samfunnsøkonomiske kostnader. Å legge til rette for en vesentlig høyere kollektivandel og begrensnings av biltrafikk kan eksempelvis bety løsninger som innebærer nedbygging av jordbruksarealer.

Omvendt kan et ensidig vern av jordbruksarealer medføre økte transportkostnader for husholdninger og næringsliv og mer-kostnader til infrastruktur for det offentlige. I slike avveininger må det legges vekt på behovet for utvikling av funksjonelle og levedyktige byer og tettsteder.

Senterstruktur

Sterkere regional samordning og styring av etableringen av større funksjoner er etterhvert en allment akseptert strategi for å oppnå en mer bærekraftig by- og tettstedsutvikling i samsvar med de nasjonale mål.

En lokaliseringsspolitikk som legger til rette for tjenesteyting og annen publikumsrettet virksomhet i sentrale deler av byer og tettsteder, vil kunne motvirke utflytende byer og økt transport- og energibehov. Økt virksomhet i slike sentre vil stimulere til miljøvennlig transport innenfor rimelig avstand. Et godt utviklet kollektivtilbud og en restriktiv parkeringspolitikk er avgjørende faktorer for å kunne redusere privatbilbruken til sentrene.

I praksis ønskes etablert en hierarkisk senterstruktur for hele regionen som sikrer tettstedet høy funksjonalitet ved at (nye) funksjoner lokaliseres i sentrene i forhold til det omland de skal betjene.

Det er også intensjonen at fylkesdelplanen skal erstatte "Rikspolitisk bestemmelse for midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor byer og tettsteder" vedtatt 8. januar 1999.

Introduksjon til plankartet (Midtsidene)

Plankartet består av forslag til:

1. Regional grøntstruktur
2. Klare grenser mellom utbyggingsområder og grønne områder (Plankartet viser at grensene ift. Randaberg, Madla, Orstad og Bryne vil være avhengig av valg utbyggingsakser og- retning),
3. Nye utbyggingsområder som inngår i basis; dette er områder som er anbefalt utbygget uavhengig øvrige utbyggingsakser- og retninger
4. Nye utbyggingsområder basert på kollektivbaserte utbyggingsakser (bussakser) hvor det inviteres til å ta stilling til et antall mer begrensede utbyggingsområder for å spre utbyggingen geografisk og utnytte eksisterende infrastruktur.
5. Langsiktige utviklingsretninger (LU 1-4) hvor det inviteres til å ta standpunkt til valg av langsiktig hovedutviklingsretning.
6. Hvite områder som verken er av de områder som er vurdert bygget ut eller av de områder som omfattes av klare grenser mot utbyggingsområdene.
7. Veg- og baneinvesteringer som er en forutsetning for alle og / eller noen av forslagene som er vist på kartet



Fra Gauselskogen. Foto: Odd Inge Worsøe

Vern og miljøvennlig byutvikling

Vern av arealer av nasjonal interesse

Et utgangspunkt for vurdering av ulike bymønstre for den langsiktige byutviklingen på Jæren har vært behovet for å verne arealer av nasjonal interesse knyttet til landbruk, biologisk mangfold og kulturverdier. Registrering av disse verdiene har ligget til grunn når det er vurdert alternative bymønstre. To sentrale elementer i planarbeidet blir derfor å fastlegge en sammenhengende regional grøntstruktur og faste, langsiktige grenser for landbruket. Analysene viser imidlertid klart at det er vanskelig å finne alternative bymønstre som ivaretar alle verneønsker og som samtidig er i tråd med andre nasjonale føringer for byutvikling. Den viktigste strategien for å spare arealer med verneinteresse har vist seg å være høy arealutnyttelse.

Miljøvennlig byutviklingsmønster

Dersom byutviklingen skal ivareta overordnede mål for energiforbruk og internasjonale avtaler om utslipp, må bymønsteret legges opp til større bruk av transportformer som er mindre ressurskrevende enn bilen. Rikspolitiske retningslinjer for samordning av transport og areal må gjelde så vel arealmønster som forpliktende satsing på utbygging og drift av et effektivt kollektivtransportnett. Bymønsteret legges opp for å kunne betjenes med skinnegående hurtig og høyfrekvent kollektivtransport.

Det er en relativt klar sammenheng mellom tetthet og energiforbruk: jo høyere tetthet jo mindre energiforbruk både til transport og det stasjonære forbruk (oppvarming). Siden det også er en klar sammenheng mellom effektiv kollektivtransport og kundegrunnlag, er det vesentlig å bygge tett i nye områder og å fortette langs kollektivtransportårer, spesielt i knutepunkt.

Med bakgrunn i de analyser som er utført på ulike bymønstre med varianter kan en trekke følgende konklusjoner:

- Arealforbruk per person er avgjørende for det samlede transportvolum i regionen. Følsomhetsanalysene som er foretatt vedrørende tetthet viser at transportvolumet senkes med 6-7% for regionen samlet dersom en følger de kriterier for tetthet som er foreslått framfor en gjennomsnittlig tetthet på 2 boliger per daa.
- Formen på bymønsteret er viktig for det totale transportvolumet og avgjørende for kollektivandelen, men påvirker i seg selv overgang fra bil til buss eller bane lite. Derimot er det en forutsetning for at en skal lykkes med kollektivtransportsatsing. I forhold til en trendutvikling innenfor den enkelte kommune viser bymønstre bygget opp omkring lineære kollektivårer og høy tetthet at en kan dempe en forventet transportvekst fra ca 65% ved trendutbygging til i størrelsesorden 25-40%. Transportmodellberegningene viser at en ved en bevisst utvikling rundt sentra og knutepunkter kan få en vesentlig andel av de korte turene som gang- og sykkelture. Med unntak av

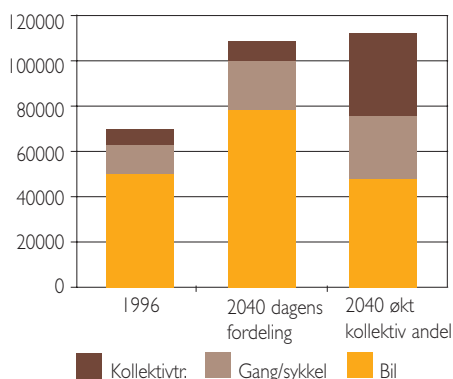


Grasholmen, 7,5 boliger/daa. Foto: Odd Inge Worsøe

korridoren Stavanger-Sandnes viser beregningene ingen stor økning i kollektivandelen. Økningen i gang- og sykkeltrafikk og dels kollektivtrafikk bidrar imidlertid til en vesentlig reduksjon av den forventede veksten i transportvolumet. Bymønstre som bygger på bevisst videreutvikling av den eksisterende by, framfor etablering av nye fjernere utbyggingsområder/satellitter i utkanten av regionen er å foretrekke.

- Bevisst lokalisering av funksjoner er vesentlig for å lykkes med reduksjon av det totale transportvolumet og overføring til kollektivtrafikk. Lokalisering av nærservice-funksjoner i boligområder, annen service og spesialiserte arbeidsplasser i sentra og kollektive knutepunkt vil føre til høyere kollektivandeler.
- Transportmodellberegningene viser at dersom en ikke ønsker vesentlig økning av dagens biltransport vil en måtte ha en 6-7 dobling av kollektivturene, noe som anses som urealistisk. En satsing i denne retning vil kreve mange typer tiltak, (vegprising, restriksjon i en regional samordnet parkeringspolitikk, takster på kollektivtrafikken osv.). Bymønstre, tetthet og lokaliseringstyring er nødvendige, men ikke tilstrekkelige virkemidler.

Reiser på Jæren



En vesentlig del (ca 80%) av antall turer er korte. Med fornuftig utvikling av dagens sentre på Jæren innenfor gang/sykkelaavstander vil en kunne tilrettelegge for ikke motorisert transport for mange av disse turene. Senterstrukturen bør derfor beholdes og videreutvikles. Etter hvert bør alle eksisterende sentra få god kollektivtransporttilgjengelighet og eventuelle nye bør bare lokaliseres til de viktigste kollektivtransportårene.

I år 2040 vil eksisterende utbygde områder fremdeles representere mesteparten av tettstedsarealene. De er derfor også den viktigste ressurs for byutvikling. Bedre utnyttelse av disse vil være en krevende oppgave som medfører behov for nye virkemidler.

For Jæren vil en videreutvikling av båndbyen med selvstendige sentra sørover Jæren i kollektivknutepunktene og utbygging langs nye lineære hovedakser med kollektivruter ut fra sentrene i Stavanger og Sandnes gi det beste og meste

robuste bymønstre. Det forutsettes fortetting innenfor eksisterende tettstedsareal der dette bygger opp om disse hovedaksene, og høy tetthet i nye områder som ligger innenfor hovedmønsteret.

En god del av de nye aktuelle arealene er i konflikt med verdifulle landbruks- miljø- og naturressurser. Det betyr at det ikke finnes et planalternativ som er konfliktfritt. På kart som viser sum av prioriterte verneinteresser framgår det at regionen på sikt må rette sin utbygging østover (jfr. kart s.20) Men det finnes arealer i nær tilknytning til eksisterende tettstedsarealer som bør utbygges og som kan gi tilstrekkelig fleksibilitet før en kommer i gang med tyngre dreininger av byveksten østover. Det er imidlertid viktig snarest å ta stilling til framtidige hovedretninger for byutviklingen østover.

Aktuelle alternativ er:

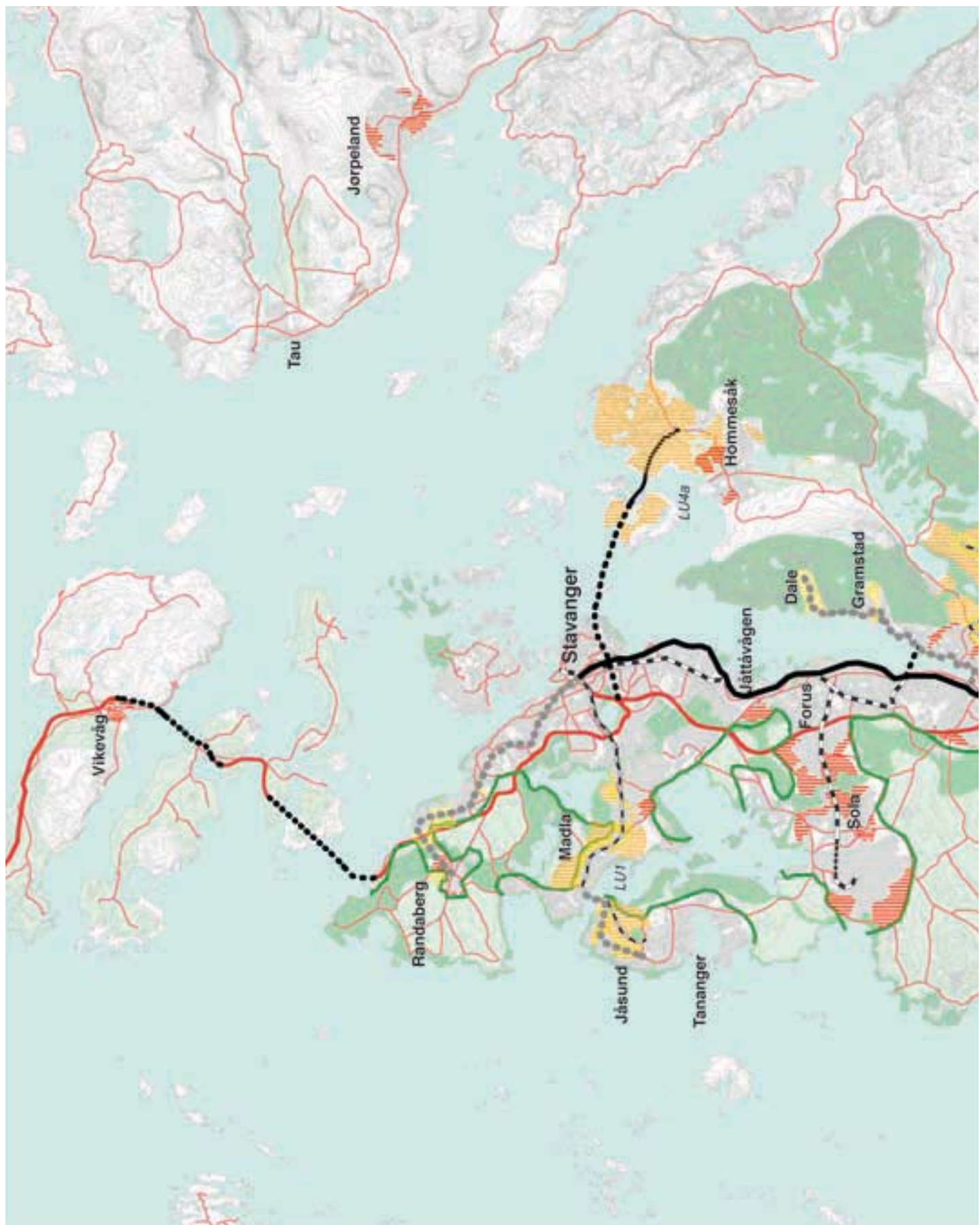
- Mot Hommersåk, som har betydelige arealer uten vesentlig konflikt med landbruk eller miljøvern, men er et stort hytteområde. Når disse områdene er brukt opp er det liten mulighet for videre ekspansjon uten å støte på vesentlige verneverdier.
- Rett øst for Sandnes finnes betydelige arealer som vil framstå som byutviklingsarealer basert på den eksisterende tettstedsbebyggelsen. Også her vil en støte på nye barrierer av verneinteresser, men det er relativt kort vei til svært store arealer med lavere konflikt videre østover.
- Øst og sydøst for Kvernaland og innover mot Njåfjell/Ålgård er det vesentlige arealer uten første prioritet verneverdi.

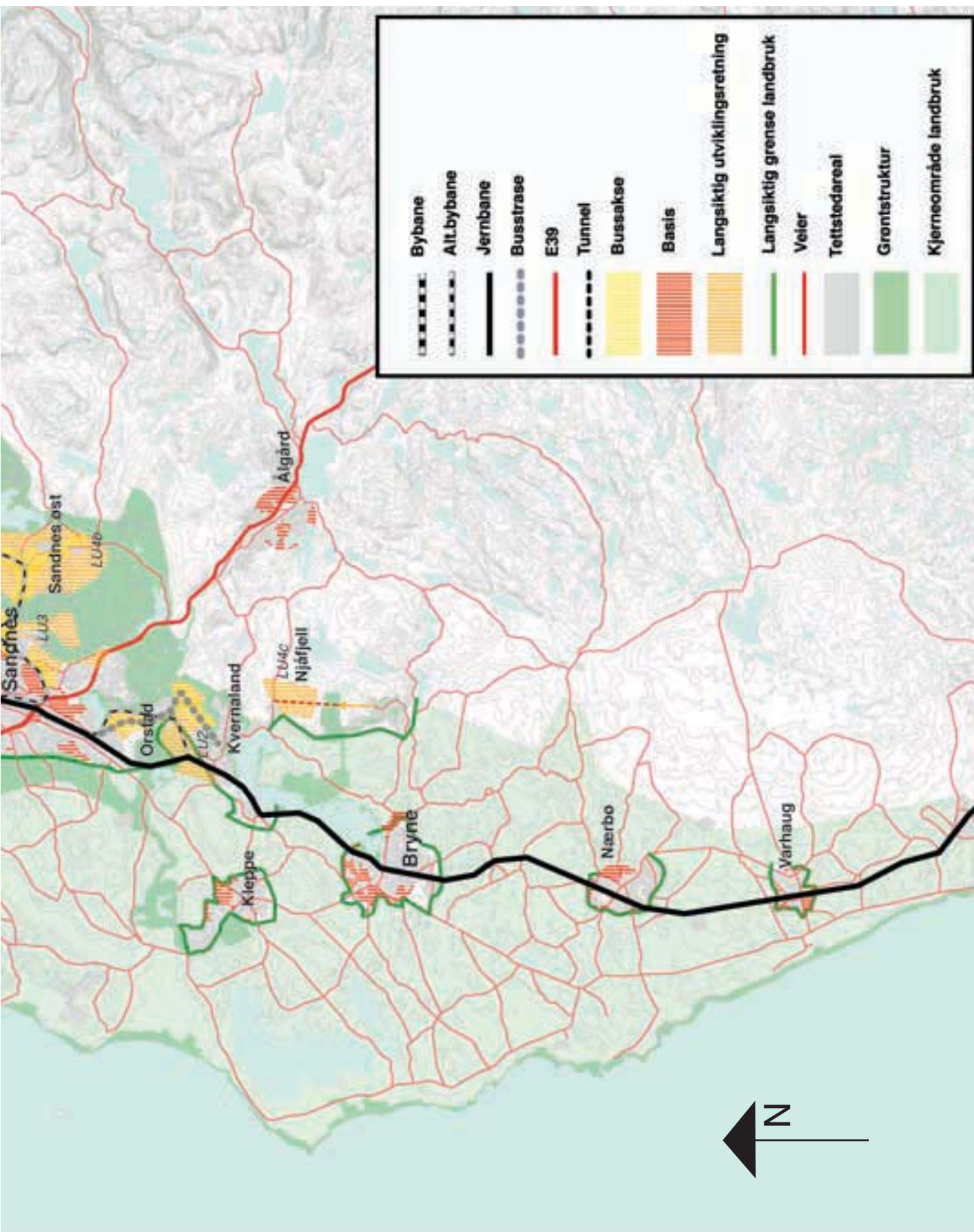
Med en utnyttelse som er omtrent som vi har i dagens tettstedsarealer, vil de to førstnevnte hver kunne gi rom for i størrelsesorden 25-30000 nye innbyggere.



På tur langs Lifjellet. Foto: Odd Inge Worsøe

Plankart höringsutkast





Gangbyen, sykkelbyen og kollektivbyen

Høy tetthet er den viktigste strategien både for å begrense transportomfanget og for arealvernet. Sammenhengen mellom arealbruksutvikling og transportsystem er kompleks, og det er erkjent et økende behov for samordning av den fysiske planleggingen for arealbruk og transportsystem.

På hele 1990-tallet har arealforbruket pr. person økt, med en mindre demping de aller siste årene. Høy arealeffektivitet og redusert arealforbruk per person vil derfor være det viktigste bidrag til vern av ikke fornybare ressurser. I Jær-regionen vil høy tetthet være det viktigste bidrag til jordvern. Høy tetthet er også forenklet sagt en forutsetning for godt kollektivtransporttilbud.

Innholdet i de rikspolitiske retningslinjene spenner fra relativt klare anvisninger til mer generelle mål, og det er rom for fortolkningsmuligheter i konkrete situasjoner. Hovedmålsettingen er imidlertid samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse og bærekraftig utvikling. Nøkkelen ligger i å ta fatt i noe av det som styrer transportbehovet og hvordan dette behovet kan tilfredsstilles på en for samfunnet mer optimal måte. En forenklet tolkning av retningslinjene er at man skal planlegge for en transport- og arealbruk som legger opp til:

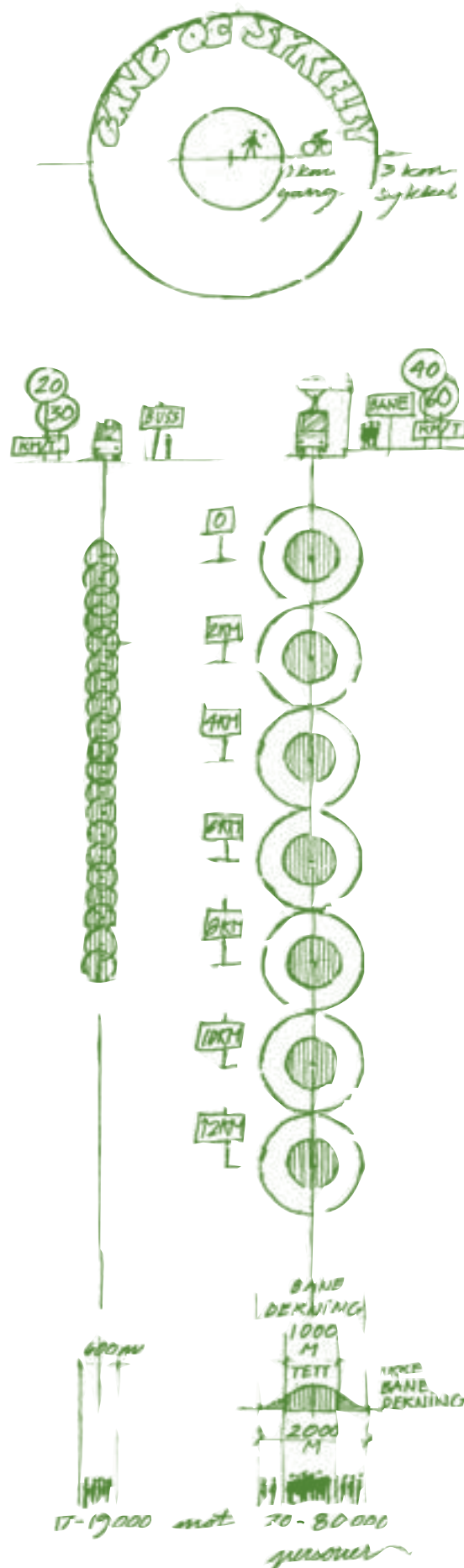
- Reduksjon av transportomfanget
- Økt overgang til mindre ressurskrevende transportformer, dvs. gang, sykkel og kollektivtransport
- Redusert arealforbruk og inngrep i natur og produktive arealer

Det er bred faglig enighet om at et bymønster som bygger videre på eksisterende bystruktur er å foretrekke, det vil si en utvidelse av tettstedsstrukturen der den i dag finnes. Dersom en kan tilrettelegge veksten i utbyggingsaksjer som kan betjenes med kollektivtrafikk er dette den mest ressursvennlige ekspansjonen.

Planforslaget baseres på kunnskapen fra siste reisevaneundersøkelse, som viser at de korte turene dominerer og at det er større andel reiser innenfor egen kommune i de kommuner som ligger fjernest fra Stavanger. Planforslaget tilrettelegger for at kommunesentrene kan vokse innenfor gangavstander. En konkurransedyktig kollektivtransport må baseres på rask framføringshastighet, og har både begrensinger i rekkevidde på

Gang-, sykkel- og kollektivby: tetthetskriterier

- 6 bol/daa innen 500 meter fra baneholdeplass
- 3,5 bol/daa innefor bussens influensområde (300 m fra hver side av traseen)
- 3,0 bol/daa innenfor sykkelavstand til hovedsentra
- 3,0 bol/daa innenfor gangavstand til øvrige kommunesentra



Teoretisk antall personer innenfor avstand til bane

Boligareal- andel av totalt tett stedsareal	*2 boliger/daa			Fortetting 6 og 2,5 boliger/daa*		
	2,0 pers/b	2,3 pers/b	2,6 pers/b	2,0 pers/b	2,3 pers/b	2,6 pers/b
50 %	44000	50600	57200	74250	85388	96525
60 %	52800	60720	68640	89100	102465	115830
70 %	61600	70840	80080	103950	119542	135135

* se tetthetskriterier på s.28

grunn av konkurranseflaten mot bil på reisetid, og et begrenset influensområde (gangavstander til holdeplasser). Innenfor dette området vil det være ønskelig å få så stor tetthet at kollektivtransportens kundegrunnlag er så stort at behovet for offentlig tilskudd begrenses. En slik kollektivtransport er sentrumsrettet mot Stavanger og Sandnes hvor også overganger lettes. Utbyggingsarealer er plukket ut for å kunne betjenes med kollektivtransport.

Sentralitet (avstand til hovedsentrene Stavanger og Sandnes) er en vesentlig faktor ved oppbygging av planen. Området Stavanger – Sandnes – Sola har i dag den vesentligste delen av regionens befolkning og infrastruktur. I dette området bør også mest mulig av den framtidige utbyggingen skje, ved fortetting og noe utvidelse. Et høyverdig kollektivtilbud med bane vil i første omgang kunne betjene strekningen Stavanger – Sandnes, samt strekningen Stavanger- Sola via Forus.

Med bakgrunn i de teoretiske modellene, som til dels er bygget på rendyrking av divergerende verdier (vern og transporteffektivitet) og konsekvensanalysen av disse er det konstruert planalternativ.



Planforslag

Planforslaget baserer seg på de analyser med konsekvensutredninger som er gjennomført, samt den generelle kunnskap som finnes oppsummert omkring sammenhengen mellom bymønstre, tettheter og transport. I tillegg har en i størst mulig grad forsøkt å unngå områder med høyest verneverdier. Fylkesdelplanen som foreslås for Jæren bygger på følgende hovedelementer :

• Utbyggingsområder - tettstedsarealer

Som har en felles basis basert på:

- Bedre utnyttelse av eksisterende tettstedsarealer med 20.000 nye boliger.
- Bruk av arealer godkjent i de eksisterende kommuneplanene, tettheten økes og 16.000 boliger forutsettes i disse områdene.
- Nye tettstedsarealer som støtter opp om grunnlaget for et høyverdig, skinnbasert kollektivtilbud, eksisterende tettstedsstruktur spesielt i influensområdet til ny bybane Stavanger – Ganddal og i influensområdet til en bybane via Forus til flyplassen
- de viktigste sentrene på Jæren utvikles innenfor rammen av gang og sykkelavstand
- høy utnyttelse av sentrumsområder innenfor gang/sykelavstand og et regionalt g/s-nett

Alternative nye arealer tilrettelagt i lineære mønstre ut fra sentrene i Stavanger og Sandnes for å gi mulighet for effektiv transport med høy kollektivandel. Enkelte av disse elementene vil gi føringer for en fremtidig langsiktig byutviklingsstrategi, andre vil verken være til hinder for eller binde opp for en fremtidig byutvikling.

Større områder som kan gi svar på de langsiktige arealutfordringer regionen står overfor.

- En regional senterstruktur (senterhirarki)
- Et regionalt grøntdrag
- Langsiktige grenser for landbruk

Planelementene for utbyggingsområdene:

Felles basis

- Båndbyen
- Forus-Sola
- Sentrene Stavanger, Sandnes, Sola
- Sentrene i de øvrige kommunene

Planelementer

- Madlabuss
- Randabergbuss
- Sandnesbuss
- Orstadbuss
- Dalebuss

Langsiktige utbyggingsretninger

- Sandnes øst bane
- Madlabane
- Orstadbane
- Hommersåk, Sandnes og Kvernaland/Njåfjell

Basis- felles for alle planalternativer

Grøntstrukturen

Som premiss for den langsiktige byutviklingen er det utformet en grøntstruktur for Jær-regionen. Begrunnelsen ligger i den voksende befolkningens behov for et tilstrekkelig rekreasjonstilbud og i behovet for å sikre et vidt spekter av miljøkvaliteter. Arealer der grøntstruktur overlapper med modellene er tenkt utformet som friområder innenfor tettsted.

Store deler av strukturen vil være mer eller mindre rene landbruksområder som i utgangspunktet bare i begrenset grad er tilgjengelig for allmen ferdsel. Det foreligger et stort potensiale for en friluftsmessig bruk ved å knytte sammen eksisterende gardsveger med turveger og stier (sambruk mellom landbruk og friluftsliv). Det vil kreve en egen planlegging i kommunene i samarbeid med landbruksmyndighetene og bøndene for å realisere slik sambruk.

Grøntstrukturen vil bestå av følgende:

- Tettstedsnære friluftsområder. Områder som har en dominerende friluftsmessig bruk og som er gitt eller bør gis status som friluftsområde, evt friområde, i kommune eller reguleringsplan.
- Landbruks-, natur- og kulturlandskapsområder med sterke frilufsinteresser. Områder som er gitt status LNF-områder i kommuneplan. Det er behov for videre differensiering i kommunalt planarbeid med sikte på å angi spesielle interesser, samt for tilrettelegging av sammenhengende turveger og stier for ferdsel.
- Verneområder. Områder som er undergitt en særskilt båndlegging ved vern etter særlov.

Langsiktige grenser for landbruk

En videre utviding av tettstedene vil særlig komme i konflikt med hensynet til vern av høyproduktive landbruksområder. Utfra nasjonale føringer til fylkesdelplanarbeidet er det et viktig mål å etablere naturlige og klare grenser mellom utbyggingsområder og landbruksområder.

Som et grunnlag for valg av byutviklingsmodeller og for konsekvensvurdering av de valgte modeller er kjerneområder for landbruket i planområdet kartfestet. Avgrensningene av kjerneområdene er ikke absolutte for videre utbygging, men de langsiktige grensene som fastsettes i endelig planforslag blir å oppfatte som bindende for et lengre tidsperspektiv som går vesentlig ut over kommuneplanperspektivet (jfr. Retningslinjer; kap 2.3; side 40)

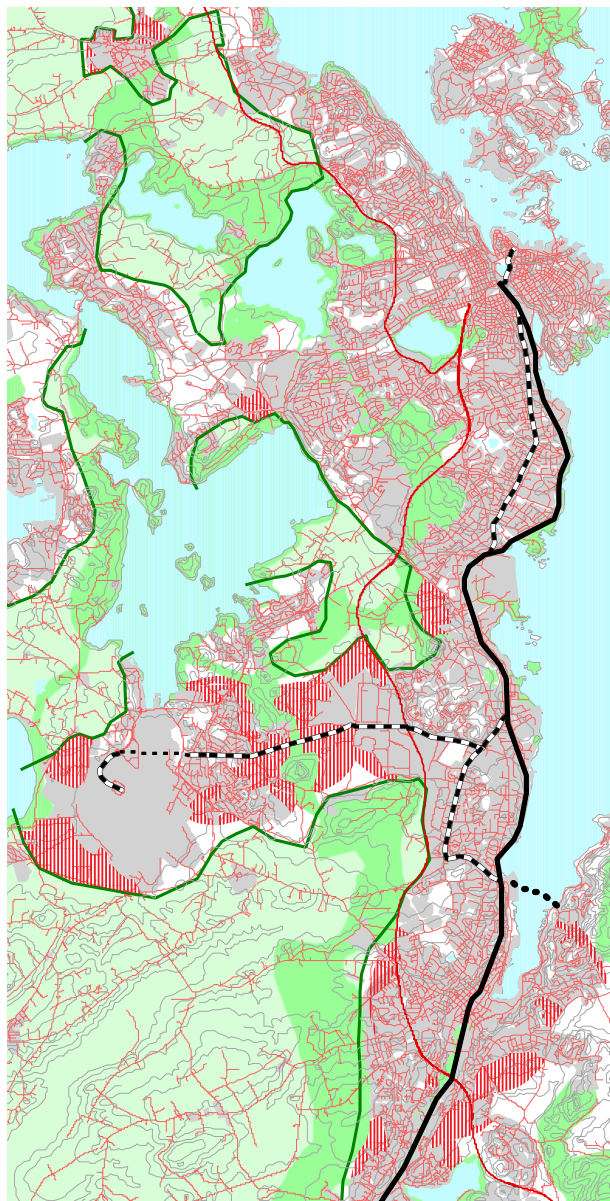
Det er lagt særlig vekt på følgende kriterier ved utforming av utkast til langsiktige grenser:

- Verdi som landbruksområde, inkl. størrelse og grad av sammenheng
- "Naturlige" grenser i form av topografi og eksisterende infrastruktur
- Innslag av regional grøntstruktur
- Ordlyden i forslag til retningslinjer
- Kjente kommunale vedtak (eks. grense for prioritert landskap Stavanger)

Fortetting i eksisterende tettstedsareal

I basis ligger det en ambisjon om å fortette innenfor eksisterende tettstedsareal med 20 000 boliger. Dette legges som

Båndbyen



basis for alle alternativer. Hvordan fortetningspotensialet disponeres i forhold til et samlet regionalt behov for 40-årsperioden, må avklares i videre plan- og utredningsarbeid.

Tetthet i nye områder

Det forutsettes en tetthet som knyttes til avstandskriteriene beskrevet i fagrapporten og som er nedfelt i forslag til retningslinjer (jfr. retningslinjer; kap 4.2; side 41). Samme tetthetskriterier er lagt til grunn for alle nye utbyggingsområder som beskrives i planforslaget.

Båndsbyen Stavanger – Ganddal

Gjennom trafikkberegningene viser det seg at forutsetningen om bybane fører til betydelig økning av kollektivtrafikken på denne strekningen i alle modeller. Derfor er det viktig med en arealbruk som støtter en satsing på bybane.

Nye tettstedsarealer knyttet til båndbyen utenom sentrene i Stavanger og Sandnes utgjør ca 1 900 daa, med antatt plass til ca 5 200 personer.

Forus – Flyplassen ”Solabane”

I bybaneutredningen foreslås bybane til flyplassen via Forus. Forusområdet og flyplassen vurderes å være sterke regionale målpunkter. Trafikkmessig ligger arealene gunstig i forhold til båndbyaksen, og i forhold til sentrene i Stavanger og Sandnes. En sterkere satsing på bedre utnyttelse av arealene, samt tilrettelegging for bedre kollektivtrafikk har gitt positive resultater i alle modeller.

Støyforholdene rundt Sola sentrum knyttet til nærhet til flyplassen gir føringer for bruksformål ved disse utbyggingsområdene. Næringsutvikling må prioriteres i disse områdene vest for Sandesletta.

Innenfor dette nye og sentrale tettstedsarealet er det ca 3 100 daa med antatt plass til ca 9 600 personer. I tillegg inngår arealer (ca 1 600 daa) vest for flyplassen som primært foreslås utviklet til næringsvirksomhet.

Sentrene i Stavanger Sandnes og Sola

En generell faglig vurdering basert på reisevaneundersøkelse, samt trafikkberegningene, tilsier at en sterkere utnyttelse av arealer i tilknytning til kommunesentra fører til økt gang- og sykkeltrafikk. Det forutsettes en tetthet som knyttes til avstandskriteriene beskrevet i utredningen.

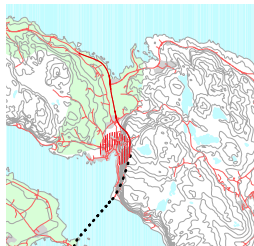
Arealene som er avgrenset ut fra avstandskriteriene for de tre hovedsentrene er justert ut fra landbruksinteresser. Det har vist seg at det innenfor 3 km fra Stavanger sentrum ikke finnes ledige arealer som kan bygges ut, men det legges til grunn at enkelte arealer vest for Madlaleiren bygges ut. Innenfor 2 km fra Sandnes sentrum er det i ”basis” i retning sørøst tatt med arealer avgrenset av ny RV13 og Kyrkjevegen og innenfor 1,5 km fra Sola sentrum er Løwenstrasse grense for utbyggingen mot sør. Disse tettstedsarealene utgjør til sammen ca 1 700 daa med antatt plass til ca 4 900 personer.

Sentrene i de øvrige kommunene

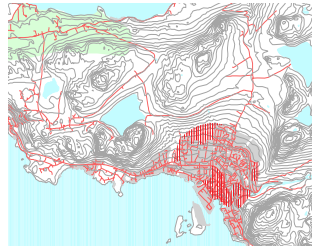
Arealene rundt de andre sentrene forholder seg også til landbruksarealene, særlig gjelder dette kommunesentrene Randaberg, Klepp, Varhaug og Bryne. Et visst utbyggingsareal er også lagt rundt Nærbø og Hommersåk. I gangavstander tilpasset sentrenes størrelser er funnet plass til ca 6 000 daa og ca 15 300 personer.

For kommunene Strand, Rennesøy, Hå, Time og Gjesdal vil det i tillegg til arealene rundt tettstedene være mulig å tilfredsstille en vekst i den enkelte kommune i tråd med trendutviklingen i kommunen i arealer med lave arealkonflikter. Slike arealer vil imidlertid ligge utenfor de områdene som vil gi den beste samordning mellom areal og transport, men vil samtidig kunne dempe presset i sentralområdet på Nord-Jæren. Når slike arealer planlegges må det likevel legges vekt på å få til en best mulig tilpassing til de overordnede retningslinjer for areal og transport. Dersom det blir bygget en ferjefri forbindelse mellom Nord-Jæren og Strand vil dette kunne heve Strands andel av den regionale boligbygging noe. Dette vil imidlertid både være begrenset av forbindelsens kapasitet og det volum som det vil være rimelig at Strand kan makte. Dette kan være høyere enn det som nå er lagt til grunn, men vil uansett ikke kunne dekke noen stor andel av den regionale boligbygging.

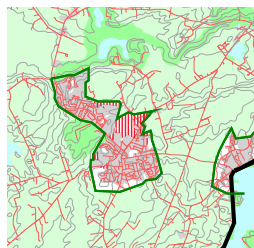
Vikevåg



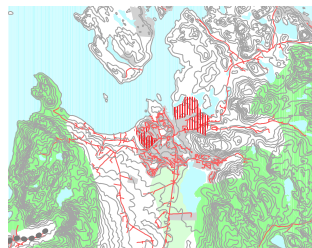
Jørpeland



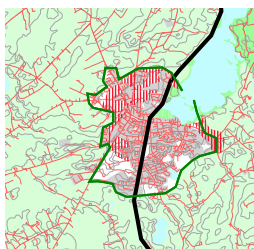
Kleppe



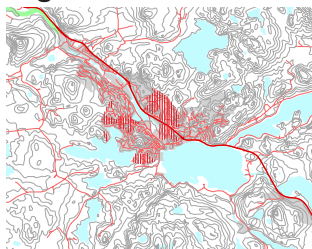
Hommersåk



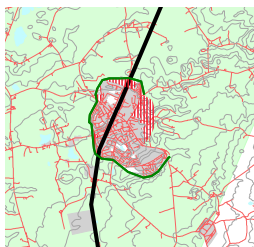
Bryne



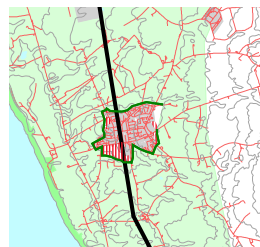
Ålgård



Nærbø

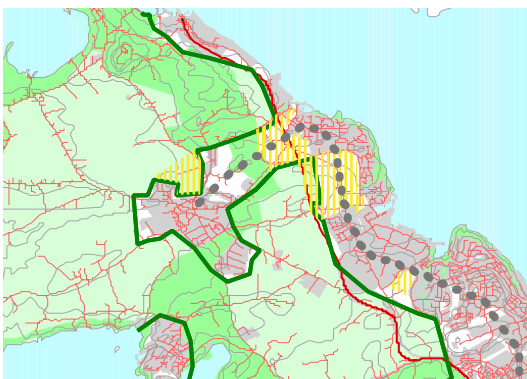


Varhaug

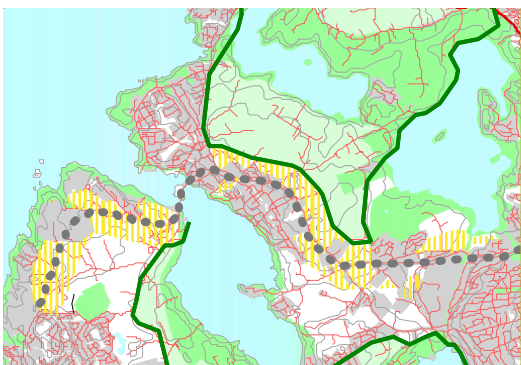


Planelementer i tillegg til basis

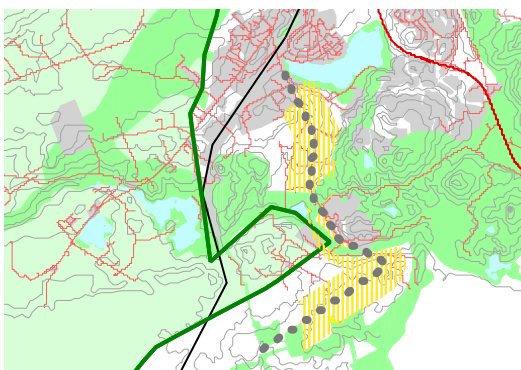
Randbergbuss



Madlabuss



Orstadbuss



Kollektivbaserte utbyggingsarealer ("bussakser")

I forarbeidene til planen er det vurdert en rekke enkeltstrekninger som kunne være aktuelle for kollektivbetjening enten med buss eller bane. En banestrekning kan og bør være lenger og har større influensområde enn busstrekninger, samtidig som tettheten vurderes å kunne være større nær holdeplassene. Disse kan alle inngå som tjenlige deler av et framtidig bymønster.

Enkelte av strekningene er aktuelle både for bane og buss, som Madla, Sandnes og Orstad, mens en har konkludert med at retning Randberg og Dale bare er aktuelle som busstrekninger.

Ved valg av henholdsvis Madla, Orstad eller Sandnes bør dette vurderes i forhold til en mer langsiktig strategi. Velges retningene basert på bussbetjening må en ta stilling til om en ser for seg en framtidig videreutvikling til bane. I så tilfelle bør en allerede fra starten planlegge med sikte på en mulig framtidig baneløsning. For Sandnes og Orstad er det mulig å supplere en bussbasert første etappe med bane i ny trasé. For Madla vil en eventuell videreutvikling fra bussbasert opplegg til bane mest sannsynlig baseres på samme trasé over Madla (kollektivfelt) og ny trasé på Jåsund. I så tilfelle må tetthet i busstraséen og detaljplanlegging tilrettelegges for en framtidig baneløsning fra starten.

For de fleste strekninger er de folketall som framkommer som følge av nye utbyggingsområder i minste laget for å kunne gi tilfredsstillende kundegrunnlag for et høyfrekvent og høyverdig kollektivtilbud. Imidlertid er det i de fleste tilfeller et eksisterende kundegrunnlag knyttet til strekningene. Videre forutsettes det at det innenfor de totale tettstedsarealer som tilrettelegges vil være en gradvis omstrukturering mellom rene næringsarealer, friarealer og boligarealer slik at boligarealene og næringer med høyt antall ansatte og besøk per m² legges tett opp til kollektivårene.

Randbergbuss

Områdene utover mot Randberg sentrum har betydelig konflikt med verneinteresser, samtidig som en supplerer av arealene langs en busstreng til Randberg sentrum via Dusavika og Grødem vil kunne gi nødvendig tilleggsareal for en høyverdig kollektivåre til Randberg. Avstanden er i overkant av de kriteriene som er satt som ideelle for buss (maks. 8 km). En satsing på Randbergbuss gir ingen føringer for langsiktig byutviklingsstrategi, men representerer en optimalisering av eksisterende infrastruktur. Det må stykkevis anlegges ny høyverdig kollektivgate gjennom aksen.

Tettstedsarealene er på ca 1 000 daa med plass til ca 3 200 personer.

Madlabuss

En utvikling mot vest kan gi et betydelig arealbidrag til den nordre del av Jæren. En effektiv busstreng via Madla vil nå Kvernevik. Nye arealer langs denne strengen vil være i vesent-

lig konflikt med verneinteresser. Imidlertid er det vesentlige arealer med langt mindre konflikt i området vest for en slik busstrekning på Jåsund i Sola. En utvikling av dette området med høy tetthet forutsetter tilknytning til høyverdig buss eller banebasert kollektivtrafikk. Derfor vil en for å utnytte Jåsund best mulig knytte dette området til Stavanger via Madla hvor det da bør forutsettes frigitt arealer til utbygging langs Revheimsveien.

Ved et valg av utbygging i denne retningen må en vurdere bane og buss opp mot hverandre. En bane vil dekke større områder i Sola og på Sunde – Revheim.

Et bussbasert Madlaalternativ vil, dersom det ikke settes spesielle krav til planlegging og utnyttelse, kunne være til hinder for en større satsing i denne retningen (Banealternativ). Alternativet er det eneste som gir rom for ekspansjon i Stavanger utover det som ligger i basis (fortetting, båndbyen og godkjente områder i eks. kommuneplaner). Utnyttelse og forsterking av eksisterende infrastruktur og forsterking av kundegrunnlaget vil styrke kollektivtilbudet på denne viktige strekningen som allerede har et betydelig innbyggertall.

Tettstedsarealer i et slikt bussalternativ vil være ca 2 300 daa, hvorav 1 200 daa ligger i Stavanger. Antatt befolkning er ca 7 000 personer. Det er som tidligere påpekt vesentlige konflikter som berøres ved dette alternativet.

Orstad buss

Områdene sydover fra Sandnes vil kunne gi rom for en effektiv busstrekning inn i Orstedområdet. Her er det konflikter med verneinteresser. En satsing her bør ikke foregå uavhengig av vurdering av langsiktige utbyggingsretninger for en Orstadby eller langsiktig utbyggingsretning sør-øst for Kvernaland mot Njåfjell. En satsing vil kreve en lengre ny bussgate.

Tettstedsarealer er ca 2 000 daa og antatt folketall 6 300.

Sandnes buss

Utbygging innover langs en høyverdig kollektivåre fra Sandnes sentrum vil ha mange alternative traseer og kan gjennomføres uten at det er til hinder for en framtidig satsing på bane. En planlegging i dette området bør uansett legges til rette for framtidig fleksibilitet. Valgfriheten er også større i dette området enn for de andre retningene. Det er konflikt med landbruksinteresser nær Sandnes sentrum (Austrått-Vatne), men aksene representerer en retning som raskt beveger seg inn i områder med lave konflikter øst for Vedafjell.

En 8 km busstreng vil kunne gi tettstedsarealer på 3 300 daa og en befolkning på ca 10 500 personer.

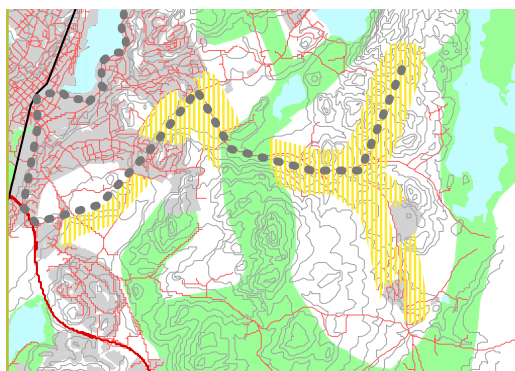
Dalebuss

Strekningen utover på østsiden av Gandsfjorden er viktig i et lenger perspektiv. Områdene er stort sett konsentrert om Gramstaddalen og Dale. I tillegg vil deler av den vestvendte

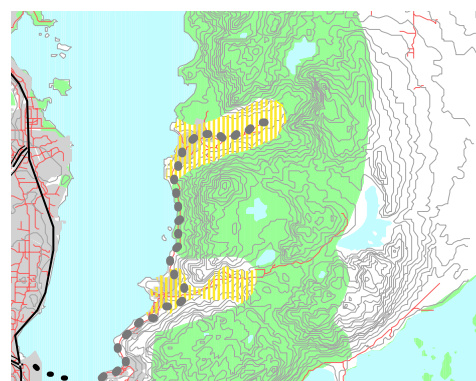
fjellskråningen kunne gi plass til terrassehus. For en omfattende utbygging i områdene er det en forutsetning at det kommer bru over Gandsfjorden av hensyn til kapasitet gjennom Sandnes sentrum. Derfor er en full utbygging her tidsmessig avhengig av en bru. Utbyggingsarealene her er ikke av en størrelsesorden som i seg selv forsvaret bru, dermed henger Daleutbyggingen sammen med de strategiske valg av langsiktige utbyggingsretninger en gjør i forhold til Sandnes øst. Arealene er ikke i konflikt med første prioritets verneinteresser.

I denne utredningen har en funnet at tettstedsarealene som kan betjenes hensiktsmessig med buss vil være i størrelsesorden 1 000 daa og antatt folketall er ca 2 800. Det finnes tilleggsarealer utenfor det som hensiktsmessig kan betjenes med buss på i størrelsesorden 1 300 daa.

Sandnesbuss



Dalebuss

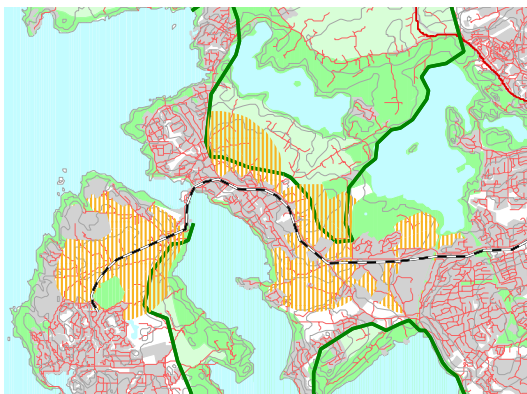


Valg av langsiktige utviklingsretninger

Langsiktige alternativer

Det presiseres at alle langsiktige utviklingsretninger legger til grunn ulike valg mht. overordnet infrastruktur.

“Stavanger Vest”



”Stavanger vest” (LU1)

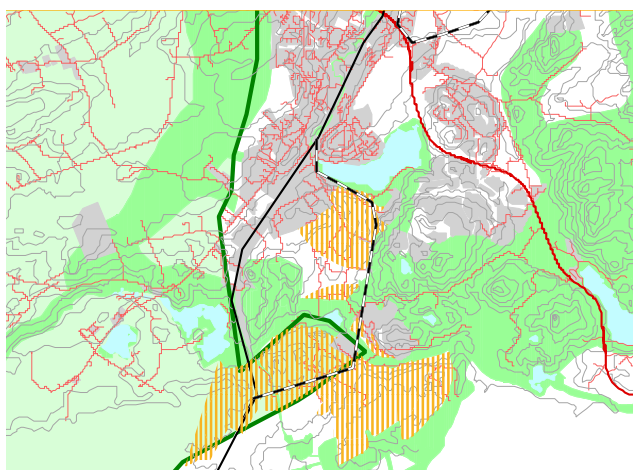
Områdene vest for Stavanger mot Madla og Jåsund er Stavangers eneste reelle alternativ for ytterligere ekspansjon. Det har den gunstigste plasseringen i forhold til eksisterende tettstedsstruktur. Totalt sett er dette det mest konfliktfylte alternativ i forhold til landbruks-, miljø- og kulturverdier. Ved å satse på bane vil en kunne få sterk utnyttelse av arealene og en betydelig utnyttelse av områdene på Jåsund som er mindre konfliktfylte.

En utbygging i disse områdene peker ikke mot framtidige nye utbyggingsområder. Ved å legge utbyggingsarealer her med en utbyggingstakt over svært lang tid, vil en kunne sikre at regionens største kommune befolkningsmessig sett kan utvikles uten at det presses fram organisatoriske endringer på kort og mellomlang sikt. Med hensyn til bane er kundegrunnlaget allerede betydelig. Banestrekningen vil kunne få det største kundegrunnlaget av alle alternativene, men baneutbyggingen vurderes som dyrest blant de vurderte banestrekningene.

En eventuell justering av den langsiktige grensen for landbruk nord for RV 509 over Madla i størrelsesorden 1 500–2 000 daa, med en ytterligere øking av tettheten i det som frigis og satsing på bane vil kunne være et interessant alternativ med sikte på høy kollektivandel og utnyttelse av infrastruktur.

Nye arealer i banestrekningen er ca 6 800 daa hvorav ca 4 500 daa innenfor Stavanger kommune er i sterk konflikt. Befolkning er stipulert til 21 500 personer i de nye områdene.

“Orstad by”



”Orstad by” (LU2)

Beliggenheten ved eksisterende jernbanetrasé gjør at baneutbyggingen langs denne strekningen vurderes som billigst. Dessuten ligger strekningen tett inntil eksisterende tettsted. Konfliktnivået med landbruk-, miljø- og kulturverdier er høy.

Et alternativ er å legge et spor som en sløyfe inn i området. Da vil en få større arealer innenfor dekningsområdet til bane og en vil kunne ”spare” dobbeltspor på jernbanen på strekningen Øksnevadporten – Ganddal ved å bygge en bybanesløyfe som utnytter deler av Ålgårdbanens trasé. En bane etter en slik trasé vil bidra til en videreutvikling av bybåndet, men vil gi en begrenset utbygging. Som langsiktig byutviklingsretning vil Orstad bane ikke gi langsiktige perspektiver med hensyn til nye arealer. På den annen side finnes det eksisterende kundegrunnlag som kan gjøre banen interessant dersom en satses på utbygging av de nye arealene innenfor influensområdet til banen. En av fordelene med alternativet er at det dekker arealbehov i de tre kommunene Sandnes, Klepp og Time.

Tettstedsarealer til dette alternativet er i størrelsesorden 5 000 daa med en stipulert befolkning på ca 15 000.

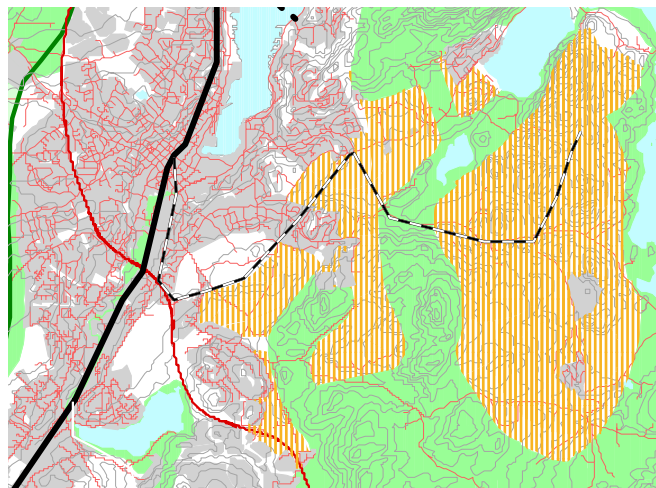
Sandnes bane og Sandnes Øst (LU3)

Sandnes-bane er totalt sett det minst konfliktfylte i forhold til landbruks-, miljø- og kulturverdier bortsett fra Hommersåk. Arealene vil kunne bygges som en forlengelse av eksisterende tettstedsareal og peke mot nye mindre konfliktfylte arealer i østlig retning. Baneutbyggingskostnadene vurderes som relativt høye.

I tillegg til de arealene som vil ligge innenfor influensområdet til en bane, vil det være tilleggsarealer som kan inngå i en hensiktsmessig tettstedsutvikling både på mellomlang og lang sikt. Området viser at veien østover i regionen både kan bygges ut fra eksisterende tettstedsareal og gradvis uten store åpningskostnader.

Området innenfor 12 km bane er ca 7 400 daa og antas å kunne romme 21 400 personer. Innenfor de områder som er vurdert i vernemodellene finnes i størrelsesorden 5 000 daa i tillegg til det som er innenfor banealternativet.

“Sandnes bane og Sandnes øst”



Hommersåk og Usken og områdene i Sandnes øst og Time (LU4)

I modellstudiene ble Hommersåkområdet plukket ut som et mulig avlastningsområde for den byveksten Stavanger, Randaberg og Sola ikke kunne få innenfor dagens egne grenser. En forutsetning for en slik strategi impliserer fort kommune-grensejusteringer, bl.a. fordi Sandnes har bedre alternativer for egen vekst innenfor egne grenser.

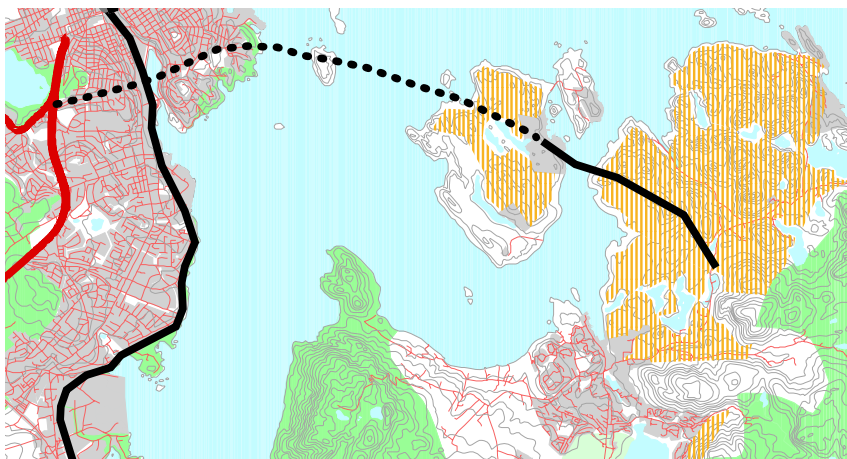
Hommersåkområdet har betydelige arealressurser og er det alternativet som er i minst konflikt med verneinteresser. En utbygging ved Hommersåk vil imidlertid berøre rundt 500 eksisterende fritidsbygninger. Områdets beliggenhet i forhold til eksisterende tettstedsstruktur er mindre god. Det må forutsettes fjordkryssing og en opprusting av veinettet til Sandnes sentrum. Åpningskostnadene blir betydelig. Det er lite aktuelt med baneløsning til området og en må derfor regne med lavere gjennomsnittlig tetthet i området enn for de andre alternativene. Området vil kunne planlegges for en god bussbetjening i forhold til Stavanger sentrum for den del av området som blir liggende innenfor dekningsområde for bussakse (teoretisk maks 4 800 daa). Alternativet er dårlig for gang og sykkel. Eventuell bro er adskillig dyrere enn tunnel.

Også Hommersåkområdet er begrenset i utstrekning og vil på lang sikt møte grenser til verneverdige områder.

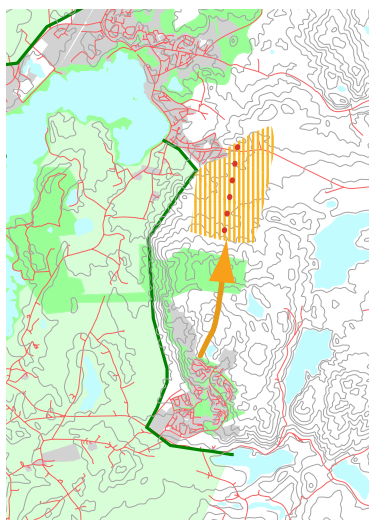
Samlet areal i Hommersåk er ca 11 000 daa med en antatt befolkning på 24 000 personer.

I et vernealternativ med lavere tetthet og uten satsing på høyverdig kollektivtrafikk vil det også være større arealer med små konflikter med verneinteresser sør-øst for Kvernaland (mot Njåfjell) og i Sandnes øst. Disse arealene utgjør i størrelsesorden, 13 000 daa (28 000 personer) i Sandnes øst og 1 500 daa (3 200 personer) i sør-øst for Kvernaland (mot Njåfjell). Vernealternativet “Sandnes øst” benytter i hovedsak (ikke alle) de samme arealene som “Sandnesbane”, men har lavere tetthet og er mer arealekstensivt enn banealternativet. Vernealternativet “Kvernaland/Njåfjell” har vekstretninger både sør- og østover.

Hommersåk



Kvernaland / Njåfjell



Oppsummering

Høy arealeffektivitet og redusert arealforbruk pr person vil være det viktigste bidrag til vern av ikke fornybare ressurser. I Jær-regionen vil derfor høy tetthet være det viktigste bidrag til jordvern. Høy tetthet er også en forutsetning for godt kollektivtransporttilbud. Vekst bør primært skje innenfor eller som utfylling av eksisterende bystruktur. Eventuell ekspansjon bør skje i akser som betjenes og/eller kan betjenes med kollektivtrafikk.

Basis

Utbygging på 13 000 daa som er frigitt i gjeldende kommuneplaner som sammen med en boligfortetting på 20 000 boliger innenfor eksisterende tettstedsareal kan dekke en befolkningsvekst på ca 80 000 innbyggere. I tillegg er det lagt ut i alt 12 700 daa nye utbyggingsområder som legger opp til å styrke / effektivisere bybåndet Stavanger-Sandnes og Forus-Sola, og de øvrige sentrene i planområdet. De nye elementene (nye utbyggingsområder og fortetting; ekskl. allerede frigitte områder) som ligger i basis vil gi et marginalt arealforbruk på bare 160 m² per person. Dette er basert på at en får realisert et høyverdig kollektivtransporttilbud slik det legges opp til i bybaneutredningen.

Kollektivbaserte utbyggingsarealer ("Bussakser")

Samlet for bussakser er det påpekt 9 600 daa ubebygde tettstedsarealer som til sammen kan gi omlag 30 000 innbyggere. Det vil i et lengre tidsperspektiv være behov for alle – eller de fleste av disse bussaksene for å dekke et behov for å fordele utbygging mellom kommuner og innenfor den enkelte kommune, og for å utnytte eksisterende infrastruktur og "bussakser" best mulig.

Langsiktige utviklingsretninger

Samlet er det vist ca 30 000 daa ubebygde tettstedsarealer i fire alternative retninger som til sammen kan gi rom for i overkant av 80 000 innbyggere. Det er i dette tidsperspektivet ikke behov for å ta i bruk alle arealene. Det er behov for å enes om minst en langsiktig utviklingsretning på Jæren.

Disse er:

- LU1 "Stavanger vest"
- LU2 "Orstadbyen"
- LU3 "Sandnes bane og øst"
- LU4a "Hommersåk"

Det er vist til to alternativer til Hommesåk som vernealternativ. Disse er:

- LU4b "Sandnes øst"
- LU4c "Kvernaland/Njåfjell"

Samlede arealer

De samlede arealene er vesentlig større enn de areal det vil være behov for i et 40-års perspektiv under forutsetning av at planens retningslinjer for tetthet legges til grunn. Det påpekes at enkelte arealer (f.eks i Madla-området) er vist både som bussakse og baneakser. Dette innebærer at oppsummer-

ingen inneholder enkelte "dobbelttellinger" og må som totalsum kun betraktes som en illustrasjon på størrelsesorden.

	Nytt areal	Boliger	Innby.	Marg. areal forbr./pers.
BASIS				
Eks kommuneplan	13000	16000	35200	369
Fortetting	0	20000	44000	0
Planelementer Basis				
1. Båndbyen	1900	2300	5200	365
2. "Solabane"	3100	4300	9600	323
3. Sentre (SSS)	1700	2200	4900	347
4. Øvrige sentre	6000	7000	15300	392
Planelement totalt	12700	15800	35000	363
SUM BASIS	25700	51800	114200	225
Basis ekskl. kom.plan	12700	35800	79000	161

PLANELEMENTER I TILLEGG TIL BASIS				
"Bussakser"				
1. Randabergbuss	1000	1400	3200	313
2. Madla/Jåsund	2300	3100	7000	329
3. Orstad buss	2000	2900	6300	317
4. Sandnes buss	3300	4700	10500	314
5. Dalebuss*	1000	1300	2800	357
*(tilleggsareal på 1300 daa utenfor aksen)				
SUM "BUSSAKSER"	9600	13400	29800	322

VALG AV LANGSIKTIG UTVIKLINGSRETNING(ER)				
Langsiktige utviklingsretninger:				
LU1. "Stavanger vest"	6800	9800	21500	316
LU2. "Orstadbyen"	5000	6800	15000	333
LU3. "Sandnes bane & øst"	7400	9800	21400	346
LU4.a) Hommersåk	11000	10900	24000	458
Alternative utviklingsretninger mot øst:				
LU4.b) Sandnes øst*	13000	12700	28000	464
LU4. c) Kvernaland/Njåfjell**	1500	1400	3200	469
* Alternativet bruker samme areal som LU3 Sandnes bane, men er mer arealekstensivt (2 bol/da)				
** Området har vekstreninger både sør- og østover				

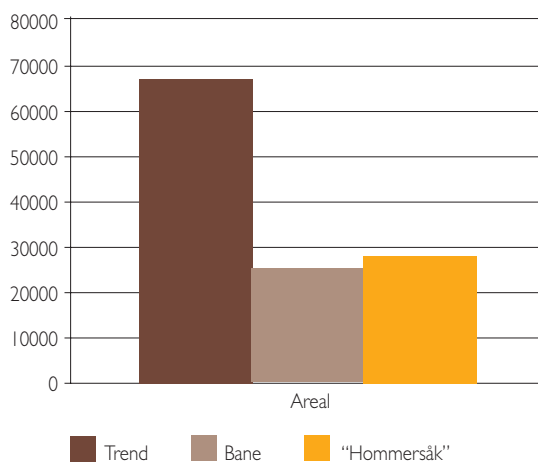


Byboliger i Sandnes. Foto: Odd Inge Worsøe

Etapper/robusthet/ infrastrukturbehov

Med dagens arealforbruk per person på rundt 500 m² vil en med en befolkningsvekst på 134 000 personer ha et arealbehov på hele 67 km². Ut fra de tetthetskriterier som er nytt (se retningslinjene) er det skissert et arealbehov på ca 25–30 km² nytt tettstedsareal fram til 2040, noe avhengig av hvilke utbyggingsområder som velges. I disse tallene ser en også hvilken betydelig dreining det ligger i retning av arealøkonomisering og jordvern i planforslaget.

Følsomhetsanalysen: arealbehov



Samtidig viser tallene at det er store utfordringer i å klare å endre arealforbruket i denne retning. Dette viser at planen må ha stor grad av fleksibilitet og robusthet til å ta opp i seg endrede behov. Det vil også ta tid å få endret så vel transportmiddelbruk som tetthet i utbyggingsområder.

Går vi 40 år tilbake i tid er det en rekke kvantesprang som har foregått og som har endret vesentlig på de forestillingene vi hadde den gang. To stikkord kan være olje og PC'en. Å forutsi utviklingen framover i 40 år er umulig, dette taler også i retning av at planen bør være robust og fleksibel.



Dronningåsen, Gausel. Foto: Odd Inge Worsøe

Planforslagets utbyggingsområder kan deles i tre ulike hoveddeler.

- Basis
- Kollektivakser (m/buss)
- Langsiktige utbyggingsretninger

Disse elementen kan ikke sees på som etapper. For at Jær-regionen skal kunne utvikle seg harmonisk vil det være behov for utvikling i de ulike kommuner og lokalsamfunn samtidig. Bare slik sikrer samfunnet de investeringer som finnes i form av kommunale og private infrastrukturer og de sosiale nettverk som er etablert. Erfaringer fra andre steder og fra egen region tyder på at en utbygging på i størrelsesorden 200 boliger årlig på et sted er i overkant av hva selv de største kommunene på Jæren ser som hensiktsmessig for blant annet å sikre en akseptabel sosial utvikling i området. Med et årlig boligbyggeprogram på mellom 1 500 og 2 000 boliger og 10 kommuner tilsier dette utbygging parallelt på et betydelig antall steder. Utpeking av en utbyggingsretning eller et par kollektivåre vil således ikke kunne gi regionen tilstrekkelig godt utbyggingsmønster.

Basis

Fortetting er en komplisert og tidkrevende prosess. I tillegg er det få virkemidler til å styre en fortetningsprosess der det offentlige ikke har hånd om arealene. Dette gjelder særlig villafortetting og transformasjon av områder i privat eie. Det er derfor lite realistisk å se for seg at utbyggingspotensialet som ligger i basis kan gjennomføres på kort tid. Trolig vil en stor del av perioden fram til 2040 gå med for en kontinuerlig fornyelse og realisering av fortetningspotensialet på 20 000 boliger. Etter hvert regner en med at det utvikles nye virkemidler for å lette fortetningsprosessene, men først og fremst er det behov for modning og politisk vilje til slik fortetting. Nesten enhver fortetting har i seg konflikter, samtidig er utvikling innenfor det eksisterende tettstedsareal det som best oppfyller den nasjonale arealpolitikken. Vi sparer arealer og ressurser, vi forsterker muligheten for gode kollektivtransportsystemer og vi utnytter eksisterende infrastrukturer.

I basis er stipulert arealer som utgjør i størrelsesorden halvparten av det stipulerte nye arealbehovet. Her inngår utbygging innenfor allerede vedtatte kommuneplaner med i størrelsesorden 16 000 boliger, fortetting innenfor dagens tettstedsareal (inkludert godkjente kommuneplaner) med ca 20 000 boliger,



Smeaheia i Sandnes. Foto: Odd Inge Worsøe

Behov for ny overordnet infrastruktur



nye tettstedsarealer i tilknytning til båndbyen, mellom sentrene i Stavanger, Sandnes og Sola i all hovedsak innenfor influensområdet til bybane. Videre inngår utvikling innenfor gangavstand til de andre større sentrene, hovedsakelig kommunesentrene, med hensyntagen til langsiktige grenser for landbruket. Samlet er det funnet plass til ca 6 400 daa tettstedsareal.

Innenfor lineære akser for kollektivtrafikken ut fra sentrene i Stavanger og Sandnes er det påvist arealer i størrelsesorden 9 300 daa (11 600). Mye av dette er i konflikt med vesentlige verneinteresser, men likevel arealer som vil gi gode løsninger for samordning kollektivtransportdekning som igjen kan forsvare høy tetthet og dermed være riktig for å ivareta verneinteressene.

Samlet vil ikke basis og kollektivaksene – selv om en tok med alle disse arealene i planen – gi tilstrekkelig areal for å dekke en utvikling slik en i dag ser det på 40 års sikt. Det er derfor behov for å enes om en mer langsiktig strategi for arealutviklingen. Alternativene er, som tidligere vist, flere. Alle med unntak av Hommersåk ligger innenfor det en vil kunne betrakte som videreutvikling av den eksisterende by- og tettstedsstruktur på Jæren, som vil støtte opp om eksisterende tettstedsstruktur og sentra. De vil kunne minimalisere transportveksten, muliggjøre framtidige høyere kollektivtransportandeler enn i dag og ikke kreve betydelige åpningskostnader. Samlet er det betydelige arealer i disse langsiktige utbyggingsretningene som er større enn de behov en antar det vil være innen 2040. Av mulige arealer i øst med lite konflikt er det kartlagt ca 30 000 daa

Behov for ny overordnet infrastruktur

Grunnlagsinfrastruktur

Kostnad Mill kr

Gjennomføring av vedtatt Transportplan for Nord-Jæren 2000- 2010

Kollektivtiltak Jærbanen	700
Kollektivtiltak øvrig	245
Gang- og sykkelveger	225
Spes. Miljøtiltak	190
Trafikksikkerhetstiltak	95
Turveger	35
Trafikkregulering	10
Bilvegnettet	1081
Bomstasjoner	53
SUM	2634

Basis - nødvendige tiltak i tillegg til vedtatt Transportplan etter 2010

E39 Stangeland - Bogafjell (4 felt)	190
E39 Eiganestunnelen	350
Ny Gandsfjordbru v/Lura	750
Bybane Hillevåg - Jåttåvågen (inkl. Fiskepiren)	440
Bybane Gausel - Lura	280
Bybane Forus - Sola (flyplassen)	420
Dobbeltspor jernbane Klepp - Bryne*	270
Diverse tiltak kollektivtrafikk buss	200
SUM	2900

Langsiktige utviklingsretninger:

LU1 Stavanger Vest

Bybane Stavanger Sentrum - Madla - Sunde - Jåsund	700
---	-----

LU2 Orstadbyen

Bybane Ganddal - Orstad	230
-------------------------	-----

* Inv. behov øker med 300 mill. kr dersom ikke bybane bygges grunnet behov for dobbeltspor Ganddal - Klepp.

LU3 Sandnes bane og øst

Bybane Sandnes sentrum - Sandnes øst	450
--------------------------------------	-----

LU4 Hommersåk og Usken og områdene i Sandnes øst og Time

Ny vegforbindelse fra Sandnes øst til E39 og Rv 505	150
---	-----

Bru evt. tunnel fra Hommersåk til Stavanger m. tilh. vegsystem 1200 - 2200 mill. kr

SUM	1350 - 2350 mill. kr
------------	-----------------------------

De viktigste infrastrukturtiltak som er vurdert i planarbeidet er knyttet til samferdselstiltak. Disse tiltakene er henholdsvis knyttet til nye hovedveiforbindelser spesielt med fjordkryssinger over Gandsfjorden. For Hommersåkalternativet er dette en nødvendighet ved siden av utbedring av veiforbindelsen til Sandnes, bruer eller tunneller vil måtte komme i forkant av en tung utbygging i dette området. For de andre utbyggingsretningene er det hovedsakelig baneløsninger som er aktuelle, og disse kan bygges ut mer i takt med utbyggingen i områdene.

Når det ikke er foretatt vurderinger av behov for andre infrastrukturtiltak er det fordi en forenklet har sett at såvel kommunaltekniske anlegg som privat og offentlig service i stor grad er knyttet til selve størrelsen på befolkningsveksten og i mindre grad til hvor den plasseres, under forutsetning av at vi får til en byvekst som drar full nytte av eksisterende infrastruktur ved suppleringer innenfor og nær nåværende tettstedsarealer.

Utvikling av et utbyggingsområde av noe størrelse tar lang tid, ofte opererer en med 10 år fra et område pekes ut til de første boliger står ferdig. Utpeking av utbyggingsområder som skal dekke regionens behov på lenger sikt bør derfor skje så raskt som mulig. Ideelt burde en starte mer inngående planlegging i flere av de mest aktuelle områder. Dette for å sikre at den utbygging som vil foregå så vel innenfor nåværende tettstedsarealer som i kollektivaksene også bygger opp under de langsiktige utbyggingsretningene.

Fylkestingets vedtak den 10.10.2000:

1. Rogaland fylkesting vedtar forslag til Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren med de endringer og presiseringer i forhold til høringsutkastet (datert februar 2000) som fremgår nedenfor.
2. Etter fylkestingets mening er det viktig at byutviklingen på Jæren skjer i samsvar med de overordnede mål og strategier for en helhetlig regional utvikling som er nedfelt i planen. Det er en viktig forutsetning at planen er basert på prinsipper for arealøkonomisering, effektiv transport og kollektivsystem som begrenser vekst i transportvolum, god utnyttelse av eksisterende infrastruktur, langsiktig vern av prioriterte landbruksområder med klare grenser og en overordnet regional grøntstruktur for friluftsliv, natur- og kulturvern.
3. Fylkestinget forutsetter at godkjent plan må være gjensidig forpliktende for statsetater, fylkeskommunen og kommunene slik at byutviklingen på Jæren kan skje på forutsigbare og langsiktige premisser.
4. Fylkestinget vil sterkt anmode Miljøverndepartementet og andre berørte departement om å bidra til en raskest mulig prosess for godkjenning av planen.
5. Arealplankartet endres på følgende punkter (jfr.s 4 og utover i forelegget for presiseringer):
 - A. Arealene ved Løvenstrasse på Forus (Sandnes) utvides.
 - B. Arealene sørvest for Sola Lufthavn (Sola) tas ut.
 - C. Arealene på Jåttå (Stavanger) beholdes, men begrenses noe i samarbeid mellom kommunen, fylkesmannen og fylkeskommunen.
 - D. Landbruksområdene nord for Rv.510 på Joa (Sola) tas ut som utbyggingsområder
 - E. Dei mest verdifulle landbruksområdene på Austrått sør og aust i Sandnes, bør tas med som grøntareal ved kommuneplan behandlingen.
 - F. Aksen Randaberg buss beholdes i planen med den langsiktige grense for landbruksområder som fremgår av plankartet.
 - G. Aksen Dale buss (Sandnes) beholdes i planen basert på at en omfattende utbygging forutsetter bru over indre del av Gandsfjorden. Det bør gis rom for en utbygging til et visst nivå før slik bruforbindelse kan realiseres. Vatnefjell/Gramstad bør vurderast teke med som utbyggingsområde ved behandling av kommuneplanen.
 - H. Aksen Stavanger vest – Tananger beholdes i planen som bussakse. Langsiktig grense for landbruk beholdes som vist på plankartet. Nærmere detaljering foretas i kommuneplanen i et samarbeid mellom Stavanger og Sola kommuner, fylkesmann og fylkeskommunen.
 - I. Aksen Sandnes øst beholdes som en banebasert hovedretning for å dreie byutviklingen på Nord-Jæren østover. Sentrale landbruksområder Buddegården – Høyland forsøksgård vernes som elementer i en forlenget regional grøntstruktur fra Ragnhildsnuten. Det må gjennomføres en mer detaljert analyse for bybanetrase og det er behov for en grundigere, helhetlig gjennomgang av dette området for det strukturerende transportsystemet fastlegges. Mer detaljerte avgrensinger av området mot jordbruksområder og grøntstruktur fastlegges i kommuneplanen i samarbeid mellom kommunen, fylkesmannen og fylkeskommunen.
 - J. Hommersåkområdet med tilhørende tunnel Stavanger-Usken tas ut av planen som langsiktig hovedutviklingsretning nå.
 - K. Orstadoområdet beholdes som en langsiktig, banebasert utviklingsakse, men utbyggingsområder vest for jernbanen tas ut av planen. Det legges videre opp til en bussakse fra Sandnes sentrum-Foss-Eikeland til Kvernaland. Kommunene Sandnes, Klepp og Time bør videreføre et plansamarbeid med sikte på en mest mulig helhetlig og funksjonell utvikling av området, herunder sentrumsfunksjoner.
 - L. Planen viser ny vegtrase fra Kvernalandområdet over Njåfjell til Lye (Time).
 - M. Bryne nord (i Klepp) beholdes som utbyggingsområde. Det anbefales et plansamarbeid mellom Klepp og Time for hele området (kommunedalplan). Deler av den beste jordbruksjorda kan i denne sammenheng vurderes tatt ut som utbyggingsområde.
 - N. Bryne – Lye vurderes som en lokal kollektivakse med et visst utviklingsbehov. Mulighetene for en videre utvikling i Bryne øst bør derfor vurderes nøyer i kommuneplansammenheng, med sikte på å vurdere mulige utbyggingsarealer langs aksene som ikke har høyeste konflikt med landbruksinteresser. Langsiktig grense og viste utbyggingsareal her tas ut av planen.

6. Vegforbindelsene Foss-Eikeland – Kvernaland – Njåfjell – Lye og tverrforbindelse Kvernaland – Figgjo vises i planen. Det forutsettes at det foretas en konsekvensutredning for å få fastlagt de mest hensiktsmessige traseene for disse vegene.
7. Traseen for Solasplitten trekkes lenger sør med grunnlag i revidert konsekvensutredning og ny planprosess.
8. Kartet med stamnett for kollektivtrafikken endres slik at aksene vises sørover til Ålgård og Bryne, og slik at Verdalen-Klepp stasjon og Bryne-Lye vises som lokale akser.
9. Det bør foretas en revisjon av gjeldende fylkesdelplan for friluftsliv slik at grøntområdene i hele regionen blir oppdatert. Fylkestinget vil understreke at en gjennomføring av planer for sambruk mellom landbruk, naturvern, kulturvern og friluftsliv i den regionale grøntstrukturen må være en forpliktende forutsetning for oppfølgingen av fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling. Befolkningens behov for god tilgang til friluftsområder krever opprusting av Rv 45.
10. Det bør foretas en grundigere kartlegging av kulturminnene i de aktuelle utbyggingsområdene i samarbeid mellom kommunene og fylkeskommunen (slik det er gjort i Time) med sikte på å få et bedre kunnskapsgrunnlag for utforming av de aktuelle utbyggingsarealene i kommuneplanene og redusere konfliktene.
11. Det bør settes i gang et regionalt plansamarbeid med sikte på å finne egnede arealer for nye skytebaner som kan dekke både forsvarets og sivile interessers behov.
12. Det anbefales en revisjon av retningslinjene slik det fremgår av vedlegg 1.
13. Det vises for øvrig til forelegget m.h.t. behov for endringer i plandokumentet av faglige beskrivelser og vurderinger.

Fylkestingets vedtak den 19.06.2001:

1. Fylkestinget tar regjeringens godkjenning av Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren til etterretning. Fylkestinget ber om en årlig statusrapport/ melding som beskriver oppfølgingen av planen.
2. Sørbø – Hoveområdet i Sandnes kommune tas inn i planen som utbyggingsområde for utbygging med høy utnyttelse.

Regjeringens godkjenning av fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren

Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren representerer en regional planlegging som gir konkrete retningslinjer i forhold til den kommunale planleggingen. Fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Nord-Jæren er både i innhold og prosess blitt en god plan.

Planen legger opp til et utbyggingsmønster hvor det er lagt vekt på å få til en god samordning av areal- og transportplanleggingen, samtidig som det er lagt stor vekt på hensynet til jordvern, kulturminner, naturvern og friluftsliv i et langsiktig perspektiv. Planen illustrerer på en god måte prinsippene for nærhet og gjensidighet i prosessen gjennom:

- Samarbeid mellom lokalt og regionalt nivå med fylkeskommunen som oppmann og katalysator
- Samarbeid mellom regionalt nivå og staten sentralt, og hvordan staten nå tar hensyn til de regionale helhetsløsningene i egne planer og programmer.

Det er viktig å kunne ivareta planens retningslinjer gjennom en god oppfølging og gjennomføring.

En av hovedkonfliktene som er behandlet i planen er hensynet til jordvernet. Bevaring av dyrka og dyrkbar jord er en nasjonal interesse som på Nord-Jæren vil komme i konflikt med behovet for samfunnsmessig utbygging. Planen legger et 40 års perspektiv til grunn i sine vurderinger, for å finne en samlet sett forsvarlig løsning på disse konfliktene. Det er viktig at de kompromisser som nå er inngått mht rammene for forbruk av dyrket og dyrkbar mark overholdes innenfor denne aktuelle perioden. Likeledes bør hensynet til jordvernet veie tungt ved detaljplanleggingen i planperioden.

På denne bakgrunn vil Regjeringen gi sin tilslutning til de retningslinjer planen trekker opp for arealdisponeringen.

Regjeringen legger samtidig vekt på at følgende hensyn gis særlig oppmerksomhet:

- Det er viktig at planlagte boligutbygginger, arealavståelse og satsingen på jernbane/bybane sees i sammenheng, og at det her skjer en forpliktende binding over tid. Ved godkjenning av kommuneplaner bør dette momentet vies særlig oppmerksomhet, da særlig prioriteringen av store utbyggingsområder.
- De langsiktige grensene for landbruk er å betrakte som nasjonale føringer som skal gi vern om arealressursene og forutsigbarhet for næringen.
- I kommunenes videre planlegging er det viktig at fortettingen skjer slik at opprettholdes sammenhengende grøntdrag i utbyggingsområdene.

- Det må legges vekt på utvikling og nyskaping av fysiske omgivelser og offentlige rom med høy kvalitet – med vekt på den betydning dette har for livskvalitet, trivsel og identitet.
- Fortettingsgraden bør vurderes fortløpende, i den hensikt at man over tid øker konsentrasjonen i eksisterende sentra og derigjennom styrke kollektive transportløsninger, samtidig som nedbyggingen av dyrket og dyrkbar mark skyves ut i tid. I nye og allerede etablerte utbyggingsområder hvor det legges opp til banebetjening, må høy arealutnyttelse gis prioritet.
- Ved rullering av kommuneplanene må det økonomiseres med utbyggingsarealer, slik at de områder som nå er akseptert som utbyggingsområder, varer hele planperioden.
- Det er likeledes viktig at rammene for planen følges opp, slik at summen av enkelttiltakene i regionen over tid synliggjøres. Dette kan for eksempel skje i form av en årlig statusrapport/melding til fylkestinget.

I planinnstilling til fylkestinget var området Sørbø-Hove (Sandnes kommune) foreslått som utbyggingsområde, utfra dets sentrale og strategiske beliggenhet i forhold til den langsiktige areal og transportplanleggingen for regionen. Fylkestinget valgte i sin behandling å ta dette området ut av planen.

Områdets beliggenhet vil kunne ha en stor betydning for gjennomføringen av en overordnet areal og transportplanlegging med sterk vektlegging av en satsing på kollektivtrafikken i regionen. Regjeringen vil ikke motsette seg at det aktuelle området foreslås som utbyggingsområde i den videre planleggingen, slik fylkesmannen har akseptert.

Det er i planen lagt et meget godt grunnlag for vurdering av senterstruktur og retningslinjer for videre kjøpesenterutvikling. Regjeringen vil spesielt fremheve at planen tydeliggjør sammenhengen mellom utbyggingsmønster, transportsystem og næringsutvikling.

Ved utvikling av knutepunktene langs Solabanen kan det tillates etablering av møbler/tepper og hvitevarer

I Lura-området bør retningslinjene også gjelde utvidelse av eksisterende kjøpesentre.

På samferdselsområdet er sentrale prosjekter i fylkesdelplanen en del av den vedtatte bompengepakken på Nord-Jæren. Utbyggingsens omfang og finansiering legges frem og behandles i Stortinget høsten 2001, bl.a. på bakgrunn av fylkeskommunens behandling av handlingsprogrammet for perioden 2002–2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000) og Innst. S. nr. 119 (2000–2001).

Miljøverndepartementet tilrår:

Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren, vedtatt i fylkestinget 10. oktober 2000, godkjennes i medhold av plan- og bygningslovens § 19-4, med de merknader som er nevnt foran i Miljøverndepartementets foredrag i saken.



Fra Stokkavatnet i Stavanger. Foto: Odd Inge Worsøe

Retningslinjer for planleggingen

Fylkesdelplanens virkning reguleres av plan- og bygningslovens kapittel V. Fylkesdelplanen skal legges til grunn for fylkeskommunal virksomhet og være retningsgivende for kommunal og statlig planlegging. Der det innføres planelementer av bindene karakter (langsiktige grenser for landbruket og retningslinjer for kjøpesenteretablering), skal disse være gjensidig forpliktende for kommunene, fylkeskommunen og staten.

Av hensyn til kommunenes videre planlegging av basisområder og andre langsiktige utbyggingsretninger som er godkjent i fylkesdelplanen, skal forslag til omdisponering av områder med verneinteresser her i seg selv ikke automatisk gi grunnlag for innsigelser.

"Rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentra utenfor sentrale byer og tettsteder" ble vedtatt ved Kongelig resolusjon 8. januar 1999. Bestemmelsene forutsetter at godkjente fylkes(del)planer skal erstatte etableringsstoppen. Retningslinjene, særlig i forhold til senterstruktur, er også utarbeidet med sikte på å erstatte etableringsstoppen i planområdet.

I. Godt leve- og oppvekstmiljø

I.1 Regional grøntstruktur

- 1.1.1 Prinsippkisse for regional grøntstruktur skal legges til grunn for den videre planlegging i den enkelte kommune (jfr. figur).
- 1.1.2 Grøntstrukturens ytre grenser defineres nærmere i kommuneplaner og reguleringsplaner på basis av kunnskap om lokale forhold.

- 1.1.3 Det skal legges til rette for et plansamarbeid mellom kommunene og landbruksmyndighetene som bidrar til å innrette virkemidlene for sambruk

Regional grøntstruktur



- 1.1.4 De nære turområdene skal så langt som mulig gis status gjennom reguleringsplan eller andre virkemidler som bidrar til en best mulig langsiktig sikring.

1.2 Nære friområder

- 1.2.1 Til tettstedsstrukturen skal det knyttes nære friområder, adskilt eller som del av den regionale grøntstrukturen. Til og i friområdene skal det legges et nett av gang- og sykkelveger og turstier.
- 1.2.2 Følgende veiledende normer legges til grunn for planlegging og utbygging av grøntstrukturen :
- 500 meter som største avstand mellom bolig og nære friområder eller regional grøntstruktur
 - 20 dekar som minste størrelse på nære friområder
 - 3 km som minste lengde på overordnet turveg

1.3 Estetikk og uteoppholdsarealer

- 1.3.1 Det skal stilles krav til estetikk i alt plan- og byggearbeid.
- 1.3.2 Det skal stilles krav til gode og tilstrekkelige uteoppholdsarealer i boligområder.
- 1.3.3 Det skal stilles krav til tilgjengelighet for funksjonshemmede i all planlegging.

1.4 Robuste lokalsamfunn

- 1.4.1 Kommunene må utarbeide oversikt over lokale risiko- og sårbarhetsforhold.
- 1.4.2 Sikkerhets- og beredskapsmessige hensyn må innarbeides i den ordinære kommuneplanleggingen.

2. Vern av ikke-fornybare arealressurser

2.1 Interkommunalt samarbeid

- 2.1.1 Koordineringsbehov på tvers av kommunegrensene (for eksempel Forus og Orstad) skal løses gjennom interkommunalt samarbeid.

2.2 Arealbruk utenfor byggesonen

- 2.2.1 Verdifulle landbruks- natur- og kulturminneområder skal bevares mest mulig sammenhengende. Biologisk mangfold skal tillegges vekt i kommuneplanene.
- 2.2.2 Ved næringsmessig virksomhet i landbruks-, natur-, og friluftsområder skal det tas hensyn til natur-, landbruks- og kulturminneverdier
- 2.2.3 Kommunene må utvikle strategier for å begrense spredt utbygging utenfor tettstedene. Dette må styres gjennom klare arealbruksformål og bestemmelser i kommuneplanene.

2.3 Arealøkonomisering i byggesonen

- 2.3.1 Arealforbruk pr. innbygger må reduseres gjennom arbeid med kommuneplanens arealdel.
- 2.3.2 Ved kommuneplanlegging og regulering skal det

Hovedårer og terminaler for gods



trekkes klare grenser mellom utbyggingsområder og landbruks-, natur- og friluftsområder. Disse grensene, som er nedfelt i fylkesdelplanen, skal vises i kommuneplanen i de aktuelle kommuner (jfr. plankart).

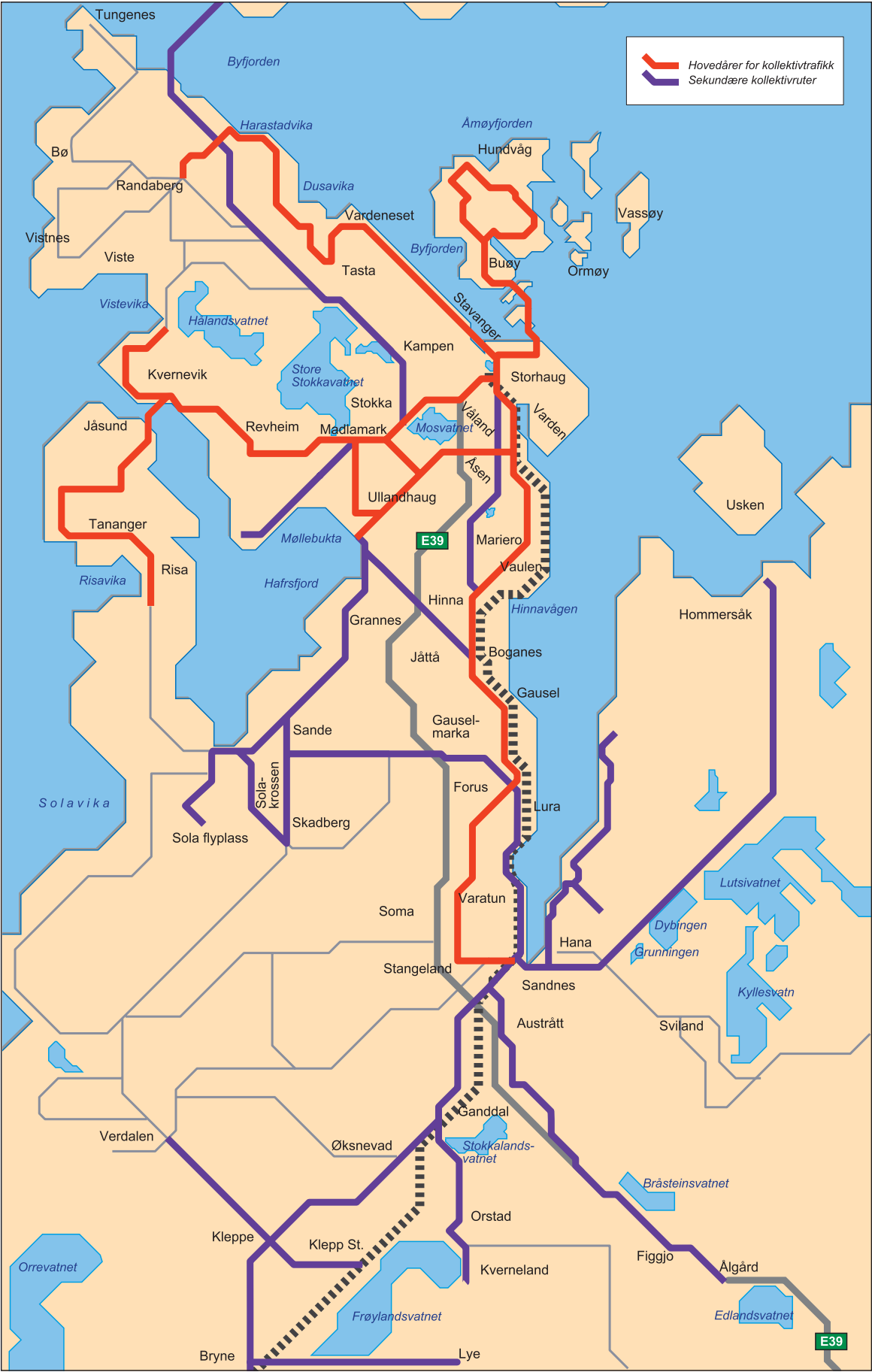
- 2.3.3 Ved utforming av utbyggingsmønster og byggetiltak skal natur- kultur- og estetiske verdier i landskapet søkes bevart. Disse verdiene skal omtales som egne tema i kommuneplaner og søkes integrert i byggesonen som positive og identitetsskapende elementer.

3. Samordnet areal- og transportplanlegging

3. Kollektivtransport

- 3.1.1 I kommuneplanens arealdel skal det kartfestes et regionalt stamnett for kollektivtrafikk (både buss og baneløsninger, samt sjøvegstrafikk; jfr. figur). Det skal etableres egne traseer for kollektivtrafikken i nye utbyggingsområder og i eksisterende tettsted, der dette er gjennomførbart.

Stamnett for kollektivtrafikken (buss)





Sandnes jernbanestasjon. Foto: Odd Inge Worsøe

- 3.1.2 Vegholder skal sikre fremføringshastigheten i kollektivtrafikkens stamnett ved egne traseer (bussgater, kollektivfelt o.l.) og aktive prioriteringstiltak (trafikkstyring). Øvrige tiltak på kollektivtrafikkens stamnett skal ikke redusere fremføringshastigheten for kollektivtrafikk i rute.

3.2 Sykkelvegnett

- 3.2.1 Det skal etableres et regionalt sykkelvegnett. Det skal legges særlig vekt på sykkeltilgjengeligheten i by- og kommunesentra og i en radius opptil 5 km utfra disse.
- 3.2.2 Det skal etableres god parkeringsdekning for sykkel i by- og kommunesentra.

3.3 Vegnettet

- 3.4.3.1 God avvikling av biltrafikken i tettstedsområdet skal primært løses gjennom effektivisering av eksisterende gatenett, forbedring av kollektivtilbudet og gang og sykkelvegnettet – og sekundært gjennom nye vegforbindelser.
- 3.3.2 Det overordnede hovedvegnettet dvs stamvegen E39 med tilknytninger mot viktige terminaler (havner, godsterminal og flyplass), og Rv44 fra Stangeland og sørover på Jæren skal utvikles med god fremkommelighet for næringstrafikk (jfr. figur neste side).
- 3.3.3 Rammeplan for avkjørsler legges til grunn for kommunenes planlegging.

3.4 Lokaliseringspåvirkning

- 3.4.1 Arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres i sentrene, ved holdeplasser til jernbane/bybane eller langs kollektivtrafikkens stamnett (jfr. 3.1 og 4.1). Ved etablering og/eller utvidelse av større virksomheter må det dokumenteres at lokaliseringen er i samsvar med gjeldende retningslinjer.

3.5 Restriksjoner på bilbruken

- 3.5.1 Kommunene må ta opp gjeldende parkeringsnormer til revisjon, med tanke på reduserte krav til parkeringsplasser for bil i ulike områder og bebyggelse. Det må planlegges for redusert parkering i sentra, knutepunkter og i øvrige områder som har høy tilgjengelighet med kollektivtransport. Kommunene skal i slike områder fastsette maksimumsgrenser for parkering.
- 3.5.2 Det skal utvikles en regional parkeringspolitikk med formål å effektivisere arealbruken og redusere tilgjengeligheten for bil i områder hvor kollektivtransportsystemet er godt utbygd.

4. Effektiv arealbruk

4.1 Effektiv bystruktur

- 4.1.1 Potensialet for ombygging og nybygging innenfor allerede utbygde byer/tettsteder skal utnyttes særlig når dette styrker bruk av kollektivmidler og gir en samfunnsøkonomisk god utnyttelse av eksisterende infrastruktur.
- 4.1.2 Ubebygde arealer i tilknytning til bybåndet som ligger mellom eksisterende tettsteder og transportårer, og som har klare grenser i form av topografi eller infrastruktur, skal vurderes disponert til tettstedsarealer, forutsatt at arealet kan få god kollektivbetjening og høy utnyttelsesgrad.
- 4.1.3 Ved etablering av bybane forutsettes en tung arealutnyttelse langs banens influensområde (1000 meter fra holdeplass) med særlig vekt på nye utviklingsområder.

4.2 Høy tetthet i byggeområdene

- 4.2.1 Som en felles norm for tetthet i utbyggingsområdene i planområdet skal det være 2 boliger / dekar (interne veger og lekeplasser ligger innenfor dette arealet, mens skoler, friområder og andre fellesfunksjoner ligger utenfor). Områder utenfor utbyggingsområdene i ytre deler av planområdet kan unntas fra denne normen. Kommunene må i sitt planarbeid dokumentere at minimumskravet overholdes.

I løpet av en 2-årsperiode skal kommunene ta i bruk en felles metode for arealrapportering.

- 4.2.2 For sentrene (jfr. kap 5) og stamnett for kollektivtrafikk (jfr. kap 3.1) legges følgende normer til grunn:

- 6,0 bol/daa innen 500 m fra baneholdeplass i sentrale byområder
- 4,5 bol/daa innen 500 m fra baneholdeplass i perifere områder
- 3,5 bol/daa innenfor hovedtraseene til kollektivtrafikken (300 m fra hver side av traseen)
- 3,0 bol/daa innenfor sykkelavstand til hovedsentra
- 3,0 bol/daa innenfor gangavstand til øvrige kommunesentra
- For å få et variert boligtilbud i boligområdene utenfor sentrumsområdet, må tetthet vurderes over større områder (delplaner etc).

4.3 Fortetting i eldre bolig- og næringsområder

- 4.3.1 Fortetting i eksisterende tettsted må tas inn som tema i kommuneplanene. Det utvikles kommunale strategier for fortetting i de eldre byområdene utenom selve bysentrene. Gjennomsnittlig tetthet skal minst være 2,5 bol/daa.
- 4.3.2 Eksisterende næringsarealer skal utnyttes mer effektivt og sikres utviklingsmuligheter. I de etablerte næringsområdene utenom selve bysentrene skal ombygging og nybygging skje slik at arealene får en høyere utnyttelse enn idag. Dette gjelder særskilt næringsområder med et høyverdig kollektivtilbud (jfr. kap 3.1). En slik fortetting skal ta hensyn til verdifulle kulturmiljø og kulturminner.

4.4 Energibruk

- 4.4.1 Kommunene må i sitt kommuneplanarbeid drøfte hvorvidt en skal stille krav til alle større utbyggingsprosjekter om å legge til rette for vannbåren varme til oppvarming. Det bør utarbeides egne energiplaner i alle kommunene.

5 Styrking av byens og tettstedenes sentra

Disse retningslinjene erstatter Rikspolitiske bestemmelser av 8. januar 1999 om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre når punkt 5.9 er oppfylt.

5.1 Senterstruktur. Definisjoner

Hovedsenter: Stavanger og Sandnes er regionens hovedsentra

Kommunesenter: Kommunens hovedsentrum.

Bydelscenter / Kommunedelsenter: Senter for administrative funksjoner for bydel og senter for del av kommunen.

Lokalsenter / Grendesenter: Andre sentre på kommunedels og bydelsnivå.

Nærservice: Nærbutikker med dagligvareprofil i eller i tilknytning til boområder.

Regionale målpunkt: Her menes områder utenfor hovedsentra og kommunesentra som fremstår som tunge målpunkt for regionale reiser.

5.2 Retningslinjer for hovedsentrene

- 5.2.1 Stavanger sentrum er fylkes- og regionsenter. Viktige fellesfunksjoner på fylkesbasis eller regionale funksjoner skal lokaliseres i Stavanger.
- 5.2.2 Sandnes sentrum skal inneholde viktige regionale senterfunksjoner

5.3 Retningslinjer for kommunesentra

- 5.3.1 Kommunesentra skal gi plass for et bredt spekter av handel, kultur, offentlig og privat service dimensjonert i forhold til kommunens innbyggere og den senterstruktur som er etablert. Offentlige tilbud som bare gis på et sted i kommunen skal i hovedsak legges til kommunesenteret.

5.4 Retningslinjer for kommunedelsentra /bydelsentra

- 5.4.1 Viktige funksjoner på kommunedels- /bydelsnivå skal lokaliseres i kommunedels-/bydelscenteret. Disse skal kunne inneholde handels- og tjenestetilbud som er dimensjonert for å dekke kommunedelens /bydelens innbyggere.

5.5 Retningslinjer for lokal-/grendesentra

- 5.5.1 Offentlig og privat tjenesteyting, kultur og fritidstilbud og handelstilbud som er dimensjonert for å dekke lokale behov skal lokaliseres i lokal-/grendesenter.

5.6 Retningslinjer for nærservice

- 5.6.1 Mindre nærservice eksempelvis nærbutikk med daglivareprofil kan etableres i boligområder. Nærservicebutikker må ikke overskride 800 m².

5.7 Retningslinjer for regionale målpunkt

- 5.7.1 Knutepunktene langs Solabanen skal utvikles til områder med arbeidsplassintensive virksomheter, boliger og lokal service. Utenfor influensområdet til bybanen kan Forus-området videreutvikles som regionalt handelsområde for ulike typer plasskrevende varer (biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og byggevarer). Innenfor banens influensområde kan Forus-området videreutvikles som handelsområde for hvitevarer og møbler / tepper. Området forutsettes avgrenset i kommunedelplanene hva angår arealer for denne type handel.
- 5.7.2 Risavikaområdet som regional havn er et betydelig regionalt arbeidsplassområde, som skal videreutvikles som nærings- og industriområde.
- 5.7.3 Sentralsykehuset i Rogaland (SiR), Universitetsområdet i Stavanger og Stavanger Lufthavn Sola er regionale målpunkter som skal videreutvikles med arbeidsplass- og publikumsintensive funksjoner.

5.8 Boliger i sentra

- 5.8.1 Det skal legges til rette for økt andel boliger i alle typer sentra.

5.9 Senteravgrensning og utvikling av senterstrukturen

- 5.9.1 Alle sentre med et definert handelsomland skal avgrenses i kommuneplanens arealdel eller i reguleringsplaner og gis en dimensjon som samsvarer med senterets funksjon og naturlige handelsomland. Dette gjelder også sentre og regionale målpunkt som er omtalt særskilt (jfr. 5.10.4 og 5.10.5, samt 5.7). Avgrensning skal utføres etter retningslinjer gitt av Miljøverndepartementet.
- 5.9.2 Det tillates ikke etablert sentre i regionen uten at det foreligger et dokumentert behov for nye bydels- og lokalsentra i nye utbyggingsområder eller i eksisterende tettsted. Nye sentre skal planlegges i samsvar med nedfelte mål og retningslinjer i fylkes- og kommuneplaner. Forslag til endring av senterstrukturen behandles som del av kommuneplanens arealdel (Feks Storhaug Øst, Mariero, Orstad).
- 5.9.3 Midlertidig etableringsstopp for kjøpesentra større enn 3000 m² oppheves når de områdene som er vist til dette formålet i fylkesdelplanen er gitt en konkret avgrensning i vedtatt kommuneplan (ev. kommunedelplan, jfr. 5.9.1. og 5.9.2).



Fra Jæren. Foto: Odd Inge Worsøe

Senterstruktur





Kvadrat kjøpesenter. Foto: Odd Inge Worsøe

5.10 Retningslinjer for kjøpesenteretablering

- 5.10.1 Detaljhandel skal plasseres innefor vedtatt senterstruktur. Det tillates ikke etablert kjøpesentre (over 3000 m² jfr. rikspolitiske bestemmelser) utenfor de definerte sentrene. Det kan gjøres unntak for plasskrevende varer, jfr. 5.7.1, og nærservice, jfr. 5.6.1.
- 5.10.2 I Stavanger og Sandnes sentrum gis det ikke begrensninger på etablering og/eller utvidelse av kjøpesentre.
- 5.10.3 Kommunesentre og kommunedels-/bydelssentre skal kunne inneholde handels- og tjenestetilbud som er dimensjonert for å dekke kommunedelens /bydelens innbyggere. Handelsomland følger i utgangspunktet kommunens inndeling av bydeler. Mindre spesialforretninger kan dekke et større omland
- 5.10.4 Hillevåg bydelssenter videreutvikles for regional handelsvirksomhet uten nye restriksjoner. Det tillates imidlertid ikke etablert andre funksjoner av regional karakter som bør ligge i Stavanger eller Sandnes sentrum (jfr. 5.2).
- 5.10.5 Lura-området med Kvadrat som regionens største kjøpesenter er et betydelig regionalt målpunkt. Det skal ikke etableres nye kjøpesentra i dette området og eksisterende kjøpesentre bør heller ikke utvides. Det tillates imidlertid ikke etablert andre funksjoner av regional karakter som bør ligge i Sandnes eller Stavanger sentrum (jfr. 5.2).

- 5.10.6 Bryne og Jørpeland skal styrke sine roller som sentre for regionale handelsfunksjoner. Senterfunksjonene skal legges til dagens sentrum.

5.11 Nødvendig dokumentasjon

- 5.11.1 Før etableringer eller utvidelser av kjøpesentre som når et samlet bruksareal på over 3000 m² skal nødvendig dokumentasjon følge saken. Dokumentasjonskravet gjelder også alle planer/tiltak i strid med lokaliseringskriteriene uansett størrelse. Ved tvilstilfelle avgjør fylkesmannen om det skal utarbeides dokumentasjon for et tiltak og om dokumentasjonen er tilfredsstillende.
- 5.11.2 Med nødvendig dokumentasjon menes beskrivelse av forventet omsetning og kundemålgruppe, mulige konsekvenser for annen handel lokalt og regionalt, publikums tilgjengelighet til området med ulike transportmidler, sannsynlig transportmiddelbruk, samt en vurdering av estetikk i forhold til omgivelsene.
- 5.11.3 Kjøpesentra som skal etableres og/eller utvides i kommunesentrne skal i hovedsak dekke den aktuelle kommunen. Etableringer i Bryne og Jørpeland kan i tillegg dimensjoneres for å dekke et regionalt behov.

Videre arbeid

Ettersom planen nå er vedtatt i fylkestinget og godkjent av regjeringen er det en rekke videreføringsoppgaver som må prioriteres.

Disse kan deles i to kategorier:

1. Tiltak som er nødvendige for å gjennomføre hovedmål og anbefalinger i planen.
2. Problemstillinger som er sentrale for gjennomføringen på lenger sikt, men som det ikke har vært mulig å behandle i denne planprosessen.

Tiltak for gjennomføring

Kommuneplanene

I utgangspunktet er fylkesdelplanen retningsgivende for den kommunale planleggingen. Det innebærer at det må være en oppgave for kommunene å innrette sitt kommuneplanarbeid slik at det legger opp til en oppfølging av intensjonene i fylkesdelplanen. Samtidig må det ligge en tilsvarende forpliktelse, både for statsetatene på fylkesnivå og fylkeskommunen til å følge opp planen i et samarbeid med kommunene. En slik oppfølging bør bidra til at det generelt blir et bedre samarbeid og en mindre konfliktflate mellom kommune- og fylkesnivået i planleggingen, og at antallet innsigelser mot kommunale planer blir færre.

Planlegging av vedtatt(e) langsiktig(e) utviklingsretning(er) må starte snarest mulig slik at kommuneplaner innrettes med sikte på tilrettelegging av nødvendig langsiktig infrastruktur og tilhørende utbyggingsstrategi.

Et viktig element i kommuneplanene blir å fremstille en oversikt ("arealregnskap") der kommunene redegjør for arealutnyttelsen, og at kravene til utnyttelsesgrad er oppfylt. Det bør legges opp til årlig arealregnskapsoversikter. Metode for slik rapportering bør følges opp med bakgrunn i de gode digitale karter og databaser regionen nå har til disposisjon.

Sektorplaner

Også statlig og fylkeskommunal sektorplanlegging vil i så måte ha viktige funksjoner i oppfølgingen (for eksempel landbruk, miljøvern, kulturvern). Andre sentrale oppgaver for oppfølging må skje innenfor rammen av det formaliserte samarbeidet for Transportplan for Nord-Jæren og senere revisjon av Nasjonal transportplan. Aktuelle oppgaver er:

- **Bybanen**
Konsekvensutredning for de aktuelle traseene. Avklaring av modeller for ansvar for infrastruktur og drift
Organisering av prosess for endelig beslutning
Innpass i nasjonal transportplan for bevilgninger
- **Øvrig overordnet kollektivnett**
Fastlegging av det høyfrekvente bussrutenettet i kommuneplanene i samarbeid med fylkeskommunen og vegsjefen. Innpass for kollektivtraseer/gater i transportplan Nord-Jæren og Nasjonal Transportplan for bevilgninger.

- **Utredning av nye elementer av overordnet vegnett**

Konsekvensutredning av Gandsfjord bru (Lura), Eiganestunnelen (stamvegen), Stangeland – Hove m.fl., Traseer for langsiktige hovedutvikling mot Sandnes Øst. Innpass i revisjon av TP- Nord-Jæren og Nasjonal Transportplan for bevilgninger.

- **Avgrensning av sentrumsområder**

Utføres enten som del av arbeidet med kommune (del)planer eller reguleringsplaner. Kjøpsenterstoppen (RPR) oppheves ved vedtak av slike planer.

- **Utviklingsprosjekter for fortetting**

Samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene for å utvikle, modeller, metodikk og virkemidler til å stimulere sentrumsnære utbyggingsprosjekter og ellers ved knutepunkt og langs kollektivaksene.

- **Utvikling av en regional parkeringspolitikk**

For å balansere konkurransen mellom sentere og andre regionale målpunkt er det viktig å utvikle en harmonisering av virkemiddelbruken for parkering. Det kan gjelde såvel prinsipper for planlegging og dimensjonering som avgiftssystem. Tiltaket er avhengig av at regelverket (hjemmelsgrunnlaget) for parkeringsrestriksjoner som er bebudet fra sentralt hold blir realisert.

- **Grøntstruktur i landbruksområder**

Det gjennomføres sonevise (ev. kommunevise) planer for utvikling av friluftsmulighetene i den regionale grøntstruktur i et samarbeid mellom landbrukets og kommunenes/fylkeskommunenes virkemidler for tilrettelegging.

Problemstillinger som ikke er behandlet i fylkesdelplanen.

Fylkesdelplanen har som ett av sine planleggingsprinsipper at man skal tilstrebe en utbygging som er spredt geografisk, både innenfor og mellom kommunene, og med en viss jevnhet over tid. Samtidig skal utviklingen etterhvert få en tyngdepunktforskyvning mot sør-øst. Med dagens kommunestruktur vil det innebære at f.eks. boligbyggingen vil avta og bli mer begrenset i noen kommuner, og få vesentlig større tyngde i andre, f.eks. Sandnes og Sola. Dette reiser spørsmål om "utbyggingskommunenes" kapasitet og finansielle evne til å løse en stor del av et regionalt boligbyggingsbehov. Det reiser også problemstillinger i forhold til kommunenes inntekter. Spørsmål om eventuelle endringer av kommunegrenser kan også bli aktuelt. Det vil være behov for å utrede slike problemstillinger med sikte på å finne mulige modeller for interkommunal og statlig samhandling.

Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren – Fagrapporter:

1. Landbruksinteresser i planområdet m/kjerneområder for landbruk
2. Biologisk mangfold, kulturlandskap og grøntområder
3. Kulturminner
4. Overordnet infrastruktur
5. Transportmodellberegninger
6. Konsekvensanalyse av byutviklingsmodeller

Planer- og utredninger i regi av Transportplan for Nord-Jæren:

- Strategidokument 98 - 07
- Forslag til felles retningslinjer for planlegging av areal bruk og transport
- Delutredning "Arealbruk og transport"
- Delutredning "ABC - konseptet"
- Transportplan for Nord-Jæren – Handlingsplan 98-07
- Bybaneutredningen
- Strategisk gjennomføringsplan for kollektivtrafikk
- Reisevaneundersøkelse på Nord-Jæren

ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

REGIONALUTVIKLINGSAVDELINGEN

Regionalplanseksjon

Peder Klowsgt. 27

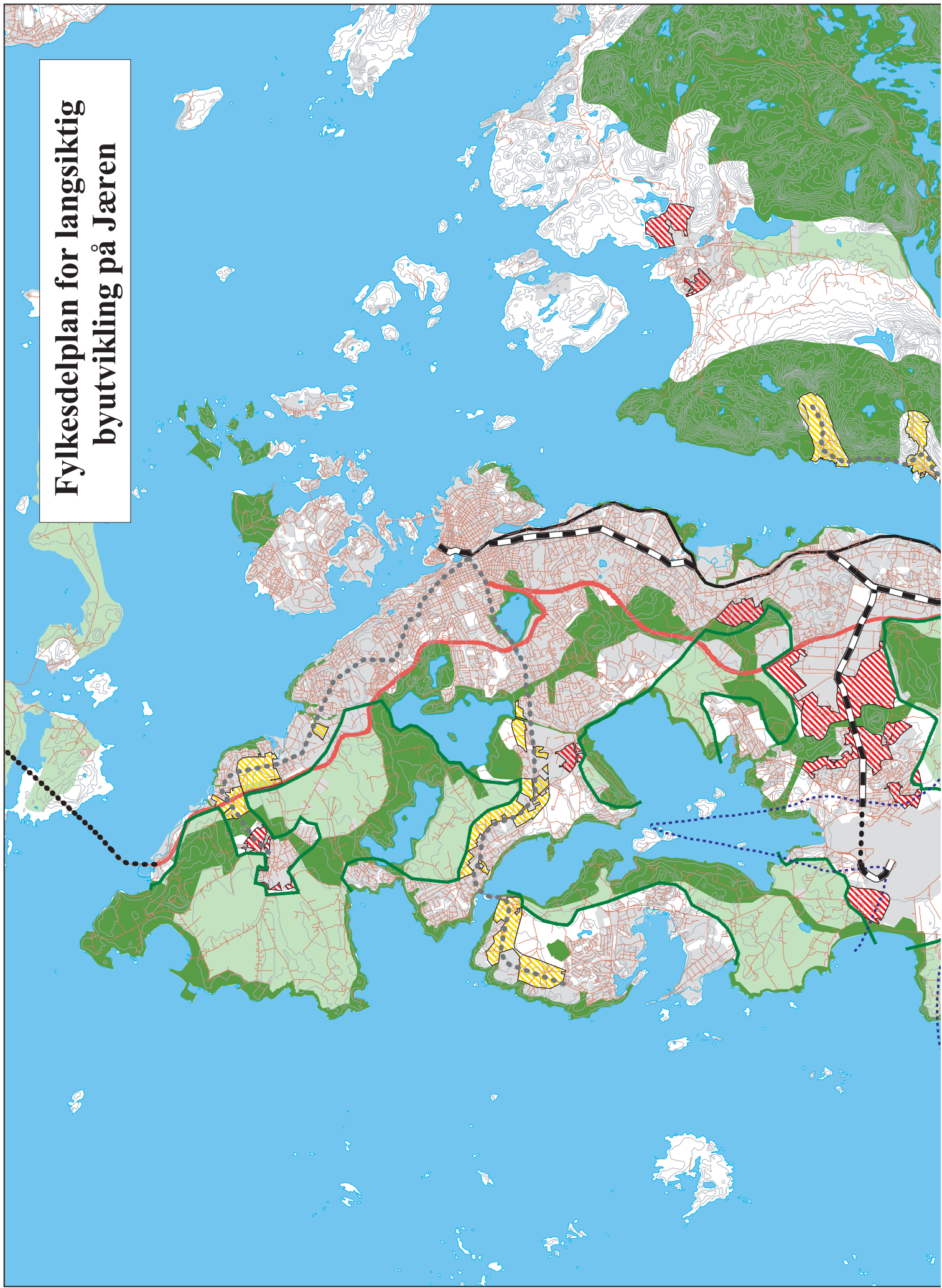
Postboks 798, 4001 Stavanger

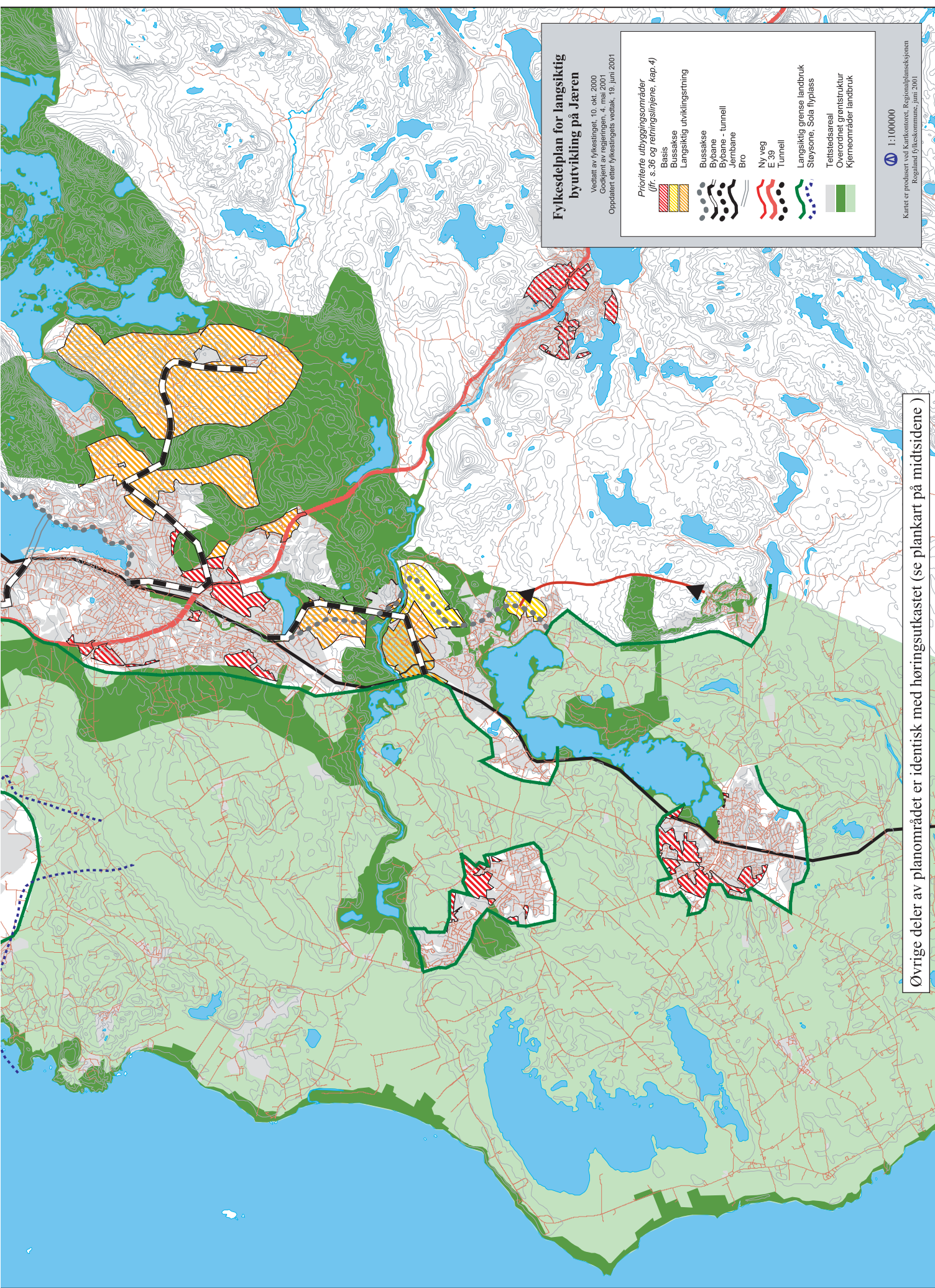
Telefon 51 51 66 00

Telefaks 51 51 66 74

www.rogaland-f.kommune.no

Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren





Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren

Vedtatt av fylkestinget, 10. okt. 2000
Godkjent av regjeringen, 4. mai 2001
Oppdatert etter fylkesgata vedtak, 19. juni 2001

Prioriterte utbyggingsområder
(Jfr. s. 36 og retningslinjene, Kap. 4)

Basis

Bussakse

Langsiktig utviklingsretning

Bussakse

Bybane

Bybane - tunnel

Jernbane

Bro

Ny veg

E 39

Tunnel

Langsiktig grense landbruk

Sløyse, Sola flyplass

Tettstedsareal

Overordnet grønstruktur

Kjernerområder landbruk

1:100000

Kartet er produsert ved Kartkonsept, Regionalplanskaksjonen
Rogaland fylkeskommune, juni 2001

Øvrige deler av planområdet er identisk med høringsutkastet (se plankart på midtsidene)