



Rogaland
fylkeskommune

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke

Vedtatt i Fylkestinget i Rogaland 20. oktober 2020.
Endret 14. juni 2023 (se endringslogg s. 101).





Forord

Vi har en lang og stolt tradisjon for regional planlegging på Jæren. Siden første regionplan for Jæren ble vedtatt i januar 1972 har regionen opplevd stor vekst og omfattende utbygging i storbyområdet Stavanger-Sandnes så vel som i kommunene rundt. Nye veier, dobbeltspor og undersjøiske tunneller har bidratt til kortere reiseavstander, til gagn for både næringsutvikling og bosetting i hele regionen. Med byvekstavtalen for Nord-Jæren investeres det historiske summer i å styrke kollektivsystemet i storbyområdet.

Den økonomiske og befolkningsmessige veksten i regionen har samtidig lagt stort press på dyrka mark og viktige natur- og friluftsområder. Et sentralt tema for regionalplan Jæren og Søre Ryfylke er å samordne areal- og transportplanleggingen og håndtere vekst og utvikling på kryss og tvers av kommunegrenser i et av Norges viktigste matfat.

Utsiktene fremover, både nasjonalt og internasjonalt, preges av stor usikkerhet. Endringer skjer raskt. Oljeprisfall og vekst innen fornybar energi har de siste årene vist at norsk økonomi og vår region er særlig utsatt. Håndtering av klimaendringer vil være en enorm utfordring for kloden vår framover, og i skrivende stund herjes verden av den verste pandemien på 100 år og som ingen enda aner resultatet av.

Perspektivet i denne planen er mot 2050. Selv om de færreste av oss kan spå i glasskuler, kan vi være sikre på at et sterkt regionalt samarbeid om areal- og transportpolitikk i regionen er viktig dersom vi skal hevde oss i konkurransen med de andre storbyområdene rundt oss, og gjøre vårt for å håndtere klimautfordringene og ta vare på dyrka mark og naturmangfold.

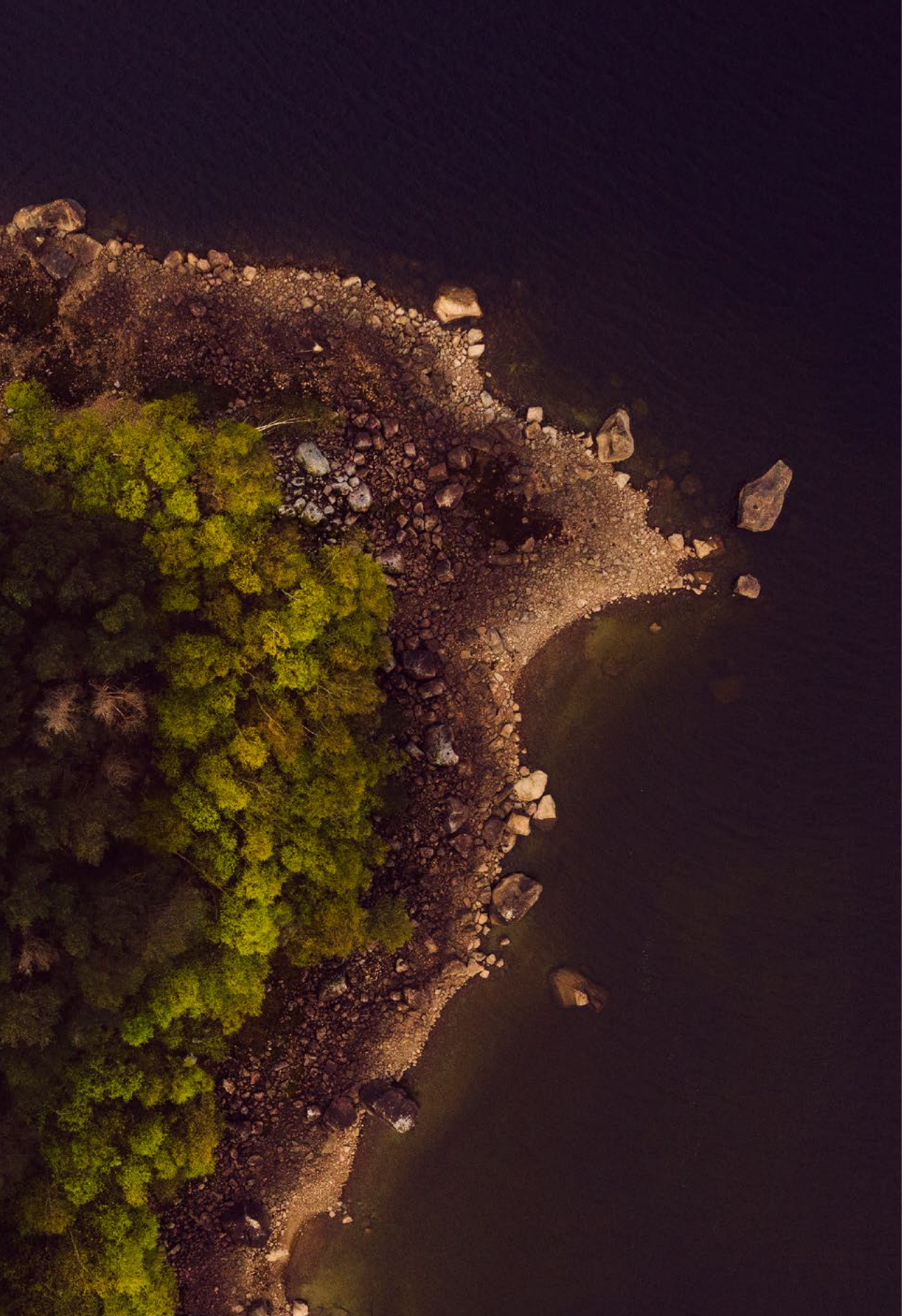
Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke har blitt til gjennom et omfattende samarbeid med kommuner, næringsliv og interesseorganisasjoner over flere år. Jeg håper og tror at møteplassene som er etablert i forbindelse med dette planarbeidet vil bestå og kan være sentrale arenaer for videre samarbeid om bærekraftig utvikling i vår region i mange år framover.



September 2020

Marianne Chesak
Fylkesordfører i Rogaland

A handwritten signature in black ink that reads "Marianne Chesak". The signature is written in a cursive, flowing style.



Innhold

Forord	3
Sammendrag	8
Bakgrunn	11
Et planarbeid i flere faser	11
2. Ordliste og definisjoner	14
3. Målformulering og utviklingsgrep	19
3.1 Dette ønsker vi å oppnå – visjon og hovedmål	19
3.2 En konkurransedyktig region	20
3.3 Befolkning og demografi	21
3.4 Verdiskapning	21
4. Delmål og innsatsområder	23
4.1 Enklere hverdag	23
4.2 Konkurranseskraft	25
4.3 Livskraftige nabolag	26
4.4 Levende sentrumsområder	29
4.5 Varige naturressurser	30
4.6 Regionalt samarbeid	32

5. Regional struktur og arealstrategi	35
5.1 Hovedstruktur for areal- og transportutvikling	35
5.2 Arealprioritering «innenfra og ut»	36
5.3 Rett virksomhet på rett sted	40
5.4 Tilrettelegging og gjennomføring	42
Retningslinjer – 5.1 Hovedstruktur for areal- og transportutvikling	44
Retningslinjer – 5.2 Arealprioritering «innenfra og ut»	45
Retningslinjer – 5.3 Rett virksomhet på rett sted	46
Retningslinjer – 5.4 Tilrettelegging og gjennomføring	53
6. Attraktive, verdiskapende og menneskevennlige steder	55
6.1 Stedsforming	55
6.2 Boligpolitikk og bokvalitet	56
6.3 Gode uteområder	58
Retningslinjer – 6.1 Stedsforming	60
Retningslinjer – 6.2 Boligpolitikk og bokvalitet	65
Retningslinjer – 6.3 Gode uteområder	65
7. Aktive, mangfoldige og produktive landbruks- og naturområder	71
7.1 Blågrønne verdier og strukturer	71
7.2 Landbruk	74
Retningslinjer – 7.1 Blågrønne verdier	76
Retningslinjer – 7.2 Landbruk	79

8. Et effektivt, helhetlig og miljøvennlig transportsystem	85
8.1 Kommunikasjon inn og ut av regionen	85
8.2 Prioritering av transportformer og transportstrategier	86
8.3 Aktiv og helsefremmende persontransport	87
8.4 Parkering	89
Retningslinjer – 8.1 Kommunikasjon inn og ut av regionen	90
Retningslinjer – 8.2 Prioritering av transportformer og transportstrategier	92
Retningslinjer – 8.3 Aktiv og helsefremmende persontransport	93
Retningslinjer – 8.4 Parkering	96
9. Gjennomføring	100
9.1 Handlingsprogram	100
9.2 Måling og evaluering	100
9.3 Plannettverk	101
9.4 Endringslogg	101
9.1 Gjennomføring	102

Sammendrag

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke er en langsiktig plan for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging i de ti kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Strand, Time, Klepp, Hå, Gjesdal og Kvitsøy. Sammen utgjør disse kommunene en av Norges største bo- og arbeidsmarkedsregioner. Planen gir retning for videreutvikling av en bærekraftig og endringsdyktig region fram mot 2050.

Regionalplanen for Jæren og Søre Ryfylke (regionalplanen) er en revisjon av Regionalplan for Jæren 2013–2040 og den foregående Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren (2000).

Gjennom retningslinjer og faglige råd for en rekke tema, og en regional planbestemmelse for handel, angir regionalplanen hva som er regional politikk for samordnet bolig- areal og transportplanlegging i planområdet. Planen er forankret i plan- og bygningsloven og gir grunnlag for fylkeskommunens planfaglige veiledning mot kommunene. Regionalplanen skal legges til grunn for planlegging på alle nivå. Planlegging i strid med regionalplanen kan gi grunnlag for innsigelse.

Siden 2013 er planområdet utvidet geografisk. Kvitsøy har kommet med i plansamarbeidet. Tidligere Forsand og Finnøy kommuner og hele Ombo inngår også i planområdet etter kommunesammenslåinger i januar 2020. Planens navn er endret for å synliggjøre at Ryfylke har fått en større plass i planen enn tidligere.

Mange av hovedgrepene i regionalplanen fra 2013 er videreført i den nye regionalplanen. Dette gjelder blant annet arealstrategier og

senterstruktur, regional handelsbestemmelse, langsiktig grense for landbruket, regional grønnstruktur og retningslinjer om bokvalitet og utbyggingstetthet. Retningslinjer har likevel blitt vurdert og justert i tråd med nye eller forsterkede nasjonale eller internasjonale føringer.

Sammen med Bryne sentrum har bybåndet mellom Stavanger og Sandnes får høyest regional prioritet for utvikling i regionalplanen. Andre områder i senterstrukturen skal utvikles innenfra og ut. Det er vurdert at regionen har en stor arealreserve i gjeldende kommuneplaner. Restene av de regionale arealreservene som ble lagt inn i fylkesdelplanen i år 2000 er derfor ikke videreført i regionalplanen nå. I tråd planens handlingsprogram skal behov og kapasitet for bolig og næringsareal i regionene kartlegges jevnlig.

Jordvern har vært et sentralt tema i regionalplanen over mange år. Den nye utgaven av planen styrker hensynet til jordvern med et eget jordvernmål for planområdet. Planen har også føringer for arbeidet med kommunale arealstrategier, og oppfordrer kommunene til å tilbakeføre ubebygde arealreserver med lav måloppnåelse til landbruks-, natur og friluftsmål (LNF).

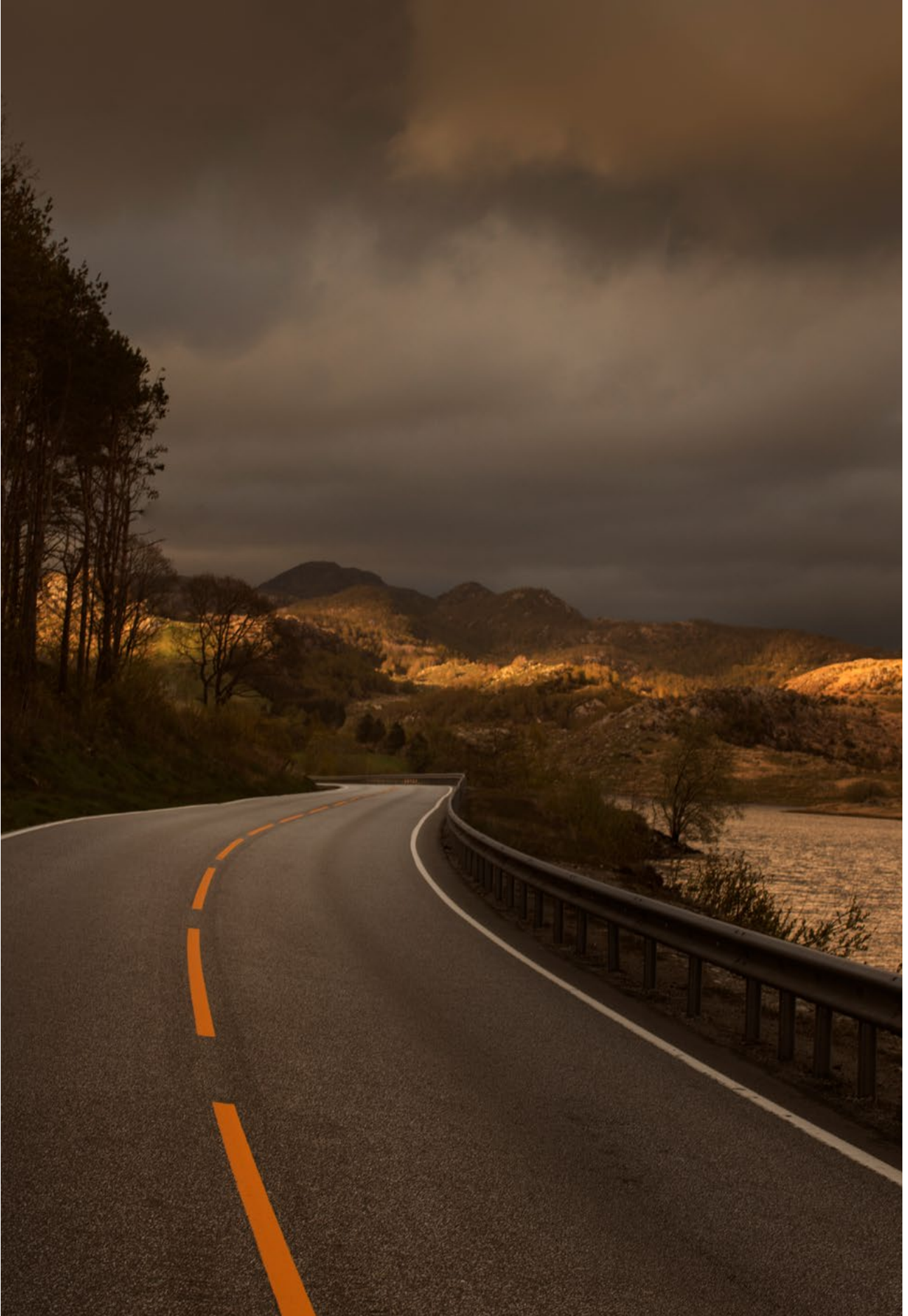


Foto: Elisabeth Tønnessen

Som forrige plan skal regionalplanen fortsatt bidra til attraktive steder og bokvalitet for innbyggerne. Dette gjøres gjennom å etablere felles rammer som sikrer kvalitet i bebyggelse og uterom, og nærhet til hverdagsbehov. Et nytt grep i regionalplanen er at regionens tettsteder er delt inn i ulike stedstyper som skal bidra til å differensiere kravene som settes til de ulike stedene, og gi en bedre og mer forutsigbar planlegging. Et annet viktig verktøy som regionalplanen innfører for å sikre kvalitet i planlegging i byer og tettsteder, er et krav om innledende stedsanalyse ved planoppstart.

Retningslinjer for forvaltning av LNF-områder er revidert i planen, med et større fokus på koblingene mellom de ulike blågrønne hensynene som gjør seg gjeldende utenfor byggesonen. Dette er særlig viktig med hensyn til klimatilpasning i årene fremover.

Planen har fått flere føringer for mobilitet og utvikling av transportsystemet i regionen. Dette er blant annet viktig for storbyområdet, der et nullvekstmål for personbiltransporten er innført i forbindelse med byveksttalen for 2019-2029. Felles parkeringsnorm for bilparkering er tatt inn i regionalplanen som ledd i dette arbeidet.



Bakgrunn

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke viderefører en tradisjon for regional areal- og transportplanlegging på Jæren, som går tilbake til 1970-tallet¹. Bakgrunnen er den store økonomiske og befolkningsmessige veksten som store deler av planområdet har opplevd de siste femti årene. Velstandsøkningen og privatbilismen gav et godt grunnlag for vekst gjennom byspredning på Jæren. Dette har igjen lagt stort press på dyrka mark og natur- og friluftsinnteresser. For at veksten skal være mest mulig bærekraftig, og for at kommuner, næringsliv og innbyggere skal ha mest mulig forutsigbare rammer for videre utvikling, er regional samordning av areal- og transportplanlegging et viktig planverktøy på Jæren. Fremover er det spådd lavere vekst. Et løpende samarbeid som kan bidra til å omstille regionen, skape nye næringsmuligheter og videreutvikle attraktive byer og tettsteder, som kan konkurrere med andre byområder i inn- og utland, er en viktig del oppfølgingen av regionalplanen i årene framover.

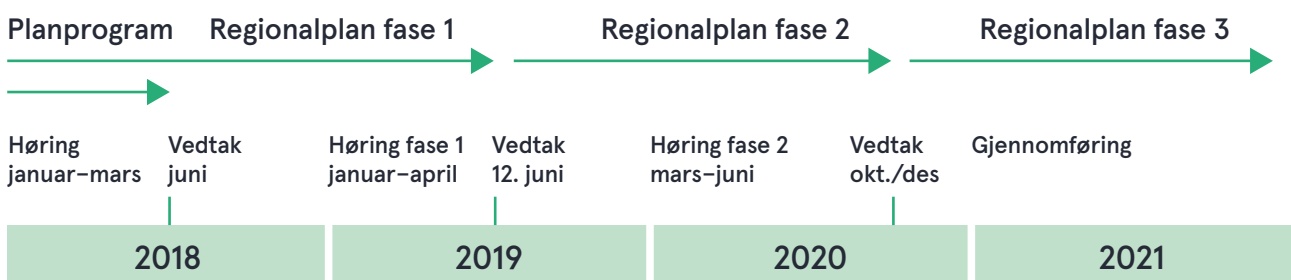
Et planarbeid i flere faser

Arbeidet med revidering av regionalplanen er gjennomført i flere faser. Arbeidet i første fase startet opp i 2017 i forbindelse med regional planstrategi. I 2018 var arbeidet for alvor i gang med Perspektiv 2050, et scenarieprosjekt som Rogaland fylkeskommune gjennomførte i samarbeid med Næringsforeningen, Greater Stavanger og stiftelsen Grønn BY. Anbefalingene fra prosjektet har lagt et viktig grunnlag for det videre arbeidet med revidering av regionalplanen

Anbefalinger fra Perspektiv 2050

- Det regionale samarbeidet styrkes
- Urbanisering og fortetting i bybåndet Stavanger-Sandnes og by- og tettstedsentre
- En attraktiv region sikrer konkurransekraft
- Det grønne skiftet utvikler regionen og styrker identitet

Regionalplan for Jæren – planprosess og milepæler



¹ Regionalplan for Jæren og første fylkesplan for Rogaland ble vedtatt i 1972 og 1975.

En viktig del av første fase av arbeidet med revidering av regionalplanen var å klargjøre utfordrings- og mulighetsbildet regionen kan stå overfor i tiårene fram mot 2050. Arbeidet med planen startet opp rett etter oljenedturen i 2014-17, da synkende oljepris etter mange år med uavbrutt vekst, enighet om en global klimaavtale i Paris og rask utvikling av fornybar energi, for alvor gjorde Norge og vår region klar over at miljømessige, økonomiske og teknologiske endringer vil kunne skje raskere enn før. Dette ble ytterligere aktualisert med koronakrisen som inntraff mot slutten av arbeidet med å revidere regionalplanen.

De overordnede rammene i planen, dens målstruktur og sentrale strategier og retningslinjer knyttet til jordvern og samordnet areal og transportplanlegging ble vedtatt i Fylkestinget 12 juni 2019. Et viktig utgangspunkt for arbeidet i første fase var nye statlige og regionale føringer knyttet til nullvekst i personbiltransport og utvikling av regional jordvernstrategi med eget jordvernmål. I denne første fasen kom også det regionale plansamarbeidet ordentlig på plass med deltakelse fra alle kommunene, statlige etater, næringsliv og interesseorganisasjoner. Andre fase av arbeidet med regionalplanen foregikk i 2019-20. I denne perioden er planens retningslinjer gjennomgått på nytt med hensyn til nye utfordringer og målsetninger. For å sikre at mål, tema og innsatsområder i planen svarer på regionens behov, er det i planprosessen evaluert sentrale grep fra tidligere planer, analysert framtidige muligheter og utfordringer for regionen, og vurdert relevante plangrep for å møte disse. Kunnskapsgrunnlaget er tilgjengelig på fylkeskommunens nettsider.

Tredje fase handler om gjennomføring av planen, og hvordan denne best kan settes



ut i livet. Dette er den viktigste fasen, hvor styringsgruppa og andre fora som er etablert gjennom plansamarbeidet møtes for å diskutere oppfølging av planens handlingsprogram, nye planbehov og andre tilhørende problemstillinger knyttet til samordnet bolig, areal og transportplanlegging.

Et løpende plansamarbeid

Rogaland fylkeskommune har revidert regionalplanen etter et omfattende samarbeid med kommuner, statlige myndigheter, næringsliv og interesseorganisasjoner. Samarbeidet er formalisert gjennom etablering av en rådgivende styringsgruppe for planen der alle regionens ordførere deltar sammen med regionale politikere, fylkesmannen og representanter fra de statlige transportetatene. I tillegg er det etablert en administrativ prosjektgruppe og flere tematiske arbeids- og referansegrupper for planarbeidet. Kommunene har viktig rolle i alle disse gruppene. Representanter fra næringsliv og sivilsamfunnet inviteres med i arbeids- og referansegrupper.



Foto: Elisabeth Tønnessen

Areal og transportplansamarbeidet som er etablert i forbindelse med regionalplanen skal videreføres som en arena for aktiv, helhetlig og kontinuerlig strategisk areal- og transportforvaltning i regionen. Plansamarbeidet og de ulike møtefora som er etablert i forbindelse med revideringen av regionalplanen videreføres derfor etter sluttvedtak av planen i 2020. Et løpende samarbeid er viktig for det videre arbeidet med regionalplanen og dens handlingsprogram, og gir også muligheter for samkjøring og informasjonsutveksling med

andre aktuelle areal- og transportprosesser. Et løpende regionalt samarbeid for å nå målene i regionalplanen er forankret i FNs bærekraftsmål nummer 17 – «samarbeid for å nå målene».

Kunnskapsgrunnlag

Det er utarbeidet et omfattende kunnskapsgrunnlag i forbindelse med revideringen av regionalplanen. Dette materialet er samlet på en egen [nettside](#). Her finner du konsulentrapporter, fagnotater og andre relevante dokumenter.

2. Ordliste og definisjoner

Arealeffektivitet

Arealeffektivitet er et mål på hvor effektivt man utnytter bebygde arealer.

Besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner

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

Blågrønne verdier og strukturer

Nettverket av natur-, friluft- og landbruksområder som sammen bidrar til å ivareta økosystemer og tjenestene de leverer som mat, rent vann, flomregulering, opplevelser og kulturminner og -miljøer.

Bokvalitet

Bokvalitet er et komplekst samspill mellom individet, boligen, bomiljøet og samfunn rundt. Bokvalitet omfatter både kvalitet i bebyggelse og fysiske strukturer men også sosial bærekraft og folks økonomiske kapasitet til å kjøpe bolig. Bokvalitet diskuteres gjerne på ulike nivå: 1.) Områdenivå, 2.) Bomiljø, bebyggelse og uterom og 3.) Kvaliteter ved boligens planløsning og funksjonalitet.

Biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer

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

andre større byggevarer kan omfatte byggevarer som stein, grus, sement i tillegg til trelast.

Bymessighet

Fysiske strukturer og omgivelser (bebyggelse og byrom) kjennetegnet ved korte avstander, et mangfold av funksjoner og attraktive oppholdssteder og boligområder.

Bymiljøpakken og byveksttalen

Bymiljøpakken er en samferdselspakke for Nord-Jæren på 30mrd kroner som skal bidra til utbygging av kollektiv (bla. bussveien), sykkel, gange og nye veier. Målet er «null vekst» i personbiltransporten og effektiv arealbruk er en del av målet. Pakken er forankret i byveksttalen for 2019-2029 signert av de fire kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, Rogaland Fylkeskommune og staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Gjennom byveksttalen og nasjonal transportplan bidrar staten med ca. 17 milliarder fra mot 2029. Resten finansieres med bompenger og momsreduksjon fra fylkeskommunen.

Byutvidelsesområder

Byutvidelsesområder er sammensatte bolig- og næringsområder langs kollektivaksene på Nord-Jæren (bussveien og byruter) og rundt Bryne sentrum. Områdene avgrenses av langsiktig grense for landbruk. Områdene utvikles i tråd med føringene i tabell 6.1.

Faglige råd

For noen tema i regionalplanen er det gitt faglige råd. De faglige rådene er prinsipper for god planlegging konkretisert for de ulike temaene. Hensikten er å beskrive et felles faglig utgangspunkt for vurdering av planer. Begrepet faglige råd er ikke forankret i plan- og bygnings-

loven, og avvik fra disse alene er ikke grunnlag for innsigelse.

FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål består av 17 mål og 169 delmål. Målene skal fungere som en felles global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn. Målene gjelder for alle land og er verdens felles arbeidsplan for blant annet å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og bremse klimaendringene.

Funksjonsblanding

En blanding av mange funksjoner i ett område f.eks. handel, service, kultur, boliger, fritids-tilbud, offentlige tjenester og møteplasser i et sentrum.

«Innenfra og ut»

Utbygging prioriteres i sentrum og sentrumsnære områder først, og potensialet for fortetting og transformasjon for øvrig utnyttes før det omdisponeres nye arealer til utbyggingsformål. Dette er en viktig del av planens arealstrategi, jf. kapittel 5.2.

Jordbruksareal/dyrka jord

Omfatter fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite.

Kjøpesenter

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

Konkurranseskraft

I et sammenhengende bo- og arbeidsmarked med fragmentert administrativ organisering må vi samhandle om en felles strategisk retning slik at plansystemet støtter opp om nettverksbygging, entreprenørskap og innovasjon. Regionen skal tilby forutsigbar

tilgang til attraktive næringsarealer, effektive logistikk- og samferdselsløsninger og verdensledende offentlige tjenester.

Landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF)

Arealformål i plan- og bygningsloven som angir områder for landbruk, natur og friluftsliv samt reindrift. Her er det i utgangspunktet kun tillatt å oppføre bygninger eller iverksette anlegg eller andre tiltak som er nødvendige for landbruksdrift. I noen tilfeller åpnes det for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse i LNF-områder.

Minste felles uteoppholdsareal (MFUA)

Offentlig tilgjengelig areal i et utbyggingsprosjekt som er egnet til lek, opphold og rekreasjon. Trafikkareal og areal avsatt til fellesfunksjoner som avfallshåndtering, sykkelstativ og lignende er ikke egnet til opphold og medregnes ikke.

Nullvekstmålet

Nullvekstmålet for personbiltransport ble opprinnelig lagt til grunn av Stortinget i klimaforliket i 2012. Målet har siden blitt et viktig mål i nasjonal transportplan og byvekstavtalene for storbyområdene, inkludert Nord-Jæren. I 2020 ble nullvekstmålet videreutviklet og er nå formulert slik: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Nærbutikk

Nærbutikk er en eller flere butikker med dagligvarer, dvs. handel med hovedvekt på mat og drikke. Bruksareal (m² BRA) til nærbutikk defineres som summen av salgsareal,

lagerlokale, spiserom/kantine- og kontorareal. Areal til parkering og varelevering regnes ikke med.

Næringsområder med høy urbaniseringsgrad; Kategori 1

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

Næringsområder med allsidig virksomhet; Kategori 2

Næringsbebyggelse med middels arbeidsplass- og besøksintensitet og middels arealutnyttelse. Eksempel: kombibygging med kontor og produksjonslokaler.

Næringsområder for arealkrevende virksomheter; Kategori 3

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

Nærservice

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

Områdeutnyttelse (OU)

Områdeutnyttelse er bruksareal (BRA) i prosent av et større områdeareal, dvs. både bebygd og ubebygd areal innenfor et område. OU beregnes ut fra et areal på minst 100 dekar og bør ha en god funksjonsblanding som inkluderer en forholdsmessig andel av arealkrevende offentlige programmer som parker, næriddrett, uterom, samferdselsanlegg og offentlig service (skoler og barnehager mm.) Større områdeovergrepene grønnstruktur og veisystem medregnes ikke.

Prosent bruksareal (% BRA)

Prosent bruksareal fastsetter forholdet mellom bebygd og ubebygd del av tomta. Prosent bruksareal angir en øvre grense for summen av det bruksareal som kan oppføres på tomta i forhold til tomtearealet. Beregningsgrunnlaget for BRA i regionalplanen følger Kommunal og moderniseringsdepartementets veileder «Grad av utnyttning», men omfatter ikke parkeringsareal under terreng.

Publikumsrettede funksjoner

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

Regionale næringsområder

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

Regional planbestemmelse

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

Regional retningslinje

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

Senterstruktur

By- og tettstedsentrene og regionale næringsområder for besøks-/arbeidsplassintensiv virksomhet utgjør hovedstrukturen for arealutvikling i regionen. I planens retningslinjer er det ulike føringer for de ulike nivåene og stedene i senterstrukturen. Oversikt over senterstrukturen gis i retningslinjene til kapittel 5.

Sentrumsnære områder

Sentrumsnære områder defineres som områder med gangavstand til sentrum og med høy tilgjengelighet for gåing, sykling og kollektivtransport.

Transformasjonsområder

Allerede bebygde områder der eksisterende strukturer og bebyggelse gjennomgår en større omforming. Innebærer ofte at eldre næringsområder blir omskapt til nye boligområder med bymessig preg. Transformasjon skjer i motsetning til fortetting, der eksisterende bebyggelsesmønster og strukturer i større grad ivaretas. Transformasjonsområder i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes utvikles i tråd med føringene i tabell 6.1.

Vedlikeholdsvekst

Vekst med sikte på å opprettholde stabile bomiljø og utnytte etablert sosial og teknisk infrastruktur. Dette er særlig et hensyn i ytre deler av planområdet.

Virkeområde for handel

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

Økosystemtjenester

Goder fra naturen som mennesker nyter godt av. Kan være forsynende tjenester som mat, brensel og rent vann, regulerende tjenester som flom og erosjonsbeskyttelse eller naturens sykdomsregulering, grunnleggende støttende tjenester som fotosyntesen og jorddannelse, eller kulturelle tjenester som friluftsliv og opplevelser.



Fremtiden bygger ikke seg selv, det er fortiden som bygger fremtiden, og vi er fremtidens fortid.

Tore Renberg

3. Målformulering og utviklingsgrep

3.1 Dette ønsker vi å oppnå

VISJON

«En bærekraftig og endringsdyktig region»

Hovedmål

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

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

Prinsipper

Plansamarbeidet skal bygge på følgende felles verdier;

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

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

Delmål

Planens visjon og hovedmål følges opp gjennom seks delmål. Disse presenteres i neste kapittel

- Enklere hverdag
- Konkurranseskraft
- Livskraftige nabolag
- Levende sentrumsområder
- Varige naturressurser
- Regionalt samarbeid

FNs bærekraftsmål

Dagens planlegging handler om å finne fram til hovedstrategier og grep som bidrar til en bærekraftig og balansert utvikling. Hovedgrepene i regionalplanen fra 2013 er videreført, men spisset noe for å tydeliggjøre prioriteringene og for å bygge opp om bærekraftmålene til FN og andre nasjonale og internasjonale miljø- og klimaforpliktelser.

3.2 En konkurransedyktig region

Vi lever i en mangfoldig og rik region, fra lange jærstrender, via landbruksområder og kulturlandskap til dramatiske fjellformasjoner og fantastiske fjord- og sjøområder med de grønneste øyene. Innbyggerne i regionen har høy levestandard og god helse. Gjennom en fremtidsrettet byutvikling og et kontinuerlig og forpliktende regionalt plansamarbeid skal omdømmet, og omstillingsevnen vår styrkes, og brukes som konkurransefortrinn i arbeidet med å sikre nye virksomhetsetableringer og befolkningsvekst.

De store endringene som må til for å skape en bærekraftig og konkurransekraftig region i fremtiden krever imidlertid at alle de gode kreftene arbeider sammen. Regionalplanen tar grep som sikrer at det etableres møteplasser og samarbeid som støtter opp om og identifiserer hvilke virkemidler som må tas i bruk for å styrke regionens konkurransekraft. Gjennom statistikk og trendanalyser kan vi utarbeide framskrivninger og prognoser for folketall og demografisk utvikling. Dette har stor betydning for hvordan vi styrer arealbruk og transportutviklingen i regionen.



Globale trender og drivkrefter som vi allerede styres av i dag, som globalisering, urbanisering, demografi, klimaendringer og ny teknologi må adresseres. Noen av de sentrale spørsmålene planen utforsker, er:

- Hvor, hvordan, og hvor mange skal bo og jobbe i regionen i fremtiden?
- Hvordan skal folk reise?
- Hvor skal boliger og infrastruktur bygges?
- Hvordan kan vi videreutvikle attraktive og levende byer og tettsteder?
- Hvordan kan regionens naturgitte og menneskeskapt verdier ivaretas?
- Hvordan bør konsekvensene av klimaendringer møtes?

3.3 Befolkning og demografi

En stadig sterkere urbaniseringstrend gjør at storbyområdene vokser mest. De unge flytter til byene, og befolkningen i mer perifere strøk blir eldre. Antall aleneboende øker, samtidig som tallet på større husholdninger synker. Folketall og befolknings sammensetning legges til grunn for vår langsiktige planlegging. Med en gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst på ca. 1,45 prosent har befolkningen i planområdet økt med rundt 125.000 innbyggere siden 1985 og ligger i 2019 på rundt 340 000, ifølge tall fra Statistisk sentralbyrå. Færre barn blir født, og samtidig blir vi stadig eldre. Fertilitet eller fruktbarhet, gjennomsnittlig antall fødte barn per kvinne, er en av de viktigste komponentene for befolkningsvekst og endringer i aldersstruktur.

Innvandring har vært en viktig årsak til befolkningsveksten i regionen. Andel innvandrere har hatt en kraftig vekst fra 7 prosent av befolkningen i 2000 til en situasjon hvor nesten en av fem innbyggere er innvandrere. Innvandrere har vært og vil fortsatt være en viktig ressurs for lokalsamfunn og den regionale økonomien i fremtiden. Siden 1999 har det vært netto innvandring til Jæren. Andel innvandrere har hatt en kraftig vekst fra 7 prosent i 2000 til en situasjon hvor nesten en av fem innbyggere er innvandrere. Innvandring i årene som kommer vil blant annet avhenge av den økonomiske situasjonen i regionen. I tillegg vil inntektsutviklingen i resten av verden og økonomiske og politiske forhold i hjemlandene også være avgjørende for hvor attraktiv regionen fremstår for tilflytting.

3.4 Verdiskapning

I global målestokk er vår region perifer, både økonomisk, geografisk og politisk. Regionen har hatt en ekspansiv utvikling de siste 30 årene og møter framtida med høy levestandard og livskvalitet tuftet på høyproduktiv regional økonomi og et rikt naturressursgrunnlag. Disse verdiene må tas vare på for kommende generasjoner. Utsiktene fremover både nasjonalt og internasjonalt preges av stor usikkerhet, og endringer skjer raskt. Med nedgang i oljeprisen har vi erfart hvor raskt endringer kan skje, og hvor stor påvirkning oljen har i vår region. Oljeprisen og global legitimitet for oljeutvinning er faktorer som i stor grad vil påvirke regionen vår i årene fremover. Derfor er det avgjørende at vi ruster oss for det grønne skiftet og bygger opp nye næringer.

Rogaland har høyest verdiskapning etter Oslo, ifølge tall fra Statistisk sentralbyrå. Oljeindustrien har stor betydning for regionen. Antall etablerte bedrifter i regionen økte med 78 prosent fra 2011 til 2016. Små og mellomstore bedrifter står for om lag 27 prosent av verdiskapningen. Over halvparten av alle jobbene i Rogaland finnes der. Regionen er også et av landets viktigste landbruksområder, målt i ansatte og produksjonskapasitet.

Parallelt med sterk næringsvekst i regionen, har det også vært betydelig vekst i arbeidspendlingen. Selv om veksten har avtatt noe i senere år har arbeidspendling mellom storbyområdet og omlandskommunene vokst med 50 prosent siden 2000 (SSB) Reisevaneundersøkelsen for Nord-Jæren viser at 57 prosent av arbeidstakere tar bil til jobb, enten som bilfører eller passasjer (Reisevaneundersøkelsen 2019).



4. Delmål og innsatsområder

Slik de tre pilarene for miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft er gjensidig avhengig og bidrar til å løfte hverandre, er også innsatsområdene og målene for regionalplanen det. Det skal være mulig å oppnå økonomisk vekst og utvikling samtidig som viktige naturverdier ivaretas. I de følgende delkapitlene beskrives delmål og innsatsområder etter en tematisk struktur som konkretiserer planens visjon og hovedmål, og strategier for å oppnå disse målene.

4.1 Enklere hverdag

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

Vi arbeider, handler og reiser uavhengig av bydels- og kommunegrenser, og hverdagsregionen vår blir stadig mer sammenvevd. Transportsystemet binder oss sammen, og de fysiske omgivelsene vi skaper, legger grunnleggende føringer for hverdagslivet.

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

Ny teknologi vil endre byene og livene våre. Store endringer i transportsektoren, med

delingsmobilitet, autonome kjøretøy og sømløse mobilitetsløsninger, kan påvirke bosettings- og lokaliseringpreferanser og redusere skillet mellom arbeid og fritid. Vi vil ta i bruk teknologier som gir bedre mobilitet og mer attraktivt lokalmiljø i våre byer og tettsteder.

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

Hva skal plansamarbeidet gjøre:

Fremme hverdagsaktivitet, god mobilitet og bedre miljøet

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

Delmål	Innsats	Strategier
 <p>Enklere hverdag</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vi jobber og bor på tvers av kommunegrensene, men vi er en region. • Her legger vi til rette for effektive og miljøvennlige reiser, og gode steder å bo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fremme hverdagsaktivitet, god mobilitet og bedre miljøet • Dra nytte av våre investeringer
 <p>Konkurranseskraft</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vi er små, men sammen utnytter vi våre ressurser optimalt i en økende nasjonal og internasjonal konkurranse om arbeidsplasser og de gode hodene. 	<ul style="list-style-type: none"> • Styrke verdiskapningsevne og bidra til produktivitetsvekst • Videreutvikle et nettverk med komplementære næringsområder • Legge til rette for attraktive næringsarealer for alle virksomheter – på rett plass, til rett tid og pris • Ta felles ansvar for lokalisering av virksomheter med særskilt behov
 <p>Livskraftige nabolag</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vi skal utvikle attraktive og livskraftige nabolag som skaper identitet og korte avstander til daglige gjøremål. 	<ul style="list-style-type: none"> • Møte framtidens boligbehov • Utvikle sunne og inkluderende nærmiljø
 <p>Levende sentrumsområder</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vi er glade i byene og tettstedene våre. De er navet i utviklingen av vår region. Attraktive byer og tettsteder tiltrekker seg mennesker, skaper identitet og kan bidra til økonomisk vekst. 	<ul style="list-style-type: none"> • Videreutvikle attraktive sentrumsmiljø • Tiltrekke aktivitet til sentrum • Sikre rom for innovasjon i handelsnæringen
 <p>Varige naturressurser</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vi er pådrivere for omstilling til et lavutslippssamfunn. Vi sørger for en bærekraftig forvaltning og tar vare på landbruksjord og naturverdier. Det gir oss livskvalitet her og nå, og sikrer at våre etterkommere får nytte de samme godene. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem • Redusere nedbygging av jord • Videreutvikle regional grønnstruktur • Styrke og rehabilitere naturmangfoldet • Medvirke til at vannmiljø sikres god økologisk og kjemisk tilstand
 <p>Regionalt samarbeid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vår region er kjent for å være handlekraftige og å dra lasset sammen. Vi legger til rette for møteplasser der fagfolk, folkevalgte, næringsliv og interesseorganisasjoner kan møtes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bygge og dele kunnskap • Styrke gjennomføringsevne og handlingskraft • Utvikle og delta i partnerskap og nettverk

Dra nytte av våre investeringer

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

4.2 Konkurranseskraft

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

Regionens internasjonale og konkurransedyktige næringsliv har vært drivkraften bak en eventyrlig vekst over lengre tid. Samtidig har siste års utvikling vist at den regionale økonomiens ensidige struktur er sårbar, og at det er nødvendig med diversifisering og omstilling.

Verdensøkonomien er i endring og rammevilkår for nærings- og byutvikling har endret seg vesentlig de siste ti-årene som følge av krefter som globalisering, urbanisering og digitalisering. Resultatet er at befolkningsveksten avtar og folk og produksjon trekkes mot de store byene. Dette bidrar til at konkurransen mellom byregionene blir hardere, både når det gjelder å tiltrekke seg kompetanse, bedrifter og kapital.

I et sammenhengende bo- og arbeidsmarked med fragmentert administrativ organisering

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

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

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

Regionen og særlig Ryfylke har storslått natur med høye fjell og dype fjorder. Internasjonale ikon som Preikestolen og Kjerag tiltrekker turister fra hele verden og har satt regionen på kartet som attraktivt reisemål. Reiselivsnæringen i regionen er i sterk vekst, og potensialet for å knytte tettere bånd mellom reiseliv og annen naturbasert næring er stort. Dette skal være fokusområder for de delene av regionen som i utgangpunktet er rike på slike ressurser. Etablering av mindre reiselivsnettverk

og tilrettelegging for turisme og friområder i distriktene kan være et godt bidrag for å sikre attraktivitet og arbeidsplasser på mindre tettsteder.

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

Hva skal plansamarbeidet gjøre:

Styrke verdiskapingsevne og bidra til produktivitetsvekst

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

Videreutvikle et nettverk med komplementære næringsområder

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

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

- Vi skal utnytte ressurser optimalt og målrette vår innsats til særlig viktige områder som

identifiseres for særskilt offentlig og privat samarbeid om planlegging og byggemodning.

Ta felles ansvar for lokalisering av virksomheter med særskilt behov

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

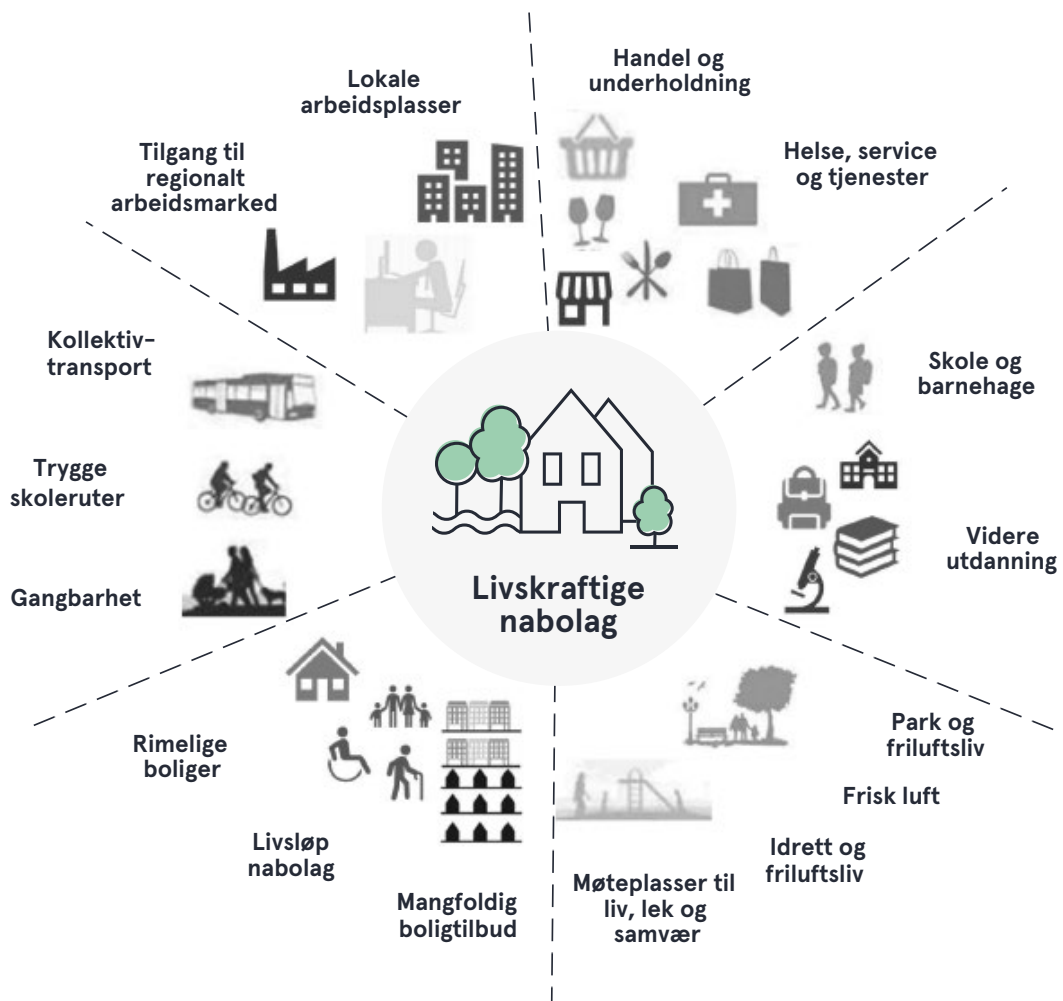
4.3 Livskraftige nabolag

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

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

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

Å legge til rette for at det kan bygges nok boliger til en pris folk kan betale er en viktig samfunnsoppgave der regionalplanen spiller en sentral rolle. Veksten i befolkningen,



demografisk endring og økonomisk vekst som tiltrekker flere arbeidstakere til regionen kan skape behov og etterspørsel for flere nye boliger. Innflytting av nye befolkningsgrupper og livsstilsendring driver nye trender, behov og preferanser. I de kommende årene forventes særlig andelen eldre i befolkningen å øke og behovet framover vil påvirkes i betydelig grad av hvilke boligpreferanser denne gruppen har. Et variert tilbud av boliger, som møter behov og etterspørsel til hele spekteret av husholdningstyper og til overkommelige priser, er en integrert del av en vellykket regional utvikling.

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

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



Foto: Elisabeth Tønnessen

Hva skal plansamarbeidet gjøre:

Møte framtidens boligbehov

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

Utvikle sunne og inkluderende nærmiljø

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

4.4 Levende sentrumsområder

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

Regionen har et mangfold av sentrumsområder med forskjellig egenart, funksjon og identitet. De kan brukes av alle, og på de fleste måter – enten det er for å jobbe, handle, rusle, trene, treffes, feste, oppleve eller feriere. Korte avstander, funksjonsmangfold, romdannelse, identitet, samkvem, samhandling, kultur og opplevelser gjør det attraktivt å bo, arbeide og oppholde seg eller investere i sentrum. Vi vil dyrke stedenes særpreg som et fortrinn. Videre satsing på kvalitet og estetikk i utforming

vil bidra til å styrke identitet og eierskap til sentrene. Eksisterende bebyggelse og bymiljøer, med visuelt mangfold, kulturminner og historiske spor bidrar til økt regional attraktivitet.

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



Attraktivitetsfaktorer for utvikling av levende sentrumsområder

Varehandel har spilt en viktig historisk rolle i utvikling av sentrene. Sentrum er, og vil fortsette å være, det foretrukne lokaliseringsstedet for mange handelskonsepter. Samtidig medfører teknologiutvikling strukturelle endringer i bransjens konkurransesituasjon, varedistribusjon og forbrukeradferd. Mulighetene forandringene gir må forstås, slik at planverket best mulig legger til rette for ønsket aktivitet og utvikling for samfunnet.

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

Hva skal plansamarbeidet gjøre:

Videreutvikle attraktive sentrumsmiljø

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

Tiltrekke aktivitet til sentrum

- Vi vil redusere hindringer og ta i bruk virkemidler som kan stimulere til økt investering og flere lokaliseringer i sentrumsområdene.
- Vi vil gjøre det mer forutsigbart og redusere risiko ved investering i sentrumsområdene

- Vi vil tilrettelegge for et mer variert og attraktivt boligtilbud i og nær sentrumsområdene.

Sikre rom for innovasjon i handelsnæringen

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

4.5 Varige naturressurser

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

Regionen kjennetegnes av et bredt spekter av natur- og landskap, og variasjonen i naturgitte forutsetninger gir grunnlag for mangfoldige, verdifulle, og sjeldne økosystemer og arter. Regionen er også rik på vassdragsnatur, med lakseførende elver, vann og småvassdrag, samt vannrike nedbørfelt med ulike typer våtmarksområder. Klima og beliggenhet gjør at områdene dels har internasjonal verdi. De naturgitte forutsetningene legger premisene for menneskenes ressursutnyttelse og landskapsbruk og dette har skapt et mangfold av ulike kulturlandskap. Kulturpåvirkning og inngrepsomfang varierer, men det har skjedd store endringer i landskapet som følge av regionens vekst og effektiviseringen i landbruket. I de mest utbygde områdene og intensivt drevne landbruksarealene, er mange opprinnelige leveområder splittet opp, redusert i størrelse, eller forsvunnet. Gjenværende



Foto: Elisabeth Tønnessen

restarealer framstår som et grønt nettverk av mindre områder, men har likevel en viktig økologisk funksjon.

Globalt er forholdene for matproduksjon i endring. Både observerte endringer og prognoser peker i retning av avlingsreduksjon i store og viktig matproduksjonsområder på verdensbasis. Samtidig forventes befolkningsøkning å medføre behov for å øke verdens matproduksjon med 70 % i følge FN. Verdien av jord og betydningen av å ha sikker tilgang til produksjonsområder vil øke i takt med denne utviklingen. Jæren er det mest intensive jordbruksområdet i Norge og avgjørende for å nå målet om økt produksjon av mat. Arealgrunnlaget er den viktigste innsatsfaktoren i verdikjeden, og er i mange tilfeller den begrensende faktoren for videre satsing. Avgangen av jordbruksareal har vært svært høy og gapet mellom historisk nedbygging og de nasjonale jordvernambisjonene er så store at måloppnåelse vil kreve en markant omlegging av tidligere byutviklingsmønster. I planområdet er det allerede lagt ut store jordbruksarealer til utbygging. Vi må sikre at disse husholderes og utnyttes best mulig.

Regionalt jordvernmål for planområdet

I arbeidet med revideringen av regionalplanen er det formulert et eget jordvernmål for planområdet. Målet er tredelt:

Jordvernmål

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

Hva skal plansamarbeidet gjøre:

Bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem

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

Redusere nedbygging av jord

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

Videreutvikle regional grønnstruktur

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

Styrke og rehabilitere naturmangfoldet

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

Medvirke til bedre vannmiljø

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

4.6 Regionalt samarbeid

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

I årene som kommer må det bygges boliger, næringsbygg og infrastruktur, disse må utvikles med høy kvalitet og til riktig tid og pris. Gjennomføringskraft krever samarbeid på tvers av sektorene. Å bygge opp om eksisterende by- og tettstedsstruktur forutsetter at en stor del av ny utbygging skjer gjennom fortetting, transformasjon og mer effektiv bruk av arealer innenfor byggesonen. Med økende marked for sentralt beliggende boliger og næringsarealer suppleres og erstattes tradisjonelle feltutbygginger med byomformingsprosjekter. Samtidig kan transformasjon og fortetting med kvalitet være en sammensatt og krevende oppgave både for offentlige og private aktører. Komplekse eiendomsforhold, interessekonflikter, høy arealverdi og tunge investeringer i infrastruktur gjør fortetting og transformasjon krevende å gjennomføre. I perioder med lavkonjunktur kan gjennomføring av byfornyelse være ytterligere krevende.

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

Opgavene er store og utfordrende, ikke minst for en liten region. Utfordringene kan forsterkes av manglende kunnskap eller samarbeidsvilje. Regionen har begrenset kapasitet med små planleggings- og utviklingsmiljøer i både privat og offentlig sektor. Derfor må ressursene utnyttes så godt som mulig. Økt dialog og kunnskapsutveksling mellom sektorene vil øke forståelse for hverandres roller og bygge tillit til hverandre. Dette kan bidra til at både bærekraftperspektivet og markedstilpasning blir bedre ivaretatt i plan- og gjennomføringsprosesser, eller sagt på en annen måte; at vi sammen finner fram til bedre løsninger.

Arbeidsdelingen skal fremme effektivitet og demokratisk forankring ved å bygge på nærhetsprinsippet, noe som betyr at beslutninger skal fattes på lavest mulige effektive nivå. Dette skal sikre at en helhetlig tilnærming ivaretas samtidig som lokale variasjoner uttrykkes gjennom differensiering av tiltak.

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

Hva skal plansamarbeidet gjøre:

Bygge og dele kunnskap

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

Styrke gjennomføringsevne og handlingskraft

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

Utvikle og delta i partnerskap og nettverk

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



5. Regional struktur og arealstrategi

5.1 Hovedstruktur for areal- og transportutvikling

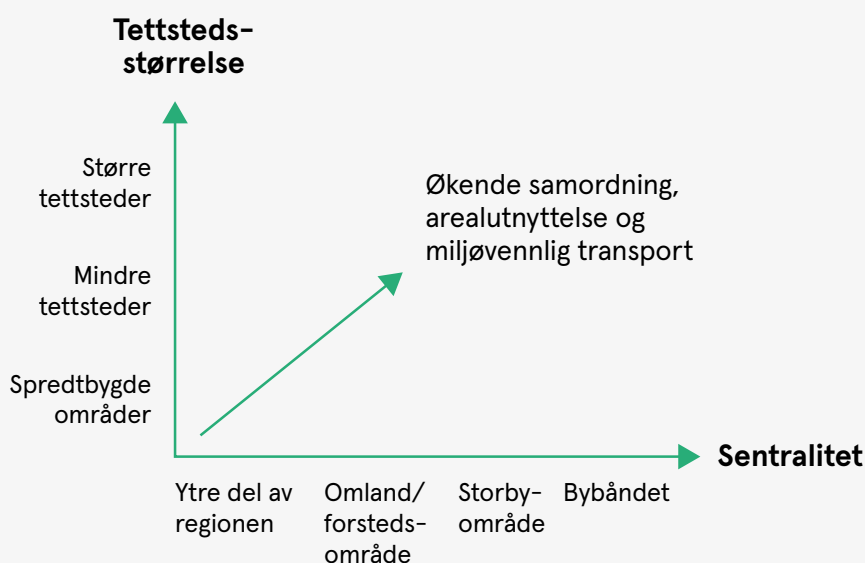
By, tettsted og omland

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

Regional hovedstruktur for samordnet bolig-, areal- og transportutvikling

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

Regionen bindes sammen av transportsystemet, herunder overordnet vegnett, Jærbanen, bussveien, byruter, båtruter, og annen kollektivtransport. Prioriteringer og investeringer på transportområdet innrettes slik at de styrker en attraktiv by- og tettstedsutvikling.



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

Dermed kan arealutvikling og transportutvikling virke sammen og gjensidig forsterke hverandre. Regionalplanen er fellesverktøyet for samordning av areal- og transportutvikling i regionen, og for samordning av virkemidler mellom statlig, regionalt og kommunalt forvaltningsnivå.

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

Bystruktur på Nord-Jæren

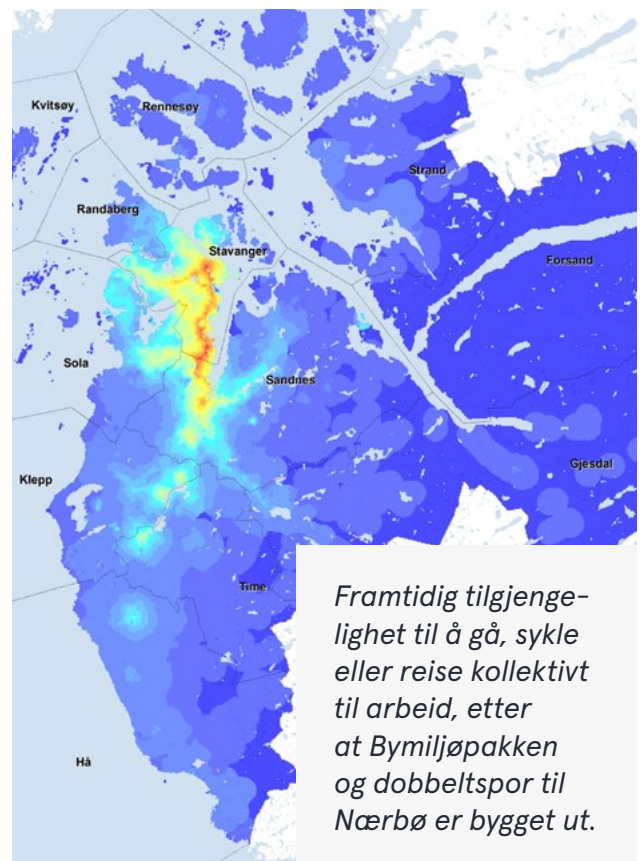
Hovedstrukturen for miljøvennlig persontransport i byområdet på Nord-Jæren utgjøres av Jærbanen, bussveien, byrutene og hovedforbindelser for gåing og sykling innenfor bybåndet og større tettsteder. Hovedstrukturen binder sammen bybåndet med sine sentre, bydeler og arbeidsplasskonsentrasjoner, og knytter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

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

5.2 Arealprioritering «innenfra og ut»

Regionalt prioriterte utviklingsområder

Utbyggingsområdene i gjeldende kommuneplaner og det planlagte kollektivsystemet har kapasitet til at regionen kan fortsette å ta



Kilde: Asplan Viak

imot en sterk innbygger- og arbeidsplassvekst, planene har lang tidshorison, og ikke alt av planlagte områder og ønsket infrastruktur kan realiseres med én gang.

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

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

Hovedprioritering:

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

Prioritering:

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

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

områder med potensial for bymessig utvikling og sammenbinding av næringsområdene i bybåndet.

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

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

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

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



«Innenfra og ut» i hvert tettsted

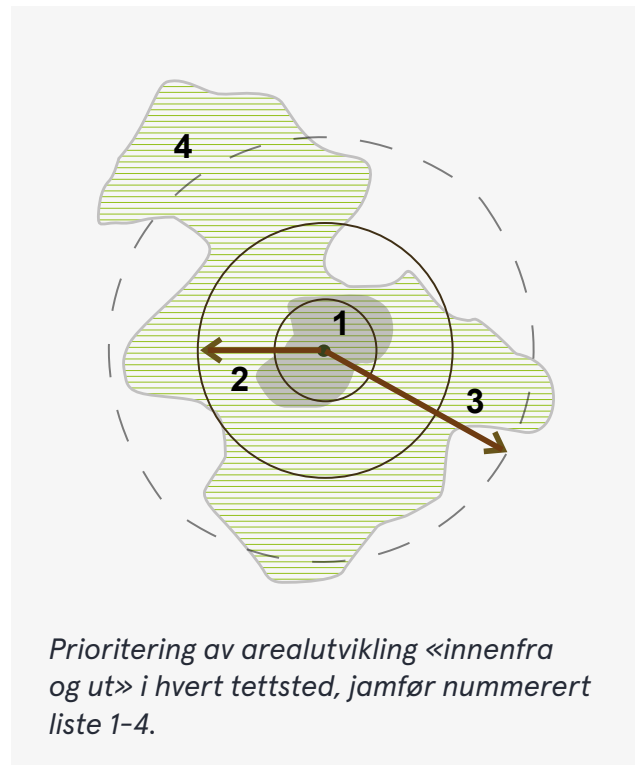
Når nye områder skal utvikles, har avstand til det enkelte tettstedsentrum betydning for arealutnyttelse, transportbehov og effekt på sentrumsutvikling. Plansamarbeidet vil derfor fokusere særlig på å realisere potensialet i sentrumsområder og områder med gang-/sykkellavstand til sentrum, også når dette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

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

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

Detaljerings gjennom kommunale arealstrategier

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



virkemiddelbruk – slik som planformål og bestemmelser i kommuneplanens arealdel, områdereguleringer og boligbyggeprogram.

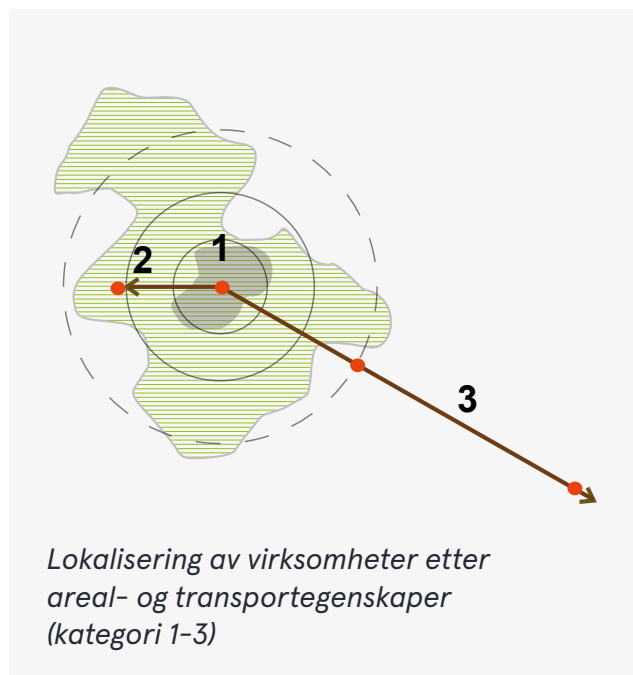
I arealstrategiene tar kommunene også stilling til behov for innfasing og rekkefølge for utbygging av nye og ubebygde områder utenfor hovedstrukturene. Områder med høy oppnåelse av regionens mål og strategier utvikles tidlig, mens arealer med lavere måloppnåelse bør tas ut av kommuneplanen. Som grunnlag for arealstrategiene bør det foreligge en samlet eller kommunevis oversikt over arealkapasitet i utbyggingsområdene og forventninger til framtidig arealbehov.

Som del av fase 3 i regionalplanen, skal plansamarbeidet samarbeide om kriterier for evaluering av måloppnåelse for nye utbyggingsområder. Aktuelle kriterier vil eksempelvis være transportbehov, potensiale for gåing/sykling/kollektivtransport, potensiale for bokvalitet, boligmarked, arealutnyttelse, omdisponering av landbruksjord, betydning for naturverdier og kulturmiljø, investeringsbehov og forutsigbarhet for grunneiere/markedsaktører.

5.3 Rett virksomhet på rett sted

Lokalisering etter areal- og transportegenskaper

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



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

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

Regionale næringsområder

Regionale næringsområder er områder av særlig stor betydning for næringslivet i planområdet, som følge av eksisterende næringsvirksomhet, utbyggingspotensial, tilgjengelighet til sentral transportinfrastruktur eller tilgang til større sjørettet areal. Regionalplanen skal bidra til at regionen har forutsigbar tilgang på attraktive næringsområder av regional karakter – tilpasset ulike næringers og virksomheters behov. I retningslinje 5.3.3 differensieres områdene i tre hovedkategorier etter areal- og transportegenskaper; høy urbaniseringsgrad (kategori 1), allsidig virksomhet (kategori 2) og arealkrevende virksomhet (kategori 3). Hver kategori omfatter områder med variasjon i størrelse og tyngde.

Regionale sentre og funksjoner

Planområdet har byer, tettsteder og grender med ulik størrelse, funksjon og betydning for sitt omland. Den regionale senterstrukturen (retningslinje 5.3.7) angir plassering i et senterhierarki på bakgrunn av sentralitet og tilgjengelighet, innbyggere og arbeidsplasser, funksjons- og tjenestetilbud, og nærhet til øvrige sentre m.v. Senterstrukturen benyttes til å synliggjøre hvordan funksjoner med et større geografisk omland bør lokaliseres i større sentre for å gi best mulig tilgjengelighet fra et regionalt omland, og samtidig bidra til en konsentrasjon av aktivitet som kan gi kritisk masse for sentrumsutvikling. Funksjoner med et mer avgrenset omland kan lokaliseres mer desentralisert i lokale sentre, og med dimensjonering ut fra lokalt omland, slik at det skapes korte avstander i dagliglivet. Senterstrukturen skal gi forutsigbarhet for plan- og beslutningsprosesser, positive synergier mellom offentlige og private investeringer, og redusere risiko for feil lokalisering.

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

Lokalisering av varehandel

Varehandelsbransjen er i stadig utvikling. Nye handelstrender de siste årene innebærer rask vekst i netthandel, flere kombinasjoner av varer og tjenester i bysentrum og på kjøpesenter, og en økende andel arealkrevende varehandelskonsepter utenfor sentrum. Sentrum er, og vil fortsette å være, den foretrukket lokaliseringsted for mange handelskonsepter, i tråd med statlige og regionale føringer om handelslokalisering de siste 20 årene. Regional planbestemmelse om senterstruktur og handel er en juridisk bindende føring som skal følges (§ 5.3.11).

Det er likevel noen planmessige utfordringer knyttet til handel. Rammebetingelsene i sentrumsområder eller ved eksisterende kjøpesenter kan vanskeligjøre etablering av de største varehandelsenheterne eller virksomheter med sterkt behov for samlokalisering av lager og utsalg. Noen har tilpasset seg rammer for handel i regionalplanen og kommuneplaner, bl.a ved å nedskalere størrelsen på konseptene sine, mens andre ønsker å holde fast ved arealkrevende konsepter.

Arbeidet med Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke har vurdert konsekvensene av en mer aktiv tilrettelegging for de arealkrevende varehandelskonseptene i regionalplanen. Konklusjonen er at etablering av et regionalt område for store handelsenheter på Forus

mellom Stavanger og Sandnes kan bidra til å styrke deres konkurranseposisjon i forhold til by- og tettstedsentrene ytterligere og ikke bygge opp om vedtatte arealstrategier eller miljøvennlig transport. Samtidig er det usikkert hvilke gevinster et slikt område vil få med tanke på netthandelsetableringer, som også kan ønske seg til næringsområder mer rettet mot logistikk. Den regionale handelspolitikken gir samtidig et handlingsrom for å vurdere eventuelle positive gevinster av nyetablering og eller relokalisering av store handelenheter gjennom enkeltvis behandling av reguleringsplaner og samtykke.

Det legges derfor til grunn at rammene i den regionale handelspolitikken fra forrige regionalplan videreføres. Det er opprettet en felles arbeidsgruppe med interesseorganisasjonene for varehandelsbransjen og sentrumsorganisasjoner med tanke på å jevnlig

følge utviklingen i bransjen og være proaktive i vårt framtidige tilretteleggingsarbeid

5.4 Tilrettelegging og gjennomføring

Langsiktig kapasitet for utvikling

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

I første fase av planarbeidet (2017–2018) ble det kartlagt at kommuneplanene i planområdet inneholdt ca 40.000 ledig utbyggingsareal. I tillegg til områder for fortetting og transformasjon. Noe areal er siden blitt brukt



samtidig som nytt areal har kommet inn gjennom kommuneplanrullering. De regionale næringsområdene (retningslinje 5.3.3) har også god kapasitet til næringsutvikling. Med lavere vekst enn tidligere er hovedbildet på arealsiden at regionen har god arealkapasitet til å håndtere framtidig vekst i mange år framover.

Når det gjelder transportkapasitet og -vekst i storbyområdet vil utvikling av kollektivsystem og sykkelnett internt i byområdet gir kapasitet til å håndtere transportvekst innenfor rammene av nullvekstmålet. Framtidig vekst i persontransport mellom Nord- og Sør-Jæren kan imidlertid gi behov for økt kollektivkapasitet dersom ikke personbiltransporten inn og ut av storbyområdet skal øke.

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

Gjennomføring av prioritert utbygging

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

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

Kapasitet i dagens kommuneplaner

Kartlegginger fra konsulentselskapet Rambøll indikerer at dagens kommuneplaner gir kapasitet for 250.000 nye innbyggere i regionen. Til sammenligning forventes det en befolkningsvekst i regionen på ca 1800 pr år fram til 2050 (SSB hovedalternativ (MMMM)).

Hovedtyngden av planpotensialet ligger i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes (ca 30 %), byutviklingskorridorene i byområdet (ca 30 %) og i storbyområdet ellers (ca 15 %).

Omkring 22 % av planpotensialet ligger i de andre jærkommunene, hvorav mesteparten i stasjonsbyene og andre tettsteder i senterstrukturen (til sammen 13 %).^{1,2}

1 Rambøll 2017. Storbyområdene – kvantifisering av gjeldende arealplaner og befolkningsomfordeling, 22.03.2017.

2 Rambøll 2018. Notat langsiktige areal-scenarier, Rambøll-notat 1350025059, 02.01.2018.

derfor samarbeide om virkemidler og modeller for å styrke gjennomføringen av planlagt utvikling i regionalt prioriterte og sentrumsnære områder.

Retningslinjer – kapittel 5

5.1 Hovedstruktur for areal- og transportutvikling

5.1.1 Regionale helhetsløsninger

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

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

5.1.2 Regional hovedstruktur for arealutvikling

By- og tettstedsentrene og regionale næringsområder for besøks-/arbeidsplassintensiv virksomhet utgjør hovedstrukturen for arealutvikling i regionen.

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

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

5.1.3 Regional hovedstruktur for persontransport

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

Større områder for byutvikling forutsetter høyverdig kollektivtilbud.

5.1.4 Regional hovedstruktur for næringstransport

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



Figur 5.1: Regional areal- og transportstrategi

5.2 Arealprioritering «innenfra og ut»

5.2.1 «Innenfra og ut» i hvert tettsted

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

5.2.2 Regionalt prioriterte utviklingsområder

Høyt prioritert:

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

Prioritert:

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

5.2.3 Arealstrategier i kommuneplanene

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

- Regionalt prioriterte utbyggingsområder tilrettelegges for utvikling, og med rekkefølge.
- Eksisterende tettsteder utvikles «innenfra og ut».
- Ubebygde områder evalueres etter måloppnåelse og grad av konflikt med

jordvernmålet. Områder med høy oppnåelse av regionale mål kan tilrettelegges for å opprettholde et godt bomiljø/lokal samfunnsutvikling, mens områder med lav måloppnåelse bør tas ut av kommuneplanen.



Figur 5.2 Regionalt prioriterte utviklingsområder.

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

Faglige råd

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

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Veileder for oppfølging av regionalplanen; arealstrategier, kommunalt jordvernmål og kriterier/metoder for vurdering av utbyggingsområder	2020/2021	Rfk
Utarbeide arealstrategier som del av kommuneplanens arealdel, inkl. mål og strategier for fortetting og transformasjon, og evaluering av arealreserver	Ved KP rev.	Kommunene

5.3 Rett virksomhet på rett sted

5.3.1 Rett virksomhet på rett sted:

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

5.3.2 Mobilitetsplan

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

5.3.3 Regionale næringsområder

Kategori	Regionale næringsområde
Kategori 1: Høy urbaniseringsgrad	Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Bryne, Kleppe, Ålgård og Jørpeland sentrum. Stavanger Forum, Hillevåg/Mariero, Jåttåvågen, deler av Forus-Lura og Ullandhaug
Kategori 2: Allsidig virksomhet	Deler av Forus-Lura, deler av Bybåndet sør, deler av Sandnes øst (Vatne), Buøy, Dusavik, Risavika, deler av Mekjarvik, Håland og Utsola/Stavanger Lufthavn Sola
Kategori 3: Arealkrevende virksomheter	Deler av Mekjarvik, Skurve, deler av Forus-Lura, deler av Sandnes øst, deler av Bybåndet sør, Kviemarka, Nordmarka, Hanasand og Sirevåg

Regional og kommunale planmyndigheter skal aktivt legge til rette for at regionale næringsområder får rammer for utvikling i tråd med prinsippet «rett virksomhet på rett sted» jfr. figur 5.3.

5.3.4 Regionale tyngdepunkt for Kategori 1 næringer

Regionale næringsområdene i Bybåndet Stavanger-Sandnes, inkludert Ullandhaug, Bryne sentrum og Jørpeland sentrum er regionale tyngdepunkt for kategori 1 næringer. Det skal legges til rette for at arbeidsplassintensive virksomheter kan etableres her i tette bymessig senter/næringsområder med høy tilgjengelighet for gåing/sykling/kollektivtransport.

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

5.3.5 Sjønære næringsarealer

Det skal vises tilbakeholdenhet med omdisponering av sjønære næringsareal til annet formål. Ved forslag om omdisponering skal



Figur 5.3: Regionale næringsområder

planmyndighetene utrede alternativ tilgang til sjønært areal.

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

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

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

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

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

Eksempler på slike virksomheter er storulykke-bedrifter, tjenesteytingsvirksomheter av regional betydning, regionale idrettsanlegg, større datalagrings-senter og landbaserte oppdrettsanlegg. Listen er ikke uttømmende.

Faglige råd

Senter for spesialisthelsetjenester, forskning og høyere utdanning

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

Senter for lufthavnrelaterte virksomhet

Ved Stavanger lufthavn, Sola prioriteres lufthavnrelatert virksomhet.

Regionalt senter for mineralindustri

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

Sentre for havrelatert virksomhet

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

Senter for næringsmiddelindustri

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

5.3.7 Senterstruktur

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

5.3.8 Lokalisering av publikumsrettede og besøks-/arbeidsplassintensive virksomheter

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

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



Fig 5.4: Senterstruktur

Lokalsenternivået i regionalplanen kan inndeles videre gjennom kommuneplan for å differensiere utviklingsrammene for kommunens ulike sentra.

5.3.9 Senterstruktur og sentrumsformål

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

5.3.10 Utadvendt virksomhet

Sentrumsområder og kjøpesentre bør utvikles med utadvendte virksomheter som er godt integrert med tilliggende offentlig rom og

strøkgater. Fornyelse skal bidra til bykvalitet gjennom bla. bymessig arkitektur, aktive fasader i strøkgater og direkte adkomst fra offentlig fortau til et flertall av butikkenhetene.

§ Regional planbestemmelse 5.3.11 Lokalisering av handels- etableringer i sentre (regional planbestemmelse)

Nyetablering eller utvidelse av eksisterende varehandelsvirksomhet er bare tillatt i områder avsatt til sentrumsformål, slik disse er lokalisert, dimensjonert og avgrenset i kommuneplans arealdel eller kommune-
delplan, og med de følgende unntak;¹

- **Forus felt C og kjøpesentrene Kvadrat og Tvedtsenteret**
Varehandelsvirksomhet er tillatt på Forus felt C og i kjøpesentrene Kvadrat og Tvedtsenteret slik det er dimensjonert og avgrenset i gjeldende reguleringsplan (pr. vedtaksdato for den regionale planen)².
- **Nærbutikk og nærservice**
Nærbutikk og nærservice på inntil 1250 m² bruksareal handel og inntil 500 m² bruksareal tjenesteyting kan etableres i eller i nær tilknytning til boligområder. Nærbutikk og nærservice er et tilbud til det lokale bomiljøet og

bør ikke etableres hvis det vurderes å konkurrere med etablerte sentre. Kommunene kan definere mindre bruksareal for nærbutikk og nærservice.

- **Salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer**
Kommunene kan avsette egnede områder som skal romme salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i næringsområder med allsidig virksomhet (næringskategori 2). Ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, tillates solgt på maksimalt 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 1000 m² BRA (bruksareal).
- **Fabrikkutsalg**
Fabrikkutsalg på inntil 500 m² bruksareal i tilknytning til produksjonsstedet tillates for egenproduserte varer og sortiment som naturlig hører til produsentens virksomhet.

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

2 Dimensjonering av handelsareal ved Tvedtsenteret avklares gjennom pågående kommune- og reguleringsplanprosesser i 2019/20

5.3.12 Dimensjonering av handel

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

Faglige råd

Dimensjonering av handel

Dimensjonering av handel bør ta utgangspunkt i:

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

*Ca 2 m² pr innbygger pr 2012

Håndtering av store varehandelsenheter

Søknader om handel utenfor områder avsatt til sentrumsformålområdene håndteres gjennom reguleringsplaner eller samtykke:

- Reguleringsplannivå: Saker som innebærer ny reguleringsplan behandles som ordinær plansak, og med særlig vurdering av handelsspørsmålet.
- Byggesaksnivå: Saker som eventuelt er i tråd med eldre gjeldende kommunale planer som har blitt tilsidesatt av regional planbestemmelse, behandles som samtykkesak før det kan gis tillatelse til tiltak.
- Dispensasjon: Saker som krever dispensasjon fra eldre kommunale planer, og der kommunen er positiv til å gi dispensasjon, behandles som samtykkesak før det kan gis dispensasjon.

Både plan- og samtykkesaker skal vurderes opp mot hensynet til attraktive by- og tettsteds-sentre, effektiv arealbruk og miljø- og helsefremmende transport, jf. planbestemmelsens formål. Dette gir også rom for å vurdere eventuelle gevinster som eksempelvis en relokalisering kan få med tanke på effektiv arealbruk, logistikk og potensiale for økt gåing/sykling/kollektivtransport.

Regionale myndigheter kan gi nærmere veiledning om saksgang og utredningsbehov.

Handlingsprogram Regionale næringsområder

Tiltak	Når	Ansvar
Oppdatere regional næringsarealstrategi	Fase 3	Rfk
Utarbeide prinsipper for lokalisering av kraftkrevende virksomheter	2021/22	Rfk
Utarbeide prinsipper for lokalisering av storulykkebedrifter	Fase 3	Rfk

Senterstruktur

Tiltak	Når	Ansvar
Utforming av indikatorsett for helsesjekk/byregnskap for sentrene i senterstrukturen	Fase 3	Rfk
Utarbeide sentrumsplaner med gjennomføringsstrategier for de prioriterte sentrene	Løpende	Kommunene
Utarbeide oversikt over besøks- og /arbeidsplassintensive funksjoner (statlige/regionale/lokale) som forventes å bli etablert eller relokalisert	Pågående	FM/KMD

Varehandel

Tiltak	Når	Ansvar
Felles arbeidsgruppe med interesseorganisasjonene for varehandelsbransjen og sentrumsorganisasjoner	Minimum ett årlig møte	Rfk
Utarbeide felles metodikk og utredningskrav for vurdering av store varehandelsenheter	2021	Rfk

5.4 Tilrettelegging og gjennomføring

5.4.1 Arealkapasitet for utvikling

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

Det regionale arealbehovet i planperioden (2050) forventes å kunne dekkes gjennom for-
tetting og ledige utbyggingsområder i gjeldende kommuneplaner pr 2020. Forventet utvikling i arealbehov og arealkapasitet kartlegges hvert fjerde år som del av kommunens arealstrategi.

5.4.2 Transportkapasitet som sikrer tilgjengelighet

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

5.4.3 Infrastruktur for kraftforsyning

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

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

Handlingsplan

Tiltak	Når	Ansvar
Kartlegge behov og kapasitet for bolig og næringsareal i regionen.	Minimum hvert 4. år	Rfk
Kartlegge utbyggingspotensial i prioriterte utviklingsområder	Minimum hvert 4. år	Rfk
Utvikle gjennomføringsmodeller og virkemidler for å tilrettelegge investeringer og styrke ønsket utvikling i prioriterte områder	Fase 3	Rfk
Gjennomføringsstrategi for bybåndet mellom Stavanger og Sandnes.	2020/21	Rfk



6. Attraktive, verdiskapende og menneskevennlige steder

6.1 Stedsforming

Stedstilpasset by og tettstedsutvikling

Utvikling av attraktive og livskraftige byer, tettsteder og nabolag handler i stor grad om at steder og forbindelsene mellom de oppleves som interessante, trivelige og trygge. Byenes og tettstedenes mangfold, særpreg og steds-kvaliteter må utnyttes og dyrkes fram. Steds-kvalitet kan være knyttet til fysiske forhold ved et sted; skala, byrom, arkitektur, kulturmiljø, blågrønne strukturer, tilbud av boliger og arbeidsplasser. Stedskvalitet handler også om menneskene som bor eller oppsøker stedet, deres kultur, verdier og adferd.

Stedstilpasset by- og tettstedsutvikling er et sentralt grep i regionalplanen. God steds-tilpasning i en menneskelig skala tar hensyn til lokale forhold som byggeskikk, kulturminner, kulturmiljøer, historiske strukturer og landskap, og bidrar til stedstilhørighet. Ved utvikling av utbyggingsprosjekter med moderne formspråk kan disse ta opp i seg noen historiske elementer slik at byggverkene bidrar til en velfungerende helhet og uten at det fremstår som et feil-plassert.

I Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke deles de ulike stedene i planområdet inn i ulike stedstyper. Hensikten med dette er å skape en bevissthet omkring hvilke hensyn som er viktige å ivareta i ulike områder, og gi et godt grunnlag for diskusjon tidlig i planleggingen om hvordan et enkelt prosjektet kan bidra til å bevare både lokal identitet og stedskvaliteter, og hensynet til fortetting. Innledende stedsanalyse innføres som et verktøy for å sikre kvalitet og steds-

tilpassing i by- og tettstedsutviklingen i planområdet.

Stedstyper og stedsanalyse beskrives nærmere i en egen veileder til retningslinjene i dette kapittelet.

Kompakt og kollektivorientert utbygging

Kompakt og kollektivorientert by- og tettsteds-utvikling handler om å bygge mest på steder som gjør det mulig for folk å gå, sykle og bruke kollektivtransport i hverdagen, med korte avstander til kollektivholdeplasser og ulike gjøremål. Samfunnsgevinsten av infrastruktur- og kollektivsatsingen blir størst dersom den kombineres med en arealpolitikk som fortetter og transformerer sentrumsnære områder av byer og tettsteder, ved sentrale kollektivknutepunkt eller langs høyverdige kollektivtraseer. Byspredning basert på utbygging med lavere utnyttelse i områder hvor det er vanskelig å tilrettelegge for et høyverdig kollektivtilbud er motsatsen til en slik strategi. Byspredning i planområdet, særlig i perioder med rask befolkningsvekst, har bidratt til høy omdisponering av jordbruksareal i regionen og et høyt investeringsbehov i transport-, teknisk- og sosial infrastruktur. Å satse på fortetting og fornyelse i områder der infrastruktur allerede eksisterer kan være billigere på sikt, selv om den initiale kostnaden ved å transformere et allerede bebygd område kan være høy.

Funksjonsmangfold

Funksjonsmangfold i by- og tettstedsområder er viktig for å få aktivitet og liv gjennom hele dagen, og er en forutsetning for å få til urbane kvaliteter. Tilrettelegging for et mangfold

av funksjoner, bevisst lokalisering av viktige offentlige funksjoner og nye sambruksformer kan skape spennende byområder og møteplasser som skaper liv og aktivitet både dag og kveld. Dette bidrar til å holde gater aktive og trygge, innbyr til gåing og sykling og fremmer et levende by- og tettstedsmiljø med møteplasser som folk trekkes mot. Mengden og type funksjoner i et bydels- eller tettstedssenter må også vurderes opp mot hensynet til de historiske bysentra og andre senter i senterstrukturen når det gjelder spørsmål om rett virksomhet på rett sted og dimensjonering av handel, jamfør kapittel 5.3

Historiske kvaliteter og identitet

Kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap bærer med seg fortellingen om vår felles fortid og historiske opphav. De har en selvstendig verdi som kilder til kunnskap og opplevelse, men er også en avgjørende ressurs når vi vil skape attraktive omgivelser. UNESCO påpeker at «kulturelt mangfold er like nødvendig for menneskeheten som biologisk mangfold er for naturen. I et slikt perspektiv er det kulturelle mangfoldet menneskehetens felles arv og må erkjennes og sikres til det beste for dagens og morgendagens generasjoner». I FNs bærekraftsmål ligger det en direkte forpliktelse til å: «Styrke innsatsen for å verne om og sikre verdens kultur- og naturarv» (delmål 11.4). Forpliktelsen gjelder både nasjonale, regionale og lokale verdier.

Kulturminneverdier er ikke fornybare. Ødelegges de, er de tapt for alltid. Utbygging og fortetting legger press på både kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap og utfordrer målene om å minimere tap av kulturminner. Taps- og skadetallene i både byer, tettsteder og mer landlige områder er altfor store. Videre

trues de sammenhengende historiske miljøenes egenart av dårlig tilpassede tiltak som kan ødelegge både lesbarhet og opplevelsesverdier. Slike grep skal unngås.

Ivaretagelse av vår kulturarv gir også mange positive tilleggsgvinster. For eksempel viser kulturlandskapene ikke bare regionens historiske utvikling, men er også populære turmål, noe som er positivt i et folkehelseperspektiv. Kulturminner kan gi opplevelsesverdi i friområder og grøntstrukturer. Utbedring og videre bruk av eksisterende bygningsmasse er gunstig for miljøet i form av reduserte CO₂-utslipp, noe som gjelder alt fra små trehus til store industribygg i betong.

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

6.2 Boligpolitikk og bokvalitet

Utviklingen i samfunnet har over tid medført store endringer i størrelse og sammensetning av husholdninger. Det er blant annet langt flere enslige og parhusholdninger nå enn før. En sammenligning mellom dagens husholdninger og eksisterende boligmasse tyder på at det er et underskudd på leiligheter og et overskudd på familieboliger i vår region som mange andre steder i Norge. I Sandnes og Stavanger alene bor om lag 70 prosent av befolkningen



Foto: Elisabeth Tønnessen

i småhus (enebolig, tomannsbolig eller rekkehus, kilde: SSB) Preferanseundersøkelser bekrefter misforholdet mellom dagens boligmasse og innbyggernes preferanser. For å møte framtidens boligbehov samtidig som målet om effektiv arealbruk legges til grunn, er det derfor viktig å bygge flere leiligheter i planområdet. Dette gjelder i storbyområdet så vel som på mindre steder. Dette kan også bidra til å frigjøre underutnyttet kapasitet i eneboligmarkedet, fremfor at det bygges ut nye, ekstensive eneboligområder som bidrar til ytterligere byspredning. Denne strategien forutsetter en proaktiv boligpolitikk som korrigerer for markedssvikten som ofte inntreffer når leiligheter blir for dyre.

En større usikkerhet om de økonomiske utsiktene i årene som kommer tilsier at sosio-økonomiske hensyn og sosial bærekraft må være en viktig del av regionens boligpolitikk fremover.

Gjennom regionalplansamarbeidet er det etablert en referansegruppe for bolig og næring for å styrke dialogen mellom regional planmyndighet, politikere og eiendomsbransjen. I flere av kommunene i planområdet har de etablert et tilsvarende «boligforum» for å diskutere utfordringer og behov knyttet til boligproduksjon. Viktige tema å diskutere i disse fora framover er hvordan sikre boligområder og boligtyper som motvirker ulike former for segregering, er attraktive for viktige grupper som barnefamilier og eldre, og som fremmer fysisk aktivitet, deleøkonomi og bærekraftig livsstil.

Arbeid med boligbehovsanalyser, boligbyggeprogram og samarbeid med fylkeskommunen og statlige aktører som Husbanken og Fylkesmannen i arbeidet med boligsosiale hensyn i plan er viktig.

Hovedstrategiene i regionalplanen for å møte framtidig boligbehov er å bidra til bedre utnyttelse av eksisterende boligmasse og fortette i bybåndet og eksisterende tettsteder, jamfør strategien om utvikling «innenfra og ut» i kapittel 5.2:

1. Bedre utnyttelse av eksisterende boligmasse.

- Å stimulere til sirkulasjon i markedet gir bedre utnyttelse av eksisterende boligmasse.

2. Fortetting og transformasjon i allerede bebygde områder.

- Strategien samsvarer godt med folks uttalte preferanser og mål om attraktiv og kollektivbasert stedsutvikling. Fortetting og innfillprosjekter sentralt i byer og større tettsteder bør prioriteres, samt større transformasjonsområder og andre områder med høyverdig kollektivdekning.
- Begrenset «eplehagefortetting» i etablerte boligstrøk med lav utnyttelse.

3. Ta i bruk nye områder i utkanten av byer og tettsteder.

- Fase inn ubebygde områder i utkanten av byer og tettsteder etter gjennomgang av behov og måloppnåelse i kommunale arealstrategier. Den enkleste modellen for rask boligbygging, men ofte større konflikt med hensyn som jordvern, naturmangfold og samordnet areal- og transportplanlegging.

6.3 Gode uteområder

Uteområder og grønnstruktur i byer og tettsteder stimulerer til fysisk aktivitet, opplevelser, lek og sosialt samvær uavhengig av alder og funksjonsevne. Dette er viktig for folkehelsen

og barn og unges oppvekstvilkår. Uteområder og nettverkene av disse i en by eller et tettsted kan også bidra til å øke stedets attraktivitet, både for nye og gamle innbyggere, turister og andre besøkende. Felles samlingspunkter kan skape tilhørighet og identitet. En grønnstruktur gjennom et ellers bebygd område kan være en viktig korridor for biologisk mangfold. En park eller en større lekeplass kan bidra til å infiltrere forurenset overvann fra tette flater i byen eller ta imot styrtregn ved ekstreme nedbørshendelser, framfor at det belaster overvannsnettet.

Hensynet til økonomi, fortetting og areal-effektivitet i utbyggingsprosjekter kan gå utover kvaliteten og størrelsen på uteområder. Eksisterende strukturer og bebyggelse kan vanskeliggjøre etableringen av gode uteområder eller gjøre det krevende å følge normer eller krav for størrelse på uteområder, solforhold eller andre hensyn. Målet med regionalplanens retningslinjer om størrelser og kvalitetskrav for uteoppholdsareal er å sikre at både utbyggere og kommuner strekker seg etter å utvikle gode uteområder med høy standard, på tvers av kommunegrenser.

Uterom må oppleves som trygge og gode steder å være for å bli brukt. Det kreves fagkompetanse innen mange fagfelt for å skape gode uterom. Ved å bruke innledende stedsanalyse tidlig i planprosessen kan en sikre at uteområdene har en best mulig kobling mot tilgrensende grønnstruktur, gang/sykkelveier eller lignende. Områdeplanlegging er et annet viktig verktøy for å sikre et mangfold av ulike type utearealer som har forskjellig karakter og er tilrettelagt for ulike formål og aktiviteter.



Retningslinjer – kapittel 6

6.1 Stedsforming

6.1.1 Innledende stedsanalyse

Kommunene har ansvar for at det lages en innledende stedsanalyse med anbefalingskart for reguleringsplaner i by- og tettstedsområder. Analysen skal være en overordnet og konsentrert avklaring av sammenhengen mellom et tiltak og omgivelsene. Analysen kan begrenses til forhold som er beslutningsrelevante for hovedgrep i planen, men bør inneholde alternative vurderinger av utnyttelse, volum og bygningstype der det er viktig av hensyn til eksisterende bebyggelse, byrom og historiske verdier. Analysen skal foreligge til oppstartsmøte, gjerne i tilknytning til planinitiativ. Kommunen kan be tiltakshaver om bistand til innhold i analysen men skal selv fastsette anbefalingskartet.

Innhold i og bruk av stedsanalysen utdypes i veilederen til retningslinjene i dette kapittelet.

6.1.2 Bærekraftig by- og tettstedsutvikling

Det skal sikres høy arealutnyttelse i byområder gjennom fortetting og transformasjon med kvalitet i omgivelsene, med vekt på arkitektur, byrom, kulturmiljøer, grønnstruktur og andre miljøverdier. Lokalisering av boliger, service, handel og andre arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter vurderes i sammenheng med eksisterende eller framtidige kollektivknutepunkt og muligheten for sykkel og gange.

Nytt arealbehov til utbygging søkes oppfylt gjennom bedre utnyttelse av eksisterende utbyggingsområder og gjenbruk av eksisterende bygningsmasse, fortetting og transformasjon av eksisterende bebygde områder framfor nybygging på områder uten bebyggelse fra

før. Ved gjenbruk av eldre bygningsmasse, særlig vernet eller verneverdig bebyggelse, kan det vurderes lempeligere krav til utnyttelse, uteareal og parkering.

Tetthet og andel arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter økes ved nærhet til kollektivholdeplass. Det etterstrebes at funksjonslokalisering avgrenses med utgangspunkt i følgende gangavstand til kollektivholdeplass

- Besøksintensive virksomheter: 100m
- Arbeidsplassintensive virksomheter: 250m (i sentrumsområder av byer og tettsteder og langs kollektivakser bør avstanden være kortere)
- Boliger: 500m (buss), 800m (tog)

6.1.3 Historiske kvaliteter og identitet

Alle tiltak tar hensyn til kulturminner, kulturmiljøer, historiske strukturer og kulturlandskap.

Kulturminner og kulturmiljø av nasjonal, regional eller vesentlig lokal interesse eller verdi skal bevares. Ny bruk av eksisterende bebyggelse skal vurderes foran nybygg.

Ved nybygg og endringer av byrom og bygninger i viktige historiske byområder samt i eller nær viktige kulturmiljøer skal det tas hensyn til det eksisterende bygningsmiljøet i byggeskikk, plassering, høyde, volum, utforming og materialbruk.

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

Hensynet til automatisk freda kulturminner, og viktige kulturlandskap, skal ivaretas gjennom kommunenes plan- og byggesaksbehandling.

6.1.4 Stedstilpassede retningslinjer for bokvalitet og tetthet

Kommunene stiller differensierte og stedstilpassede retningslinjer for bokvalitet og tetthet ved planlegging i ulike områder basert på tabellen på neste side. Dette må sikres i kommuneplanens arealdel.

Bruk av utnyttelsesgradene i tabellen vurderes for det enkelte sted. Tallene under benyttes sammen med stedsanalyse og ulike kvalitetskrav

knyttet til stedsforming, bokvalitet og uteoppholdsareal.

For større transformasjonsområder stilles det krav om felles planlegging på områdenivå med utgangspunkt i områdeutnyttelse gitt i kommuneplanen.

For sentrumsområder sikres hensyn til utnyttelse i kommunedelplan/sentrumsplan.

Vurdering av utnyttelsesgrad

- Tetthetskravene til arealplaner som omfatter boligformål må vurderes opp mot en større sammenhengende struktur, både når det gjelder transport, møteplasser og rekreasjon.
- Områdeutnyttelse (OU) er bruksareal (BRA) i prosent av områdeareal. OU beregnes ut fra et areal på minst 100daa og bør ha en god funksjonsblanding som inkluderer en forholdsmessig andel av arealkrevende offentlige programmer, som parker, næridrett, uterom, samferdselsanlegg og offentlig service (barnehager, skoler mm.). Større områdeovergrepene grønnstruktur og veisystem medregnes ikke.
- Prosent bruksareal (%-BRA) i RPJ 2050 angir forholdet mellom bruksareal (BRA) og tomtearealet. Beregningsgrunnlaget for BRA i regionalplanen følger veilederen «Grad av utnyttelse» men omfatter ikke parkeringsareal under terreng.
- Veiledning i beregning av områdeutnyttelse og % BRA gis i egen veileder til retningslinjene i dette kapitlet. Veilederen beskriver også kvalitetene knyttet til de ulike stedstypene i tabellene på de neste sidene.

Tabell 6.1 Stedstilpassede retningslinjer for bokvalitet og tetthet

Sted	Stedsbeskrivelse	Mål	Utnyttelse
Sentrumsområder i Stavanger, Sandnes og Bryne	Sentrale områder og kulturmiljø i sentrum av Stavanger, Sandnes og Bryne.	<ul style="list-style-type: none"> • Stedenes historiske kvaliteter og særpreg skal ivaretas i arealplanleggingen. • Utvikling av områder og enkeltprosjekter som bygger på bymessige prinsipper, herunder tett bebyggelse med finmasket og sammenhengende gate- og byromstruktur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eksisterende gater, byrom, bebyggelsesstrukturer og historisk særpreg er premissgivende for utnyttelsesgrad, høyder og morfologi (form). • Det åpnes for særlig høy utnyttelse ved sentrale kollektivknutepunkt. • Det legges spesielt vekt på krav til kvalitet og stedsanalyse i prosjekter med høy utnyttelsesgrad.
Transformasjonsområder i bybåndet	Større transformasjonsområder i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes, med svært god kollektivdekning (bussvei/jernbane).	<ul style="list-style-type: none"> • Skape attraktive, urbane lokalsentre og levende knutepunktsområder etter bymessige formingsprinsipper, herunder med tett bebyggelse og med finmasket og sammenhengende gate- og byromstruktur. • Særlig høy utnyttelse opp mot kollektivknutepunkt langs jernbanen og bussveien. • Høy grad av funksjonsblanding i bolig og næringsområder med høy urbaniseringsgrad (kategori I). • Differensiering mellom prosjekter for å oppnå både høy områdeutnyttelse og varierte boligtyper. 	<ul style="list-style-type: none"> • Områdeutnyttelse (OU): 80-100% • For områder med særlig høyt innslag av boliger eller ved behov for tilpasning til eksisterende byrom, bebyggelsesstrukturer og historisk særpreg kan lavere områdeutnyttelse vurderes. • Høyere områdeutnyttelse kan vurderes rundt viktige kollektivknutepunkt med høy andel næringsbebyggelse.
Byutvidelsesområder	Sammensatte bolig- og næringsområder i kollektivaksene på Nord-Jæren (bussveien og byrutene) og rundt Bryne sentrum	<ul style="list-style-type: none"> • Områder med et større potensial for transformasjon behandles etter samme prinsipper som transformasjonsområder i bybåndet. • Øvrige områder bør utvikles på grunnlag av lokale og suburban kvaliteter der det tas hensyn til behov for rekreasjonsarealer og varierte boligtyper. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tomteutnyttelse (% BRA): 70-200% BRA • Utnyttelse i øvre enden av skalaen bør vurderes opp mot bussveien og kollektivknutepunkter. • Ved særlig behov for tilpasning til eksisterende byrom, bebyggelsesstrukturer og historisk særpreg kan lavere utnyttelse vurderes.

Sted	Stedsbeskrivelse	Mål	Utnyttelse
Kommunesentra og større tettsteder	Sentrumsnære områder i kommunesentra og større tettsteder (>2000 innbyggere)	<ul style="list-style-type: none"> • Skape attraktive og levende tettsteder som ivaretar stedenes historiske kvaliteter. Bymessige formingsprinsipper legges til grunn, med tett bebyggelse og funksjonsblanding (bolig, næring og tjenesteyting) i sentrumsområder. • Høy utnyttelse, særlig opp mot kollektivknutepunkt langs jernbane og ved sentrale bussholdeplasser • Differensiering mellom prosjekter for å ivareta bymessig utnyttelse og bokvalitet med varierte boligtyper. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tomteutnyttelse (% BRA): 70-200% BRA • Ved særlig behov for tilpasning til eksisterende byrom, bebyggelsesstrukturer og historisk særpreget kan lavere utnyttelse vurderes. • Høyere utnyttelse vurderes rundt viktige kollektivknutepunkt med høy andel næringbebyggelse.
Nye boligområder utenfor kollektivakser og større tettsteder	Nye, eller videreutbygging av gamle boligfelt i randsonen utenfor byer og tettsteder, og utenfor influensområdet til kollektivaksene på Nord-Jæren (bussvei og byruter)	<ul style="list-style-type: none"> • Tilrettelegge for varierte og arealeffektive boligområder • Bilfrie uteområder og gatetun, og god tilkomst til gang/sykkelveier og kollektivholdeplass. • God tilpassing til landskapet og omgivelsene rundt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tomteutnyttelse (% BRA): 60-100 % BRA • Utnyttelse i øvre halvdel av skalaen vurderes i sentrale deler av planområdet
Mindre tettsteder	Sentrumsnære områder i mindre tettsteder (<2000 innbyggere) med lavere kollektivdekning	<ul style="list-style-type: none"> • Bidra til å videreutvikle attraktive og levende lokalsentre basert på stedenes historiske kvaliteter og særpreget. • Utvikle infill-prosjekter som kompletterer stedenes eksisterende kvaliteter • Ivareta kommunenes behov for vedlikeholdsvekst i mindre tettsteder. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eksisterende gater, byrom, bebyggelsesstrukturer og historisk særpreget er premissgivende for utnyttelsesgrad og høyder.
Etablerte boligområder med lav tetthet	Etablerte småhusområder/ boligfelt i hele planområdet	<ul style="list-style-type: none"> • Utvikle infill-prosjekter som kompletterer boligområdenes eksisterende form og strukturer • Ivareta kommunenes behov for vedlikeholdsvekst i mindre tettsteder og eplehagefortetting i eldre boligfelt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eksisterende bebyggelsesstrukturer, historisk særpreget og nærhet til kollektiv er premissgivende for utnyttelsesgrad og høyder.

Tabell 6.2 Stedstilpassede retningslinjer for næringsområder (kategori 2 og 3)

Sted	Stedsbeskrivelse	Mål	Utnyttelse
Næringsområder* med allsidig virksomhet (kategori 2)	Omfatter kombinasjonsvirksomheter; drift, lager og verksted med begrenset kontorareal.	<ul style="list-style-type: none"> Sikre næringsområder til kombinasjonsvirksomheter med middels til høy arealutnyttelse. <p>Se også kapittel 5.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Tomteutnyttelse: 60-140 % BRA Ved fastsetting av utnyttelse må det tas individuelle hensyn til virksomheter med særlig behov for takhøyde (som kan gi utslag på beregning av BRA) Sjønære arealer som disponeres til eksempelvis godshåndtering, kan unntas fra normen for minimum % BRA
Næringsområder med arealkrevende virksomhet (kategori 3)	Omfatter virksomheter som har lav arbeidsplassbesøksintensitet men som krever stor plass; industri, lager, fabrikk og verksteder	<ul style="list-style-type: none"> Sikre næringsområder til arealekstensiv virksomhet <p>Se også kapittel 5.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Tomteutnyttelse: 40-100 % BRA. Ved fastsetting av utnyttelse må det tas individuelle hensyn til virksomheter med særlig behov for takhøyde eller et stort behov for utendørs drift/lagring. Det må søkes arealeffektive løsninger innenfor rammene av virksomhetenes karakter. Sjønære arealer som disponeres til eksempelvis godshåndtering, kan unntas fra normen for minimum % BRA

* Utnyttelsesgrad for regionale næringsområder med høy urbaniseringsgrad (kategori 1) ivaretas innenfor den enkelte stedstypen i tabell 6.1

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Innarbeide regionalplanens bestemmelser om stedsforming og bokvalitet i kommuneplan	KP Rev.	Kommunene
Oppdatere veileder for stedsforming og bokvalitet	Løpende	Rfk

6.2 Boligpolitikk og bokvalitet

6.2.1 Boligbehovsanalyse

Ved revisjon av kommuneplanen bør det gjennomføres en boligbehovsanalyse med vurdering av eksisterende boligtilbud opp mot boligpreferanser og framtidig befolkningsstruktur. Planen bør inneholde en gjennomføringsstrategi. Arbeidet koordineres med kommunens arbeid med boligpolitisk handlingsplan.

6.2.2 Levekårsutfordringer og bokvalitet

Kommunens eget oversiktsarbeid jamfør folkehelseloven § 5 og forskrift om oversiktsarbeid legges til grunn ved planlegging for boligbygging. Det legges til rette for variasjon i

boligstørrelse og boligtype ved utbygging av nye områder, som kompletterer eksisterende tilbud.

Nye boliger bør ikke være mindre enn 40 m² BRA. Studentboliger, ungdomsboliger og boliger med fellesløsninger er unntatt.

Universell utforming av boliger og uteoppholdsareal legges som premiss i planleggingen og sikres i reguleringsbestemmelser.

Ensidige leiligheter mot nord og nordøst bør ikke tillates.

Når byggehøyde overstiger gjennomsnittlig byggehøyde i området med 30 % må effekten av vindforhold dokumenteres.

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Videreføre referansegruppen for bolig og næring som forum for dialog mellom planmyndigheter og eiendomsbransjen	Årlig	Rfk
Veiledning og videreutvikling av metoder og verktøy for boligbehovsanalyser	2021-23	Rfk

6.3 Gode uteområder

6.3.1 Krav til kommuneplanens arealdel

Krav til kvalitet og størrelse på privat og felles uteoppholdsareal sikres i kommuneplanens arealdel og ved regulering.

I kommuneplanen skal det legges til rette for et helhetlig nettverk av gode uteområder med byrom, gater, plasser, parker, blågrønne områder og gang- og

sykkelforbindelser tilpasset alle aldersgrupper og behov.

6.3.2 Kvalitetskrav til felles uteoppholdsareal

Felles uteoppholdsareal opparbeides med høy kvalitet, stort innslag av grønt og med gode løsninger for naturbasert overvannshåndtering. Uteoppholdsareal bør være mest mulig sammenhengende, med god kobling mot tilgrensende grønnstruktur og sjøareal.

Felles uteoppholdsareal lokaliseres og utformes for lek og sosialt samvær for alle aldersgrupper og for mennesker med ulike funksjonsevner.

Felles utearealer har tilstrekkelig belysning og utformes slik at de oppleves som trygge.

Felles utearealer har trafikksikker adkomst fra boligene og er skjermet for trafikk, forurensing og støy.

Minimum 50 % av uteoppholdsareal skal ha sol ved vårjevndøgn kl. 15. Solinnfall skal dokumenteres med soldigrammer. Der det kan dokumenteres at det ikke er mulig å oppnå dette kravet kan det i bysenter og bybåndet mellom Stavanger og Sandnes åpnes for at 50 % av utearealet skal ha sol i minst 4 timer ved vårjevndøgn.

På grunn av klimatiske forhold og ønske om aktivitet på bakkeplan bør det ikke legges opp til at minste felles uteoppholdsareal (MFUA) legges på tak. MFUA på lokk over bakkeplan kan aksepteres i senterområder og langs kollektivakser av hensyn til knutepunktsfortetting og næringsaktivitet på gateplan. Det bør da stilles krav om åpne og aktive fasader mot gaterom. Det bør også tas særlig hensyn til universell utforming og kobling mot omkringliggende områder og byrom.

For fellesområder på lokk bør det settes særskilte krav til innslag av grønt og dimensjonering av jorddybde som sikrer at arealene kan beplantes. Det bør også tas særlig hensyn til universell utforming og gode forbindelse til omkringliggende områder.

6.3.3 Størrelse på minste felles uteoppholdsareal (MFUA)

Stedstype	MFUA – m ² per boenhet
Sentrumsområder i Stavanger, Sandnes og Bryne	16 m ² (1.) (2.)
Transformasjonsområder i bybåndet	30 m ² (2.) (3.)
Byutvidelsesområder, kommunesentra og større tettsteder	30 m ² (2.)
Øvrige områder	30–50 m ²

1. Ved innfyllprosjekter i eksisterende bystruktur der det ikke er hensiktsmessig med utearealer på egen tomt, kan deler av utearealene kompenseres for ved kvalitetshevingstiltak på nærliggende offentlige plasser og parker. Byrommenes historiske kvaliteter må ivaretas.

2. 16 m² uteareal kan tillates i områder med sentrumsformål ved dokumentasjon på at sambruk med byrom og offentlig grøntareal dekker kravene til uteoppholdsareal.

3.) 20m² uteareal kan tillates i en bredde på 200 meter fra bussvei. Det må samtidig kunne dokumenteres at sambruk med byrom og offentlige grøntarealer dekker kravende til resterende 10m² uteoppholdsareal.



6.3.4 Utforming av uteoppholdsareal

Type uteareal	Mål	Utløses av	Dekker inntil	Min. størrelse	Anbefalt maks. avstand til bolig
Møteplass for alle (sandleke-plass)*	<ul style="list-style-type: none"> Møteplass for alle aldersgrupper; Opphold med sittegruppe som er universelt utformet Solrik og lun plassering på tilnærmet flatt areal Fleksible arealer som kan reprogrammeres avhengig av brukergrupper Barnehagebarns behov for aktivitet, undring og bevegelse skal imøtekommes 	4 boliger	25* boliger	150 m ²	50-70 meter**
Område-lekeplass (kvartals-lekeplass)	<ul style="list-style-type: none"> Skal legge til rette for mangebruk og sosialt samvær for alle aldersgrupper Inneholder lekeapparater, sittegrupper og område for fri lek Skal være offentlig tilgjengelig 	25 boliger	200 boliger	1 500 m ²	150-200 meter**
Aktivitetsflate (ballfelt)	<ul style="list-style-type: none"> Sikres primært i områdeplan/kommuneplan 	150 boliger	600 boliger	2 500 m ²	400 meter
Rekreasjonsområde (sentralt lekefelt)	<ul style="list-style-type: none"> Sikres primært i områdeplan/kommuneplan 	600 boliger	1200 boliger	6 000 m ²	500 meter

* Dersom det er mer enn 25 boliger som skal bruke møteplass/lekeplass, må størrelsen øke med 6 m² pr. bolig.

** Avstandskrav i øvre ende av skalaen aksepteres i trafikksikre uteområder og byrom, særlig der det i tillegg er godt utsyn fra boliger

6.3.5 Grønnstruktur i byggesonen

Grønnstrukturer i byggesonen skal ivaretas og kultiveres både som bruks- og rekreasjonsområder for mennesker, økosystemer for naturmangfold og grønnstrukturens bidrag til klimatilpasning og overvannshåndtering.

Grønnstruktur, lekeplasser, nærmiljøanlegg, idretts- og friluftslivsanlegg og gang- og sykkeltraseer fra boligområder til nærturområder ivaretas gjennom kommunens arealplanlegging. Dersom slike arealer må omdisponeres, bør det i samme nærområde skaffes til veie tilsvarende areal, anlegg eller forbindelser med tanke på størrelse, kvalitet og funksjon.

Kommuneplanen:

1. fastsetter bestemmelser som angir funksjons- og kvalitetskrav til leke- og aktivitetsområder (som lekeplasser, nærmiljøparker og hundremeterskoger) for barn og unge.
2. legger til rette for grønne korridorer med adkomst til nærturområder og/eller opparbeidede rundturløyper med høy kvalitet når det gjelder utforming, lengde og standard.
3. har faglig råd om blågrønn faktor

Ved boligområder, skoler og barnehager skal det være god tilgang til områder for lek og aktivitet. Ved etablering av nye boligområder bør det ikke være mer enn 300 meter – sekundært 500 meter – barrierefri gangavstand fra hver enkelt bolig til nærturområde eller grønn korridor som fører ut til disse. Delområder mellom bebyggelse og korridorer som binder ulike boligområder sammen sikres en tilstrekkelig bredde (minst 20–40meter). Det samme gjelder grønne korridorer langs strandsoner og vassdrag.

Kommunene og fylkeskommunen skal sammen arbeide for å sikre og tilrettelegge for lengre regionale stier/ferdselsårer og opplevelsen av kvalitetene gjennom grønnstrukturen.

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Oppdatere veileder til regionalplanens retningslinjer om stedsforming og bokkvalitet	Løpende	Rfk



7. Aktive, mangfoldige og produktive landbruks- og naturområder

7.1 Blågrønne verdier og strukturer

Regional blågrønn struktur

Innenfor planområdet er det et stort nettverk av blågrønne verdier. Verdiene finnes både innenfor og utenfor byggesonen, på land og i og nær sjø/vassdrag. Verdiene sikrer rent vann og mat, biologiske mangfold og kulturlandskap. De bidrar også til friluftsopplevelser, flomregulering og karbonbinding.

Det er ikke mulig å stedfeste alle blågrønne verdier. Ved å kartfeste noen av de viktigste nettverkene av blågrønne verdier, omtalt i planen som regional blågrønn struktur, kan regionalplanen bidra til at sammenhengende natur- og friluftsområder, vassdrag og landskap tas tilstrekkelig hensyn til i planleggingen, og at verdiene sees i sammenheng med hverandre. Dette er særlig viktig i pressområder rundt byer og tettsteder, og arealer langs sjø og vassdrag.

Regional blågrønn struktur tar utgangspunkt i regional grønnstruktur fra Regionalplan for Jæren 2013. Manglende ferdselsforbindelser mellom områder med status som regional grønnstruktur er tatt inn i kart. Den regionale blågrønne strukturen viser i tillegg aktsomhetsområder for flom langs vassdragene i planområdet (blåe strukturer). Flomutsatte områder er ofte viktige for naturmangfold i tillegg til klimatilpasning. I noen områder er det overlapp mellom kartfesting av blå og grønne strukturer. I slike områder bør kommunen vurdere hvilke verdier som skal vektlegges, og hvordan områdene skal sikres best mulig gjennom kommunal planlegging. I disse blågrønne områdene er det særlig viktig å legge vekt

på sumvirkningen av de ulike verdiene. Kartet er ikke ferdig og vil bli supplert i løpet av 2021. I første omgang gjelder dette flere områder som er særlig viktig for friluftsliv. Det er også en ambisjon om å vise naturområder med særlig stor biologisk verdi på kart, jamfør tiltak i planens handlingsprogram.

Friluftsliv

Arealplanlegging skal legge til rette for friluftsliv, fysisk aktivitet og naturopplevelser. Det kan være innenfor byer og tettsteder eller lenger ut i naturen. Tilgjengelighet er sentralt for hvor egnet grønnstrukturen er for friluftsliv og aktiviteter. Fortrinnsvis bør det sikres mulighet til friluftsliv i hverdagen med tilbud like utenfor døren.

Parker og friområder fungerer som møteplasser, hvor vi kan være fysisk aktive og oppleve sosial kontakt. De gir oss opplevelse av natur- og årstidsvariasjon, stedsidentitet og tilhørighet, og er viktige historiefortellere når byen endres. På Jæren og i Ryfylke bor mange nær sjø eller vann- og vassdrag. Sjø- og vassdragsrelatert friluftsliv er viktig både som nærturområde og som utfartsområde. Friluftsliv og naturopplevelser er videre en viktig del av reiselivstilbudet i regionen, både for utenlandske og norske turister. Friluftslivet er Norges største reiselivsprodukt, og markedsføres ute i verden. Planområdet har en variert og storslått natur og kulturlandskap. Fra det flate kulturlandskapet på Jæren og de hvite Jærstrendene til fjell og fjord i Ryfylke er det korte avstander og gode muligheter for friluftslivsopplevelser. Disse opplevelsesverdiene må tas vare på.

Friluftslivet er også i endring. Et generelt trekk er at friluftslivet har blitt enda mer mangfoldig ved at flere aktiviteter har kommet til, og ved at mange deltar i flere aktiviteter. Friluftsliv er ofte forbundet med ønske om stillhet og ro langs en enkel sti. I den sammenhengen har det vært viktig å legge til rette for tradisjonelle friluftaktiviteter som å gå tur og sykle i nær-områdene fiske i innsjøer og elver, gå på ski og vandre i fjellet og bade langs kysten. Økt velstand, mer fleksibel arbeidstid og sterke forbrukeridentiteter bidrar til at flere søker bestemte opplevelser i forbindelse med friluftsliv. De tradisjonelle friluftaktivitetene er fortsatt viktige, men må suppleres med mulighet for nye friluftaktiviteter som å surfe langs kysten, stisykle, padle i fjordene, toppskitur og kite i fjellet, for å nevne noe.

Natur

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

Ved planlegging som påvirker naturen må vi både evne å se de små tingene og større sammenhenger samtidig. Planarbeid bør i stor grad ha et økosystemperspektiv, hvor effekter på enkeltelementer eller arter og kunnskap

om prosesser analyseres og forstås i forhold til hvordan disse effektene og prosessene forplanter seg i økosystemene. Økosystemtjenester er goder og tjenester som vi får fra naturen og er økosystemenes direkte og indirekte bidrag til menneskelig velferd. Forvaltning av våre naturområder kan også påvirke klimagasser og karbon som er bundet i jordsmonn og vegetasjon. En langsiktig og vettug bruk skal bringe naturgodene videre til fremtidige generasjoner.

Landskap

Menneskenes bruk av naturen, og bosetningsmønster i ulike historiske faser, har skapt mangfoldet av kulturlandskap som finnes i planområdet.

Jordbrukslandskapet omfatter jordbrukspåvirkede områder i innmark, og områder påvirket av skogsdrift og annen bruk av utmarksressursene. Forhistoriske gårdsanlegg og gravfelt, eldre og nyere steingarder, bakkemurer og rydningsrøyser er typiske element i landskapene preget av jordbruk i lavlandet. Oppover i hei- og fjelllandskapet har en ofte spor etter stølstuffer, ferdsel og jakt-/fangstanlegg. Det er et rikt naturmangfold i mange jordbrukslandskap, med både næringsrike og næringsfattige naturtyper som er levested for mange arter.

Mens dyrking og høsting preger jordbrukslandskapet, har skipsfart og fiske satt sitt preg på kystlandskapet. Sjøen og havet var også den viktigste ferdselsåren for transport av både folk og varer før en bygde opp et landsdekkende vegnett. Handelssteder med kaianlegg og varemottak/sjøhus ble etablert langs leia. Båtnaust ble reist side ved side i lune vikene.



Foto: Elisabeth Tønnessen

De mange fyrene vitner om behovet for å trygge de sjøfarende.

Kysten hadde også sitt jordbruk i tidligere tider og lyngen var her en viktig ressurs. Storstilt rydding av skog i forhistorisk tid skapte etter hvert den åpne lyngheia som er typisk for Europas atlantehavskyst. Her ble det utviklet et levedyktig jordbruk gjennom sauebeite og regelmessig sviing som hindret at lyngen vokste seg høy.

Både i lavlandet og til fjells er mange kulturlandskap i endring som følge av arealinngrep

knyttet til bolig- og fritidsbebyggelse, veianlegg og energiproduksjon. Likeså påvirker endringer i jordbrukets bruksstruktur og driftsformer jordbrukslandskapet og naturmangfoldet. En større bevissthet om landskapene våre som viktige historiske vitnesbyrd, levesteder for truede plante- og dyrearter og som kilde til friluftsopplevelser og rekreasjon, er stadig viktigere ettersom disse verdiene er under press.

Klimatilpasning

Vår planlegging skal bidra til at regionen er rustet til å vurdere naturfare og håndtere klima-

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

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

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

Vannforvaltning

Vann er grunnleggende for alle levende organismer. Rent og nok vann er også viktig

for næringsutvikling, matproduksjon og kraftproduksjon. Regionen har mye godt vann som kommer til nytte for oss i hverdagen. Mange setter også pris på den rike vassdrags- og kystnaturen som vi har tilgang til i dag.

Samtidig har avrenning fra landbruket, fysiske (hydromorfologiske) endringer, avløp fra spredt bebyggelse og avrenning og utslipp fra industri og renseanlegg betydelig påvirkning på økologisk og kjemisk tilstand i vannmiljøet mange steder. Gjennom arealplanlegging og vassdragsforvaltning legges det føringer for arealbruk som kan bidra til å forbedre og ivareta vannkvalitet og økologi i bekker, innsjøer, fjorder og sjøområder.

Elvene, innsjøene, fjordene og grunnvannet strekker seg mange steder på tvers av kommunegrensene og det er grunnleggende at planlegging ser på vann som levende økosystem og sammenhengende strukturer. Regionalplan for vannforvaltning i vannregion Rogaland inneholder nasjonalt fastsatte miljømål for alle vassdrag, kystvann og grunnvann i regionen. Miljømålene for alt vann i regionen, samt oppdatert kunnskapsgrunnlag om vannforekomstene er også å finne i den nasjonale vann-databasen, www.vann-nett.no.

7.2 Landbruk

Jordvern

Jæren og Søre Ryfylke inneholder ca. fem prosent av Norges jordbruksareal (fulldyrka, overflatedyrka og innmarksbeite), og er et av landets viktigste landbruksområder. Ivaretagelse av jordbruksarealet i planområdet er derfor avgjørende for å nå målet om økt nasjonal selvforsyning av jordbruksvarer. Over 90% av de

kartlagte jordbruksarealene i regionen regnes for å ha god og eller svært god jordkvalitet. Jordbruket i planområdet er en viktig del av den regionale økonomien med en årlig brutto verdiskaping på over 2,1 mrd. Kr (2017-tall, Nibio 2019).

Sterk befolkningsvekst i sentrale deler av planområdet over mange år har ført til at flere av kommunene har ligget på topp i den nasjonale statistikken over nedbygging av jordbrukareal. Nyere kartlegging viser at ca. halvparten av det totale arealforbruket i regionen over tid er omdisponert jordbruksareal. Store jordbruksarealer er omdisponert til fremtidig utbygging i kommuneplanenes arealreserver. Jordbruksareal til samferdselstiltak som ny E39, dobbeltsporet mot Nærbø og utvidelse av Stavanger lufthavn Sola kommer i tillegg.

Langsiktig grense for landbruk ble innført i fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren i 2000. Grensen har bidratt til mer forutsigbarhet for både landbruket og utbyggingsinteresser. Selv om grensen har blitt et viktig strukturerende grep for planlegging og utbygging i regionen viser erfaring at grensen i seg selv ikke alltid er insitament nok til å sikre høy arealeffektivitet i utbyggingsprosjekter. Med bakgrunn i det fastsatte jordvernmålet i regionalplanen og stadig mindre ledig areal på «utbyggingssiden» av langsiktig grense for landbruk, blir arealeffektivitet i både planlegging og utføring av utbyggingsprosjekter enda viktigere i årene som kommer.

Ved videreutviklingen av nullvekstmålet for personbiltransport i 2020 ble arealeffektivitet tatt inn som et eget hensyn. Et enda tydeligere fokus på arealeffektivitet og jordvern i arealplanlegging i årene fremover innebærer at en stor andel av utbyggingen må skje gjennom

fortetting og transformasjon i allerede bebygde områder.

Forvaltning av landbruksområder

I perioden 2004–2015 stod landbruket selv for ca. 16% av omdisponeringen av jordbruksareal i regionen. Omdisponeringen er et resultat av kommunale vedtak i forbindelse med etablering av nye driftsbygninger, bolighus, landbruksveier og andre bygge- og anleggstiltak. Mange av tiltakene saksbehandles enkeltvis etter jordloven eller som dispensasjonssaker etter plan- og bygningsloven. Den samlede effekten av alle bygge- og anleggstiltakene er likevel stor. I sum og over tid har de mange enkeltsaker medført at viktige produksjonsareal for landbruket er gått ut av ordinær drift.

Arealforvaltning i landbruksområder kan også berøre andre hensyn av nasjonal, regional eller vesentlig lokal interesse, som kulturminner og -miljøer, natur- og vassdragsforvaltning, og hensyn til klimatilpasning. Også her kan summen av mange mindre enkelttiltak ha stor påvirkning.

Det er forskjeller mellom kommuner og mellom ulike saksbehandlere i hvordan de ulike hensynene i landbruksområdene veies opp mot hverandre. I en årrekke har det derfor vært enighet om behov for å ha felles retningslinjer for forvaltningen av LNF-områdene i regionen da dette kan medvirke til at forvaltningen i kommune, fylke og stat blir mer samordnet og forutsigbar. Retningslinjene i regionalplanen tar høyde for at varierende samfunns- og distriktsmessige behov kan begrunne en viss differensiering når det gjelder mulighet for spredt utbygging eller andre tiltak i landbruksområder.

Retningslinjer – kapittel 7

Retningslinjene til 7.1.1 og tilhørende kart er av foreløpig karakter. Nytt kart og eventuelle nye retningslinjer til kartet vil bli sendt på høring før det kan tas inn i regionalplanen. Dette gjelder også kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (KULA).

7.1 Blågrønne verdier

7.1.1 Temakart – regional blågrønn struktur

1. Innenfor regional blågrønn struktur tas det særlig hensyn til natur, vannkvalitet, klimatilpassing og friluftsliv. Arealendringer og tiltak som vil medføre vesentlige negative konsekvenser for slike verdier bør unngås. Mulige interessekonflikter mellom disse verdiene og andre viktige samfunnshensyn, herunder landbruk, må avveies.
2. I arbeidet med kommuneplanen synliggjøres det hvordan verdiene innenfor regional blågrønn struktur ivaretas.
3. Temakartet identifiserer områder¹ der natur- og friluftslivsverdier bør undersøkes nærmere. Det er de faktiske verdiene og ikke kartet i seg selv som skal legges til grunn for de konkrete avveininger og vurderinger.
4. Potensielle ferdselskorridorer mellom regionalt viktige friluftslivsområder er vist med pilsymbol i kart. Ved arealendringer og tiltak i tilknytning til korridorene bør mulighet for etablering/ivaretagelse av ferdsel vurderes.

7.1.2 Friluftsliv

1. Hensyn til friluftsliv og grønnstruktur prioriteres høyt både innenfor og utenfor by og tettstedsområdene. Det skal legges vekt på å skape god sammenheng mellom grøntområder innenfor tettsted, og tettstedsnære friluftsområder. Innenfor større friluftsområder bør naturpreget rekreasjonsverdien for den regionale utfarten bevares.
2. I kommuneplaner og reguleringsplaner, der det angis byggegrense mot sjø og vassdrag, skal byggegrensen lages på en måte som begrenser privatisering, og som gir allmennheten gode muligheter for ferdsel og opphold. Det skal legges vekt på følgekonskvenser for strandsonen av nye sjøorienterte byggeområder, også om de ligger utenfor 100-metersbeltet.

7.1.3 Naturmangfold

1. Hensyn til biologisk mangfold prioriteres høyt både innenfor og utenfor byer og tettsteder.
2. Både i tettstedsnære strøk og i jordbrukslandskapet vil det være viktig å ta vare på sammenhengende strukturer og økosystem.

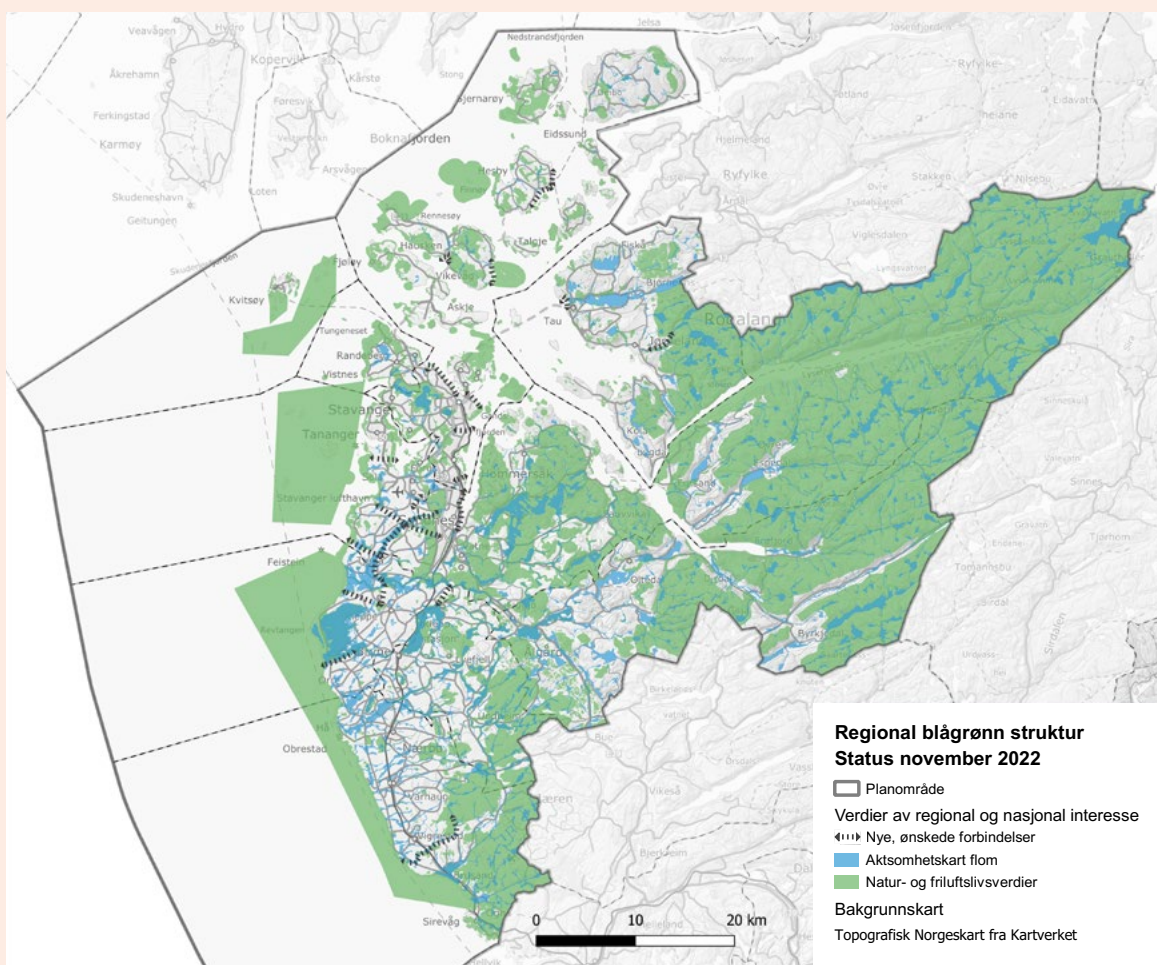
¹ Regional blågrønn struktur kartfester utvalgte dokumenterte natur- og friluftslivsverdier, NVE sitt aktsomhetskart for flom og kommuneplanenes hensynssoner for natur og friluftsliv. Kartet gir ikke en fullstendig oversikt over alle områder med viktige natur- og friluftslivsverdier, eller avklaring av ikke-kartlagte naturverdier, jfr. §8 om kunnskapsgrunnlag i naturmangfoldloven. Kommunene har et selvstendig ansvar for at saker blir behandlet i tråd med prinsipper om offentlig beslutningstaking både innenfor og utenfor den kartfestede regionale blågrønne strukturen.

Det skal legges vekt på at arealene kan fungere som leveområder og spredningskorridorer for ulike plante, insekt – og dyrearter

3. Mulighetene for å øke og styrke det stedege biologiske mangfoldet skal vurderes i alle relevante plan- og byggesaker.
4. Naturmangfoldlovens prinsipper om bærekraftig bruk skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet.

7.1.4 Landskap

1. Natur- og kulturlandskapsverdier av regional og nasjonal interesse skal vektlegges i all arealplanlegging og virksomhet. God landskapstilpasning og fortsatt jordbruksdrift er viktig for å hindre gjengroing og for å opprettholde landskapskarakteren. Landskap skal vurderes i tråd med retningslinjene i Regionalplan for friluftsliv og naturforvaltning 2017 – 2024 (UTE-planen).



Figur 7.1: Regional blågrønn struktur (vedtatt i fylkestinget 14. juni 2023). Kart og utfyllende informasjon er også tilgjengelig i Temakart Rogaland under temæt Plan – Regionale planer via følgende lenke: <https://temakart-rogaland.no/share/ddc642f6ebc9>

7.1.5 Klimatilpasning og naturfare

1. Det skal som hovedregel ikke legges til rette for utbygging eller videre utbygging i områder med vesentlig eller økende naturfare som flom, og stormflo. Dersom en likevel må bygge i slike områder må en sørge for tilstrekkelig sikring (jfr Tek 17 §7-1)
2. Planlegging skal identifisere vannveier fram til trygg resipient og sikre arealer for fordrøyning og infiltrasjon. Åpne løsninger for dreneringsveier, flom- og overvannshåndtering prioriteres.
3. Verdien av økosystemtjenestene synliggjøres og vektlegges i planleggingen. Våtmark, myrer og elvebredder er særlig viktige økosystem som må ivaretas mest mulig intakte.
4. Overvannsløsninger skal ta hensyn til, og fortrinnsvis forbedre stedets økologiske systemer og bidra til opplevelseskvaliteter. Det skal begrunnes dersom naturbaserte løsninger for overvannshåndtering velges vekk. En skal særlig prioritere naturbaserte løsninger i områder som også har store natur- og eller friluftsverdier.
5. Retningslinjer i regionalplan for klimatilpasning skal legges til grunn for utarbeidelse av planer etter plan- og bygningsloven.

7.1.6 Vannmiljø

1. Vannmiljø, inkludert kant/buffersoner langs vassdrag skal være et vurderingsmoment i alt planarbeid som påvirker vassdraget. Minimumsbredde på buffersone sikres i kommuneplanen. Totalbelastningen på et vassdrag skal også vurderes.
2. Elver og bekker skal holdes åpne og helst bevares så nært opptil sin naturlige form som mulig. Sterkt fysisk påvirkning og/eller forurensning av vassdrag skal tilstrebes gjenåpnet og/eller restaurert.

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Vurdere behov for revidering av vedtatt metode for kartfesting av regional blågrønn struktur	Minimum hvert 4. år	Rfk
Gjennomføre kartanalyse (GIS) etter vedtatt metode for å vurdere behov for planprosess for endring av kart	Årlig	Rfk
Kartfesting av regional blågrønn struktur i byggesonen	Gjennomføres etter prosessen med utvelgelse av regionale friluftslivsområder er ferdigstilt i 2023/24	Rfk
Videre arbeid med fastsetting av områder med stor biologisk og økologisk verdi, deriblant utvikling av en «Jæren – modell»	Fase 3	Rfk
Vurdere å innarbeide kulturhistoriske landskap av regional verdi som en del av regional blågrønn struktur	Fase 3	Rfk

7.2 Landbruk

7.2.1 Jordvern

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

7.2.2 Jordvernmål

Ved revisjon av kommuneplanens arealdel skal kommunene fastsette egne jordvernmål som tar utgangspunkt i ambisjonsnivået i det regionale jordvernmålet. Gjennomsnittlig omdisponering/nedbygging i planområdet skal ikke overskride jordvernmålet i regionalplanen over en viss periode. Innsigelse til arealdisponering i kommuneplan eller reguleringsplan skal ikke begrunnes utelukkende ut fra avvik fra øvre grense i jordvernmålet.

Nedbygging av jordbruksareal til landbruksbygg/-tiltak skal ikke overstige 10 % i året av det regionale jordvernmålet, i henhold til Jordvernstrategi for matfylket Rogaland.)

7.2.3 Langsiktig grense for landbruk/utvikling

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

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

7.2.4 Forvaltning av LNF-områder

Som plan- og byggesaksmyndighet skal kommunene etterstrebe at sammenhengende

landbruks- natur- og friluftsområder (LNF) samt viktige kulturminneområder bevares. Det samme gjelder ved statlige arealplaner. Klimatilpassingshensyn skal være et gjennomgående vurderingstema i forvaltningen av LNF-områdene.

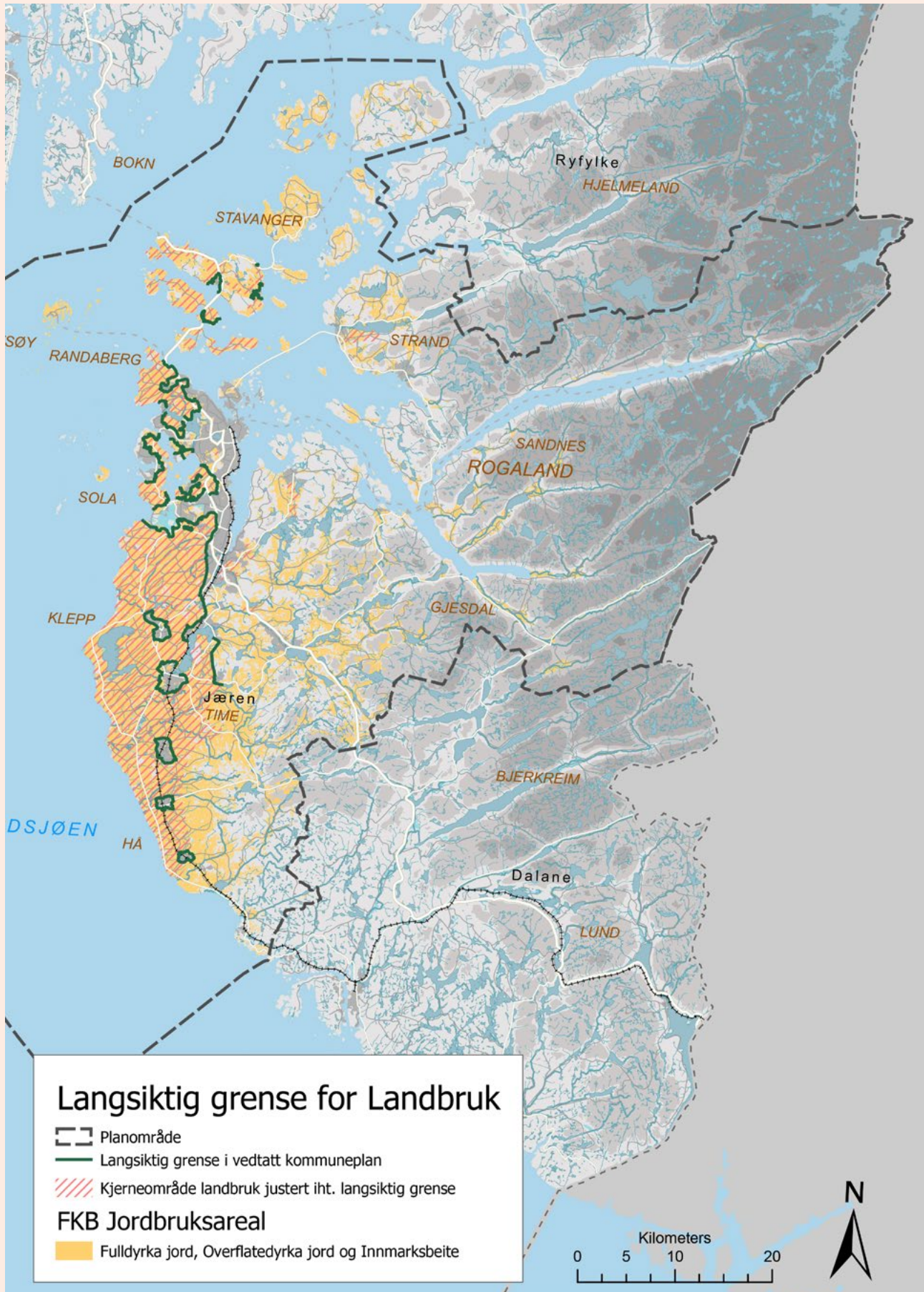
Utbygging utenfor by/tettsteder og andre områder frigitt til utbyggingsformål i kommuneplanen, skal i utgangspunktet unngås. Nødvendige tiltak for landbruk og gårds-tilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressurser inngår i LNF-formålet og trenger ikke planavklaring.

I definerte områder i ytre del av planområdet kan det tillates begrenset, spredt boligbygging av bosettingshensyn. Utbyggingen må være tilpasset stedets størrelse og struktur, og forutsetter avklaring på kommuneplannivå i tråd med de øvrige prinsipper om senterstruktur og lokaliseringstyring som regionalplanen angir (kapittel 5). Hensynet til landbruket og forbruk av dyrka jord skal vektlegges.

7.2.5 Bolighus, driftsbygninger og andre byggetiltak på landbrukseiendommer

Det skal legges vekt på jordvernhensyn når kommunen skal vurdere lokaliseringen av tiltak i LNF-områder etter plan- og bygningsloven § 29-4.

Oppføring av bolighus på landbrukseiendommer må gjøres ut ifra en konkret behovsvurdering. Behov for bolighus på bruk i aktiv drift må vurderes med bakgrunn i bruksstørrelse og faktisk produksjonsomfang på søknadstidspunktet. På bruk med avgrensede ressurser og/eller ikke selvstendig drift skal det ikke tillates nye bolighus.



Figur 7.2: Langsiktig grense landbruk

For å minimere arealforbruket skal bolighus og driftsbygninger som hovedregel plasseres på eksisterende tun med gjeldende adkomst.

Ved plassering av driftsbygninger utenfor tunet må det framgå av søknad/byggesak at alternative plasseringer er vurdert. Riving av driftsbygning og gjenbruk av tomt skal også vurderes.

Andre viktige hensyn å vurdere vil være:

- Driftsmessige gode løsninger
- Jordvern/arealforbruk
- Kulturminner- og miljøer, estetikk og landskap
- Forurensningsfare, naturmangfold og andre miljøhensyn
- Gjenbruk av byggegrunn

Ved oppføring av ny driftsbygning som tar over formålet til eldre driftsbygning, skal eldre driftsbygning(er) rives. Dette må skje innenfor rammen av gjeldende lovverk.

I saker der nye byggetiltak vurderes som nødvendig erstatning for eksisterende bygg, skal det tas hensyn til hvilke kulturminneverdier knyttet til eksisterende bygg. Ved avveining av ulike interesser skal det legges vekt på hensyn til bygninger med nasjonale, regionale eller vesentlige lokale kulturminneverdier, og mulighet for å bevare disse. Verneverdien må vurderes særskilt av sektormyndighet innen kulturminnevern og kulturminneansvarlig i kommunen.

7.2.6 Alternativ bruk av ledige driftsbygninger

Bruk av bygninger til annet enn landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet tillates som hovedregel ikke. Hensynet til landbruksdrift i området skal tillegges særlig vekt i vurdering av søknader om bruksendringer.

Bruk til formål som krever større og varige endringer i eksisterende bygg tillates som hovedregel ikke. Ved søknad om dispensasjon for bruksendring vil passiv bruk, som eksempelvis lager, kontra aktiv bruk med vesentlig transportomfang eller publikumsretta virksomhet, være et av vurderingstemaene. Passiv bruk vil normalt ha lavere konfliktnivå enn annen, mer intensiv bruk.

Dersom bruksendring vurderes som aktuelt, bør det settes vilkår om en tidsavgrenset periode (3–5 år). Senere oppføring av nybygg eller utvidelse av eksisterende driftsbygning tillates ikke.

Alternativ bruk til annen virksomhet enn passiv næringsbruk kan vurderes dersom det gjelder bygninger med nasjonal, regional eller vesentlig lokal kulturminneverdi, og at bruken har begrenset konfliktnivå med hovedinteressene i LNF-området. Verneverdien må vurderes særskilt av sektormyndighet innen kulturminnevern og kulturminneansvarlig i kommunen

7.2.7 Bruksrasjonaliseringer

Fradeling av tun ved salg av tilleggsjord kan vurderes dersom en oppnår god bruksrasjonalisering.

Størrelsen på fradelte tun skal avgrenses til bolig med tomt, og skal ikke inkludere jordbruksareal. Det bør etterstrebtes å holde arealet på under 1 dekar.

For driftsbygninger med liten drifts- og/eller samfunnsmessig verdi, skal riving inngå i dispensasjonsvurderingen.

7.2.8 Massedisponering i LNF-områder

Områder som vurderes brukt til utfylling av rene gravemasser bør avklares i kommune- og reguleringsplan. Retningslinjer i Regionalplan for massehåndtering på Jæren og Miljødirektoratets faktaark M-1243/2018 skal legges til grunn for utarbeidelse av planer for utbygging og massehåndtering. Utfylling bør begrenses mest mulig i tid, av hensyn til jordvern- og landskapsinteresser. Matjordlaget skal håndteres som en ressurs og håndteres på en bærekraftig og landbruksmessig forsvarlig måte. Eventuell flytting og gjenbruk på godkjente alternative områder bør skje direkte, uten mellomlagring.

Dispensasjoner til massefylling i LNF-områder etter plan- og bygningslovens § 19-2 skal som hovedregel unngås. Disse sakene skal avgrenses til mindre områder på fulldyrket- og overflatedyrket jord hvor massefylling er nødvendig for å bedre de driftsmessige forhold for jordbruket. Omfang og fyllingshøyde skal være begrunnet ut fra agronomiske hensyn.

Andre viktige hensyn å vurdere vil være:

- Naturmangfold og klima (for eksempel restarealer og våtmark/myr)
- Forurensningsfare ifm. vassdrag.
- Viktige landskaps- og kulturminneverdier.

Det skal settes avbøtende tiltak ved dispensasjon. Dette kan gjelde hensyn til forurensning av vassdrag, hekketid, landskapsvirkninger eller sikring av jordsmonnegenskaper.

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Veileder for oppfølging av regionalplanen; arealstrategier, kommunalt jordvernmål og kriterier/metoder for vurdering av utbyggingsområder	2020/2021	Rfk
Utvikle et digitalt målesystem for oppfølging av jordvernmålet.	Fase 3	Rfk
Langsiktig grense for utvikling innarbeides for alle tettsteder med over 2000 innbyggere	KP rev.	Kommunene
Fastsette jordvernmål i kommuneplan	KP rev.	Kommunene





8. Et effektivt, helhetlig og miljøvennlig transportsystem

8.1 Kommunikasjon inn og ut av regionen

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

De kommende årene er det planlagt en omfattende satsing på vegnettet i regionen. Prosjektene vil forenkle næringstransport, styrke konkurranseevnen, og gi økt tilgjengelighet og pendlingsmuligheter.

Det forventes rask teknologisk utvikling innen mobilitet og transport i årene fremover. Utviklingen vil påvirke by- og regionplanleggingen. Delingsmobilitet, autonome kjøretøy og sømløse løsninger som mobility as a service (Maas) forventes å bidra til enklere transport. Løsninger for delingsmobilitet kan som annen bildeling både støtte eller konkurrere med kollektivtransporten. Autonome kjøretøy kan gi mer effektiv transport. Areal- og transportarbeidet vil følge med i utviklingen, analysere nytteverdi, og sørge for kompetanse til å ta i bruk ny, brukbar teknologi.

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

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

Gods og bylogistikk

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

8.2 Prioritering av transportformer og transportstrategier

Planområdet er sammensatt, og utfordringer og muligheter for transport varierer mellom by og land. I storbyområdet er det satt mål om nullvekst i personbiltransport gjennom byveksttalen, og et stort potensial for økt gåing, sykling og kollektivtransport. I spredtbygde områder kan utfordringen være å

sikre god tilgjengelighet og trafiksikkerhet for alle grupper og tilrettelegge for et godt kollektivtilbud selv om kundegrunnlaget er lavere enn i mer sentrale områder.

Innenfor alle tettsteder i regionen bør høyeste prioritet være å legge til rette for flere gående og syklende på grunn av effektene dette har både for klima, folkehelse, effektiv arealbruk og attraktiv stedsutvikling. Videre

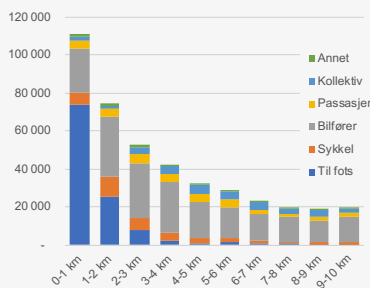
Reiselengder og bruk av reisemidler i ulike deler av planområdet

Hver dag foretar innbyggerne i regionen rundt 750.000 reiser innenfor planområdet til regionalplanen. Reisevaneundersøkelser viser hvordan valg av reisemiddel varierer med reiselengde, område og arealbruk:

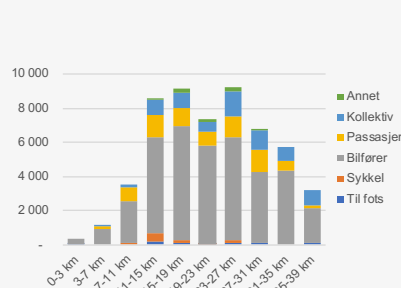
- Vel 70 % av alle personreisene i planområdet går i byområdet på Nord-Jæren. Mange reiser er korte - nesten 60 % er under 5 km. Andelen gåing/sykling/kollektivtransport er høyest på reiser under 1-2 km og på reiser som skjer i/nær by- og tettstedssentrum.

- Ca 15 % av alle reiser går internt innenfor en av de andre kommunene i planområdet. Disse er overveiende korte - de fleste er under 3 km. Gåing/sykling er mest brukt på reiser under 1 km, mens personbil er vanligste reisemåte over 1 km.
- Reiser inn/ut av byområdet utgjør ca 9 % av alle reiser og bidrar til nesten en fjerdedel av personbilkjøringen i byområdet. Reisene er relativt lange, men har en kollektivandel på ca 15 % og potensiale for økning av denne.

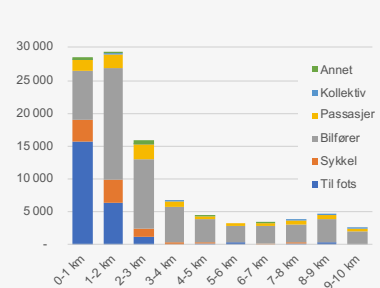
Kilde: Nasjonal reisevaneundersøkelse 2019/ NORCE Research



Reiser internt på Nord-Jæren



Reiser mellom Nord-Jæren og andre kommuner i regionen



Reiser internt i kommuner utenfor Nord-Jæren

bør kollektiv og næringstransport prioriteres framfor personbil i områder der vegnettet har kapasitetsutfordringer. Utforming og tiltak tilpasses etter lokale forutsetninger og mål om nullvekst eller redusert vekst i personbiltransport.

Utforming og vedlikehold

Fylkesveier og kommunale veier har lavere tungbilandel og flere korte reiser enn hovedvegnettet. I tettstedene brukes veier av ulike trafikantgrupper. Utforming av veg- og gatenett må ta hensyn til at veier gradvis går over i gater når de møter tett bebyggelse. Det bidrar til lavere fart, bedre bymiljø og folkehelse.

Vegene trenger vedlikehold. Klimaendringene forventes å øke behovet for vedlikehold. Rogaland fylkeskommune tar sikte på å sette av ressurser til å ta igjen etterslepet over tid. Innsatsen kombineres med mindre utbedringer for å gi mest mulig effekt.

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken legger rammene for trafiksikkerhet på statlig og fylkeskommunalt vegnett. Transportsystemet utformes for å fremme trafiksikker atferd og redusere konsekvenser av menneskelige feil.

8.3 Aktiv og helsefremmende persontransport

Bymiljøpakken på Nord-Jæren er et betydelig løft for utvikling av kollektivtransport, gåing og sykling i regionen, med bussveien som det største prosjektet. I et langsiktig perspektiv har regionen store ambisjoner for videre utvikling av transportsystemet både på land og på sjø. Dette er viktig for å knytte regionen sammen

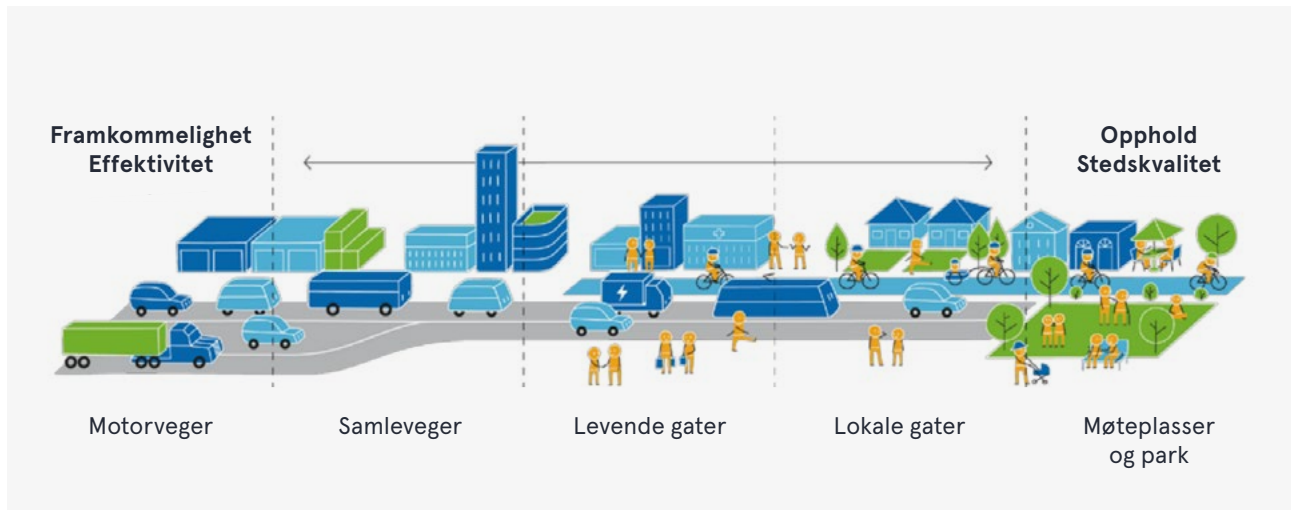
og redusere klimagassutslipp fra transportsektoren. Figur 8.3 (s. 94) viser kollektivstruktur, inkludert infrastruktur med vedtatt finansiering. I handlingsprogrammet er det fastsatt plan- og utredningsoppgaver for videre utvikling av blant annet dobbeltspor på Jærbanen, buss- og båt/ferjetilbudet, og planlegging av sykkel- og gangnettene i tettsteder. Før gjeldende bymiljøpakke slutføres skal videre utvikling og konseptvalg for transportsystemet avklares.

Gåing

Gåing er en fysisk aktivitet som ofte også inkluderer sosial kontakt underveis. Dette gjør gåing til et enkelt, men viktig bidrag til folkehelsen. I tillegg starter og slutter også mange kollektiv- og bilreiser med en gåtur. Gåvennlig arealplanlegging tar hensyn til dette og setter mennesket i sentrum. Kompakt og trafiksikker utbygging, funksjonsblanding og lokaliseringstyring gjør det mer attraktivt å velge gåing til daglige gjøremål. Etablering av sentrale lenker i gangnettet bør inngå i utbyggingsplaner, og er også sentralt i arbeidet med transportpakker.

Sykling

Sykkelen er i mange tilfeller et svært effektivt transportmiddel. Det er også miljøvennlig og bra for helsa. Regionens milde klima og gunstige topografi gjør det mulig for mange å sykle hele året. Regionen ligger allerede langt framme i nasjonal sammenheng når det gjelder andel reiser på sykkel. For å få flere bilførere over på sykkel, må folk oppleve sykling som både effektivt, trygt og gøy. I regionen er det allerede etablert mange hundre kilometer med sykkelveier både internt i byer og tettsteder og mellom disse. Sykkelstamvegen mellom Sandnes og Stavanger er en av de første «sykkelmotorveiene» som bygges i Norge.



Illustrasjon av gradvis overgang fra veg til gate

Arbeidet med tilretteleggingen for sykling må fortsette og forsterkes i hele regionen. Det bør tas utgangspunkt i by- og tettstedssentre, sentrumsnære områder med høy sykkeltilgjengelighet, skoleveier, idrettsanlegg og andre målpunkt med særlig behov for trafikk-sikker utforming. Drift og vedlikehold av sykkelveier med felles standarder og avtaler for inspeksjon og vedlikehold er sentralt.

I tillegg bør det stimuleres til sikker sykkel-parkering og andre fasiliteter ved arbeidsplasser, sentrale holdeplasser og andre viktige målpunkt.

Konkurransedyktig kollektivtransport

Det legges ned stor økonomisk innsats i utviklingen av kollektivtilbudet i planområdet med en betydelig tilskuddsøkning de siste årene. Per i dag er Stavanger sentrum og dernest Sandnes sentrum de største mål-

punktene for kollektivreiser etter antall reisende. Bryne er det største målpunktet sør på Jæren. En stor andel av kollektivreisene i regionen går i bybåndet, men det er også en del reiser fra vest- og nordaksene inn mot Stavanger, og fra søndre deler av byområdet og Jæren inn til Sandnes.

Jærbanen er ryggraden i kollektivsystemet. Planlagt utbygging av bussveinettet og videre utvikling av togtilbud mellom Sandnes og Nærbø vil styrke tilbudet i disse tyngste kollektivkorridorene. Sammen med de viktigste byrutene, forstadsruter til Randaberg/Rennesøy, Jørpeland/Tau, Ålgård og Hommersåk, og tilbringerruter som knytter Kleppe, Kvernaland og Lye opp til tognettet, danner de et stamnett for kollektivtransport i regionen. På lokale ruter og i mer spredtbygde områder, tilpasses traséer eller frekvens i større grad etter arealutvikling og kundegrunnlag.

8.4 Parkering

Parkering har stor betydning for transport og tilgjengelighet i planområdet, og berører både næringsliv og innbyggernes daglige virke, i både sentrale og mindre sentrale strøk. Parkering har også stor påvirkning på arealbruk og miljø da biler tar stor plass, støyer og forurenses, og påvirker utforming og bruk av byrom og gateareal i byer og tettsteder. Parkering er et av virkemidlene for å øke fremkommelighet og nå nullvekstmålet for personbiltransport i byveksttalen for Nord-Jæren.

Felles prinsipper for utforming av parkeringspolitikk i planområdet

Differensiering av parkering etter tilgjengelighet og arealformål

- Parkeringsbestemmelser bør differensieres slik at de underbygger ønsket arealbruk. Areal- og transportstrategier og lokalisering av «rett virksomhet på rett plass» bør også være styrende for parkering. Arealstrategier i kommuneplanene bør legge til rette for differensiering av parkeringsnormer med parkeringssoner som følger kollektivakser.

Effektivisering av parkeringsareal

- Teknologi- og samfunnsutvikling tilsier at bildeling og «mobilitet som en tjeneste» (MaaS) blir stadig viktigere. Biler og parkeringsplasser vil i stadig større grad baseres på leie etter behov. Dette vil ha stor påvirkning på hvordan parkeringsressursene utnyttes i årene som kommer. For å tilrettelegge for denne utviklingen bør mest mulig parkering etableres i felles parkeringsanlegg. Parkering bør ligge i bygg, eller under bakken, og ha tilkomst som begrenser lokal kjøring.

Samordning av parkeringsbestemmelser

- Vet utforming av parkeringsbestemmelser bør kommuner benytte mest mulig like formuleringer og måleenheter jamfør retningslinje 8.4.3. Næringsformål bør ha norm basert på antall plasser pr 100m² BRA. Der det ikke er hensiktsmessig, bør det kreves en mobilitetsplan med en konkret vurdering som behandler arbeidsreiser på samme måte som i øvrige næringsformål i samme område.
- Næringsformål bør ha norm basert på antall plasser pr 100m² BRA. Der det ikke er hensiktsmessig, bør det kreves en mobilitetsplan med en konkret vurdering som behandler arbeidsreiser på samme måte som i øvrige næringsformål i samme område.

Maksimumsnorm

- Parkeringsnormer bør benytte maksimumstall for etablering av parkeringsplasser. En kombinasjon av minimum og maksimum kan benyttes når det er ønskelig å sikre etablering av et minimum antall parkeringsplasser. Minimumsnormer kan føre til etablering av flere parkeringsplasser enn det i enkelte tilfeller er behov for.

Innfartsparkering

- Innfartsparkering langs innfartsårer til storbyområdet og ved jernbanestasjoner kan bidra til å øke kollektivtransportens tilgjengelighet og avlaste byområdet for unødvendig biltransport.

Retningslinjer – kapittel 8

8.1 Kommunikasjon inn og ut av regionen

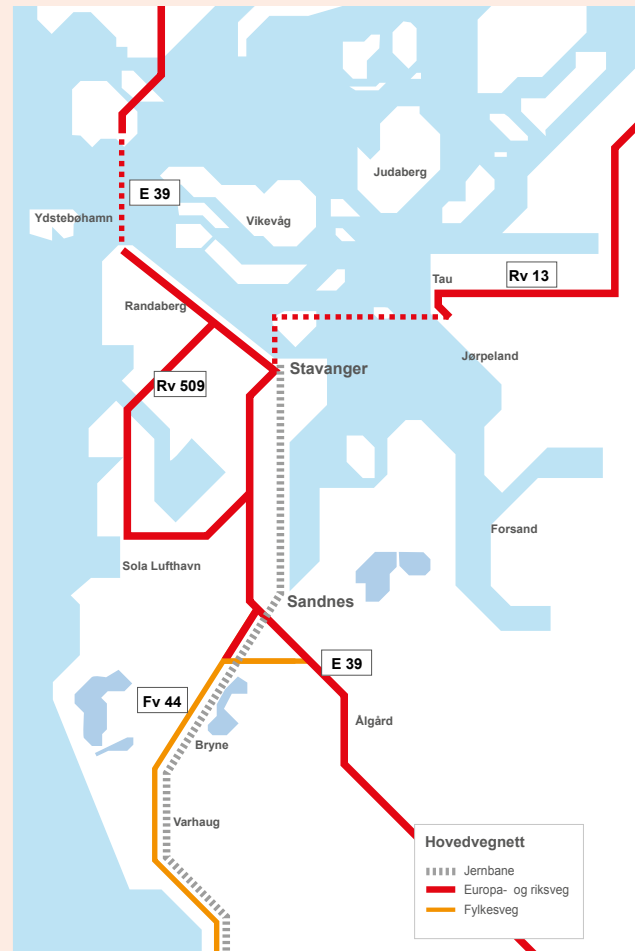
8.1.1. Interregional og internasjonal transportinfrastruktur

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

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

8.1.2. Hovedvegnett

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



Figur 8.1: Hovedvegnett

8.1.3 Regionale områder og infrastruktur for gods- og varehåndtering

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

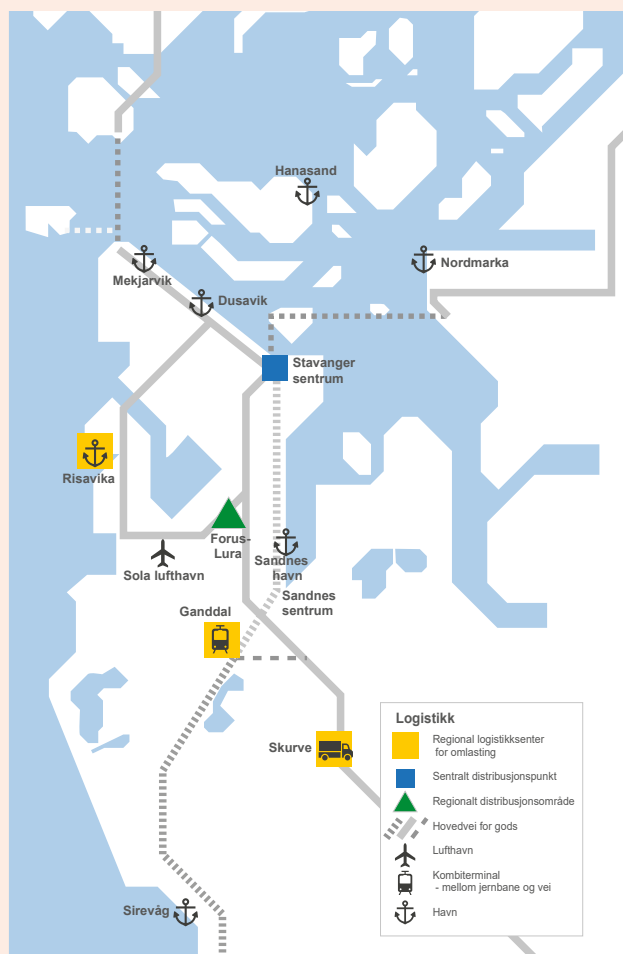
Områdene tilrettelegges med tilstrekkelig areal til å ivareta utvikling av logistikkfunksjonen. Tilgrensende areal skal gis en disponering som muliggjør videreutvikling av funksjonene. Transportinfrastruktur for godstransport og varelevering skal sikres effektiv framkomlighet. De ulike transportmidlenes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

Regionale logistikkentre

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

Regional havn/lufthavn

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



Figur 8.2: Logistikk

Regionalt distribusjonsområde

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

Lokalt distribusjonspunkt

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

8.2 Prioritering av transportformer og transportstrategier

8.2.1 Transportutvikling som bygger opp under arealutvikling

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

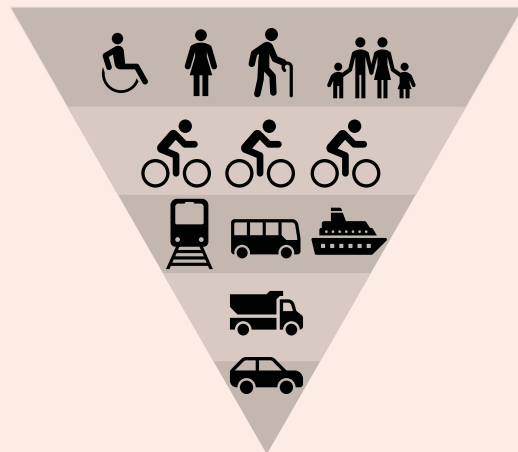
8.2.2 Prioritering av trafikantgrupper

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

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

8.2.3 Differensiering av transportstrategier for persontransport

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



Prioritering av trafikantgrupper (trafikanthierarkiet).

8.2.4 Effektivisering

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

Område	Vekst i persontransport
Bybåndet	Det planlegges for at hovedtyngden av persontransport internt i bybåndet kan tas med gåing, sykling og kollektivtransport. Interne reiser med personbil innenfor bybåndet søkes redusert.
Storbyområdet	For storbyområdet under ett, skal all vekst i persontransport tas med gåing, sykling og kollektivtransport (nullvekstmålet).
Tettsteder	Det planlegges for at all vekst i persontransport. <ul style="list-style-type: none"> • internt i tettstedene kan tas med gåing, sykling og kollektivtransport (lokalt nullvekstmål). • til storbyområdet kan tas med sykling, tog og forstads-bussruter der tilbudet finnes.
Regionen for øvrig	Det planlegges for gåing og sykling til lokale målpunkt og for tilgjengelighet for personbil. Grunnleggende kollektivtilbud.

8.2.5 Fra veg til gate

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

8.2.6 Smart samferdselsteknologi

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

Faglige råd

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

8.3 Aktiv og helsefremmende persontransport

8.3.1. Sammenhengende gangnett

Det skal planlegges for et sammenhengende

gangnett innenfor tettstedene og nærtur-områder med forbindelser som er direkte, attraktive, trygge og sikre. Barrierer for gående skal reduseres ved planlegging av bygg og anlegg.

8.3.2. Utvikling av sykkelnettet

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

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

8.3.3. Konkurransedyktig kollektivtransport

Se tabell nedenfor:

Kategori	Kollektivutvikling
Bybåndet Storbyområdet	<ul style="list-style-type: none"> Tog og bussvei utgjør ryggraden i kollektivsystemet. Det tilrettelegges for at kapasiteten skal kunne økes i takt med markedsgrunnlag og etterspørsel. Byrutene betjener øvrige sentrumsnære områder og større konsentrasjoner av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter. Lokale bussruter utvikles etter markedsgrunnlag og etterspørsel.
Tettsteder	<ul style="list-style-type: none"> Tilbud til tettstedene differensieres etter tettstedsstørrelse og sentralitet; Tog utgjør ryggraden i kollektivsystemet på Sør-Jæren Forstads- og tilbringerruter knytter større tettsteder til storbyområdet Mindre tettsteder betjenes etter markedsgrunnlag og etterspørsel.
Regionen for øvrig	<ul style="list-style-type: none"> Grunnleggende kollektivtilbud sikres med utgangspunkt i skoleskys.

8.3.4. Hovedstruktur for kollektivtrafikk

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

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

8.3.5. Holdeplassstruktur

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

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

Faglige råd

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

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

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

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



Figur 8.3: Kollektivstruktur

Handlingsprogram

Tiltak	Når	Ansvar
Definere gangvegnett i tettsteder og strategi/handlingsplan for gjennomføring	Løpende	Kommunene
Utarbeide krav til utforming av bygg og uterom i kommuneplanen, formingsveileder mv.	Løpende	Kommunene
Definere sykkelnett i tettsteder	KP rev.	Kommunene
Utarbeide regional mobilitetsstrategi	Fase 3	Rfk
Utarbeide veiledning for mobilitetsplaner	Fase 3	Rfk
Vurdere transportkapasitet for kollektiv.	Løpende + ved anbud	Rfk/Kolumbus, Jernbanedir.
Kartfesting av stamnett for kollektivtrafikk	KP rev.	Kommunene
Driftskonsept for jernbane mellom Stavanger og Nærbø inkludert avklaring av framtidig stasjonsstruktur (nye stasjoner) og økt frekvens	Innen 2021	Jernbanedir.
Gjennomført planlegging dobbeltspor Sandnes-Nærbø (kommunedelplan)	Innen 2023	Jernbanedir.
Oppstart KVV Nærbø-Egersund	2022/2023	Jernbanedir.
Utrede videre utvikling og finansiering av overordnet transportsystem (konseptvalg) etter utløp av Bymiljøpakken	Igangsettes senest 5 år før tiltak i gjeldende pakken slutføres	Rfk
Utrede trafikale løsninger for Sandnes øst jfr. Prop. 47 S (2016 –2017).		Rfk

8.4 Parkering

8.4.1 Parkering

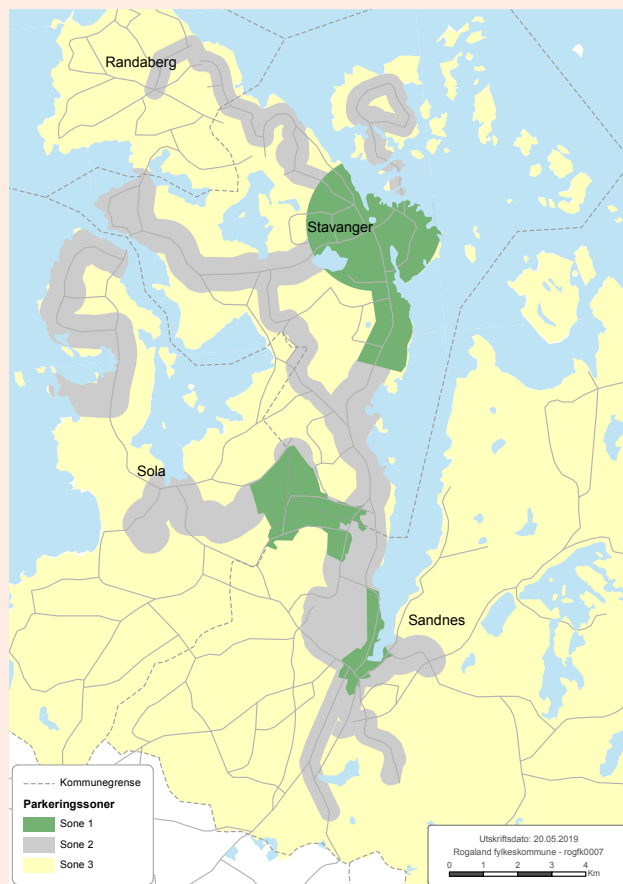
Parkeringsplasser skal ikke være til hinder for myke trafikanter.

Parkering for bil bør primært løses som fellesanlegg.

Parkeringsplasser i parkeringsanlegg for bolig skal etableres enten med ladepunkt eller med opplegg som gir mulighet for senere etablering av elbillading.

8.4.2 Parkeringsnorm – soneinndeling

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



Figur 8.4: Parkeringssoner Nord-Jæren

Sone	Kommune
1, 2 og 3	Randaberg, Stavanger, Sola og Sandnes (kommunegrenser før 01.01.20, jamfør avgrensning av byvekstavtalen 2019-2029)
4	Kvitsøy, Strand, Klepp, Time, Gjesdal, Hå og deler av Stavanger og Sandnes (Forsand, Rennesøy og Finnøy)

8.4.3 Parkeringsnorm for bil

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

Kommunene bør fastsette lavere maksimumskrav, minimumskrav eller fastkrav for å ivareta

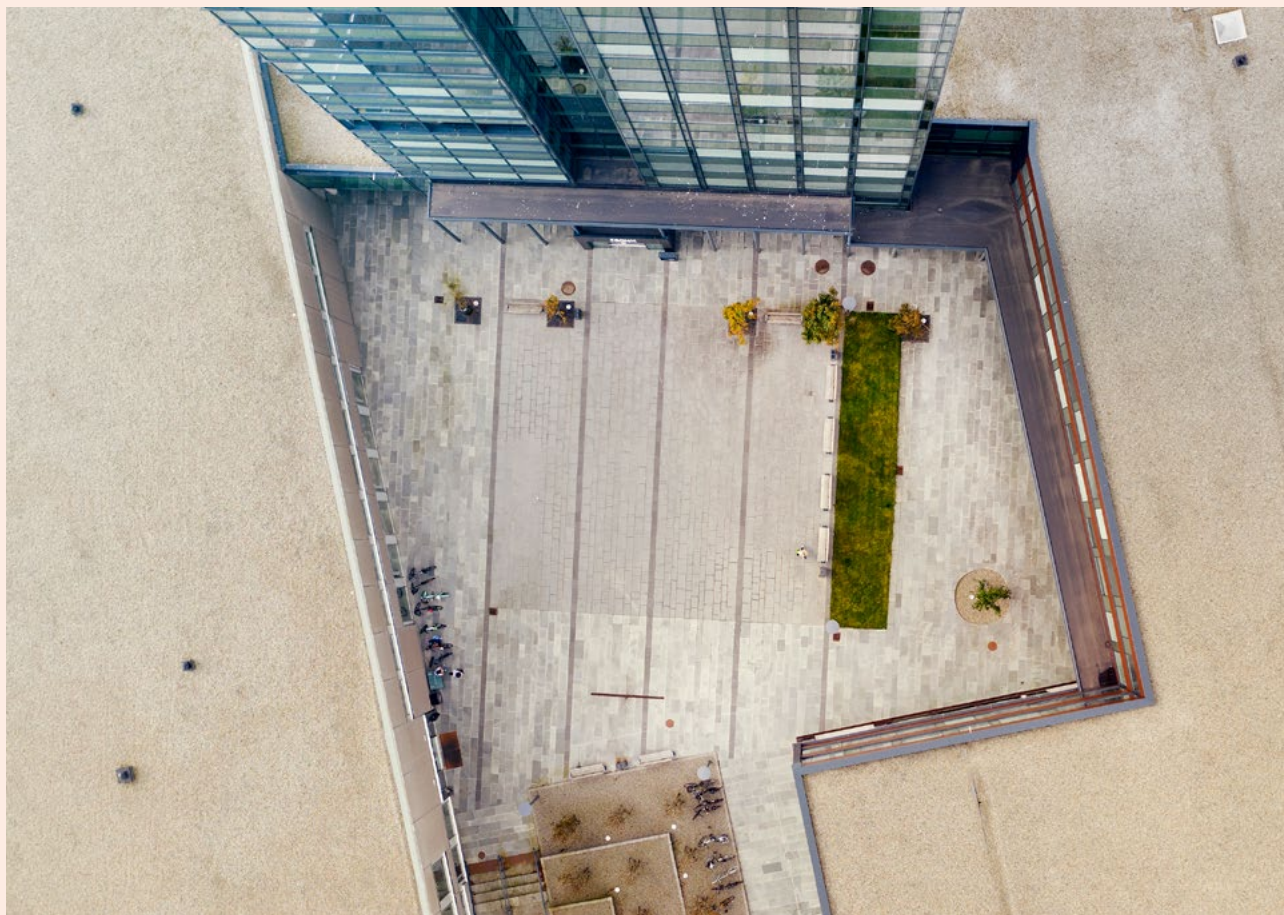
hensyn som tilgjengelighet, trafiksikkerhet, redusert personbilbruk mm.

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

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

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

*Faglig råd – anbefaling om boligparkeringsnorm utenfor Nord-Jæren.



8.4.4 Parkeringsnorm for sykkel

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

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

Kommunene bør fastsette minimumskrav eller fastkrav for å ivareta hensyn som tilgjengelighet og redusert personbilbruk.

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

Alle tall er minimumstall. For bolig inkluderer tallene gjesteparkering.

8.4.5 Innfartsparkering

Innfartsparkering bør vurderes etablert i områdene vist på kart.

Areal til parkering skal ikke fortrenge framtidig byutvikling. Sambruksanlegg som dekker flere parkeringsformål kan vurderes.

Det skal prioriteres god kapasitet på sykkel-parkering ved alle innfartsparkeringsanlegg

Faglige råd

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

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

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



Figur 8.5: Innfartsparkering

9. Gjennomføring

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

Gjennomføring av planen innebærer et samarbeid mellom de ulike forvaltningsnivåene med dialog og veiledning overfor kommuner, stat, næringsliv og andre viktige brukere av planen. Det er også planlagt en rekke konkrete oppfølgingsoppgaver i gjennomføringsfasen av planen, jamfør planens handlingsprogram. Måling og evaluering av planens effekt er også en viktig del av planens gjennomføring.

9.1 Handlingsprogram

Etter plan- og bygningslovens § 8-1 skal det som del av regional plan utarbeides et handlingsprogram. Hensikten med handlingsprogrammet er å gi en oversikt over konkrete handlinger som bør gjøres i kjølvannet av planvedtaket. Gjennomføring av tiltakene i handlingsprogrammet er viktig for å øke planens gjennomførbarhet. Mange av oppgavene vil fylkeskommunen ha ansvar for. Andre oppgaver ligger til kommunene eller statlige aktører. Behovet for rullering av handlingsprogram skal vurderes årlig.

9.2 Måling og evaluering

Samfunnet er stadig i endring. Det påvirker også samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Regionens behov for arealer av ulike slag kan endre seg. Det samme gjelder investeringsbehov knyttet til transportinfrastruktur. Effektene av ulike føringer i regionalplanen kan også endre seg. Måling og evaluering av planen er viktig for å fange opp behov for endringer.

Som minimum skal planen evalueres i forbindelse med regional planstrategi hvert fjerde år. I tillegg utvikles det indikatorer for areal- og transportutvikling som gjør det mulig å gi en løpende vurdering av planenes måloppnåelse. I tillegg til tett samarbeid med kommunene og de statlige aktørene i plansamarbeidet, skal måling og evaluering også gjennomføres i dialog med de eksterne referansegruppene med deltakere fra næringsliv, interesseorganisasjoner og frivillig sektor.

Indikatorer for areal- og transportutvikling

- Innbyggere og boliger i gang og sykkelavstand til by- og tettstedssentre
- Besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser i og nær by- og tettstedssentre
- Utbyggingsreserver i kommuneplanene
- Arealforbruk til tettsted
- Boligbygging
- Funksjonstilbud i by- og tettstedssentrum
- Fysisk handel i sentrumsområdene
- Bilkjøring og utslipp
- Trafikkmengde
- Reisemiddelfordeling
- Bruk av kollektivtransport
- Nedbygging av landbruksjord



Foto: Elisabeth Tønnessen

9.3 Plannettverk

Som ett ledd i arbeidet med planen er det opprettet flere planfaglige arbeidsgrupper for utforming av tiltak i planen. Det er også etablert flere referansegrupper med næringslivet. Ved gjennomføring av planen vil disse gruppene være viktige som diskusjonsfora for erfaringsutveksling og evaluering av måloppnåelse.

Målet er at partene kan lære og dele erfaringer, styrke den planfaglige kompetansen og bidra til å avdekke utfordringer og behov for endring. Arbeidsgruppene skal være komplementært til andre plannettverk i regionen som smartkommunesamarbeidet og faggruppene for transport- og mobilitetsplanlegging knyttet til Bymiljøpakken.

9.4 Endringslogg

I tabellen under gis en oversikt over vedtatte planendringer og mindre redaksjonelle rettelser.

Dato	Endring
14.06.23	<ul style="list-style-type: none"> Retningslinje 7.1.1 (s. 76), kart (s. 77) og handlingsprogram (s. 78) endret etter vedtak i fylkestinget 14 juni 2023.
20.09.21	<ul style="list-style-type: none"> Retningslinje 6.3.3: fotnote endret etter vedtak i fylkesutvalget 8. juni 2021 Kart s. 90: Status på veistrekning Stangeland-Skjæveland endret fra fylkesvei til riksvei

Retningslinjer – kapittel 9

9.1 Gjennomføring

9.1.1 Handlingsprogram

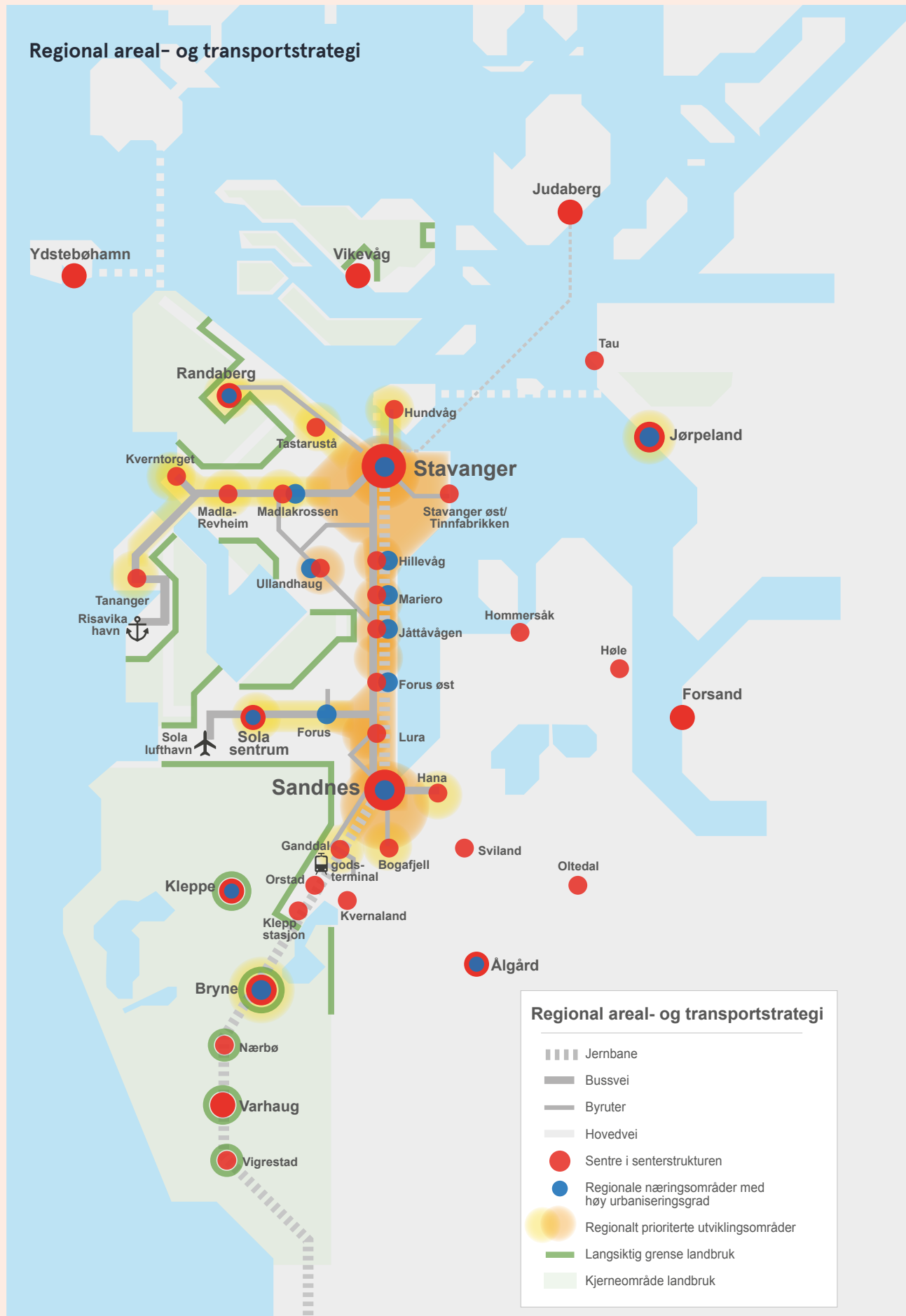
Etter plan- og bygningslovens § 8-1 skal det som del av regional plan utarbeides et handlingsprogram. Hensikten med handlingsprogrammet er å gi en oversikt over konkrete handlinger som bør gjøres i kjølvannet av planvedtaket.

Gjennomføring av tiltakene i handlingsprogrammet er viktig for å øke planens gjennomførbarhet. Mange av oppgavene vil fylkeskommunen ha ansvar for. Andre oppgaver ligger til kommunene eller statlige aktører. Behovet for rullering av handlingsprogram skal vurderes årlig.



Tiltak	Når	Ansvar
Ferdigstille indikatorer for vurdering av regionalplanens måloppnåelse (areal- og transportutvikling)	2021	Rfk
Veileder for oppfølging av regionalplanen; arealstrategier, kommunalt jordvernmål og kriterier/metoder for vurdering av utbyggingsområder	2020/2021	Rfk
Kartlegge behov og kapasitet for bolig og næringsareal i regionen.	Minimum hvert 4. år	Rfk
Kartlegge utbyggingspotensial i prioriterte utviklingsområder.	Minimum hvert 4. år	Rfk
Oppdatere regional næringsarealstrategi	Fase 3	Rfk
Utarbeide prinsipper for lokalisering av kraftkrevende virksomheter	2021/22	Rfk
Utarbeide prinsipper for lokalisering av storulykkebedrifter	Fase 3	Rfk
Utarbeide arealstrategier i kommuneplanen inkl. mål og strategier for fortetting og transformasjon, og evaluering av arealreserver.	Ved KP rev.	Kommunene
Gjennomføringsstrategi for bybåndet mellom Stavanger og Sandnes.	2020/21	Rfk
Utvikle gjennomføringsmodeller og virkemidler for å tilrettelegge investeringer og styrke ønsket utvikling i prioriterte områder	Fase 3	Rfk
Utforming av indikatorsett for helsesjekk/byregnskap for sentrene i senterstrukturen	Fase 3	Rfk
Utarbeide sentrumsplaner med gjennomføringsstrategier for de prioriterte sentrene	Løpende	Kommunene
Felles arbeidsgruppe med interesseorganisasjonene for varehandelsbransjen og sentrumsorganisasjoner	Årlig	Rfk
Utarbeide felles metodikk/prosess og utredningskrav for vurdering av store varehandelsenheter	2021	Rfk
Utarbeide oversikt over besøks- og /arbeidsplassintensive funksjoner (statlige/regionale/lokale) som forventes å bli etablert eller relokalisert	Pågående	FM/KMD
Innarbeide regionalplanens bestemmelser og retningslinjer for stedsforming og bokvalitet i kommuneplan	KP Rev.	Kommunene
Oppdatere veileder til regionalplanens retningslinjer for stedsforming og bokvalitet	Løpende	Rfk
Videreføre referansegruppen for bolig og næring som forum for dialog mellom planmyndigheter og eiendomsbransjen	Årlig	Rfk

Tiltak	Når	Ansvar
Veiledning og videreutvikling av metoder og verktøy for boligbehovsanalyser	2021-23	Rfk
Innarbeide friluftsområder av regional verdi i kartfestet regional blågrønn struktur	2021	Rfk
Videre arbeid med fastsetting av områder med stor biologisk og økologisk verdi, deriblant utvikling av en «Jæren-modell»	2021/22	Rfk
Vurdere å innarbeide kulturhistoriske landskap av regional verdi som en del av «regional blågrønn struktur»	Fase 3	Rfk
Utvikle et digitalt målesystem for oppfølging av jordvernmålet	Fase 3	Rfk
Langsiktig grense for utvikling innarbeides for alle tettsteder med over 2000 innbyggere	KP rev.	Kommunene
Fastsette jordvernmål i kommuneplan	KP rev.	Kommunene
Definere gangvegnett i tettsteder og strategi/handlingsplan for gjennomføring	Løpende	Kommunene
Utarbeide krav til utforming av bygg og uterom i kommuneplanen, formingsveileder mv.	Løpende	Kommunene
Definere sykkelnett i tettsteder	KP rev.	Kommunene
Utarbeide regional mobilitetsstrategi	Fase 3	Rfk
Utarbeide veiledning for mobilitetsplaner	Fase 3	Rfk
Vurdere transportkapasitet for kollektiv.	Løpende + ved anbud	Rfk/ Kolumbus, Jernbanedir.
Kartfesting av stamnett for kollektivtrafikk	KP rev.	Kommunene
Driftskonsept for jernbane mellom Stavanger og Nærbø inkludert avklaring av framtidig stasjonsstruktur (nye stasjoner) og økt frekvens	Innen 2021	Jernbanedir.
Gjennomført planlegging dobbeltspor Sandnes-Nærbø (kommunedelplan)	Innen 2023	Jernbanedir.
Oppstart KVU Nærbø-Egersund	2022/2023	Jernbanedir.
Utrede videre utvikling og finansiering av overordnet transportsystem (konseptvalg) etter utløp av Bymiljøpakken	Igangsettes senest 5 år før tiltak i gjeldende pakken slutføres	Rfk
Utrede trafikale løsninger for Sandnes øst jfr. Prop. 47 S (2016 –2017).		Rfk



Rogaland fylkeskommune
Postboks 130 sentrum
4001 Stavanger

Besøksadresse:
Arkitekt Eckhoffs gate 1
4010 Stavanger

Telefon:
51 51 66 00

E-post:
firmapost@rogfk.no

www.rogfk.no



Rogaland
fylkeskommune