



Kommunestyret

Tilleggsinnkalling

Møtedato: 06.05.2019
Møtestad: Biblioteksalen
Møtetid: Kl. 16:30

Utvalsmedlemene vert med dette kalla inn til møte.
Varamedlemene møter berre etter særskilt innkalling.

Den som har lovleg forfall, eller er ugild i nokon av sakene, må melda frå så snart råd er på tlf. 51 71 47 00 eller på e-post: politisk.sekretariat@finnoy.kommune.no

Finnøy
30.04.2019

Henrik Halleland
ordfører

Randi-Merete Lode
politisk sekretær

Sakliste

Sak nr.	Saktittel
021/19	Høyringsvar Regionalplan Jæren 2050 - forslag til plan

Saksframlegg

Sakshandsamar	Arkiv	JournalpostID
Marit Magdalene Schweiker	K1 - 121	19/1492

Saksnr	Utval	Dato
021/19	Kommunestyret	06.05.2019

Høyringsvar Regionalplan Jæren 2050 - forslag til plan

Vedlegg

1. Regionalplan Jæren 2050 - høyringsutkast

Forslag til vedtak frå rådmannen:

Finnøy kommune sluttar seg til høyringsuttale som det går fram av saksframlegget.

Finnøy 17.04.2019

Karin Dokken Austvik
rådmann

Samandrag

Regionalplan for Jæren (Fase 1- strategisk del) er lagt ut til offentleg høyring og ettersyn. Innhaldet i planen vil ha direkte verknad på kommunen si planlegging ved å vere grunnlag for motsegner frå overordna myndigheit.

Viktige føringar for dette arbeidet har vore gjeldande byvekstavtale og nye statlege føringar for jordvern.

Planen er delt i 2 fasar, men resultat frå begge fasar ligg inne i eitt integrert dokument. Sjølv om dokumentet står fram som to delar, forstår Rådmannen dokumentet som eit heilskapleg planforslag. Rådmannen har valt å gi uttale til heile dokumentet, ettersom ein del av retningslinjene til dels allereie er uttømmende. Det er også gitt relativt klare føringar for korleis vidare arbeid vert gjennomført i fase 2.

Planforslaget har vore utarbeidd med brei medverknad frå kommunar, næringsliv og organisasjonar. Det er gjennomført scenario og arbeidsverkstader knytt til strategidelen som no er ute på høyring.

Det tydelegaste grepet i planen er ei større satsing på fortetting og prioritering i bybandet mellom Stavanger og Sandnes. I tillegg er det ei sterk vektlegging av jordvernet i dokumentet.

Satsinga på bybandet er i tråd med byvekstavtalen og nullvekstmålet. Skal regionen klare dei forpliktingane som ligg her, er det behov for sterkare føringar som prioriterer fortetting i dei sentrale delane av byområdet, der det finst alternativ til biltransport.

Rådmannen sin uttale er basert på samarbeid mellom kommunane i nye Stavanger og møte med nabokommunane i storbyområdet. Kvar einskild kommune i nye Stavanger legg likevel fram eigen saksframstilling og kan ha sine individuelle vurderingar. Rennesøy og Finnøy kommune har felles høyringsuttale. Denne omfattar også innspel om bybandet og storbyområdet, fordi Stavanger er vår felles by.

Bakgrunn for saka

Regionalplan for Jæren (del 1- strategisk del) er lagt ut til offentleg høyring og ettersyn. Planen inneheld regionale mål for samfunnsutvikling på Jæren og delar av Ryfylke fram til 2050. Vidare omfattar han tilhøyrande prinsipp for langsiktig areal- og transportplanlegging. Desse er konkretisert gjennom retningslinjer, planføresegner, plankart og oppfølgingspunkt i handlingsdelen. Etter at planforslaget har vore på høyring i kommunane er endeleg handsaming av del 1 planlagt i Fylkestinget i juni 2019. Når dette vedtaket er fatta vil innhaldet i planen ha direkte verknad på kommunal planlegging ved å vere grunnlag for motsegner frå overordna myndigheit.

Regionalplanen er eit svært viktig dokument for samordning i storbyområdet, og den felles bu- og arbeidsmarknaden på Jæren og delar av Ryfylke. Ulikt dei andre storbyane blir ikkje det samanhengande tettstadsområdet forvalta av éin kommune, men fire. Den overordna areal- og transportstrukturen blir dermed ikkje samordna under éin juridisk plan slik ein til dømes gjer i Trondheim og Bergen. Planen er viktig for å oppnå ei felles forståing for ein god areal- og transportpolitikk, som skaper føreseielege vilkår for innbyggjarar, næringsliv og organisasjonar. Derfor må planen ha ei tydeleg rolle for å realisere ein effektiv og god arealbruk i bybandet. Det er her regionens konkurransekraft mot andre storbyområde må vidareutviklast i framtida.

Regionalplanen omfattar ikkje berre storbyområdet, men også kommunane på Jæren og øyane i Ryfylkebassenget. Dette gjer at planen må omfatte langt meir enn storbyområdet sine utfordringar. Distriktpolitikk samt areal- og transportløyningar for spreiddbygde område blir også eit viktig tema. Det same gjeld forholdet mellom storbyområdet og distrikta i resten av planregionen. Når Stavanger, Rennesøy og Finnøy blir éin kommune i 2020, vil desse utfordringane bli ein del av den nye kommunen sin kvardag. I tillegg er Finnøy kommune nyleg blitt innlemma i planområdet. Dette må tydeleggjerast i planen. Nedanfor følgjer konkrete endringsforslag på dei viktigaste punkta.

Vi har derfor valt å lage ei felles saksframstilling for nye Stavanger, der innspel frå alle tre kommunar har fått innpass. Kvar einskild kommune i nye Stavanger har likevel egne saksframstillingar, og kan kome med sine individuelle vurderingar. Rennesøy og Finnøy legg fram felles høyringsuttale. Denne omfattar også innspel som er spesielt relevante for bybandet og storbyområdet, fordi Stavanger er vår felles by og vi blir del av nye Stavanger kommune.

Planprosessen er forankra i regional planstrategi og planprogram for revisjon av regionalplan Jæren. Planarbeidet har hatt brei deltaking, og har vore organisert på følgjande måte:

- **Styringsgruppe** (politisk leiing i fylkeskommune og kommunane, samt Fylkesmannen, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet)
- **Administrativ prosjektgruppe/tematiske arbeidsgrupper** (administrative representantar frå kommune, Fylkesmann, fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet)
- **Referansegrupper** (frivillig sektor, akademia, sivilsamfunn, næringsliv). Desse har rapportert direkte til styringsgruppa gjennom Rogaland Fylkeskommune sitt sekretariat.

Som følge av endringar i kommunegrensene frå 1.1.2020 har Fylkeskommunen vedteke å utvide planområdet til å inkludere Finnøy og Forsand. Finnøy er frå før av med i Regionalplan for Ryfylke, noko som krev samordning av retningslinjer i dei to planane.

Planarbeidet blir gjennomført i to fasar: Første fase, den strategiske delen, skal vedtakast i juni 2019. Den operative delen vil bli utarbeidd i fase 2 i løpet av haust 2019 og vår 2020 og skal vedtakast i slutten av 2020.

Rådmannen tek likevel stilling til heile plandokumentet slik det ligg ute til høyring. Sjølv om plandokumentet består av 2 delar, er det ingen tydelege skilnad mellom strategiar og operasjonalisering.

Dei tema som skal avklarast i fase 1 er:

- Areal og transport (inkludert nullvekstmålet, nærings- og senterstruktur, varehandelslokalisering)
- Heilskapleg målstruktur (inkl. jordvernmålet)

Fase 2 skal konkretisere dei operative verkemidla og handlingsplanane som er knytt til areal og transport og til følgjande delmål og innsatsområde:

- Areal og transport: verkemiddel
- Livskraftige nabolag
- Varige naturressursar
- Levande sentrumsområde
- Konkurranseskraft
- Enklare kvardag
- Regionalt samarbeid

I tråd med ambisjonane i fase 1, er planforslaget utfyllande for overordna tema som samordna areal og transport, samt parkeringsnorm. Varehandelslokalisering vil ein jobbe vidare med i fase 2.

Regionalplanen konsentrerer seg om bybandet, samt kommunesentera. Arealstrategien skal vere «innanfrå og ut», dvs. utnytting av fortettings- og transformasjonspotensialet, før ein tar i bruk nye område som er i periferien i forhold til tettstadsområde. Verkemiddel for å gjennomføre denne strategien vil bli nærmare utgreia og fastsett i fase 2.

Distriktsutvikling er ikkje eit tema i planen, noko som er ein mangel i forhold til store område i nye Stavanger.

Vidare legg planen klare føringar for næringslokalisering. Kategorisering av næringsareal følgjer i stor grad definisjonar og lokalisering frå dagens regionalplan. Forslaget er samkøyrte med Strategisk næringsplan for Greater Stavanger, og vidarefører strategien frå gjeldande regionalplan Jæren.

Senterstrukturen som planen opererer med, følgjer tidlegare vedteke senterstruktur, men Bryne er løfta som eit regiondelsenter for Sør-Jæren.

Nullvekstmålet og byvekstavtalen er førande for regionalplanen og ligg til grunn i retningslinjer og beskrivingar av transportsystemet. Nullvekstmålet er berre knytt til reiser i storbyområdet, og gjeld dermed ikkje dagens Rennesøy og Finnøy kommunar. Måloppnåinga her har dermed først og fremst konsekvensar for transporten i byområdet. For å nå nullvekstmålet skal m.a. gangnett, sykkelnett og

kollektivnett bli konkretisert i arealplanane til kommunane.

Hovudstrukturen i kollektivnettet følger jernbanen og bussvegen. Transportstrategiar for dei meir perifere områda som til dømes ikkje-landfaste øyar i nye Stavanger, manglar heilt i planutkastet.

Planen har retningslinjer for parkeringsnorm for ulike soner i planområdet. For Stavanger er dei føreslåtte retningslinjene for parkering i samsvar med kommunen sine bestemmingar. For Finnøy og Rennesøy kan dette bety ei innstramming i forhold til dagens arealplanar.

Ein skal likevel utarbeide ein parkeringsstrategi for regionen i fase 2 i arbeidet. Det kan tyde på at det er ein viss fleksibilitet i det som er føreslått.

Dei andre tema i planen omhandlar:

- Bustad, uteområde og stadsforming
- Utbyggingstettleik og rekkjefølgje
- Varehandel
- Grønstruktur
- Retningslinjer i LNFR-område
- Jordvern

For desse tema skal ein lage utgreiingar, retningslinjer og føresegner, samt oppfølgingsprogram i fase 2. Høyringsutkastet beskriv likevel alle tema – til dels detaljert - og går relativt langt i å konkludere på ulike problemstillingar som skal avklarast i fase 2. Slik sett må ein tolke dokumentet som «under arbeid». Det er føringar og konklusjonar på ei rekkje tema - før dei er endeleg utgreia og beskrive i fase 2.

For dei fleste tema gjenstår det ein god del utgreiingsarbeid. Fleire tema, eller deira konkretisering og oppfølging, er henvist til dei kommunale arealplanprosessane. Det er m.a. føreslått at kommunane skal lage ein overordna arealstrategi i samband med revisjon av kommuneplanen sin arealdel. Arealstrategien skal då konsentrere seg om ei rekkje overordna strategiske tema, konkretisert i regionalplanen sine retningslinjer. Dette betyr også at regionalplanen ikkje er følgt av eit arealkart som viser konkrete utbyggingsområde, grønstruktur eller transportnett. Konkretiseringa skal gjennomførast i kommunane sine arealplanar.

Blant føringane som regionalplanen føreslår endeleg avklart i kommunen sin arealdel er følgjande:

- Program for måling og evaluering av arealdelen (i forhold til regionalplanen sine føringar)
- Utarbeide arealstrategi som del av arealplanen
- Definere mål for fortetting og transformasjon
- Utarbeide fortettingsstrategi
- Innarbeide ei langsiktig grense for utvikling for alle tettstader
- Fastsetje eit jordvernmål i kommuneplan
- Definere gangvegnett med tilhøyrande gå-strategi og handlingsplan
- Definere sykkelnett
- Kartfesting av stamvegnett for kollektivtransport
- Krav til utforming av bygg og uterom

Regionalplanen si rolle vil først og fremst vere å lage føringar og vere eit grunnlag for metodikk og kunnskap om dei aktuelle problemstillingane som skal handterast i den einskilde kommuneplan.

Vurderingar i forhold til Del 1

Rådmannen vurderer at hovudstrategiane i høyringsutkast til regionplan - del 1 for det meste er i samsvar med Stavanger kommune si satsing på sentrum og prioriteringane i byutviklingsstrategien. Det er likevel einskilde punkt Rådmannen meiner ein bør avklare i gjeldande planforslag før det vert lagt fram til slutthandsaming.

I tillegg er det behov for endringar som følgje av at dagens Finnøy kommune og den austre delen av Ombo blir del av planområdet. Dette gjeld særleg tema distriktspolitikk, transport og landbruk. Heile nye Stavanger vert no omfatta av Regionalplan Jæren. Rennesøy har vore med sidan 2000. Finnøy har som følgje av kommunereforma no blitt ein del av Regionalplan Jæren. Finnøy er stort sett ikkje nemnt i planen, og det manglar tydelege referansar til at kommunen har blitt ein del av planområdet. Rådmannen ber derfor om at arealstrategi, næringsutvikling (med vekt på landbruk, havbruk, reiseliv) og busettingsomsyn i distrikta blir omtalt nærmare.

Planen skal (s.8) «bidra til å fremme regionalt mangfold, støtte opp om regionenes fortrinn og knytte byene og tettstedene i regionen sammen. Planens by- og tettstedstruktur skal bidra til at både byene og distriktene oppnår vekst og utvikling. Byer og tettsteder skal styrkes som knutepunkt og attraktive steder å bo, arbeide og besøke. Planen skal bidra til å samordne løsninger som kommer hele regionen til gode.» Her ønskjer vi å tilføye ordet «distrikt», slik at både «Byer, tettsteder og distrikt er attraktive steder å bo, arbeide og besøke.» Hovudmålet burde utvidast til «Regionen skal ha en bærekraftig by-, steds- og distriktsutvikling ...». Vidare er det viktig å inkludere distriktsutvikling gjennomgåande i dokumentet.

Kapittel 4.1 Delmål og innsatsområde

Planen legg vekt på å skape sterke sentrum og tettstader med korte avstandar til alle gjeremål. Dette er bra, men må ikkje føre til at ein tappar distrikta for ressursar. Levande bygder og distrikt er viktige for matproduksjon, naturmangfald, grønstruktur, beredskap, mm.

Jordvernmålet på 200 daa omdisponert dyrka jord pr år innanfor planområdet er svært ambisiøst og vil bli krevjande å vidareføre i kommuneplanen. Det er behov for gang- og sykkelveggar. Tettstadene der ein ønskjer vidare utvikling er dessutan i stor grad omkransa av landbruksjord.

Planen bør ha tydelegare og meir ambisiøse formuleringar knytt til varige naturressursar og biologisk mangfald. No står formuleringane fram som passive, mens målet er faktisk å styrke til dømes jordvernet. I samhøve med FN sine berekraftsmål, som er nytta som utgangspunkt for målformuleringane, er også styrking og rehabilitering av naturmangfald eit av hovudmåla. Rådmannen meiner at formuleringar som «Sikre en tilfredsstillende forvaltning av naturverdier» bør omformulerast med tydelegare ambisjonar i tråd med FN sine berekraftsmål.

Klima og klimamål er i lite grad nemnt i målformuleringane. Det er generelt lite i planen som peikar mot klimautfordringar. Stavanger kommune har i nyleg vedteke klima- og miljøplan sett seg ambisiøse mål for reduksjon av klimagassutslepp. Regionalplanen har gjennom fokuset på fortetting og effektiv transport mål som indirekte er knytt til klimautslepp. Men det vert i liten grad nemnt, og nullvekstmålet i trafikken er ikkje først og fremst eit klimamål.

Vurderingar i forhold til del 2 – Slik gjør vi det

Del 2 er framleis i prosess. Rådmannen oppfattar derfor at dette kapittelet vil gjennomgå store endringar i fase 2, og dermed også bli meir tydeleg, konkret og samanhengande. Rådmannen oppfattar denne delen av dokumentet først og fremst som ei programmering av fase 2. Det er likevel nokre hovudgrep i denne delen som rådmannen ønskjer at ein arbeider vidare med før vedtak.

Kapittel 5.1 Hovudstruktur for areal- og transportutvikling og 5.2 Arealprioritering «innenfra og ut»

Illustrasjonar som følgjer retningslinjer bør vere presise for ikkje å skape usikkerheit. Rådmannen oppfattar berre Bussvegtraseen og stoppestader for Jærbanen som arealstrukturerande.

Andre viktige kollektivlinjer som bind regionen og viktige målpunkt saman bør visast med annan signatur og planen bør tydeleggjere funksjonen. Dette gjeld også illustrasjon av aksar for prioritering. Prioriteringar for arealbruken langs aksane, bør knytast til dei elementa som skal vere arealstrukturerande, dvs. overordna senterstruktur (definerte knutepunkt langs Jærbanen) og Bussvegen. Område som skal utviklast som punkt, dvs. Ullandhaug, bør ikkje visast med prioriteringsområde.

Stavanger har sjølv sagt, gjennom vedtekne reguleringsplanar, andre område som skal utviklast. Men i det langsiktige perspektivet ligg dei store moglegheitene i fortetting langs bybandet. Allereie i dag ligg graden av fortetting på om lag 80% for bustadbygging i Stavanger. Og 40 % av bustadbygginga siste 9 år har skjedd innan ein radius på 2 km frå Breiavatnet. Berre gjennom dagens regulerte areal ligg det eit potensial for bustadbygging som strekk seg utover regionalplanen sin planhorisont. Hovudtyngda av dei regulerte områda er også fortettingsområde, i tillegg skjer det ei kontinuerleg rullering i heile det bebygde området, som på sikt vil medføre at Stavanger kommune framleis vil ha ein høg andel fortetting i åra som kjem. utfordringane i Stavanger er først og fremst knytt til gjennomføring og tempo i bustadbygginga. Årsaka til dette ligg ikkje i mangel på planar. Dette vil likevel regionalplanen drøfte nærmare i fase 2.

Kapittel 5.3 Rett virksomhet på rett sted

Retningslinjer for senterstrukturen er kraftig forenkla, og retningslinjer for innhald er langt mindre enn i tidlegare regionalplan. Forhold knytt til handel er heller ikkje beskrive i tilknytning til senterstrukturen, men er beskrive i eit avsnitt lenger bak.

Stavanger er fortsett kalla «Fylkessenter» og «Hovudsenter». Desse er i beskrivinga likestilte i forhold til funksjon. Faktisk er dei identisk beskrive. Rådmannen meiner at Stavanger sin posisjon som fylkessenter og regionsenter for regionale funksjonar er uomstridd. Dette bør planen reflektere. Regionalplanen sine eigne analysar viser at tilgjengelegheit for arbeidsmarknad og servicefunksjonar basert på reelle arbeidsreiser og servicereiser er betydeleg høgare i Stavanger sentrum enn i Sandnes sentrum. Eit sterkt Stavanger sentrum er svært viktig, ikkje berre for Stavanger, men også for måloppnåing i forhold til transport og attraktivitet for heile regionen.

Rådmannen meiner ein bør endre retningslinjer og nemning av senterstrukturen som følgje av kommunesamanslåing. I følgje samarbeidsavtalen mellom dei tre nye Stavanger - kommunane skal kommunen bli delt inn i kommunedelar. Dagens Rennesøy og Finnøy blir eigne kommunedelar. Vikevåg og Judaberg vil tilsvarande ha ein funksjon som kommunedelsentera i den nye kommunen,

dvs. det som er kalla «lokalsentera» i regionalplanen. I funksjon vil likevel desse sentera ha ein annan og breiare funksjon enn «ordinære lokalsentera» blant anna med administrative funksjonar.

Kapittel 5.4 Tilrettelegging og gjennomføring, 6.1 Stedsforming og 6.2 Bolig og bokvalitet

Desse kapitla er å oppfatte som ei programmering av fase 2. Det er her hovudstrategiane knytt til regionalplanen får si utforming. Spørsmålet er likevel korleis ein fortettingsstrategi skal gjennomførast og faktisk realiserast. Som planen sjølv nemner innleiingsvis er dette ein strategi som har lege til grunn for regionalplanen i 20 år.

Det står mykje om bustadbehov og bustadpreferansar i planutkastet, men det vert ikkje konkretisert. Det er heller ikkje problematisert kva som er årsaka til at fortetting går seinare enn forventa. Årsaka til dette er svært relevant, og heng saman med bustadetterspurnad.

Sjølv om regionen har mange familiebusader, så bur det i større og større grad eldre i småhushald i desse. Det er forventa at eldre i større grad vil bu i leilegheit, men det skjer i langt mindre omfang enn bustadbehov og preferansar skulle tilseie. Grunnen er låg flyttefrekvens.

For unge vaksne er situasjonen motsett. Veksten på tal av unge vaksne i etableringsfasen er mindre, men flyttefrekvensen og dermed bustadetterspurnaden er langt høgare. Når desse etterspør romslege busader, er alternativet småbusader. Kvadratmeterprisen er lågare og buforma appellerer også til familiar. Tilgangen til familiebusader, spesielt nye, ligg likevel i dei ytre områda til storbyområdet.

Dei større kommunane i planområdet har god innsikt i utvikling i bustadmarknad og flyttemønster, basert på behovet for årlege framskrivingar til det kommunale arbeidet med handlings- og økonomiplanane. Rådmannen meiner derfor at det bør leggjast langt større vekt på sosio-økonomiske forhold i planarbeidet enn det som blir lagt til grunn i planutkastet. Rådmannen meiner det er positivt at Rogaland fylkeskommune har igangsett eit større utgreiingsarbeid for framtidig bustadetterspurnad og bukvalitet.

Kapittel 6.3 Gode uteområder

Retningslinjer for grønstruktur skal også i sin heilskap reviderast i fase 2. Rådmannen vil likevel påpeike følgjande i det vidare arbeidet:

I tillegg til gode uteareal innanfor bustadområda er det viktig med gode koplingar i form av gang-, sykkel- eller kollektivsamband til overordna grønstruktur. Folk bør kunne bevege seg trygt og helst utan å måtte bruke bil til nærfriområda.

I retningslinjer for grønstruktur er det lagt inn ein avstand på 500m mellom bustad og nærfriområde. Ein bør vurdere å leggje dette inn i retningslinjer for gode uteområde.

Kapittel 6.4 Varehandel

Varehandelen er ikkje kopla til senterstrukturen i planforslaget, og kjem i eige punkt lausrive frå senterstruktur og næring. Varehandelen er ein av berebjelkane og vil framleis vere avgjerande for senterstrukturen i overskodedeleg framtid. Handelsreiser er også dei hyppigaste daglege reisene vi føretekk ved sida av arbeid og skule. I tillegg er dei relativt korte. Varehandelen sitt lokaliseringmønster er med andre ord tett kopla opp mot korleis vi bur og reiser og korleis vi gjer stadene og sentera attraktive.

Planforslaget legg også opp til å opne for vidare utgreiing av Forus som område for større handelskonsept, dvs. detaljvarehandel. Planforslaget går også relativt langt i å argumentere for ei opning før utgreiingsarbeidet tek til. Eit slikt utgreiingsarbeid kjem i kjølvatnet av ein vedteke interkommunal kommunedelplan, IKPD Forus og vil kunne utfordre bestemmingar og retningslinjer i denne planen.

Større handelskonsept finn vi i dag ikkje berre på Forus, men dei ligg fleire stader i regionen, både innanfor og utanfor vedteke senterstruktur. Rådmannen ber derfor om at forslaget til utgreiingsarbeid er tydelegare på handtering av denne type konsept i andre delar av byområdet.

Rådmannen stiller seg også spørjande til korleis ein vil handtere handelsanalysar som føreslått under faglege råd for andre handelsetableringar, dersom det skal gjelde andre retningslinjer for dimensjonering til dømes på Forus.

I høve til måloppnåing i nullvekstmålet kan det virke lite hensiktsmessig å tillate handelsetableringar relativt fritt i område med vesentleg lågare gang-, sykkel- og kollektivtilgjengelegheit enn i andre delar av byområdet der tilgjengelegheit er betre.

Rådmannen ser utfordringa med etablering av ein del handelskonsept i regionen, men ber også om at det vidare utgreiingsarbeidet tek opp dei dilemma som reiser seg ved å lausrive føresegner og retningslinjer i eit område frå resten av senterstrukturen. Ulike handelskonsept skal konkurrere, det ligg i naturen til varehandelen. Planen si rolle er likevel å lage føreseielege rammer for dei ulike aktørane og gi mest mogleg like konkurransevilkår.

Kapittel 7 Aktive, mangfoldige og produktive naturområder

Jordvernet har gjennom statleg jordvernstrategi fått meir merksemd. Regionalplanen legg opp til redusert bruk av dyrka mark til utbyggingsføremål, og har konkretisert eit samla regionalt jordvernsmål. Målet om økt jordvern betyr ei innstramming i forhold til realiseringa av framtidige utbyggingsområde i vedtekne planar.

Det overordna jordvernsmålet er likevel ikkje konkretisert ned til den einskilde kommunen. I følge handlingsprogrammet skal kommunalt jordvern innarbeidast i samband med rulleringa av kommuneplanen sin arealdel. Rådmannen stiller seg noko spørjande til korleis ei slik konkretisering skal kunne bli løyst i den einskilde kommunen, når det ikkje ligg føre kriterium for prioriteringar i planutkastet.

I tillegg til jordvern og landbruk, omfattar temaet også grønstrukturen. Arbeidet med moglege endringar i retningslinjer for den regionale grønstrukturen skal vidareførast i fase 2, men Rådmannen nyttar likevel høvet til å fremje følgjande innspel til det vidare arbeidet:

Kartet over regional grønstruktur på s. 72 må oppdaterast slik at Finnøy og heile Ombo blir med. I vidare planprosess må ein vurdere om det er område i Rennesøy kommune, Finnøy kommune og austdelen av Ombo som bør leggjast inn i regional grønstruktur. Her er det mange viktige naturreservat og mange område som vert brukt til friluftsliv av heile regionen. Kartlegging og verdisetting av friluftsområda vil kunne hjelpe å identifisere slike område. Stavanger kommune har ferdigstilt denne kartlegginga i 2018. Kartlegging av friluftsområda i Rennesøy og Finnøy kommune er planlagt i 2019.

Føringane frå *Regionalplan for Friluftsliv og naturforvaltning* bør innarbeidast i regionalplanen. Dette gjeld særleg sikring av naturverdiane, statleg sikring av friluftsområde, hindring av nedbygging av viktige areal for friluftsliv og bevaring av grønne korridorar og god samanheng mellom friluftsområda, spesielt i tettbygde strøk. Retningslinjene for regional grønstruktur bør samordnast med

Regionalplan for friluftsliv og naturforvaltning.

Fagleg råd til handtering av overvatn bør bli retningslinje på lik linje med statleg planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing.

Regionplan Jæren omfattar eit langt større område enn sjølve Jæren. I teksten er det nokre gonger uklart om ein snakkar om Jæren eller heile planområdet.

Rådmannen meiner at inkludering av Finnøy i regionalplanen krev at strukturen og situasjonen til landbruket i Ryfylke kjem tydeleg fram i kapittel 7.2 Landbruk:

Landbruket i Finnøy er kjenneteikna av

- høg husdyrtettleik per areal
- mykje høgare andel av innmarksbeite (i forhold til dyrka mark)
- mindre teigar
- mykje høgare andel av grunn jord (som er god til å dyrke fôr)
- spesielle transportutfordringar, særleg på dei ikkje-landfaste øyane.

Rennesøy har eit aktivt landbruk med stor andel innmarksbeite. I arbeid med revisjon av retningslinjene i fase to er det viktig at dei spesielle behova som kjenneteiknar landbruket i Ryfylke blir teke vare på.

Kapittel 8 Effektivt, helhetlig og miljøvennlig transportsystem

Dette kapitlet består av fire avsnitt med tilhøyrande retningslinjer og faglege råd:

1. Kommunikasjon inn og ut av regionen
2. Prioritering av transportformer og transportstrategier
3. Aktiv helsefremmende transport
4. Parkering

I avsnittet 8.1 viser planen nasjonale og internasjonale samband til regionen og regional infrastruktur. Planen kategoriserer område og infrastruktur for gods- og varehandtering og plasserer dette geografisk på kart. Rådmannen oppfattar at avsnittet først og fremst handlar om temaet næringstransport og føreslår derfor at dette tydeleggjerast i planen. Det er relevant å omtale kommunikasjon inn og ut av regionen også for persontransport slik at planen i tillegg kan få ein omtale og strategi for lengre reiser og regionens reiselivssatsing. Kor viktig dette er for klima og miljø, er tema i Stavanger kommunen sin nye klima- og miljøplan.

Retningslinjene inneheld fleire infrastrukturkategoriar for gods- og varehandtering. Den siste godsundersøkinga viser at det blir frakta stadig meir på veg, på tross av overordna mål om at meir av gods- og varetransporten skal bli frakta på sjø og bane. Rådmannen anbefaler at viktige resultat frå godsundersøkinga vert presentert i strategidelen av planen og at Risavika og Ganddal sin nasjonale funksjon som hamn og godsterminal vert løfta fram, i tillegg til regionalt senter for omlasting. Generelt sett bør kategoriseringa gjennomgåast.

Nye handelskonsept og netthandel fører til at forholdet mellom person- og næringstransport er i endring. Det er usikkert korleis dette vil påverke logistikken internt i regionen. Rådmannen meiner at det er positivt at planen tar opp lokale distribusjonspunkt som konsept. Stavanger har føreslått ny retningslinje for mobilitetspunkt i kommuneplanen. For å skjerme område for varetransport og effektivisere bylogistikken, kan desse stadene også innehalde ein hente-/leveringsfunksjon for

pakker. Rådmannen foreslår derfor å innarbeide mobilitetspunkt som retningslinje i planen.

Avsnitt 8.2 handlar om *Prioritering av transportformer og transportstrategier*. Planen trekk fram at måten ulike transportformer blir prioritert på vil variere i ulike delar av byområdet. Det nasjonale målet om nullvekst i personbiltransporten i storbyområdet (avgrensa geografisk til dagens kommunar på Nord-Jæren) er forankra i planen.

Planen sin strategi for å leggje til rette for gåing og sykling i tettstadene er også viktig for å redusere arealbeslaget til transport og vidareutvikle stadene og regionen til ein klimavennleg og framtidretta region.

Det er positivt at retningslinjene prioriterer ei transportutvikling som byggjer opp under arealutviklinga, og at trafikantgrupper vert prioritert ut ifrå «den omvendte transportpyramiden» med gåande øvst. Transportstrategien er tilpassa ulike områdekategoriar og beskriv korleis dei stiller seg til vekst i personbiltransport. Rådmannen meiner at kategoriane bør supplerast med båt/ferje. Vidare bør bybandet som kategori presiserast ytterlegare for å tydeleggjere koplinga til arealstrategien.

Med kommunereforma omfattar planområdet også delar av Ryfylke. Planen manglar ein omtale av kollektivtilbodet på sjø. Strategi for transport for ikkje-landfaste øyar kan inngå i ein distriktsstrategi for mobilitet og framtidretta transportløyser i regionen.

Rådmannen støtter strategien om å effektivisere eksisterande gate- og vegnett gjennom å forbetre og utnytte kapasiteten for kollektivtransport, gåande og syklende. Dette er i tråd med Stavanger sin kommuneplan. Det same gjeld tilrettelegging for effektiv næringstransport. Prinsippet om gateutforming i by- og tettstader er viktig for å leggje til rette for god stadutvikling. Planen kan konkretiserast ytterlegare ved å inkludere hovudprinsippa i regional gå- og sykkelstrategi som retningslinje i planen.

Regionen har suksess med ei utstrakt mobilitetsatsing. Rådmannen foreslår derfor å inkludere mobilitetspunkt som retningslinje i planen.

Planen presenterer i avsnitt 8.4 strategiske prinsipp for både bustad- og næringsparkering for sykkel og bil. Den byggjer på tilgjengelegheit og arealformål og er i tråd med Stavanger sitt forslag til norm i ny kommuneplan. For bilparkering baserer retningslinjene seg på maksimumsnorm. Retningslinjene for sykkelparkering baserer seg derimot på minimumsnorm. Det skiljast mellom sone ein til fire, der dei tre første gjeld Nord-Jæren og sone fire gjeld kommunane utanfor Nord-Jæren. Rådmannen meiner at sone fire er fleksibel nok for perifere delar av regionen på Sør-Jæren og i Finnøy/Rennesøy, og anbefalar å vidareutvikle retningslinjene slik at dei konsekvent følgjer tilgjengelegheit og arealformål. Det er viktig at det leggjast til rette for tilstrekkeleg tal sykkelparkeringsplassar. Finnøy og Rennesøy har innfartsparkering for bil i dag. Vi vil vurdere behov for å vidareutvikle dette i nye Stavanger. Retningslinjene bør supplerast med tilsvarande prinsipp for sykkel med utgangspunkt i tilgjengelegheit og avstandar med sykkel.

I og med at både Rennesøy og Finnøy no er omfatta av planområdet, bør det inkluderast eit avsnitt om transportløyser til øyane i dag og i framtida. Distriktspolitikk og framtidretta transportløyser til øyane må vere eit tema både i ny arealdel for nye Stavanger, og i regionale planar. Fylkeskommunen som samferdselsmyndigheit, vegeigar m.m. må vere med i arbeidet og vi etterlyser eit avsnitt om emnet i 8.2.1 og 8.2.2. Konkret bør m.a. siste rad i tabellane på s. 84 og 88 supplerast med eit punkt om transport til øyane. Det same gjeld avsnitt 8.3.3 om kollektivtransport, der ferje- og hurtigbåtruter som einaste kollektive transporttilbod for øyane må bli nemnd. Temaet må også gå inn i det vidare arbeidet i fase 2 av regionalplanen.

Vi føreslår også at det pågåande utgreiingsarbeidet for Øyfast i samanheng med arealplanarbeidet blir nemnd, for eksempel i tabellen s. 89.

Under transportinfrastruktur er det verdt å nemne at varetransport på dei ikkje-landfaste øyane i dag er heilt avhengig av ferjetransporten. Det gjeld både små og store bedrifter, til dømes lakseslakteriet på Sjarnarøyane.

Ein plass i teksten bør det også bli presisert at nullvekstmålet ikkje omfattar Rennesøy og Finnøy, men resten av nye Stavanger, jf. avklaring frå departementet.

Kapittel 9 Gjennomføring

Handlingsplanen utpeikar i stor grad arbeidet som skal bli gjennomført i fase 2. Vidare legg handlingsplanen konkrete føringar for revisjonar av kommuneplanane. Den seier ikkje berre kva tema som skal reviderast, men handlingsplanen legg også føringar for korleis dette arbeidet skal gjennomførast.

For Stavanger betyr dette lite, i og med at dei føringane som blir gitt i stor grad er i tråd med Stavanger si tilnærming til ulike problemstillingar i areal- og transportplanarbeidet. Stavanger sitt arbeid for ein tettare by blir dermed følgt opp som retningslinjer for arealplanarbeidet i regionen.

Det omfattande arbeidet som skal gjennomførast av Rogaland Fylkeskommune i fase 2, vil likevel påverke kommunane sitt arealplanarbeid direkte, gjennom å danne grunnlag for retningslinjer. Rådmannen ber derfor at kommunane blir kopla tett på dei ulike utgreiingsarbeida. Det er kommunane som lokal planmyndigheit som skal sikre at dei retningslinjene som skal utviklast i fase 2 er gjennomførbare.

Kapittel 10 Konsekvenser av planforslaget

Konsekvensutgreiinga er kortfatta og beskriv kort verknadane av dei ulike elementa i planen. Dette samanfatta i ein forventa konsekvens i positiv eller negativ retning. I og med at dette er ein revisjon av gjeldande regionalplan, så burde konsekvensutgreiinga tydeleggjere endringar i forhold til gjeldande plan (nullalternativet) og vurderte konsekvensar opp mot dette.

Dette ville også vore eit godt grunnlag for å få ei rask opplisting/vurdering av endringar i planforslaget. Dessutan ville det vore nyttig og strukturerande for forståinga av plandokumentet.

Konklusjon

Regionalplanforslaget er eit relativt omfattande dokument. Det er fortsett under arbeid pga inndeling i to fasar. Det hadde vore enklare om fase 1 berre hadde omfatta del 1, dvs. vore eit rent strategidokument. Det omfattande arbeidet som er gjennomført kunne hatt godt av meir modning og diskusjon, før ein gjekk laus på løysingsforslag og føringar i form av retningslinjer og føresegner. Dokumentet hadde då også stått fram som meir heilskapleg og konkret.

I våre vurderingar og innspel ligg det ei tolking av korleis vi meiner diskusjonane bør vidareførast og kvar vi forventar meir konkretisering i forhold til dei oppsette målsettingane.

Ettersom vi forstår teksten, og særleg del 2 som «under arbeid», spelar vi inn både overordna kommentarar og konkrete tekstforslag. Dette har si årsak også i at Finnøy undervegs i prosessen blei

inkludert i planområdet, noko som enno ikkje speglar seg i teksten. Derfor føreslår vi ein del suppleringar særleg innanfor temaområda landbruk, transport og arealplanlegging.