



Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren – god nok som avtale med staten?

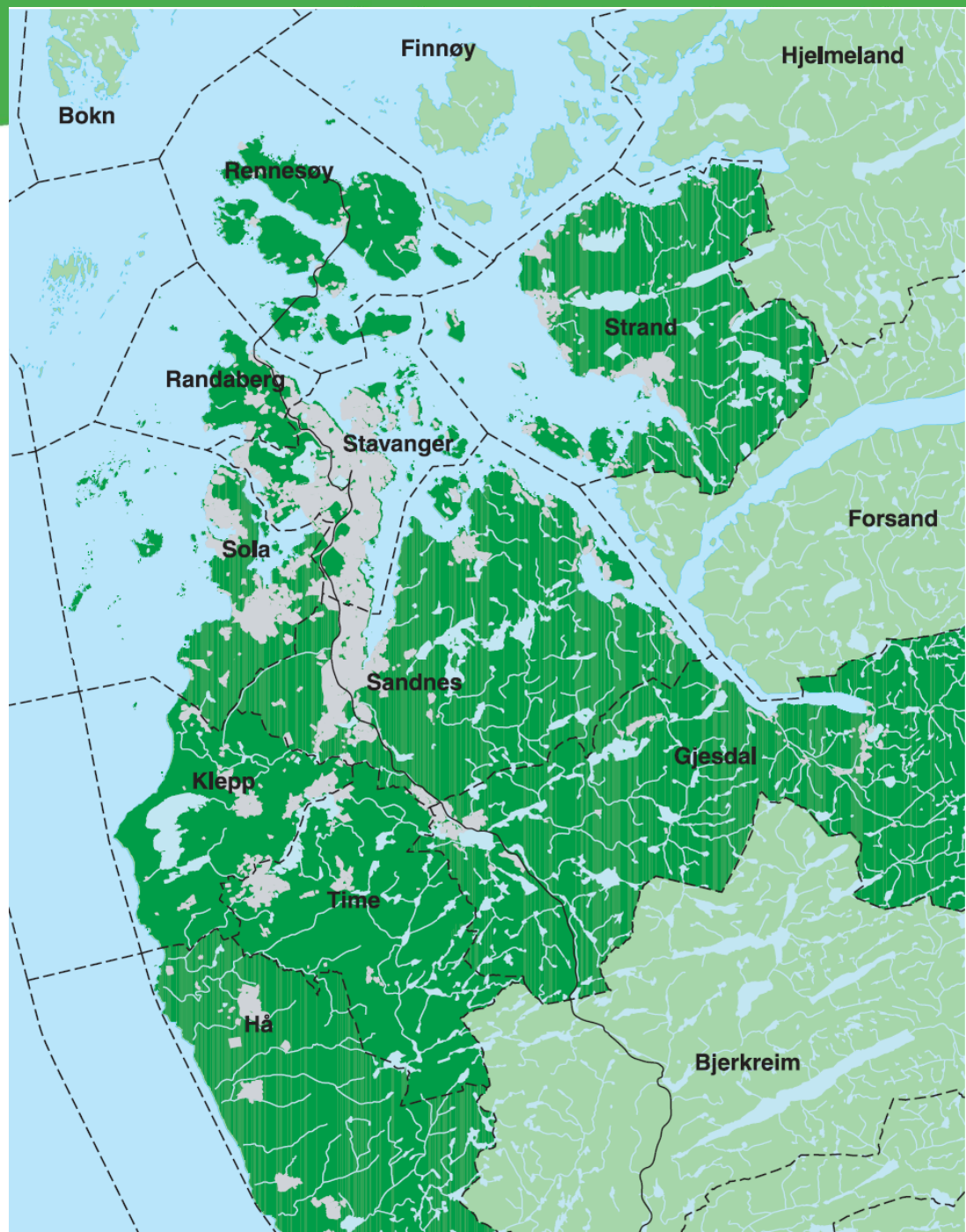
Transportplansjef Håkon Auglend



SANDNES KOMMUNE

Regionalt samarbeid om areal og transport på Jæren

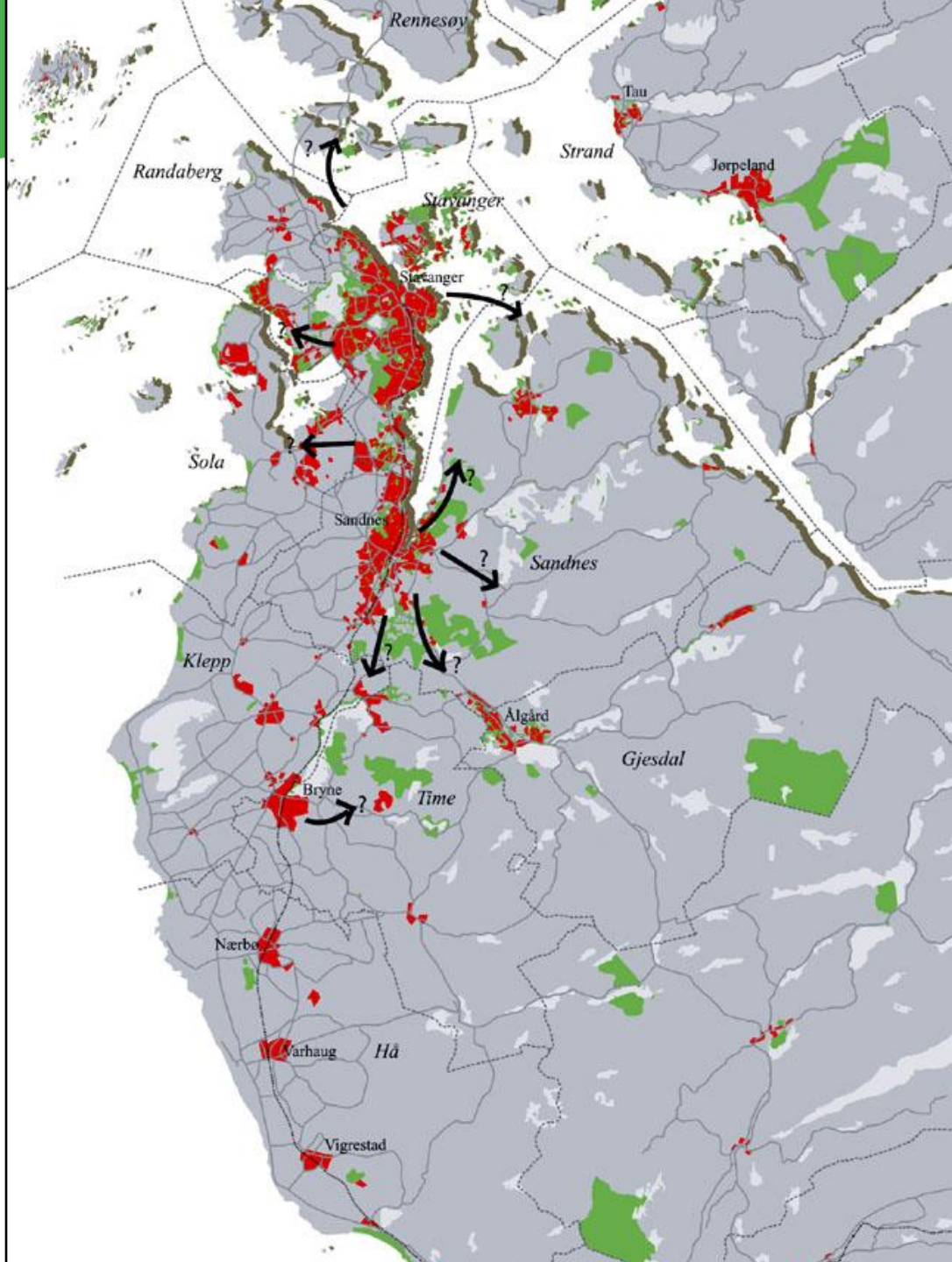
- Felles planlegging for felles mål



Utfordringer:

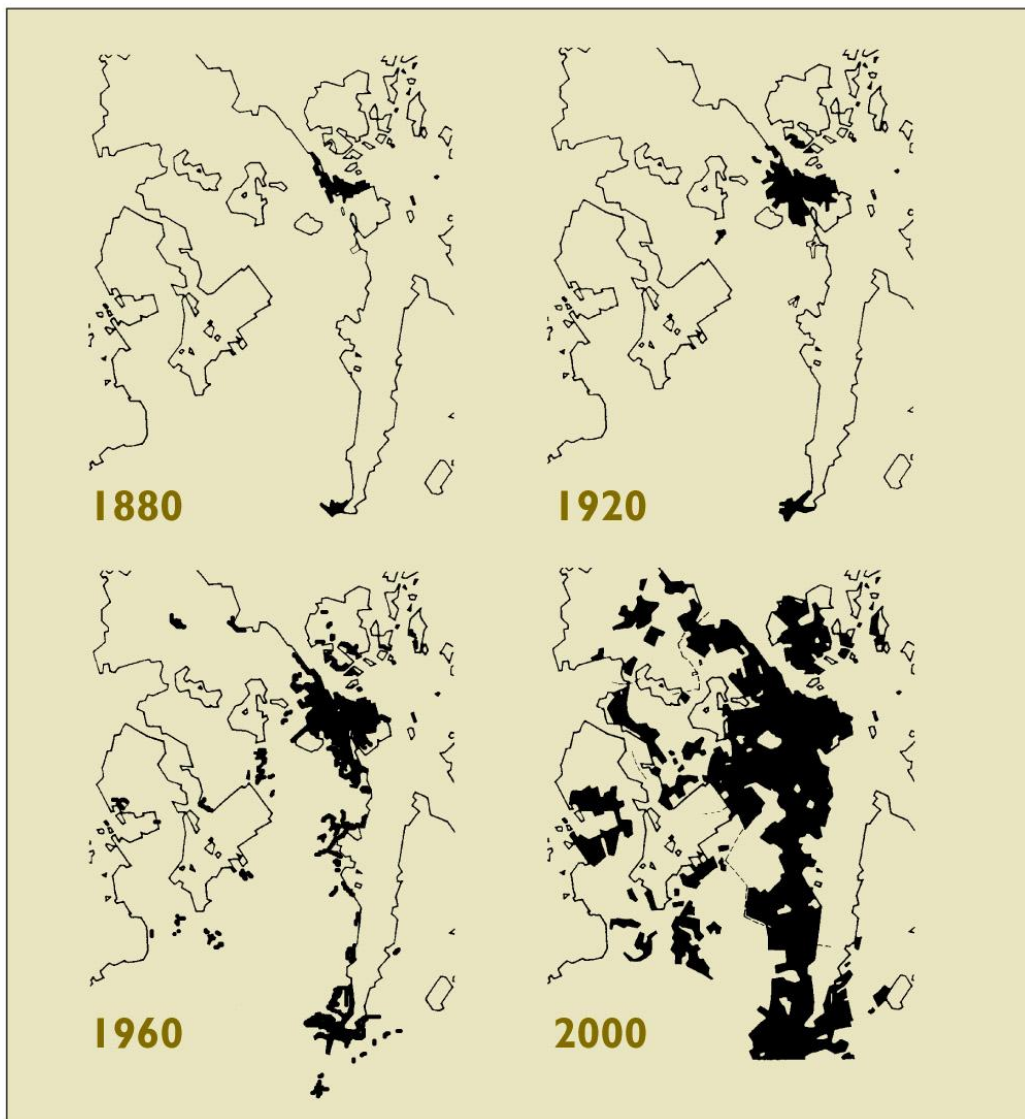
- Planområdet omfatter 10 kommuner med 270.000 innbyggere. Tredje største byområde i Norge. Storbyen har 205.000 innbyggere. Befolkningsvekst på ca. 1-1,5% årlig over de siste tiår.

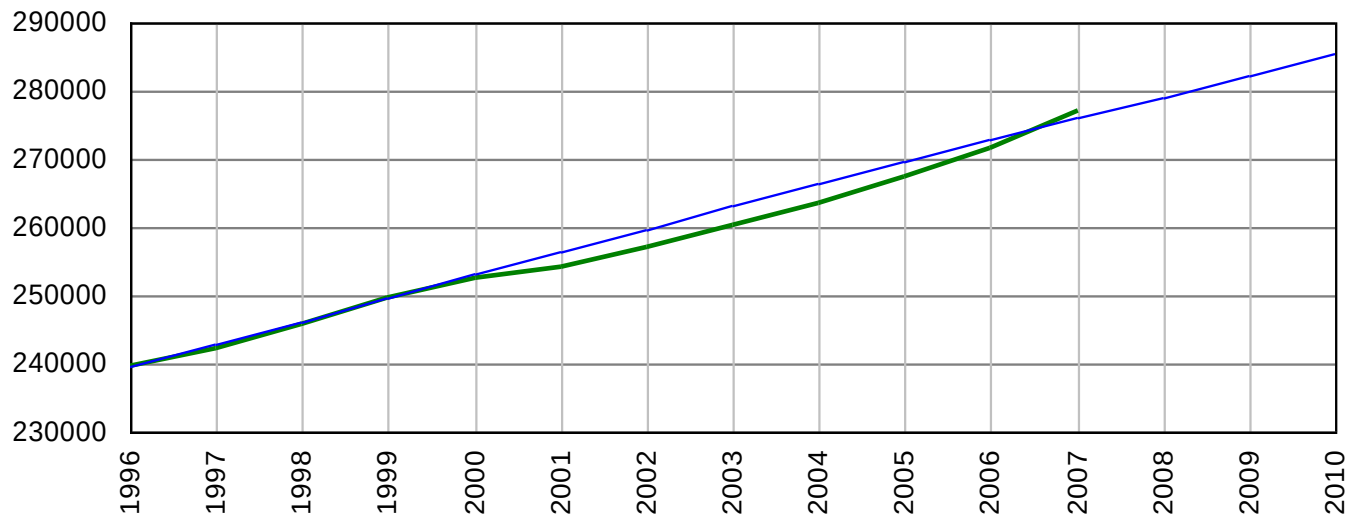
- Kommunene har kontinuerlig hatt problemer med å finne nye utbyggingsområder i sine kommuneplaner. Lokalisering av virksomheter og arealer har ikke vært koordinert. Transportveksten er 3-5% pr. år - bare 7% av alle reiser er med kollektivtransport.



Stavangerområdet
har hatt en sterk
vekst gjennom
lang tid

Byveksten på Nord-Jæren 1880 - 2000



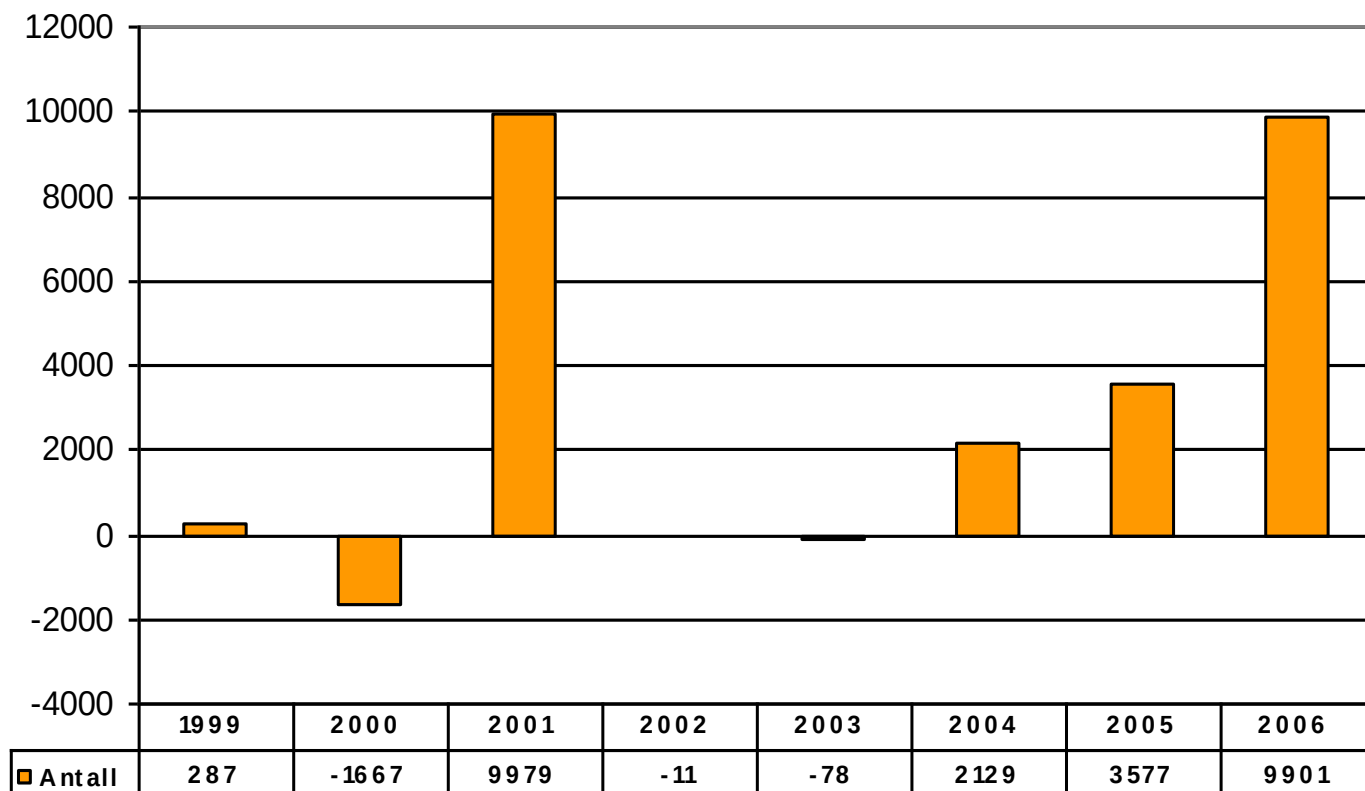


Fremskrevet og faktisk
befolkningsvekst fra 1996 til 2007

Kommunevis
befolkningsutvikling i perioden
2000 – 2007.

Kommune	Folkemengde 1.1.2000	Folkemengde 1.1.2007	Gjennomsnittlig årlig folketilvekst i prosent
Sandnes	52 998	60 507	1,9
Stavanger	108 818	117 315	1,1
Hå	13 921	15 072	1,1
Klepp	13 789	15 271	1,5
Time	13 317	15 048	1,7
Gjesdal	8 911	9 621	1,1
Sola	18 915	20 666	1,3
Randaberg	8 773	9 501	1,1
Strand	10 122	10 654	0,7
Rennesøy	3 111	3 526	1,8
Totalt	252 675	277 181	1,3





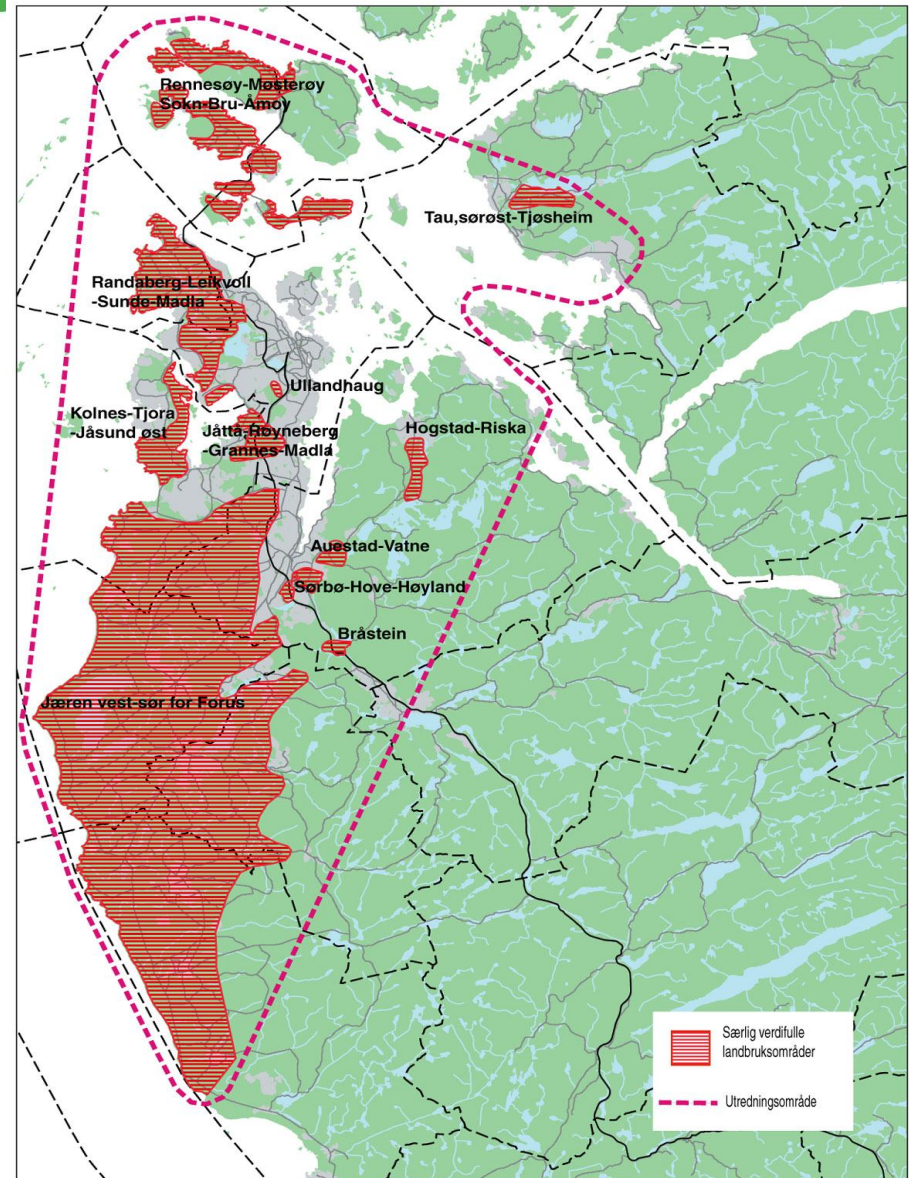
Sysselsettingsutvikling i planområdet i perioden 1999 – 2006. Antall sysselsatte

Sterke vernehensyn

◆ Regionen er ett av Norges viktigste landbruksområder. Den har et stort antall viktige områder for naturvern (våtmark og strender) og kulturvern (særlig fornminner fra steinalder til vikingtid). Regionen har knapphet på rekreasjonsarealer.

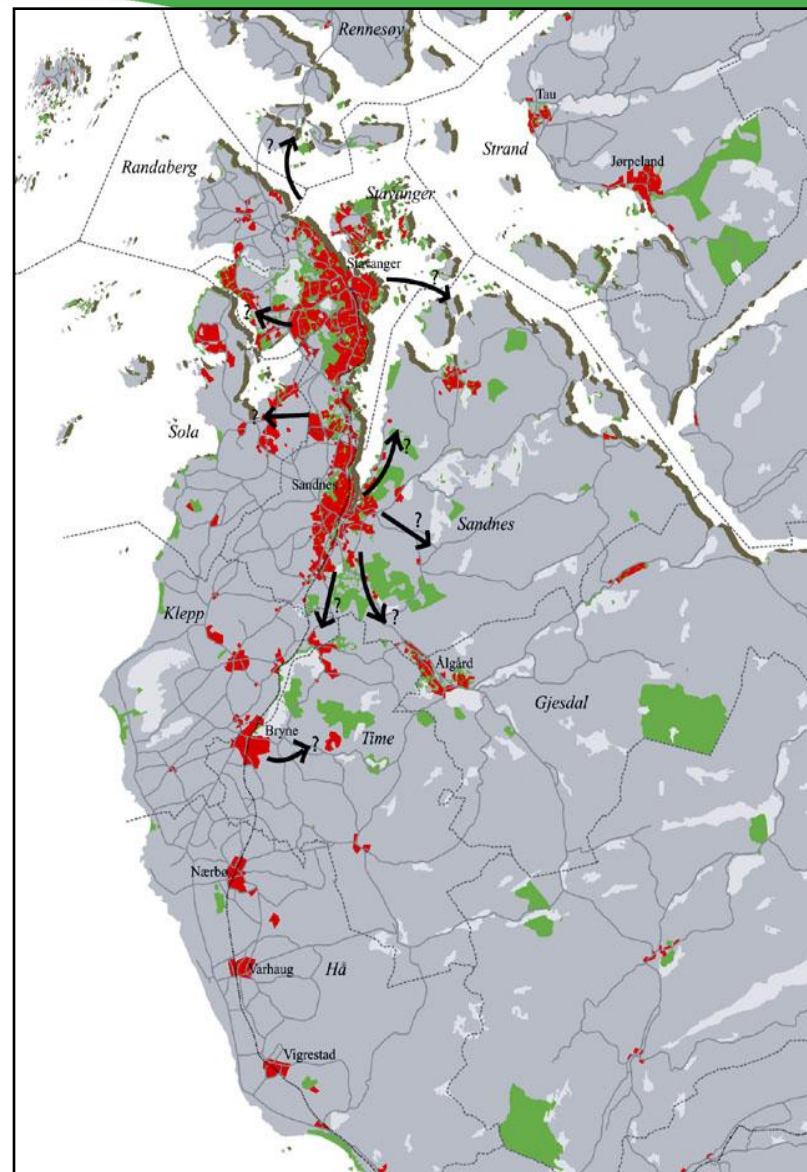
◆ I 1998 ble det enighet mellom stat, fylkeskommune og kommunene om behovet for en helhetlig og langsiktig plan for areal og transport i Stavangerregionen (Jæren).

Kjerneområder for landbruk



Formål:

- Helhetlig og samordnet plan for storbyområdet (4+6kommuner)
- Tilstrekkelige arealer for boliger, næring m.v.
- Utvikle et effektivt og miljøvennlig transportsystem
- Sikre landbruks og verneområder
- Sikre effektiv arealbruk
- Sikre gode leve- og oppvekstmiljø
- Styrke tettstedssentrene



Planprosess

- Styringssystem:
- Politisk styringsgruppe
Fylkespolitikere (ledet
av Fylkesordfører)
Ordførere + Opposisjon
fra de større
kommunene
- Tung faglig
prosjektgruppe fra
kommunene, stat og
fylkeskommune
- Konsekvens-
utredningsprosess.
- Stor arbeidsinnsats fra
alle ledd
- En rekke langsiktige
byutviklingsalternativ
ble vurdert
- Planen behandlet i alle
kommunene og vedtatt
av fylkestinget



Planforutsetninger

- 1999:
- Befolkning: 250.000
- Vekst: 1% +
- Progn 2040: 350.000 +
- Boliger: 98.000
- Progn 2040: 70.000 +
- Areal bol.: 12000 daa
- næring 10000 daa
- annet 5000 daa
- Pr. 01.01.2008:
- Befolkning: 283.811
- Vekst(gj.snitt): 1.5 %
- 2000-2007:
- Boliger: + 25.353
- Gj.snitt: + 3169



Hvilken rolle har fylkesdelplanen

- Godkjent av regjeringen (kgl. Res.)
- Retningsgivende for kommuneplanene
- Grunnlag for innsigelser
- Grunnlag for regionens krav til staten
- Grunnlag for balansert utbygging mellom kommunene
- Grunnlag for lokaliseringsvalg
- Grunnlag for transportplanleggingen

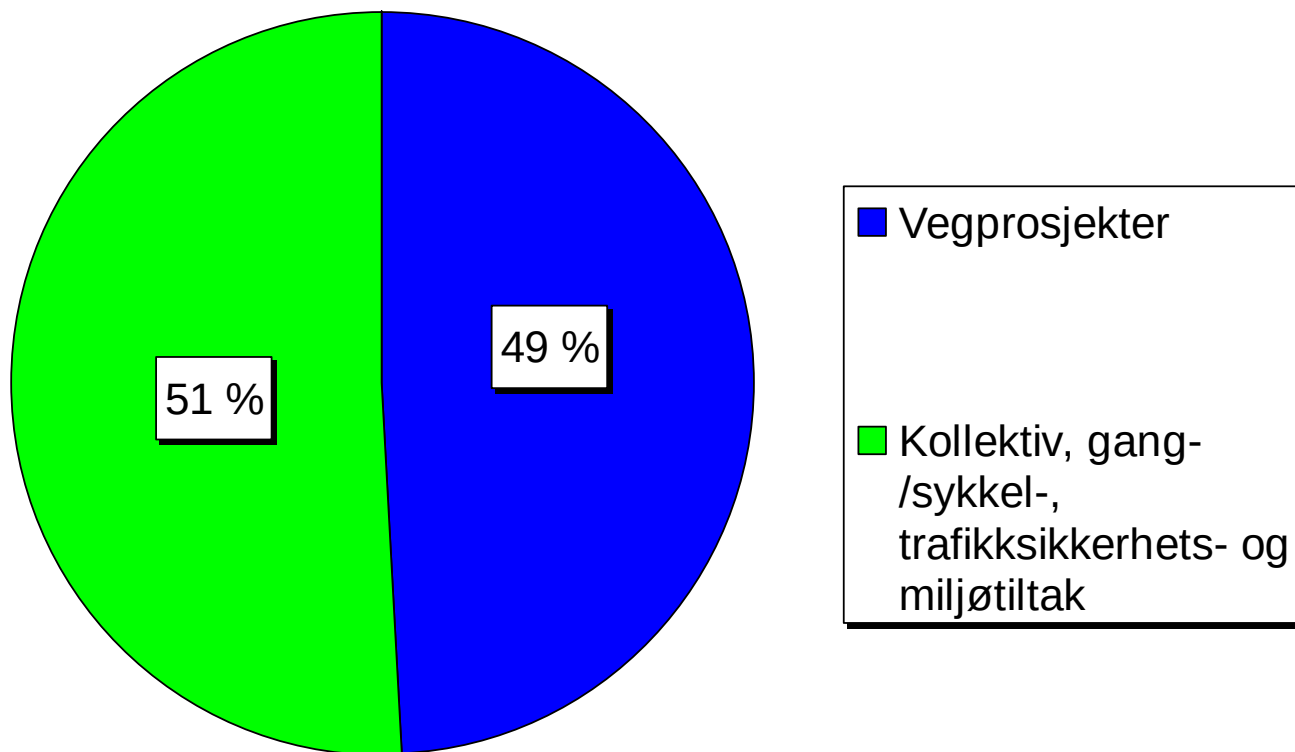


Handlingsprogram for transport

- ◆ 10 års plan (revisjon hvert 4. år) for utbygging av transportsystemet (parallelt med NTP/ FDP for samferdsel)
- ◆ Felles finansieringsprogram for stat, fylke og kommunene. Totalramme 4,5 mrd. kroner
- ◆ Bompengesystem viktig finansieringskilde
- ◆ Sterk miljøprofil i programmet. Minimum 50% av investeringene går til miljøvennlig transport (kollektivtrafikk, sykkel – gangveier, miljøgater, støytiltak m.m)
- ◆ “Belønningsordningen”/ klimaforliket



Transportplan Jæren - handlingsplan 2006-2015: Fordeling av investeringsmidlene



Rammer for miljøvennlige transportformer (1998 – 2011)

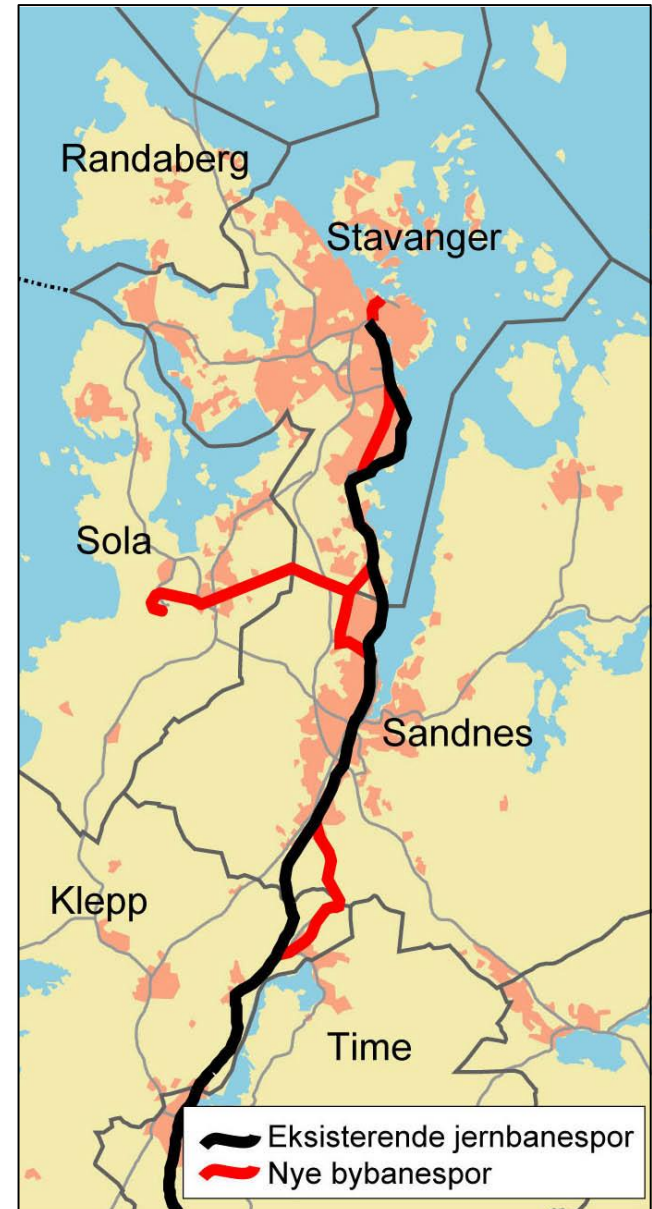
- Kollektivfelt kr 640 mill.
- Gang- og sykkelvei/miljøtiltak kr 430 mill.
- Trafikkstyring/-sikkerhet kr 155 mill.
- Dobbeltspor Stavanger – Sandnes kr 1800 mill.





Utvikling av kollektivsystemet

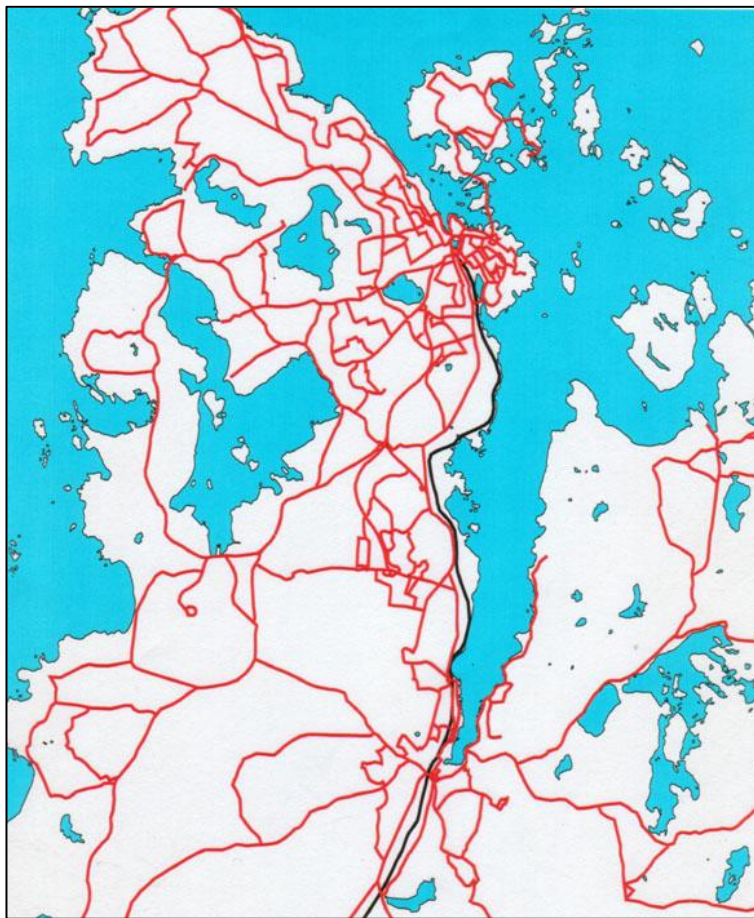
- Bygging av dobbeltspor Stavanger – Sandnes.
- Langsiktig utvikling av bybane på supplerende traseer.
- Utbygging av kollektivfelt for buss på kort sikt.
- Kollektivsystemet for buss er omstrukturert med hovedvekt på færre ruter, høyere frekvenser langs hovedakser, offensiv takstpolitikk.



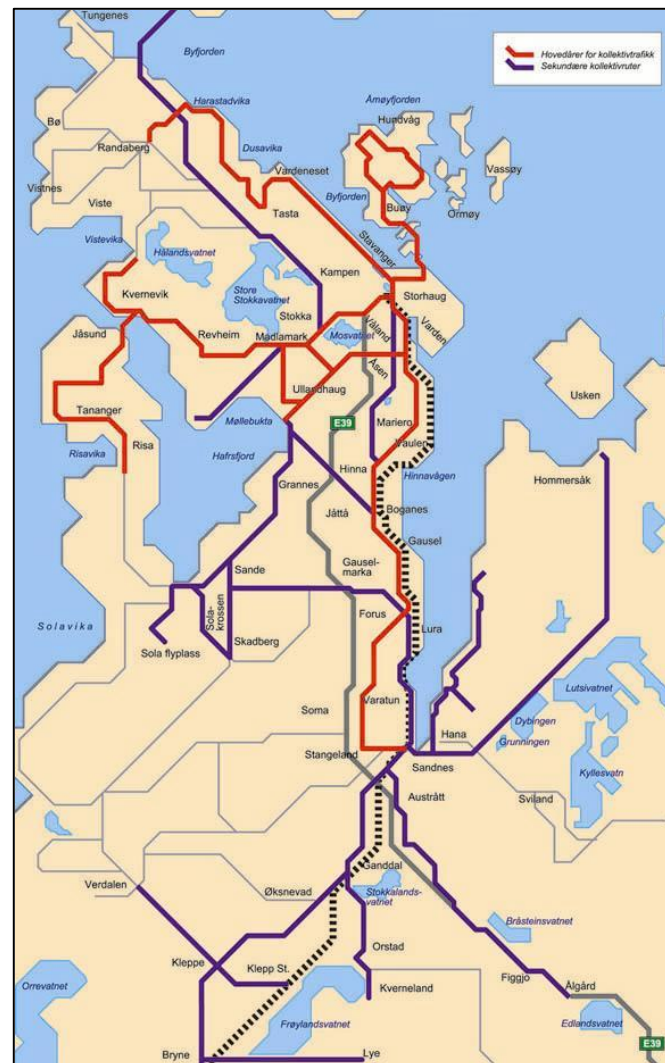


Satsingen på Jærbanen har vært en suksess. Komfortabel reise, konkurransedyktige reisetider og høy punktlighet er noen av faktorene som forklarer suksessen. Etableringen av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes muliggjør økt satsing og etablering av kombibane mellom Stavanger og Sandnes sentrum og Forus/Flyplassen som første byggetrinn i satsingen på bybane. Kombibanen kan og videreføres til Bryne som dette bildet er i fra.





Omlegging av bussrutenettet og ny takstpolitikk har gitt ca. 26 % vekst de siste 6 årene



Retningslinjer for tetthet og lokalisering

◆ Normer for tetthet i boligområder (minimum):

- 6 boliger/daa i sentrere og langs jernbane/bybane (500 m)
- 4,5 boliger/daa langs bane i mindre sentrale områder
- 3,5 boliger/daa langs stamnettet for kollektivtrafikken (300 m/bussakser)
- 3,0 boliger/daa innenfor sykkelavstand (3 km fra hovedsentra)
- 3,0 boliger/daa innenfor gangavstand fra øvrige sentra

- Ikke mindre enn 2 boliger/ pr. daa noe sted (unntatt utkantstrøk)

◆ Lokalisering av større handel og (> 3000 m²) til definerte sentra. Større virksomheter langs kollektivtrafikkens stamnett.





Sandnes – i sentrum for framtiden

- **Behov for bedre retningslinjer som sikrer miljø og bokvaliteter ved fortetting**

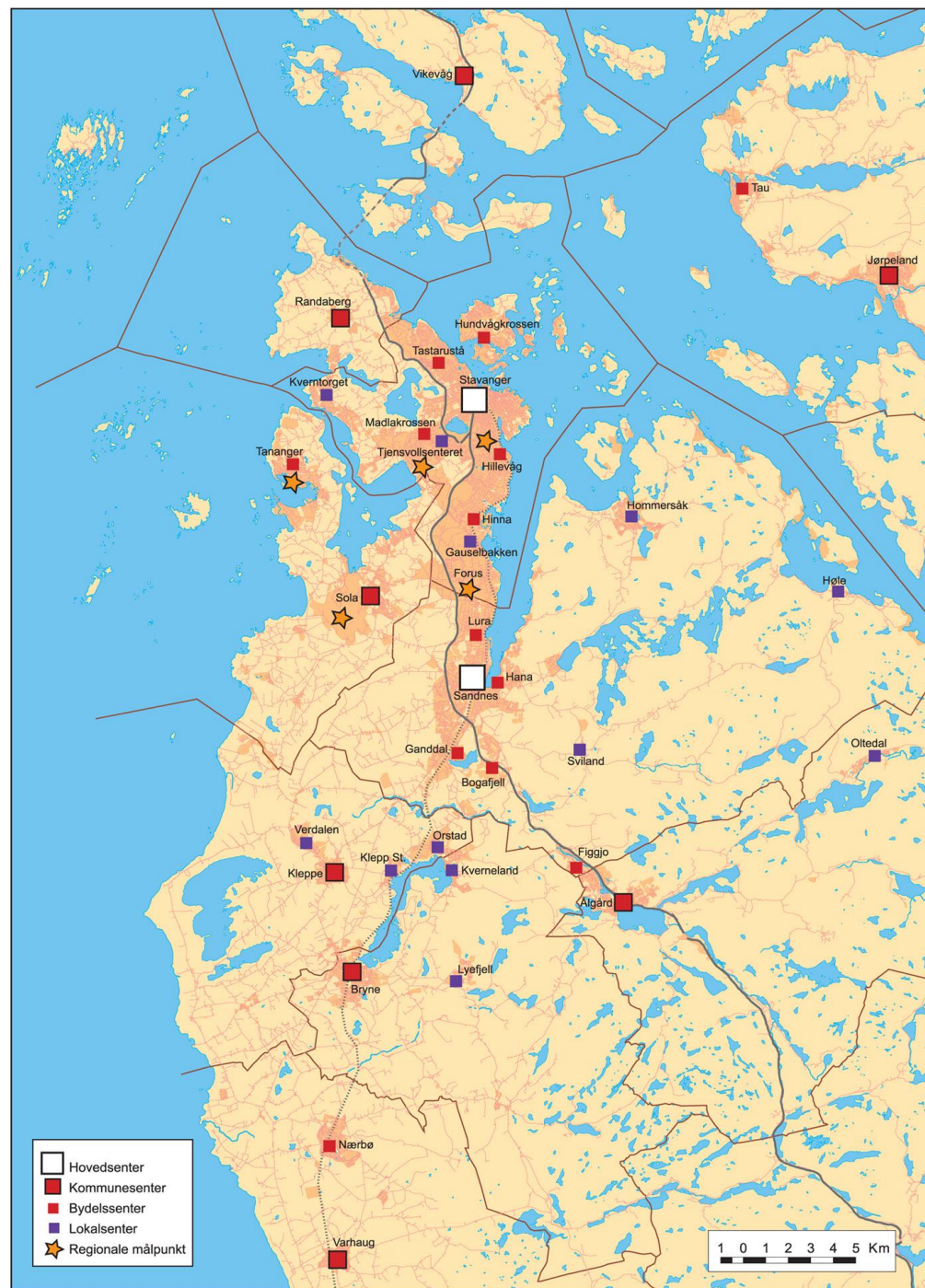
Ny boligbebyggelse etableres på tidligere næringstomter i Urban Sjøfront, Stavanger.



Senterstruktur

Etablering av større handelsvirksomhet skal kun skje i områder som er definert som sentre, samt for enkelte vareslag i Forus – Luraområdet (regionalt målpunkt)

Senterstruktur





Sammenhengende grøntstruktur på tvers av kommunegrensene

- ◆ Planen definerer en regional
grøntstruktur (dels gjennom
landbruksområder, dels i fjell
og skogsområder).
- ◆ Samarbeid
landbruk/friluftsliv for
sammenhengende
turvegsystem gjennom
grøntstrukturen
- ◆ Norm: Innbyggerne skal ikke
ha mer enn 500m til
minimum 3 km
turveg/sykkelveg.



Vern av ikke fornybare arealressurser



Langsiktig grense landbruk sikrer landbruksinteressene i de høyproduktive områdene på Jæren i et 40 års perspektiv. Her utsikt fra Tinghaug i Klepp mot Bryne.

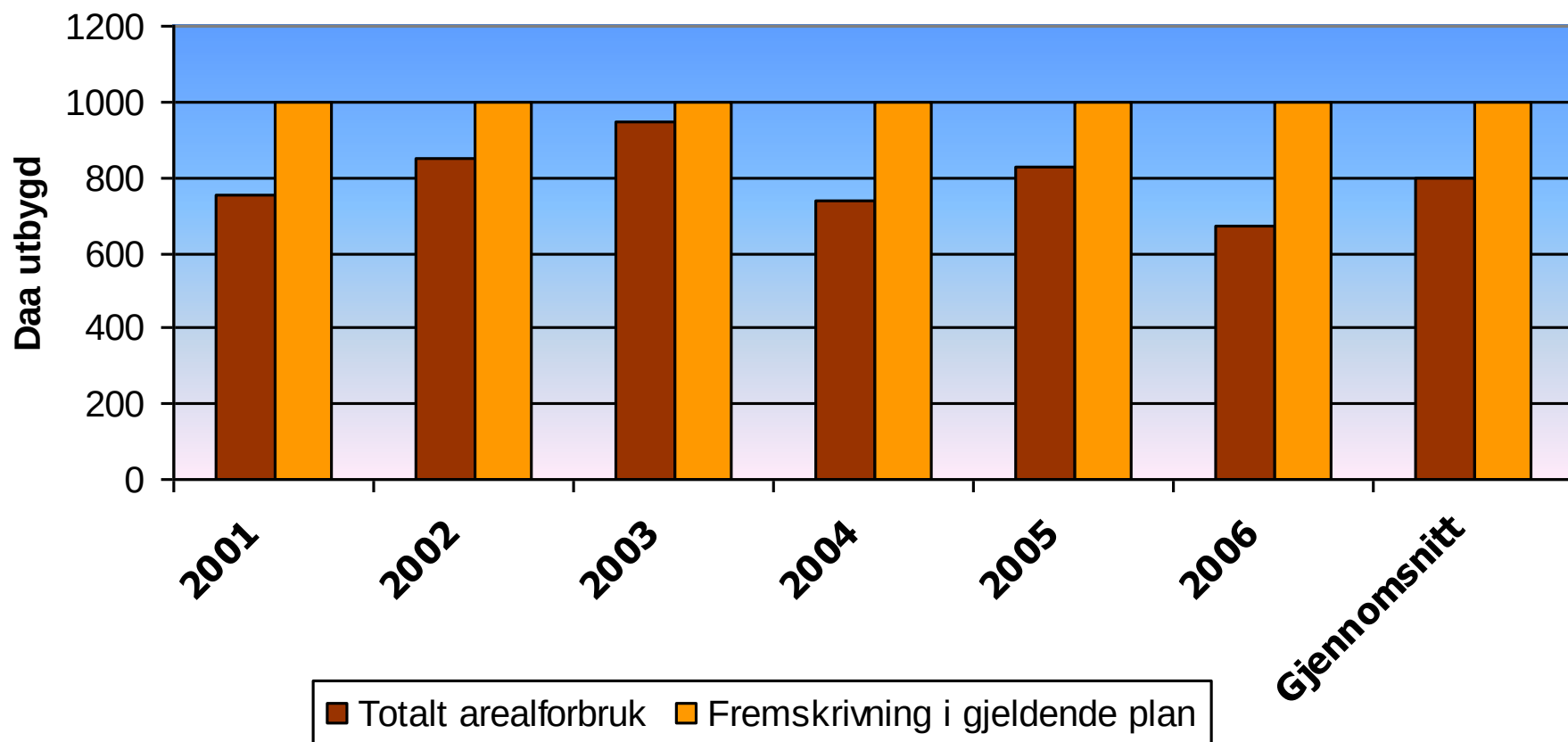


Oppfølging av planen

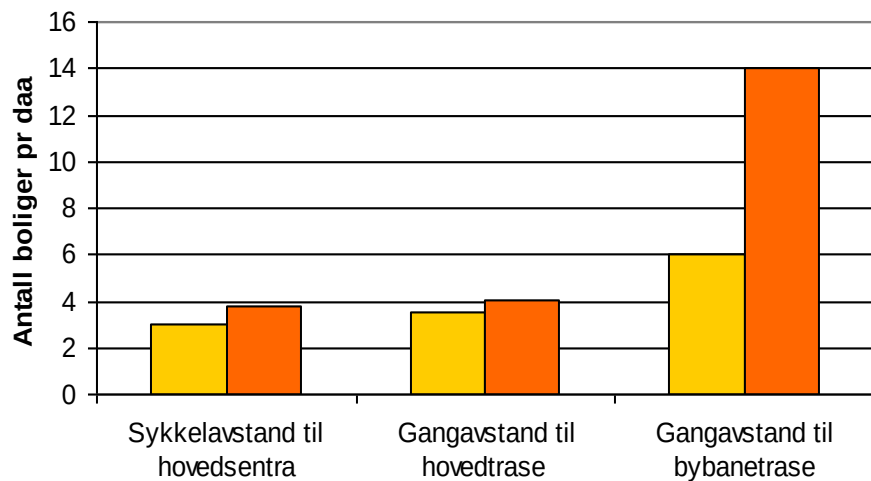
- Planen følges opp hva gjelder utbyggingsområder i kommuneplanene
- Den følges opp hva gjelder utnyttelse av eksisterende arealer og infrastruktur
- Landbruks- og verneområder blir sikret
- Planen overoppfylles hva gjelder fortetning
- Transportsystemet utvikles i samsvar med planen
- Lokaliseringspolitikken blir delvis fulgt opp
- Planen er fulgt hva gjelder grøntstruktur



Totalt utbygd areal i planområdet sammenholdt med fremskrivning i plan 2001-2006

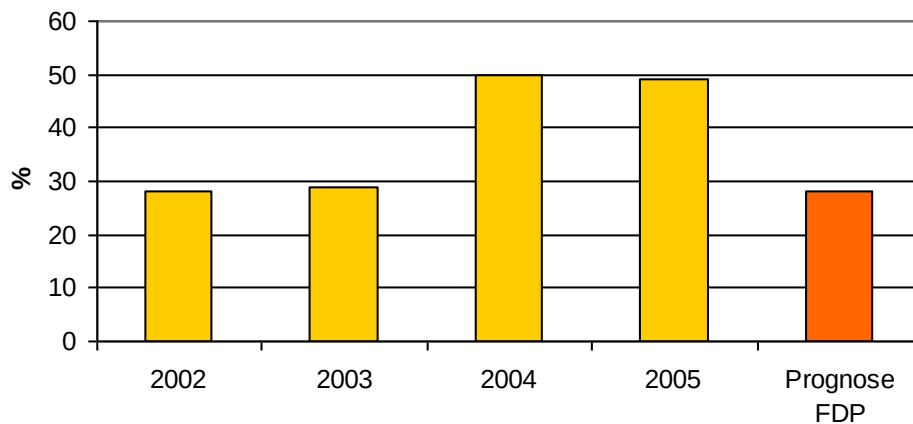


Godt leve- og oppvekstmiljø og effektiv arealbruk



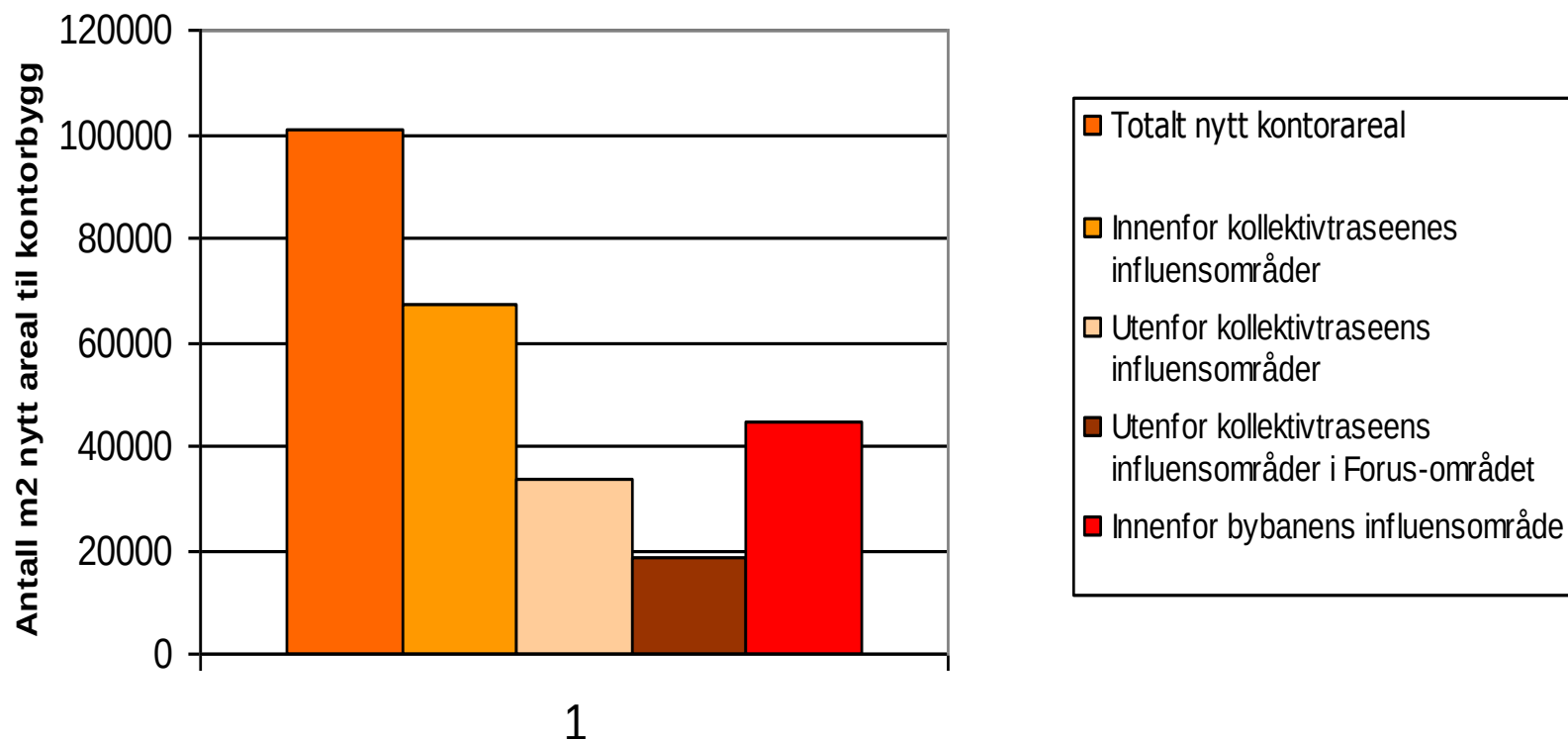
Faktisk tetthet i boligbyggingen sammenholdt med fylkesdelplanens krav til tetthet.

Andel boliger som fortetting i storbyområdet



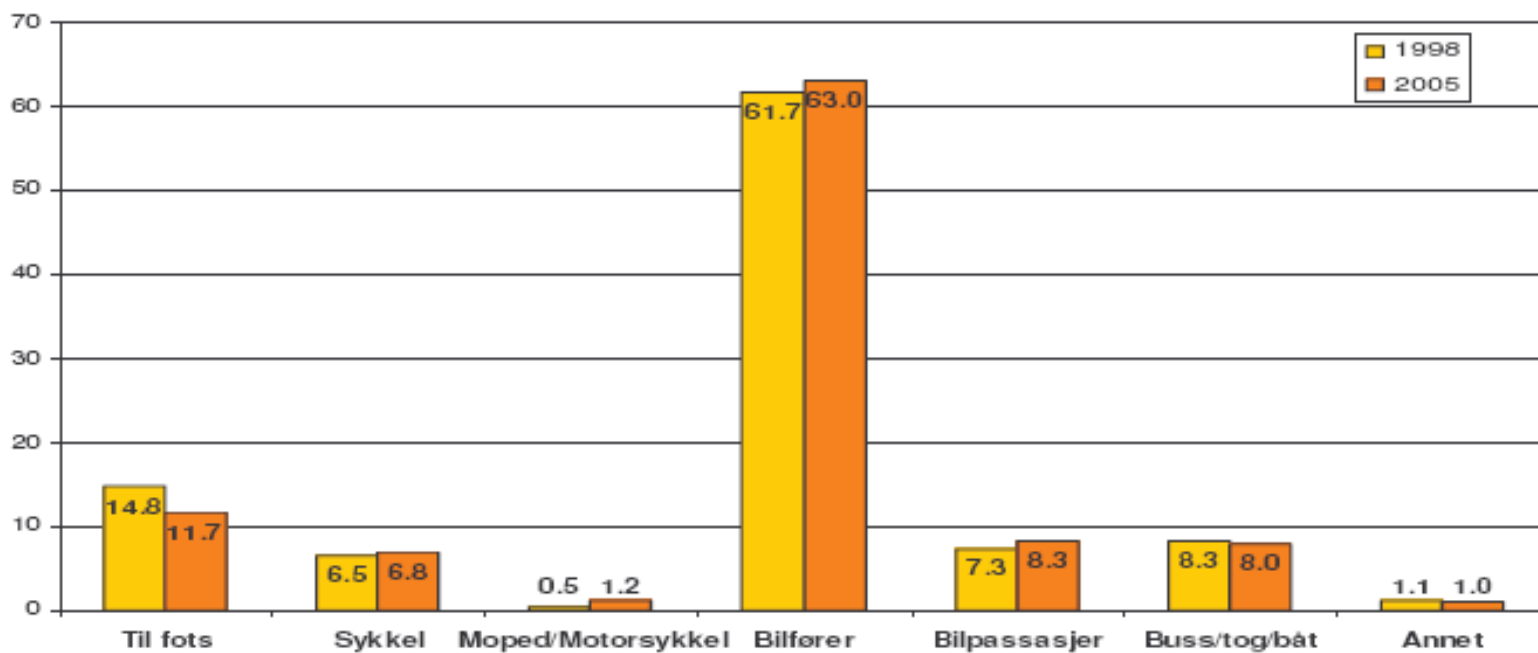
Andel boliger bygd som fortetting (i %) av boligbyggingen i storbyområdet (Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg).





Lokalisering av nytt kontorareal (i antall m2) i storbyområdet (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) i perioden 2001-2005.

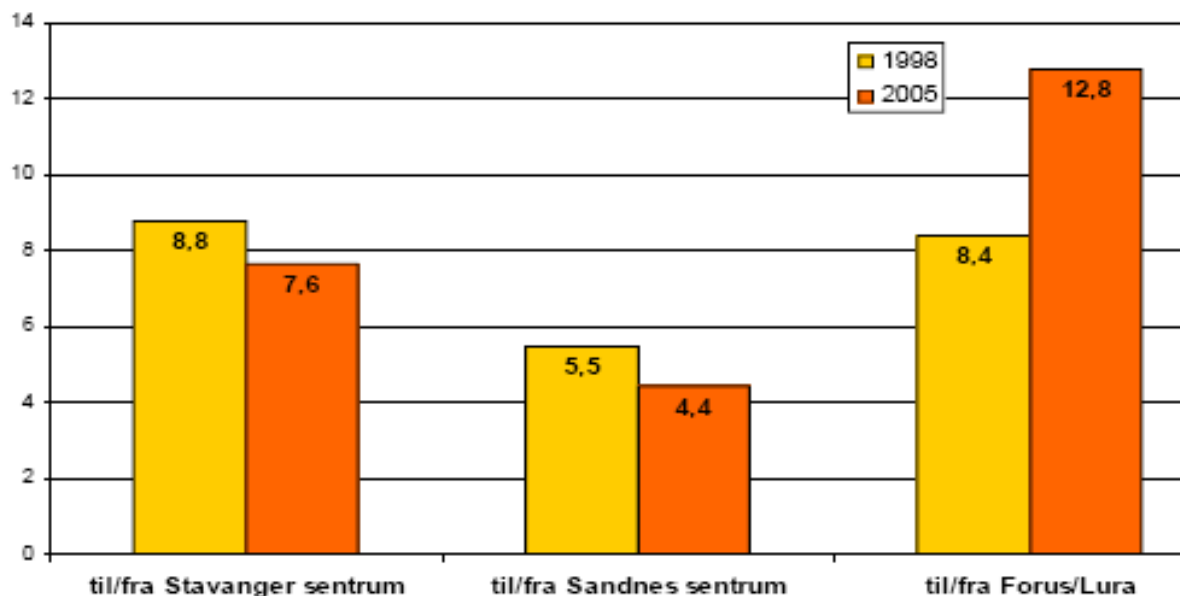
Samordnet areal- og transportplanlegging



*Transportmiddelfordeling i 1998 og 2005.
Prosent. Vektet.*

Transportmiddelfordeling i planområdet i 1998 og 2005.
Kilde: Reisevaneundersøkelsen 2005.





Reisevolum til/fra Stavanger og Sandnes sentrum og Forus/Lura som prosent av totalt reisevolum i planområdet.. Kilde: Reisevaneundersøkelsen 2005. .

	Til/Fra Stavanger sentrum		Til/Fra Sandnes sentrum		Til/Fra Forus/Lura		Til/Fra Tananger	
	1998	2005	1998	2005	1998	2005	1998	2005
Til fots	17,8	13,9	7,7	10,4	5,7	4,8	9,2	6,4
Sykkel	4,9	5,2	3,8	4,7	3,1	4,4	3,2	5,5
Moped/motor-sykkel	0,1	0,9	0,7	0,7	0,4	0,8	0,3	1,9
Bil (fører)	44,3	44,2	70,0	62,7	74,5	74,1	66,0	73,9
Bil (passasjer)	8,4	9,0	7,7	9,1	8,5	9,0	7,4	6,8
Buss/tog/båt	22,5	25,4	8,9	12,0	6,8	6,5	12,8	5,0
Annet	2,0	1,3	1,2	0,4	1,0	0,4	1,2	0,5
	100	0,0	100	0,0	100	0,0	100	0,0

Reisemiddelfordeling (%-andel) til/fra Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Foru/Lura og Tananger i 1998 og 2005. Kilde: Reisevaneundersøkelsen 2005.

Bærekraftig utvikling?

- Godt bidrag til vern av ikke fornybare ressurser
- Betydelig bedre arealøkonomisering og utnyttelse av eksisterende infrastruktur
- Grunnlag for sikring av gode regionale levekårskvaliteter
- Nødvendig grunnlag for høyere andeler av miljøvennlig transport – men ikke tilstrekkelige virkemidler. Behov for sterkere satsing på kollektivtrafikken – særlig fremkommelighet langs hovedtraseene.
- Vesentlig bidrag til reduksjon av klimagasser





Jernbaneverket



Statens
vegvesen



Rogaland
fylkeskommune



Randaberg
kommune



Sandnes
kommune



Sola
kommune



Stavanger
kommune

- Vi har hatt et langvarig formalisert samarbeid om **AREAL-OG TRANSPORTPLANLEGGING** på Nord-Jæren.
- **Forvaltningsforsøket:**
Vedtak om tettere samarbeid, med noe større fullmakter
- **FAFOT-styret; konstituert 19.03.2004**
- **Fylkeskommunen leder arbeidet, politisk og administrativt.**



Forvaltningsforsøket

– intensjon om avtaleområder

Nivå 1 - Intensjonsavtale

- Intensjoner og målsettinger
- Geografiske avgrensing: kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg
- Basisåret avtalene relateres opp imot: 2002
- Avtalepartnere: Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune, Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet

Nivå 2 – Avtale(-r) om prioriterte innsatsområder

<i>Avtale I</i>	<i>Avtale II</i>	<i>Avtale III</i>	<i>Avtale IV</i>	<i>Avtale V</i>
Et bedre skinnegående kollektivtilbud	Et bedre bussbasert kollektivtilbud	Et bedre tilbud for gående og syklende	Påvirkning av reisevanene	Bilparkering, trafikant-finansiering og arealbruk

Nivå 3 – Skjema/avtale pr. tiltak i hver av de prioriterte innsatsområdene (inkl. ansvarsfordeling mellom partene, tiltaksomfang – og budsjett, tidspunkt for gjennomføring)

--	--	--	--	--



Slik avtalene ble

I – **Overordnet avtale** - 01.01.05 – 31.12.07

- Intensjoner og målsettinger
- Geografisk avgrensing; Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg
- **Avtalepartnere: Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner, fylkeskommunen.**

II – **Samarbeidsavtale** - 01.01.05 – 31.12.07

- Ansvar og ressursbruk

III – VII, **Temaavtaler**

- **5 avtaler om prioriterte innsatsområder** - 01.01.07 – 31.12.09

- Et bedre skinnegående kollektivtilbud
- Tiltak for å fremme busstrafikk i korridoren Stavanger – Sandnes
- Sykkelavtale
- Gjennomføring av tiltak for å endre reisevaner
- Avtale om arealbruk

