



Time, Klepp og Sandnes kommuner

Interkommunal kommunedelplan for Bybåndet sør

Planbeskrivelse

Bestemmelser og retningslinjer

11.11.2013

1 Leserveiledning

I tråd med plan- og bygningsloven, forskrift om konsekvensutredninger og vedtatt planprogram skal planforslag for kommunedelplan bybåndet sør følges av en konsekvensutredning som dokumenterer antatte virkninger.

Normalt skal planforslag med konsekvensutredning utgjøre et samlet dokument, men av hensyn mengden informasjon som skal presenteres og dokumenteres er det valgt og dele planbeskrivelse og konsekvensutredning i separate dokumenter. Planbeskrivelsen gir da en samlet presentasjon av bakgrunn, grunnlagsvurderinger og innhold i planforslaget. Konsekvensutredningen beskriver antatte virkninger av planforslaget.

Plankart og bestemmelser finnes bakerst i planbeskrivelsen.

Planbeskrivelsen må altså leses i sammenheng med konsekvensutredningen (**vedlegg 2**) som beskriver virkningene av planforslaget.

2 Forord

Jærregionen står overfor store utfordringer. Regionen hadde ved tusenårsskiftet en kvart million innbyggere og er en av de mest dynamiske i landet hva gjelder utvikling av næringsvirksomhet og arbeidsplasser. Befolkningsveksten har vært på et jevnt høyt nivå, og det ser ut til å fortsette på samme nivå i lang tid fremover. I løpet av de neste 40 årene vil det trolig bo godt over 100.000 flere innbyggere i regionen.

I 2001 ble fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren vedtatt. Den 4. mai 2001 sendte Miljøverndepartementet ut følgende pressemelding:

“Fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Jæren ble i dag godkjent ved kongelig resolusjon i Statsråd. Planen representerer et viktig gjennombrudd for en regional samordnet areal- og transportplan. For første gang her til lands har man forsøkt å veie ulike brukerinteresser opp mot hverandre i et 40-årig perspektiv.”

Fra MD er det videre kommentert at fylkesdelplanen legger opp til et utbyggingsmønster hvor det er lagt vekt på å få til en god og samordnet areal- og transportplan, samtidig som man har veiet hensynet til jordvern, kulturminner, naturvern og friluftsliv i et langsiktig perspektiv.

Dette er et godt eksempel på at arbeidet med en fylkesdelplan kan føre til et fruktbart regionalt partnerskap mellom kommuner, fylkeskommunen og staten, med fylkeskommunen i førersetet.

Bybåndet sør er en interkommunal kommunedelplan hvor Sandnes, Klepp og Time skal videreføre intensjonene i fylkesdelplanen for Jæren. Planen omfatter arealer fra Ganddal i nord til Lye i sør som skal bygges ut de neste 30 årene. Et godt eksempel på at det går an å samarbeide over kommunegrensene.

Under behandling av interkommunal kommunedelplan for Bybåndet Sør vedtok prosjektstyret at planen skulle deles i to; En juridisk plandel i samsvar med Plan- og bygningsloven og en prinsippdel som viste planområdets utvikling i et tidsperspektiv frem til 2050. Underveis i planprosessen ble tidsperspektivet redusert til 2035 og så endelig fastsatt til 2040 etter vedtak i Fylkestinget.

Juridisk plandel ble endelig vedtatt både i styret og i de tre samarbeidskommunene.

Endelig kommunedelplan er utarbeidet med utgangspunkt i både juridisk- og prinsippdel og med tidsperspektiv frem til 2040.

Olav Birkeland, styreleder

Sandnes, 11.11.2013

3 Innhold

Innholdsfortegnelse

1	Leserveiledning	2
2	Forord	3
3	Innhold	4
4	Bakgrunn.....	6
5	Planprogram	7
5.1	Forholdet til forskrift om konsekvensutredninger	7
5.2	Vedtak av planprogram	7
6	Mål for planarbeidet	9
7	Beskrivelse av planområdet.....	10
7.1	Avgrensning av planområdet	10
7.2	Dagens situasjon.....	11
8	Gjeldende planer.....	13
8.1	Overordnede planer og føringer	13
8.2	Hovedramme for planarbeidet	14
9	Grunnlagsvurderinger	16
9.1	Grunnlagsvurderinger og planforslag	16
9.2	Områdets regionale rolle	16
9.2.1	Regional byutviklingsstrategi.....	16
9.2.2	Framskrivninger og arealbehov	18
9.2.3	Bybåndet sør som regionalt næringsområde	18
9.3	Senterstruktur	19
9.4	Kollektivbetjening	20
9.5	Vegsystem	22
9.6	Grønnstruktur	23
9.7	Sosial infrastruktur	24
9.8	Kulturminner	25
9.9	Naturmangfold	26
9.10	Landbruk	28
9.11	Byggeråstoffer	29
9.12	Hovedmomenter i grunnlagsvurderingene.....	30
10	Alternativsvurdering	32

10.1	Prinsippskisser og alternativsvurderinger.....	32
11	Planforslag	35
11.1	Beskrivelse av planforslaget.....	35
11.2	Plankart.....	44
11.3	Bestemmelser og retningslinjer for KDP Bybåndet sør	45
12	Vedlegg og kilder.....	57
12.1	Vedlegg	57
12.2	Kildehenvisninger	58
12.3	Regionale retningslinjer for regionale næringsområder	59

4 Bakgrunn

I fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren (FDP Jæren) ligger områdene Vagle, Foss-Eikeland, Orstad, Kvernaland og Njåfjell som den sørligste delen av et framtidig sammenhengende storbyområde på Jæren, se figur 1. Området er vist som en *langsiktig utviklingsretning* og inneholder regionale utbyggingsområder som skal bidra til å dekke behovene i et perspektiv fram mot 2040 og om mulig ut over det. Utviklingsretningen har i den senere tid blitt omtalt som "Bybåndet sør", på grunn av sin plassering som forlengelse av bybåndet Stavanger-Sandnes mot sør. Området er pekt på som et ledd i et regionalt grep for å skjerme kjerneområdene for landbruk på Jæren, og intensjonen er at utbyggingen, spesielt i Time/Klepp, over tid dreies gradvis østover. I senere planarbeid er det også skissert at planområdet skal ha en rolle som regionalt næringsområde.

Fylkesdelplanen forutsetter at kommunene gjennomfører overordnet planarbeid som konkretiserer de ulike utviklingsretningene, og for dette konkrete området er det oppfordret til at områdene konkretiseres gjennom en interkommunal plan. Time, Klepp og Sandnes kommuner har derfor, i samarbeid med regionale myndigheter, igangsatt et felles interkommunalt planarbeid for å konkretisere *Bybåndet sør*. Prosjektet har fått navnet *interkommunal kommunedelplan for Bybåndet sør*.

Planarbeidet skal konkretisere utviklingsretningen Bybåndet sør gjennom en overordnet langsiktig arealstrategi for perioden 2010-40 som legger føringer for senere oppfølging på kommuneplannivå eller i egen mer detaljert kommunedelplan. Arealstrategien skal vise hovedutbyggingsområder og prinsipper for utbyggingsrekkefølge. Planen skal også vise de sentrale transportinfrastrukturelementene knyttet til ny veg og kollektivtrase, og antyde grad av utnytting som står i forhold til denne infrastrukturen.



Figur 1: Langsiktige utviklingsretninger i FDP Jæren

5 Planprogram

5.1 Forholdet til forskrift om konsekvensutredninger

Forskrift om konsekvensutredninger angir at kommunedelplaner som angir områder til utbyggingsformål alltid skal konsekvensutredes (KU). Som for rulleringene av kommuneplanenes arealdeler, er det strengt tatt endringer med juridisk virking (omdisponeringer) som omfattes av utredningskravet.

I planarbeidet har det hele tiden vært forutsatt gjennomføring av konsekvensutredning. Plannivået er likevel spesielt. Normalt vil en kommunedelplan være mer detaljert enn kommuneplanen, men i dette tilfellet vil hovedtyngden av planen ligge i et nivå mellom fylkesdelplan og kommuneplan. Altså mindre detaljert enn kommuneplanene. Planens viktigste rolle er å gi prinsipielle føringer for senere omdisponeringer på kommuneplan- eller kommunedelplannivå.

Forskrift om konsekvensutredning sier at det i planer som inneholder strategier for framtidig arealbruk skal gis en vurdering av hvordan disse vil påvirke miljø og samfunn.

Det gis derfor en fullstendig konsekvensutredning for det samlede planforslaget tilsvarende kommuneplan, men utredningsnivået er likevel tilpasset planformen.

5.2 Vedtak av planprogram

Sandnes, Time og Klepp kommuner vedtok våren 2009 oppstart av arbeid med interkommunal kommunedelplan for bybåndet sør, og det ble avholdt en oppstartskonferanse med de involverte kommunene og regionale myndigheter våren 2009. Prosjektet skjøt fart i oktober 2009, da det ble ansatt en prosjektleder.

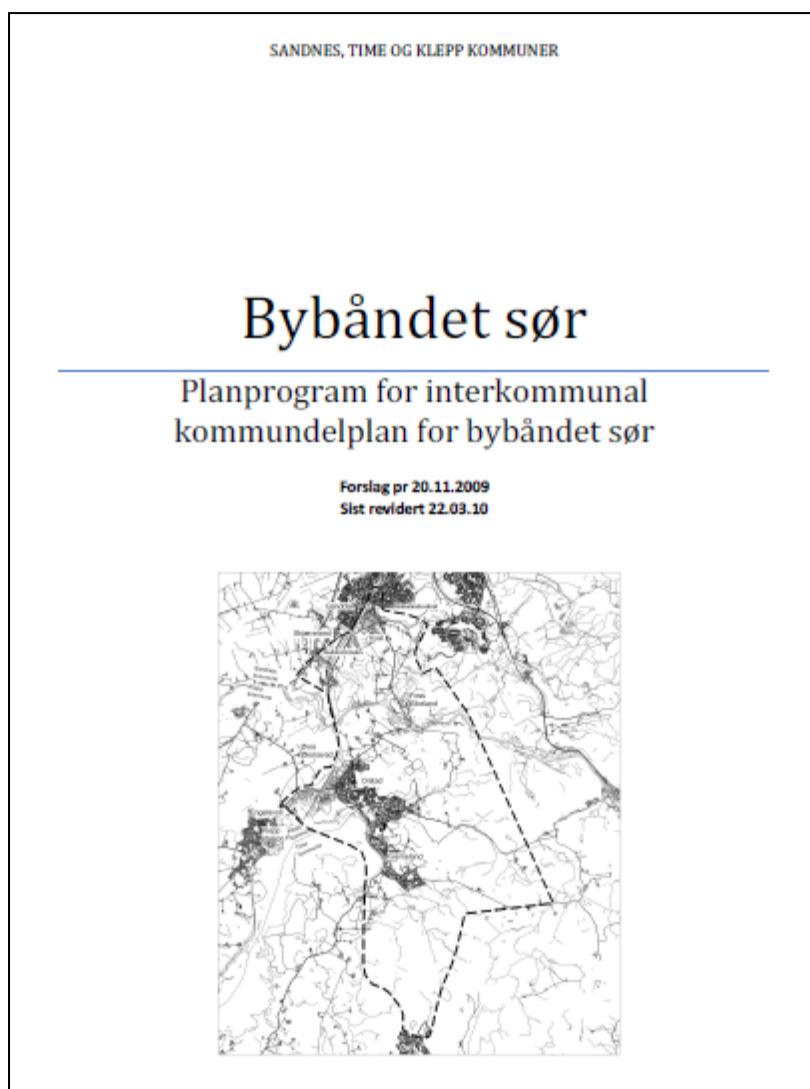
Det ble varslet oppstart av planarbeid med høring av planprogram den 22.12.09 med frist for uttalelser 15.02.10 (6 uker). Det ble holdt et orienteringsmøte for publikum den 04.02.10 på samfunnshuset på Kvernaland. Planen ble varslet med en tidshorisont på 40 år, 2010-50.

I høringen kom det inn 27 merknader, herav 16 offentlige, 5 private og 6 interne. Merknadene gjaldt i hovedsak:

- Målformuleringene, særlig jordvern
- Planens tidshorisont og forholdet til regionale planer
- Transportløsninger
- Grønt-/friluftsinnteresser i området

Merknadene er resymert og kommentert i eget vedlegg. På bakgrunn av høringen ble det gjort enkelte endringer i planprogrammet, herunder blant annet krav om ny gjennomgang av målstruktur fram mot førstegangsbehandling, forutsetning om koordinering av befolkningsframskrivninger opp mot arbeidet i regionalplan Jæren og en utvidelse medvirkningsopplegget.

Planprogram (figur 2) ble vedtatt i Sandnes bystyre 27.04.10 og i styret 20.05.10. For Sandnes var ikke vedtaksmyndigheten for planprogrammet delegert til styret, slik det var for Time og Klepp.



Figur 2: Vedtatt planprogram

6 Mål for planarbeidet

I planprogrammet fremgår det at målstrukturen skulle gjennomgås på nytt fram mot førstegangsbehandling. I dette ligger at en revidert målstruktur legges fram sammen med planforslaget. Ny målstruktur ble godkjent av styret 25.11.10 og ble lagt til grunn for utarbeidelsen av planforslaget.

I arbeidet med revidert målstruktur er det valgt å legge seg tettere opp mot målstrukturen i fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren (FDP J) og kommende regionalplan Jæren (Rp J – revisjon av FDP J). I prosessen med å revidere målene er det også lagt vekt på å samkjøre målformuleringene med kommuneplanene og Framtidens byer. Målene ble utarbeidet i nært samarbeid med Rogaland Fylkeskommune, som hadde særlige merknader til målstrukturen i høringen av planprogrammet. Tabell 1 viser forslag til effektmål i ny målstruktur:

Tabell 1: Målstruktur for KDP Bybåndet sør

Hovedmål	Delmål	Gjennomføringsstrategi/indikator planforslag
Konkretisere regional utviklingsretning Bybåndet sør i samsvar med fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren og i tråd med kommunenes og regionens behov for utbyggingsarealer.	Trygt og godt leve og oppvekstmiljø	• RoS-analyse • Oppnåelse kvalitetskriterier RP J (tilgang grøntområder) • Utbyggingsrekkefølge koordinert med sosial infrastruktur
	Redusere veksten i transportarbeidet, og øke andelen reiser med miljøvennlige transportmidler	• Definere hovedtraseer for kollektiv og sykkel • Tetthetskrav i forhold til avstand til senter og kollektivtrase • Utbyggingsrekkefølge koordinert med utviklingstakt i kollektivtransport og overordnet veg, samt avstand til definert senterstruktur.
	Utvikle en regional grønnstruktur med gode natur og friluftskvaliteter	• Definere sammenhengende regional grønnstruktur i planområdet
	Medvirke til vern av matjord i et regionalt perspektiv	• Sikre utbyggingsarealer som muliggjør den regionale jordvernstrategien i FDP Jæren • Definere viktige jordbruksområder i planområdet • Arealøkonomisering jmf delmål "Effektiv arealbruk"
	Utvikle senterstruktur med høy steds kvalitet som gir grunnlag for vekst i handel, kultur og off/priv tjenesteyting i definerte sentre	• Definere senterstruktur • Handel, kultur og service styres til senterområder gjennom plan, bestemmelser og retningslinjer
	Effektiv arealbruk	• Tetthetskrav i forhold til avstand til senter og kollektivtrase, samt overordnet veg • Rekkefølgekrav - styring av utbyggingsrekkefølge
	Sikre etablering og utviklingsmuligheter for et regionalt næringsområde	• Dekning av langsiktige utbyggingsarealer til regionalt næringsområde i tråd med dokumentert behov (arealbehovsberegning)
	Sikre overordna vegstruktur	• Vegtrase med rettvirkning i plan

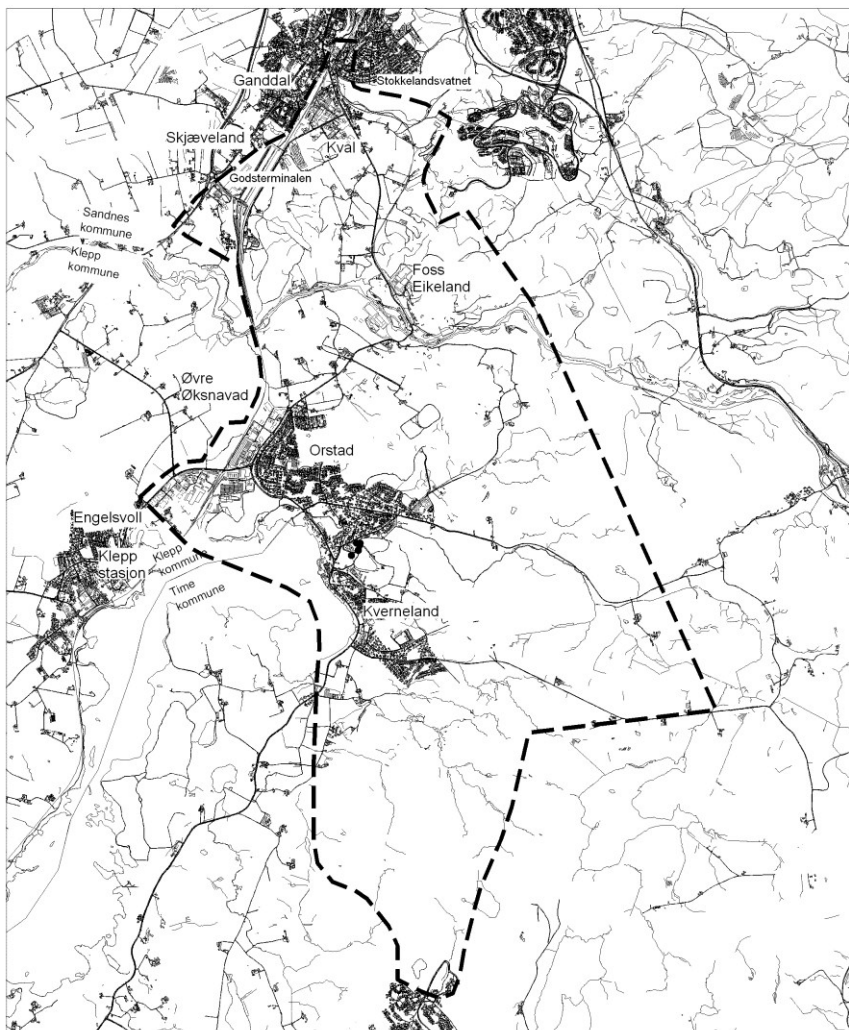
Resultatmål gjengis ikke i planbeskrivelsen.

7 Beskrivelse av planområdet

7.1 Avgrensning av planområdet

Planområdet dekker områder i Sandnes, Klepp og Time fra Ganddal stasjon i nord til norddelen av Lyefjell i sør, samt Skjæveland og Øksnavadporten i vest og Foss-Eikeland og Kalberg i øst. Planområdet er med hensikt romslig for å gi planarbeidet fleksibilitet for å kunne gjøre avveininger i et langsiktig perspektiv (2010-40).

Varslet planavgrensningen fremgår av figur 3.



Figur 3: Varslet plangrense

I Sandnes er planområdet avgrenset slik at Ganddal stasjon tas med, men ikke senter- og tettstedsområdene på Ganddal. Mot vest er avgrensningen slik at Ganddal godsterminal og næringsområder på Skjæveland er inkludert. Videre inngår Vagleområdet og Vagleskogen, samt Stokkeland. Mot sør inngår næringsareal på Foss-Eikeland med deler av grøntområdene opp mot Bogafjell. Bogafjell er ikke en del av planområdet.

I Klepp tilsvarer avgrensning mot vest langsiktig landbruksgrense slik den er vist i FDP Jæren, slik at områdene Orstad og områdene i tilknytning til Øksnavadporten stasjon inngår. Mot sør tar

planområdet med seg næringsarealene på Øksnavadporten. Mot øst går planområdet til kommunegrense mot Time kommune på Kalberg.

I Time kommune inkluderes Kalbergområdet østover til Møgedal og Stutafjell, samt Lindland og Brekke. Kvernaland er med i sin helhet. Lengst sør inkluderer planområdet et bredt belte mellom Kvernaland og Lyefjell over Njåfjell. Mot sørvest går plangrensen langs foten av Njåfjell.

Planens avgrensning er i samråd med Rogaland Fylkeskommune og Statens vegvesen justert i endelig planforslag for å være bedre tilpasset forslaget til endelig trase for ny fv505 og tverrforbindelse til E39. Dette gjelder områder i Time på Kalberg og sør for Kvernaland.

7.2 Dagens situasjon

Sandnes

I Sandnes del av planområdet er det nordligste delen opp mot Ganddal og rundt godsterminalen bebygget. Størstedelen av bebyggelsen er næringsbebyggelse og terminalområde.

Næringsbebyggelsen er primært arealkrevende handel og produksjonsvirksomhet, og er konsentrert rundt Kvålområdet, samt på Skjæveland og Foss-Eikeland. Noe boligbebyggelse finnes nærmest Ganddal, øst for Jærbanen. Lengst øst ved foten av Bogafjell ligger Lyses hovedkraftstasjon for Nord-Jæren og hovedtrase til Bærheim krysser herfra og vestover gjennom Vagleområdet. Øvrig bebyggelse er stort sett gardsbruk. Jernbanen krysser nordøst-sørvest gjennom planområdet og det finnes en togstasjon på Ganddal. Hovedfartsåre gjennom området er fv 505 Kvernlandsvegen fra Ganddal til Foss-Eikeland og videre sørover. Landskapet stiger fra vest mot øst. Mot sør renner Figgjoelva i øst-vestlig retning. I vestre del av planområdet ved godsterminalen på Ganddal finnes en del av dalbunnen som strekker seg fra Figgjoelva til Gandsfjorden. Mot øst og sentralt i området stiger landskapet på med det høyereliggende Vagleområdet. Lengst øst stiger landskapet kraftig opp mot Bogafjell. Landskapet er åpent, stort sett bebygget eller dyrka, med unntak av noen større skogsområder (Vagleskogen og liene opp mot Bogafjell).

Klepp

I Kleppdelen av planområdet finnes en del eksisterende næringsbebyggelse mellom fv 505 og Jærbanen. En del virksomheter finnes også vest for jernbanen i retning Klepp stasjon. En mindre klynge av næringsbygg ligger ved bredden av Figgjoelva (gamle Polaris). Næringsbebyggelsen er i stor grad arealkrevende handel, lager og produksjonsvirksomhet (lett industri). Øst for fv 505 ved Øksnavadporten finnes et større område med boligbebyggelse (hovedsakelig eneboliger) og noe offentlig/almennyttig tjensteyting (skole, barnehage, samfunnshus, kirke). Øvrig bebyggelse er stort sett gardsbruk. Jernbanen krysser gjennom kanten av planområdet lengst vest og det finnes et togstopp på Øksnavadporten. Hovedfartsårer gjennom området er fv 505 sentralt gjennom planområdet og fv 261 til Klepp st/Øksnavad. Markante landskapselementer er høydedraget vest for fv 505 på Orstad, Frøylandsvatnet mot sør og Figgjoelva i nord mot Sandnes. Mot øst stiger landskapet på fra dalbunnen langs fylkesvegen og dette høydenivået fortsetter mot Kalberg. Utenom de bebygde områdene er landskapet i stor grad åpent og i hovedsak i bruk som landbruksareal. I øst, på grensen mot Time, ligger Kalbergskogen.

Time

I Time inngår relativt store arealer, men bebyggelsen er i hovedsak konsentrert rundt Frøylandsvatnet og lokalsenteret på Kvernaland. Bebyggelsen er i hovedsak eneboliger, med unntak av nyere utbygging som gjerne er rekkehus eller lavblokk. Det finnes også noe offentlig og allmennyttig bebyggelse (skole, barnehage, samfunnshus). Noen spredte næringsbygg finnes ulike steder i planområdet (bl.a. Smørpigen, TKS). For øvrig pågår en god del uttak av masser i norddelen av Times planområde på Kalberg. Gårdbebyggelse finnes i større deler av området. Hovedfartsårer i planområdet er fv 505 langs Frøylandsvatnet, samt Åslandsvegen til Figgjo og Fjermestadvegen til Ålgård. Landskapet stiger jevnt fra vest mot øst.

Generelt om landskapet

Størstedelen av planområdet for KDP Bybåndet sør inngår som en del av nasjonal landskapsregion Jæren og Lista, og videre i underregion Låg Jæren. Mens de østre delene inngår i landskapsregion Heibygdene i Dalene og Jæren og i underregion Jæren fjellbygd.

Generelt for planområdet gjelder at:

- to regioner, høyt- og lavtliggende
- flere store kraftledninger går gjennom planområdet i nord-sør retning
- Intensiv jordbruksdrift og tettsted i vestre del og spredtbygd i østre del
- Landbruksområder dominerer med dyrka grasmark og beitemark

Områdene øst for Orstad/Kverland og ned til Njåfjell utgjør en overgangssone mellom det intensivt utnyttede (landbruk eller bebyggelse) låg Jæren og det mer kuperte høg Jæren. Området kan beskrives som et område med variert og verdifullt natur- og kulturlandskap med kysthei, myrer, løvskog og noe kulturbeite. Enkelte områder har innslag av våtmark og meanderende bekkefar/småelver. Området er preget av landbruksdrift og er stedvis blokkrikt. Noen delområder er sterkt påvirket av masseuttak som forringer landskapsverdien betydelig lokalt. Njåfjellområdet sør for Fjermestadvegen skiller seg ut og utgjør et representativt og helhetlig eksempel på ugjødsla kystlynghei. Lengst mot vest i planområdet overtar fjell-landskapet med noen svært verdifulle kvartærgeologiske landskapselementer rett øst for planområdet.

(Landskapsbeskrivelsen er hentet fra KU for tverrforbindelsen/omkjøringsvegen (vedlegg 5), men er vesentlig forkortet og omarbeidet.)

8 Gjeldende planer

8.1 Overordnede planer og føringer

Planarbeidet må forholde seg til føringer og gjeldende planer som fremgår i opplistningen under.

Relevante nasjonale føringer:

- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske bestemmelser om kjøpesenter
- Rikspolitiske bestemmelser om verna vassdrag
- Klima
- Jordvern

Relevante regionale føringer:

- Konseptvalgutredningen for transportsystemet på Jæren
- Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren og revisjonen av denne
- Fylkesdelplan for friluftsliv, idrett, naturvern og kulturvern
- Fylkesdelplan for universell utforming
- Fylkesdelplan for byggeråstoffer
- Strategisk næringsplan for Stavangerregionen og tilhørende utredning om næringsarealer
- Framtidens byer
- Forvaltningsplan for Figgjoelva

Overordna kommunale planer:

- Kommuneplan Sandnes
- Kommuneplan Time
- Kommuneplan Klepp
- Kommunedelplan for Frøyland/Kvernaland

Utfyllende beskrivelse om gjeldende planer i planprogrammet (**vedlegg 4**).

8.2 Hovedramme for planarbeidet

Av listen i kapittel 8.1 fremkommer det at mange forhold legger føringer for utarbeidelsen av kommunedelplan Bybåndet sør. Sluttproduktet blir en avveining mellom mange interesser, som ofte er i konflikt med hverandre.

Når utgangspunktet likevel er en konkretisering og videreutvikling av et planelement i fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren, er det tatt utgangspunkt i at den sterkeste føringen gis gjennom nettopp denne planen. FDP J peker på Bybåndet sør som en langsiktig utviklingsretning som skal bygges ut innenfor visse rammer. De sentrale føringene i denne planen er:

- Strukturering og oppbygning rundt Jærbanens stoppesteder (som i dette tilfellet er Ganddal og Øksnavadporten) og for øvrig kollektivbasert utbygging
- Båndbyens utviklingsretning nord-sør
- Geografisk avgrensede regionale utbyggingsområder (Vagle, Stokkeland, Orstad og Kvernaland)
- Langsiktig jordverngrense
- Regional grønnstruktur
- Krav til effektiv arealbruk

Fylkesdelplanen er grovmasket og det finnes derfor naturligvis et visst rom for tilpasninger gjennom dette konkrete planarbeidet. Vesentlige avvik er likevel vanskelig å legge opp til. Føringene betyr for eksempel at togstoppet på Øksnavadporten legger tunge føringer på valg av senterområde, at de regionale utbyggingsområdene gis prioritet for utbygging selv om disse er i konflikt med landbruks- og kulturminneinteressene, at områdene vest for Øksnavadporten stasjon ikke foreslås til utbygging selv om areal- og transporthensyn skulle tilsi dette og at utbygging av Kalbergskogen i sin helhet ikke er aktuelt fordi denne inngår som en sentral del av den regionale grønnstrukturen.

FDP Jæren er under revisjon og vil snart bli hetende Regionalplan Jæren. På nasjonalt hold er arealpolitikken innskjerpet på en rekke områder som for eksempel ift jordvern, men i arbeidet med revisjonen er det slått fast at arealbruken og utviklingsretningene ligger fast. Det er derfor lagt til grunn at de nasjonale føringene for arealbruken i disse områdene er som i gjeldende fylkesdelplan. Noen politikkinnskjerpinger er likevel klart varslet at skal innarbeides i revidert regionalplan og er derfor tatt høyde for i planarbeidet. Det er blant annet varslet nye krav til planlegging av senterstruktur og handel, som må ses i sammenheng med rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre. Dette innebærer blant annet at senterområdene må være geografisk avgrensede og ha bestemmelser knyttet til handel. Det er også pekt på at Bybåndet sør må bidra til å dekke regionens behov for næringsarealer i et langsiktig perspektiv, og dette har betydning for beregningene av arealbehov.

Planen har også til hensikt å gi en endelig traseavklaring knyttet til ny omkjøringsveg rundt Kvernaland/Orstad, samt del av tverrforbindelse Jæren-E39 innenfor planens begrensning. Ved endelig godkjenning av planens juridiske del er traséen for tverrforbindelsen endelig fastlagt. For nærmere informasjon om behandling av den juridiske plandel vises til møteinnkalling og styreprotokoll fra møte den 11.10.12.

Ramme for trasedetaljering er fylkestingets vedtak i april 2011, om å legge transportkorridorene B1 (sør for Figgjoelva) og A1 (ny omkjøringsveg) i Statens vegvesen sin konsekvensutredning til grunn.

Til sist ligger det mange føringer i gjeldende kommuneplaner og nylige revisjoner av disse forut for Bybåndet sør planen. Arealbruken og formålene er allerede bundet opp i flere deler av planområdet, som for eksempel næringsformål på Vagle, Sandnesmarkå nord for Figgjoelva, næring på deler av Orstad vest og senteravgrensning og en del byggeområder på Kvernaland.

8.3 Endring av planperioden

Styret for interkommunal kommunedelplan for Bybåndet Sør besluttet i møte den 11. oktober 2012 å legge til grunn for den endelige utgaven av kommunedelplanen en redusert planperiode frem til 2035 mot den opprinnelige perioden 2010-2050. Årsaken til dette var at en reduksjon av planens tidsperspektiv kunne innebære en løsning på de vanskeligste interessekonfliktene i området.

En planperiode på 25 år ville også være bedre harmonisert med kommuneplanenes tidsperspektiv og ville kunne sikre bedre forutsigbarhet for alle involverte parter.

Nedenstående tabell viser konsekvenser av en reduksjon av planperioden for befolkningsutvikling og arealbehov.

Planperiode	Antatt befolkning	Boligbehov	Arealbehov bolig (daa)	Arealbehov næring
2010-2050	15 000	6 000	2 450	2 200
2010-2035	9 400	3 800	1 520	1 375
	-5 600	-2 200	- 930	- 825

I samsvar med fylkesutvalgets vedtak knyttet til høring av planen februar 2013, vedtok styret i interkommunal kommunedelplan for Bybåndet Sør 15.04.2013 at boligområdet Frøyland skulle tas inn i planen og at planens tidsramme for byutvikling skulle settes til 2040. Planperiode 2010-2040 ligger dermed til grunn for endelig plan.

Planperiode frem til 2040 gir følgende arealbehov:

Planperiode	Antatt befolkning	Boligbehov	Arealbehov bolig	Arealbehov næring
2010-2040	11 250	5 310	1 327 daa	2 250 daa

9 Grunnlagsvurderinger

9.1 Grunnlagsvurderinger og planforslag

I planarbeidet er det utarbeidet en rekke grunnlagsrapporter på ulike tema:

- Regional rolle
- Arealbehov
- Bybåndet sør som regionalt næringsområde
- Sonering av næringsarealer
- Senterstruktur
- Kollektivbetjening
- Grønnstruktur
- Sosial infrastruktur
- Kulturminner
- Naturverdier
- Landbruk
- Byggeråstoffer
- Overvannshåndtering
- Transportarbeid og klimagassutslipp

I dette kapittelet redegjøres for de viktigste vurderingene i grunnlagsarbeidet og som er lagt til grunn for utarbeidelsen av forslag til plan. Delrapportene inngår som vedlegg til planbeskrivelsen og er gjort tilgjengelige på prosjektets hjemmeside www.bybandetsor.no. Det henvises til disse for detaljer. Rapportene har blitt løpende vurdert og anvendt ved utarbeidelse av prinsipp- og planskisser.

Etter utleggelsen av planen og som svar på innsigelse fra FM, er det utarbeidet to nye rapporter om naturverdier og om viltområder som er lagt til grunn for justering av KU (se vedlegg).

9.2 Områdets regionale rolle

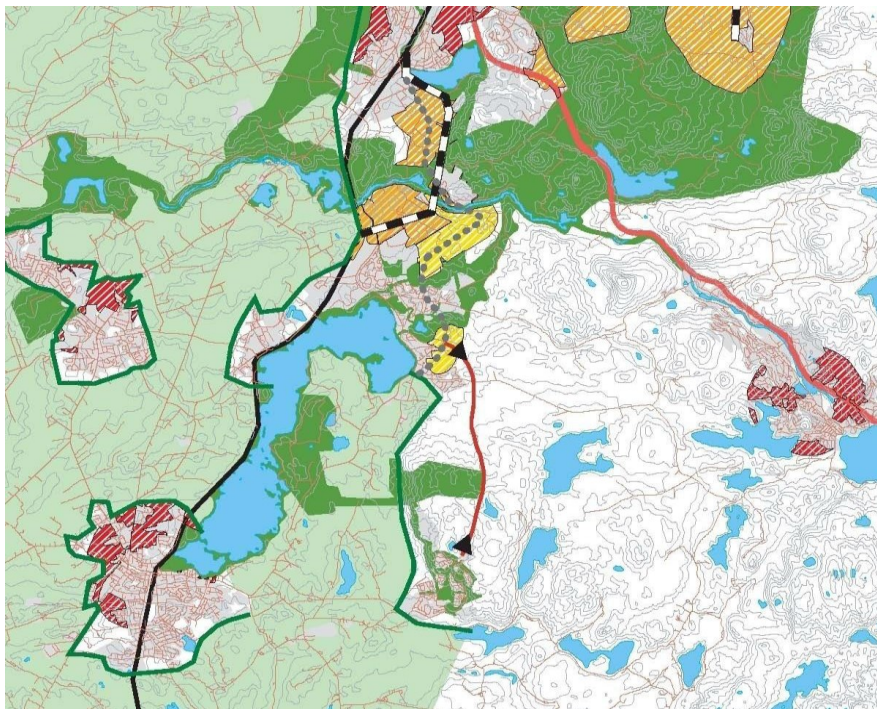
9.2.1 Regional byutviklingsstrategi

Bybåndet sør sin regionale rolle er nærmere beskrevet i egen grunnlagsrapport datert 11.04.11 (**vedlegg 6**). Figur 4 viser utsnitt av gjeldende fylkesdelplan.

Hovedmomenter i rapporten:

Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren har pekt på områder i Bybåndet sør som en langsiktig utviklingsretning for bybåndet mellom Stavanger og Sandnes. Området er forutsatt konkretisert gjennom interkommunalt planarbeid.

I gjeldende plan er utviklingsretningen differensiert mellom et banebasert og et bussbasert utbyggingsområde, og det gis føringer om tetthet knyttet til spesielt boligutbyggingen. Planen tar ikke stilling til utbyggingsformål, da dette forutsettes avklart på kommuneplannivå. Det fremkommer likevel av plangrunnlaget at en viktig intensjon med området er å kunne dekke arealbehovet for boliger i spesielt Klepp og Time, som ledd i et regionalt jordverngrep der utbyggingen dreies mot øst og bort fra de høyproduktive arealene vest på Jæren.



Figur 4: Utsnitt fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren

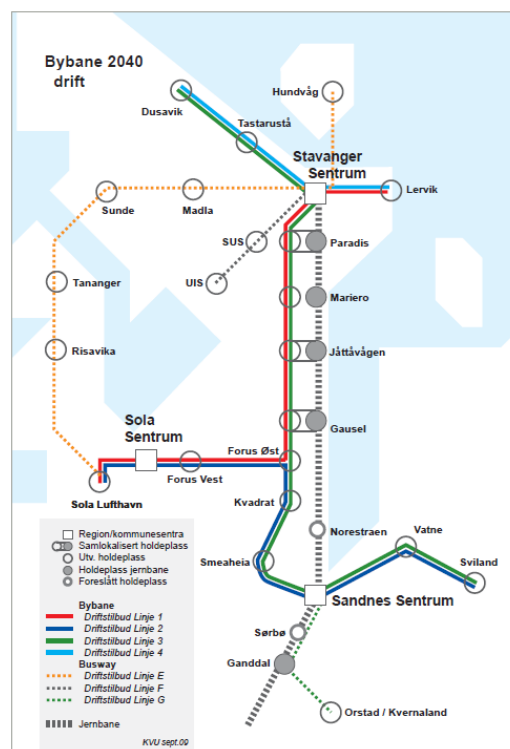
Med symbolbruk (piler) antydes også utbygging i området mellom Kvernaland og Lye fjell basert på en utvidelse av kollektivtilbudet mot sør langs ny veg til Lye fjell.

I skisse til revidert fylkesdelplan (regionalplan Jæren) er kravene til utnyttelse langs kollektivnett foreslått ytterligere konkretisert og omfatter nå også regionale næringsområder. Bybåndet sør er nå også pekt på som et regionalt næringsområde for både allsidig og arealkrevende virksomhet.

Planskissen foreslår videre føringer knyttet til utbyggingsrekkefølge samordnet med utviklingen av transportinfrastrukturen i regionen. Handel og senterstruktur får til slutt mer detaljerte bestemmelser og retningslinjer, med krav om handelsanalyse, rammetall for handel og maks parkeringsdekning.

Konseptvalgutredningen for transportsystemet på Jæren (figur 5) anbefaler ulike tiltak for transportsystem i Bybåndet sør, herunder busway til Orstad/Kvernaland i perioden 2020-40.

Fylkesdelplanens utbyggingsområder, grønnstruktur og hovedprinsipper er lagt til grunn for utarbeidelsen av planforslaget og gir en konkretisering av utviklingsretningen. Planforslaget gir føringer om byggetetthet i forhold til tilgjengelighet til jernbanestopp og busstilbud. Det er valgt en konsentrasjon av kollektivtilbudet til en hovedkollektivakse for buss, i forhold til det dobbelte akse-systemet vist i fylkesdelplanen med kombibane og buss i tillegg til Jærbanen. Planforslaget viser langsiktig inndekning



Figur 5: Konseptvalgutredningen. Busway til Bybåndet sør

av arealbehov for de tre kommunene på boligsiden, samt innpassing av beregnet arealbehov for et regionalt næringsområde. Arealbehovsdekningen gjelder for perioden 2010-40 og det er antydnet en utbyggingsrekkefølge som er relativt godt koordinert med nye krav til utbyggingsrekkefølge i forslag til ny regionalplan. Handel og senterstruktur er også i tråd med utkast til ny regionalplan. Etablering av et buswaytilbud til Bybåndet sør er ikke tidfestet, men er etablert som forutsetning gjennom forslagene til retningslinjer.

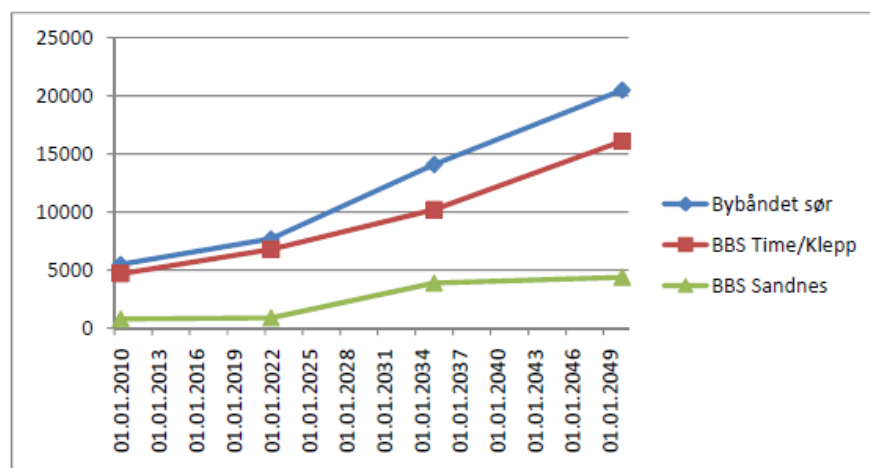
9.2.2 Framskrivninger og arealbehov

Befolkningsframskrivninger og arealbehovsberegninger for Bybåndet sør er nærmere beskrevet i egne grunnlagsrapporter datert 20.09.10. Figur 6 viser antatt befolkningsvekst i bybåndet sør.

Hovedmomenter i rapportene:

Befolkningsframskrivningen for planområdet viser at det kan bli opptil 11 000 nye innbyggere i planområdet for bybåndet sør i 2040. Dette er en dobling fra dagens 5500 innbyggere, til 16 000 innbyggere totalt.

Regionale utviklingsscenarioer utarbeidet av Rogaland Fylkeskommune viser en mulig arbeidsplassvekst i bybåndet sør på opp mot 9000 nye arbeidsplasser fram mot 2040, altså en firedobling fra dagens 1800 arbeidsplasser. I tillegg kommer arbeidsplassvekst i perioden videre fram til 2050.



Figur 6: Framskrivning av befolkningsvekst 2010-50

Omregnet til arealbehov viser beregningene at det samlet er behov for inntil 1 330 dekar areal til boliger og 2 250 dekar areal til næring, samlet ca 3 600 dekar.

Planforslaget viser hvordan det beregnede arealbehovet kan dekkes i et 30-årsperspektiv.

Behovsberegningene er koordinert med prognosegrunnlaget fra Rogaland Fylkeskommune i tilknytning til revisjonen av fylkesdelplan Jæren og er basert på høyt vekstanslag for å sikre planberedskap for en sterk vekstsituasjon. Minimums vekstanslag ville gitt et lavere arealbehov på bolig. Nylige langsiktige befolkningsframskrivninger utført av SSB antyder at fylkeskommunens grunnlag kan være noe lavt.

9.2.3 Bybåndet sør som regionalt næringsområde

Grunnlaget for å peke på bybåndet sør som regionalt næringsområde og behov knyttet til areal typer og arealbehov er dokumenter i egen fagrapport datert 26.07.10.

Hovedmomenter i rapporten:

- Bybåndet sør bør defineres som regionalt næringsområde
- Planforslaget bør gi stor grad av avklaring og forutsigbarhet med henblikk på frigivelse av næringsarealer, også på lengre sikt enn kommuneplanperiodene (12-15-årsperspektiv).
- Regionens behov for nye næringsarealer antas i 2040 å være ca 2 250 daa.
- Nye næringsarealer i regionen bør primært tilrettelegges for arealkrevende virksomheter kategori II. Arealbehovet knyttet til arbeidsplassintensive næringer (kategori 1) skjer normalt som fortetting i utbygde strøk.
- Næringsarealer i Bybåndet sør bør primært planlegges som skjermede industriområder og områder med mangedriftsfordeler med middels arealkrevende virksomheter, samt oppbygning rundt godsterminalen som spesialområde med arealer til lager/logistikk.

Det er vist nye næringsarealer tilsvarende beregnet langsiktig arealbehov for et regionalt næringsområde. Næringsarealene er gitt en sonering i forhold til tilgjengelighet og kategorisert som arealtype II og III.

9.3 Senterstruktur

Alternativer for senterstruktur i bybåndet sør er vurdert og nærmere beskrevet i egen fagrapport datert 10.02.11.

Hovedmomenter i rapporten er:

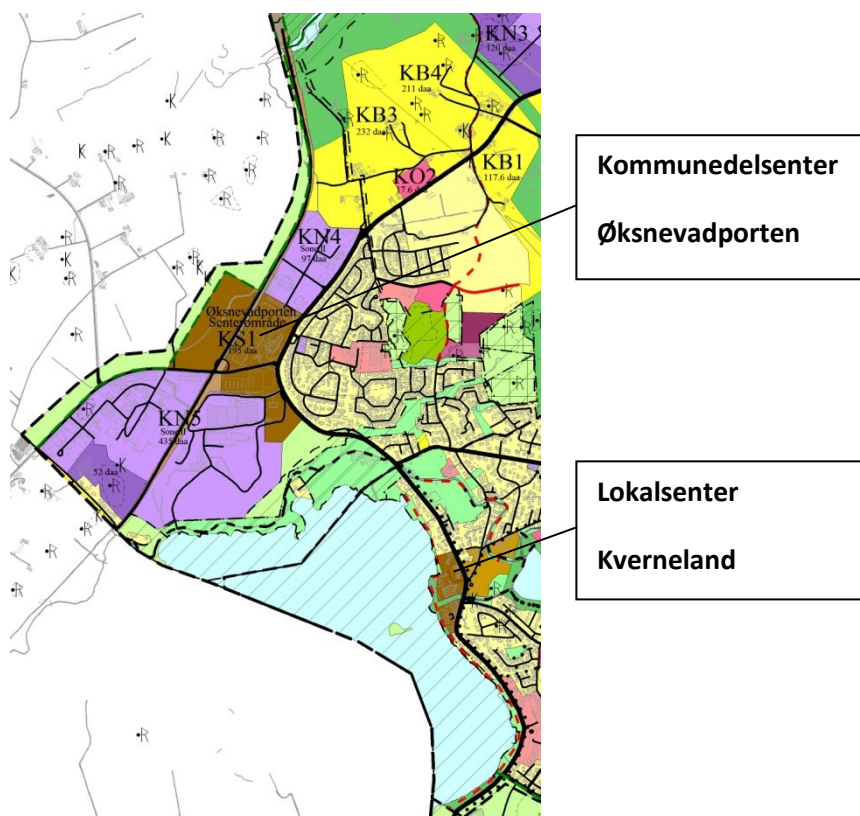
Det defineres en senterstruktur for Kvernaland/Orstadorrådet basert på to sentre - et kommunedelsenter Øksnavadporten og et lokalsenter Kvernaland. Senteravgrensningene er vist i plankartet.

Som en følge av senterstrukturlokaliseringen defineres dagens fv 505 som hovedkollektivtrase.

Kommunedelsenter Øksnavadporten lokaliseres med utgangspunkt i togstoppet som beholdes på nåværende lokalisering. Øksnavadporten vil ha en funksjon som lokalsenter for boligområdene på Orstad øst/nordøst for senteret og som felles kommunedelsenter for de delene av bybåndet sør som ligger i Klepp og Time. Funksjoner som dekker hele bybåndet sør skal i hovedsak lokaliseres her. Nytt senterområde på Øksnavadporten må være gjenstand for en mer detaljert analyse og planlegging i form av områderegulering som sikrer følgende hensyn:

- *Endelig ramme for totalt handelsareal avklares i en handelsanalyse. Handelsanalysen må omfatte virkningen av handelsetableringen i lokalsenter Kvernaland.*
- *Handelsarealer skal utvikles i del av senterområdet øst for Jærbanen. Del av senterområde vest for Jærbanen kan ha en bymessig bebyggelse, men skal primært ikke inneholde handelsarealer og boliger. Arealbehov til stasjonsutvidelser og parkering bør kunne innpasses på vestsiden.*
- *Et attraktivt senterområde med gode knutepunkt og traseer for kollektivtrafikken, gode og attraktive gangakser fra kollektivknutepunkt/sentrum i retning tilstøtende boligområder og lokalsenter Kvernaland, handelsetablering og servicetilbud som støtter opp om kollektivknutepunkt og gangakser, samt offentlige møteplasser, torg etc.*

Lokalsenter Kvernaland er gitt en lokalisering og avgrensning i kommunedelplan Frøyland/Kvernaland og skal videreutvikles i tråd med rammene som er gitt i gjeldende kommunedelplan. Kvernaland vil ha funksjon som lokalsenter for boligområdene nord og sør for senteret, samt de nye boligområdene mot øst. Ved etablering av handel ut over de rammene som er gitt i kommunedelplan Frøyland/Kvernaland og gjeldende regulering må hele senterområde være gjenstand for områderegulering med krav om handelsanalyse på lik linje med Øksnevadporten.



Figur 7: Anbefalt senterstruktur for Bybåndet sør

Anbefalingen er innarbeidet i planforslaget gjennom viste senterarealer i kart med tilhørende retningslinjer/bestemmelser. Figur 7 viser senterområdene som er særlig vurdert.

9.4 Kollektivbetjening

Vurdering av prinsipper for kollektivbetjening er vurdert og nærmere beskrevet i eget notat datert 11.04.11. Figur 8 viser vurderte prinsippløsninger for kollektivbetjening.

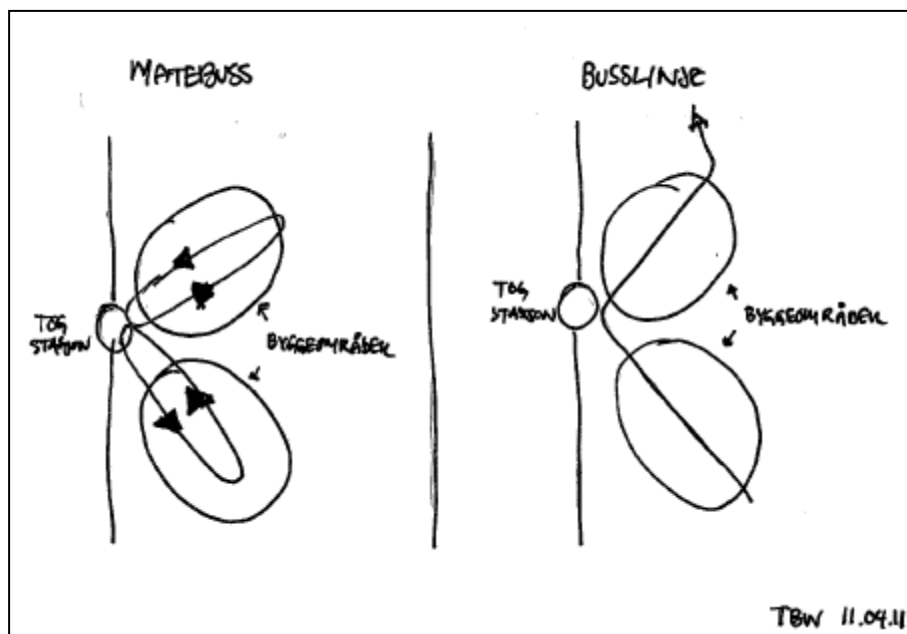
Hovedmomenter i rapporten er:

Busslinjekonseptet vurderes som den best egnede løsningen for planområdet og anbefales som hovedkonsept for kollektivbetjening i tillegg til Jærbanen. Anbefalingen utelukker ikke matebuss som supplerer til dette hovedtilbudet.

Busslinjeløsningen gir det mest robuste tilbudet, som også kan fungere uavhengig av Jærbanen. Et matebuss-system vil få problemer hvis driften på Jærbanen stopper opp for kortere eller lengre perioder. Løsningen er mer fleksibel gjennom at det gir brukerne flere reisealternativer (både tog og buss) og minst omstigning. Matebussløsning vil gi omstigning for alle reiser. Fleksibilitet og fravær av omstigning er viktig for attraktiviteten i tilbudet. Busslinjekonseptet knytter området sterkere til

regionens byområde gjennom at ruten er koblet til det regionale omfordelingspunktet Sandnes. Reisestrømberegninger fra konseptvalgutredningen viser også at 2/3 av reisene i planområdet normalt går til Sandnessonen. Et omstigningsfritt tilbud for hovedreisestrømmen vil være en stor fordel i forhold til å sikre så høye kollektivandeler som mulig. Busslinjekonseptet har videre sterkest konsistens med anbefalingene i fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren og konseptvalgutredning for transportsystemet på Jæren.

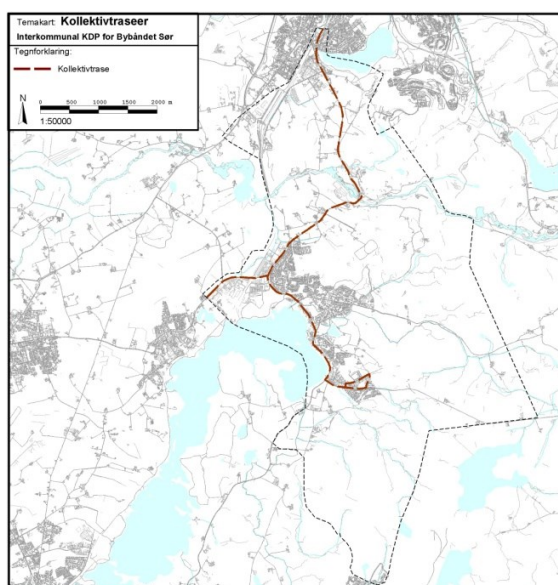
Notatet tar ikke stilling til konkret trasevalg, men anbefaler at kollektivbetjening av området konsentreres på mellomlang sikt rundt to kollektivakser – Jærbanen og en parallell bussakse. Mot slutten av planperioden og for videreutvikling av bybåndet sør kan utvidelse med en indre kollektivkorridor være aktuelt, alternativt gjennom tilpasninger av eksisterende busstilbud i byområdet sør i Sandnes (forlengelser av eksisterende ruter).



Figur 8: Vurderte prinsipløsninger for kollektivbetjening

Konkret trasevalg må ses i sammenheng med senterstrukturen for området.

Planforslaget har på grunnlag av denne vurderingen lagt opp til kollektivbetjening fra Jærbanens stoppesteder på Ganddal og Øksnavadporten, samt en gjennomgående hovedkollektivtrase for buss. Det er også innarbeidet en mulig sekundærtrase for utvidelse av kollektivtilbudet. Anbefalte traseer viser i figur 9.



Valg av hovedtrase henger tett sammen med valg av senterstrukturalternativ og dette er omtalt i senterstrukturrapporten. Trase er som en følge av senterstrukturen lagt til eksisterende fv 505.

På strekningen mellom Kvernaland og Fjermestadvegen er 3 ulike trasevalg vurdert, og dette er nærmere beskrevet i egen rapport datert 29.03.11. På grunnlag av denne vurderingen er det vestligste trasealternativet vist i planforslaget, da dette synes å gi best dekning av både eksisterende og fremtidige områder.

Figur 9: Anbefalte kollektivtraseer

9.5 Vegsystem

Nytt overordnet vegsystem for bybåndet sør er vurdert og konsekvensutredet i egne rapporter fra Statens vegvesen datert 25.03.10 og Rogaland Fylkeskommune/Dimensjon Rådgivning 05.07.11.

Statens vegvesen har gitt følgende anbefaling for transportsystemet i bybåndet sør:

9.2 Anbefaling

Det utførte planarbeidet viser at prosjektet er komplekst. Der er satt en rekke målsettinger for prosjektet der ingen av de vurderte korridorene kan oppfylle alle målene på en god måte. Ingen av de vurderte korridorene har bare positive virkninger. Konsekvensutredningen tar også for seg to til dels separate prosjekt, behov for omkjøringsveg øst for Orstad, Kvernaland, Frøyland (fv. 505) og ny tverrforbindelse til E39.

Underveis i prosjektet har en del forutsetninger i overordnet planarbeid blitt noe mer konkretisert enn hva tilfellet var da arbeidet med konsekvensutredningen ble igangsatt. Det er startet opp et planarbeid med Bybåndet Sør der en ønsker å utvikle Vagle/Orstad/Frøyland med både arbeidsplasser og nye boligområder. Skurve næringsområde har vokst i betydning og en betydelig del av det godset som kommer til Ganddal godsterminal, skal til Skurve for omlastning.

Ut fra de vurderinger som er gjort anbefaler Statens vegvesen følgende:

- For fv. 505 anbefales A1. Dette er under forutsetning av at den ekspansive utviklingen av boligområder i Orstad/Frøyland/Kvernaland, i samsvar med planen for Bybåndet Sør, aktualiseres. Dette vil bl.a. kreve gode tilkoblinger fra utbyggingsområdene slik at en økt avlastning av sentrumsområdene langs dagens fv. 505 kan oppnås. Omkjøringsvegen kan bygges ut etappevis, fra Foss-Eikeland til Åslandsvegen (Figgjo-vegen) og deretter fra Åslandsvegen til dagens fv. 505 sør for Kvernaland. I tilfelle boligutbygging innenfor Bybåndet Sør i en første fase konsentreres til Orstadområdet anbefaler Statens vegvesen å planlegge omkjøringsveg fra Foss-Eikeland til Åslandsvegen (Figgjo-vegen). Gjenstående strekning kan bygges ut etter hvert ved behov.

- For en ny tverrforbindelse anbefales B1 med påkobling til E39 i Bråsteinområdet. Alternativet har best måloppnåelse og oppfyller målene om en god forbindelse til Ganddal godsterminal og fremtidig utvikling i så vel Sandnes øst som Bybåndet sør. Alternativet gir en god forbindelse (øst-vest) både for gods til Ganddal/Vagle og bustadsområdene i Orstad, Frøyland og Klepp. Alternativet har videre de laveste anleggskostnadene (sammen med alternativ B3). En forbindelse med E39 i nordre del av korridoren gir en direkte forbindelse til Sandnes øst. Den gir også et koblingspunkt til E39, og det er mulig å samle både tverrforbindelsen og veg til Sviland i et felles toplanskryss.

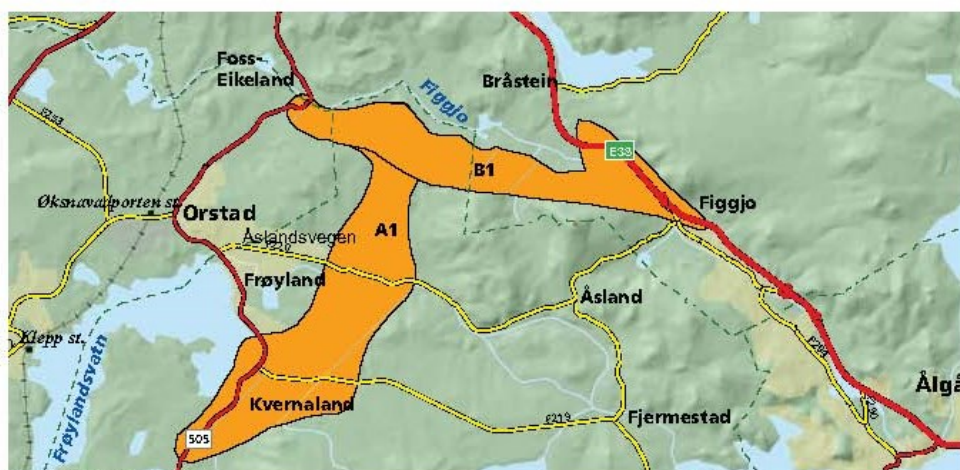
Alternativet vil innvirke på Figgjoelva. På korridor nivå kommer dette alternativet ut med betydelige negative konsekvenser for blant annet friluftsliv og naturmiljø. Det vil imidlertid være mulig å redusere de negative konsekvensene av en vegtrasé i dette området betydelig ved den mer detaljerte planleggingen senere. Bl. a. vil kryssingen av Figgjovassdraget skje i et område hvor det allerede er mange store inngrep.

Denne anbefalingen løser ikke problem knyttet til fv. 506/Ålgård sentrum. Med utgangspunkt i B3 framstår imidlertid mulige løsninger for denne problemstillingen.

Følgende alternativer vil være aktuelle:

1. Fv. 506 legges i ny trasé fra Håland og nordover til Fjermestad, videre ny veg herfra og østover til Sandviksvegen og videre fram til Skokk bru.
2. Følger fv. 219 fra alternativ A1 i vest fram til Fjermestad. Herfra følges samme trasé som beskrevet under alternativ 1.

Statens vegvesen foreslår at det arbeides videre med alternativ 2.



Figur 9.1 Anbefalte korridorer

Konsekvensutredningen fra Statens vegvesen og sak om valg av transportkorridor var til behandling i fylkestinget april 2011. Vedtaket var i tråd med anbefalingen.

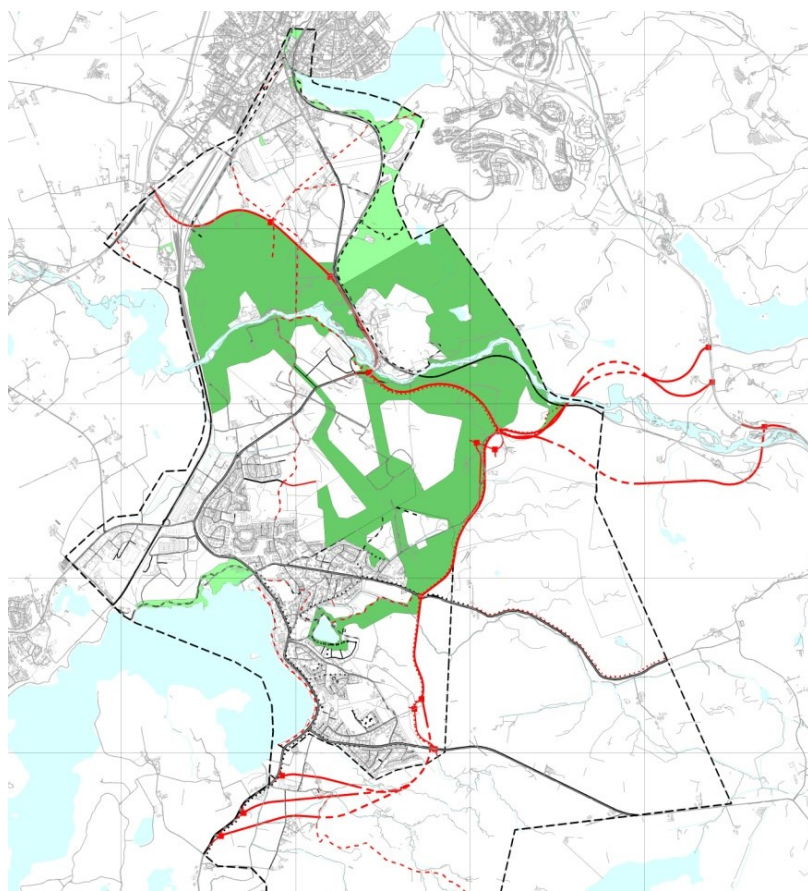
Rogaland Fylkeskommune engasjerte Dimensjon Rådgivning AS til å finne aktuelle nye veitraséer innenfor de valgte transportkorridorene. Grunnlaget for trasevalg følger planforslaget som separate dokumenter.

Traseanbefalingene er innarbeidet i planen.

9.6 Grønnstruktur

Grunnlaget for forslag til overordnet grønnstruktur i planforslaget er nærmere beskrevet i egen fagrapport datert 19.04.11.

Det faglige innspillet til grønnstruktur i rapporten vises i figur 10.



Figur 10: Faglig innspill overordnet grønnstruktur

I det endelige forslaget til overordnet grønnstruktur er det gjort noen tilpasninger i forhold til det faglige grunnlaget. Dette gjelder særlig området mellom Kvernaland og Lyefjell. Ved Lyefjell er faggruppens sekundære anbefaling fulgt.

Det er videre valgt å definere grønnstrukturen vest for ny fv505. Planforslaget tar dermed ikke stilling til grønnstruktur i områdene øst for fv505, selv om grønnstruktur her kan være svært aktuelt.

9.7 Sosial infrastruktur

Implikasjonene for den sosiale infrastrukturen er nærmere vurdert i egen fagrapport datert 31.01.11. I rapporten skisseres det også ulike måter å løse dette behovet.

Rapporten viser at:

Skole

Både Time og Klepp er i den situasjonen at skolene i Bybåndet sør er fullt utnyttet tidlig på 2020-talet. En videre utbygging i Orstad og Frøyland skolekrets fra 2020/22 og utover vil gi behov for nye barne- og ungdomsskoler i begge kommuner.

Time kan få en liten utsettelse av dette behovet ved å bygge flere boliger på Lyefjell i en periode framfor å bygge på Frøyland/Kvernaland. Men det vil bare hjelpe noen få år.

Orstad skole er en 1.-10. skole. Klepp har planar om at når denne skolen er fullt utnyttet, blir skolen gjort om til en ren barneskole med kapasitet på 500 elever mot 350 i dag. Samtidig må det da bygges ny ungdomsskole. I kommuneplanen er det avsatt areal til denne skolen. Slik vil Klepp ha skolekapasitet nok til nærmere 2040, og trenger først da å bygge ny barneskole.

Time kan også oppnå noe av det samme, fordi nåværende Frøyland barneskole og Frøyland ungdomsskole er naboer. Ved å slå disse to skolene sammen til en barneskole, trenger en bare bygge ny ungdomsskole i første omgang. En sammenslått barneskole vil ha en kapasitet på rundt 500 elever, og vil være stor nok fram til rundt 2030/35.

Situasjonen i Time og Klepp kan som et alternativ legge til rette for et utstrakt skolesamarbeid i den første tida. Det er Time som først når kapasitetsgrensene på skolene. Derfor kan det være aktuelt å bygge nye barne- og ungdomsskoler i Time med så stor kapasitet at de dekker utbygginga for flere 10-år. Når så Orstad skule har nådd kapasitetsgrensene noen år senere, kan Klepp bruke skoleplasser i Time. Først når de nye skolene i Time er fulle, trenger Klepp å bygge nye skoler.

Et tilsvarende samarbeid med Sandnes er lite aktuelt fordi skolene her ligger på Ganddal og vil gi altfor lang skoleveg fra Orstad/Frøyland.

Sandnes har slått fast i kommuneplanen at bustadfeltet i Sandnes innenfor Bybåndet sør ikke skal bygges ut raskere enn at skolene i Ganddal skolekrets har kapasitet til elevtallsveksten som denne utbyggingen fører med seg. For å få dette til, må det være en jamn utbygging over mange år. Dersom utbygginga skjer stort sett bare i åra 2023-35, vil dette gi behov for mange nye elevplasser på kort tid - først i barneskolen og siden i ungdomsskolen. Dersom det samtidig skjer ei viss utbygging i resten av Ganddal bydel, kan det bli vanskelig å ha kapasitet nok i skolene.

Barnehager

I grove trekk vil det være behov for 3-4 store nye barnehager i Time og 3 tilsvarende barnehager i Klepp innenfor Bybåndet sør. For Sandnes vil det være aktuelt med 2-3 store nye barnehager. Fordi det er lagt opp til en betydelig folkevekst i disse 3 kommunene fram til 2035 også utenfor Bybåndet sør, vil det også utenfor Bybåndet sør være behov for mange nye barnehager. Det er derfor liten

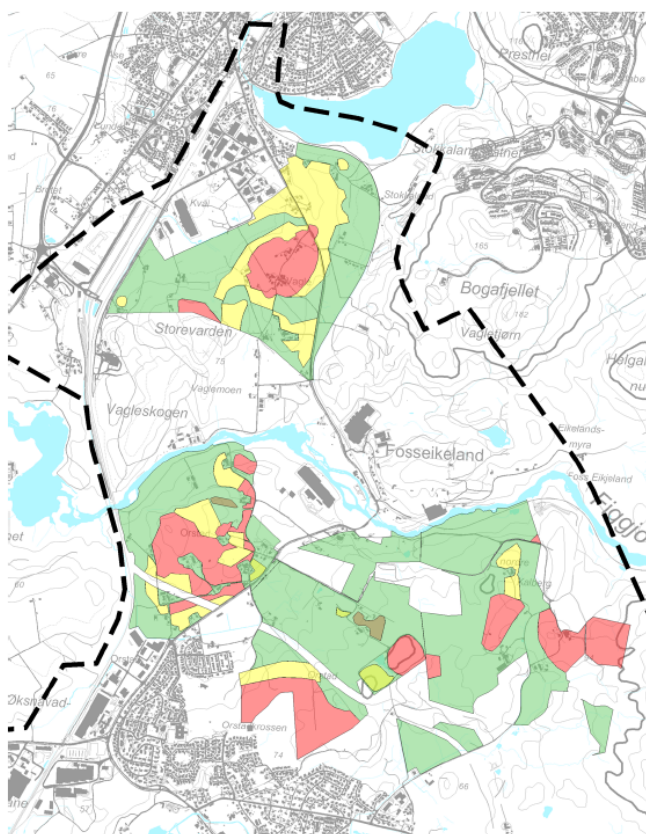
grunn til å tru at behovet innenfor Bybåndet sør i særlig grad vil kunne dekkes av barnehager i andre deler av kommunene.

Planforslaget legger opp til felles dekning av skolebehov i et sentralt lokalisert felt på Orstad (KO1), samt noen mindre felt (KO2 og TO1). KO1 er ca. 70 daa og er stort nok til å kunne dekke arealbehovet for to store (500 elever) skoler, samt nytt sentralt idrettsanlegg. Lokalisering av dette feltet er primært sett ut fra en egnet plassering i forhold til tilgjengelighet for boligområdene på Orstad og Kvernaland som helhet, ikke ut fra hvor behovet for ny skolekapasitet kommer først (Time).

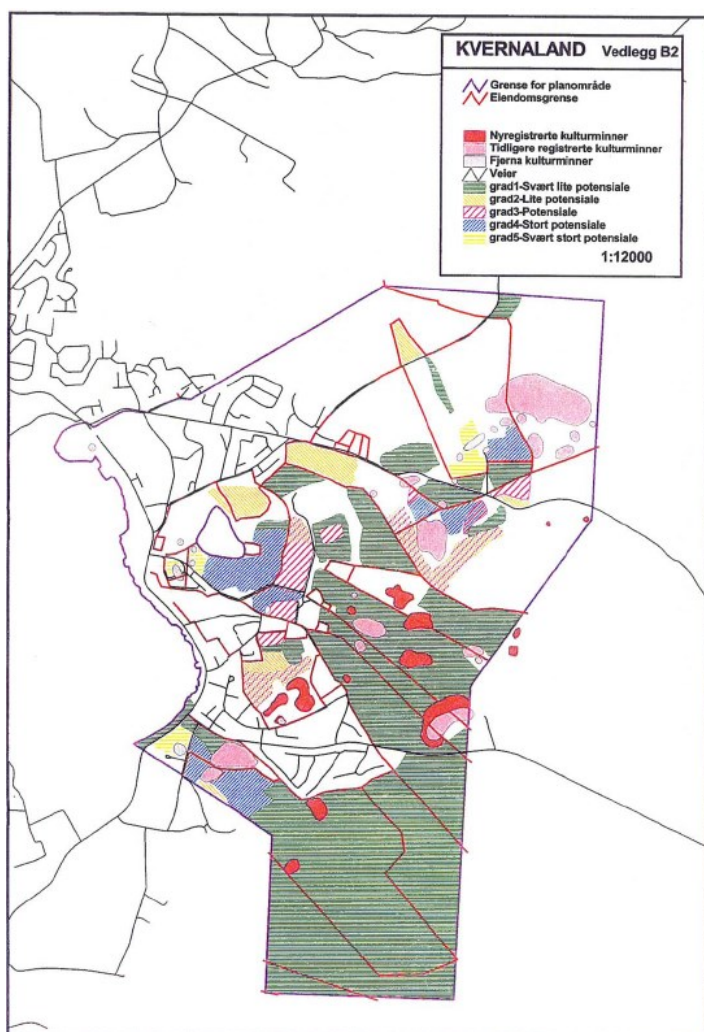
Endelig lokalisering av skoleområder og tidsfasing av skolekapasitet bør bli gjenstand for videre plansamarbeid, særlig mellom Time/Klepp.

9.8 Kulturminner

Som grunnlag for planen er det gjort vurderinger av potensial for funn av automatisk freda kulturminner ut over kjente registreringer i deler av planområdet. Potensialvurderingene er utført av arkeolog, viser i figur 11 og redegjort for i egen rapport datert 01.02.11. Fra tidligere, foreligger det også en tilsvarende potensialvurdering for deler av planområdet i Time kommune, utført av Rogaland Fylkeskommune datert 03.05.2000. Dette viser i figur 12.



Figur 11: Kulturminne kartlegging Ambio 2011 (Rød= Stort potensial, gul=middels potensial, grønn=lite/intet potensial)



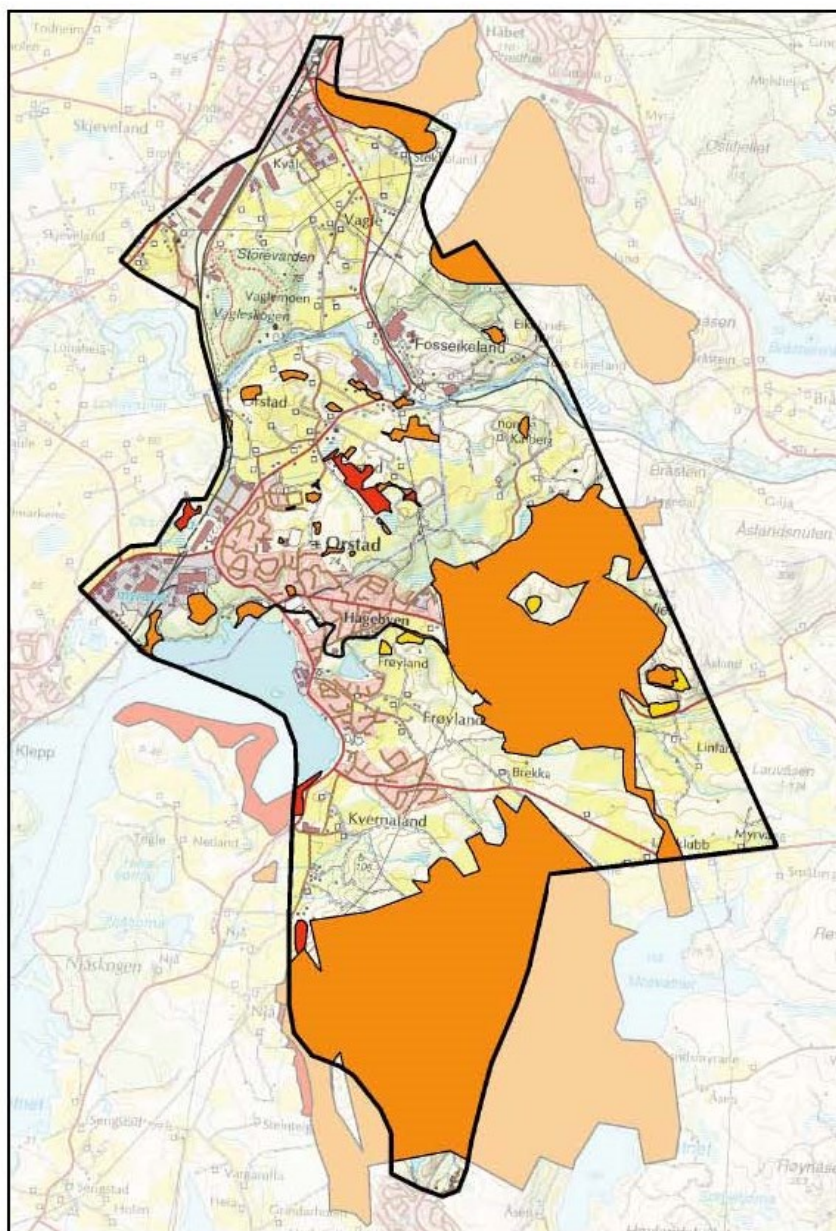
Figur 12: Kulturminnekartlegging Rogaland Fylkeskommune 2000

Rapportene viser til dels stort potensial for kulturminnefunn i de aktuelle byutviklingsområdene. Der disse områdene med stort og middels potensial er plassert i randsonen av byutviklingsområdene er det forsøkt tatt hensyn til dette gjennom tilpasning av den overordna grønnstrukturen. I øvrige områder er disse høypotensialsonene såpass store og sentralt plassert, at det ikke er mulig å velge bort disse arealene som en del av byutviklingsområdet, uten at man vesentlig avviker fra rammene gitt i regionale planer. Et slikt grep vil kreve nye avklaringer og lokaliseringer av utbyggingsområder på regionalt nivå. Det er derfor heller forutsatt at ivaretagelse av eventuelle kulturminner i disse områdene vil måtte skje gjennom den videre planleggingen.

9.9 Naturmangfold

Naturverdiene i planområdet er nærmere vurdert og redegjort for i egen fagrapport datert 07.06.11. I tillegg er det utarbeidet to nye rapporter om naturverdier og viltforekomster.

Rapportene peker på spesielt verdifulle områder for biologisk mangfold øst i planområdet på Kalberg og Njåfjell. Figur 13 viser en sammenstilling av naturverdiregistreringene i området.



Figur 8. Verdikart som viser hvor de ulike verdiene finnes. Områder med liten verdi er markert med gult, områder med middels verdi er markert oransje og områder med stor verdi er markert med rødt. Områder som ligger utenfor planområdet er markert med gjennomskinnelig hvit farge. Områder uten fargekoder omfatter areal som ikke oppfyller kriteriene for verdibutring av biologisk mangfold som er satt opp. Dette betyr at det ikke er påvist spesielle naturverdier i disse områdene, men det er viktig å påpeke at arealene likevel ikke er uten naturkvaliteter og har betydning for vanlige arter.

Figur 13: Naturverdier i planområdet

Naturverdiregistreringene i området har vært mye vektlagt i søk etter nye næringsarealer østre del av planområdet, da det ble klart at fylkesdelplanens utbyggingsområder ikke ville være tilstrekkelige i et perspektiv fram mot 2050. Det har vært lagt vekt på å skjerme områdene på Søndre Kalberg, der det er store sammenhengende områder for biologisk mangfold. Nytt næringsområde på nordre Kalberg (TN1) er valgt i lys av relativt omfattende pågående og planlagt (FDP Byggeråstoff) masseuttak i dette området.

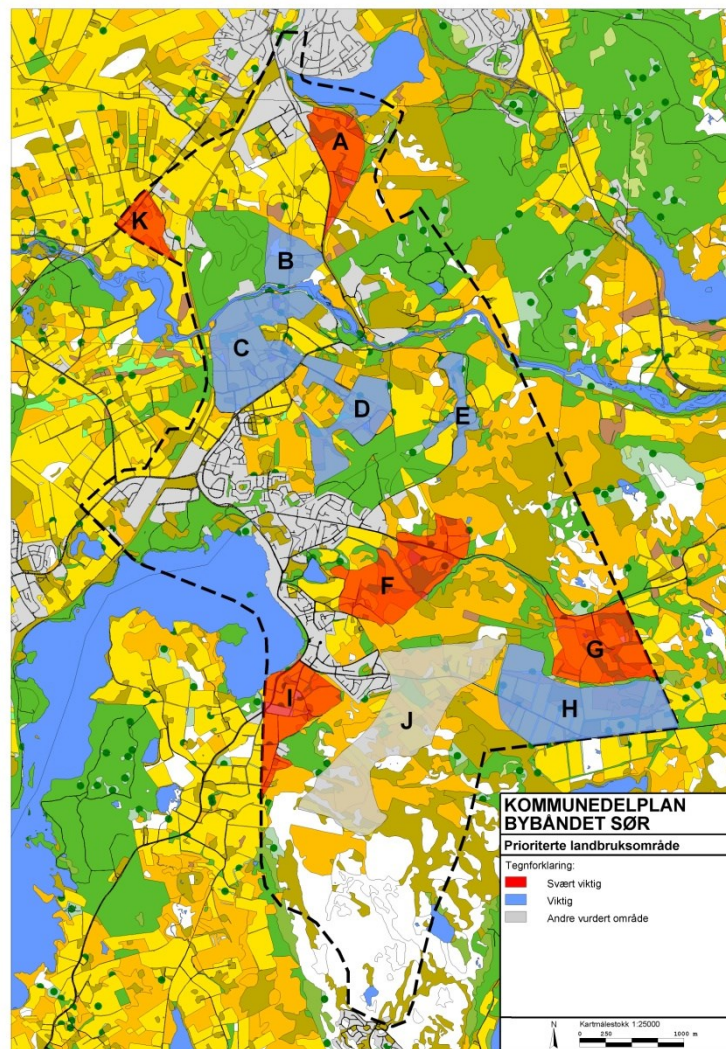
9.10 Landbruk

Landbrukstema er utredet i egen fagrapport datert 22.03.11.

Hovedmomenter i rapporten er:

Rapporten redegjør for omfang av langsiktige omdisponeringer av matjord og hvor de viktigste landbruksområdene er, samt en intern prioritering mellom disse. Områdene er geografisk avgrenset og vist i kart og følger av prosjektmålene. Områdeprioriteringen har vært utgangspunkt for å gi innspill til overordnet utbyggingsrekkefølge i planforslaget.

Det er gjort vurderinger av behov og oppfølging av planen med henblikk på jordskifte og det anbefales at jordskifte for større områder bør skje gjennom den videre planleggingen. Tiltak for å tilrettelegge for midlertidig landbruksdrift i utbyggingsområdene er vurdert og anbefales fulgt opp gjennom bestemmelser om etappevis utbygging og ved forlengelse av jordlovens virkning i byggeområder. Det er også gjort vurderinger av hvordan en best kan ta hensyn til landbruksdrift i randsonene mot utbyggingsområdene og det foreslås at dette må følges opp i den videre planleggingen. Til sist er det foreslått noen mulige retningslinjer for å styre håndteringen av matjordholdige overskuddsmasser.



Figur 14: Prioriterte landbruksområder

Identifiseringen og prioriteringen av viktige jordbruksområder er gjort for LNF-områder i kommuneplanene, men uavhengig av områdenes status i FDP Jæren. Disse områdene viser i figur 14.

Vern av matjord er prioritert politikk. I områdeprioriteringen er samtlige av fylkesdelplanens utbyggingsområder pekt på som prioriterte områder. Det foreligger således en målkonflikt mellom fylkesdelplanen og de nasjonale føringene.

Skjerming av alle områdene pekt på fra landbruksinteressene vil medføre valg av en vesentlig annen løsning enn den utviklingsretningen som er skissert i fylkesdelplanen og sprenger slik sett rammene for planarbeidets definerte hensikt. Valg av en slik løsning vil kreve en ny avklaring på regionalt nivå og kan ikke løses gjennom denne kommunedelplanen. Rapporten anbefaler også at utviklingsretningen bygges ut fra sør mot nord for å skjerme landbruksarealene lengst mulig. Dette vurderes også å være i vesentlig konflikt med FDP Jæren og er ikke anbefalt. Slikt utbyggingsmønster

vil være løsrevet fra regionens byutviklingsstrategi, medføre stor økning i transportarbeid og klimagassutslipp og kan vanskelig gjennomføres uten store kostnader til infrastrukturutvikling.

I planforslaget foreslås det, at innenfor for de regionale utbyggingsområdene gis utbygging og dekning av arealbehov prioritert framfor vern. Dette gjelder områdene A Stokkeland, C Orstad vest, D Orstad øst og deler av område F Frøyland. For område E Kalberg er det valgt den grønnstruktureløsningen som i størst grad skjermer området. For øvrige områder har ikke konflikt mellom utbygging og vern vært en aktuell problemstilling.

Rapportens innspill til retningslinjer for jordskifte, forlengelse av jordlovens virkning i utbyggingsområder og hensyn i randsoner er fulgt opp og innarbeidet i planforslaget.

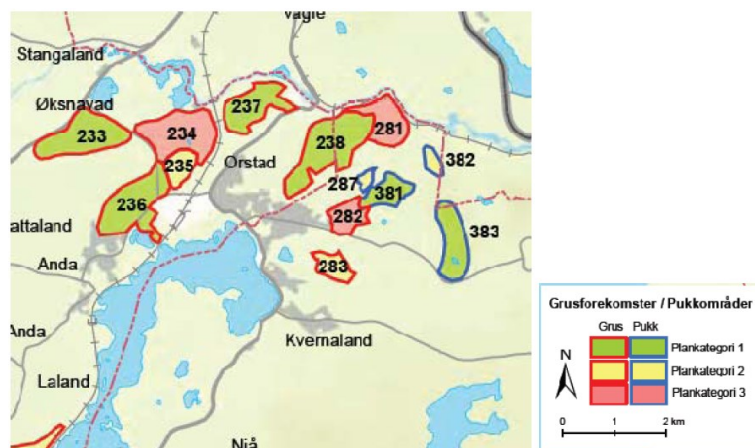
9.11 Byggeråstoffer

Omfanget av byggeråstoffer (masser) i området og forholdet til FDP Byggeråstoffer er nærmere vurdert og omtalt i egen fagrapport datert 13.05.11 (**vedlegg 20**).

Hovedmomenter i rapporten er:

Det konstateres at kommunedelplanen ikke vil kunne besvare alle utredningspunkter fremsatt i planprogrammet. Videre detaljering av masseuttaksområder må gjennomføres i kommuneplanene. Planen bør likevel ha forutsetninger for å kunne gi noen nye avklaringer i forhold til utbyggingsrekkefølge og etterbruk.

Flere av de regionale utbyggingsområdene i fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren er også pekt på som områder med byggeråstoff. Se figur 15.



Figur 15: Byggeråstoffområder i FDP Byggeråstoff Jæren

Vurderingene over tilsier at det som et generelt utgangspunkt for planområdet bør være slik at områder planlagt som framtidig næringsareal kan forutsettes uttak av byggeråstoffer før utbygging. For boligområdene vil uttak av masser forringe mulighetene for å skape bomiljøer med høye kvaliteter og sannsynligvis også være i konflikt med realisering av utviklingsretningen innenfor den tidshorizonten kommunene og regionen har behov for. Dette utgangspunktet kompliseres i lys av den gjennomførte kulturminnekartleggingen i området, der konfliktnivået mot kulturminnevernet synes å være betydelig undervurdert i fylkesdelplanens angivelse av konfliktnivå. For de framtidige boligområdene anbefales det derfor at omfanget av uttak av masser må avklares i den videre

planleggingen og i nær dialog med involverte myndigheter (NGU, Kulturminnemyndigheten, Fylkeskommunen). Et begrenset uttak av masser vil sannsynligvis være mulig under alle omstendigheter, men vesentlig terrengendring og omfattende uttak av masser i fremtidige boligområder anbefales ikke.

Retningslinje om mer detaljert utredning av mulighet for uttak av masser innenfor områder vist i FDP Byggeråstoff er innarbeidet planforslaget.

9.12 Hovedmomenter i grunnlagsvurderingene

Grunnlagsvurderingene som er gjennomført har utgjort et samlet rammeverk for utarbeidelse av et planforslag. Hovedmomentene i dette rammeverket kan oppsummeres slik:

Bybåndet sør er et regionalt prosjekt og skal ha en regional rolle gjennom at det er definert i FDP Jæren som en langsiktig utviklingsretning. Utbygging i området skal medvirke til å dekke regionens behov for utbyggingsarealer på lang sikt med et spesielt fokus på Time og Klepp, der by- og tettstedsområdene ble gitt endelige grenser mot landbruket. Utviklingsretningen er et virkemiddel for å gjennomføre et regionalt grep for å skjerme verdifulle landbruksarealer lenger vest.

Utgangspunktet er et sett av geografisk avgrensede regionale utbyggingsområder med tilhørende kollektivakser. Kommunene er gjennom FDP Jæren gitt ansvaret for å definere nærmere arealbruken gjennom en interkommunal plan. De regionale utbyggingsområdene og kollektivaksene er grovt definerte og forutsettes nærmere avgrenset gjennom den videre planleggingen, men et valg om utbygging som hovedgrep er tatt i Regionalplan for Jæren.

Revisjonen av FDP Jæren og konseptvalgutredningen for transportsystemet på Jæren (KVU) har endret noen av forutsetningene for området. Konklusjonene i konseptvalgutredningen har ført til at kombibane gjennom området ikke lenger er aktuelt og kollektivløsningen til området er nå definert som Jærbanen + en busway-akse. Vår egen utredning av kollektivbetjeningen i området støtter denne konklusjonen og anbefaler at busstilbudet konsentreres om en enkelt kollektivakse for å gi best frekvens og arealstruktureringseffekt. I den reviderte regionalplan Jæren er bybåndet sør nå også gitt en rolle som regionalt næringsområde for blandede og arealkrevende virksomheter. Området skal også ivareta og bygge opp under det regionale logistikknutepunktet på Ganddal godsterminal. Våre egne utredninger av regionalt behov for næringsarealer understøtter dette.

Det er valgt et 30-års tidsperspektiv for planarbeidet (2010-40). Det er gjort beregninger av antatt befolknings- og arbeidsplassvekst i området. Disse prognosene er så omregnet til et antatt arealbehov til boliger og næring. Beregningene viser et arealbehov til bolig på 1 327 daa og til næring på 2 250 daa. Det samlede arealbehovet blir da på ca. 3 600 daa.

Området har en svak senterstruktur i dag og ulike alternativer for senterstrukturløsninger er blitt vurdert. Utredningen konkluderte med en senterstruktur basert på tre sentre – Ganddal, Øksnavadporten og Kvernaland. Senterområdet på Orstad relokaliseres til Jærbanens stoppested på Øksnavadporten.

Staten vegvesen har i sin utredning fra mars 2010 anbefalt korridorer for nytt overordnet vegsystem i området. I utredningen ble ny fv505 øst for Orstad/Kvernaland vurdert opp mot tiltak på eksisterende fv505, samt ulike alternativer for kryssing over til E39. Utredningen konkluderte med ny fv505 og en tverrforbindelse rett sør for Figgjoelva. Anbefalingen ble stadfestet i Fylkestinget i april

2011. Rogaland Fylkeskommune har utarbeidet og overlevert forslag til konkret trase gjennom korridorene og disse er forutsatt innarbeidet i planforslaget.

Overordnet grønnstruktur i området er utredet og lagt inn som utgangspunkt for utarbeidelsen av planen. Grønnstrukturutredningen tok utgangspunkt i definert regional grønnstruktur i FDP Jæren og FDP FINK, men har gjort lokale tilpasninger enkelte steder. Utredningen forutsatte at interne grønnstrukturer i utbyggingsområdene avklares i neste plannivå.

Det er gjort kartlegging av naturverdier og kulturminner i området. Landbruksinteressene har også gjort kartlegginger av viktige områder. Konfliktgraden er flere steder svært stor. Omfanget av verneinteresser i området var likevel i hovedsak kjent da bybåndet sør ble pekt ut som langsiktig utviklingsretning i FDP Jæren og denne regionale interesseavveiningen har vært lagt til grunn for planarbeidet. Utviklingsretningen med den dimensjonen som ligger i FDP Jæren kan ikke gjennomføres uten tap av verneverdier og negative konsekvenser for verneinteressene blir derfor akseptert. Konfliktgraden gjør også at dekning av det beregnede arealbehovet blir usikker og har gjort det naturlig å innarbeide enn viss overdekning av arealer.

Planens klare utgangspunkt er altså bybåndet sør som regionalt prosjekt. Planen blir til i skjæringspunktet mellom fylkesdelplanens grove føringer og kommuneplanenes mer detaljerte avklaringer. Planen har også ligget i skjæringspunktet mellom gamle og nye regionale planer, som gjør at den måtte besvare forventninger som enda ikke var forankret gjennom politiske vedtak på regionalt nivå. Planarbeidet er også en utfordrende øvelse i å gjennomføre kommuneplanlegging på tvers av kommunegrenser. Samlet gir dette et utfordrende rammeverk for planen.

10 Alternativsvurdering

10.1 Prinsippskisser og alternativsvurderinger

Alternativsbehandling i planprogrammet

Planprogram for kommunedelplanen fastslår at hensikten med arbeidet er å følge opp fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren og det er derfor ikke intensjonen å vurdere andre hovedalternativer på overordnet nivå enn det som gis i fylkesdelplanen.

Fylkesdelplanens føringer og intensjoner i forhold til langsiktig grense for landbruk, grønnsstruktur, samordnet areal- og transportplanlegging osv ligger fast. I dette ligger at man i planarbeidet ikke ønsker å invitere til en ny diskusjon om valg av Bybåndet sør som langsiktig utviklingsretning. En slik diskusjon hører eventuelt hjemme i arbeidet med revisjon til regionalplan Jæren.

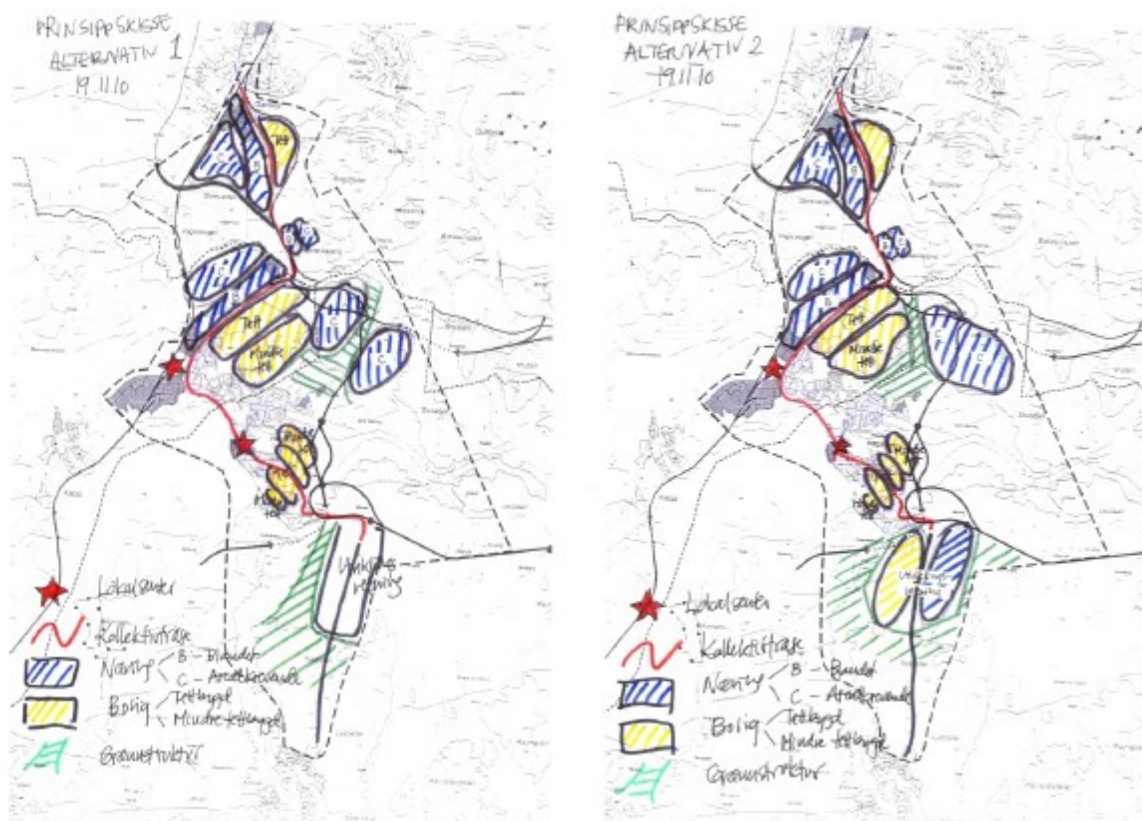
Alternativsvurderingen avgrenses ut fra dette til å være en diskusjon om *hvordan* utviklingsretningen skal konkretiseres, ikke *hvorvidt* den skal realiseres. Ved oppstarten av planarbeidet forelå det ikke konkrete alternativsskisser for slik konkretisering. Det ble forutsatt at man trengte planprosessen i sin helhet for å komme fram til om det foreligger klare alternativer. Planprogrammet fastslår derfor at underalternativer for enkeltområder skisseres i planforslaget i den grad dette fremkommer og anses relevant.

Alternativsvurdering for vegtraseer har fulgt en egen prosess og er nærmere redegjort for i silingsrapporter og konsekvensutredning for veg som er redegjort for i egne dokumenter fra Dimensjon Rådgivning på vegne av Rogaland Fylkeskommune. Det har også vært en egen alternativsprosess for vurdering av senterstruktur.

Fra ideer til prinsippskisser

Arbeidet med å vurdere alternativer for konkretisering av bybåndet sør har foregått gjennom drøfting av ulike prinsippskisser. En prinsippskisse er i denne sammenheng en grovmasket kartskisse som viser intensjoner og grovmaskede alternativer med farge- og symbolbruk. Idèutviklingen rundt skissene har vært organisert som egne arbeidsmøter i prosjektsekretariatet og har siden gjennomgått flere drøftingsrunder med både prosjektgruppe og prosjektstyre.

Det er særlig to hovedskisser fra november 2010 som har vært gjenstand for drøfting i prosjektgruppen og prosjektstyret:



Alternativediskusjonen i disse skissene var i hovedsak knyttet til valg av grønnstrukturforbindelse og utbyggingsformål på nordre Kalberg og grad av detaljering for arealbruken på strekningen mellom Kvernaland og Lye (Njåfjell). Alternativ 1 lå tettest opptil utgangspunktet i fylkesdelplan Jæren og viste regionalplanens grønnstruktur på Kalberg og lite detaljer for videre arealbruk i Njåfjellområdet. Alternativ 2 viste en alternativ hovedgrønnstrukturforbindelse på Kalberg og utbyggingsformål til både næring og bolig i Njåfjellområdet. Drøftingen av prinsippskissene i prosjektorganisasjonen gav ikke grunnlag for valg av verken alternativ 1 eller 2, men gav noen føringer for videre arbeid:

- Enighet om hovedtrekkene
- Behov for nye utbyggingsarealer ut over de regionale utbyggingsområdene vist i FDP J
- Behov for arealbruksavklaringer for Njåfjellområdet (mellom Kvernaland og Lye) på tilnærmet likt nivå som for resten av planen
- Boligarealer i Njåfjellområdet anbefales ikke (se egen vurdering under)

Som kjent ble kommunedelplanen lagt ut til offentlig ettersyn i to deler: En juridisk plandel og en mer langsiktig prinsippdel. Prinsippdelen inneholdt et større næringsområde på Njåfjell mellom Kvernaland og Lye.

Fra prinsippskisser til planskisse

Juridisk plandel av interkommunal kommunedelplan for Bybåndet Sør ble formelt godkjent etter en omfattende behandlingsprosess som har hatt som viktigste resultat en omforent løsning for tverrforbindelsen mellom Skjæveland og Bråstein. Trasé for omkjøringsveien mellom Kverneland og Foss-Eikeland er ennå ikke avklart, men i protokoll for meklings ifm. behandlingen av juridisk plandel stod det at ambisjonen var å få en avklaring av traséen innen årsskiftet.

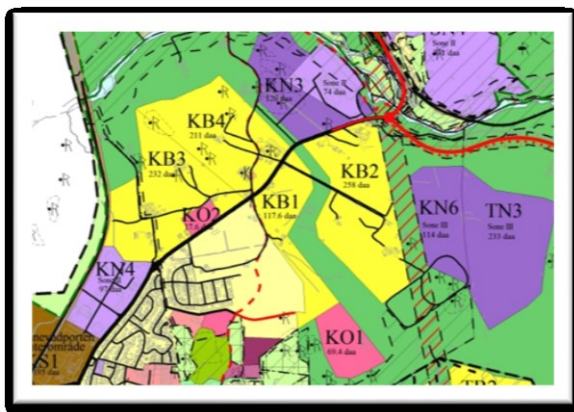
Meklingsresultatet innebar at det parallelt med at den juridiske delen ble ferdigbehandlet, måtte planarbeidet fortsette med å omgjøre prinsippplanen til en kommunedelplan etter Plan- og bygningsloven. Siden arealbruk og trasèvalg ville være avhengige av hverandre, ville dette i praksis bety at arbeidet med å omgjøre prinsippplanen måtte gjennomføres høst/vinter 2012.

Styret vedtok i møte den 30.08.2012 å gjennomføre omgjøringsprosessen, og kommunene har akseptert dette gjennom godkjenning av meklingsprotokollen. Gjennom offentlig ettersyn som også omfattet prinsippplanen, har en fått mange styringssignaler fra overordna myndigheter, private organisasjoner og personer. Disse er lagt til grunn for det videre planarbeidet og for endelig planforslag.

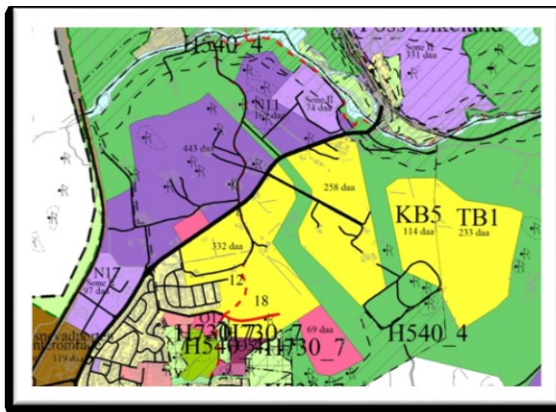
Alternativsvurderinger på grunnlag av planskissen

Orstad vest

I drøftingen av planskissen avstedkom det en alternativdiskusjon knyttet til arealformål på Orstad vest for fv 505 og på Kalberg. Alternativdiskusjonen innebar at det vurderes bytte av utbyggingsformålene på Orstad vest og Kalberg vest, som vist i figurene under.



Alternativ 1



Alternativ 2

Det foreligger noen enkle beregninger og en kortfattet alternativsvurdering for disse alternativene (uttrykt vedlegg). I alternativsvurderingen er det særlig pekt på at boligalternativet gir fordeler med henblikk på senterutvikling (flere boliger nær Øksnavadporten), kollektivbetjening av boligområdene i bybåndet sør og enklere håndtering av kulturminnevernet. Næringsalternativet har fordeler knyttet til den kommunevise fordelingen av arealreserver (bolig og næring), kontinuitet i overordnet arealstrategi i Klepp kommune og høyere andel næringsarealer med god kollektivdekning.

Begge alternativer ble lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring, slik at valg av endelig løsning skulle bli en del av den videre planprosessen.

Tverrforbindelse strekning Foss-Eikeland/Bråstein

I den nå vedtatte juridiske plan og i foreliggende forslag til endelig kommunedelplan er den østre del av tverrforbindelsen mellom Foss-Eikeland og Bråstein, vist med tre alternative traséer. Begrunnelse for dette er at koblingspunktet til ny E39 ved Bråstein ennå ikke er planmessig avklart idet planprosessen for interkommunal KDP for E39 Hove-Ålgård fortsatt pågår.

Omkjøringsveien for Fv 505 Kverneland/Foss-Eikeland

Ved utlegging til offentlig ettersyn av den todelte planen var omkjøringsveien vist med to alternativer ved Frøyland og tre alternativer sør for Fjermestadveien. I det videre planarbeidet og i drøftingene med overordna myndigheter er alle alternativene ført videre i planen selv om Time kommune allerede har gjort et valg av alternativer. Dette fordi Overordna myndigheter ennå ikke har realitetsbehandlet alternativene.

11 Planforslag

11.1 Beskrivelse av planforslaget

Hovedgrep og videre planarbeid

Kommunedelplan for Bybåndet sør konkretiserer den langsiktige utviklingsretningen som er vist i FDP Jæren innenfor planområdet og for en planperiode som spenner fra 2010 til 2040.

Det juridiske plankartet (figur 16) var i hovedsak likt de nylig vedtatte kommuneplanene, men ble benyttet til å innarbeide ny fv505 og tverrforbindelse til E39, samt å flytte senterområde på Orstad til Øksnavadporten. Denne plandelen ble godkjent av styret den 11.10.12 og deretter av kommunestyrene i klepp og Time og Sandnes bystyre.

Den mer langsiktige kommunedelplanen viser hvordan man ser for seg at området bygges ut i et lengre perspektiv og har til hensikt å gi klare føringer for den videre konkretiseringen i kommuneplanene eller/og gjennom detaljplaner.

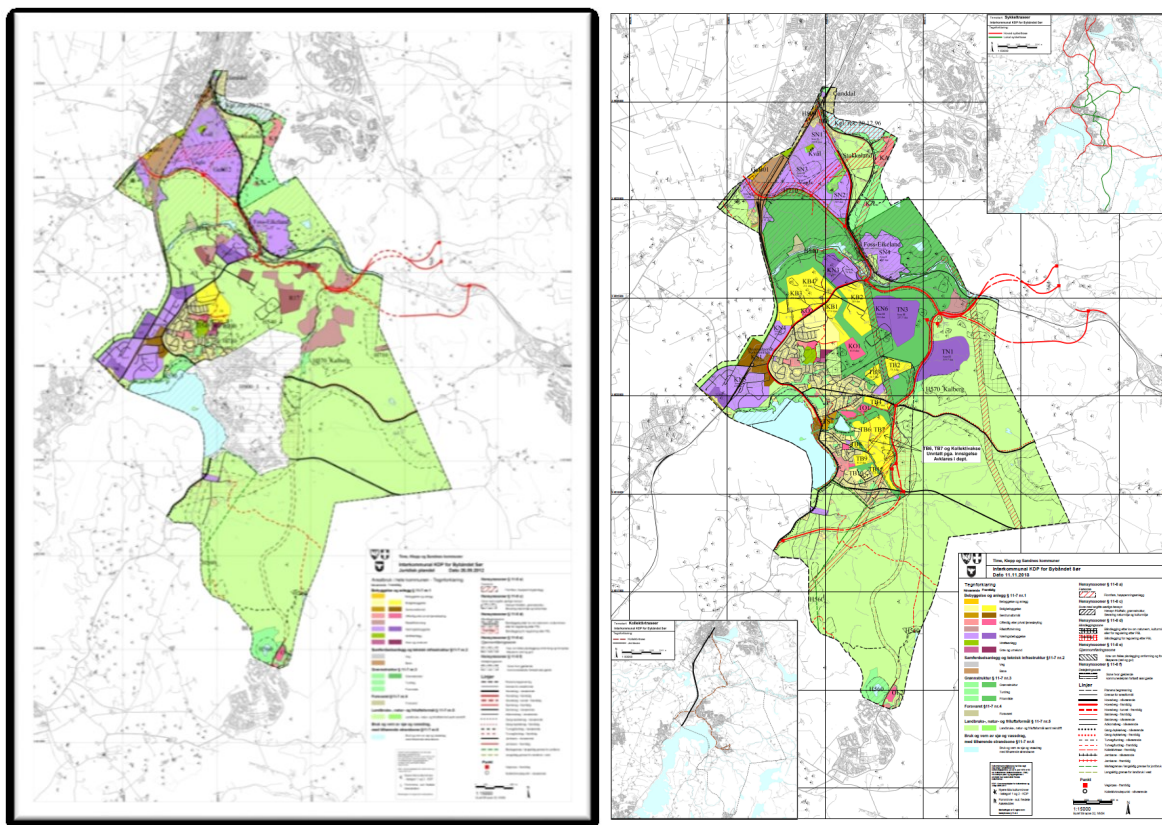
Kommunedelplanen tar stilling til senterstruktur og senteravgrensning, omfang og hovedformål (bolig/offentlig/næring/næringssone) for utbyggingsområdene, føringer for utnyttelsesgrad og boligtetthet, overordnet grønnstruktur og hovedløsninger for nytt vegsystem, kollektivbetjening og sykkelnett.

Endringer i arealdelen av kommunedelplanen

Endelig forslag til kommunedelplan for Bybåndet Sør tar opp i seg alle de planelementene og endringene som ligger i den nå vedtatte juridiske plandel, dvs. flytting av senterområdet på Orstad, ny fv 505 fra Foss-Eikeland bru over mot kalberg, ny omkjøringsvei fra Kalberg til Netland.

I forhold til den opprinnelige prinsipplanen er det foretatt flere vesentlige endringer i arealbruken:

- Boligområdene på Frøyland (TB6 og TB7) er lagt inn i planen med tilhørende overordna kollektivåre i samsvar med vedtak i fylkesutvalget. Boligområdene og kollektivåre er imidlertid unntatt godkjenning pga. innsigelse fra Fylkesmannen.
- Næringsområdet TN2 på Njåfjell er tatt ut i sin helhet
- Boligområdene TB12 og TB13 på Lye er likeledes tatt ut av planen
- Næringsområdet TN1 på Kalberg er redusert i nord og i øst
- Næringsområdet KN6/TN3 er redusert i nord pga topografi og et større deponi
- Det er lagt inn et bredt parkdrag på Orstad som fungerer som buffer mellom bolig og næring nord for Kvernelandsveien/Orstadveien. Det offentlige området KO1 er flyttet vestover
- Senterområdene Øksnevadporten og Kverneland er justert
- Høyspentledninger er lagt inn i planen
- Det er lagt inn i planen to temakart: Kollektivtrafikk og sykkelveier
- Alternativ 1 er valgt for Orstad, dvs. boligområder nord-vest for Orstadvegen
- Østre alternativ for omkjøringsveien Foss-Eikeland/Frøyland er lagt inn i planen
- Søndre alternativ for samme veitrasé er lagt inn i planen
- Fremtidig veitrasé mellom Fjermestadveien og Lye er lagt inn som hensynssone
- Trase for tverrforbindelsen er justert nord for KN6/TN3 langs Figgjoelva
- Boligområdene SB1 og SB2 på Stokkeland er tatt ut i påvente av ROS behandling i kommuneplanrulleringen. Stokkeland er vist som LNF-område
- Næringsområdet Skjæveland er tatt ut av planen og tilbakeført som LNF-område etter endelig avgjørelse av departementet
- Kulturminner og kulturminneområder er bedre synliggjort, og det er lagt inn egen tegnforklaring for kulturminner.



Figur 16: Vedtatt juridisk plandel

KDP Bybåndet sør

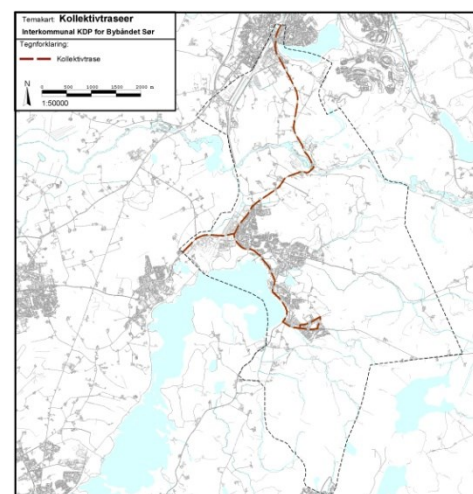
Kollektivbetjening, sykkel og parkering

Kollektivbetjening

Området betjenes i dag kollektivt av Jærbanen fra Øksnavadporten og Ganddal stasjon, og med rutebuss gjennom området på fv505. Jærbanen har 2 avganger i timen og bussen har 1 avgang i timen men med dobbel frekvens i rushtiden. I konseptvalgutredningen for Jæren er det forutsatt at området i perioden 2020-40 får en vesentlig oppgradering av kollektivtilbudet, med 4 avganger i timen på Jærbanen og et høykvalitets busstilbud i området med høy frekvens.

På grunnlag av utredningene for kollektivbetjeningsløsning og senterstruktur for området foreslås det at dagens kollektivløsning

videreutvikles. Det forutsettes økt frekvens på Jærbanen. Områdene innenfor 1000 m fra togstoppene bygges ut eller



Figur 17: Kollektivtraseer

fortettes med høy utnyttelsesgrad i forhold til dagens situasjon. Det forutsettes vesentlig økt frekvens på busstilbudet i området og dagens busstrase på fv505 videreutvikles med egne kollektivfelter. Standardkrav til kollektivtrase er definert gjennom egen retningslinje.

I fremtiden bør det også vurderes en sekundær kollektivtrase som kan tas i bruk for å øke flatedekningen i området. En matebuss til Jærbanen kan for eksempel være aktuelt for denne traseen.

Utviklingsretningen kan ikke realiseres uten at området prioriteres med økt kollektivsatsing. Det er likevel vurdert at dagens kollektivtilbud kan forsvare en begrenset utbygging. Dette gjelder særlig områdene som ligger i gangavstand fra Jærbanen, men også områder som allerede er godkjent for utbygging (eks næringsområdene på Foss-Eikeland og ved gamle Polaris). For disse områdene er det ikke foreslått utbyggingsbegrensninger knyttet til kollektivdekning. Dette gir muligheter for en viss utvikling av området basert på dagens kollektivtilbud og vil samtidig bidra til å bygge opp et større kundegrunnlag for framtidig kollektivtilbud.

For nye bussbetjente områder er det foreslått rekkefølgekrav om minimumsfrekvens (4 avganger pr time), samt angitt innslagspunkt for når egne kollektivfelter skal være på plass. Foreslått innslagspunkt er ved utbygging av mer enn 25 % av arealet.

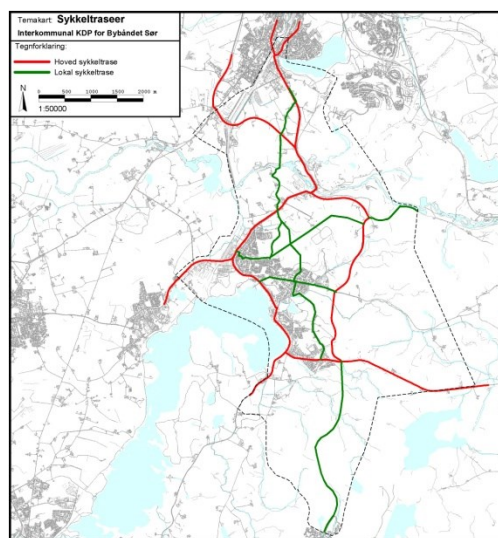
Næringsområdene som er ment for arealkrevende virksomhet har ikke krav knyttet til kollektivbetjening.

Trafikkberegningene for tverrforbindelsen i konsekvensutredningen fra Statens vegvesen viser såpass høye trafikk tall, at kollektivtrafikken på strekningen forbi Foss-Eikeland antas å få fremkommelighetsproblemer. Planforslaget inneholder derfor rekkefølgekrav om etablering av egne kollektivfelt på en kort strekning forbi Foss-Eikeland, før den nye vegforbindelsen kan tas i bruk.

Sykkel

Kommunedelplanen viser anbefalte hovedruter for sykkel i området. Hovedruter og lokalruter viser i figur 18. God tilgjengelighet til hovedrutenettet er planens hovedgrep i forhold til sykkelseting. Disse rutene bygger videre på eksisterende hovedrutenett for området fastsatt av Statens vegvesen, men er supplert med nye hovedruter på ny fv505 og på Fjermestadvegen. Det er foreslått at den nye hovedruten på ny fv505 sikres gjennom rekkefølgekrav til vegprosjektet.

Planen viser også lokalruter internt i området for å øke sykkeltilgjengeligheten og det er foreslått rekkefølgekrav om opparbeidelse av den viktigste av disse rutene knyttet til utbygging på Orstad øst. Standardkrav til sykkelvegnettet er definert gjennom egen bestemmelse.



Figur 18: Sykkelveinett

Parkering

Planen foreslår at kommuneplanenes bestemmelser og retningslinjer for parkering fortsatt skal gjelde for allerede regulerte og bebygde områder. Disse tilpasses løpende gjennom rulleringene til kravene som stilles gjennom regionale planer.

Nye næringsarealer er gitt en sonering i henhold til ny regionalplan Jæren og henviser til at den videre planleggingen av disse områdene skal skje i henhold til retningslinjene som er gitt for regionale næringsområder. Retningslinjene inneholder blant annet differensierte krav til parkering og tetthet for ulike soner.

Senterstruktur og handel

Planområdet omfatter en mindre del av senterområdet på Ganddal, men det er ikke lagt opp til endringer av senterformål eller bestemmelser som berører Ganddal senter.

Et av planens hovedgrep er flytting av senterområdet på Orstad til området rundt Øksnavadporten stasjon. Bakgrunnen for dette er nærmere beskrevet i egen rapport, men mulighetene for kollektivbetjening og ønske om å bygge opp under Jærbanen har vært tungtveiende argumenter. En alternativ senterlokalisering lenger nord, kombinert med flytting av stasjonen er vurdert, men anbefales ikke. Plangrepet er også forankret i planens juridiske plankart, slik at senterområdet med dette planforslaget reelt flyttes gjennom vedtak av planen. Senterområdet har plankrav med krav om områderegulering. Gjeldende senterområde omdisponeres til bolig.

Lokalsenteret på Kverneland videreføres som i gjeldende plan.

Regionale myndigheter ønsker at det for alle senterområder fastsettes et tak for handelsetablering. For Ganddal senter er rammetall for handelsetablering fastsatt gjennom kommuneplanen, men tilsvarende rammetall er ikke gitt for Øksnavadporten og Kverneland. For disse sentrene er det gjennom bestemmelse satt krav om handelsanalyse for å fastsette slik ramme for handelsetablering. På Øksnavadporten er dette kravet koblet til plankravet om områderegulering. For Kverneland gjelder kravet om handelsanalyse ved handelsetablering ut over forretningsareal som er godkjent gjennom nylig regulering. Handelsanalysene skal belyse virkningene for nærliggende sentre.

Boligområder og bokvalitet

Planforslaget er dimensjonert for et utbyggingsvolum på ca 5 310 boliger, hvorav 400 er tenkt som fortetting og resten er nye boliger i felt. Fortettingsmulighetene i området er vurdert, men potensialet er nokså begrenset. Transformasjon til nytt senterområde på Øksnavadporten byr på en viss mulighet. Det samme gjør utbygging av gamle Kverneland fabrikken vest for Kvernaland. Planen er likevel, i likhet med masterplan Sandnes øst, i all hovedsak en plan for å tilby områder for ny feltutbygging.

Planen behandler både frigitte arealreserver som ikke er bygget ut og framtidige omdisponeringer. Dette fordi planen har til hensikt å legge føringer for utnyttelse i begge typer områder og at utelatelse av frigitte arealreserver ville medført svært kompliserte beregninger av arealbehov.

Planen inneholder en rekke store områder for feltutbygging på Orstad og Kvernaland/Frøyland. Planen angir retningsgivende boligtetthet som står i forhold til kollektivdekningen i de ulike

områdene. Boligtettheten skal være i tråd med både gjeldende FDP Jæren og forslag til ny regionalplan.

Detaljer for interne løsninger av feltstruktur, offentlige arealer, grønnstruktur/friområder, adkomstløsninger og tilrettelegging for gående og syklende er ikke avklart gjennom dette planarbeidet. Dette er forhold som vil være avgjørende for bokvaliteten i disse områdene og er forutsatt løst i neste plannivå. Både FDP Jæren, ny regionalplan Jæren og kommuneplanene går tungt inn i og har klare føringer for hvordan områder må planlegges for å sikre høy bokvalitet. Disse føringene vil bli gjort gjeldende gjennom den videre planleggingen, og dette vil sikre høye bokvaliteter i de ulike boligområdene.

Tilgang til overordnet grønnstruktur og naboskap mellom bolig- og næringsområder har vært fokus i planarbeidet med henblikk på bokvalitet. Alle områdene som nå er vist som langsiktige boligområder i kommunedelplanen anses å ha tilfredsstillende egenskaper med henblikk på muligheter for utvikling som boområder med høy kvalitet. For noen områder på Stokkeland og Orstad vil overgangssonene mot næringsarealer måtte vies særlig oppmerksomhet i den videre planleggingen, men områdene er likevel totalt sett av en slik størrelse at dette vil være en nokså avgrensa og håndterbar problemstilling.

Det er vist enkelte områder til offentlig formål. Mest markant av disse er KO1 som foreslås som felles skole og idrettsområde for Orstad/Kvernaland. Generelt forutsettes likevel at offentlige arealer og sosial infrastruktur skal innarbeides gjennom den videre planleggingen.

Næringsarealer og sonering

I forhold til næringsarealer har planen til hensikt å gi avklaringer på to vesentlige punkt. Først å avklare på hvilken måte bybåndet sør kan etableres som et regionalt næringsområde, slik det er pekt på i utkastet til regionalplan Jæren og i utredninger fra Greater Stavanger AS. Det er beregnet at dette vil kreve minimum 2 250 daa nytt næringsareal, ut over det som er godkjent i kommuneplanene, dersom området skal kunne romme den rollen og den arbeidsplassveksten som er skissert av Rogaland Fylkeskommune. Planen viser et forslag til hvordan dette arealbehovet kan innpasses i et langsiktig perspektiv, men dette har ikke vært mulig å løse innenfor rammen av de arealene som er eksplisitt vist i FDP Jæren. Gjeldende fylkesdelplan hadde heller ikke innpassing av et regionalt næringsområde som utgangspunkt da arealene til utviklingsretningen ble trukket opp.

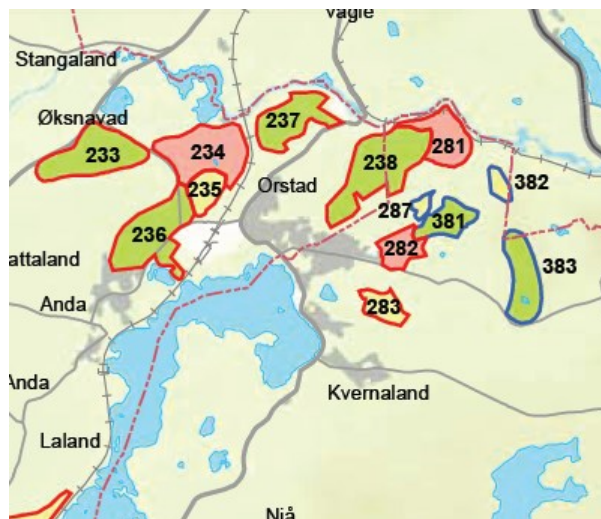
Foruten dette fastslår planprogrammet at planen skal angi en sonering av næringsarealene i området med referanse til retningslinjene for regionale næringsområder i ny regionalplan Jæren.

Regionalplanutkastet angir at aktuelle soner for Bybåndet sør er: sone 2 blandede virksomheter og sone 3 arealkrevende virksomheter. Krav til utnyttelse for disse sonene er henholdsvis satt til 70-140 % BRA og 50-100 % BRA. De viste næringsområdene er derfor sonert innenfor disse kategoriene, avhengig av tilgang til kollektivtilbud og transportsystem. Soneringen innebærer at næringsarealene innenfor 1000 m radius fra jernbanestopp og langs hovedkollektivakse er definert som sone 2, mens øvrige arealer er sone 3. I bestemmelsene til kommunedelplanen er det henvist til retningslinjene i regionalplan Jæren og angitt at den videre planleggingen skal skje i henhold til disse.

Byggeråstoffer og masseuttak

FDP Byggeråstoff på Jæren anbefaler at det kan tas ut byggeråstoffer (hovedsakelig grus) flere steder i planområdet, se figur 19. Forholdet til byggeråstoffplanen er nærmere forklart tidligere i planbeskrivelsen. Her fremkommer det at omfattende uttak av masser ikke er forenlig med utbyggingsplanene og kulturminnevern i området.

Planen legger opp til at mulighetene for og omfang av masseuttak skal utredes grundigere i den videreplanleggingen og senest ved omdisponering av de aktuelle områdene til utbyggingsformål.



Figur 19: Byggeråstoffområder FDP Byggeråstoff Jæren

Veginfrastruktur

En utbygging av utviklingsretningen av den størrelsen som her er lagt opp til, kan ikke gjennomføres uten vesentlige oppgraderinger av den overordna veginfrastrukturen. Dette er tidligere dokumentert gjennom utredningene fra Statens vegvesen og samfedselsjefen i Rogaland.

Planforslaget viser derfor og relaterer utbyggingsplanene til ny fv505 fra Skjæveland til Foss-Eikeland over godsterminalen, ny fv505 fra Foss-Eikeland til Kvernaland og ny tverrforbindelse fra Kalberg til E39. Alle vegforbindelsene omfattes av utbyggingsprogrammene for transportplan Jæren.

Ny fv505 og del av tverrforbindelse til E39 er vist med juridisk virkning i arealdelen, slik at planarbeidet kan følges opp på reguleringsplannivå videre. Både fv505 og tverrforbindelsen er vist med flere alternativer.

Konsekvensutredningen gir en klar anbefaling om det vestre trasealternativet, og det er dette alternativet som er lagt til grunn, bl.a. i samsvar med Time kommunens klare ønske. I søndre del av veitraséen ved Netland anbefales det nordre traséalternativet i konsekvensutredningen, men i styremøte den 17.12.2012 ble det vedtatt at søndre alternativ skal legges inn i høringsutkastet. Dette er også i samsvar med Time kommunes vedtak i denne saken.

KDP E39 inneholder flere mulige alternativer som vil ha betydning for endelig valg av trase for tverrforbindelsen. De nordre trasealternativene er heller ikke avklart med sektormyndighetene ettersom disse ikke var en del av den tidligere konsekvensutredningen fra Statens vegvesen. I samråd med Rogaland Fylkeskommune og Statens vegvesen foreslås det derfor at de to trasealternativene som gir best resultater i konsekvensutredningen legges ut på høring, det vil si trasealternativene 90001 (rød) nord for Figgjoelva og 90007 sør for Figgjoelva. I konsekvensutredningen anbefales alternativet nord for Figgjoelva. Valg av trase foretas til 2.gangsbehandling.

Grønnstruktur

Overordnet og regional grønnstruktur er tidligere definert for deler av planområdet i regionale planer. Planprogrammet legger opp til at den overordnede grønnstrukturen skal suppleres og videreutvikles.

Overordnet grønnstruktur er definert i planforslagets prinsipplan basert på fagrapporten for grønnstruktur og forutsettes detaljert i den videre planleggingen. Nærmere redegjørelse for de ulike delene av grønnstrukturen finnes i fagrapporten.

Planforslaget innebærer at den overordnede grønnstrukturen suppleres særlig i områdene langs Figgjoelva. Det er valgt å definere den overordnede grønnstrukturen vest for ny fv505. Planen tar dermed ikke stilling til grønnstrukturer øst for vegen, selv om dette i høyeste grad kan være aktuelt.

Utbyggingsrekkefølge og rekkefølgekrav

En stor utbygging i bybåndet sør har sitt utspring i og defineres gjennom FDP Jæren. Planforslaget kan vanskelig begrunnes uten en regional kontekst. Det er derfor naturlig at de regionale avveiningene om areal- og transport som ligger i den nye regionalplan Jæren, gjenspeiles i planforslaget for bybåndet sør.

Slik planen legges fram er dette synliggjort gjennom retningslinjer om utbyggingsrekkefølge og rekkefølgekrav. Føringerne gis på to nivåer, gjennom retningslinjer om utbyggingsvolumer og gjennom felprioritering. Retningslinjene om utbyggingsvolumer skisserer aktuelt omfang av nye boliger i felt fordelt på tiårsperioder, mens retningslinjene om felprioritering styrer utbyggingen til områdene med best kollektivdekning først. I tillegg vil de foreslåtte rekkefølgekravene som kobler utbyggingsområder til nødvendig ny transportinfrastruktur, medvirke til at utbyggingsrekkefølgen harmonerer med de regionale føringene for området.

Annen infrastruktur

Store deler av planområdet drenerer til de verna vassdragene Orre og Figgjo. Vassdragene omfattes også av EUs vanddirektiv som stiller krav til vannkvalitet og biologiske forhold. I forhold til Figgjo-vassdraget er det under behandling av juridisk plandel, foretatt en justering av tverrforbindelsen ved Foss-Eikeland, og det er utarbeidet bestemmelser som sikrer i detalj området mellom veien og Figgjoelva.

For at ikke utbyggingen i området skal medføre vesentlig økt avrenning, flomfare og utslipp av forurensede stoffer til vassdragene, inneholder planforslaget bestemmelser med høye krav til overvannshåndtering.

Energiløsninger

Forventede overordna avklaringer rundt aktuelle energiløsninger for området gjennom den regionale energi- og varmeplanen, er uteblitt. Det var blant annet ventet en mer avklart situasjon i forhold til fjernvarme. Planforslaget inneholder nå en mer generell bestemmelse som åpner for ulike løsninger, men som samtidig uttrykker en klar klimaambisjon. Dersom det til andregangsbehandling foreligger

avklaringer i forhold til varmeløsninger i et regionalt perspektiv, kan det bli aktuelt å spisse denne bestemmelsen.

Landbruk

I fagrapporten for landbruk ble det utredet ulike avbøtende tiltak for landbruk. Som følge av dette er det innarbeidet retningslinjer i planforslaget om jordskifteprosesser for større områder for å sikre hensiktsmessige eiendomsforhold i landbruket etter utbygging, og en bestemmelse om forlengelse av jordlovens virkning fram til reguleringsvedtak i byggeområder som omdisponeres lenge før aktuelt realiseringstidspunkt og om hensyn i randsonene av det fremtidige byområdet.

Universell utforming

Planforslaget inneholder retningslinje som fremholder at det skal gis bestemmelser for universell utforming ved påfølgende plan. For øvrig har etter hvert kommuneplanene relativt klare krav til universell utforming som vil gjelde for området.

Kulturminner

Synliggjøring på kart av fornminner og nyere kulturminner er gjort i samråd med kulturminnemyndighetene, og hensynet til kulturminnene er ivarettatt ved flere av de foreslåtte bestemmelsene.

Kulturminnemyndighetens endelige stillingstagen til arealbruken vil som normalt skje på reguleringsnivå.

11.2 Plankartet

11.3 Bestemmelser og retningslinjer for KDP Bybåndet sør

1 Formål

Interkommunal kommunedelplan Bybåndet sør har til hensikt å konkretisere regional utviklingsretning Bybåndet sør i samsvar med fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren og i tråd med kommunenes (Sandnes, Time og Klepp) og regionens behov for utbyggingsarealer. Planen skal fremme miljøvennlig byutvikling og effektiv arealbruk, videreutvikling av regional grønnstruktur og godt oppvekstmiljø, vern av matjord i et regionalt perspektiv, senterutvikling og godt oppvekstmiljø, samt etablering av nytt overordnet vegsystem og regionale næringsarealer.

2 Generelle bestemmelser

2.1 Forholdet til kommuneplanene

Kommunedelplan Bybåndet sør sitt juridiske plankart erstatter kommuneplanenes arealdeler (Langsiktig arealdeler Sandnes 2011-25, Klepp 2010-21, Time 2011-22 og kommunedelplan for Frøyland/Kvernaland 2008-20) innenfor planområdet.

De ordinære bestemmelsene og retningslinjene i kommuneplan Sandnes 2011-25, Klepp 2010-21, Time 2011-22, gjelder fortsatt innenfor planområdet. Ved motstrid gjelder bestemmelsene i kommunedelplan Bybåndet sør foran kommuneplanenes ordinære bestemmelser.

2.2 Konsekvensutredning i senere planarbeid

Kommunedelplan Bybåndet sør gir ikke generelt fritak fra konsekvensutredningsplikten ved nye arealdisponeringer på kommuneplannivå, men gir fritak fra utredningsplikt for prinsipielle avklaringer gitt i denne kommunedelplanen. Utredningsbehovet skal tilpasses plannivået og avklares på ordinært vis gjennom fastsettelse av planprogram. For nye veglinjer anses konsekvensutredningsplikten som oppfylt innenfor hensynssonen.

Denne bestemmelsen gjelder ikke eventuell utredning i forhold til automatisk freda kulturminner jfr. Kml §9, da det ikke er gjennomført §9-undersøkelser i henhold til Lov om kulturminner innenfor planområdet.

2.3 Parkering

Bestemmelser for parkering av bil og sykkel i Regionalplan for Jæren skal følges.

2.4 Plankrav

Senterområde Øksnavadporten

Arealbruk og rammer for utbygging i senterområde på Øksnavadporten (KS1) skal avklares gjennom reguleringsplan. Reguleringen skal omfatte hele det viste senterområdet. Som grunnlag for planen skal det utarbeides en handelsanalyse. Handelsanalysen må begrunne senterets handelsomland, virkninger av handelsetablering for nærliggende sentre og påvise at ny handelsetablering ikke utkonkurrerer kundegrunnlaget for nærliggende sentra.

Senterområde Kvernaland

Ved etablering av handelsareal ut over godkjente bygg pluss nytt areal i tråd med plan 0279 *Reguleringsplan for nærings- og bustadområde Kvernaland sentrum* og plan 0273 *Reguleringsplan for ein del av sentrumsområdet på Kvernaland*, må det utarbeides handelsanalyse. Handelsanalysen må begrunne senterets handelsomland, virkninger av handelsetablering for nærliggende sentre og påvise at ny handelsetablering ikke utkonkurrerer kundegrunnlaget for nærliggende sentra. Behov for samlet områderegulering for senterområdet skal vurderes av kommunen.

2.5 Rekkefølgekrav

Fv505 Foss-Eikeland til Kverneland

Ny hovedsykkelrute på strekningen Foss-Eikeland bru til Fjermestadvegen skal opparbeides samtidig med ny fv 505 på samme strekning.

Tverrforbindelse Foss-Eikeland/Bråstein

Ny tverrforbindelse kan ikke tas i bruk før det er gjennomført tilstrekkelige kollektivprioriteringstiltak.

Kollektivtraséer

I planens kollektivtrasé mellom Ganddal stasjon via Øksnevadporten og nye utbyggingsområder ved Kverneland/Frøyland i sør, skal det legges til rette for etablering av egne felt for kollektivtrafikk og parallell G/S-veg ved område- og/eller detaljreguleringer.

Kollektivtrafikkfelt og G/S-veg gjennom områder for ny utbygging skal være etablert senest ved ferdigstilling av 25 % av utbyggingsområdene innenfor hver hovedlenke i kollektivaksen. Område TN1 skal ikke inngå i arealregnskapet i denne sammenhengen.

Hovedlenkene defineres som 1) Ganddal stasjon – Foss-Eikeland bru, 2) Foss-Eikeland bru – t.o.m. Øksnevadporten, 3) Fra Øksnevadporten t.o.m. nye utbyggingsområder ved Kverneland/Frøyland. I tillegg til delfelt som grenser til kollektivtraseen, hører felt KN6, TN3 og TN1 inngår i lenke2, mens felt TB2, TB3 og TB4 inngår i lenke 3.

Kollektivtrafikken skal sikres best mulig kundegrunnlag gjennom de enkelte reguleringsplanenes utforming, her i blant boligtetthet, parkeringsnormer, bruk av felles parkeringsanlegg og kollektivprioriterende lokalisering av disse.

2.6 Kulturminner

Kulturminnevern-alle typer kulturminner: Bestemmelsene i §2 i Interkommunal kommunedelplan for Bybåndet Sør gjelder ikke foran bestemmelser knyttet til kulturminner i kommuneplaner og kommunedelplaner i Time, Klepp og Sandnes kommuner ved motstrid.

Automatisk freda kulturminner: Automatisk freda kulturminner som ligger innenfor områder vist som fremtidige utbyggingsområder (for eksempel boligområder, næringsområder og lignende) skal, i forbindelse med detaljplanlegging av området, søkes bevart gjennom hensynssoneregulering i kombinasjon med grøntområde i fremtidig reguleringsplan. Endelig hensynssone samt behovet for å gjennomføre kulturhistoriske registreringer, jf. Kulturminnelovens §§ 6 og 9, vil bli vurdert på reguleringsplannivå.

Når det gjelder fremtidige traséer for samferdsel og teknisk infrastruktur, gang- og sykkelsti og lokal turvei skal disse søkes lagt utenom automatisk fredete kulturminner.

Nyere tids kulturminnevern: Kulturminner skal i videst mulig utstrekning bevares. Dette gjelder både kjente kulturminner merket med hensynssone og kulturminner som ikke er registrert ved planens godkjenning.

3 Bestemmelser for bebyggelse og anlegg

3.1 Sentrumsformål

Senterområde Øksnevadporten

I senterområdet (KS1) tillates blandede arealbruksformål, herunder bolig, sentrumsformål, forretning, offentlig og privat tjenesteyting og næringsbebyggelse med arbeidsplassintensive virksomheter (sone 1). Områdene skal gis høy utnyttelse i tråd med retningslinjene i regionalplan Jæren. Parkeringsnorm fastsettes gjennom reguleringsplan. Parkeringsnorm skal omfatte maksimumskrav for bil og minimumskrav for sykkel. Ved etablering av park-and-ride tilrettelegges parkeringsplasser eksklusivt for brukere av jernbanen.

Senterområdet skal utvikles med gode knutepunkt og traseer for kollektivtrafikken, gode og attraktive gangakser fra kollektivknutepunkt/sentrum i retning tilstøtende boligområder og lokalsenter Kvernaland, handelsetablering og servicetilbud som støtter opp om kollektivknutepunkt og gangakser, samt offentlige møteplasser, torg etc.

3.2 Boligområder

Det skal i alle boligområdene prioriteres varierte boligtyper og –størrelser.

Bomiljøet skal utformes slik at det sikres gode og usjenerte leke- og uteoppholdsarealer av god standard/utførelse og med tilstrekkelig soleksponering.

Bygninger og anlegg skal ha en god estetisk utforming i samsvar med bygningenes funksjon og med respekt for de naturgitte og bygde omgivelser.

Boligtetthet i nye boligområder skal være i samsvar med Regionalplan for Jæren's retningslinjer for boligtetthet.

3.3 Bebyggelse for offentlig/privat tjenesteyting

I område KO1 kan det etableres skole, barnehage, idrettsanlegg og andre nærmiljøfunksjoner.

KO2 og TO1 kan benyttes til skole, barnehage og annen offentlig tjenesteyting.

3.4 Rekkefølgekrav til sosial infrastruktur

Ved disponering av nye boligområder til utbygging må det være dokumentert at tilstrekkelig skole og barnehagekapasitet er sikret løst. Det skal også foreligge vurdering av behov for annen sosial infrastruktur.

3.4 Næringsområder

Følgende bestemmelser legges til grunn for revisjon av kommuneplanene. Allerede regulerte og bebygde næringsarealer skal kunne utvikles i samsvar med gjeldende juridisk bindende reguleringsplan. Ved nyregulering (for eksempel ved transformasjon) skal reguleringsplanen følge opp kategoriseringen i kommunedelplanen.

Kategori 1: Tilrettelegges for næringsbebyggelse med høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet og høy arealutnyttelse.

Tetthet min. %BRA=160-200 og maks. %BRA 200-250.

Parkering: maks. 0,75-1 bilparkeringsplass pr. 100m²BRA.

Min 2 sykkelpark. Pr 100 m²BRA

Kategori 2: Tilrettelegges for næringsbebyggelse med middels arbeidsplass og besøksintensitet og middels arealutnyttelse.

Tetthet min. %BRA=60-70 OG MAKS. %BRA=130-140.

Områdene skal planlegges for høy andel kollektiv- og sykkelreisende og begrenset parkeringsdekning for bil.

Kategori 3: Tilrettelegges for næringsbebyggelse med lav arbeidsplass- og besøksintensitet og lav arealutnyttelse.

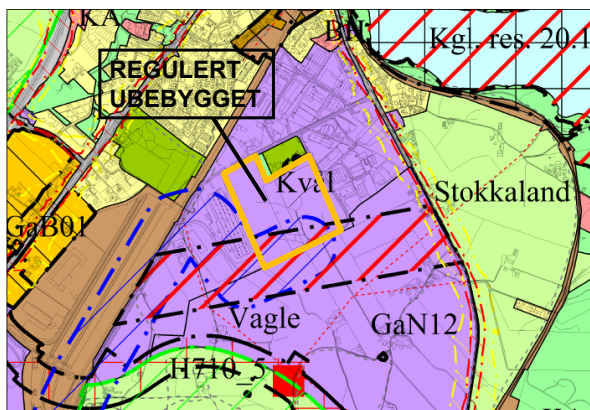
Tetthet min. %BRA=40-50 og maks. %BRA=90-100.

Areal til parkeringsformål skal begrenses.

INTERKOMMUNAL KOMMUNEDELPLAN FOR BYBÅNDET SØR, JURIDISK PLANDEL
KARTVEDLEGG TIL BESTEMMELSENE § 3.3 NÆRINGSOMRÅDER

**Sandnes
kommune**

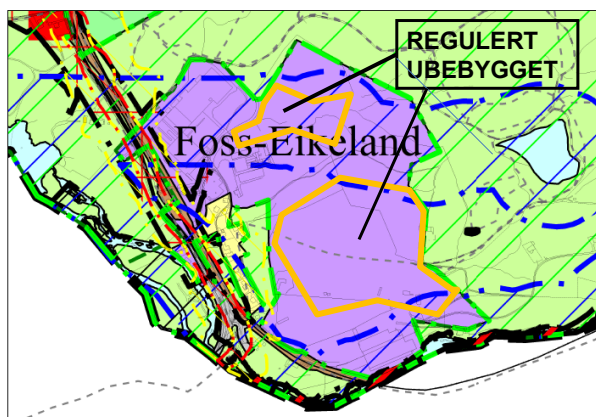
Næringsområde
Vagle/Kvål



INTERKOMMUNAL KOMMUNEDELPLAN FOR BYBÅNDET SØR, JURIDISK PLANDEL
KARTVEDLEGG TIL BESTEMMELSENE § 3.3 NÆRINGSOMRÅDER

**Sandnes
kommune**

Næringsområde
Foss-Eikeland

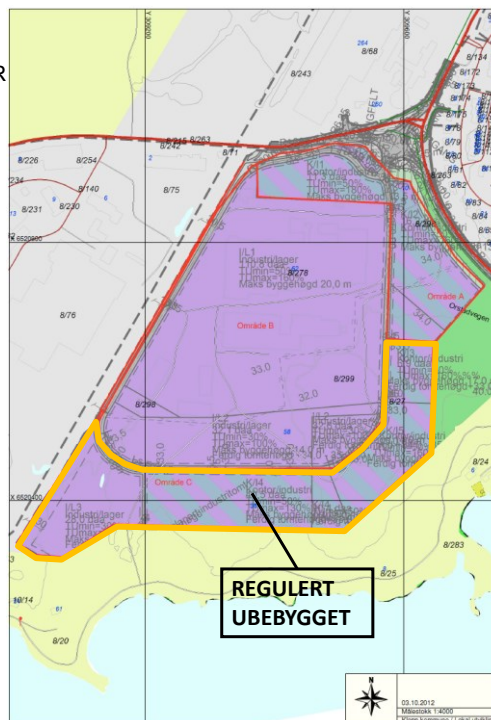


INTERKOMMUNAL KOMMUNEDELPLAN FOR
BYBÅNDET SØR, JURIDISK PLANDEL

KARTVEDLEGG TIL BESTEMMELSENE
§ 3.3 NÆRINGSOMRÅDER

Klepp kommune

Næringsområde
Øksnevad



3.5 Handel

Retningslinjer og bestemmelser for handel i RPJ skal gjelde.

3.7 Håndtering av overflatevann

Overvann skal håndteres ved kilde med lokal infiltrasjon og fordrøyning. Ny utbygging skal ikke medføre økt avrenning og utslipp til vassdrag i form av forurensede stoffer, herunder også partikler og næringssalter som kan medføre negativ påvirkning av vannkvaliteten og biologien i hele eller deler av vassdraget. Naturlige og kunstige overvannssystemer skal separeres. All utbygging skal ivareta sikker flomveg.

3.8 Universell utforming

Nye utbyggingsområder i kommuneplan, kommunedelplan eller reguleringsplan skal ha bestemmelser om tilrettelegging for universell utforming. For øvrig gjelder krav fastsatt i kommuneplan.

3.9 Forlengelse av jordlovens virkning

Ved omdisponering av framtidige utbyggingsområder i tråd med planen på kommuneplannivå, skal bestemmelser om forlengelse av jordlovens virkning §§ 9 og 12 fram til reguleringsvedtak vurderes.

4 Bestemmelser for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

4.1 Tverrforbindelsen

Planen viser formålslinje for ny tverrforbindelse fra Skjæveland mot E39 (til kommunegrense Time/Sandnes). Østre del av tverrforbindelsen vises i KDP E39 Hove-Ålgård. Gang og sykkelveier og andre tiltak skal ikke legges nærmere Figgjoelva enn det traséen på kartet viser.

Før tverrforbindelsen tas i bruk skal eksisterende vei, parkeringsplasser/snuplasser og fyllinger fjernes. Terrenget tilbakeføres så langt som praktisk mulig. Det kan anlegges turvei (maks 2m bredde) på trasé for dagens anleggsvei fram til starten av Ålgårdbanen ved jernbanebru.

Ved anleggsarbeid (fjerning av vei, terrengforming) skal det tas særlige hensyn for å unngå avrenning til vassdraget. Vegetasjonen langs vassdraget skal restaureres med tilplanting av stedegne treslag eller ved naturlig reetablering av vegetasjon. Kantvegetasjon kan skjøttes i samsvar med vannressursloven § 11 første ledd.

4.2 Omkjøringsvei 505

Omkjøringsvei 505 er i plankartet vist med hensynssone. Endelig veilinje lokaliseres innenfor hensynssonen. Det skal ikke gjennomføres bygg eller anlegg som kan vanskeliggjøre eller fordyre planlegging og utbygging av veien innenfor 65 meter fra senterlinjen.

4.3 Veitrasé Lye/Kverneland

Veitrasé mellom Lye og Kverneland er vist med hensynssone. Endelig trasé fastsettes i den videre planlegging.

4.4 Sykkelveier

Under kommuneplanlegging og områderegulering av nye utbyggingsområder legges til rette for gode og trafikksikre sykkelveiforbindelser til regionalt hovedsykkelveinett.

4.5 Energiløsninger

Det stilles krav om energieffektive bygg. Energibesparende og fleksible løsninger, fortrinnsvis kollektive, og løsninger som minsker utslipp til luft og vann, vektlegges. Samlet energibehov for det enkelte byggeområdet skal kartlegges, og alternativer for energiforsyning skal utredes, herunder også løsninger med fornybar energi.

5 Hensynssoner

5.1 Hensynssone KDP Frøyland/Kvernaland

Innenfor hensynssone H900_1 i Time kommune gjelder fortsatt kommunedelplan Frøyland/Kvernaland 2008-20 i sin helhet. Nytt krav om handelsanalyse for større handelsetableringer i § 2.1.1 i kommunedelplan Bybåndet sør gjelder i tillegg til og foran bestemmelser for senterområde i kommunedelplan Frøyland/Kvernaland 2008-20.

5.2 Hensynssone overordnet samferdselsanlegg

Vegforbindelsene skal reguleres til hovedveg med tilhørende side- og tilførselsveger, vegkryss, rundkjøringer og gang-/sykkelveger. Endelig veglinje lokaliseres innenfor vist hensynssone. Det skal ikke gjennomføres tiltak som kan vanskeliggjøre eller fordyre planlegging og utbygging av vegen innenfor 65 m fra senterlinje.

5.3 Hensynssone høyspenningsanlegg

Innenfor området kan det ikke oppføres bygning eller andre anlegg for opphold.

5.4 Hensynssone § 11-8d) – automatisk fredete kulturminner:

Ingen må - uten at det er lovlig etter kulturminnelovens § 8 – sette i gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredet kulturminne eller fremkalle fare for at dette kan skje.

Retningslinjer i tilknytting til interkommunal kommunedelplan for Bybåndet Sør

1 Utbyggingsrekkefølge av langsiktige utbyggingsområder

Område	Generelt	Utbyggingsrekkefølge	Kollektivbetjening	Veginfrastruktur
Vagle/Kvål	Det gjelder særskilte bestemmelser i kommuneplan Sandnes for dette området.		SN2 i Sandnes kan ikke bygges ut før busstilbud på hovedakse har 4 avganger pr time. Maksimalt 25 % av SN2 kan bygges ut før kollektivfelter i hovedtrase på strekningen fra Ganddal stasjon til kryss Kvernelandsvegen - ny fv505 fra Skjæveland er gjennomført eller sikret gjennomført.	
Stokkeland	Før endelig avgrensning av området kan foretas må det gjennomføres RoS og støyvurderinger som avklarer forholdet til Stokkeland kraftstasjon.	Utbygging av SB1 skal prioriteres før SB2.	SB2 i Sandnes kan ikke bygges ut før busstilbud på hovedakse har 4 avganger pr time. Maksimalt 25 % av SB2 kan bygges ut før kollektivfelter i hovedtrase på strekningen fra Ganddal stasjon til kryss Kvernelandsvegen - ny fv505 fra Skjæveland er gjennomført eller sikret	

			gjennomført.	
Orstad øst		Utbygging i KB1 og KB2 skal prioriteres før KN6 og TN3.	Boligområdene KB1 og KB2 i Klepp kan ikke bygges ut før busstilbud på hovedakse har 4 avganger pr time. Maksimalt 25 % av KB1 og KB2 kan bygges ut før kollektivfelter på strekningen Foss-Eikeland bru til Øksnevadporten er gjennomført eller sikret gjennomført. Gjennomgående bydelsrute for sykkel til Øksnevadporten stasjon skal opparbeides samtidig med utbygging.	
Orstad vest		Utbygging i KB3 skal prioriteres før KB4.	KB4 kan ikke bygges ut før busstilbud på hovedakse har 4 avganger pr time. Maksimalt 25 % av KB4 kan bygges ut før kollektiv-felter på strekningen Foss-Eikeland bru til Øksnevadporten er gjennomført eller sikret gjennomført.	

Nordre Kalberg				TN1, KN6 og TN3 kan ikke bygges ut før ny tverrforbindelse mellom Foss-Eikeland og Bråstein og ny omkjøringsvei mellom Kverneland og Foss-Eikeland er utbygd.
----------------	--	--	--	---

2 Jordskifte

I forbindelse med gjennomføring av regulert utbygging av ny veg og i framtidige utbyggingsområder, bør jordskifte vurderes gjennomført for eiendommene som berøres av tiltakene.

3 Uttak av byggeråstoffer

Ved omdisponering til byggeområder som berører områder vist i FDP Byggeråstoff som aktuelle uttaksområder skal mulighetene for og omfanget av masseuttak utredes.

4 Retningslinjer for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Hovedkollektivtrase planlegges med gjennomgående separate kollektivfelter. I punkt der buss kommer i konflikt med andre transporttyper gis bussen prioritet over hele sin trase gjennom signalregulering eller planskilte kryss. Stoppesteder planlegges med høy kvalitet og universell utforming.

Sykkelvegnettet planlegges ut fra to standarder, hovedruter og lokalruter. Hovedrutenettet skal ivareta transportsyklistenes behov for framkommelighet og sikkerhet. Separering av tilbudet fra gående og motoriserte kjøretøy på hovedrutene skal være hovedregelen. Lokalrutenettet skal ivareta lokale transportbehov internt i området, samt gode forbindelser til hovedrutene. Trygge skoleveier og forbindelser til lokaler og regionale turveger skal prioriteres. Hovedruter og lokalruter må gjennom planlegging og bygging sikres en helhetlig standard og utformes i samsvar med anbefalinger i sykkelhåndboka (håndbok 233).

5 Retningslinjer for grønnstruktur

Overordnet grønnstruktur vist i prinsipplan detaljeres og gis rettsvirkning i kommuneplan eller kommunedelplan. I den videre planleggingen må også intern grønnstruktur og nære friområder detaljeres for de ulike utbyggingsområdene.

Grad av tilrettelegging og sikring av flerbruk i overordnet grønnstruktur skal avklares i den videre planleggingen. Avtaler mellom grunneiere og det offentlige er et aktuelt virkemiddel.

12 Vedlegg og kilder

12.1 Vedlegg

Alle vedlegg er tilgjengelige for nedlastning på prosjektets nettside www.bybandetsor.no.

1. Sammenstilt plankart KDP Bybåndet sør datert 08.08.11
2. Konsekvensutredning for kommunedelplan Bybåndet sør datert 08.08.11
3. Resyme av merknader til oppstart, høring av planprogram og fram mot førstegangsbehandling datert 04.07.11
4. Vedtatt planprogram datert 22.03.11
5. Konsekvensutredning for fv505 Foss-Eikeland – Kvernaland og Tverrforbindelse Jæren – E39 datert Statens vegvesen 25.03.10
6. Notat – Bybåndet sør sin regionale rolle datert 11.04.11
7. Notat – Sammendrag befolkningsframskrivninger og arealbehov Bybåndet sør, samt underlagsrapporter alle datert 20.09.11
8. Notat – Bybåndet sør som regionalt næringsområde datert 26.07.11
9. Notat – Alternativsvurdering fro senterstruktur i Bybåndet sør datert 10.02.11
10. Notat – Vurdering av kollektivbetjeningskonsepter i Bybåndet sør datert 11.04.11
11. Notat – Alternativsvurdering – kollektivtrase Kvernaland datert 29.03.11
12. Konsekvensutredning for ny Fv505 Foss-Eikeland – Kvernaland datert Dimensjon Rådgivning 08.08.11
13. Konsekvensutredning Tverrforbindelsen Foss-Eikeland – E39 datert Dimensjon Rådgivning 08.08.11
14. Fagrapport grønnstruktur datert 18.04.11
15. Rapport - Overordna rekkefølge for utbygging sett i forhold til skole og barnehager datert Helge Herigstad 31.01.11
16. Bybåndet sør – Potensial for automatisk fredete kulturminner datert Ambio 01.02.11
17. Registrering av kulturminneverdier i Time kommune datert Rogaland Fylkeskommune 03.05.2000
18. Notat – Naturverdier i Bybåndet sør datert Ecofact 08.08.11
19. Fagnotat – Landbrukstema i kommunedelplan Bybåndet sør datert 22.03.11
20. Notat – Grunnlagsvurdering masseuttaksområder datert 13.05.11
21. Fagrapport: Naturtypebeskrivelser 2012
22. Fagrapport: Viltregistreringer 2012
23. Fagrapport: Konsekvenser for biologisk mangfold, Ecofact 2013
24. Notat- Beregning av arealbehov og arealregnskap, datert 26.09.13
25. Protokoll etter mekling 28.10.13

12.2 Kildehenvisninger

- Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren (FDP Jæren), Rogaland Fylkeskommune, vedtatt 10.10.00
- Regionalplan Jæren. Revisjon av FDP Jæren. <http://www.fdpj.rogfk.no/>
- Kommuneplan Sandnes www.sandnes.kommune.no
- Kommuneplan Klepp www.klepp.kommune.no
- Kommuneplan Time www.time.kommune.no
- Forskrift om konsekvensutredninger av 01.07.2009
- Konseptvalgutredning for transportsystemet på Jæren med hovedvekt på byområdet (2009)
- Kommunedelplan Frøyland Kvernaland www.time.kommune.no
- Fylkesdelplan for byggeråstoffer på Jæren, Rogaland Fylkeskommune, vedtatt 12.12.2006
- Fylkesdelplan for friluftsliv, idrett, naturvern og kulturvern, Rogaland Fylkeskommune, vedtatt 08.06.2004
- Framtidens byer www.framtidensbyer.no
- Askeladden kulturminnebase, Riksantikvaren www.riksantikvaren.no
- NGU kartlegginger www.ngu.no

12.3 Regionalplanens retningslinjer for regionale næringsområder

Planforslaget refererer til ny regionale retningslinjer for regionale næringsområder. Under gjengis retningslinjene etter vedtak i Fylkestingen 22.10.2013.

RETNINGSLINJER – REGIONALE NÆRINGSOMRÅDER

5.1 Generelt

5.1.1 Kommunene skal i kommuneplanleggingen innføre bestemmelser for utnyttelse og parkeringsdekning for de regionale næringsområdene (jf kart) med utgangspunkt i regionalplanens retningslinjer. Avgrensing av de regionale næringsområdene skal gjøres gjennom kommuneplanleggingen og løpende vurderes ved kommuneplanrulleringene.

5.1.2 Kommunene og regionale myndigheter skal aktivt planlegge for at regionens behov for ulike kategorier næringsområder blir dekket. Næringsområder som ikke er definert som regionale, bør planlegges etter prinsippene for regionale næringsområder.

5.1.3 Det skal vises tilbakeholdenhet med omdisponering sjønære næringsareal til annet formål. Ved forslag om omdisponering skal kommunene utrede alternativ tilgang til sjønært areal. Utredningen skal ha et regionalt perspektiv og gjøres i samarbeid med regionale myndigheter.

5.1.4 Tilrettelegging for handel styres etter retningslinjene i kapittel 4.

5.2 Regionale næringsområder med høy urbaniseringsgrad; Kategori I

5.2.1 Områdene skal tilrettelegges for næringsbebyggelse med høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet med høy arealutnyttelse.

5.2.2 Følgende områder inngår i kategorien: Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Bryne sentrum, Hillevåg-Mariero, Jåttåvågen, Stavanger Forum, deler av Forus-Lura (jf. prinsipp i infoboks/kart under), Sola sentrum og Jørpeland sentrum.

5.2.3 Kommunedel- og reguleringsplaner innenfor områder nevnt i pkt. 5.2.2 skal i byggeområdene legge til rette for minimum %-BRA=160-200 og maksimal %-BRA=200-250. For sentrumsområder og kollektivknutepunkt kan utnyttelsesgraden utredes og fastsettes i egen plan.

5.2.4 Områdene skal planlegges for høy andel kollektiv- og sykkelreisende. Parkeringsdekning pr 100 m² BRA for næringsbygg skal være:

- maksimalt 0,75 - 1 bilparkeringsplasser.
- minimum 2 sykkelparkeringsplasser.

5.3 Regionale næringsområder med allsidig virksomhet; Kategori II.

5.3.1 Områdene skal tilrettelegges for næringsbebyggelse med middels arbeidsplass- og besøksintensitet og middels arealutnyttelse.

5.3.2 Følgende områder inngår i kategorien: Deler av Forus-Lura (jf. prinsipp i infoboks/kart under), deler av Bybåndet sør, deler av Sandnes øst (Vatne), deler av Mekjarvik, Buøy, Dusavik, Risavika, Håland og Utsola/Stavanger lufthavn Sola.

5.3.3 Kommunedel- og reguleringsplaner innenfor områdene nevnt i pkt. 5.3.2 skal i byggeområdene legge til rette for minimum %-BRA=60-70 og maksimal %-BRA=130-140. Sjønære areal som disponeres til eksempelvis godshåndtering, kan unntas fra normen for minimum %-BRA.

7.3.4 Områdene skal planlegges for høy andel kollektiv- og sykkelreisende og begrenset parkeringsdekning for bil.

5.4 Regionale næringsområder for arealkrevende virksomheter, Kategori III

5.4.1 Områdene skal tilrettelegges for næringsbebyggelse med lav arbeidsplass- og besøksintensitet og lav arealutnyttelse.

5.4.2 Følgende områder inngår i kategorien: Mekjarvik, Skurve, deler av Forus/Lura (se kart), deler av Sandnes øst, deler av Bybåndet sør, Kviemarka, Nordmarka, Hanasand, Sirevåg og Vestre Åmøy.

5.4.3 Kommunedel- og reguleringsplaner innenfor områdene nevnt i pkt. 5.4.2 skal i byggeområdene legge til rette for minimum %-BRA=40-50 og maksimal %-BRA=90-100. Sjønære areal som disponeres til eksempelvis godshåndtering, kan unntas fra normen for minimum %-BRA.

5.4.4 Areal til parkeringsformål skal begrenses.

5.5 Regionale logistikknutepunkt

5.5.1 Følgende områder inngår i kategorien: Risavika havneområde, Ganddal godsterminal og Stavanger lufthavn Sola.

5.5.2 Områdene skal tilrettelegges med tilstrekkelig areal til å ivareta en utvikling av områdenes funksjon som logistikknutepunkt. Tilgrensende areal skal gis en arealdisponering som muliggjør videreutvikling av logistikkfunksjonene og bør ikke legge uønskede begrensninger på logistikkfunksjonen.

5.5.3 Publikumsrettede funksjoner i områdene skal tilrettelegges for høy kollektivandel og parkeringsdekning tilpasset høye kollektivandeler.

For utfyllende, se <http://www.rogfk.no/Planer-og-prosjekter/Regionalplaner/Regionalplan-for-Jaeren>