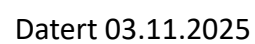


Innhold



Bakgrunn	3
Om Interkommunal kommunedelplan for Bybandet sør	4
Endringar i overordna planar	6
Endringar gjort i respektive kommuneplanar	7
Sandnes	7
Klepp.....	8
Time.....	9
Samla rekneskap Sandnes, Klepp og Time	10
Oversikt over vesentlege føresegner som ikkje er vidareførte i kommuneplanane.....	11
Alternativsvurderingar	13
Konsekvensutgreiing	14
Risiko- og sårbarheitsanalysar	17
Konklusjon	18

Bakgrunn

Interkommunal kommunedelplan Bybandet sør (heretter: IKDP Bybandet sør) vart vedteken i Klepp kommune 16.12.2013 (KS.sak 62/13), medan Sandnes kommune vedtok planen 17.12.2013 (Bystyret 151/13). Time kommune vedtok IKDP Bybandet sør i møtet den 18.02.2014 (KS.sak 003/14), med unntak av områda det var fremma motsegn til. Etter behandling av motsegna vart planen endeleg godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet den 09.01.2015.

Til vanleg vert kommuneplanar erstatta ved at dei vert reviderte etter reglane i Plan og bygningslova (pbl) §§11- 12 til 11-15. Plan- og bygningslova seier ikkje eintydig korleis ein interkommunal kommunedelplan skal verta oppheva, men §9-6 og §11-17 seier følgande:

§9-6 «Dersom en kommune eller regional planmyndighet ensidig ønsker å endre en plan etter kapitlet her, skal de øvrige deltakende og berørte parter få skriftlig varsel om dette før planarbeidet starter.»

§11-17 «For endring og oppheving av planen gjelder samme bestemmelser som for utarbeiding av ny plan. Kommunestyret kan delegere myndighet til å vedta mindre endringer i planen i samsvar med kommunelovens regler. Før det treffes slikt vedtak, skal saken forelegges berørte myndigheter, jf. for øvrig § 1-9».

Dei respektive kommunane har revidert sine kommuneplanar (minst) ein gong etter at "IKDP Bybandet Sør" vart vedteken. Kommunane har sendt desse planane på høyring til mellom anna nabokommunane og overordna myndigheiter. Også «Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren», som gjaldt då IKDP Bybandet sør vart vedteke, har vorte revidert og er erstatta av «Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke». Någjeldande regionalplan har ein anna utviklingsstrategi enn den som gjaldt då «IKDP Bybandet sør» vart vedtatt. Det vert derfor vurdert at "IKDP Bybandet sør" har hatt sin funksjon, men nå er utdatert.

Som regel går ein revidert plan føre ein eldre plan. Det har vore usikkerheit rundt spørsmåla om kommuneplanane i kvar av dei aktuelle kommunane automatisk ville erstatta den interkommunale kommunedelplanen. Time kommune har derfor sendt ein førespurnad til Kommunal- og distriktsdepartementet der kommunen har bede om ei avklaring av dette spørsmålet. Departementet sin konklusjon er at ein interkommunal kommunedelplanen ikkje automatisk vert oppheva dersom det vert vedteke nye kommuneplanar.

Kommunane Sandnes, Klepp og Time må derfor oppheva den interkommunale kommunedelplan Bybandet sør dersom dei ikkje lenger ønsker at han skal gjelda. Dersom IKDP Bybandet sør avvik frå gjeldande kommuneplanar og ikkje lenger gir uttrykk for kommunane sin ønskeleg arealbruk for området, anbefaler departementet at han vert oppheva.

Kommunal- og distriktsdepartementet har i same brev bekrefta at for oppheving av ein kommuneplan gjeld dei same reglane som for å revidera ein kommuneplan. Dette inneber mellom anna at det også for oppheving av den interkommunale kommunedelplanen må verta utarbeidd eit planprogram etter reglane i pbl § 4-1.

Gjeldande regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke har ein annan utviklingsstrategi enn Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren hadde. I staden for utviklingsretningane Sandnes-øst og Bybandet sør har ein valt ein strategi som har fokus på andre regionalt prioriterte utviklingsområde.

Kommunane Sandnes, Klepp og Time har mellom anna, med bakgrunn i denne endringa, men også endra nasjonale føringar og målsettingar (jordvern, grøn omstilling med meir), i forhold til IKDP Bybandet sør, føretatt vesentlege endringar i dei respektive kommuneplanane.

Endringane i planane nemnde over er så vesentlege at ein vurderer at IKDP Bybandet sør har mista sin funksjon som styringsverktøy og bør opphevast.

Om Interkommunal kommunedelplan for Bybandet sør

IKDP Bybandet sør ga Klepp ei større rolle i høve til dekning av bustadareal i bybandet sør, medan Time fekk større del næring. Gjennom planen blei Vagle næringsområde i Sandnes frigitt.

For å illustrera samanhengen mellom traséval og arealbruk viser IKDP Bybandet sør også ulike alternativ knytt til ulike traséval for Fv. 505 og tverrforbindelse Fv. 44/E39 Det søre alternativet for omkøyringsvegen vart lagt inn i planen.

Tverrforbindelsen vart i IKDP Bybandet sør framleis vist med to alternativ aust for Foss-Eikeland. Val av trasé her vil avhenga av utforming av ny E39 forbi Figgjo/Ålgård.

Senterstrukturen i IKDP Bybandet sør viste eit kommunedelsenter lokalisert ved Øksnevadporten knytt til jernbanestoppa. Øksnevadporten vart i planen tiltenkt ein funksjon som lokalsenter for bustadområda på Orstad aust/nord aust for senteret.

Planen viste også at Øksnevadporten skulle ha ein funksjon som felles kommunedelsenter for dei delane av «Bybandet sør» som ligg i Klepp og Time. Funksjonar som dekker heile Bybandet sør skal i hovudsak verta lokalisert her.

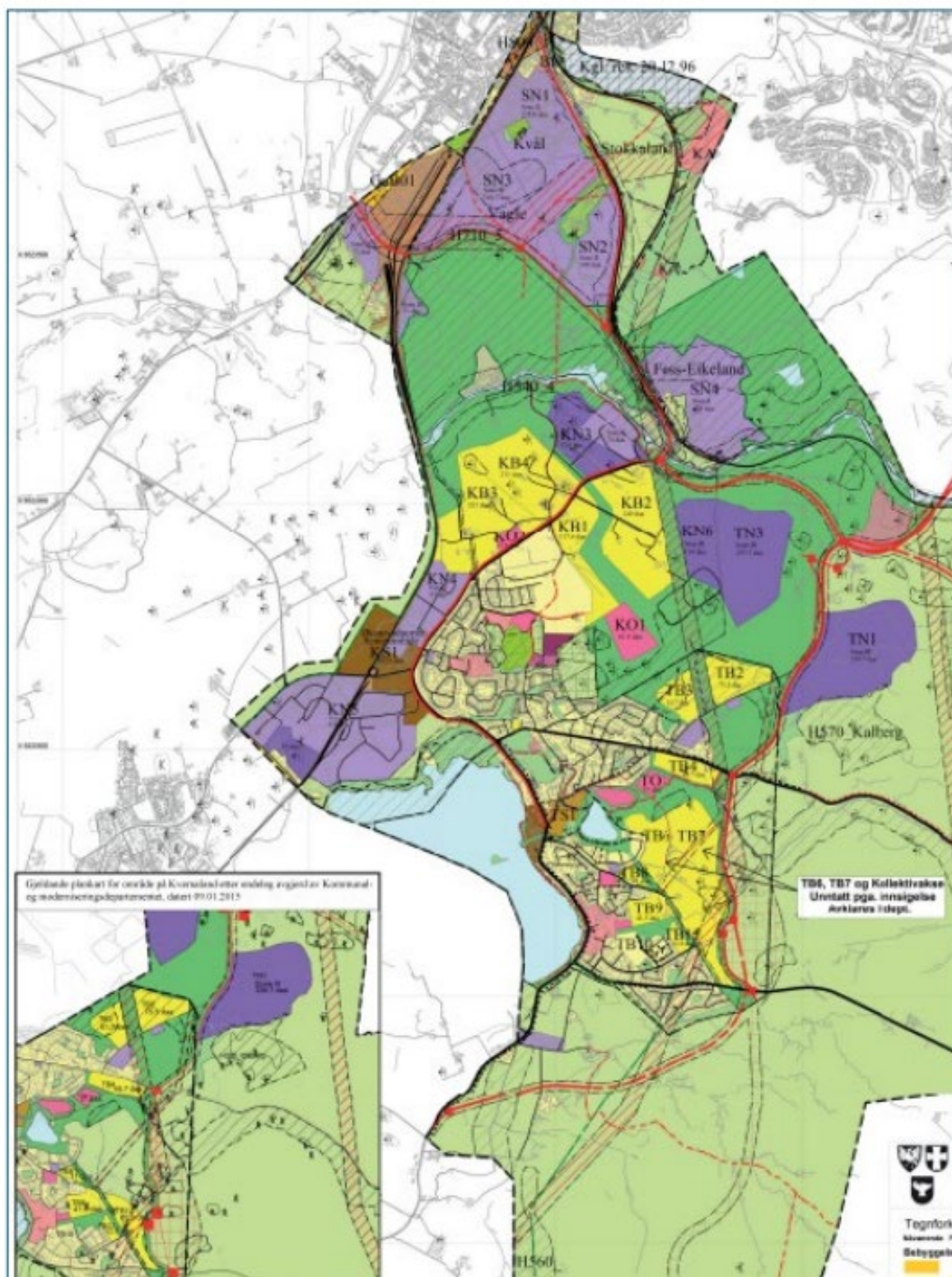
Lokalsenter Kvernaland er gitt ei lokalisering og avgrensing i kommunedelplan Frøyland/Kvernaland og skal verta utvikla vidare i tråd med ramma gitt i planen. Kvernaland vil ha funksjon som lokalsenter for bustadområda nord og sør for senteret, samt dei nye bustadområda mot aust. Med utgangspunkt i senterstrukturen, tyngdepunktet av eksisterande tettstad og dei nye utbyggingsområda som er sett av, er hovudkollektivtraséen lagt i dagens Fv. 505.

Dei sentrale næringsområda på Vagle, Orstad og Kalberg har ein samla størrelse på vel 2100 dekar.

Masseuttak/massedeponi ville kunna verta tilpassa til eller eventuelt verta integrert i næringsområdet.

Overordna grønstruktur i IKDP Bybandet sør skal gis rettsverknad i kommuneplan eller kommunedelplan. I den vidare planlegginga må også intern grønstruktur og nære friområde verta detaljerte for dei ulike utbyggingsområda. Grad av tilrettelegging og sikring av fleirbruk i overordna grønstruktur skal verta avklart i den vidare planlegginga.

Plankart og -omtale, inkludert føresegner og retningslinjer til Interkommunal kommunedelplan Bybandet, etter endeleg avgjerd av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 09.01.2025, finn ein [her](#).



Endringer i overordna planar

I forbindelse med behandlinga av Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren i fylkestinget 10.10.2000 vart det fatta slikt vedtak:

Kj.Orstadorrådet.beholdes.som.en.langsiktig?banebasert.utviklingsakse?men.
utbyggingsområder.vest.for.jernbanen.tas.ut.av.planen; Det.legges.videre.opp.til.en.bussakse.
fra.Sandnes.sentrum-Foss-Eikeland.til.Kverneland; Kommunene.Sandnes?Klepp.og.Time.bør.
videreføre.et.plansamarbeid.med.sikte.på.en.mest.mulig.helhetlig.og.funksjonell.utvikling.av.
området?herunder.sentrumsfunksjoner;

Det er dette vedtaket som er bakgrunnen til at kommunane Sandnes, Time og Klepp sette i gang arbeidet med Interkommunal kommunedelplan for bybandet sør.

I Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke vedtatt i fylkestinget 20.10.2023 er denne prioriteringa endra til:

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

Utbyggingsarealene.omkring.Orstad.og.Kverneland.(Bybåndet.sør).og.Sviland.(Sandnes.øst.–fase.
8).inngår.i.gjeldende.kommuneplaner.og.er.dermed.fortsatt.en.del.av.regionens.langsiktige.
arealkapasitet?jfj.retningslinje.10;7;

Retningslinje.10;7.Arealkapasitet.for.utvikling.

Plansamarbeidet.skal.sikre.at.regionen.har.god.arealkapasitet.til.bolig-og.næringsformål.som.er.
avveid.mot.andre.interester.og.bygger.opp.om.felles.areal-og.transportmål; Arealene.bør.gi.
forutsigbarhet.for.regional.utvikling.utover.kommuneplanperiodene; Kommuneplanene.bør.ha.en.
arealkapasitet.som.gir.rom.for.forventet.utvikling.i.kommuneplanperioden; Det.regionale.
arealbehovet.i.planperioden.(8616).forventes.å.kunne.dekkes.gjennom.fortetting.og.ledige.
utbyggingsområder.i.gjeldende.kommuneplaner.pr.8686; Forventet.utvikling.i arealbehov.og.
arealkapasitet.kartlegges.hvert.fjerde.år.som.del.av.kommunens.arealstrategi;»

Jordvernstrategi for matfylket Rogaland

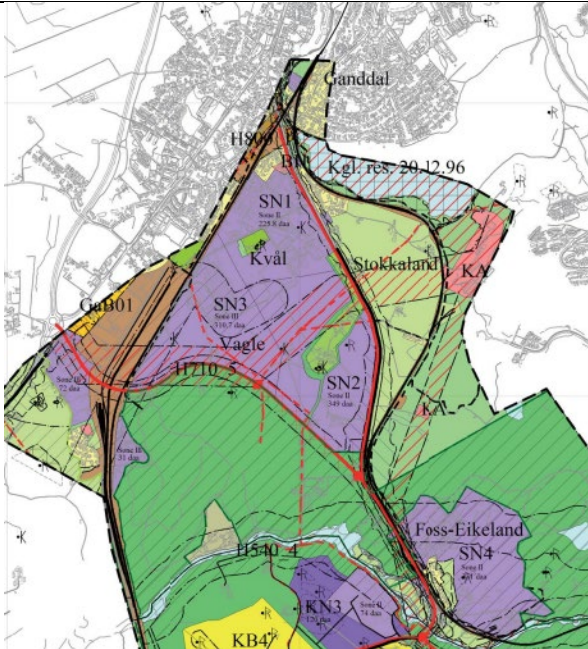
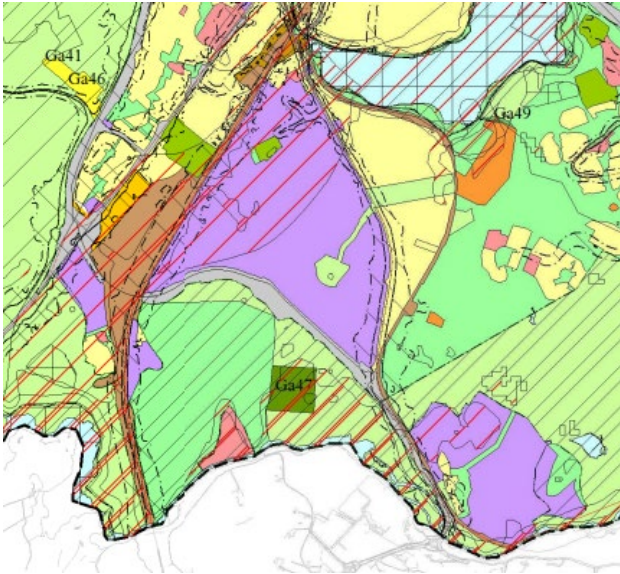
Nye utbyggingsområde vert styrte mot sentrumsnære område der omsyn til jordvern også vert lagt vekt på;

Det er dei seinare åra vorte ei vesentleg skjerping av jordvernet. Innføring av regionale og kommunale jordvernmål har bidrege til dette.

Dei regionale planane har vorte vesentleg endra etter at IKDP Bybandet sør vart vedteke, og gir ikkje lenger grunnlag for den arealdisponeringa som vedteke i den interkommunale planen.

Endringar gjort i respektive kommuneplanar

Sandnes

IKDP Bybåndet sør	Kommuneplan Sandnes 2023-2038
	

Omtale av endringane

- Bustadområde Stokkaland
- Ridesenter på Vagle
- Utviding næringsområdet ved Foss-Eikeland
- Endring regionalt grøndrag til fordel for LNF
- Offentleg formål samfunnstryggjeleikssenter Vagle (SASIRO)

Grunngiving:

Bustadområdet på Stokkaland vart avklart og lagt inn i kommuneplanen i 2019. Arealet var i lengre tid spelt inn som ei naturleg forlenging av byutviklinga mot sør. Arealet vart frigitt då Stokkaland trafo vart vedteken lagt ned.

Ridesenter på Vagle vart lagt inn som idrettsformål i 2023. Relokalisering av Sandnes og Jæren rideklubb har vore jobba med over lengre tid. Rideklubben er i dag lokalisert inne i næringsområdet på Foss Eikeland og flyttinga frigir dermed næringsareal.

Utviding av næringsområdet på Foss Eikeland vart lagt inn i 2019. Omsyn til kulturminne har vore avgjerande for arrondering av området.

Vagleskogen vart i 2015 lagt inn som grønstruktur i tråd med vedteken reguleringsplan for området. Andre delar av grønkorridor har heile tida lege inne med formål LNF i kommuneplanen i Sandnes og er dermed inga endring frå vedtekne kommuneplanar.

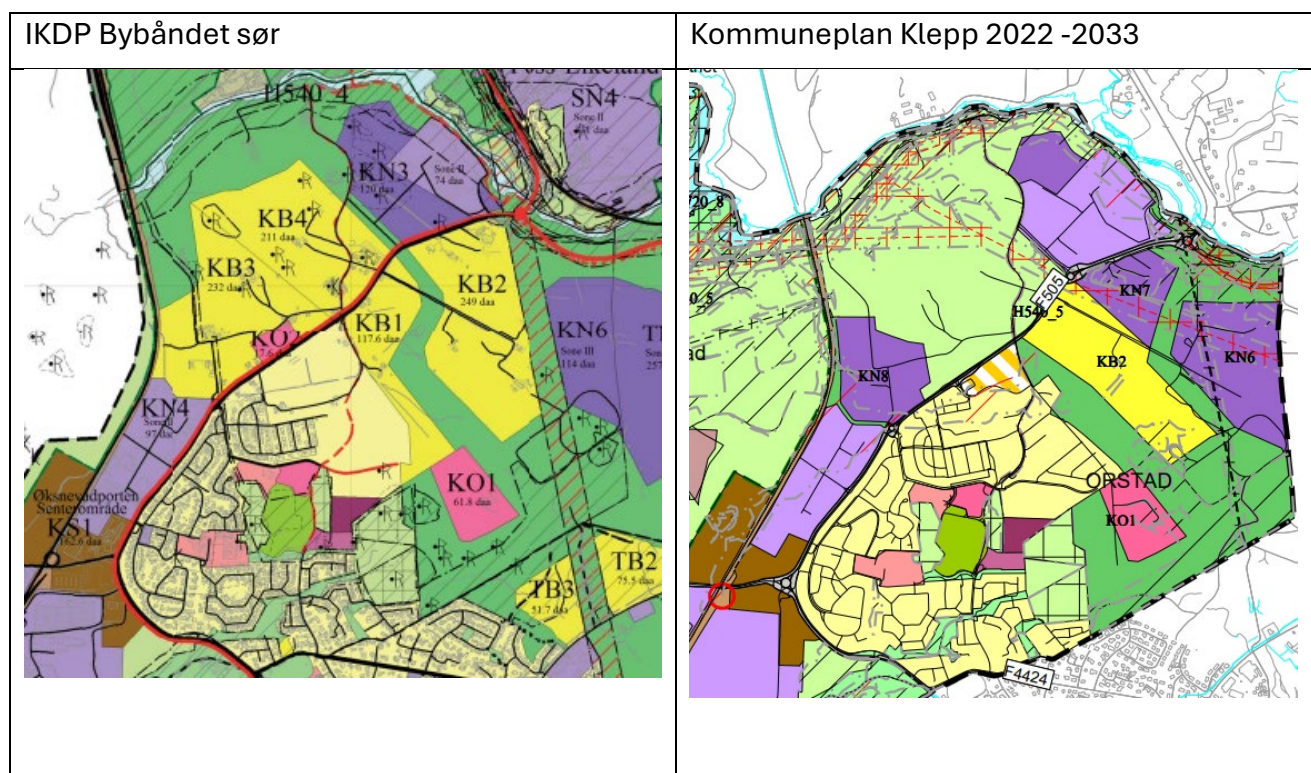
I 2015 vart formål på samfunnssikkerheitssenteret på Vagle endra frå forsvar til offentleg formål. Dette i tråd med bruken av området.

Arealrekneskap

Endringar i forhold til IKDP Bybandet sør (i dekar):

Bustad	Næring	Offentleg tenesteyting	Forsvar	Idrettsformål	Grønstruktur	LNF
+306	+43	+39	-39	+54	-1295	+892

Klepp



Omtale av endringane:

- Vesentleg reduksjon og endra organisering av område med bustadføremål – til fordel for LNF og næring
- Meir areal til næring - mellom anna utviding av KN6
- Endring regionalt grøndrag til fordel for LNF

Grunngiving:

Bustadområda og grøndraga som var lagt inn i IKDP Bybandet sør var dimensjonerte for å gi rom til ein større del av befolkningsauken i regionen. Når Klepp ikkje lenger er ein aktuell

utviklingsretning i dei regionale planane, har ein ved utforming av kommuneplanen dimensjonert bustadområda for den berekna auken i folketal i Klepp kommune.

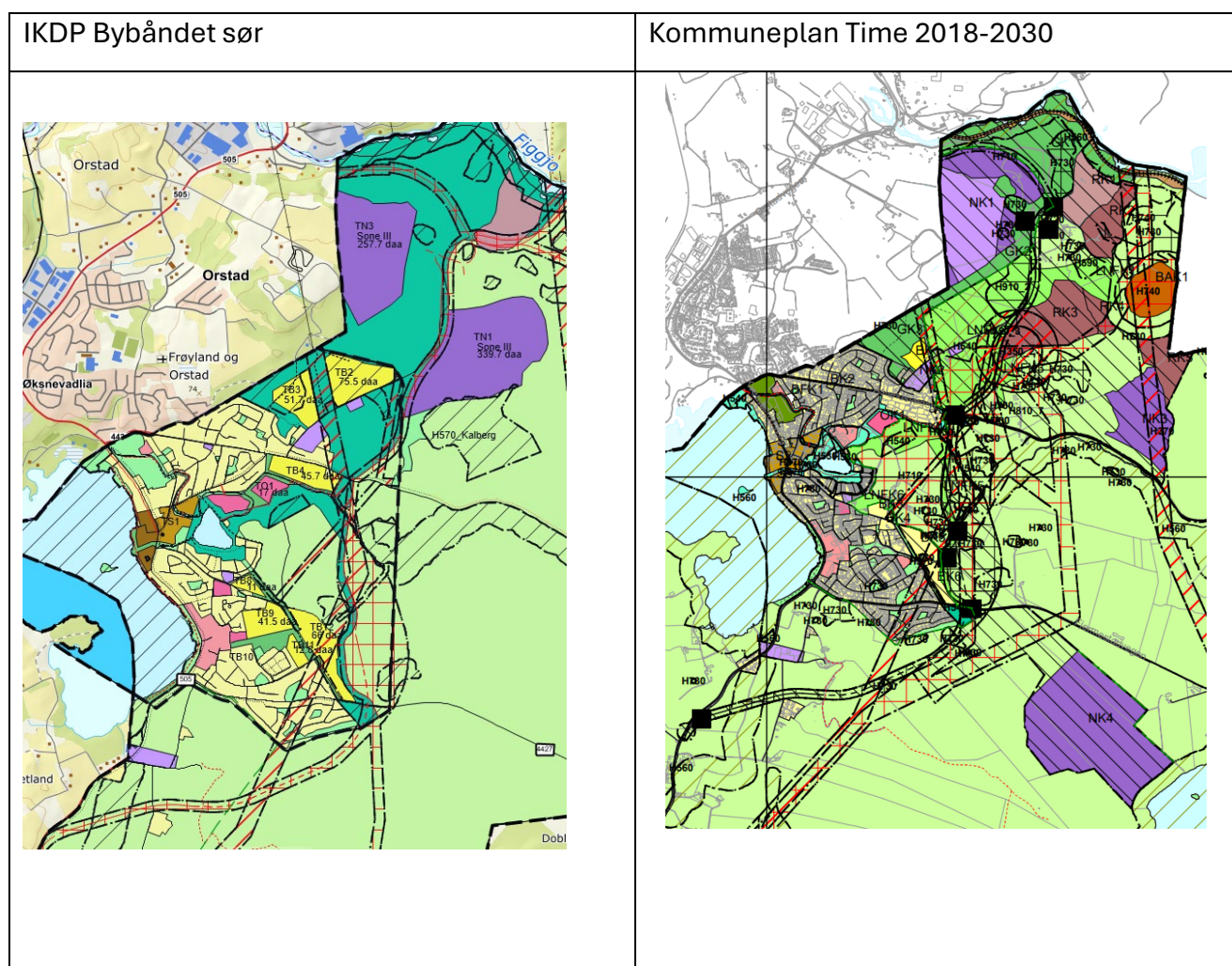
Dette ga rom for ei viss relokalisering og auke i næringsareal, samtidig som det også var mogleg med ei vesentleg styrking av landbruksnæringa ved å tilbakeføra areal til LNF.

Arealrekneskap

Endringar i forhold til IKDP Bybandet sør (i dekar):

Bustad	Næring	Offentleg tenesteyting	Grønstruktur	LNF
-625	+268	-18	-316	+628

Time



Omtale av endringane

- Endring av lokalisering og utviding av næringsområda og med krav om at det skal vera til kraftkrevjande industri/næring inkludert tilhøyrande funksjonar og næring som kan nytta seg av restvarmen.

- Fem område for råstoffutvinning i staden for eitt i IKDP BBS.
- Reduksjon av bustadområde på Kalberg.
- Omsynssoner som synar ulike trasear for Tverrsamband mot E39 Bråstein/Osli er teke ut frå oppkopling omkøyringsvegen på Kalberg, då Utbyggingspakke for Jæren vart stemt ned.
- Reduksjon av det regionale grøndraget til fordel for LNF og næringsformål.

Vidareført:

- Omkøyringsvegen er uendra ført vidare

Grunngiving:

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke og Regionalplan for Grøn industri har nye strategiar for utviklingar i regionen. I tillegg, og ikkje minst, fekk Statnett i 2019 konsesjon for å etablera transformatorstasjonsanlegget Fagrafjell på Kalberg. Dette har gjort at planområdet til IKDP BBS har vorte svært aktuelt og prioritert for kraftkrevjande verksemdar. Næringsområdet TN3 er i KPA 2018-2030 utvida, medan næringsområdet TN1 er teke ut. Dei to bustadområda og det regionale grøndraget på Kalberg har vorte redusert til fordel for formålet LNF. IKDP BBS hadde med følgjande retningslinje: "Ved.omdisponering.til.byggeområder.som.berører.områder.vist.i.FDP. Byggeråstoff.som.aktuelle.uttaksområder.skul.mulighetene.for.og.omfanget.av.masseuttak. utredes;". Desse områda er nå sikra gjennom formål Råstoffutvinning.

Omkøyringsvegen er uendra vidareført frå BBS medan dei alternative traséane til Tverrsambandet FV. 44-E39 på Kalberg er tekne ut i KPA 2018-2030. I KPA 2018-203 var Tverrsambandet ikkje aktuelt lenger. Traséane sør for Figgjo-elva skal nå greiast ut likevel (vedtak Sandnes kommune juni 2025).

Arealrekneskap

Endringar i forhold til IKDP Bybandet sør (i dekar):

Bustad	Næring	Tenesteyting	Anna bygg og anlegg	Råstoffutvinning	Grønstruktur	LNF
-107	+628	0	+98	+409	-415	-650

Samla rekneskap Sandnes, Klepp og Time

I IKDP Bybandet sør låg det inne utbyggingsområde på 1072 dekar med bustadformål, 2123 dekar med næringsformål, 96 dekar med offentleg eller privat tenesteyting, 102 dekar råstoffutvinning. Dette er berre dei områda som i IKDP BBS er nummererte. Størrelsen på det regionale grøndraget i IKDP BBS var omlag 4450 dekar.

Oversikt over dei samla endringane i forhold til IKD Bybandet sør (i dekar):

	Bustad	Næring	Teneste- yting	Forsvar	Anna bygg og anlegg	Idrettsformål	Råstoff- utvinning	Grøn- struktur	LNF
Sandnes	+306	+43	+39	-39	-	+54	-	-1295	+892
Klepp	-625	+268	-18	-	-	-	-	-316	+628
Time	-107	+628	0	-	+98	0	+409	-415	-650
SUM	-426	+939	+21	+39	+98	+54	+409	-2026	+870

Obs; Små avvik i omriss av nokre delområda og avrundingar forklarar eit lite avvik i summen.

Oversikt over vesentlege føresegner som ikkje er vidareførte i kommuneplanane

2.4 Plankrav

Senterområde Øksnevadporten

«Plankravet for senterområdet kor arealbruk og rammer for utbygging i senterområde på Øksnevadporten (KS7) skulle verta avklart gjennom reguleringsplan»..er ikkje vidareført

Senterområde Kvernaland

«Behov for samlet områderegulering for senterområdet er vurdert av kommunen. I meklingsmøte mai 2021 vart det semje om at det ikkje vert krav om områderegulering.

2.5 Rekkefølgekrav

Kollektivtraséar

«I planens kollektivtrasé mellom Ganddal stasjon via Øksnevadporten og nye utbyggingsområde ved Kvernaland-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.

Kollektivtrafikk felt og G-S-veg gjennom områder for ny utbygging skal være etablert senest ved ferdigstilling av 8. av utbyggingsområdene innenfor hver hovedlenke i kollektivaksen. Område TN7 skal ikke inngå i arealregnskapet i denne sammenhengen.

Hovedlenkene defineres som.

7). Ganddal stasjon.–Foss-Eikeland bru?

8). Foss-Eikeland bru.–tjømø Øksnevadporten?

9). Fra Øksnevadporten tjømø nye utbyggingsområder ved Kvernaland-Frøyland

I tillegg til delfelt som grenser til kollektivtraseen inngår felt KN9, TN9 og TN7 i lenke 8 mens felt TB8 og TB9 og TB0 inngår i lenke 9.

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?»

Kommentar:

Eigne felt for kollektiv trase i Time kommune vart tekne ut av IKDP Bybandet sør av Kommunal- og moderniseringsdepartementet ved endeleg behandling av IKDP BBS for Time kommune januar 2015, då også store delar av to nye bustadområda på Frøyland vart tekne ut.

Kollektivtrasé i Klepp kommune, presentert i IKDP Bybandet sør, var oppe som tema i meklingsmøte i forbindelse med kommuneplan 2022-2033. Kollektivtrasé var nemnt i forbindelse med utbyggingsområda til bustad på Orstad. Som eit resultat av meklinga vart kollektiv trasé teken ut. Klepp kommune viser til meklingsprotokoll for fleire detaljar.

Kort tid etter vedtak av IKDP BBS planen kom signala frå Rogaland fylkeskommune om at finansiering av eigne kollektivfelt langs fv 505 ikkje var realistiske. Sjølv om det ikkje var realistisk med eigne kollektivfelt vart ambisjonen om god kollektivdekning vidareført, mellom anna gjennom rekkeføljekrav til bustadutbygginga på Stokkaland. Det vart i kommuneplanen for Sandnes lagt inn føresegnar til området som føresåg høg frekvens på busstilbodet i området.

3.1 Sentrumsformål

Senterområde Øksnavadporten

«I senterområdet (KS7) tillates blandede arealbruksformål? herunder bolig? sentrumsformål? forretning? offentlig og privat tjenesteyting og næringsbebyggelse med arbeidsplassintensive virksomheter. (sone 7). 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.”

Kommentar:

Senterområde Øksnavadporten er ivareteke i kommuneplanen til Klepp kommune.

Senterområdet er særskilt nemnt i føresegnar:

«I sentrumsområda ved Øksnavadporten og Klepp stasjon er det tillate med etablering av handels- og tenestetilbod som er dimensjonert med grunnlag i handelsanalyse. Dimensjonering skal skje gjennom kommunedelplan eller områderegulering.»

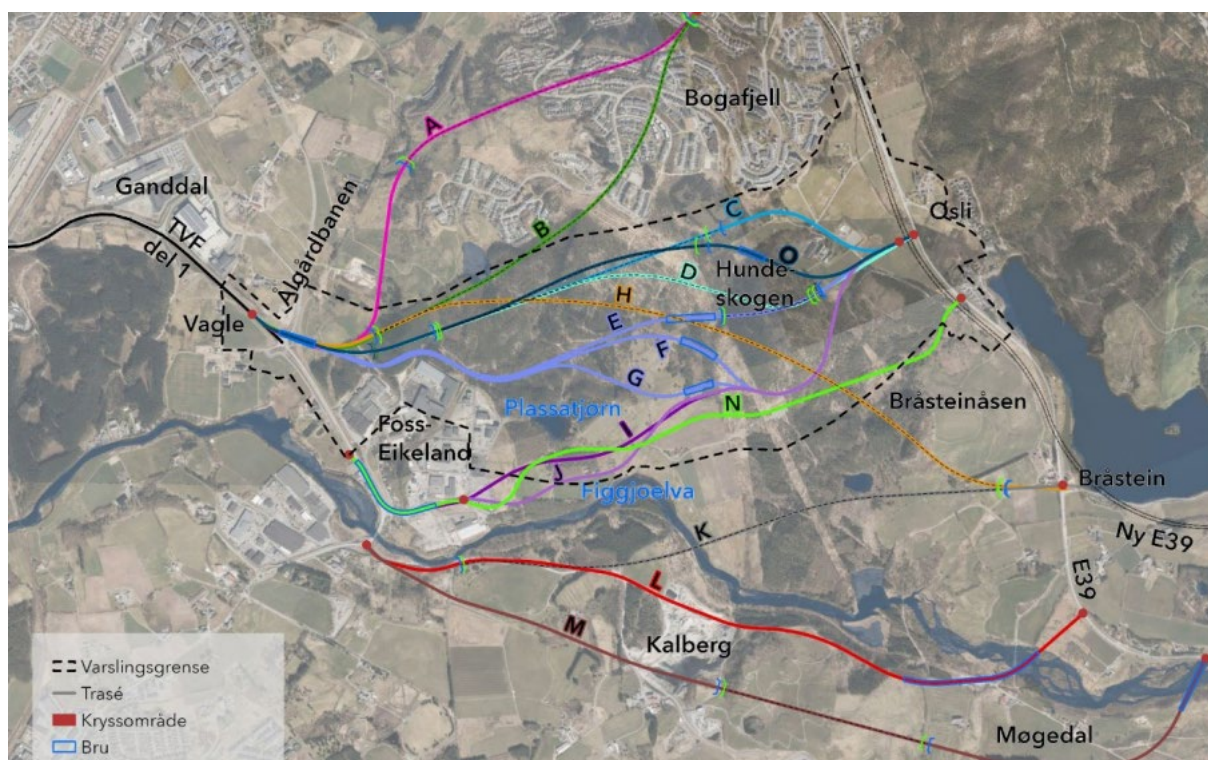
Klepp kommune vurderer at dette svarer ut IKDP Bybandet sør. For ei eventuell vurdering av park-and-ride knytt til jernbanen vert det vist til arbeidet med dobbeltspor på Jærbanen.

4.1 Tverrsambandet

«Planen viser formålslinje for ny tverrforbindelse fra Skjæveland mot E9 (til kommunegrense. Time-Sandnes); Østre del av tverrforbindelsen vises i KDP E9 Hove-Ålgård; Gang og sykkelveier og andre tiltak skal ikke legges nærmere. Figgjoelva enn det traséen på kartet viser»

Kommentar:

Etter prosessar hos Rogaland fylkeskommune har traséar for tverrsambandet sør for Figgjoelva lenge ikkje vore aktuelle og vart derfor ikkje innarbeidd i Time sin kommuneplan. Ein del av traséen fell saman med trasé til omkøringsvegen om Kvernaland. Omkøringsvegen er innarbeidd i kommuneplanane til Klepp og Time. I møtet den 16.06.2025 gjorde kommunestyret i Sandnes (KS.sak 68/25) vedtak om at også dei to alternativa sør for Figgjo-elva (alternativa K og L), inkludert variantar til dei, skal greiast ut. Dette vert det no arbeidd med.



Alternativsvurderingar

Planprogrammet skisserer to alternativ:

Alt 0: IKDP Bybandet sør vert vidareført uendra.

Alt 1: Dei respektive kommuneplanane for Sandnes, Klepp og Time vert vidareførte og IKDP Bybandet sør vert oppheva.

Rogaland fylkeskommune som premissgivar, har etter at IKDP Bybandet sør vart vedteken, utarbeidd ny regionalplan der strategien om å satsa på Sviland og Bybandet sør som regionale bustadområde er forlaten til fordel for fortetting i aksa Stavanger–Sandnes. Også Regionalplan for Grøn industri gir nye føringar for arealbruken i området.

Sandnes, Klepp og Time har følgd opp endringane i fylkeskommunale utviklingsstrategiar i sine respektive kommuneplanar, som har vore til uttale hos statlege og regionale myndigheiter. Nokre

tema har det vorte fremma motsegn til, men gjennom drøfting og mekling har ein oppnådd semje om desse, og har kommuneplanane vorte godkjende.

Alternativ 0 vil derfor vera i strid både med Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, samt dei vedtekne kommuneplanane, og synest dermed å vera uaktuell.

Konsekvensutgreiing

Det er noko uavklart om ein i dette tilfellet treng å utarbeida ei konsekvensutgreiing. Det som talar for at det ikkje trengs ein ny KU er følgjande:

1. Planen er erstatta av kommuneplanar med KU. Sidan dei nye kommuneplanane i dei enkelte kommunane allereie har gjennomført konsekvensutgreiingar i tråd med krava i KU-forskrifta, sjåast omsynet til miljø og samfunn allereie å vera ivareteke.
2. Opphevinga i seg sjølv ikkje har vesentlege verknadar. KU-forskrifta § 8 seier at planar som kan få vesentlege verknadar for miljø eller samfunn skal vurderast for KU. Dersom opphevinga ikkje opnar for nye tiltak eller ikkje fører med seg endra arealbruk (fordi dette allereie er regulert i kommuneplanane), er vil det normalt ikkje vera KU-plikt.
3. Ingen nye utbyggingsformål eller endringar vert introduserte. Opphevinga inneber ikkje nye utbyggingsformål eller vesentleg endra arealbruk som ikkje allereie er konsekvensutgreidd i kommuneplanane, og då vil det normalt ikkje vera krav om ny KU.

Med bakgrunn i at det er noko uavklart om ein i dette tilfellet treng å utarbeida ein konsekvensutgreiing i det heile tatt, er det gjort ei enkel konsekvensutgreiing.

Samla konsekvensutgreiing Alternativ 0

Når det gjeld konsekvensutgreiing av 0-alternativet i denne planen viser kommunane til vurderinga under «Alternativsvurderingar», der det er vurdert at ei vidareføring av IKDP Bybandet sør vil vera i strid med Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke og Regionalplan for grønn industri, samt vedtekne kommuneplanar i alle tre kommunar. Kommunane vurderer at denne vurderinga er tilstrekkeleg og kan ikkje sjå at det skal vera nødvendig å utarbeida ei meir konkret konsekvensutgreiing av dette alternativet. Konsekvensen vil i praksis vera at IKDP Bybandet sør vert vidareført og det er ikkje ein ønska situasjon.

Samla konsekvensutgreiing Alternativ 1

Det er gjort ei rekke arealendringar i dei tre kommuneplanane i høve til IKDP Bybandet sør, i tråd med nye arealstrategiar i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke og Regionalplan for grønn industri. Ein ser på desse som avklarte og godkjende i kommuneplanprosessane. Det er utført konsekvensutgreiingar for desse endringane i samsvar med gjeldande lovverk. Desse har derfor ingen relevans i denne planen.

Konkrete konsekvensar for Klepp kommune i desse arealendringane er mellom anna redusert bustadutbygging og at kollektiv trasé går ut. Med dei arealendringane som er innarbeidde i kommuneplanen meiner kommunen at den negative konsekvensen av desse arealendringane vert utjamna av dei positive verknadane av endringane. Endringane slik dei føreligg nå er i tråd med regionale og sentrale føringar for jordvern og støtter opp om den nasjonale politikken.

I Time kommune er arealet til bustadbygging redusert noko, medan areala til næring (kraftkrevjande verksemdar og verksemdar som kan nytta restvarmen) og råstoffvinning har vorte

vesentleg auka. Den regionale grønstrukturen har vorte vesentleg reduserte, til fordel for formål LNF. Transformatorstasjonsanlegget Fagrafjell er lagt inn. Endringane er i tråd med «Regionalplan.for.grønn.industri».og»Fylkesdelplan.for.byggeråstoff».Ein har forsøkt å ta omsyn til jordvernet, mellom anna ved å endra formål til delar av den regionale grønstrukturen, samt eit område med formål idrett på Bryne, til LNF.

I Sandnes kommune vart Vagleskogen lagt inn i som grønstruktur i kommuneplanen i 2015, i tråd med vedtatt reguleringsplan for området. Andre deler av grønkorridor har hele tiden lege inne med formål LNF i kommuneplanen i Sandnes. Det er dermed ei endring samanlikna med IKDP Bybandet sør, men ikkje ei endring frå tidlegare vedtekne kommuneplanar. Formål på samfunnssikkerheitssenteret på Vagle vart også endra frå forsvar til offentleg formål i 2015. Dette i tråd med bruken av området.

Bustadområdet på Stokkaland og utviding av næringsområdet på Foss-Eikeland vart avklarte og lagt inn i kommuneplanen i 2019. Ridesenteret som pr i dag er lokalisert inne i næringsområdet på Foss Eikeland flyttast til Vagle, og flyttinga frigjer dermed næringsareal.

Kommunane vurderer at alle arealendringar i IKDP Bybandet sør er konsekvensutgreia i forbindelse med dei respektive kommuneplanane. I oversikten under vert det gjeva ei vurdering av dei dei samla konsekvensane av alternativ 1.

Samla konsekvensutgreiing alt 1.

Fargene illustrerer konsekvensnivå for kvart tema i konsekvensutgreiinga. Grønt er liten negativ, ingen negativ eller positiv konsekvens. Oransje er middels eller usikker konsekvens og rød er stor eller svært stor negativ konsekvens.

Tema	Konsekvens	Vurdering
Bustad		Vesentleg reduksjon (om lag 730 dekar) og endring av område for bustad i Klepp og Time, til fordel for LNF. Lokale behov seier at Klepp og Time ikkje har behov for ein så massiv utbygging av bustadar. IKDP BBS vart brukt som grunngiving for å frigi Stokkaland til bustad (om lag 300 daa). Det vart sett på som ei naturleg utviding av bybandet sørover og skulle bygga opp under auka kollektivsatsing sør mot Time og Klepp. Utbyggingsplanane gjekk ut frå god kollektivdekning. Regionale mål ønsker fokus på fortetting og transformasjon, noko som er mest naturleg andre stadar enn på Orstad/Kalberg. Færre bustadar i det aktuelle planområdet vil kunna føra til auka press på bustadmarknaden, særleg i Stavanger og Sandnes.
Næring		Ei auke i næringsareal på 113 daa i Klepp, og ei vesentleg auke i Time (+ 598 daa) . Dei framtidige næringsareala heng godt saman

		med nåverande næring på Orstad. Dei nye næringsareala for kraftkrevjande verksemdar i Time, og delvis i Klepp, er i tråd med Regionalplan for Grøn industri. Frigjeving av Vagle næringsområdet gav næringsareal tett på godsterminalen på Ganddal. Avgrensa utviding av næringsareal på Foss Eikeland vart lagt inn for å møta behov for kategori 3 næringar som er etterspurde.
Landbruk		Områda som er tilbakeførte til LNF er delvis klassifisert som svært god og god jordkvalitet (1 og 2 av 3, Nibio). Tilbakeføring til LNF er i tråd med nasjonale, regionale og kommunale mål for å ta vare på jordbruksareal, og vil kunna auka matvareproduksjonen. Omdisponering av LNF areal til rideklubb på Vagle er vurdert å vera ei akseptabel løysing. Flytting av klubben frigir næringsareal på Foss Eikeland og delar av arealet vil ikkje byggast ned, men nyttast til beite. Til saman er det ført tilbake 1137 dekar til formål LNF.
Trafikksikkerheit og transportbehov (medrekna kollektiv)		Kollektivaksen er teken ut av planane, noko som er negativt for dekninga, men likevel i tråd med færre forventa innbyggjarar i området. Det er brukbar kollektivdekning i dag, samt tilrettelagt for gange og sykkel. Rekkefølgekrav for bustadfelt på Stokkaland skal sikra god kollektivdekning og trafikksikkerheit i dette området.
Støy		Større areal for næringsverksemd kan føra til ei auke i støy frå tungtrafikk. Med etablering av omkøyringsvegen om Orstad/Kvernaland og tverrsambandet FV44/Ganddal-E39/Osli, vil tungtrafikken gjennom sentrum verta redusert.
Kulturminne og kulturmiljø		Omsyn til kulturminne har vore avgjerande for arrondering av næringsområdet på Foss-Eikeland i Sandnes. I Klepp finn ein dei registrerte kulturminna i stor grad på areala som nå er omdisponerte til LNF frå bustad, noko som er positivt. I arbeidet med områdeplanen for Orstad/Kalberg/Kvernaland (plan 0548.00) er det avdekka fleire kulturminneområde. Desse vil verta handterte i

		reguleringsplanarbeidet.
Nærmiljø, grønstruktur og friluftsliv (regionale friluftsområde, friluftsliv i nærmiljøet)		Regionalt grøndrag har endra plassering til fordel for LNF i Time og Klepp. I Sandnes er den viktige grøntstrukturen i Vagleskolen regulert og lagt inn i kommuneplanen som grønstruktur. Differensieringen av det regionale grøntdaget har resultert i at en betydelig del nå vises med formål LNF
Måloppnåing		
Mål i regionalplan Jæren og Søre Ryfylke og Regionalplan for grøn industri.		I samsvar med regionalplanane.
Forholdet til vedteken arealstrategi for framtidig arealbruk		Ikkje i konflikt med vedteken arealstrategi og KPA 2022-2033 (Klepp). KPA 2018-2030 (Time) og KPA 2023- 2038 (Sandnes).

Risiko- og sårbarheitsanalysar

Som med konsekvensutgreiinga er det også her usikkerheit om ein treng ein ny risiko- og sårbarheitsanalyse når ein skal oppheva ein interkommunal kommunedelplan når planen i praksis allereie er erstatta av nye kommuneplanar i dei enkelte kommunane.

Kommunane har vurdert det slikt at det ikkje er automatisk krav om ny ROS-analyse ved oppheving av en interkommunal plan sidan nye kommuneplanar allereie er vedtekne med tilhøyrande ROS. Ein har vurdert at det kan vera krav om ny ROS-analyse **i tilfelle** opphevinga fører med seg nye arealendringar eller utbyggingsformål som ikkje tidlegare er vurderte. Som med konsekvensutgreiingane er det utført risiko- og sårbarheitsanalysar for arealendringane i samsvar med gjeldande lovverk. Ein ser på desse som avklarte og godkjende i kommuneplanprosessane. Desse har derfor ingen relevans i denne planen.

Ein har vurdert om det dei nye, godkjende kommuneplanane samla sett kan føra med seg nye risiko eller sårbarheit som ikkje er fanga opp i dei analysane som ein har gjort i forbindelse med dei enkelte kommuneplanane. I vurderinga har ein gjort følgjande:

1. Identifikasjon av uønska hendingar

Moglege hendingar som kan påverka området negativt, kan for eksempel vera:

Naturhendingar: flaum, skred, storm, jordskjelv

Klimaendringar: havnivåstigning, ekstremnedbør

Menneskeskapte hendingar: brann, eksplosjon, forureining, ulykke

Infrastrukturfeil: straumbrot, mangel på vatn, transportulykke

2. Vurdering av sannsynlegheit

Vurdering av kor sannsynleg det er at kvar hending inntreff i ein skala frå ein til fire. Dette kan vera basert på:

historiske data

klimamodellar

ekspertvurderingar

lokale forhold

3. Konsekvensvurdering

Ein skal så vurdere kva konsekvensar hendinga kan få, for eksempel:

skade på liv og helse

økonomiske tap

skade på miljø og naturverdiar

tap av kritisk infrastruktur

reduisert samfunnsfunksjon

4. Identifisera tiltak for å redusera risiko

På bakgrunn av risiko- og sårbarheitsvurderinga vert tiltak for å redusera risiko og sårbarheit identifiserte.

Kommunane vurderer at alle risikoar og sårbarheiter for arealendringar i IKDP Bybandet sør for kommunane er vurderte i dei respektive kommuneplanane. I samband med bustadområdet på Stokkaland vart det i kommuneplanen for Sandnes lagt inn føresegnar til området som forutsette høg frekvens på busstilbodet i området. Det vert meir nærings- og mindre bustadareal i Klepp og Time kommune. Dette vil kunna gje meir tungtrafikk. Eventuelle nødvendige avbøtande tiltak må verta sikra i områdeplan 0548.00 (Time)/2022003 (Klepp). Med omkøyingsveg om Orstad/Kvernaland etablering av tverrsamband FV. 44/Ganddal- E39/Osli vil tungtrafikken verta leia utanom sentrumsområda. Det vert i planområdet opna for kraftkrevjande næringsverksemd som kan ha konsekvensar for tilgjengelegheit på straum. Det er Lyse Inett som har myndigheit her og som vil sikra at tilknytning av nytt forbruk ikkje er utanfor akseptabel nivå.

Kommunane kan ikkje sjå at det har kome til andre risiko eller sårbarheitsfaktorar som ikkje er belyste i kommuneplanane sine ROS analysar og vurderer at desse er tilstrekkelege.

Konklusjon

Premissa og utgangspunktet for IKDP Bybandet sør var den fylkeskommunale strategien om å utvikla bybandet sør som eit regionalt bustad- og næringsområde. Bustaddelen av denne strategien er forlate i Regionalplan for Jæren og søre Ryfylke til fordel for satsing på fortetting i byaksen Sandnes-Stavanger.

Kommunane har teke til seg desse føringane og vedteke kommuneplanar tilpassa kvar enkelt kommune sine behov. IKDP Bybandet sør har ikkje lenger nokon styringsmessig funksjon for utvikling av området. Enkelte av føresegnene vedtekne i IKDP Bybandet sør skaper uklarheit i lokale plansaker.

Med bakgrunn i at IKDP Bybandet sør ikkje lenger har nokon styringsmessig funksjon foreslår kommunane at planen vert oppheva.