

## REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET REFERAT FRA MØTE I PROSJEKTGRUPPEN

Dato: 18. november 2014  
Tid: Kl. 09.30 – 14.00.  
Sted: Tysværtunet, Aksdal.

### TILSTEDE:

	Organisasjon	Navn	Til stede
1	Rogaland fylkeskommune	Christine Haver	X
2	Rogaland fylkeskommune	Bernt Østnor	X
3	Rogaland fylkeskommune	Gottfried Heinzerling	X
4	Rogaland fylkeskommune	Rasmus Davidsen	X
5	Hordaland fylkeskommune	Hans Christian Engum	
6	Fylkesmannen i Rogaland	Anette Mogleiv	X
7	Fylkesmannen i Rogaland	Morten Sageidet	X
8	Fylkesmannen i Hordaland	Berit Karin Rystad	
9	Statens vegvesen, Region Vest	Oddrun Lund	X
10	Statens vegvesen, Region Vest	Tone Stople	X
11	Statens vegvesen, Region Vest	Ivar Thorkildsen	
12	Kystverket Vest	Anne Britt Ottøy	X
13	Fiskeridirektoratet Region Sør	Leni Marie Lisæther	
14	Haugesundregionens Næringsforening	Rolf Sjursen	X
15	Haugesund kommune	Elisabeth Kynbråten	X
16	Haugesund kommune	Vigleik Winje	
17	Karmøy kommune	Jarle Stunes	X
18	Tysvær kommune	Bjørn Bruaset	X
19	Tysvær kommune	Linda Olsen	X
20	Vindafjord kommune	Anne Sofie Sandvik	X
21	Sauda kommune	Jostein Overskeid	X
22	Bokn kommune	Hans Faye	
23	Utsira kommune	Atle Grimsby	
24	Etne kommune	Erik Kvalheim	X
25	Sveio kommune	Åse Aleheim	X

### MERKNADER TIL INNKALLINGEN

Det var ingen merknader til innkallingen.

### REFERAT FRA FORRIGE MØTE

Tysvær viste til senterstrukturen. Tysvær hadde kommentert at daværende betegnelser områdesenter i Aksdal og tettstedsenter på Frakkagjerd bør diskuteres videre.

## P-SAK 20/14: UTKAST TIL PLANDOKUMENT FOR REGIONAL PLAN

### Saken gjelder

Det ble framlagt et første utkast til plandokument med kart og retningslinjer. Forslaget ble gjennomgått i møtet og kommentert fortløpende. Transportstrategier ble gjennomgått muntlig.

### Diskusjon i prosjektgruppa

Senterstruktur og handel:

- Formuleringene bør sees gjennom i forhold til hva som kan styres i en retningslinje.
- Det ble stilt spørsmål ved hva som menes med begrepet «regional handel». Begrepet ble vurdert som uklart og anbefalt tatt ut.
- Vegvesenet stilte spørsmål om det er nødvendig å styre dimensjonering av handel utover at handel skal lokaliseres i sentrene.
- Tysvær viste til at de har fått utarbeidet en handelsanalyse i forbindelse med kommuneplanen. Viktig med felles spilleregler.
- Fylkesmannen mente at en analyse må fokusere på behov for areal til handel, ikke gå inn på bransje. Det viktigste er likevel å lokalisere handel innenfor sentrum og avgrense sentrum geografisk. Handelsanalyse må ikke bli «konsulentmat».
- Næringsforeningen fryktet at det ble dyrt for mindre etableringer å gjennomføre en ekstern analyse. Det ble svart at analysen er ment å være såpass enkel at kommunene selv kan gjennomføre den.
- Sveio stilte spørsmål ved hvordan handel eventuelt skal dimensjoneres over kommunegrensene.

Regional planbestemmelse:

- Karmøy spurte hvordan regional planbestemmelse forholder seg til rikspolitisk bestemmelse.
- Fylkesmannen viste til at RPB setter grense for handelsetableringer inntil 3.000 m<sup>2</sup> i områder som ikke omfattes av regional plan, mens det i planen er foreslått unntak for handel under 1.000 m<sup>2</sup>.

*Fylkeskommunen har i etterkant av møtet gjennomgått formålet og fortolkningen av RPB og statlig planretningslinje:*

- *RPB fastsetter kort sagt at regionale planer skal legges til grunn for lokalisering av handel. Regionalisering av den nasjonale politikken gjennom regionale planer skal ta utgangspunkt i formålet med RPB – anvendt på lokale forhold. Formuleringen i § 3 om 3.000 m<sup>2</sup> gjelder i områder uten regional plan for senterstruktur og handel (Hedmark utenom Hamar).*
- *Hensikten med RPB er å: «styrke eksisterende by- og tettstedssentre og bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg, dvs. unngå en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil. Det langsiktige målet er å oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling og begrense klimagassutslippene» (§ 1).*
- *Kartlegginger som er gjort i regional plan, har vist at lokalisering av handel i sentrum av by og tettsteder har bedre samsvar med formålet i RPB enn lokalisering utenfor. Lokalisering i sentrum har derfor vært en integrert del i strategien om «By og tettsted».*
- *Strukturen av handelsetableringer er ulik fra region til region og mellom regioner. Haugalandet er ikke en veldig stor region, og mange handelsetableringer er relativt små eller middels store. Blant handelsetableringer som har kommet på Haugalandet etter 2004, kan det se ut til at nærmere to tredjedeler er under 3.000 m<sup>2</sup>. Framtidig økning i netthandel og arealeffektivisering gjør at flere etableringer forventes å kunne rommes innenfor et slikt areal.*
- *Et unntak fra regional planbestemmelse bør gjenspeile regionale forhold. Et eventuelt unntak for handel under 3.000 forventes å ha store ringvirkninger og gi rom for at hovedtyngden av nye handelsetableringer kan lokaliseres utenfor sentrene. En slik utvikling vurderes ikke å være i tråd med formålet i RPB.*

Boligbygging:

- Karmøy stilte spørsmål ved hvordan det ble håndtert dersom kommunene ønsket å bygge boliger utenfor «prinsipp-sirklene» i boligkartet.
- Sveio syntes det var forvirrende både å vise prinsipp-sirkler og konkrete utbyggingsarealer i samme kart.

Fylkeskommunen svarte at prinsipp-sirkelene er prinsipper som må anvendes på de konkrete arealene. Inndelingen i faser i de største vekstområdene er et eksempel på dette.

- Karmøy mente noen at retningslinjene for boligbygging var for detaljerte og burde tas ut. Henviste til pkt. 11 d om vind-/solforhold og pkt. 14 om uteoppholdsareal.
- Det var synspunkt på at 2 bolig/daa var vanskelig å håndtere i de minste grendesentrene. Fylkeskommunen går nærmere gjennom hvilke sentre det er mest aktuelt for.
- Det ble diskutert boligpreferanser og eventuelt behov for nye eneboliger. Sveio viste til at de tidligere har hatt områder for leiligheter i Sveio sentrum, men nå har omregulert dette.

Transport generelt:

- Differensiering mellom statlig ansvar og regionalt ansvar. Pågående plan- og utredningsprosesser på stamvegnettet. Regionalt må eget finansieringsregime linkes mot regional plan.
- Fylkeskommunen gjør en kategorisering av tettsteder basert på senterstrukturen og kriterier som tettstedsstørrelse, sentralitet, geografisk plassering, transportbehov og lokalt potensiale for miljøvennlig transport. Vurderer handlingsmuligheter og differensiering av virkemidler i hver tettstedskategori. Virkemidler må speiles i arealbruken.
- Kystverket etterlyste fokus på selve havnespørsmålet, og ikke bare tilbringernettet. Fylkeskommunen kommenterte at spørsmål om nasjonal havn og overføring av gods fra veg til sjø ligger utenfor virkemidlene i regional plan. Godstransporten over havnene er primært bulktransport til/fra store anlegg, lite containertrafikk. Vegatkomst til Karmsund havn er aktuelt tema. Eventuelt behov for sjønære næringsområder må håndteres i næringskapitlet.
- Vegvesenet mente standard for gang- og sykkelinfrastruktur bør samordnes på tvers av vegeier. Stille rekkefølgekrav overfor utbyggere.
- Vegvesenet stilte spørsmål om regionale gang-/sykkelruter – binde tettstedene sammen. Fylkeskommunen viste til at det er veldig få som sykler langt – prioritere ressursene der det er størst potensiale.
- Tysvær viste til at Haugesund, Karmøy, Tysvær og Sveio gjorde felles vedtak med ønske om bypakke. Vegvesenet viste til at NTP gir mulighet for bypakke, men at det må være et ønske lokalt. Fylkeskommunen mente at det må komme en ordning for 10-15 mellomstore byområder, men må følge opp politisk. Krever areal- og transportplan i tråd med nasjonale mål – gir grunnlag for pakke som henger sammen med regional plan.
- Vindafjord støttet etablering av ATP-samarbeid. Bør utvides til også å gjelde plannettverk.
- Etne mente at transportdelen også bør omtale ferger og hurtigbåt.

## **Konklusjon**

*Prosjektgruppa ga innspill til planutkastet.*

## **P-SAK 21/14: VIDERE ARBEID**

### **Saken gjelder**

Det tas sikte på å sende planforslaget til fylkesutvalget 27. januar og deretter ut på høring. Det var satt opp nytt prosjektgruppemøte 27. november.

### **Diskusjon i prosjektgruppa**

Flere i prosjektgruppa ønsket at det planlagte møtet 27. november ble utsatt fordi det ble kort tid mellom møtene og liten tid til samordning internt om tilbakemeldinger. Det var også noen som ikke hadde anledning 27/11. Det ble foreslått 17. desember som alternativ dato. Dette må sees i forhold til styringsgruppa, som har planlagt sitt siste møte 4. desember.

## **Konklusjon**

*Møtedatoer tas opp med styringsgruppa på deres møte 20. november og tilpasses etter dette.*