



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

FYLKESRÅDMANNEN
Regionalplanavdelingen

«f1»
«f3»
«f4»
«f5» «f6»

02.01.2015

Deres ref.:

Saksbehandler: Bernt Østnor
Direkte innvalg: 51 92 25 10

Saksnr.
Løpenr.
Arkivnr.

REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET INNKALLING TIL STYRINGSGRUPPEMØTE 5. JANUAR

Det kalles inn til møte i styringsgruppen for "Regional plan for areal og transport på Haugalandet".

- Dato: Mandag 5. januar 2015.
- Tidspunkt: Kl. 15.30-17.30
- Sted: Rica Maritim Hotell, Haugesund, møterom Caiano 2.

Saksliste:

Godkjenning av referat og innkalling

S-sak 17/14: Forslag til retningslinjer for regional plan
S-sak 18/14: Strategier og retningslinjer for samferdsel
S-sak 19/14: Videre arbeid.

Eventuelt

Forfall bes meldt så snart som mulig til:

Bernt Østnor, tlf. 51 92 25 10 / 469 04 502, e-post: bernt.ostnor@rogfk.no

Med hilsen

Christine Haver
regionalplansjef

Bernt Østnor
rådgiver

POSTADRESSE
Postboks 130 Sentrum
4001 Stavanger

BESØKSADRESSE
Arkitekt Echoffsgt.1
Stavanger

TELEFON
51 51 66 00

TELEFAKS
51 51 68 90

BANKGIRO: 3201.05.50520

E-POST: firmapost@rogfk.no

INTERNETT: www.rogfk.no

Vedlegg:

1. Referat fra styringsgruppemøter 26. september og 20. november (ettersendes).
2. Referat fra prosjektgruppemøter 17. september, 18. november og 17. desember.
3. Sakspapirer, sak 17/14 – 19/14.
4. Forslag til retningslinjer for regional plan, datert 2. januar.
5. Forslag til regionalt oversiktskart i næringskapitlet.
6. Strategier for samferdsel.

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.

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

Dato: 26. september 2014.
Tid: Kl. 12.00 – 14.00.
Sted: Statens vegvesen, Haugesund.

TILSTEDE:

	Organisasjon	Navn	Til stede
1	Rogaland fylkeskommune	Fylkesordfører Janne Johnsen	X
2	Rogaland fylkeskommune	Fylkesvaraordfører Terje Halleland	X
3	Rogaland fylkeskommune	Tom Tvedt	Simon Næsse
4	Rogaland fylkeskommune	Per Kåre Foss	Gustav Løge Fosse
5	Rogaland fylkeskommune	Arne Bergsvåg	X
6	Hordaland fylkeskommune	Anita Garlid Johannesen	
7	Haugesund kommune	Ordfører Petter Steen	X
8	Haugesund kommune	Varaordf. Sven Olsen	Svein E. Indbjo
9	Karmøy kommune	Ordfører Aase Simonsen	Leif M. Knutsen
10	Karmøy kommune	Varaordf. Susan Elin Borg	X
11	Bokn kommune	Ordfører Kyrre Lindanger	X
12	Etne kommune	Ordfører Sigve Sørheim	X
13	Sauda kommune	Ordfører Frode Sulen	X
14	Sveio kommune	Ordfører Ruth Eriksen	X
15	Tysvær kommune	Ordfører Harald Stakkestad	X
16	Utsira kommune	Ordfører Marte Eide Klovning	
17	Vindafjord kommune	Ordfører Ole Johann Vierdal	X

Fra Prosjektgruppen:			
	Organisasjon	Navn	Til stede
	Rogaland fylkeskommune	Regionalplansjef Christine Haver	X
	Rogaland fylkeskommune	Samferdselssjef Gottfried Heinzerling	
	Hordaland fylkeskommune	Regionalplansjef Marit Rødseth	
	Fylkesmannen i Rogaland	Fylkesmiljøvernssjef May Britt Jensen	
	Statens vegvesen, Region Vest	Avdelingsdirektør Astrid Eide	X + Ivar Thorkildsen
	Rogaland fylkeskommune	Bernt Østnor	X

GODKJENNING AV REFERAT OG INNKALLING

- Innkallingen ble godkjent.
- Det var ikke merknader til referatet.

S-SAK 9/14: SENTERSTRUKTUR.

Saken gjelder

Prosjektgruppens medlemmer var bedt om å komme med innspill til senterstrukturen, og innspillene er drøftet i prosjektgruppen. Forslag til senterstruktur og retningslinjer er revidert, og nytt forslag legges fram. Det foreslås en del endringer i senterstrukturen, som blant annet innebærer flere grendesentre i Sveio og knutepunkter i bystrukturen. Det er ikke satt endelig status for Aksdal og Frakkagjerd. I retningslinjene er det endret i beskrivelse om tettstedssenter/nærservice og skissert omkring «regional handelsanalyse».

Diskusjon i styringsgruppa

- Haugesund ønsker i forbindelse med kommuneplanen å se nærmere på håndtering av «knutepunkter i bystrukturen», og om de bør være sentre.
- Sveio mener Ekrene bør være «grendesentre». Har også foreslått å vise bare regionsenter og kommunesenter.
- Etne viste til balansen Etne - Skånevik, og at Skånevik bør være områdesenter.
- Det ble kommentert at Kårhus har falt ut av kartet.
- Fylkeskommunen kommenterte at prosjektgruppa etter mye diskusjon har kommet fram til at en ønsker å ta med hele regionen, ikke bare de større sentrene. Har ambisjoner om å knytte positive virkemidler også til de mindre sentrene. Status for Ekrene må være del av et felles grep, der mesteparten av boligbyggingen skal skje i Sveio sentrum.

Styringsgruppens konklusjon

Styringsgruppa tar saken til orientering.

S-SAK 10/14: PRIORITERING AV BOLIGOMRÅDER

Saken gjelder

Det er utarbeidet forslag til felles prinsipper for prioritering av boligutbygging, retningslinjer og skisse til plandokument for temaet. For ytre del av regionen er det laget et forslag til rekkefølge for utbygging.

Diskusjon i styringsgruppa

- Tysvær kan være villig til å avvente Skeiseid. Ser for seg å bygge 90-120 hus i året, mesteparten i Aksdal. 10-20 hus i året sør i kommunen og noe i Nedstrand. Boligfelt som allerede er utbygd må kunne fortettes. Ikke tillate nye, store boligprosjekter.
- Vindafjord påpekte at det er vanskelig å bruke samme mal i bygdene som i byen., viktig med differensiert boligbygging i distriktene.
- Haugesund kommenterte at Fagerheim ligger relativt nær sentrum, sammenlignet med andre områder og kan ikke sammenlignes med Ekrene. Ønsker samtidig å bygge sammenhengende til Ekrene for å få befolkningsgrunnlag. Dyrt å bygge høyt.
- Sveio viste til at Ekrene har barnehage og skole i nærheten, og mener det ikke skal konkurrere med Sveio sentrum.
- Tysvær ser det ikke som hensiktsmessig å bygge sammenhengende fra Haugesund til Sveio – det er kortere fra byen inn til Førre/Frakkagjerd. Bør vise rekkefølge i utbyggingen. Ellers viktig å gi signaler om at en ikke skal glemme bygdene.
- Karmøy kommenterte at en må forsøke å være tro mot de vedtak som er gjort, og dersom en skal oppnå det en ønsker.

- Fylkeskommunen kommenterte at regional plan skal peke framover – ikke endre det som allerede er bygget, men gi signaler for hva en skal satse på videre. Boligstrategiene handler mest om hvordan en prioriterer veksten i egen kommune – betyr ikke at det ikke kan bygges enkelte hus i bygdene, men kan ikke bygge i alle retninger samtidig. Opptatt av å differensiere by og land. Viser til at 90 % av befolkningsveksten har kommet i ytre områder – spesielt viktig å trø riktig der. Ekrene er en del av byveksten. Fylkeskommunen mener Ekrene vil være bilbasert. Bygging sammenhengende fra Fagerheim til Ekrene vurderes å være i tråd med konsept 1.

Styringsgruppens konklusjon

Styringsgruppa tar saken til orientering.

S-SAK 11/14: KATEGORISERING AV NÆRINGSOMRÅDER

Saken gjelder

Det er gjennomført en kategorisering av næringsområder i ytre del av regionen etter om de er egnet for lokalisering for besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter. Det er også utarbeidet et utkast til tilhørende retningslinjer.

Diskusjon i styringsgruppa

- Haugesund kommenterte at en ikke er uenig i prinsippene som legges til grunn, men må tenke gjennom hvordan en legger til rette for eksisterende virksomheter og deres eventuelle behov for utvidelser. Må se nærmere på framtidig bruk av Norheim og Raglamyr. Stiller spørsmål ved retningslinje om lav parkeringsdekning for bil. Kommentarer til kategorisering av byøyene.
- Bokn stilte spørsmål ved areal utenfor kartet. Fylkeskommunen svarte at areal utenfor kartet ikke er vurdert i denne sammenhengen.

Styringsgruppens konklusjon

Styringsgruppa tar saken til orientering.

S-SAK 12/14: KJERNEOMRÅDER FOR LANDBRUK

Saken gjelder

Det er utarbeidet forslag til kjerneområder for landbruk og retningslinjer for LNF-områder. Forslaget er diskutert i prosjektgruppa i to omganger. Kjerneområdene er tilsvarende som i gjeldende fylkesdelplan, men korrigert i forhold til nye kommuneplaner.

Diskusjon i styringsgruppa

Det var kommentar om at det er viktig for bonden å kunne ha naboer.

Styringsgruppens konklusjon

Styringsgruppa tar saken til orientering.

S-SAK 13/14: REGIONAL GRØNNSTRUKTUR

Saken gjelder

Innenfor temaet «regional grønnstruktur» er det utarbeidet temakart om friluftsliv- og naturverdier, landskap og kulturvernområder.

Diskusjon i styringsgruppa

Det var ingen kommentarer til saken.

Styringsgruppens konklusjon

Styringsgruppa tar saken til orientering.

S-SAK 14/14: VIDERE ARBEID OG FRAMDRIFTSPLAN

Saken gjelder

Det legges fram forslag til prosess og framdrift med tanke på vedtak av planen i juni 2015. Dette innebærer at planforslaget må opp til fylkesutvalgene i slutten av januar for å sendes på høring, dersom en skal ha tid til bearbeiding etter høringen.

Diskusjon i styringsgruppa

Det var innspill om behov for forankring internt i kommunene før styringsgruppen sender plandokumentet videre til høring. Det var ønskelig med mer enn ett møte i styringsgruppa før høringen. Neste gang bør det foreligge et mer helhetlig dokument, slik at en kan se hvordan ting henger sammen.

Styringsgruppens konklusjon

Styringsgruppa legger opp til nytt møte 20. november med gjennomgang av skisse til plandokument.

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

Dato: 17. september 2014
Tid: Kl. 09.30 – 14.30.
Sted: Gamle Slaktehuset, Haugesund.

TILSTEDE:

	Organisasjon	Navn	Til stede
1	Rogaland fylkeskommune	Christine Haver	X
2	Rogaland fylkeskommune	Bernt Østnor	X
3	Rogaland fylkeskommune	Gottfried Heinzerling	
4	Rogaland fylkeskommune	Rasmus Davidsen	
5	Hordaland fylkeskommune	Hans Christian Engum	X
6	Fylkesmannen i Rogaland	Anette Mogleiv	
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	
11	Statens vegvesen, Region Vest	Ivar Thorkildsen	X
12	Kystverket Vest	Anne Britt Ottøy	
13	Fiskeridirektoratet Region Sør	Leni Marie Lisæther	
14	Haugesundregionens Næringsforening	Rolf Sjursen	X
15	Haugesund kommune	Elisabeth Kynbråten	X
16	Haugesund kommune	Vigleik Winje	X
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	
22	Bokn kommune	Hans Faye	
23	Utsira kommune	Atle Grimsby	X
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

Næringsforeningen ba om at det ble tatt med i referatet hovedmomentene i presentasjon som de hadde i møtet.

P-SAK 14/14: FORSLAG TIL SENTERSTRUKTUR

Saken gjelder

Det ble framlagt et revidert forslag til senterstruktur og retningslinjer for lokalisering av handel og funksjoner. Både senterstrukturen og et første forslag til retningslinjer har vært diskutert i tidligere møter. I tillegg hadde Sauda, Etne og Sveio kommuner og fylkesmannen i Rogaland gitt skriftlige innspill i etterkant.

Diskusjon i prosjektgruppa

Regional plan for attraktive sentre i Hordaland:

- Hordaland fylkeskommune orienterte om at de har sendt forslag til regional plan for senterstruktur på høring. Høringsforslaget er ikke det samme som administrasjonens anbefaling, men er styringsgruppens forslag. Fylkesmannen har varslet at forslaget er i strid med statlig politikk og kan bli brakt inn for departementet. Administrasjonen ser det ikke som umulig å ha noe differensiert regelverk i ulike deler av fylket, men må sees i sammenheng. Må drøfte dette med Rogaland nå når høringsuttalelsene har kommet inn. Kan være behov for å involvere politisk nivå.
- Rogaland fylkeskommune mener Hordaland sitt planforslag ikke er i tråd med konsept 2 – åpner for at det kan etableres inntil 3.000 m² handel utenfor sentre (tilsvarer størrelsen på samlet forretningsareal i Sveio sentrum). Handel er regional, må sees over kommunegrensene, trenger en felles strategi i regionen. Trenger handel som grunnlag for sentrumsutvikling. Grense for nærservice på 1.000 m² har ikke vært noe diskusjonsmoment på Jæren.
- Fylkesmannen mente at handel inntil 3.000 m² utenfor sentre vil gjøre det vanskelig å oppnå ønsket sentrumsutvikling, anses ikke som realistisk på Haugalandet, og ikke i tråd med konsept 2. Framlagt forslag er et steg i riktig retning.

Senterstrukturen:

- Fylkeskommunen pekte på to sentrale momenter – skal en ha med alle tettsteds-/grendesentre i kartet, og om en skal beholde inndelingen med regiondel-/områdesentre? Hensikten med tettsteds-/grendesentre har vært å sende et signal om områder en ønsker å styrke/prioritere stedsutvikling, og at ikke all utvikling skal skje i ytre del av regionen. Betegnelsen regiondel-/områdesentre i stedet for (kommunesentre/lokalsentre) er ment å få fram at handelen ikke følger kommunegrensene, og at det er innbyrdes konkurranse mellom sentre.
- SVV anbefalte å forkorte navnet på tettstedssentre/grendesentre.
- Karmøy mente tettstedssentre/grendesentre framsto noe diffust. Dersom de blir beholdt, kan en tenke seg noe flere.
- Etne mente Skånøvik var et naturlig områdesentre, har mange funksjoner som ikke omfattes av beskrivelsen tettstedssentre/grendesentre.
- Utsira savnet å være med på kartet for senterstruktur.
- Tysvær mente at tettstedssentre/grendesentre burde beholdes i kartet – omfattet mange grender som burde med i kartet. Betegnelsene områdesentre i Aksdal og tettstedssentre på Frakkagjerd bør diskuteres videre.
- Sveio mente kommunene selv burde definere grendesentre og områdesentre.
- Fylkesmannen mente det kunne være fornuftig å ha med grendesentre, og også tilsvarende knutepunkter innenfor Haugesund. Viktig å definere hvilke funksjoner ulike sentre skal ha – ikke lett å bruke senterstruktur som grunnlag for lokalisering av skole mv.
- SVV viste til at det på lang sikt planlegges omlegging av hovedveger vekk fra en del av sentrene. Senterstrukturen må stå seg uavhengig av vegføring og den attraktivitet for etablering som nye vegger medfører.
- Vindafjord viste til at regionen er veldig mangfoldig, og at det er vanskelig å kategorisere alle sentre. Sentrene gir signal om hvor en ønsker utvikling.
- Hordaland fylkeskommune viste til at «regiondel» kan oppfattes som mer enn en kommune, samtidig som det er relativt mange regiondelsentre – skaper dette uklarhet om hva som er handelsområdet? Bør vurdere færre regiondelsentre + definere handelsomland, ev. vurdere kommunesentre som betegnelse.
- Fylkesmannen mente at konkurransen mellom sentrene er størst i ytre del av regionen, og at det er viktigst at det ikke tegnes inn så mange regiondelsentre der.

Retningslinjer:

- Sveio mente grense for nærservice på 1.000 m² er relativt lite dersom en skal ha inn mer enn bare dagligvarehandel.
- Etne mente også at 1.000 m² kunne være lite, og at det viktige er om en butikk dekker et lokalt behov eller ikke. Mente også at arealbegrensning bør gjelde nytt areal, og ikke samlet areal.
- Fylkesmannen mente at arealgrensen på 1.000 m² har fungert greit til nå.
- Fylkeskommunen viste til at hvis arealbegrensningen bare gjelder nytt areal, gir det mulighet til å bygge gjentatte ganger, slik at summen overstiger grensen.
- Hordaland fylkeskommune opplyste om at noe av det fylkesmannen i Hordaland hadde innvendinger til senterplanen på, var at arealbegrensningen der bare gjelder nytt areal.
- Næringsforeningen stilte spørsmål ved grensen på 1.000 m². Menet også at enkelte formuleringer om lokalisering av funksjoner og fysisk utforming framstår uklare og kan bli vanskelig å håndtere.
- Haugesund mener beskrivelse av fysisk utforming som «høy estetisk kvalitet» er rett presisjonsnivå for en regional plan., jf også plan- og bygningsloven.
- Fylkesmannen mente det burde beskrives tydeligere hvor mye handel som kan lokaliseres i ulike typer sentre, og at dette ikke bør ligge på handelsanalysen alene. Senterstrukturen bør i større grad være et selvstendig grunnlag.
- Karmøy etterspurte hva som menes med formuleringen «etablerte sentre».
- SVV mente en burde se nærmere på krav til gange/sykkel/kollektiv ved arealkrevende varesalg. Fylkeskommunen kommenterte at en vil se på formuleringene, men en må ha med seg at slike virksomheter også har mange besøk som ikke gir kjøp av store varer.
- Karmøy spurte om pkt om småvarer innenfor butikker med primært arealkrevende varer, og om grensen på 15 % er hensiktsmessig. Videre ble det spurt om «show-room» var å regne som handel?
- Hordaland fylkeskommune mente at det ikke er prinsipiell forskjell på «show-room» og «vanlig» handel – det eneste er at kunden ikke går hjem med en vare.

Handelsanalyse:

- Tysvær mente at dimensjonering av handel også må kunne ta hensyn til fritidsbebyggelse og gjennomgangstrafikk. Fylkeskommunen kommenterte at det for en del sentre vil være negativt dersom handelsetableringer skal legge seg opp mot hovedveg og bygge bilbasert for å fange gjennomgangstrafikken.
- Hordaland fylkeskommune pekte på at en bør ha felles rammer for handelsanalyse – et utgangspunkt å dimensjonere ut fra. Hvis spesielle behov, kan en vurdere å fravike. Det bør sees nærmere på formuleringer i pkt. 4a og 4b («viktige funksjoner»).
- Rogaland fylkeskommune viste til at handelsanalyser er veldig ulike og kan ofte lages for å tilpasses tiltakshavers ønsker. En dominerende modell på markedet gjør myndighetene avhengig av bare ett konsultantselskap. Vil lyse ut oppdrag om å utforme en enklere modell for handelsanalyse, som forhåpentligvis skal kunne utføres også av kommunene.
- Næringsforeningen etterspurte hvem som skal ta kostnaden med handelsanalyse – bør ligge på et slikt nivå at også tiltakshaver kan gjøre det.

Konklusjon

Prosjektgruppa ga innspill til foreslått senterstruktur.

P-SAK 15/14: PRIORITERING AV BOLIGOMRÅDER

Saken gjelder

Det er utarbeidet forslag til generelle prinsipper for prioritering av boligutbygging, retningslinjer og skisse til plandokument for temaet. For ytre del av regionen er det laget et forslag til rekkefølge for utbygging.

Diskusjon i prosjektgruppa

- Tysvær mente at metodikken var litt vanskelig å forstå, men prinsipp-skissen tydeligere. Anbefaler å beskrive mer prinsipielt at en skal starte bygging nærmest sentrum og så utover, ikke nødvendig å fastsette antall meter.
Fylkeskommunen viste til at prinsippet om innenfra og utover også kan misforstås til at det skal kunne bygges like godt i alle retninger.
- SVV foreslo å definere gangavstand og at kollektivakser ble skilt ut av «prioritet 3». Viktig å lage budskapet enkelt.
- Vindafjord viste til at det kan være vanskelig å oppnå transformasjon i mindre bygder, og vanskelig å definere sentrum. Savnet Kårhus på kart.
- Etne foreslo å skrive at en bør vurdere fortetningspotensialene i sentrum. I Etne er det en del boligtomter med lav utnyttelse nær sentrum – ønskelig å få eierne med på å utnytte mer intensivt.
- Utsira anbefalte at det ble satt krav til arealtetthet i sentrumsområder for å utnytte disse best mulig.
- SVV mente prioriteringen underbygget det samme som senterstrukturen. Framstillingen viktig for forståelsen. Rekkefølge i utbygging kan styres delvis gjennom rekkefølgekrav for gang-/sykkelveg – bør kunne stille slike krav.
- Haugesund mente innledningen er viktig for rett forståelse av prioriterings-prinsippene. Handler ikke bare om infrastruktur, men også areal- og funksjonstetthet.
- Hordaland fylkeskommune mente tegnforklaringen kunne forbedres – pedagogikken viktig. Bør si noe om tetthet. Få fram at retningslinjene gir kommunene stor mulighet til å gjøre detaljeringen.
- Næringsforeningen mente det ofte var krevende å bygge ut i sentrum pga mange små eiendommer – prosessene tar lengre tid. Kommunene må være villige til å diskutere sterkere virkemidler for å få til fortetting, bl.a. ekspropriasjon.
- Karmøy har tradisjonelt ikke oppfattet boligbygging som god nok grunn for ekspropriasjon.
- Fylkeskommunen viste til at så lenge en også har svært mye ledig areal utenfor sentrum, reduserer det interessen for utbygging i tettstedssentrum.
- Haugesund mente at en både måtte øke utnyttelsen der en ønsker vekst, og samtidig begrense tilgangen på utbyggingsareal i områder med lavere prioritet. Det er en høy andel små hus også i byen – å legge til rette for mer variert boligstruktur innebærer at det er behov for mer konsentrert bebyggelse.

Konklusjon

Prosjektgruppa ga innspill til prioritering av boligområder.

P-SAK 16/14: KATEGORISERING AV NÆRINGSOMRÅDER

Saken gjelder

Det er gjennomført en kategorisering av næringsområder i ytre del av regionen etter om de er egnet for lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter, og det er utarbeidet et første forslag til tilhørende retningslinjer.

Diskusjon i prosjektgruppa

- Tysvær oppfordret til at det på kartet ble fokusert på hva slags næring de enkelte områdene faktisk er egnet for i stedet for motsatt (positivt formulert).
- Sveio mente kartforslaget illustrerte godt hva som er riktig lokalisering. De ba om en klarere beskrivelse av hva en legger i «besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter» - kan gjerne dele begrepet. Trekke ut tungindustri som egen kategori.
- Karmøy kommune spurte hva som menes når en ikke vurderer det til å være egnet for besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter på Raglamyr. Fylkeskommunen foreslår at en framover tilrettelegger Raglamyr for mer arealkrevende næring. Strukturene på Raglamyr gjør det vanskelig å utvikle til et godt sentrumsområde. Samtidig trenger byen områder for mer arealekstensiv virksomhet, og som grunnlag for transformasjonsprosesser der slike virksomheter flytter ut av mer sentrale strøk.
- SVV etterlyste at kollektivnettet ble lagt på kartet som sammenligningsgrunnlag.
- Haugesund spurte om hvilke vurderinger som var gjort rundt byøyene. Fylkeskommunen svarte at byøyene ikke er like tilgjengelig som bysentrum og derfor ikke like optimale for arealintensive virksomheter. De er mer tilgjengelige enn mange andre områder, men det er også viktig å opprettholde sjørettete næringsarealer nær byen.
- Næringsforeningen spurte om ikke kollektivnettet kan endres for å bedre tilgjengelighet, og om det er mulig å utvikle boligområder omkring Norheim/Oasen med tanke på landbruksinteressene.
- Vindafjord etterlyste en avklaring omkring områder egnet for industri i indre del av regionen.

Forslag til konklusjon

Prosjektgruppa ga innspill til kategorisering av næringsområder.

P-SAK 17/14: KJERNEOMRÅDER FOR LANDBRUK

Saken gjelder

Det var utarbeidet forslag til kjerneområder for landbruk og retningslinjer for LNF-områder. Kjerneområder er områder der landbruksnæringen skal være dominerende hensyn. Kjerneområdene er justert i forhold til revisjon av kommuneplaner som har skjedd etter godkjenning av gjeldende fylkesdelplan. En egen arbeidsgruppe har deltatt i utarbeidelsen. Hensikten med retningslinjene er å gi et felles verktøy for kommunene til håndtering av landbrukssaker. Retningslinjene er en del enklere enn liknende i Jæren-planen.

Diskusjon i prosjektgruppa

- Vindafjord kommenterte at de hadde lagt inn kjerneområder i sin kommuneplan.
- Tysvær har som del av kommuneplanarbeidet sendt forslag til kjerneområder på høring. Kommunen ser ikke for seg kjerneområder omkring Akسدal-Grinde.
- Sveio kommenterte at det ikke alltid er lett å utnytte matjord fra utbyggingsprosjekter til landbruksformål fordi det er for få bønder som vil ta i mot matjord.
- Vindafjord kommenterte at det har blitt vanskeligere å bruke jordloven og plan- og bygningsloven sammen i saksbehandlingen.
- Vegvesenet spurte etter håndtering av spredt utbygging. Fylkeskommunen svarte at det var ønskelig å unngå videreføring av områder med spredt

- boligbygging, og at det ofte er uklart hvor mye det kan bygges i disse.
- Sveio spurte om bruksendring av driftsbygninger – ikke lukke mulighet for tilleggsnæring. Fylkeskommunen svarte at retningslinjene angor en hovedregel, men at det åpnes for skjønnsutøvelse av hva slags virksomhet som kommer i konflikt med landbruksdriften.
 - Karmøt spuret om behovet for tidsbrgrensning på bruksendring. Fylkeskommunen svarte at det vil være mulighet for å søke på nytt, etter eksempelvis 10 år, dersom virksomheten fortsatt er den samme. Virksomheter som vokser, bør etter hvert henvises til ordinære næringsområder.

Konklusjon

Prosjektgruppa ga innspill til kjerneområder for landbruk og retningslinjer for LNF-områder. Kartdata om kjerneområder mv. sendes til leiv.berge@rogfk.no

P-SAK 18/14: REGIONAL GRØNNSTRUKTUR

Saken gjelder

Innenfor temaet «regional grønnstruktur» er det sammenstilt kartdata om friluftsliv- og naturverdier på Haugalandet i nye temakart.

Konklusjon

Saken utsettes.

P-SAK 19/14: VIDERE ARBEID OG FRAMDRIFTSPLAN

Saken gjelder

Det ble lagt fram forslag til framdrift og møtedatoer med tanke på vedtak av regional plan i juni 2015.

Diskusjon i prosjektgruppa

- Karmøy kommenterte at kommunene vil ha behov for interne prosesser omkring planforslaget og ber om at det foreligger i god nok tid før planlagt møte i prosjektgruppa 27. november.

Konklusjon

Prosjektgruppa tok saken til orientering. Fylkeskommunen sender ut møtevarsel, slik at medlemmene kan respondere på om datoene passer.

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 mente det var fornuftig å dimensjonere handel i de enkelte sentrene, men at det da kan bli vanskelig å skille mellom ulike varegrupper innen detaljhandelen.
- 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.
- Karmøy foreslår at Storasund og Langåker blir tettsteds-/grendesenter.

Regional planbestemmelse:

- Karmøy spurte hvordan regional planbestemmelse forholder seg til rikspolitisk bestemmelse.
- Fylkesmannen viste til at RPB setter grense for handelsetableringer inntil 3.000 m² i områder som ikke omfattes av regional plan, mens det i planen er foreslått unntak for handel under 1.000 m².

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 m² 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 m². 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-sirklene 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:

- 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 nasjonal politikk om overføring av gods fra veg til sjø, og ikke bare tilbringernettet til havna på Husøy.
Fylkeskommunen kommenterte at spørsmål 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.

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

Dato: 17. desember 2014
Tid: Kl. 09.30 – 14.30.
Sted: Gamle Slaktehuset, Haugesund.

TILSTEDE:

	Organisasjon	Navn	Til stede
1	Rogaland fylkeskommune	Christine Haver	X
2	Rogaland fylkeskommune	Bernt Østnor	X
3	Rogaland fylkeskommune	Gottfried Heinzerling	
4	Rogaland fylkeskommune	Rasmus Davidsen	
5	Hordaland fylkeskommune	Hans Christian Engum	
6	Fylkesmannen i Rogaland	Anette Mogleiv	
7	Fylkesmannen i Rogaland	Morten Sageidet	
8	Fylkesmannen i Hordaland	Berit Karin Rystad	
9	Statens vegvesen, Region Vest	Oddrun Lund	X
10	Statens vegvesen, Region Vest	Tone Stople	
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	X
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	X
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 22/14: FORSLAG TIL ENDRINGER I RETNINGSLINJER OG INNSPILL TIL PLANDOKUMENT

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

Retningslinjer generelt:

- Sveio mener planen er for detaljert formulert. Retningslinjene bør være mer overordnet. Etterlyser mer bruk av «bør» i stedet for «skal».
- Etne foreslår at det tydeliggjøres hvilke retningslinjer som ikke gjelder for indre del av regionen.

Senterstruktur:

- Sveio orienterte om at «Regional plan for attraktive sentre» i Hordaland er vedtatt. Planen gir unntak slik at handel under 3.000 m² kan etableres utenfor sentre. Utfordring for Sveio og Etne.
- Fylkeskommunen viste til at styring av handel er viktig fordi handel skaper besøk og attraktivitet. Hovedtyngden av nye handelsetableringer på Haugalandet det siste tiåret er under 3.000 m². Dersom en åpner for å lokalisere hovedtyngden av handel utenfor sentre, vil det ha konsekvenser også for lokalisering av arbeidsplasser, funksjoner og boliger. Unntak opp til 3.000 m² vurderes å kunne spenne bein under styrking av tettstedssentrene og være klart i strid med konsept 2. RPB forutsetter at regionale planer skal ta utgangspunkt i RPBs formål og anvende dette på lokale forhold – unntak opp til 3.000 m² vurderes derfor også å være klart i strid med RPB, jf. over. 3.000 m² handel tilsvarende for øvrig dagens handel i Sveio sentrum.
- Sveio er enig i at unntak opp til 3.000 m² vil være negativt, men at det kan være behov for en noe høyere grense enn 1.000 m².
- Fylkeskommunen viste til at grensen på 1.000 m² gjelder i boligområder helt utenfor sentre. Dette vurderes å ha størst betydning i større sentre, der lokale butikker kommer i tillegg til tettstedssentrum. Tilsvarende grense ble ikke diskutert på Jæren. Mindre tettsteds-/grendesentre skal derimot dimensjoneres ut fra lokalt omland, og ikke med eksplisitt grense.
- Næringsforeningen mener at problemstillingen er knyttet til om nærbutikker på 1.000 er for små til å fungere effektivt, og at det kan være enklere ved 1.200-1.300 m².
- Vindafjord viste til at handelsanalyser gir kommunene rom for styring innenfor egne grenser.
- Tysvær viste til at det er behov for klare regler og styring som gjør at en unngår handelsetableringer langs hovedvegene, slik som eksempelvis Veldetun på Karmøy.
- Karmøy mente at 1.000 m² er ganske lite for en nærbutikk.
- Sveio har ønsket Sveio sentrum som regiondelsenter. Ønsker også Ekrene som tettstedssenter. Mener Haugesund må prioritere tydeligere hvor de vil ha handel – for mange «knutepunkter i bystrukturen», sammenlignet med sentre i andre kommuner. Bør være egen kategori i senterstrukturen – tydeligere at de ikke skal utvides (slik som for Norheim/Raglamyr). Fylkeskommunen viste til at planen setter begrensninger som innebærer at de fleste knutepunktene ikke skal utvide dagens handel.
- Haugesund opplyser at de vurderer om de ønsker færre knutepunkter.
- Sveio spør hvorfor hagesentre/planteskoler ikke er med i unntak fra planbestemmelse. Hvorfor ligger unntaket i retningslinje og ikke selve planbestemmelsen?
- Fylkeskommunen viser til at en fra nasjonalt hold har formidlet at unntak åpner for bransje-glidning, og at handel derfor bør håndteres samlet. I en rapport fra Asplan ble det vurdert ulikheter bransjer i mellom mht. bransjegliding, der det kom fram at hagesentre har mye småvarer som står i konkurranse med etableringer som en ønsker i sentrum. Fylkeskommunen vil se nærmere på plassering av unntaket til planbestemmelsen.

Boligbygging:

- Næringsforeningen stilte spørsmål ved om det var nødvendig å gjenta momenter fra plan- og bygningsloven (pkt 13b om estetikk, bebyggelse, barns interesser, universell utforming mv). Er det nødvendig å ha med uteoppholdsareal i planen?
- Utsira mente det var tydeliggjørende at momenter står, selv om de også finnes andre steder.
- Haugesund viste til at det er vanlig å referere sentrale tema fra annet lovverk/veiledere – ikke problematisk, operasjonaliserer felles mål. Hensyn til bebyggelse i pkt 13 bør ikke bare omfatte «verneverdig bebyggelse». Tema om bokkvalitet bør med som viktig styringsgrunnlag ved fortetting. Men kan vurdere å ta ut 13 b om estetikk mv.
- Sauda mente også at slike momenter var en del av helheten.
- Karmøy mente en burde unngå «dobbelkjøring» og avgrense seg til det som var viktig for den regionale samhandlingen. En del momenter håndteres best på lokalt nivå.
- Sveio mente punkter om bokkvalitet og estetikk mv (13+14) burde ut av planen. Fylkesmannen i Hordaland har tidligere sagt at de ikke ønsker at annet lovverk tas inn i planene.
- Etne mente en kan referere til annet lovverk, trenger ikke ha med alt. Uteoppholdsarealer bør være anbefalinger, og ikke krav – gjøre lokale tilpasninger.
- Vindafjord mente en bør ha med viktige momenter/felles mål – gir grunnlag for lignende håndtering på tvers av kommunene, slik det etterspørres fra utbyggere. Men samtidig poeng å fatte seg i korthet i planen.

- Haugesund mente det er for mye å stille krav til 30 m² uteoppholdsareal i sentrum, særlig «infill-prosjekter», men avveiningen kan også løses helhetlig i den enkelte plan. Krav til lekeplass ikke nødvendigvis det sentrale ved fortetting. Stilte spørsmål om det er muligheter for å etablere frikjøpsordning/bidrag til opprusting av kommunale områder. Kan bli krevende for Haugesund dersom de er eneste kommune som ikke kan bygge eneboliger. Fylkeskommunen viste til formulering om at 50 % av uteoppholdsareal i visse tilfeller kan dekkes utenfor egen tomt. Eksempler fra Stavanger der utbyggere har gått sammen om å opparbeide uteareal (Badedammen). Gjennom områdeplanlegging kan en differensiere boligtyper også i Haugesund, slik at delområder kan ha lavere tetthet enn det generelle kravet.
- Tysvær mente det var viktig å ha kunnskap om levekårsforskjeller, men at det var uklart hvordan en skulle ta hensyn til levekårssituasjonen i et område.
- Karmøy syntes det var mye med 4-8 boliger i Åkra.
- Sveio mente tetthetskravene bare bør gjelde i sentrumsformål.
- Fylkeskommunen viste til at tetthetskravene også ligger i gjeldende plan, og med soner rundt sentrene. På bakgrunn av by-/tettstedsstrategien, er tetthetskravene øket noe.
- Næringsforeningen opplyser at det har blitt dyrere å bygge eneboliger i Haugesund – det er avtagende marked og fallende behov. Syntes formulering om å ta hensyn til «stedets karakter» var kryptisk.
- Karmøy likte formulering om «stedets karakter» - gir rom for skjønn.
- Tysvær syntes det må være greit å ha leiligheter under 45 m², mulig å bo på mindre areal, kommunale boliger bør ikke være så store.
- Haugesund viste til at de i sentrumsplanen ikke ønsker flere leiligheter under 45 m².

Næringsbygging:

- Sveio stilte spørsmål ved hvorfor kartet ikke viste Sveio. Bør se helheten i regionen og vise eksisterende næringsområder på en måte som gjør det lesbart (vedlegg?). Dermed framkommer potensiale for ny næring. Tydeliggjøre hvilke retningslinjer som gjelder hvor i regionen.
- Vindafjord mente det var forvirrende med kart over næringsareal som bare gjelder deler av regionen. Må tydeliggjøre hva som gjelder hvor, men greit å tydeliggjøre mer i ytre strøk enn i indre.
- Tysvær syntes helhetsbildet i kartet manglet, mange sentrale næringsarealer mangler.
- Kystverket mente større næringsområder, havner og sentrale punkt for transport inn/ut av regionen bør vises).
- Sauda kan gjerne også vises i kartet, men må illustreres tilstrekkelig til at det kan leses.
- Karmøy mente havn og flyplass ikke burde være kategori 4 (lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet).

Fylkeskommunen svarte at beliggenhet og tilgjengelighet gjør at disse områdene ikke egner seg for virksomheter med høy arbeids- og besøkstetthet, slik som større kontor-virksomheter. Kontorer og tilsvarende som er knyttet til selve havna og flyplassen, vil likevel ligge der.

- Karmøy mente det var fornuftig å legge til rette for arbeids- og besøksintensive virksomheter i Norheim sentrum/Oasen. Viser til at kategoriseringen på Norheim og Raglamyr for øvrig innebærer et brudd med den politiske tenkningen om kontor-etableringer her. Har ikke innvendinger til faglig grunnlag for kategorisering.
Fylkeskommunen viste til at planen gjelder framover. Stenger ikke ned etablerte virksomheter, heller ikke planbestemmelse som går foran gjeldende planer om kontor.
- Næringsforeningen viste til at det er eksisterende kontorer på Raglamyr og ligger til rette for kollektivruter og gange/sykling. Kan lokalisere virksomheter som ikke får plass i sentrum. Stilte spørsmål ved hvor detaljert en mobilitetsplan utformes.

Samferdsel:

- Vegvesenet mener at gange og sykling bør omtales separat.
- Vindafjord mente at det bør komme tydeligere fram om samferdselsstrategiene bare gjelder innenfor tettstedene, eller også vegnettet for øvrig. Det må beskrives bedre hva de ulike nivåene for kollektivtransporten innebærer.
- Sveio ønsket at kollektivårene ble illustrert, og også tilknytningspunkter.
- Vegvesenet viste til at basistilbud for kollektivtransporten også kan løses med bestillerfunksjon, kan på sikt erstatte TT-tilbud, jf. Hordaland.
- Tysvær etterlyste illustrasjon av ekspressbussnettet.
- Fylkeskommunen mente at den samordnete areal- og transportutviklingen ikke kan baseres på et kommersielt ekspressbussnett.
- Sauda kommenterte at begrepsbruken må koordineres mellom regionale planer for Haugalandet, Ryfylke og samferdsel.
- Næringsforeningen kommenterte at dersom begrensninger i vegutbygging brukes som virkemiddel for å endre reisemiddelfordeling, kan dette innebære at boligbygging stopper opp. Bør ha kart som illustrerer tettstedsnivåene.
- Haugesund mente den grafiske framstillingen med rader kommuniserte bedre enn teksten i forslag til retningslinjer. Foreslås formulering om å «avstemme kapasitetsøkning på vegnettet i forhold utvikling av gange/sykel/kollektiv». Begrepet «Haugesund byområde» oppleves uklart. Foreslår å fjerne kolonne i tabell som setter navn på tettsteder og heller vise i kart.
- Vindafjord mente det var forvirrende med kategori-inndeling både for tettsteder og for næringsområder – lett å blande.
- Sveio mente at planen må tydeliggjøre behovene på transportsektoren.
- Vegvesenet mente at planen må legge grunnlag for hva slags transportpakke en eventuelt skal ha i framtida. Viste til inndeling i NTP og fylkesvegplan med hovedvegnett og 5 programområder – skal inndelingen fortsette? Skal biltrafikken i byområdet begrenses? – være tydeligere på hva en vil si.
- Vegvesenet vil oversende mail med litt flere tilbakemeldinger etter møtet.

Landbruk:

- Utsira mente reguleringene var for strenge dersom det skulle være mulig å legge til rette for tiltak og utbygging. Trenger å kunne tillate aktivitet i eksisterende bygg. Bør differensiere mer hvor det er behov for strengere håndheving og ikke.
- Tysvær viste til at det er mindre bynært landbruk og press på bruk av bygninger på Haugalandet enn på Jæren, og at retningslinjene ikke gir tilstrekkelig rom for lokalt skjønn. Større detaljering kan også gi fare for utdatering. Pkt 26 og 27 om bruk av ledige driftsbygninger vurderes å være for strenge. Er dette i tråd med regional plan for landbruk? Setning om at «senere oppføring av nybygg...ikke tillates» bør strykes. Pkt 22 om bare én bolig på bruk med begrensede resurser kan gi uheldige utslag mht. eldre hus med bevaringsinteresser – tilfredsstillende ikke nødvendigvis dagens krav. Stilte spørsmål om hyttebygging som tilleggsnæring?
- Sveio mente det var tilstrekkelig med anbefalinger i stedet for føringer på landbrukstemaet. Det kan skifte hva som er passiv og aktiv landbrukseiendom.
- Vindafjord viste til at landbruk er viktig næring og at det derfor er riktig å ha landbruk som eget tema i planen, ikke del av regional grønnstruktur. Kjerneområdene er viktige.
- Karmøy viste til at hensyn til landbruksareal er sterkt regulert ellers også.

Regional grønnstruktur:

- Etne viste til at naturmangfoldloven gjelder all planlegging, ikke bare detaljplanlegging (pkt 31). Krav til kunnskapsgrunnlag er greit omtalt i loven.
- Karmøy mener det er for mange detaljer. Disse blir lett «sovende» retningslinjer som blir lite brukt – bør formuleres mer generelt.
- Tysvær spurte om samsvar mellom regional grønnstruktur og FINK-planen. Fylkeskommunen svarte at arbeid med revisjon av FINK-planen er startet opp. Arbeidet vil se nærmere på avgrensning av en del områder, bl.a. regionale friluftsområder. Regional grønnstruktur bygger for øvrig på gjeldende fylkesdelplan, men oppdatert i henhold til kommuneplanene.
- Sveio mente en bruk av begrepene «friområder» og «friluftsområder bør sees gjennom. Det er gjerne ikke nødvendig å vise vindkraftområdene i kart for regional grønnstruktur.
- Etne syntes det var en bra formulering at viktige naturverdier, friufts- og kulturområder bør vises som hensynssoner.

Konklusjon

Prosjektgruppa ga innspill til planutkastet.

Sekretariatet ser nærmere på innspill til retningslinjene, og på muligheter for mindre grad av detaljering på en del punkt. Sekretariatet ser på muligheten for å utarbeide kart over næringsarealer i hele regionen.

P-SAK 23/14: VIDERE ARBEID

Saken gjelder

Det tas sikte på å sende planforslaget til fylkesutvalget 27. januar og deretter ut på høring. Det er satt opp styringsgruppemøte 5. januar, men ikke flere møter i prosjektgruppa før høringen.

Diskusjon i prosjektgruppa

Framdrift:

- Sveio mener det er vanskelig å se helheten i dokumentet så lenge samferdselsdelen ikke er ferdig. Uheldig å stresse planen pga valg.
- Kystverket kommenterte at prosjektgruppa får lite mulighet til å påvirke samferdselskapitlet før det går til høring – ønsker i hvert fall mulighet til gjennomlesning.
- Statens vegvesen forventer å være delaktig i samferdselsdelen – se vegnettet på tvers av vegeier.
- Sauda påpeker at samferdselsdelen er viktig for dem – også i beredskaps-perspektiv.
- Fylkeskommunen viste til at hovedstrategiene for samferdselsdelen er kjent fra konsept 2. Det arbeides med å ferdigstille dette, og en vil sende ut til kommentarer så snart det er klart. Legger opp til parallell-arbeid samtidig med høringen. Kan ikke å forskyve høringen, fordi en da ikke vil klare å bli ferdig innen fylkestingsperioden.

Videre møter:

- Prosjektgruppa ønsker et nytt møte før planen tas opp til saksbehandling i kommunene. Siste halvdel av januar kan være aktuelt. Fylkeskommunen kommer tilbake med alternative datoer.

Konklusjon

Prosjektgruppa tar sikte på nytt møte i januar. Fylkeskommunen kommer tilbake med alternative datoer.

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET SAKSFRAMLEGG FOR STYRINGSGRUPPEN

Dato: 05.01.15
Saksnr: 17/14

Sak: Forslag til retningslinjer for regional plan.

Vedlegg 4: Forslag til retningslinjer for regional plan, datert 2. januar.

Vedlegg 5: Forslag til regionalt oversiktskart i næringskapitlet.

Saken gjelder

Styringsgruppa orienteres om endringene som er gjort i forslag til retningslinjer etter de siste møtene og gir innspill til dette. En tar sikte på å sende planen med retningslinjer videre til fylkesutvalget for høring, og med eventuelle endringer eller alternative forslag fra styringsgruppa

Endringer som er gjort i retningslinjer og plandokument siden forrige møte

Forslag til plandokument og retningslinjer har blitt diskutert på prosjektgruppemøtene 18. november og 17. desember, og på styringsgruppemøtet 20. november. Ut fra tilbakemeldinger i møtene er det gjort en del endringer.

Viktigste endringer som er gjort:

- Generell forenkling av språk og noe innkorting i retningslinjene.
- Tydeliggjøring av forskjell mellom generelle hovedgrep som gjelder hele regionen, og den mer konkrete koordineringen som bare gjelder de største vekstområdene.
- Sveio har blitt regiondelsenter.
- Regional handelsanalyse anvendes bare i de største vekstområdene, ikke resten av regionen.
- Utformet regionalt oversiktskart også i næringskapitlet.

Viktigste endringer som det fortsatt arbeides med:

- Større skriftstørrelse, innkorting av tekst. Litt omstøkking for å bedre lesbarheten.
- «Sammendrag» i starten av dokumentet med kort forklaring av mål og hovedstrategiene i planen.
- Vurdere muligheter for innkorting eller fjerning av noe flere retningslinjer – blant annet innenfor temaene landbruk, grønnstruktur og boligbygging.
- Konsekvensutredning (kap. 6)

Dette vil bli innarbeidet i det fullstendige planforslaget før høringen.

Forslag til konklusjon

Styringsgruppa sender forslag til plan med retningslinjer videre til fylkesutvalget for offentlig høring.

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET SAKSFRAMLEGG FOR STYRINGSGRUPPEN

Dato: 05.01.15
Saksnr: 18/14

Sak: Strategier for samferdsel - utkast til del av plandokument.

Vedlegg 6: Strategier for samferdsel - utkast til del av plandokument.

Saken gjelder

Styringsgruppa orienteres om samferdselsdelen av planen – strategier og retningslinjer.

Hovedelementer i samferdselsdelen av planen

Samferdselsdelen av planen skal gi en samordning av areal- og transportutviklingen i regionen. Strategiene for utvikling av tilgjengelighet og miljøvennlig transport er derfor differensiert mellom byområdet, bynære områder, tettsteder og mer spredtbygde deler av regionen:

- Sammenhengende nettverk for gående og syklende er sentralt både i store og litt mindre tettsteder, men har mindre effekt for lange reiser.
- Mulighetene for kollektivtransport er størst i byområdet, og deretter hovedaksene inn til byen og regionruter ut til øvrige regiondelsentre.
- Behovet for spesielt å sikre næringstransportens tilgjengelighet, gjelder primært i bynære områder.
- Parkeringsstrategier bidrar til attraktiv sentrumsutvikling i både store og litt mindre tettsteder, mens i byområdet er det behov for en tydeligere strategi som også samordnes med lokaliseringsstrategiene.

En del strategier er også felles for hele regionen – slik som satsing på trafiksikkerhet, og drift og vedlikehold av infrastrukturen

Innenfor de aktuelle strategiene, er det noen virkemidler som ligger til regionalt nivå, mens andre ligger på nasjonalt nivå, og dette må samordnes. Felles strategier gir muligheter for posisjonering for nasjonal finansiering.

Forslag til konklusjon

Styringsgruppa gir innspill til strategier og retningslinjer for samferdsel.

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET SAKSFRAMLEGG FOR STYRINGSGRUPPEN

Dato: 05.01.15
Saksnr: 19/14

Sak: Videre arbeid og framdriftsplan

Saken gjelder

Det legges fram forslag til prosessen fram til planlagt vedtak av regional plan i juni 2015. Styringsgruppa må vurdere behovet for prosess og møter i sluttbehandlingen etter høring, og om det forventes å være behov for mer enn ett møte i gruppa etter høringen. Det må også avklares dato for høringskonferanse.

Bakgrunn

Prosesen med regional plan har pågått over lang tid, og det har vært enighet om at planen bør vedtas i fylkestingene i juni. Videre prosess er lagt med dette som utgangspunkt og innebærer at fylkesrådmannen vil sende planforslaget fra seg i uke 2 med tanke fylkesutvalgets møte i uke 5.

Det kan være utfordringer ved at det fortsatt er momenter som deltagerne i prosjekt- og styringsgruppene kan tenke seg å ha bedre tid på eller endre. Høringen innebærer imidlertid ikke at planforslaget eller prosjekt- og styringsgruppens medlemmer er «låst» i forhold til den videre prosessen, men at medvirkningen utvides overfor et større publikum.

Fylkeskommunen legger for øvrig opp til at høringsperioden brukes aktivt i prosjektgruppa, og med særlig fokus på delene av planen som det så langt har vært minst prosess med.

Datoer for høring, bearbeiding og sluttbehandling av planforslag

Høring:

- FU Rogaland 27. januar og Hordaland 29. januar.
- Høringsperiode ca 30. januar – 15. mars (6 uker).
- Høringskonferanse første del av høringsperioden - ca 10.-15. februar.

Bearbeiding etter høring:

- Sammenstilling, vurdering av høringsmerknader, bearbeiding: uke 12-13.
- Prosjektgruppemøte uke 16.
- Styringsgruppemøte uke 17.

Sluttbehandling:

- FU Hordaland 19. mai og FU Rogaland 2. juni.
- Rogaland og Hordaland fylkesting 9.-10. juni (samme datoer).

Måned	Januar				Februar				Mars				April				Mai				Juni			
Uke	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
P-gr				X											X									
S-gr	5.															X								
Høring					Høring, frist ca 15/3																			
Skrivefrist	7.																1.		13.					
FU Rog.				27.																			02.	
FU Hord.				29.															19.					
FT																							09.-10.	
Møtedatoer merker med rød tekst er ikke fastlagt ennå.																								

Prosjektgruppa har bedt om et ekstra møte før de starter saksbehandling av planen for å kunne se planen i helhet. Dette planlegges i siste del av januar. Prosjektgruppa vil fortløpende vurdere om den har behov for flere møter enn det som er satt opp.

Kommunene må vurdere om en ser behov for ytterligere informasjon, orienteringer eller drøftinger omkring konkrete problemstillinger. Fylkeskommunen vil så langt som råd forsøke å imøtekomme dette.

Mulige datoer for høringskonferanse

Fylkeskommunen tar sikte på å arrangere en åpen høringskonferanse i høringsperioden, og fortrinnsvis før kommunene behandler sine høringsuttalelser. Hensikten er å gi informasjon til kommunenes politikere og administrasjon, næringsliv og andre interesserte. Det vil bli lagt opp til mer tid til spørsmål enn ved forrige konferanse om konseptvalg.

Mulige datoer er 4. eller 11. februar. En ser for seg tidsramme ca kl 15-20.

Forslag til konklusjon

Styringsgruppa gir innspill til behov for prosess og møter i forbindelse med høring og bearbeiding av planforslaget.

Retningslinjer for senterutvikling

1. Om retningslinjer for senterutvikling og lokalisering av handel

Lokalisering av publikumsrettede funksjoner og handel skal bidra til sterke og kompakte by- og tettstedssentre i alle deler av regionen - med et bredt spekter av publikumsrettede funksjoner og handelsvirksomhet.

2. Senterstruktur og lokalisering av publikumsrettede funksjoner

a. Senterstruktur for Haugalandet:

Senterkategori	Sentrum
Regionsenter	Haugesund sentrum
Regiondelsentre	Køpervik, Akسدal, Sveio, Ølen, Etne og Sauda sentrum
Områdesentre	Åkra, Skudenes, Norheim, Førsvik og Skånevik sentrum
Tettstedssentre og grendesentre	Vedavågen, Avaldsnes, Vormedal, Kolnes, Førde, Auklandshamn, Valevåg, Frakkagjerd, Slåttevik, Hervik, Skjoldastrauen, Hinderåvåg, Nedstrand, Skjold, Knaphus, Kårhus, Vikebygd, Bjoa, Ølensvåg, Vikedal, Sandeid, Ølmedal, Kyrping, Teigland.
Knutepunkter i bystrukturen	Fagerheim, Kvala, Gard, Bleikemyr, Solvang, Hemmingstad, Austmannavegen, Skåredalen,

- b. Publikumsrettede funksjoner skal lokaliseres i sentrum av tettsted tilpasset det omland funksjonene skal dekke.
- c. Haugesund sentrum skal være regionens bysentrum. Regionale publikumsrettede funksjoner, og lokale publikumsrettede funksjoner for Haugesund, skal lokaliseres i Haugesund sentrum.
- d. Viktige publikumsrettede funksjoner som bare gis på ett sted innenfor del av regionen, skal lokaliseres i regiondelsenter. Publikumsrettede fellesfunksjoner for indre deler av Haugalandet skal fortrinnsvis lokaliseres i Ølen sentrum.
- e. Områdesentrene skal gi tilgang til et utvalg av publikumsrettede funksjoner for sitt nærmeste omland. Det skal ikke etableres tilbud som vurderes å konkurrere med regiondelsentrene.
- f. I tettstedssenter, grendesenter og knutepunkt i bystrukturen kan det etableres publikumsrettede funksjoner som skal betjene lokalt bomiljø. Det skal ikke etableres tilbud som vurderes å konkurrere med andre sentre.

3. Avgrensning av sentre i senterstrukturen

- a. Sentrumsformål skal avgrenses og dimensjoneres i kommuneplanens arealdel. Avgrensningen skal tilrettelegge for kompakt utbygging som favoriserer gående. For tettstedssentre og grendesentre kan avgrensning også gjøres gjennom kommunedelplan eller områderegulering.
- b. For regionsenter, regiondelsentre og områdesentre bør det utarbeides sentrumsplaner for å avklare muligheter for videre utvikling av sentrene.
- c. Nærbutikk/nærservice skal lokaliseres slik at det betjener lokale boligområder og ikke baseres på forbi-passerende langs hovedveg. Nærbutikk/nærservice skal ikke konkurrere med sentre i senterstrukturen. Prinsipper for lokalisering av nærbutikk/nærservice og tilknytning til lokale boligområder avklares og begrunnes i kommune- eller kommunedelplan.

- d. Nye sentre kan etableres i nye utbyggingsområder dersom det foreligger et dokumentert behov for dette. Eksisterende senterområder kan utvides, forutsatt at utvidelsen bygger opp om ønsket by- og tettstedsutvikling. Nye sentre og utvidelse av eksisterende sentre planlegges og begrunnes i samsvar med nedfelte mål i regional plan og kommuneplaner. Endring av senterstrukturen behandles som del av kommuneplanens arealdel.

4. Utforming av bebyggelse

Kommunene skal i overordnet plan gi retningslinjer for utforming av bygg, fellesområder og anlegg i sentrumsområdene som tilfører kvaliteter til by-/tettstedssentrum, tilrettelegger for attraktiv stedsutvikling og innbyr til økt gange og sykling. Krav til estetikk, arkitektonisk kvalitet, kulturminner, kulturmiljø, lokalklima og universell utforming skal ivaretas. Forretningsbygg skal ha aktive, åpne og oppbrutte fasader i første etasje mot handlegater og sentrale byrom, og med direkte innganger utenfra.

Utkast 2. jan-15

Regional planbestemmelse og retningslinjer for lokalisering av handel

Regional planbestemmelse for lokalisering av handel:

Nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet er bare tillatt i områder avsatt til sentrumsformål, slik disse er lokalisert, dimensjonert og avgrenset i gjeldende kommuneplans arealdel eller kommunedelplan.

Unntak for nærbutikk og for varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, framgår av retningslinjene.

Virkning av regional planbestemmelse:

Regional plan med planbestemmelse erstatter «Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre» og innebærer at det ikke kan gis tillatelse til tiltak som er i strid med planbestemmelsen. Regional planbestemmelse gjelder foran godkjente kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner.

5. Unntak fra regional planbestemmelse om lokalisering av handel i sentrumsområder

- a. Nærbutikk og nærservice er et tilbud til det lokale bomiljøet utenom senterstrukturen. Nærbutikk er en eller flere butikker med dagligvarer (handel med hovedvekt på mat og drikke), bakeri eller blomster. Nærservice er mindre publikumsrettede virksomheter i selvstendige enheter som kan etableres i sammenheng med nærbutikk, slik som frisør, kafé og apotek. Tilbudet kan ikke etableres hvis det vurderes å konkurrere med etablerte sentre. Nærbutikk og nærservice har en arealbegrensning på inntil 1000 m² BRA til handel og inntil 500 m² BRA til andre publikumsrettede virksomheter.
- b. Innenfor næringsområder som er egnet for blandet næring (næringskategori 3 eller tilsvarende), kan kommunene avsette områder som skal romme salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer i. Områdene skal avgrenses i kommuneplan med krav om tilhørende bestemmelser som sikrer type handel, brutto forretningsareal, utnyttelsesgrad og parkeringsdekning, jf. pkt 16-17. Ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, tillates solgt på maksimalt 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 500 m² BRA.

6. Generell retningslinje for dimensjonering av handel

- a. For alle sentre i senterstrukturen gjelder at samlet bruksareal til handel skal dimensjoneres i samsvar med senteret sitt handelsomland og nivå i senterstrukturen for å sikre en balansert fordeling av handel og unngå at sentre utkonkurrerer hverandre.

7. Krav til regional handelsanalyse i de største vekstområdene

- a. Regional handelsanalyse er et verktøy utviklet på regionalt nivå til bruk for dimensjonering av framtidig behov for handelsareal i de største vekstområdene i regionen, jf. figur X.
- b. Som del av kommuneplanens arealdel, skal Haugesund, Karmøy, Tysvær og Sveio kommuner dimensjonere framtidig behov for bruksareal til handelsvirksomhet ved bruk av regional handelsanalyse. Det skal dimensjoneres behov for samlet handelsareal i hele kommunen innenfor planperioden, og med fordeling på hvert senter i de største vekstområdene, og på områder for salg av plasskrevende varer.
- c. Ved etablering eller utvidelse av handelsvirksomhet i de største vekstområdene, skal det vurderes hvilke konsekvenser etableringen kan få for det aktuelle senteret, og hvordan tiltaket kan påvirke fordelingen av handel mellom nærliggende sentre.
Dersom dimensjonering av samlet behov for handelsareal ved hjelp av regional handelsanalyse ikke er gjennomført som del av kommuneplanen, jf pkt. 7b, skal dette utføres før saken sendes på høring. Der det kreves konsekvensutredning iht. pbl. § 14, kan analysen inngå i denne.
Virksomhetsetableringer med areal under 1000 m² BRA utløser ikke krav om regional handelsanalyse.

8. Nærmere om dimensjonering av handel i enkelte sentre

- a. I Haugesund sentrum legges det ikke begrensninger på omfanget av handelsetableringer eller utvidelse av handelsvirksomhet.
- b. I hvert av knutepunktene i bystrukturen i Haugesund/fastlands-Karmøy tillates etablert inntil 3.000 m² samlet bruksareal handel, inkludert dagligvare.
- c. I Norheim næringsområde med Oasen og i Raglamyr næringsområde med Amanda storsenter tillates det ikke å utvide eksisterende areal til handelsvirksomhet. Det tillates heller ikke etablert andre funksjoner av regional karakter. Videre utvikling av områdene er nærmere omtalt i pkt. XX om «Norheim og Raglamyr næringsområder»..

Definisjoner

Publikumsrettede funksjoner:

Med publikumsrettede funksjoner menes offentlige og private funksjoner rettet mot allmenheten og med personlig oppmøte. Eksempler kan være helse, kultur, offentlig administrasjon, overnatting/servering, økonomisk/juridisk/personlig/annen tjenesteyting mv. Lokale funksjoner som grunnskole og barnehage omfattes ikke.

Virkeområde for handel:

All handel til privat sluttbruker omfattes av bestemmelse og retningslinjer. Dette inkluderer også utleveringssted til kunde for varer kjøpt via netthandel og «show-room». Engroshandel, dvs. salg for videresalg til andre, omfattes ikke.

Biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer:

Varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer er her definert som

virksomheter hvor varespekteret er begrenset til primærvarene og tilsvarende varer. Eksempelvis kan varegruppen biler omfatte motorsykler og campingvogner, varegruppen båter kan omfatte båthengere, varegruppen landbruksmaskiner kan omfatte anleggsmaskiner, varegruppen trelast og andre større byggevarer kan omfatte byggevarer som stein, grus, sement i tillegg til trelast.

Utkast 2. jan-15

Retningslinjer for boligbygging

9. Om retningslinjer for boligbygging

Boligbyggingen skal bidra til korte avstander til daglige gjøremål, effektiv arealbruk, differensiert boligstruktur, bokvalitet og gode bomiljø, og gi grunnlag for miljøvennlig transport.

10. Generelle retningslinjer for prioritering og rekkefølge i boligbyggingen

- a. Ny boligbygging skal bygge opp om eksisterende by-, tettsteds- og grendestruktur for å styrke denne. Prioritering og rekkefølge i utbyggingen skal skje «innenfra og utover» i hvert by-, tettsteds- og grendesenter:
1. prioritet: Flere boliger i sentrum. Fortetting og transformasjon på allerede bebygd areal.
 2. prioritet: Boliger i sentrumsnære områder med høy andel gange og sykling.
 3. prioritet: Langsiktig rekkefølge-utvikling innenfra og utover i hvert tettsted.

I spredtbygde områder uten tettsteds- og grendesentre kan det planlegges for et mer differensiert bosettingsmønster.

- b. Kommunene skal utarbeide boligbyggeprogram med rekkefølge for utbygging av de enkelte boligområdene i kommuneplanperioden, inkludert områder for fortetting og transformasjon. Utbygging nær sentrum, og som kan gi høy andel gange og sykling, skal prioriteres gjennomført tidlig i planperioden. Boligområder med lavere prioritering bør avvente utbygging til høyere prioriterte områder er utbygd.
- c. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel, skal potensialet for boligbygging i godkjente byggeområder gjennomgås, inkludert potensialet for fortetting og transformasjon. Gjennomgangen skal ligge til grunn for å vurdere og muligheter for relokalisering av areal med lavere sentrumstilknytning og lavere potensiale for miljøvennlig transport, eventuelt behov for nye boligområder innenfor planperioden.

11. Koordinert rekkefølge for utbygging av boligområder i de største vekstområdene

Rekkefølge for utbygging av ledige boligområder i Haugesund og bynære deler av Karmøy, Tysvær og Sveio skal baseres på faseinndeling 1-3 som illustrert i planen, jf. figur X. Rekkefølgen er basert på prioritering som beskrevet i pkt 8 og skal detaljeres gjennom kommuneplanene. Arealer utenfor fase 1-3 skal vurderes relokalisert. Fortetting og transformasjon på allerede bebygd areal kan skje i alle faser.

12. Tetthet i boligbyggingen

Kommunene skal stille krav til tetthet i boligbyggingen for å utnytte areal som bidrar til høy måloppnåelse. Krav til tetthet gjelder både ved utbygging på ledig areal og ved fortetting/transformasjon på allerede bebygd areal. Tetthetsnormene skal forankres ved første rullering av arealdelen til kommuneplanen og utarbeides som bestemmelser:

	I og nær sentrum	Innenfor tettsted og i nærliggende boligområder for øvrig
Haugesund	Innenfor ca 1 km: 6-12 bolig/daa	Min. 3 bolig/daa
Åkra, Kopervik, Norheim, Aksdal	Innenfor ca 750 m: 4-8 bolig/daa	Min. 2,5 bolig/daa
Ølen, Etne, Sauda, Sveio, Skudenes, Veaa, Avaldsnes, Førre/Frakkagjerd, Vormedal, Kolnes	Innenfor ca 500 m: Min. 3 bolig/daa	Min. 2 bolig/daa
Føresvik, Skånevik, Slåttevik, Sandeid, Vikedal, Skjold, Ølensvåg og Førde sentrum	Innenfor ca 500 m: Min. 2 bolig/daa	
Bynære områder for øvrig, jf. tetthetskart.	Min. 2 bolig/daa	

Krav til tetthet skal sees i forhold til tomtens utforming, terreng, og stedets karakter for øvrig. Ved utbygging i større områder, kan enkeltområder ha lavere utnyttning, så lenge samlet utbygging tilfredsstiller tetthetsnormen.

13. Differensiert boligstruktur

- a. Kommunene bør legge til rette for et differensiert boligtilbud i samsvar med forventet framtidig befolkningsstruktur. Det bør særlig vurderes behov for flere leiligheter i by- og tettstedssentre.
- b. I kommuneplanene bør det fastsettes krav til variasjon i boligtype og boligstørrelse i sentrumsnære områder for å sikre sosialt stabile områder med en variert sammensetning av aldersgrupper og sosiale grupper. Boenheter mindre enn 45 m² anbefales ikke. Andelen mindre boligenheter innenfor et boligprosjekt/område bør begrenses.

14. Bokkvalitet

- a. I kommuneplanens arealdel skal det defineres normer for minste felles uteoppholdsareal i bolig- og sentrumsområder, og for utforming og avstand til bolig. Dersom krav til minste felles uteoppholdsareal avviker fra krav til lekeplasser, går høyeste arealkrav foran. Felles uteoppholdsareal skal være mest mulig sammenhengende areal, ha trafiksikker adkomst fra boligene, være skjermet fra trafikk, forurensing og støy, og være tilfredsstillende belyst. Minimum 50 % av felles uteoppholdsareal skal ha sol ved vårjevndøgn klokken 15.00. Krav til minste felles uteoppholdsareal pr bolig:

Område	Minste felles uteoppholdsareal pr boenhet på terreng
I Haugesund sentrum	30 m ²
I andre sentrumsområder	30 m ²
I gangavstand til sentrumsområder	50 m ²
I andre områder	75 m ²

I sentrumsområder kan inntil 50 % av felles uteoppholdsareal dekkes utenfor egen tomt og innenfor en avstand på maksimum 200 meter. Det må kunne dokumenteres trafiksikker atkomst, tilfredsstillende krav til arealstørrelse og kvalitet, og hvor mange boenheter som samlet baserer seg på det samme arealet for å oppfylle normen.

- b. Alle boenheter skal ha egnet privat uteplass som i størst mulig grad er skjermet for innsyn og har gode solforhold.
- c. Kommunen bør benytte områdeplanlegging for å vurdere lokalisering av lekeplasser for flere utbyggingsprosjekter under ett, der dette vil gi en bedre kvalitativ utforming og kravene til nærhet og trafiksikker atkomst ellers kan tilfredsstilles. I boligområder der det kun legges opp til nærlekeplass, bør hensynet til større barns mer arealkrevende lek ivaretas gjennom å sikre trafiksikker atkomst til parker og friområder med ballplasser og lignende.
- d. Kommunene bør framskaffe kunnskap om sosiale og geografiske levekårsforskjeller. I kommunal planstrategi bør det vurderes behov for områdeplanlegging eller andre tiltak som kan styrke boligattraktivitet og levekår i områder som kan ha opphopning av levekårsutfordringer.
- a. Det skal stilles krav til estetiske hensyn i alt plan- og byggearbeid med fokus på styrking av identitet, tilføring av områdekvalitet, tilpasning til omgivelsene, og kvalitet og bestandighet i materialbruk. Ved ny utbygging, byomforming eller fortetting skal det tas hensyn til:
- Levekårssituasjonen i området
 - Verneverdig historisk bebyggelse og bebyggelsesstrukturer
 - Barns interesser, lekeområder, barnetråkk
 - Eksisterende blå- og grønnstruktur
 - Universell utforming av boliger og uteoppholdsareal
- b. For utbyggingsprosjekter med særlig høy utnyttelse, skal virkning på vind- og solforhold dokumenteres.
- e. I kommuneplanene bør det settes rekkefølgekrav for å sikre at grunnleggende sosial og teknisk infrastruktur er på plass før brukstillatelse blir gitt.

15. Felles og privat uteoppholdsareal

a. Krav til utforming av felles uteoppholdsareal:

Type areal	Dekker antall boliger	Minimum størrelse	Anbefalt maks avstand til bolig	Planavklaring	Målgruppe
Nærlekeplass (sandlekeplass)	4-25	150 m ²	50 m	Reguleringsplan	Barnehagebarn
Områdelekeplass (kvartalslekeplass)	25-200	1500 m ²	150 m	Reguleringsplan	Barn, unge og eldre
Aktivitetsflate (ballfelt)	150-600	2500 m ²	400 m	Regulerings- eller kommuneplan	Alle
Rekreasjonsområde (sentralt lekefelt)	600-1200	6000 m ²	500 m	Kommuneplan	Alle

Kommunen kan benytte områdeplanlegging for å vurdere lokalisering av lekeplasser for flere utbyggingsprosjekter under ett, der dette vil gi en bedre kvalitativ utforming og kravene til nærhet og trafiksikker atkomst ellers kan tilfredsstilles. I boligområder der det kun legges opp til nærlekeplass, bør hensynet til større barns mer arealkrevende lek ivaretas gjennom å sikre trafiksikker atkomst til parker og friområder med ballplasser og lignende.

Definisjoner:

Beregning av boligtetthet:

Boligtetthet beregnes med utgangspunkt i arealer som inkluderer boligområdenes tilhørende uteareal og lekeplasser, grønnstruktur, parkering, interne veier og infrastruktur og andre tilhørende arealer. Dette kan ofte tilsvare områdeavgrensning i overordnet plan som kommuneplan. Avstander måles fra midt i sentrumskjernen.

Tetthet i boligbyggingen er avhengig av størrelse, utforming og kvalitet. Følgende tetthet er vanlig ved ulike typer bebyggelse:

Boligtype	Vanlig tetthet
Konsentrert småhusbebyggelse	2-4 bolig/daa
Variasjon med konsentrert småhusbebyggelse og lavblokk i 3-4 etasjer	5-6 bolig/daa
Lavblokk i 3-4 etasjer	7-8 bolig/daa
Blokk i 5-6 etasjer	10-12 bolig/daa

Minste felles uteoppholdsareal:

Minste felles uteoppholdsareal er areal som er egnet til lek, opphold og rekreasjon og omfatter den ubebygde delen av tomten som ikke er avsatt til trafikkareal. Restareal, bratt areal, areal til private uteplasser, og areal avsatt til fellesfunksjoner som avfallshåndtering, sykkelstativ og lignende medregnes ikke.

Retningslinjer for lokalisering av næringsvirksomhet

16. Om retningslinjer for lokalisering av næringsvirksomhet

Lokalisering av «rett næringsvirksomhet på rett sted» skal bidra til effektiv bruk av attraktive næringsområder, god tilgjengelighet til arbeidsplasser og funksjoner, redusert transportbehov og styrket grunnlag for miljøvennlig transport og sentrumsutvikling.

17. Generelle retningslinjer for lokalisering av næringsvirksomhet

- a. Lokalisering av næringsvirksomheter skal baseres på virksomhetenes areal- og transportegenskaper etter prinsipp om «rett virksomhet på rett sted»:
 - i. Arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter i regionen skal lokaliseres i by- og tettstedssentre, med høy tilgjengelighet for gange og sykling og lokalt god kollektivtilgjengelighet. Virksomhetene skal gis høy arealutnyttelse og høy parkeringsdekning for sykkel.
 - ii. Virksomheter med middels arbeids- og besøkstetthet skal lokaliseres integrert i by-/tettstedsstrukturen og med god gang-/sykkeltilgjengelighet. Virksomhetene skal gis middels arealutnyttelse og høy parkeringsdekning for sykkel.
 - iii. Virksomheter med lav arbeids- og besøkstetthet bør ha nærhet til hovedvegnettet og kan ha lavere arealutnyttelse og lavere gang-/sykkeltilgjengelighet.
- b. Kommunene skal gjennomføre en kategorisering av næringsområdene og vurdere rekkefølge i utbygging, basert på strategi om «rett virksomhet på rett sted» og tilpasset lokale forhold. Kategoriseringen skal legges til grunn for kommunenes egen planlegging, behandling av private planer, og tilrettelegging for næringsbygg.

Lokalisering av handel og publikumsrettede funksjoner håndteres etter planbestemmelse og retningslinjer i kapittel 4.2.

18. Arealregnskap og arealutnyttelse

- a. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel, skal potensialet for næringsbygging i godkjente byggeområder gjennomgås, inkludert potensialet for fortetting og transformasjon. Arealregnskapet skal brukes for å vurdere om næringsområdene i kommunen er over- eller underdimensjonert i forhold til regionale og lokale behov i planperioden. Ved en eventuell overdimensjonering bør det vurderes om næringsområder skal tas ut av kommuneplanen.
- b. Kommunene skal innføre bestemmelser for arealutnyttelse i by- og tettstedsnære næringsområder for å sikre effektiv arealbruk ut fra lokale forutsetninger.
- c. Det skal vises tilbakeholdenhet med omdisponering av sjønære næringsareal til annet formål i de største vekstområdene. Ved forslag om omdisponering skal kommunen vurdere samlet tilgang til sjønært areal i kommunen og regionen.

19. Kategorisering av næringsområder i de største vekstområdene

- a. Lokalisering av næringsvirksomheter i Haugesund og bynære deler av Karmøy, Tysvær og Sveio skal baseres på inndeling av næringsområder i kategori 1-5 som illustrert i planen, jf. figur X. Inndelingen i kategorier er basert på prioritering som beskrevet i pkt X og skal detaljeres gjennom kommuneplanene:

Område-kategori	Type område	Områder i kategorien	Tilrettelegges for type virksomheter
Kategori 1	Regionsenter med høy kollektivtilgjengelighet og gang-/sykkelpotensiale	Haugesund sentrum	Virksomheter med regionalt høy arbeidsplass- og/eller besøkstetthet
Kategori 2	Andre større sentre med lokalt høy kollektivtilgjengelighet og gang-/sykkelpotensiale	Kopervik, Åkra og Aksdal sentrum, og Norheim sentrum/Oasen	Virksomheter med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet
Kategori 3	Områder i by-/tettstedsstrukturen med middels kollektivtilgjengelighet og gang-/sykkelpotensiale	Kvalamarka, Killingøy, Hasseløy, Risøy. Deler av Raglamyr/Norheim, Frakkagjerd og Bygnes	Virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet
Kategori 4	Områder langs hovedvegnettet og i ytterkant av by-/tettstedsstrukturen	Ekrene, Halsane, Storøy, Storasund, deler av Norheim og Raglamyr, Bø, Husøy, flyplassen, Veasletta, Aksdal næringspark. Deler av Frakkagjerd og Bygnes	Virksomheter med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet
Kategori 5	Tyngre industriområder utenfor by-/tettstedsstrukturen	Hydro, Gismarvik og Kårstø	Tyngre industribedrifter

- b. Innenfor byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy skal kommunene stille krav til arealutnyttelse i nærings- og sentrumsområder tilpasset områdenes lokaliseringsstrategi. Kravene skal forankres ved første rullering av arealdelen til kommuneplanen og utarbeides som bestemmelser:

Nærings-kategori	Arealutnyttelse %-BRA (min – maks)
Kategori 1	Høy (160-250)
Kategori 2	Lokalt høy (100-160)
Kategori 3	Middels (80-120)
Kategori 4	Lavere (40-80)

20. Norheim og Raglamyr næringsområder

Norheim og Raglamyr næringsområder skal utvikles med ulike strategier for de enkelte delområder, avhengig av tilgjengelighet og mulighet for sentrumsutvikling ,:

- i. Norheim sentrumsområde ved Oasen kan videreutvikles med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet og med krav til arealutnyttelse og parkeringsdekning i henhold til

næringskategori 2.

- ii. Delområder langs hovedruter for kollektivtransporten innenfor Norheim-Raglamyrr kan videreutvikles for virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet, herunder plasskrevende varer som biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer, jf. pkt XX, og med krav til arealutnyttelse og parkeringsdekning i henhold til næringskategori 3.
- iii. Øvrige delområder innenfor Norheim-Raglamyrr kan utvikles med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet, herunder transport, lager og engros, og med krav til arealutnyttelse og parkeringsdekning i henhold til næringskategori 4.

Utkast 2. jan-15

Retningslinjer for samferdsel

21. Samordning av areal- og transportutvikling

Strategier og rekkefølge for utvikling og utbygging av nasjonal og regional transportinfrastruktur skal samordnes med regionale strategier og rekkefølge for by-/tettstedsutvikling og arealutvikling.

22. Tilrettelegging for god tilgjengelighet og miljøvennlig transport

- I hele regionen skal det utvikles infrastruktur som sikrer god tilgjengelighet.
- Ulike rammer for styrking av tilgjengelighet og miljøvennlig transport legger grunnlag for differensiering av transportstrategiene mellom de ulike delene av regionen, jf. tabell X:

Område	Beskrivelse	Rammer for arealutvikling og miljøvennlig transport	Rammer for styrking av tilgjengelighet	Rammer for styrking av trafikk-sikkerhet
Haugesund byområde	Haugesund og fastlands-Karmøy.	Sentrumsutvikling, byutvikling. Klimaforliket. Vekst i persontransport tas med gange, sykling og kollektivtransport.	Prioritering av transportformer for styrking av tilgjengelighet: 1. Gange 2. Sykling 3. Kollektiv 4. Næring 5. Personbil	Økt trafiksikkerhet for alle trafikant-grupper. 0-visjonen.
Bynære områder	<ul style="list-style-type: none">Hovedaksene inn til byområdet (Aksdal-Haugesund og Åkra-Kopervik-Haugesund).Tettstedene Avaldsnes, Kopervik, Åkra, Frakkagjerd og Aksdal.	Sentrumsutvikling, byutvikling. Mest mulig av vekst i persontransport skjer miljøvennlig.	Prioritering av transportformer på hovedaksene: 1. Kollektiv 2. Næring 3. Personbil Hovedfokus på gange og sykling innenfor tettsted.	
Innenfor andre regiondelsentre, områdesentre og større tettsteder	Ølen, Etne, Sauda, Sveio, Skudenes, Veia, Føresvik, Skånevik, Slåttevik, Sandeid, Vikedal, Skjold, Ølensvåg, Førde.	Sentrumsutvikling, byutvikling. Mest mulig av vekst i internt transport tas med gange og sykling.	Hovedfokus på gange og sykling innenfor tettsted. Ikke begrensning av personbil.	
Regionen for øvrig		Skoleskyss og grunntilbud kollektiv. Regionale ruter mellom større tettsteder.	Må i stor grad baseres på biltransport	

23. Hovednett for miljøvennlig transport i tettsteder

- a. For regionsenter, -delsentre, områdesentre og andre større tettsteder, jf. tabell X, skal infrastruktur for miljøvennlig transport vises i kommuneplan, kommunedelplan eller områdeplan. Planen skal vise hovedrutenett for kollektivtransport, hovedsykkelnett og sammenhengende transportnett for gående innenfor tettstedet.
- b. Sentrumsområdene skal være tilknyttet hovedrutenett for kollektivtransport, hovedsykkelnett og sammenhengende transportnett for gående. Nærservice skal ha tilknytning til lokalnett for syklende og gående.

24. Generelle krav til parkering i tettsteder

- a. For regionsenter, -delsentre, områdesentre og andre større tettsteder, jf. tabell X, jf. tabell X, skal kommunale planer sette krav til parkering som bygger opp under mål om attraktiv sentrumsutvikling og økt andel miljøvennlig transport. Innenfor tettstedene skal det settes minimums-normer for sykkelparkering i sentrumsområder, næringsområder og konsentrert boligbebyggelse. Næringsparkering i sentrumsområdene bør tilpasses kvartalsstruktur. Det bør tilrettelegges for offentlig parkering i ytterkant av sentrum. Sentrumsområder bør baseres på økt gange og sykling. Normer for parkering bør inngå i en helhetlig parkeringsstrategi.
- b. I kommuneplanene bør det settes krav til mobilitetsplan ved etablering av virksomheter med > 50 ansatte eller BRA > 1000m² i tettstedene. Mobilitetsplanen skal beskrive transporttilbudet i det aktuelle området, angi forventet transportbehov og reisemiddelfordeling for virksomheten (ansatte og besøkende), og identifisere tiltak for å stimulere til økt andel miljøvennlig transport.
- c. I boligområder med konsentrert bebyggelse bør det legges til rette for felles parkering for å redusere konflikt med uteoppholdsareal og gangsoner.

25. Prioritering av transportformer i de største vekstområdene

- a. For byområdet og innenfor tettstedene Avaldsnes, Kopervik, Åkra, Frakkagjerd og Aksdal, skal utvikling av transportinfrastruktur ta utgangspunkt i en prioritering av transportformer der gange og sykling har hovedprioritet før kollektivtransport og næringstransport, og deretter persontransport med bil.
- b. I byområdet, og på hovedaksene inn til byområdet, skal framkommelighet for kollektivtransporten prioriteres i hovedrutenettet. Det skal utvikles et trafiksikkert, sammenhengende og attraktivt hovedsykkelnett og sammenhengende transportnett for gående innenfor tettstedene. Langs hovedsykkelnett i byområdet skal syklende separeres fra gående og motorisert trafikk.

26. Restriktiv parkeringspolitikk i de største vekstområdene

- a. Innenfor byområdet og tettstedene Avaldsnes, Kopervik, Åkra, Frakkagjerd og Aksdal, skal kommunene sette maks-normer for bilparkering og minimums-normer for sykkelparkering i boligområder med konsentrert bebyggelse. Kravene skal være tilpasset områdenes tilgjengelighet med ulike transportmidler.
- b. Innenfor byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy skal kommunene sette maks-normer for bilparkering og minimums-normer for sykkelparkering i nærings- og sentrumsområder. Parkeringskravene baseres på synkende arbeidsplass- og besøksintensitet, og samtidig økt bilavhengighet, fra områder i kategori 1 til 4, jf. tabell nedenfor og kart side XX. Kravene skal

forankres ved første rullering av arealdelen til kommuneplanen og utarbeides som bestemmelser

Nærings-kategori	Næringsområder	Parkeringsdekning for bil pr 100 m2 BRA	Parkeringsdekning for sykkel pr 100 m2 BRA
Nærings-kategori 1	Haugesund sentrum.	Maks. 1	Min. 2
Nærings-kategori 2	Norheim sentrum/Oasen.	Maks. 1	Min. 2
Nærings-kategori 3	Kvalamarka, Killingøy, Hasseløy, Risøy, næringsområder i søndre bydel og deler av Raglamyr/Norheim	Maks. 1	Min. 1
Nærings-kategori 4	Deler av Norheim og Raglamyr	Maks. 1	Min. 1

- c. For tettstedene Avaldsnes, Kopervik, Åkra, Frakkagjerd og Akسدal skal kommunene sette maksimums-normer for bilparkering og minimums-normer for sykkelparkering i nærings- og sentrumsområder tilpasset områdenes lokaliseringstrategi og tilgjengelighet.
- d. Parkeringskrav for øvrige næringsområder baseres på områdenes lokaliseringstrategi og tilgjengelighet på tilsvarende måte.
- e. Behov for minimumskrav for bilparkering og innføring av frikjøpsordninger vurderes i kommuneplanene.

Utkast 2

Retningslinjer for Landbruksområder

27. Kjerneområde landbruk i kommuneplanene

Kjerneområde landbruk i regional plan skal vises som hensynsoner i kommuneplanen. Spredt utbygging i kjerneområdene til formål utenfor landbruksnæringen, tillates ikke.

28. Forvaltning av LNF-områder

- a. Kommunene skal i sine kommuneplaner trekke klare grenser mellom landbruks-, natur og friluftsområder og utbyggingsområdene. Det skal innarbeides retningslinjer for forvaltning av LNF-områdene i tråd med retningslinjene gitt i regionalplan.
- b. Verdifulle landbruks- natur- og friluftsområder samt viktige kulturlandskaps- og kulturminneområder skal bevares mest mulig sammenhengende. Hensynet til biologisk mangfold skal vektlegges.

29. Gardshus på aktiv landbrukseiendom

- a. På bruk med avgrensede ressurser og/eller ikke selvstendig drift, tillates ikke oppføring av mer enn én bolig.
- b. Behov for mer enn én bolig på gardsbruk i aktiv drift, må vurderes konkret og individuelt med bakgrunn i bruksstørrelse og faktisk produksjonsomfang på søknadstidspunktet.

30. Nye driftsbygninger

Nye driftsbygninger skal som hovedregel plasseres som en integrert del av eksisterende tun. Bygningene må i minst mulig grad bygges på dyrka jord. Eventuell byggesøknad som omfatter dyrka jord må dokumentere at alternative plasseringer er vurdert. Riving av eldre driftsbygninger og gjenbruk av tomt, skal inngå i en slik alternativvurdering. Hensynet til driftsmessige gode løsninger, arealforbruk, kulturminner, miljø-, forurensning- og kulturlandskaps-hensyn og byggestetikk, er selvstendige moment som skal vurderes av kommunen ved byggesaksbehandlingen.

31. Bruksrasjonaliseringer

- a. Fradeling av tun ved salg av resteiendommen som tilleggsjord til nærliggende bruk, kan vurderes der en oppnår en god bruksrasjonalisering av samfunnsmessig vekt. Fradeling av tun medfører bruksendring som krever dispensasjon etter plan- og bygningsloven.
- b. Størrelsen på fradelte tun skal avgrenses til bolig med naturlig tomt. Fradelt tun skal ikke inkludere jordbruksareal.
- c. Driftsbygninger skal ved fradeling som hovedregel følge tilleggsjorden. For driftsbygninger med liten drifts- og/eller samfunnsmessig verdi, skal det vurderes vilkår om riving for delingssamtykket.

32. Gårdstilknyttet næring

Gårdstilknyttet tilleggsnæring må ikke være til vesentlig ulempe for omkringliggende eiendommer og den må være knyttet til landbrukseiendommen.

33. Bruk av ledige driftsbygninger på aktiv landbrukseiendom

- a. Bruk av ledige bygninger til virksomhet ut over gårdstilknyttet næringsvirksomhet, tillates som hovedregel ikke. Eventuell bruksendring bør gis for tidsavgrenset periode, ikke varig endring.
- b. Bruk til formål ut over gårdstilknyttet næringsvirksomhet som krever større og varige investeringer i eksisterende bygg, tillates ikke

34. Bruk av ledige driftsbygninger på fradelte tun eller på passivt driftssenter

- a. Bruksendring av eksisterende driftsbygninger på fradelte tun eller på passivt driftssenter, og som er egnet til passiv næringsbruk (f. eks lager), kan vurderes. Bruken må være forenelig med landbruksinteressene i området. Senere oppføring av nybygg eller utviding av eksisterende driftsbygning tillates ikke. Godkjent bruksendring bør gis for tidsavgrenset periode. Varig endring kan vurderes etter at den tidsavgrensede perioden er gått ut og driften ikke har skapt konflikter med bl.a. naboer/landbruksdriften.
- b. Bruksendring for publikumsrettet virksomhet tillates som hovedregel ikke.

35. Boligfortetting i LNF-områdene

Boligfortetting på fradelte tun, eller på spredte boligeiendommer i landbruksområdene, tillates ikke. Unntak kan vurderes i de deler av planområdet hvor det er dokumentert særlige bosettingshensyn. Oppføring av bolig i LNF-områdene krever dispensasjon fra plan- og bygningsloven.

36. Massefyllinger

- a. Alle områder som vurderes brukt til deponering av rene gravemasser, skal behandles som saker etter plan og bygningsloven og nødvendige særlover. Behandlingen må også omfatte krav om tiltak for å hindre forurensning av vassdrag.
- b. Regional grønnstruktur og restarealer i LNF-områdene, som myr, ugjødsla beite m.m., som er verdifulle for biologisk mangfold, vannkvalitet og som gjenværende landskapselementer, skal ikke benyttes til deponering av masser.
- c. Massedeponeringen skal utføres på en slik måte at arealet etter avsluttet deponering kan dyrkes opp til bedre kvalitet enn før deponering.

37. Bevaring av matjord ved utbygging

Matjord fra nye godkjente byggeområder skal brukes som en ressurs på en bærekraftig og landbruksmessig forsvarlig måte, for videre bruk til matproduksjon.

Retningslinjer for Regional grøntstruktur

38. Generelle retningslinjer for grønnstruktur

- a. Kommunene bør gjennomføre landskapsvurderinger og kartlegging av biologisk mangfold som grunnlag for fastsettelse av hensynssoner for landskap eller biologisk mangfold etter pkt 7.1.2.
- b. By og tettsteder skal planlegges med god tilgang til grønnstruktur. Det skal trekkes klare og langsiktige grenser mellom utbyggingsområder og grønnstrukturen, der verdifulle områder bevares mest mulig sammenhengende. Det skal legges vekt på å oppnå god sammenheng og forbindelser mellom grønnstruktur innenfor og utenfor byggesonen også på tvers av kommunegrensene.
- c. Fra boligområdene skal det være god tilgang til varierte og gode opplevelses- og aktivitetsområder - for å sørge for plass for lek, variert friluftslivs- og idrettsaktivitet. Følgende kriterier legges til grunn ved planlegging av nye utbyggingsområder:
 - 500 meter som største gangavstand mellom bolig og nære friområder eller regional grønnstruktur.
 - 20 dekar som minste størrelse på nære friområder.
 - 3 km som minste lengde på overordnet turvei.
 - 40 meter som minimum bredde på delområde eller grønnkorridor som binder områder sammen.
 - 20 meter som minimum bredde på grøntbelte for fri ferdsel, rekreasjon og lek langs strandsonen og vassdrag (20 meter på hver side).

Arealstørrelse og minimumsbredde kan måtte økes der naturmangfold skal ivaretas.


- d. I kommunal planlegging skal det stilles krav til rekkefølge som sikrer at viktige forbindelser/ lenker i grønnstrukturen etableres, opprettholdes eller gis en kvalitetsmessig forbedring før nye og nærliggende utbyggingsområder tas i bruk.

39. Innarbeiding av regional grønnstruktur i kommunale planer i ytre del av regionen

- a. Regional grønnstruktur skal innarbeides og detaljeres i kommuneplaner og reguleringsplaner basert på oppdatert kunnskapsgrunnlag og lokale forhold.

RP Haugalandet


Lokalisering av næringsvirksomhet

 Næringsareal - ledig

 Næringsareal - bebyggt

 **I tettstedsentrum:** Virksomheter med høy arbeidsplass- og besøksintensitet.

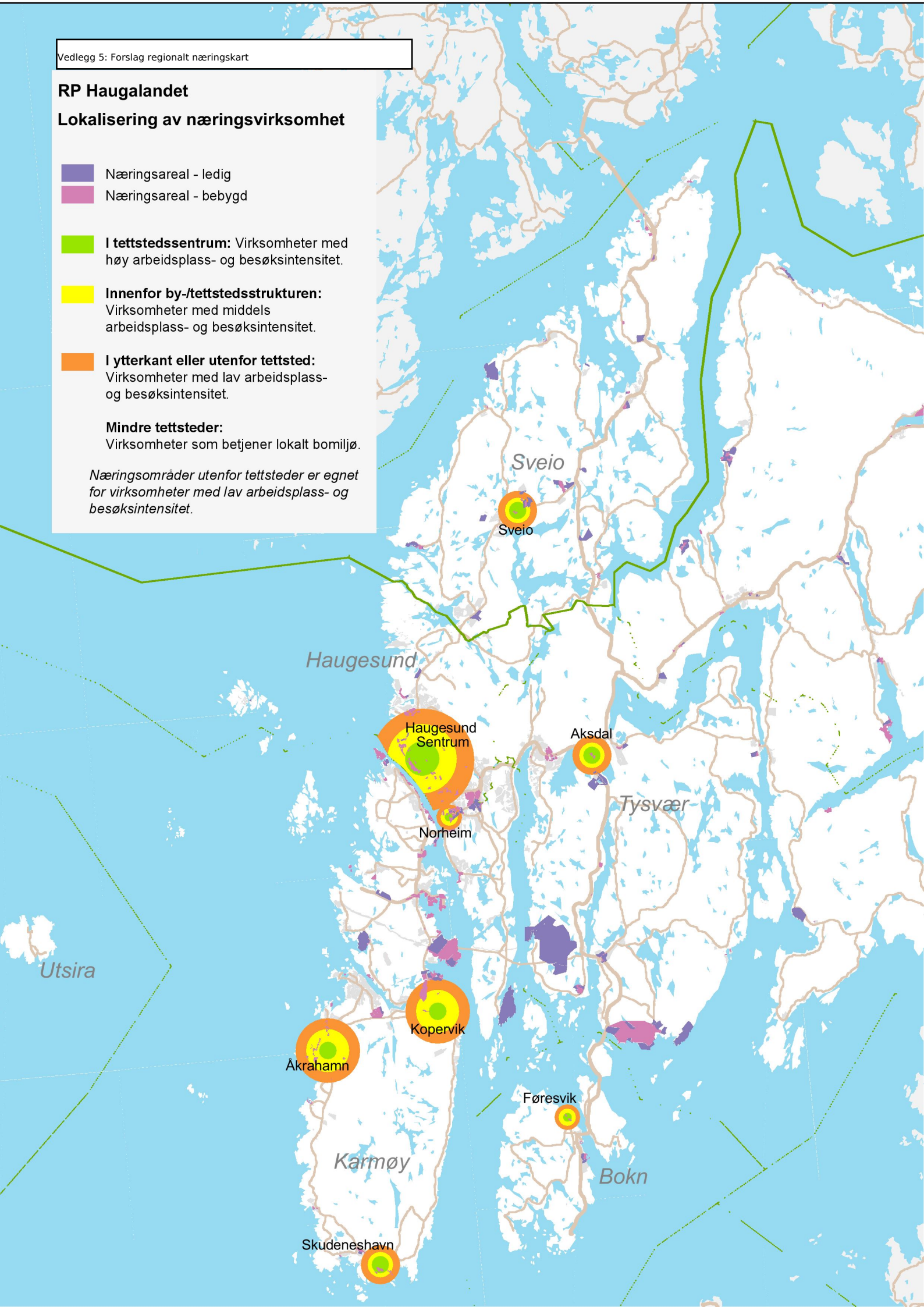
 **Innenfor by-/tettstedsstrukturen:** Virksomheter med middels arbeidsplass- og besøksintensitet.

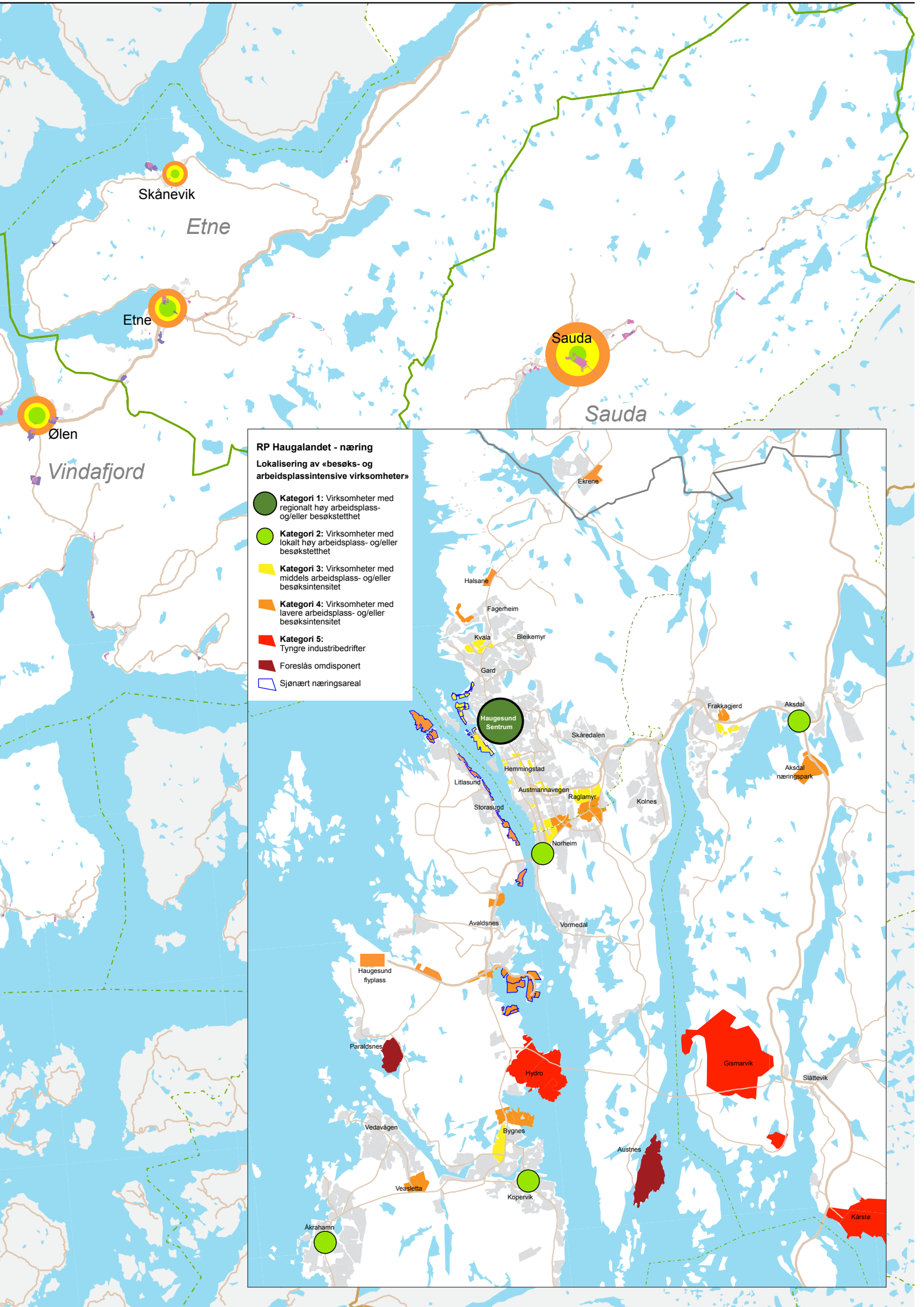
 **I ytterkant eller utenfor tettsted:** Virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet.

Mindre tettsteder:

Virksomheter som betjener lokalt bomiljø.

Næringsområder utenfor tettsteder er egnet for virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet.





Skånevik

Etne

Etne

Saуда

Saуда

Vindafjord

Ølen

RP Haugalandet - næring
Lokalisering av «besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter»

- Kategori 1:** Virksomheter med regionalt høy arbeidsplass- og/eller besøkstetthet
- Kategori 2:** Virksomheter med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøkstetthet
- Kategori 3:** Virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet
- Kategori 4:** Virksomheter med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet
- Kategori 5:** Tyngre industribedrifter
- Foreslås omdisponert
- Sjønært næringsareal

Ekrene

Halsane

Fagerheim

Kvala

Bleikemyr

Gard

Littasund

Storasund

Haugesund Sentrum

Hemmingstad

Austmannavegen

Raglamyra

Norheim

Avaldsnes

Vormedal

Haugesund flyplass

Paraldsnes

Vedavågen

Veasletta

Akrahamn

Bygnes

Kopenvik

Hydro

Austnes

Gismarvik

Slåttevik

Kårstø

Frakkagjerd

Aksdal

Aksdal næringspark

Skåredalen

Kolnes

Slåttevik

Kårstø

4.5. SAMFERDSEL

To av målene i planen har særlig betydning for transportutvikling mål nr 5 om effektiv og miljøvennlig transport, og nr 6 som å knytte regionen sammen:

- Mål 5: Transport er effektivt, enkelt, forutsigbart og miljøvennlig, og klimautslippene er redusert i tråd med vedtatte mål. Gåing, sykling og kollektivtransport utgjør hovedtyngden av korte reiser innenfor tettstedene.
- Mål 6: Infrastruktur og kommunikasjonslinjer knytter regionen sammen og gjør at innbyggere i distriktene kan ta del i et større arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud.

Med utgangspunkt i målene for transportutvikling, er det utformet **XX** strategier i planen, og som beskrives nærmere på side **XX-YY**. Strategiene legger både grunnlag for utforming av handlingsplaner på transportsektoren, formidler forventninger til kommunale planer, og gir gjennom retningslinjer grunnlag for plansaksbehandling.

- A. Transportstrategiene tilpasses ulike forutsetningene på ulike steder i regionen
- B. Legge til rette for økt gange og sykling på korte reiser innenfor tettstedene
- C. Utvikle effektiv og sentrumsrettet kollektivtransport.
- D. Sikre tilgjengelighet for næringstransporten:
- E. Parkeringspolitikk som støtter opp under by- og tettstedsutviklingen.
- F. Utvikle vegnettet i tråd med behov for tilgjengelighet og trafikksikkerhet i ulike deler av planregionen.
- G. Posisjonering og planlegging for finansiering og gjennomføring

4.5.1. Transportstrategiene tilpasses ulike forutsetninger på ulike steder i regionen

Haugalandet er en sammensatt region, der utfordringer og muligheter for transportutviklingen varierer fra by til land. I det sentrale byområdet og hovedaksene inn mot byen, er det behov for å redusere transportveksten av hensyn til framkommelighet, miljø og byutvikling, og samtidig stort potensiale for økt gange, sykling og kollektivtransport. I spredtbygde områder kan utfordringen være å sikre god tilgjengelighet og trafiksikkerhet, mens miljøvennlige transportformer har langt svakere grunnlag. Ved utforming av transportstrategier på Haugalandet er det derfor nødvendig å differensiere transportstrategiene etter lokale forutsetninger.

Bilder: Trafikk i Karmsundgata og svingete fylkesvei i Vindafjord.

Differensiering innenfor regionen:

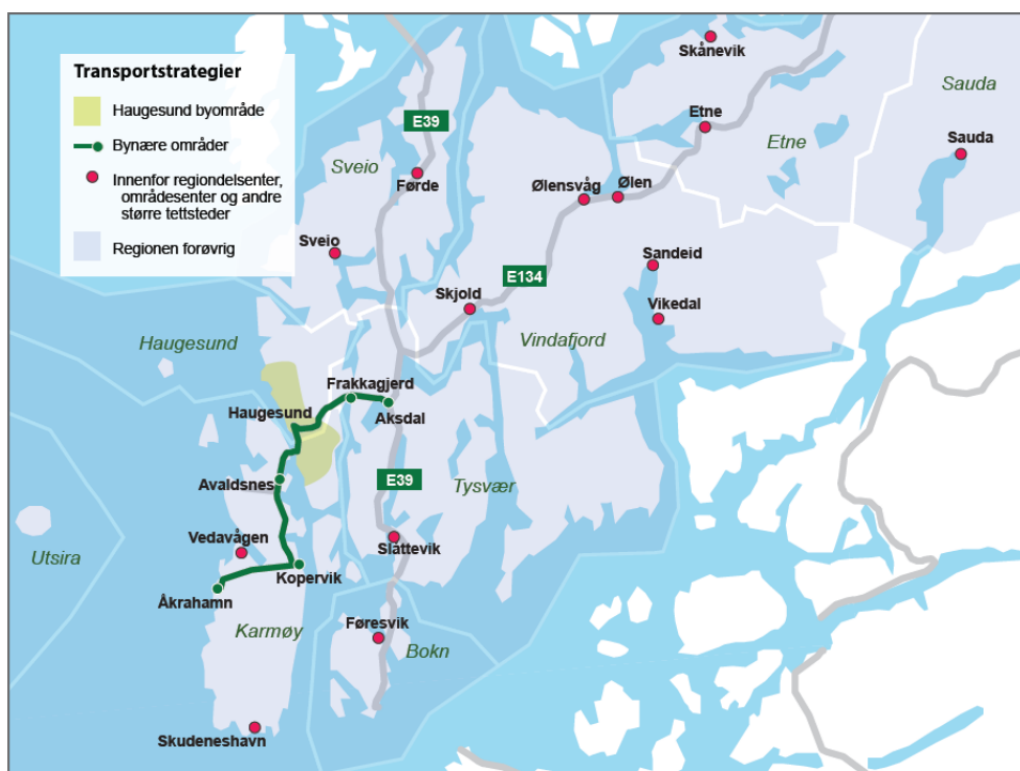
Som grunnlag for differensiering av transportstrategier, er regionen inndelt etter følgende kriterier:

- Senterstruktur – senterhierarki og hensyn til sentrumsutvikling.
- Tettstedsstørrelse – omfang og tetthet av innbyggere og arbeidsplasser.
- Beliggenhet og sentralitet i forhold til andre sentre og felles akser.
- Kapasitetsutfordringer og behov for å redusere vekst i persontransport.

Dette har gitt en inndeling i fire (fem) kategorier av områder:

1. Haugesund byområde
2. (2-3) Bynære områder (hovedaksene inn til byområdet og tettstedene Avaldsnes, Kopervik, Åkra, Frakkagjerd og Aksdal)
4. Andre regiondelsentre, områdesentre og større tettsteder
5. Regionen for øvrig

Inndelingen er basert på dagens situasjon, og framtidig by-/tettsteds- og transportutvikling kan innebære endringer med hensyn til tilgjengelighet og potensiale for miljøvennlig transport i flere tettsteder. Dette vurderes fortløpende i mer detaljert planlegging og utforming av handlingsplaner.



Kart: Inndeling av regionen som grunnlag for tilpasning av transportstrategier til lokale forutsetninger.

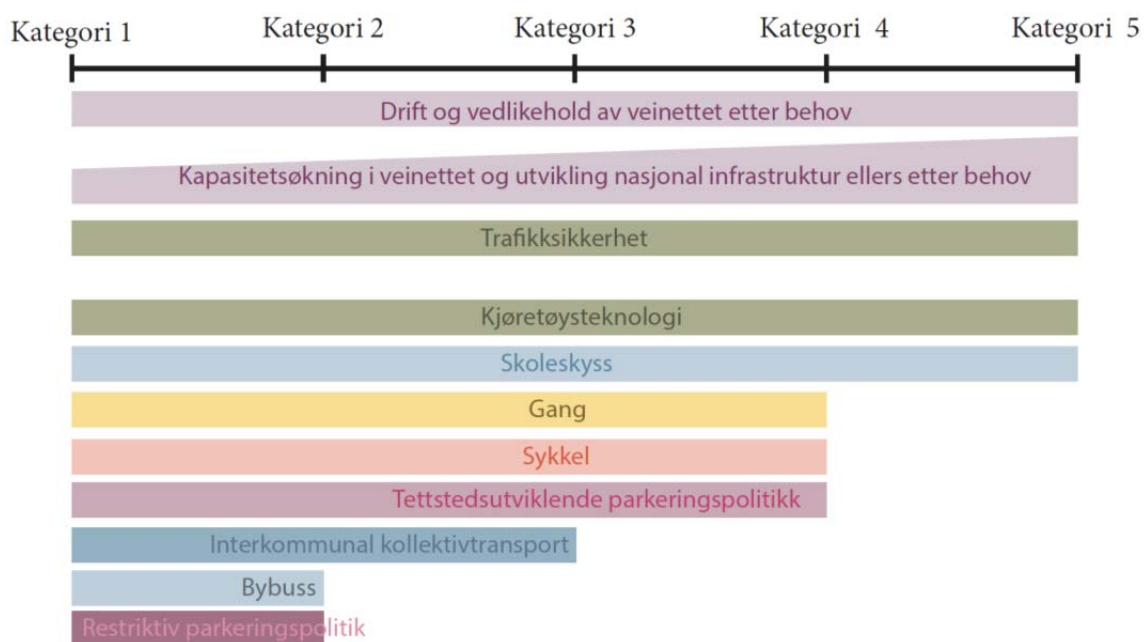
Rammene for transportutviklingen varierer mellom de ulike delene av regionen. Satsing på god tilgjengelighet, miljøvennlig transport, trafikksikkerhet, drift og vedlikehold er felles for hele regionen, men forutsetninger, ambisjonsnivå og prioritering mellom trafikantgrupper vil variere:

- Tilrettelegging for tilgjengelighet og kapasitet innenfor byområdet Haugesund prioriterer gange og sykling før kollektivtransport og næringstransport, og deretter persontransport med bil. I spredtbygde områder baseres tilgjengelighet hovedsaklig på biltransport.
- Klimaforlik og ambisjoner om at vekst i persontransport tas med gange, sykling og kollektivtransport setter rammer for miljø-satsing i byområdet. I spredtbygde områder gis et grunntilbud innen kollektivtransport, mens miljøvennlig utvikling for øvrig forutsettes å skje gjennom kjøretøysutvikling.
- Trafikksikkerhet, drift og vedlikehold er like viktig i alle deler av regionen, men vil ha større fokus på myke trafikanter i tettbygde områder enn langs hovedvegnettet for øvrig.

Tabell: Rammene for transportutviklingen varierer innenfor regionen – mellom det sentrale byområdet, store og små tettsteder, og spredtbygde områder.

Område	Beskrivelse	Rammer for arealutvikling og miljøvennlig transport	Rammer for styrking av tilgjengelighet	Rammer for styrking av trafikk-sikkerhet
Haugesund byområde	Haugesund og fastlands-Karmøy.	Sentrumsutvikling, byutvikling. Klimaforliket. Vekst i persontransport tas med gange, sykling og kollektivtransport.	Prioritering av transportformer for styrking av tilgjengelighet: 1. Gange 2. Sykling 3. Kollektiv 4. Næring 5. Personbil	Økt trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. 0-visjonen.
Bynære områder	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hovedaksene inn til byområdet (Aksdal-Haugesund og Åkra-Kopervik-Haugesund). ▪ Tettstedene Avaldsnes, Kopervik, Åkra, Frakkagjerd og Aksdal. 	Sentrumsutvikling, byutvikling. Mest mulig av vekst i persontransport skjer miljøvennlig.	Prioritering av transportformer på hovedaksene: 1. Kollektiv 2. Næring 3. Personbil Hovedfokus på gange og sykling innenfor tettsted.	
Innenfor andre regiondelsentre, områdesentre og større tettsteder	Ølen, Etne, Sauda, Sveio, Skudenes, Veia, Føresvik, Skånevik, Slåttevik, Sandeid, Vikedal, Skjold, Ølensvåg, Førde.	Sentrumsutvikling, byutvikling. Mest mulig av vekst i internt transport tas med gange og sykling.	Hovedfokus på gange og sykling innenfor tettsted. Ikke begrensning av personbil.	
Regionen for øvrig		Skoleskyss og grunntilbud kollektiv. Regionale ruter mellom større tettsteder.	Må i stor grad baseres på biltransport	

Virkemidlene på transportsektoren forvaltes på både statlig, regionalt og kommunalt nivå. Bruken av virkemidler tilpasses forutsetningene i de ulike delene av regionen, og er illustrert i figur XX. Strategiene for transportutviklingen, og differensiering i regionen, er nærmere beskrevet i kapittel 4.5.2 – 4.5.7.



Figur: Virkemiddelbruken på transportsektoren varieres i regionen etter lokale utfordringer og forutsetninger. (Illustrasjonen skal bearbeides, og med område-betegnelser som i tabell og kart.)

Differensiering av vegnett:

Mens E39 ikke direkte berører Haugesund byområdet, er E 134 formelt definert å gå gjennom byområdet og ha målpunkt ved flyplass og havn på Haugalandet. Med utgangspunkt i trafikal hovedfunksjon og sentrale transportstrømmer, skilles det i regional plan mellom E 134 øst og vest for krysset med E 39 i Aksdal:

- Øst for Aksdal har E 134 funksjon av en nasjonal «stamvei» som del av det overordnede vegnettet mellom landsdeler og med stor grad av lengre reiser.
- Vest for Aksdal er hovedfunksjonen til E 134 å være «sentral tilbringervei til byregionen på Haugalandet», der hovedtrafikken går til og fra byområdet og internt i regionen.

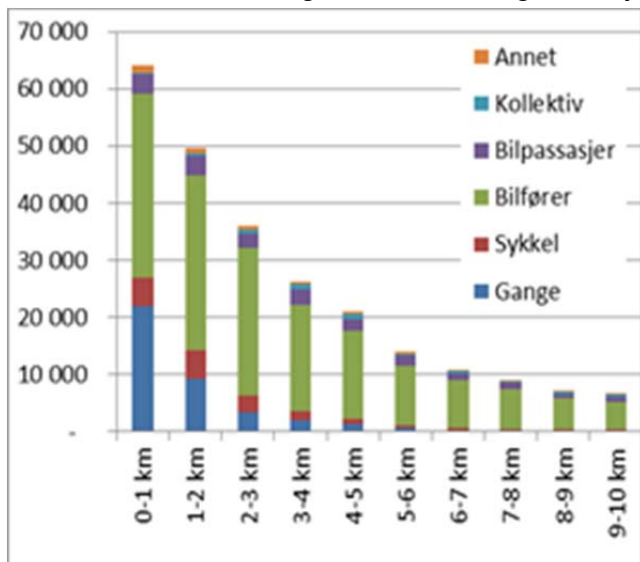
En slik forståelse av funksjonen til E 134 muliggjør en oppfølging av areal- og transportplanen med hensyn til byregionens behov for utviklingen av transportsystemet i lys av klimaforliket og NTPs føringer forøvrig, og samtidig behovet for utvikling av E 134 som stamvei.



Kart: E 39 og E134 med arm til Haugesund lufthavn og Karmsund havn.

4.5.2. Legge til rette for økt gange og sykling på korte reiser innenfor tettstedene

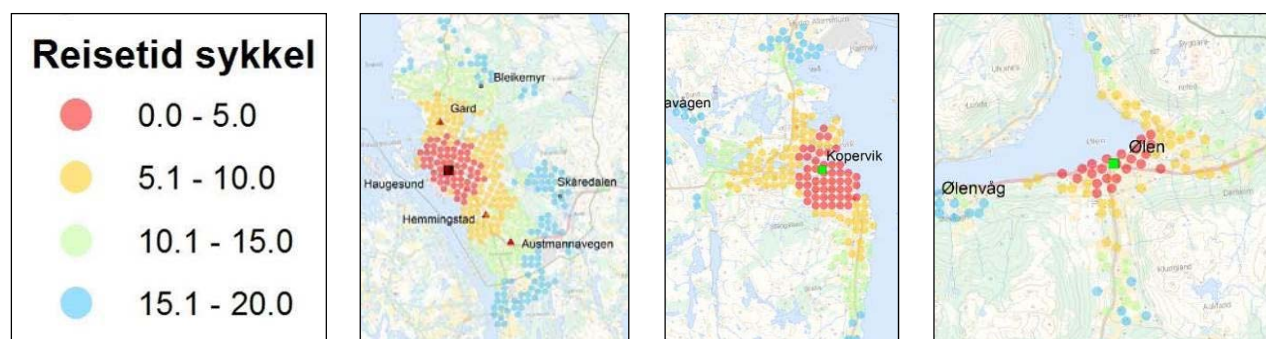
Gange og sykling er viktig for å opprettholde god folkehelse, skape attraktive tettstedssentre, og for å redusere vekst i klimautslipp og personbiltrafikk. Pr i dag er det bare reiser under 1 km hvor det er mer gange og sykling enn bilkjøring, mens reiser over 2 km har en gang-/sykkelandel under 20 %. Gange og sykling har derfor størst potensiale på reiser innenfor tettstedsgrensene, der arealbruken er kompakt, avstandene er korte, og der det er mange funksjoner og få døde flater.



Figur: Antall daglige reiser på Haugalandet og fordeling etter reisemåte og reiselengde. Omfang av gange og sykling er høyest på reiser 0-2 km (RVU 2011).

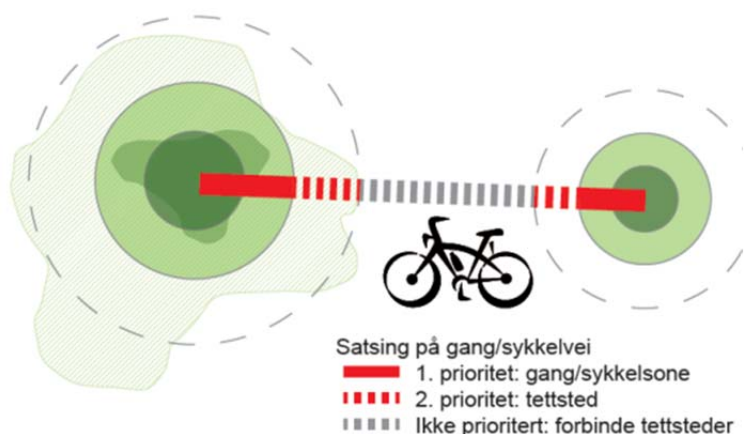
Innenfor alle tettsteder av en viss størrelse har det hovedprioritet å utvikle sammenhengende infrastruktur for gange og sykling med høy kvalitet, og slik tilrettelegge for at mest mulig av intertrafikken kan skje med miljøvennlig transport. Infrastrukturen må sikre god komfort, fremkommelighet og trygghetsfølelse, og planlegges slik at en unngår unødige systemskifter, høydeforskjeller eller brå kurvatur. Infrastrukturen må binde sammen boligområder med viktige målpunkter som by-/tettstedssentrum, større arbeidsplasser, skoler, offentlige institusjoner, idrettsplasser og rekreasjonsområder.

Erfaringsmessig bør reisetiden med sykkel ikke være mer enn ca 10-15 minutt dersom en skal oppnå høy sykkelandel. Normal reisetid med sykkel til tettstedssentre er vist med rød, gul og grønn sone på figurene nedenfor, basert på eksisterende vegnett, terreng og hastighet ca 15 km/t.



Figur: Forventet reisetid med sykkel til by- og tettstedssentre fra omkringliggende områder.

Utenfor tettsteder er grunnlaget for gange og sykling svakere – med gjennomgående lengre og færre reiser. Eventuell utvikling av infrastruktur for gange og sykling i slike områder sees i sammenheng med utbygging av vegnett, trafiksikkerhet og tilrettelegging langs skoleveg.



Figur: Utvikling av infrastruktur for gange og sykling fokuseres mot eksisterende tettsteder og sentrumsnære områder, der det er flest korte reiser og størst potensiale for å endre reisevaner.

Krav til areal- og byutviklingen: Arealbruk som støtter opp under gange og sykling

Dersom gange og sykling skal øke, må arealbruken utformes slik at det blir flere korte reiser der det ikke er like naturlig å velge bilen som transportmiddel. For å oppnå dette, bør boligbyggingen være kompakt og innenfor gangavstand til sentrum. Handel og andre virksomheter med mange besøk eller arbeidsplasser bør lokaliseres i by- og tettstedssentrum, og arealutformingen bør være tett, variert - uten for stor skala og døde flater. Det vises til strategiene for sentrumsutvikling, boligbygging og lokalisering av næringsvirksomhet som beskrevet i kapittel 4.2 – 4.4.

Dagens potensiale for økt gange og sykling vurderes å være størst i regionsenteret, regiondels- og områdesentre, og enkelte andre større tettsteder. Framtidig arealutvikling vil avgjøre om det er andre tettsteder som også utvikler tilsvarende gang- og sykkelpotensiale.



Figur: Virkemidler for økt gange og sykling i by og tettsteder.

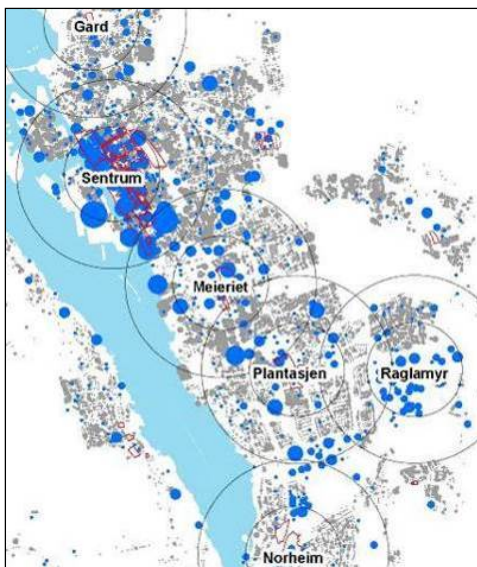
4.5.3. Utvikle konkurransedyktig kollektivtransport

Kollektivbrukerne på Haugalandet er i hovedsak barn, skoleelever og ungdom, mens på arbeidsreiser, ærend og servicereiser utgjør kollektivandelen bare 1-2 %. Et busstilbud med høyere kvalitet og mer direkte ruter er avhengig av et tilstrekkelig kundegrunnlag – med høy tetthet av boliger, funksjoner og arbeidsplasser med «normal» arbeidstid. Reisetiden fra dør til dør må heller ikke bli for lang, sammenlignet med bilkjøring – noe som påvirkes både av frekvens og framkommelighet for kollektivtransporten, men også av biltilgjengelighet og parkeringsdekning i de aktuelle områdene.

Bilde: Buss.

Bybuss i Haugesund og fastlands-Karmøy

Haugesund sentrum er et tydelig regionalt tyngdepunkt med høy konsentrasjon av arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner og vil derfor utgjøre kjerneområdet for et mer konkurransedyktig kollektivtilbud på Haugalandet. Potensialet for å øke kollektivtransportens markedsandeler i forhold til bilen forventes å være størst på reiser til/fra sentrum, og innenfor den sammenhengende tettbebyggelsen i byområdet. Det tas sikte på å utvikle et effektivt bybussrutenett med ruter som binder sammen sentrum med boligområder og knutepunkter i de ytre bydelene. Rutestrukturen forenkles, og reisetid og framkommelighet på hovedrutene prioriteres, slik at disse bedre kan konkurrere med bilen. Framtidig arealutvikling i byområdet vil være avgjørende for om satsingen lykkes.



Figur: Konsentrasjonen av arbeidsplasser i Haugesund sentrum utgjør et potensiale for økt kollektivtransport.

«Forstadsruter» til Frakkagjerd/Aksdal og Kopervik/Åkra

Aksene Aksdal-Frakkagjerd-Haugesund og Åkra-Kopervik-Avaldsnes-Haugesund defineres som «forstadsruter» for kollektivtransporten med en frekvens lavere enn i bybussnettet, men fortsatt med et rutetilbud av til dels betydelig omfang. Rutetilbudet baseres på passasjervolumet.

Regionruter

Det regionale kollektivtilbudet består hurtigbåtruter og bussbaserte regionruter:

- Hurtigbåtruter: I indre deler av Haugalandet utgjør hurtigbåten en viktig del av kollektivtransporten. Deler av Vindafjord, Tysvær, Sauda og Suldal er knyttet til Stavanger med to hurtigbåtruter (Sauda hhv. Sandeid – Stavanger), og med koordinering mot bussruter underveis. Videre utvikling av båttilbudet baseres på disse to rutene.

- Bussbaserte regionruter: Strekningene Akسدal-Ølen-Etne/Sauda, Haugesund-Sveio-Stord og Åkrehamn-Skudeneshavn defineres som regionruter med noe lavere frekvens enn «forstadsrutene» - basert på passasjervolumet. Regionrutene utvikles med ambisjon om et godt kollektivtilbud men forventes ikke å være de primære rutene for å øke kollektivandelen i regionen.

Grunntilbud og skoleskyss i hele regionen

Mange elever er avhengig av skoleskyss, og fylkeskommunene og kommunene har sammen ansvar for å tilby dette. Et grunnleggende kollektivtilbud kan dermed sikres med utgangspunkt i skoleskyssen, slik at det også i spredtbygde områder tilbys transportmuligheter for de som ikke disponerer bil. Hvorvidt et slikt tilbud kan utvides til å bli relevant for andre brukergrupper, ofte med fleksible tilbudsformer i bunn, bør følges opp på systematisk vis.

Kommersielle ekspressruter

I tillegg til det regionale kollektivtilbudet, eksisterer det et kommersielt ekspressbusstilbud på akse Stavanger – Haugesund – Bergen. Tilbudet er et supplement til regionale ruter, primært på lengre reiser, men kan i mindre grad tjene som grunnlag for langsiktig samordning av areal- og transportutviklingen.



Kart: Prinsipp-kart for hele regionen: Bybuss, forstadsruter, regionruter og hurtigbåtruter.

Krav til areal- og byutviklingen: Arealbruk som støtter opp under kollektivtransport

Framtidig arealbruk, boligbygging og lokalisering av arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner vil være helt avgjørende for om det blir mulig å utvikle et kollektivtilbud på Haugalandet som kan konkurrere med bilen i byområdet og tilby et godt grunnlag for reiser fra regionen for øvrig. Suksesskriteriene er i hovedsak de samme som for gange og sykling. Nye kontor-arbeidsplasser og servicefunksjoner må lokaliseres i sentrum, slik at en oppnår enda høyere konsentrasjon og blanding av funksjoner og ny boligbygging må i hovedsak konsentreres i gangavstand til tettstedssentre og andre knutepunkter. Det vises til strategiene for sentrumsutvikling, boligbygging og lokalisering av næringsvirksomhet som beskrevet i kapittel 4.2 – 4.4.

For å ha muligheter til mer effektiv kollektivtransport både innenfor og inn til byområdet, vil det være avgjørende at nye kontor-arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner lokaliseres i sentrum.

På sikt kan et slikt kjernetilbud utvikles og gi økende passasjervolum øker og igjen forsvare en ytterligere forbedring i tilbudet.

4.5.4. Sikre tilgjengelighet for næringstransporten

Havn og flyplass

I Nasjonal transportplan har regjeringen definert 32 stamnettshavner. Sju av disse er utpekt som særlig viktige for å utvikle effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods, deriblant Stavangerregionen IKS og Bergen og Omland havn. Karmsund havn med terminal Husøy er definert som stamnettshavn med god landverts tilknytning, mens terminal Tysvær (Kårstø) er definert som stamnettshavn med sjø-sjøbasert terminal. Gass og kondensat fra Kårstø, og råstoff og produkter fra Hydro på Håvik bidrar med de største godsmengdene i havnedistriktet. Det tredje største kaianlegget i distriktet, trafikkhavnen Husøy, ligger i nær tilknytning til E134 og har gjennom T-forbindelsen og E134 god tilknytning til E39.

Haugesund lufthavn Karmøy eies og driftes av Avinor. I 2013 ble det registrert rundt 0,7 mill. passasjerer på flyplassen.

Godstransport på veg

Hovedmengden av næringstransporten langs veg på Haugalandet er regional og går til/fra og mellom de største tettstedene i regionen, i tillegg til enkelte større næringsområder, havn og flyplass. Haugesund er opprinnelsessted for de største godsmengdene som transporteres inn og ut av regionen – med til sammen ca 600.000 tonn i 2013. Til og fra Karmøy transporteres ca 330.000 tonn, hvorav en god del varetransport for industri, og til/fra Ølen ca 130.000 tonn (IRIS 2014).

Illustrasjon: Kart basert på gods-rapporten.

4.5.5. Parkeringspolitikk som støtter opp under by- og tettstedsutviklingen

Parkering beslaglegger verdifulle arealer i by- og tettstedssentre og kan utgjøre en ikke ubetydelig kostnad ved utbygging innenfor eksisterende kvartalsstruktur. Lokalisering og utforming av parkeringsarealene påvirker i betydelig grad utforming og opplevelse av tettsteder. Store parkeringsflater framfor hver enkelt virksomhet tilbyr god biltilgjengelighet og tilrettelegger for dør-til-dør-kjøring, men bidrar lite til stedsutvikling, møteplasser og bruk av gange og sykling.

Bilde: Eksempel på stedstilpasset parkering og på store parkeringsflater som ikke bygger opp om tettstedsutvikling.

Parkeringspolitikk som bygger opp om tettstedsutvikling

For alle tettsteder av en viss størrelse bør det tilstrebes kvalitativt gode parkeringsløsninger som støtter opp under sentrumsutvikling, stedets egenart og bygningsmessige struktur, og bruken av gange og sykling innenfor sentrumsområdene. Felles parkeringsløsninger i ytterkant av tettstedssentrum kan være et bidrag til mer levende sentrumsområder enn ved parkering framfor hvert enkelt bygg.

I planen legges det opp til at kommunene utformer en helhetlig parkeringsstrategi for større tettsteder, der det også inngår minimums-krav til sykkelparkering og mobilitetsplan for større virksomheter.

Restriktiv parkeringspolitikk i de største vekstområdene

Haugesund har god tilgang på parkeringsplasser – både innenfor og utenfor sentrum.

Parkeringstilgjengeligheten muliggjør en betydelig bilandel også i sentrum, utgjør en stor kostnad ved etablering av virksomheter, og gir utfordringer ved tilpassing av prosjekter til eksisterende kvartalsstruktur og bebyggelse. For å stimulere til byutvikling og økt bruk av gange, sykling og kollektivtransport, bør det derfor stilles krav til å opparbeide sykkelparkering og samtidig begrense bilparkering ved utbygging i Haugesund sentrum. Krav som stilles til etableringer i sentrum, må samtidig balanseres mot andre næringsområder som konkurrerer om de samme etableringene, slik at arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter fortsatt ser det attraktivt å lokalisere seg i sentrum.

I planen stilles det krav til begrensninger på bilparkering for næringsetableringer innenfor byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy – både i og utenfor sentrum. Kravene tilpasses tilrettelegging for varierende arbeidsplass- og besøksintensitet, der ytterkant av byområdet tilrettelegges for virksomheter med lavere arbeidsplass- og besøksintensitet enn i sentrum, noe som normalt innebærer et relativt lavere parkeringsbehov. Samtidig har ytre områder høyere bilavhengighet enn sentrumsområdene. Innføring av maks-krav for bilparkering i hele byområdet gjør at en minsker faren for redusert etableringsattraktivitet i sentrum sammenlignet med andre områder.

Bilde: Eksempel på sykkelparkering.

Boks:

Vanlig arbeidsplasstetthet ved ulike typer næring

Arbeidsplasstettheten varierer mellom ulike næringer og virksomheter. Selv om det er forskjeller fra virksomhet til virksomhet, er arbeidsplasstettheten normalt betydelige høyere for kontorvirksomheter enn for eksempelvis industri- og transportvirksomheter:

	Vanlig arbeidsplassetetthet (arbeidsplasser pr 100 m2)
Kontor	4
Dagligvarer	2,8
Detaljhandel	2
Industri	1,3
Engros	1
Transport	1

Kilde: "ABC-konseptet i norsk planlegging», Asplan Viak 2003.

4.5.6. Utvikle vegnettet i tråd med behov for tilgjengelighet og trafikksikkerhet i ulike deler av planregionen.

Vegkapasitet og tilgjengelighet

E39 og E134 er viktige transportakser som knytter store deler av regionen tettere sammen med byområdet og dermed gir muligheter for et sammenhengende bo- og arbeidsmarked. Riksvegene gir også gode transportmuligheter mellom de største tettstedene og næringsområdene i regionen, nærliggende regioner og landet for øvrig. Videre utvikling av riksvegene er sentralt element i tankegangen om ytterligere regionforstørring og utvidelse av bo- og arbeidsmarkeder og markeder for næringslivet. Utviklingen av riksvegene bør videre skje med fokus på trafikksikkerhet og rassikring.

Regionforstørring gjennom stamvegutbygging innebærer tilrettelegging for mer biltransport og forsterker utfordringene i byområdene om å ta veksten i persontransport med gange, sykling og kollektivtransport. I byområdet Haugesund må vegkapasitet og fremkommelighet for personbil tilpasses slik at ikke attraktiv sentrumsutvikling og mulighetene for styrking av gange, sykling og kollektivtransport vanskeliggjøres. Miljøvennlige transportformer prioriteres for økning av kapasitet og tilgjengelighet i byområdet.

Rassikring, tunnelsikkerhet og mindre investeringer på fylkesvegnettet

Fylkesvegnettet er omfattende og dekker hele planregionen. Med unntak av deler av byområdet, er det i liten grad kapasitetsproblemer. Derimot er standarden med hensyn til trafikksikkerhet, rassikring og miljø til dels for dårlig. Innenfor fylkeskommunale budsjettammer er det i liten grad rom for større veitbygginger i områder som ikke har grunnlag for bompengefinansiering. For å møte behovene for oppgradering av det fylkeskommunale vegnettet, tas det sikte på en kombinasjon av midler til rassikring og økt tunnelsikkerhet, og mindre investeringer kombinert med vedlikeholdstiltak.

Bilde: Behov for rassikring.

Vedlikeholdsetterslepet rettes gradvis opp

Fylkesvegnettet preges til dels av konsekvensene av et lavt vedlikeholds nivå i tidligere perioder. Fylkeskommunen tar sikte på at videre forfall av fylkesvegnettet stoppes i de kommende år, og at en del av etterslepet gradvis kan rettes opp.

Trafikksikkerhet med utgangspunkt i «nullvisjonen»

Visjonen om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varige skade («nullvisjonen») legger rammene for arbeid med trafikksikkerhet på både statlig og fylkeskommunalt vegnett. Dette tilsier at transportsystemet utformes for å fremme trafikksikker atferd og medvirke til reduserte konsekvenser av menneskelige feil. Trafikksikkerheten bedres slik at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes sikkert av alle brukergrupper. Fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler kan benyttes til planlegging og gjennomføring av mindre trafikksikringstiltak på kommunale og fylkeskommunale veier. I programmet «Aksjon Skolevei» arbeides det med mindre tiltak for forbedring av skoleveg og nærmiljøer der barn ferdes.

Bilde: Trafikksikkerhetstiltak langs skoleveg.

4.5.7. Posisjonering og planlegging for finansiering og gjennomføring

Utbygging av ny infrastruktur på Haugalandet har siden 2008 delvis vært finansiert med bompenger gjennom «Haugalandspakken». Pakken kan karakteriseres som en «første generasjons» bompengepakke bygget opp av enkelt-prosjekter som gjennomføres i en hierarkisk rekkefølge, og med en høy andel veiprojekter i porteføljen. Siden oppstarten har mange av prosjektene blitt dyrere enn forutsatt, og pakken fremstår i dag som underfinansiert i forhold til det som er meldt inn av investeringsbehov.

Bilde: Utbygging av prosjekt i Haugalandspakken.

Som oppfølging til NTP har de fire største byområdene i landet fått anledning til å inngå «bymiljøavtaler» med staten, der byområdene forplikter seg til å legge klimaforliket til grunn for transportutviklingen. Til gjengjeld er det avsatt 26 mrd kroner til oppfølging av bymiljøavtaler og belønningsordninger for perioden 2014-23, og staten har åpnet for statlig tilskudd på inntil 50 % av investeringskostnader til kollektivtransport.

På sikt forventes det at det også vil bli etablert «bymiljø-ordninger» som er tilpasset utfordringene og forutsetningene i mellomstore byområder. Vedtak av «Regional plan for areal og transport på Haugalandet» og ferdigstilling av KVVU for E 134 og byområdet Haugesund i løpet våren 2015, danner et godt utgangspunkt for Haugalandet til å delta i en eventuell slik ordning. Som oppfølging av planen bør det vurderes å utarbeide en ny «Haugalandspakke 2», med tilstrekkelig finansieringsgrunnlag, og med en prosjekt- og miljøprofil som posisjonerer regionen for mulig inngåelse av en «mellomstor bymiljøavtale» for Haugalandet.

Boks:

Utdrag av krav til helhetlige bymiljøavtaler (NTP 2014-23):

- Klimaforlikets mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange legges til grunn.
- Lokalt vedtatte mål harmonerer med nasjonale mål.
- Regional eller interkommunal arealplan etter plan- og bygningsloven er vedtatt eller vedtatt utarbeidet i tråd med målene i den helhetlige bymiljøavtalen, og med intensjon om en konsentrert arealbruk som bygger opp under knutepunkt og mer kollektivtransport, sykling og gange. Det forutsettes at føringer fra regionale eller interkommunale planer følges opp i den kommunale arealplanleggingen.
- KVVU for byområdets transportsystem er gjennomført, og regjeringens føringer er fulgt opp.
- Hovedinnsatsområder er avklart mellom partene.
- Innføring av restriktive tiltak må være avklart.
- Brukerbetaling som bidrag til finansiering er avklart.