

**Vilje
gir vekst**

Alternative konsepter for samordnet areal- og transportutvikling. Sammendrag

Regional plan for areal og transport på Haugalandet

10. februar 2014



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE

Foto forside: Haakon Nordvik.
Foto bakside: Ørjan B. Iversen.

FORORD

Arbeidet med alternative konsepter for samordnet areal- og transportutvikling på Haugalandet har vært et faglig arbeid basert på rammer i planprogrammet for «Regional plan for areal og transport på Haugalandet». Planprogrammet ble vedtatt i Rogaland og Hordaland fylkesting våren 2011, og beskriver regionale utfordringer og hvordan arbeidet med regional plan skal gjennomføres. I planprogrammet står det at det er nødvendig å etablere et bedre kunnskapsgrunnlag for regional planlegging, at det skal utarbeides en helhetlig strategi for by-/tettstedsutvikling og senterstruktur, det skal utarbeides ulike scenarier/konsepter for framtidig utvikling, og det skal vurderes ulike virkemidler. Til slutt skal arbeidet lede fram til anbefaling av et konsept.

Denne rapporten skal svare på bestillingen i planprogrammet. I rapporten analyseres behov for endring av areal- og transportutviklingen på Haugalandet, det presenteres alternative konsepter for en slik endring, og det gis en faglig anbefaling om valg av hovedretning. Hensikten er å bedre beslutningsgrunnlaget og øke forutsigbarheten i forhold til hva som er aktuelle og nødvendige virkemidler i «Regional plan for areal og transport på Haugalandet». Rapporten er utarbeidet i en full-versjon og en kort-versjon/sammendrag. Full-versjonen (ca 140 sider) presenterer større deler av det faglige grunnlags- og analysearbeidet som er utført, mens kort-versjonen/sammendraget (25 sider) i større grad fokuserer på hovedlinjer og resultater.

Rapporten sammenfatter de viktigste resultatene av et utredningsarbeid som har pågått siden planprogrammet ble fastlagt. Den administrative prosjektgruppa for regional plan har vært løpende informert og gitt innspill underveis. Statens vegvesen, Asplan Viak, Citiplan, Norconsult og SINTEF har levert delarbeider og gitt råd i arbeidet.

Rapporten og anbefalingen legges fram for prosjekt- og styringsgruppene for «Regional plan for areal og transport på Haugalandet» med tanke på valg av hvilket hovedgrep som den videre planleggingen skal bygge på.

10. februar 2014.

Christine Haver
Regionalplansjef, Rogaland fylkeskommune

INNHOOLD

FORORD.....	3
INNHOOLD.....	5
0. SAMMENDRAG	7
1. INNLEDNING	10
2. BEHOVSANALYSE	11
2.1. Status og sentrale utviklingstrekk	11
2.2. Prognose for Haugalandet i 2050 (0-alternativ).....	12
2.3. Hva er det nødvendig å gjøre noe med?.....	13
2.4. Mål	13
3. KONSEPTANALYSE	14
3.1. Hvordan øke måloppnåelsen?	14
3.2. Alternative konsepter for samordnet utvikling.....	15
3.3. Evaluering av konseptene	18
4. ANBEFALING.....	23

0. SAMMENDRAG

"Regional plan for areal og transport på Haugalandet" er en revisjon av "Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet", som ble vedtatt i 2004. Som del av revisjonsarbeidet er det analysert status og utviklingstrekk innen areal-, transport- og by-/tettstedsutviklingen i regionen, og vurdert på hvilke områder det er behov for å foreta endringer. Derne er det utarbeidet tre konsepter - eller alternative og prinsipielt ulike hovedgrep for hvordan utviklingen kan håndteres. Konseptene er evaluert i forhold til utvalgte kriterier og i forhold til samsvar med regionale mål, og det er gitt en anbefaling om hvilket konsept som bør legges til grunn for utforming av selve planen. Situasjonsbeskrivelse, behovsvurdering, konsepter og evaluering er sammenfattet i denne rapporten. Hensikt med rapporten er å gi et best mulig beslutningsgrunnlag for prosjekt- og styringsgruppene for regional plan når disse skal vurdere videre retning for planarbeidet.

Hvilken vei går areal- og transportutviklingen på Haugalandet?

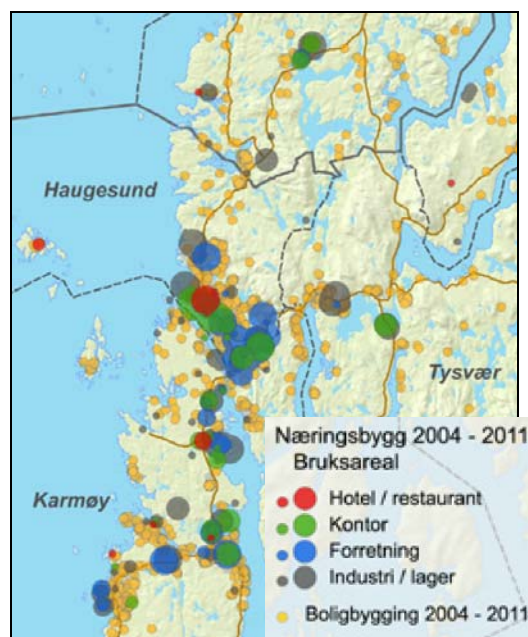
Det er ganske godt samsvar mellom nasjonale, regionale og kommunale mål når det gjelder å styrke by- og tettstedssentrene som møteplasser og knutepunkt for handel og service, redusere klimautslipp fra transport, øke andelen gåing, sykling og kollektivtransport, minske veksten i privat bilkjøring og legge til rette for hverdags-aktivitet og god folkehelse. Likevel ser en at det er langt mellom mål og virkelighet, og på flere områder er det fare for at framtidig utvikling snarere kan gå i motsatt retning av de felles målene. Utbyggingsmønsteret på Haugalandet er relativt arealkrevende og spredt, og handel og andre funksjoner lokaliseres i stor grad langs hovedvegene i stedet for i by- og tettstedssentrene. Sammen med økende velstand og bilhold, gir dette bilen stadig større konkurransefordeler sammenlignet med gange, sykkel og kollektivtransport. Denne utviklingen har kunnet fungere i en ganske liten region, men tatt i betraktning regionens vekstambisjoner, må en forvente økende grad av «voksesmerter» i byområdet. Økende biltrafikk, redusert framkommelighet, spredning av handel/service/kontorer og offentlige funksjoner, svekking av by- og tettstedssentrene både i byområdet og distriktet, lengre avstander, og utfordringer i forhold til folkehelse, forventes å bli en del av framtida dersom det ikke foretas endringer.

Mål for framtidig utvikling

På bakgrunn av situasjonsbeskrivelsen, er det vurdert hvordan en kan håndtere framtidig utvikling, og det er prioritert hvilke behov det er viktigst å gjøre noe med. Det er disse endringsbehovene, kalt «planutløsende behov», som gir grunnlaget for å utarbeide en regional plan.

Ut fra behovene er det foreslått mål for hva regional plan skal bidra til å oppnå, og som virkemidlene i planen skal innrettes mot. Målene fokuserer på:

- Haugalandet - en attraktiv og robust region.
- Haugesund sentrum - urbant bysentrum.
- Tettstedssentrum som tyngdepunkt for bolig-/arbeidsplassvekst og funksjonslokalisering.
- Transport som effektivt, enkelt og miljøvennlig.
- Reduksjon av klimautslipp.
- Tilgang til arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud.
- Nærhet til daglige funksjoner, økt gange/sykkel/kollektiv og hverdagsaktivitet.
- God bokvalitet og vern av verdifulle arealer.



Figur 0.1. Lokalisering av nye boliger og næringsbygg i ytre del av regionen 2004-11. Boligbyggingen viser sterkere fortetting enn før, mens handel, kontor og andre funksjoner i større grad legges utenfor by- og tettstedssentrene.



Figur 0.2. Forslag til målformuleringer beskriver by- og tettstedssentrene som attraktive møteplasser og tyngdepunkt for bolig- og arbeidsplassvekst, handel, service, kultur og offentlige funksjoner. Foto: Karmøynytt.

Alternative hovedgrep (konsepter)

På bakgrunn av endringsbehov og forslag til mål for planarbeidet, er det skissert tre alternative hovedgrep for hvordan areal-, transport- og by-/tettstedsutviklingen kan håndteres og samordnes – kalt «konsepter». Disse konseptene er ikke planalternativer med en endelig definert arealbruk eller andre virkemidler, men fungerer mer som stiliserte utviklingsgrep, der virkemiddelbruken er rendyrket i ulike retninger for å lage et forenklet bilde og tydeliggjøre forskjeller. Innenfor hvert enkelt av konseptene skal areal- og transportstrategiene være konsistente på en slik måte at de gjensidig bygger opp om hverandre..

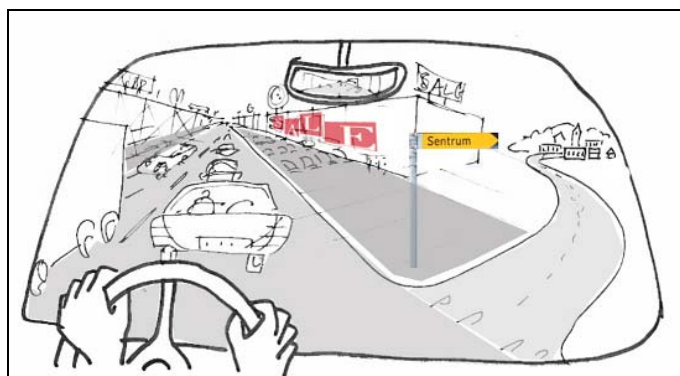
Figur 0.3. Regionen kan velge om en ønsker å fortsette utviklingen som før (0-alternativ), eller legge om kursen i den ene eller andre retningen.



Konsept 1: «Vegbasert/spredt»

I konsept 1 sees tilgang på rimelige arealer og høy grad av biltilgjengelighet som det sentrale for regional attraktivitet. Ny bebyggelse dreies i større grad mot områder langs hovedvegene for å kunne utnytte mobiliteten disse gir.

Transportutviklingen baseres på bil som helt dominerende transportform, og det legges opp til full vegkapasitet. Dette gjør at det ikke samtidig er grunnlag for å øke satsingen på gange, sykkel eller kollektivtransport.



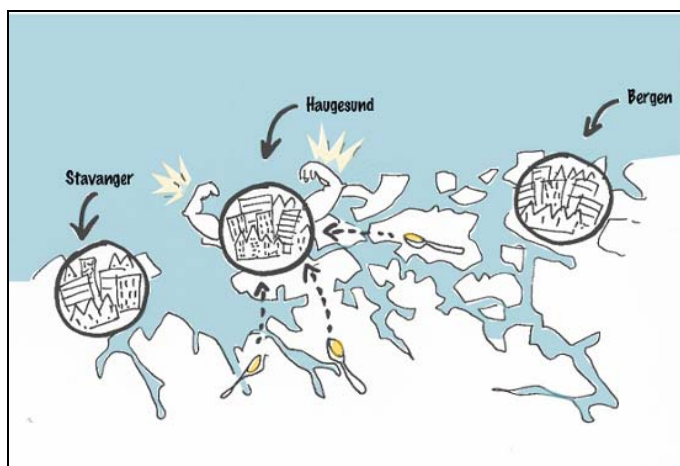
Konsept 2: «By og tettsted»

I konsept 2 er det by- og tettstedsentre med godt og variert tilbud av handel, service, arbeidsplasser og offentlige funksjoner som framheves for attraktivitet og bosetting. Bolig- og arbeidsplassveksten konsentreres omkring tettstedsentrene i alle deler av regionen, slik at disse oppnår grunnlag for å beholde og utvikle et bredt tilbud nær der folk bor. Satsing på gange og sykkel har prioritet innenfor alle tettstedene, og kollektivtransport i byområdet. Hovedvegnettet utvikles videre i tråd med prinsipper for samordning av areal og transport.



Konsept 3: «Storby»

Konsept 3 «Storby» bygger på de samme prinsippene som konsept 2, men fokuserer i større grad på betydningen av et kompakt byområde og urbant bysentrum for å tiltrekke unge arbeidstakere og nye virksomheter, for synliggjøring av regionen, og for å øke andelen miljøvennlig transport. Det legges derfor til rette for at Haugesund sentrum og byområdet som helhet kan ta i mot en større vekst, og at arealutvikling i bynære områder ikke skal konkurrere med sentrum og spre byveksten utover. Økt konsentrasjon i byområdet gir rom for utvikling av et høyverdig kollektivtilbud. I praksis er konsept 3 forskjellig fra konsept 2 bare i de mer bynære delene av regionen.



Evaluering av alternative konsepter

De tre konseptene er evaluert i forhold til om de bidrar til å oppnå regionale mål – målt på en skala fra svært negativ til svært positiv måloppnåelse. Evalueringen er gjort ut fra faglig skjønn, litteratur, eksempler fra andre regioner, og en kvantitativ analyse av kriterier som arealforbruk, byliv, reiseavstander, gange/sykkel, transportvekst og kostnader mv.

	0-alternativ	Konsept 1: Vegbasert/spredt	Konsept 2: By og tettsted	Konsept 3: Storby
1: Regional attraktivitet	Negativ (-)	Negativ (-)	Positiv (+)	Mer positiv (+ +)
2: Haugesund sentrum	Negativ (-)	Mer negativ (- -)	Positiv (+)	Mer positiv (+ +)
3: By- og tettstedsutvikling	Negativ (-)	Mer negativ (- -)	Mer positiv (+ +)	Mer positiv (+ +)
4: Utbyggings-mønster	Negativ (-)	Mer negativ (- -)	Positiv (+)	Mer positiv (+ +)
5: Transportutvikling	Negativ (-)	Mer negativ (- -)	Lite endring (0)	Positiv (+)
6: Infrastruktur og komm.	Negativ (-)	Positiv (+)	Positiv (+)	Positiv (+)
7: Bokvalitet og nærhet	Lite endring (0)	Negativ (-)	Positiv (+)	Positiv (+)
8: Bruk og vern av arealer	Lite endring (0)	Negativ (-)	Positiv (0)	Positiv (+)
Samlet vurdering av måloppnåelse	Negativ (-)	Mer negativ (- -)	Positiv (+)	Positiv til mer positiv (+/+ +)
Samlet rangering	3	4	2	1

Figur 0.4. Samlet vurdering av måloppnåelse i de enkelte konseptenes, og samlet rangering.

Samlet sett vurderes konsept 1 å komme dårligst ut – særlig med hensyn til konsekvenser for Haugesund sentrum, muligheter for kompakt utbyggingsmønster, klimautslipp, gange/sykkel/kollektiv, vern av arealer, og i forhold til kostnader. Konsept 2 og konsept 3 er begge vurdert å gi klart bedre måloppnåelse enn konsept 1. Begge gir større muligheter for å ta i mot vekst, styrker grunnlaget for utvikling i Haugesund sentrum og øvrige tettsteds-sentre, gir mer kompakt utbyggingsmønster, kortere avstander, begrenser vekst i klimautslipp og gir bedre grunnlag for gange/sykkel/kollektiv. Konsept 3 vurderes å gi noe bedre måloppnåelse enn konsept 2 når det gjelder styrking av Haugesund sentrum, og på andel gange/sykkel/kollektiv og håndtering av transportvekst i byområdet.

Fordeler og utfordringer ved kompakt by- og tettstedsutvikling (konsept 2 og 3)

Fordeler	Utfordringer
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lavere arealforbruk, plass til flere ▪ Større funksjonsblanding i sentrum ▪ Flere mennesker i by-/tettstedssentrene, mer «byliv» og urbane kvaliteter ▪ Reduserte reiseavstander, bedre tilgjengelighet til daglige funksjoner ▪ Økt andel gange, sykkel og kollektiv ▪ Redusert bilavhengighet ▪ Lavere transportvekst, lavere energibruk og klimagassutslipp ▪ Økt hverdags-aktivitet, bedre folkehelse ▪ Reduserte kostnader til transport- infrastruktur og annen infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Økt press på grøntareal i by/tettsted ▪ Mer komplekse utviklingsprosesser ▪ Økte bo- og utviklingskostnader i attraktive sentre, mer krevende å ivareta bokvalitet ▪ Økt behov for styring og samordning

Anbefaling for videre arbeid

Det anbefales at samordnet areal-, by-/tettsteds- og transportutvikling på Haugalandet baseres på konsept 3 «Storby» når det gjelder håndtering av utfordringer i og omkring byområdet. Konsept 3 vurderes å være det som best løser byområdets arealutfordringer og ivaretar hensynet til byutvikling, samtidig som byspredningen minskes og transportveksten i byområdet kan håndteres overveiende ved hjelp av gange, sykkel og kollektivtransport.

For øvrige deler av regionen er det de samme strategiene som inngår både i konsept 2 og konsept 3, og det vil i praksis være lite forskjeller mellom disse, jf. hovedstrategier. Det anbefales her å legge konsept 2/3 til grunn – ikke minst for å bidra til sterkere sentrumsutvikling, økt nærhet til daglige behov, og sterkere grunnlag for å opprettholde og utvikle lokale funksjoner i de enkelte sentrene og kommunene.

1. INNLEDNING

Hensikten med rapporten

Hensikten med rapporten er å bedre beslutningsgrunnlaget og øke forutsigbarheten i forhold til utarbeidelsen av «Regional plan for areal og transport på Haugalandet». I rapporten analyseres behov for endring av areal- og transportutviklingen på Haugalandet, det presenteres alternative konsepter for en slik endring, og det gis en faglig anbefaling om valg av hvilket hovedgrep selve planen skal bygge på.

Regional plan for areal og transport på Haugalandet

"Regional plan for areal og transport på Haugalandet" er en revisjon av "Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet", som ble vedtatt i 2004. Planområdet omfatter de ni kommunene Haugesund, Karmøy, Sveio, Tysvær, Utsira, Bokn, Vindafjord, Etne og Sauda.

Hensikten med planen er å bidra til å oppfylle nasjonale og regionale mål og utviklingsbehov gjennom samordning av den regionale areal-, transport- og by-/tettstedsutviklingen på Haugalandet. Samordningen innebærer å legge rammer som er felles for regionen, og på en slik måte at strategiene på areal- og transportsiden bygger opp om hverandre og trekker i samme retning. Eksempelvis vil et konsentrert og sentrumsrettet utbyggingsmønster gjøre det lettere å oppnå økt gange, sykkel og kollektivtransport, enn om utbyggingen er arealkrevende og orientert mot hovedvegnettet.



Figur 1.1. "Regional plan for areal og transport på Haugalandet" omfatter de ni kommunene Haugesund, Karmøy, Sveio, Tysvær, Utsira, Bokn, Vindafjord, Etne og Sauda.

Rogaland og Hordaland fylkeskommuner er eiere av planarbeidet og har utført det i samarbeid med statlige organer, kommuner og andre berørte myndigheter og organisasjoner. Arbeidet har vært ledet av en politisk styringsgruppe med fylkestingspolitikere fra Rogaland og Hordaland og ordførerne i de ni kommunene. En administrativt og bredt sammensatt prosjektgruppe har forberedt underlaget for styringsgruppen. Det faglige utredningsarbeidet er gjennomført av Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen og innleide konsulenter.

I perioden 2010-11 ble planprogrammet utarbeidet og sendt på høring, og kommunene var delaktige i utformingen gjennom arbeidsgrupper og administrative og politiske orienteringer. Etter en utredningsfase, ble det gjort en prioritering av hva som var de viktigste utviklingsbehovene. Prioriteringen ga grunnlag for utarbeidelse av forslag til mål, og videre utforming og evaluering av alternative konsepter.

Faglig gjennomføring

Planprosessen har vært delt opp i faser på lignende måte som i overordnede transportutredninger (KVU). Dette er gjort for å styrke den faglige sammenhengen i prosessen, tilrettelegge for at regional plan kan "treffe" utviklingsbehovene i regionen best mulig, og gi bedre forutsigbarhet i forhold til virkninger av virkemidler i planen. Som del av arbeidet, er det utarbeidet tre alternative konsepter for samordning og styring av areal- og transportutviklingen. I konseptene har en forsøkt å belyse hvilke hovedvalg en står overfor. Utarbeidelse og evaluering av konseptene har gitt grunnlag for anbefaling om hvilke hovedprinsipper selve planen bør bygge på.

Figur 1.2. Konseptene i regional plan tydeliggjør alternative hovedretninger for den regionale utviklingen.



2. BEHOVSANALYSE

2.1. Status og sentrale utviklingstrekk

Befolkningsutvikling

I årene 1990 – 2006 var befolkningsveksten ca 0,5 % i året, og mesteparten av dette var fødselsoverskudd. Fra og med 2007 ble befolknings-veksten bortimot tredoblet (1,3 % årlig), ca to tredjedeler er innvandring, og også innenlands flytting har vært litt positiv de par siste årene.

Befolkningsveksten viser nær sammenheng med økonomiske konjunkturer og investeringstakten på sokkelen. Det er de ytre områdene med Haugesund og bynære deler av Tysvær, Karmøy og Sveio som har hatt den største veksten, men også Vindafjord, Etne og Bøkn har hatt positiv utvikling de siste årene.

Areal- og by-/tettstedsutvikling

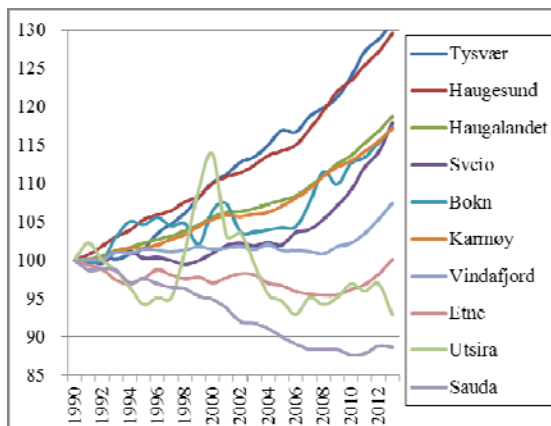
Tilgangen på bolig- og næringsarealer er svært god på Haugalandet, og det er store ledige arealer avsatt i kommuneplanene – særlig for næringsformål. Tilsvarende er arealutnyttelsen relativt lav. Innenfor boligbyggingen har det vært en økende grad av fortetting med leilighetsprosjekter i sentrumsnære områder, men hovedtyngden av nye boliger er likevel eneboliger og andre småhus. Særlig de mindre kommunene har en boligstruktur med lav andel av leiligheter og mindre boliger.

Innen næringsutbygging har det vært en tendens i hele regionen at handel lokaliseres utenfor/i ytterkant av sentrum og langs hovedvegene, og dette motvirker effekten av boligfortetting ved at reiseavstander blir lengre. Kontorer og offentlige funksjoner har i hovedsak blitt bygget innenfor by-/tettstedsentrene, men det har skjedd en økende grad av tilrettelegging i områder utenfor by- og tettstedsentrene - eksempelvis Norheim/Raglamyr. Lokalisering av virksomheter med mange besøkende eller arbeidsplasser i næringsområder langs hovedvegene, vil innebære at grunnlaget for by- og tettstedsutvikling relativt sett svekkes.

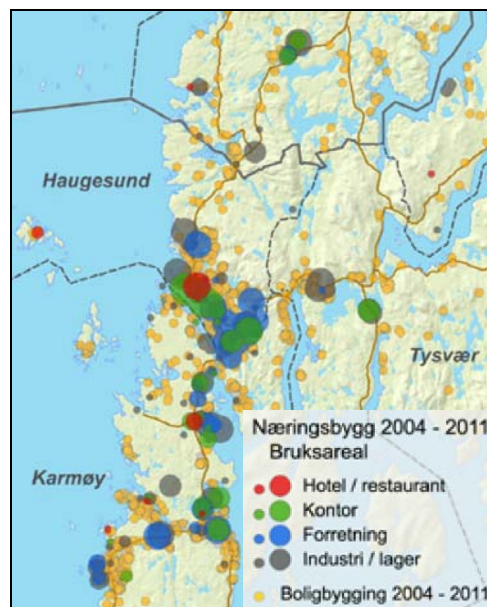
Transportutvikling

De tyngste transportstrømmene går til/fra Haugesund (særlig fra Karmøy) og innenfor Haugesund byområde. For øvrig er transportstrømmene spredt. Det er relativt høy trafikkbelastning på hovedvegnettet innenfor byområdet, men ikke veldig store problemer med framkommelighet. Innfartsårene har topp-belastning i ettermiddags-trafikken, mens nær sentrum er det relativt jevn trafikk hele dagen.

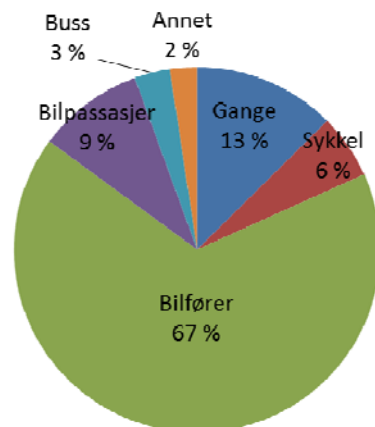
Regionen har en høy bilandel med 67 % bilførerturer. Bilbruken er høy også i Haugesund (63 %) og til og med på helt korte turer. Andelen gående er lav sammenlignet med andre regioner (12,5 %), men sykkelandelen er ikke så verst i nasjonal målestokk. Kollektivbruken er svært lav og består i hovedsak av skoleskyss og ungdom. På arbeidsreiser er kollektivandelen bare 2,4 %, til tross for brukbar ruteproduksjon. Det er lite økonomisk handlingsrom for å øke kollektivtilbudet, og endringer må skje gjennom prioriteringer.



Figur 2.1. Relativ befolkningsutvikling for hver av kommunene på Haugalandet 1990-2013 (1990=100).



Figur 2.2. Lokalisering av nye boliger og næringsbygg i ytre del av regionen 2004-11.



Figur 2.3. Reisevaneundersøkelsen på Haugalandet viser høy andel bilturer og få gående og kollektivbrukere.

2.2. Prognose for Haugalandet i 2050 (0-alternativ)

I overordnede planarbeider skal det klargjøres hvordan den framtidige situasjonen kan forventes å bli dersom det ikke gjennomføres større tiltak eller endringer. Dette «0-alternativet» tar utgangspunkt i kunnskap om dagens situasjon og forventet utvikling, og den arealbruk og de transportprosjekter som allerede er godkjent.

Sett under ett, vurderes det som lite sannsynlig at nasjonale og regionale mål vil bli nådd dersom utviklingen fortsetter i samme spor. På enkelte områder, slik som sentrumsutvikling og gange/sykkel/kollektiv, er det ikke usannsynlig at utviklingen snarere kan gå i motsatt retning av målene.

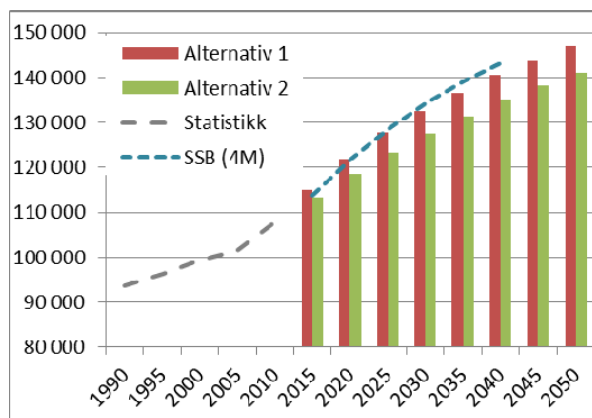
Figur 2.4. Hensikten med 0-alternativet er å vurdere hvor en kommer dersom en «fortsetter rett fram» - det vil si et at det ikke skjer større tiltak eller endringer.



Befolkningsutvikling

Befolkningsutviklingen vil være avhengig av om veksten i næringslivet og arbeidsinnvandringen fortsetter som de siste årene. Befolkningsprognosen «Alternativ 1» er lagt til grunn og innebærer en forventning om ca 36.000 nye innbyggere i årene 2013-2050, og totalt 147.000 innbyggere i 2050. I følge SSB vil nesten to tredjedeler av befolkningsveksten bestå av nye innvandrere til regionen, og ca en tredjedel av pensjonister (+70 år).

Figur 2.5. Prognose for regional befolkningsvekst 2013-50. Alternativ 1 er lagt til grunn for planarbeidet.



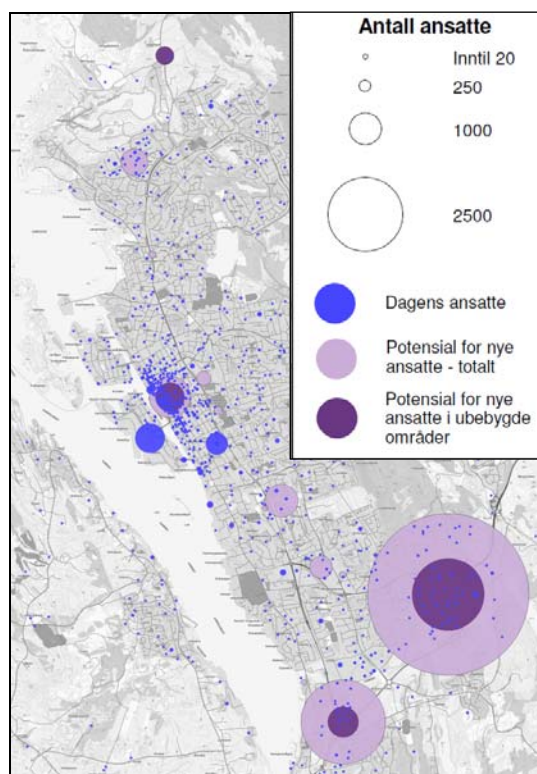
Areal-, by-/tettsteds- og transportutvikling

Framtidig økning i netthandel forventes å gi mindre behov for nye forretninger og forsterke den regionale handelskonkurransen. En del nisje-butikker og bransjer i utvalgs-handelen kan få økte utfordringer. De store kjøpesenter-baserte kjedebutikkene forventes å klare seg bedre.

I dagens kommuneplaner er det store boligarealer som gir rom for arealekspansjon rundt byen og tettstedene. Samtidig forventes det fortsatt en del fortetting og transformasjon, blant annet gjennom bygging av sentrumsnære leiligheter.

Store arealreserver, enkle utviklingsmuligheter og mulig bygging av nye hovedveger i ytterkant av by og tettsteder kan bidra til at handel, service, kontorarbeidsplasser og offentlige funksjoner i økende grad vil etablere seg utenfor sentrum i stedet for innenfor. I så fall mer enn motvirkes effekten av boligfortetting, og det oppstår lengre avstander og et komplekst reisemønster der bilen favoriseres og det er svært vanskelig å oppnå miljøvennlig transport.

Fortsatt økonomisk vekst gir økt kjøpekraft og normalt også økt bilbruk. Økende andel eldre, framvekst av bilvante generasjoner, lengre avstander som følge av byspredning, og utvidelse av bo- og arbeidsmarkeder kan innebære at bilbruken pr innbygger snarere øker enn minker – med mindre biltrafikken bremses av mangel på kapasitet. En slik økning vil også ha negative konsekvenser for folkehelsen.



Figur 2.6. En kartlegging av fortetningsmuligheter viser at det er stort potensiale for lokalisering av nye arbeidsplasser i Haugesund sentrum og byområdet ellers (lilla). Potensialet er imidlertid enda større på Norheim og Raglamyr, slik at det vil bli et valg hva en ønsker å legge til rette for.

2.3. Hva er det nødvendig å gjøre noe med?

For bedre å kunne prioritere hva regional plan skal bidra til, er det gjennomført en behovsvurdering. I behovsvurderingen har en forsøkt å samle og sortere både myndighetenes forventninger, behov hos aktører i regionen, og hvilke langsiktige utfordringer en står overfor på Haugalandet. Gjennomgangen har gitt grunnlag for å prioritere hva det er viktigst å gjøre noe med - hva som eventuelt gjør det nødvendig å utarbeide en regional plan for Haugalandet?

Dette er kalt "planutløsende behov":

1. Behov for at Haugalandet er synlig og tilgjengelig som region, attraktiv for nye og eksisterende innbyggere og bedrifter, og robust overfor endringer.
2. Behov for at Haugesund sentrum framstår som en flerfunksjonell, urban og levende by - og et sterkt og identitetsskapende senter for hele regionen.
3. Behov for attraktive by- og tettstedssentre, med et bredt spekter av funksjoner og tjenester, som tiltrekker nye bolig- og arbeidsplass-etableringer, og som fungerer som gode møteplasser for befolkningen.
4. Behov for et utbyggingsmønster som bygger opp om by- og tettstedssentrene, motvirker byspredning og gir korte avstander og grunnlag for miljøvennlig transport.
5. Behov for å håndtere vekst i transportetterspørsel på en miljøvennlig måte, og å øke andelen gåing, sykling og kollektivtrafikk.
6. Behov for infrastruktur og kommunikasjoner som gjør at de mindre kommunene kan ta del i et større arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud.

Når planarbeidet er igangsatt, er det også andre viktige behov enn de planutløsende som er nødvendige å ivareta, og som planforslaget må ta opp i seg. Dette er kalt "andre viktige behov":

- A. Behov for gode oppvekst- og bomiljøer og legge til rette for aktiv livsform, god folkehelse og tilgjengelighet for alle.
- B. Behov for å ta vare på natur- og kulturverdier, landbruksområder og grønnstruktur.
- C. Behov for en samordnet strategi og forpliktende samarbeid om utvikling av regionen – på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer.
- D. Behov for effektiv bruk av ressurser - arealer, infrastruktur og økonomi.
- E. Behov for langsiktighet og forutsigbarhet for alle aktører.

2.4. Mål

Regionale mål for areal- og transportutviklingen bygger på behovsvurderingen og prioriteringen som er gjort der. Målene beskriver den framtidige situasjonen som regional plan skal bidra til å realisere på Haugalandet.

Forslag til hovedmål:

Haugalandet – attraktiv, nær, miljøvennlig og urban:

- Attraktivt for innbyggere og næringsliv.
- Miljøvennlig og effektiv transport.
- Nærhet til daglige behov, levende og funksjonelle tettsteder.
- Urbant og pulserende bysentrum.

Delmål:

1. Haugalandet er en attraktiv, synlig og robust region – der både innbyggere og næringsliv finner seg til rette, trives og utvikler seg.
2. Haugesund sentrum er regionens midtpunkt - en levende og urban by og det funksjonelle sentrum for hele regionen.
3. By- og tettstedssentrene er attraktive møteplasser for alle befolknings-grupper, sentrale som arena for næringsetablering, og tyngdepunkt for bolig- og arbeidsplassvekst, handel, service, kultur og offentlige funksjoner.
4. Utbyggingsmønsteret er kompakt og med by- og tettstedssentrene som tydelige tyngdepunkter.
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.
6. Infrastruktur og kommunikasjonslinjer knytter regionen sammen og gjør at innbyggere i distriktene kan ta del i et større arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud.
7. Bolig- og sentrumsområdene har gode bo- og nærmiljøkvaliteter og god tilgjengelighet. Korte avstander til daglige funksjoner og til friområder gir grunnlag for aktiv livsform.
8. Friområder, landbruksområder og verdifulle natur- og kulturområder tas vare på for langsiktig bruk og vern.

3. KONSEPTANALYSE

Konsept-analysen omfatter en utprøving av hvilke grep innen areal-, transport- og by-/tettstedsutvikling som kan gjøres for å øke måloppnåelsen, hvordan alternative strategier kan kombineres til hovedgrep (konsepter), og en evaluering av de enkelte konseptene i forhold til hvilken måloppnåelse de forventes å gi.

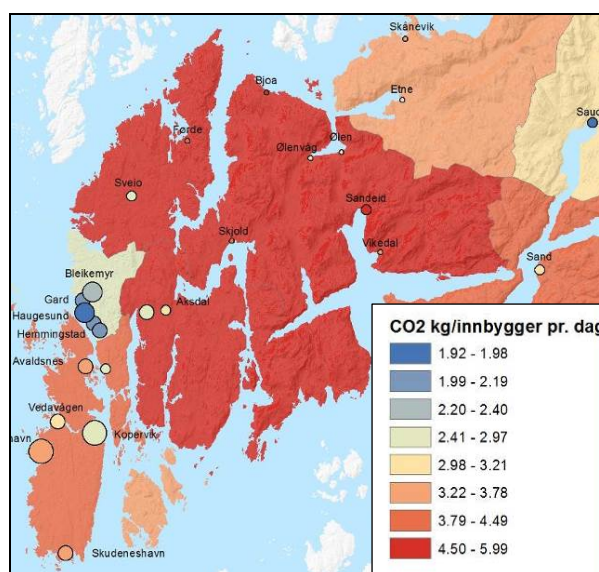
3.1. Hvordan øke måloppnåelsen?

Som innledning til å utforme alternative konsepter, er det på et overordnet nivå vurdert hva som kan gjøres for å øke oppnåelsen av nasjonale og regionale mål. Det er vurdert prinsipper for utforming av utbyggingsmønster, trafikkkstrømmer og prioriteringer i transportutviklingen, og det er sett på lokalisering av arbeidsplass- og besøksintensive funksjoner.

Hvordan kan utbyggingsmønsteret utformes for å øke måloppnåelsen?

Klimautslipp og gange/sykling varierer i forhold til hvordan boliger, arbeidsplasser og handel/ service lokaliseres. Lokalisering i og omkring større sentre gir mer sykkel og gange, lavere klimautslipp og nærhet til daglige funksjoner. Det er stort potensiale for utbygging i sentrumsnære områder – særlig som fortetting og transformasjon, men også på helt ledig utbyggingsareal nær en del sentre. På bakgrunn av dette er det illustrert to alternative grep for hvordan utbyggings-mønsteret kan konsentreres i og omkring alle sentre, eller med en større andel i byområdet.

Figur 3.1. Transportbruken blant innbyggere i ulike deler av regionen gir ulikt CO2-utslipp som følge av ulike transportavstander og reisemiddelvalg. Innbyggere i byområdet og øvrige sentre har lavere utslipp enn innbyggere lengre fra sentrene og i spredtbygde områder.



Hvordan kan arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter lokaliseres for å øke måloppnåelsen?

Lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter som handel, service, kontorer og offentlige funksjoner avgjør hvilke områder folk oppsøker i arbeid og fritid. Dersom slike typer virksomheter i størst mulig grad lokaliseres i by- og tettsteds-sentrene, vil dette gi økt grunnlag for møteplasser og byliv – og for investeringer og videre utvikling i sentrene. Samtidig har reiser til sentrum vanligvis en høyere gang-/sykkelandel og lavere klimautslipp enn reiser til næringsområder utenfor eller i ytterkant av bebyggelsen.



Figur 3.2. Potensiale for fortetting i Haugesund sentrum (blå og grå volumer). Illustrasjon: Juul & Frost arkitekter.

Hvordan kan transport i by og tettsted utformes for å øke måloppnåelsen?

Dersom så mye som mulig av transportveksten internt i by og tettsteder skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk, er det som første skritt avgjørende at veksten i persontransport ikke blir høyere enn nødvendig. Her spiller arealbruken og restriktive virkemidler en avgjørende rolle. Med en bedre tilrettelegging, vil gange og sykkel ha stort potensiale for økte andeler på de kortere reisene innenfor tettsteds grensene. I byområdet kan det videre være muligheter for et mer høyverdig bybussnett, og med «forstadsruter» til Kjøpervik/Åkra og Aksdal. Også måloppnåelsen for satsing på gange/sykkel og kollektivtransport vil i stor grad være avhengig av arealbruk og biltilgjengelighet. På reiser over 6-8 kilometer og mer spredt i regionen, vil det i stor grad være bilen som er dominerende transportmiddel.

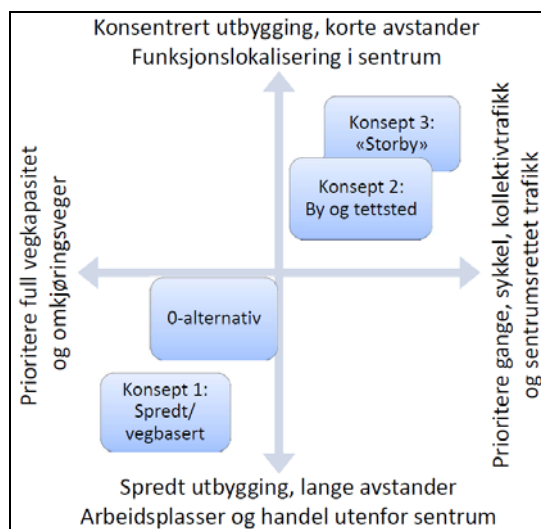
3.2. Alternative konsepter for samordnet utvikling

Det er utarbeidet tre alternative hovedgrep (konsepter) for hvordan det er mulig å samordne arealutvikling, transportutvikling og by-/tettstedsutvikling på Haugalandet. Det er lagt vekt på at konseptene skal illustrere prinsipielt ulike strategier med hensyn til arealutvikling og transportutvikling, slik som skissert i figur 0.11, samtidig som de skal representere den totale bredden i det politiske handlingsrommet. Konseptene har blitt kalt:

1. Vegbasert/spredt.
2. By og tettsted.
3. «Storby».

Konseptene er nærmere beskrevet nedenfor.

Figur 3.3. Sortering av tre alternative konsepter for regional utvikling, basert på alternative strategier for areal-, transport- og by-/tettstedsutvikling.



Konsept 1: Vegbasert/spredt

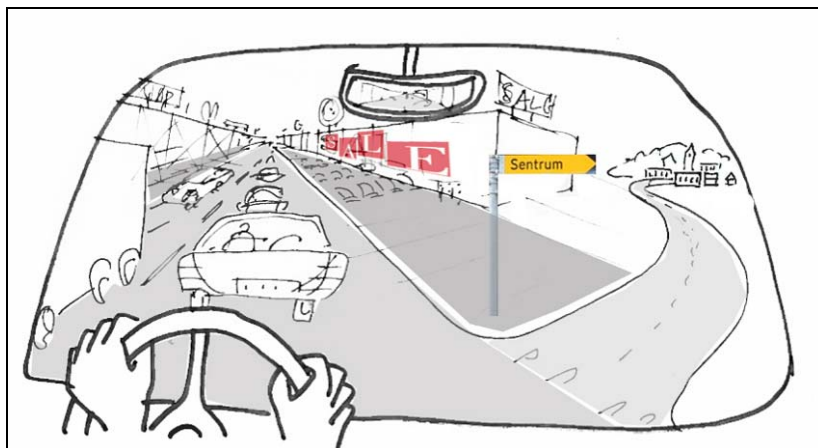
Konsept 1 innebærer at god tilgang på rimelige arealer og høy grad av biltilgjengelighet framheves som grunnlag for regional attraktivitet. Kommunene styrer arealutviklingen enkeltvis, og det gis lite rom for regional koordinering av areal- og transportutviklingen.

Konsept 1 legger opp til en arealutvikling der ny bebyggelse i større grad dreies mot områder langs hovedvegnettet og nye vegprosjekter for å utnytte mobiliteten disse gir. Dette gjelder også for handel, service, kontorer og offentlige funksjoner. Det foretas ingen større grep for å styrke utviklingen av by- og tettstedssentrum. Fortetting og arealutnyttelse i boligbyggingen blir snarere redusert, og det åpnes for mer spredt utbygging.

Transportutviklingen baseres på bil som helt dominerende transportform. Det legges opp til full vegkapasitet i forhold til langsiktige trafikkprognoser, og fullstandard dimensjonering i henhold til gjeldende vegnormaler.

Biltilgjengelighet og lite konsentrert utvikling gir ikke grunnlag for noe særlig økt satsing på gange, sykling eller kollektivtransport. Det tas ikke i bruk restriktive virkemidler hverken på transportsektoren eller for styring av funksjonslokalisering.

Figur 3.5. Konsept 1 innebærer at areal- og transportutviklingen bygger på hovedvegene som strukturerende element og prioriterer bilen som helt dominerende transportmiddel i regionen – også i byområdet.



	Konsept 1: Vegbasert/spredt
Forståelse av attraktivitet	Biltilgjengelighet, enkel arealtilgang og store tomter.
Arealstrategi	Utnytte tilgjengelighet langs hovedveger.
Lokalisering av handel, service, kontorer og offentlige funksjoner	Sterkere tilrettelegging utenfor sentrum.
Transport-strategi	Full vegkapasitet i henhold til transport-etterspørsel.
Hovedvegnettet	Utbedring av hovedvegnettet.
Kollektiv	Fokus på skoleskyss, for øvrig velferdstilbud.
Sykkel	Hovedfokus på sikker skoleveg.
Trafikkregulering	Ingen restriktive virkemidler.

Figur 3.4. Hovedstrategier for areal-, transport- og by-/tettstedsutvikling i konsept 1: «Vegbasert/spredt».

Konsept 2: By og tettsted

Konsept 2 tar utgangspunkt i at by- og tettstedssentre med et godt og variert tilbud av handel, service, arbeids-plasser og offentlige funksjoner er sentralt for attraktivitet og bosetting. Velfungerende sentre gir grunnlag for nærhet til daglige funksjoner, bruk av gange og sykkel, utvikling av gode møteplasser og lokal identitet.

Befolknings- og arbeidsplassveksten rettes i konsept 2 inn mot å bygge opp om store og mindre by- og tettstedssentre i alle deler av regionen, slik at disse oppnår bedre grunnlag for å opprettholde og utvikle et bredt tilbud av funksjoner. Virksomheter med mange arbeidsplasser eller besøkende, slik som handel, service, kontorer og offentlige funksjoner, lokaliseres i sentrum av tettstedene. Annen arealutvikling utenfor tettstedene skal ikke konkurrere med tettstedssentrum.

I boligbyggingen øker arealutnyttelsen og andelen fortetting, og utbyggingen baseres i hovedsak på gangavstand til sentrene.

Utvikling av infrastruktur for gange og sykkel har hovedprioritet innenfor alle tettstedene, slik at en størst mulig del av interntrafikken kan skje med miljøvennlig transport. I byområdet utvikles det et bybussnett med god kvalitet, og med regionale ruter i pendlingsaksene inn mot byen. Hovedvegnettet utvikles videre i tråd med prinsipper for samordning av areal og transport. Konseptet forutsetter sterkere samhandling på tvers av kommunene. For å oppnå lokaliseringstyring og endring av reisemiddelfordeling, vil det være behov for en samordnet virkemiddelbruk, herunder en strammere arealbruk og lokaliseringstyring.

	Konsept 2: By og tettsted
Forståelse av attraktivitet	By- og tettstedsutvikling, korte avstander, sentral beliggenhet og muligheter for miljøvennlig transport.
Arealstrategi	Styrke by- og tettstedssentrene. Funksjonsblanding, korte avstander.
Lokalisering av handel, service og offentlige funksjoner	I by- og tettstedssentrum (funksjonsblanding).
Transport-strategi	Innenfor tettstedene prioriteres gange, sykkel og kollektiv først.
Hoved-vegnettet	Utbedring av hovedvegnettet.
Kollektiv	Kollektivfelt, frekvensøkning, opprusting, design.
Sykkel	Sammenhengende sykkelvegnett i tettstedene.
Trafikk-regulering	Noe restriktive virkemidler.

Figur 3.6. Hovedstrategier for areal-, transport- og by-/tettstedsutvikling i konsept 2: «By og tettsted».



Figur 3.7. Konsept 2 innebærer at areal- og transportutviklingen tar utgangspunkt i tettstedene i hele regionen og konsentrerer utviklingen i og omkring sentrum av disse. Utvikling av infrastruktur for gange, sykkel og kollektiv prioriteres innenfor tettstedene.

Konsept 3: «Storby»

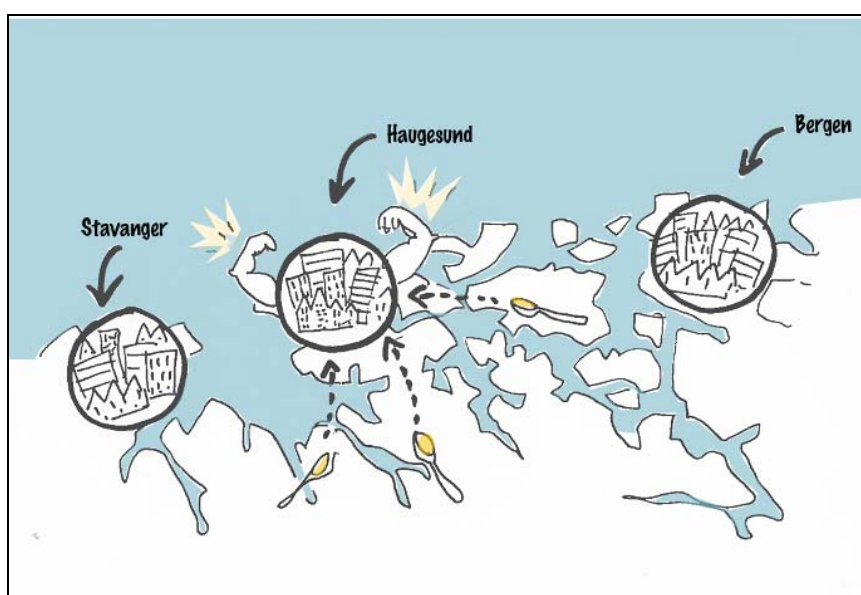
Konsept 3»Storby» bygger på de samme prinsippene som konsept 2 om at gode by- og tettstedssentre er sentrale for attraktivitet. Men konsept 3 fokuserer i tillegg på betydningen av et kompakt byområde og urbant bysentrum for å tiltrekke unge arbeidstakere og nye virksomheter til regionen, for synliggjøring av regionen utad, og for å øke andelen miljøvennlig transport.

Befolknings- og arbeidsplassveksten rettes i konsept 3 inn mot å bygge opp om by- og tettstedssentre, slik som i konsept 2. Det legges til rette for at Haugesund sentrum og byområdet som helhet kan ta i mot en større vekst, og at arealutvikling i bynære områder ikke skal konkurrere med sentrum og dermed skape byspredning.

Arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter, slik som handel, service, kontorer og offentlige funksjoner, lokaliseres i sentrum av byen og tettstedene. Konseptet gir behov for en ytterligere økt fortetting og arealutnyttelse i byområdet, der utviklingen konsentreres omkring sentrum og mer markerte bydelssentre, kollektivaksler og gang-sykkelavstander.

Utvikling av infrastruktur for gange og sykkel har hovedprioritet innenfor alle tettstedene, slik at en størst mulig del av interntrafikken kan skje med miljøvennlig transport. Økt konsentrasjon i byområdet med bydelssentrene som knutepunkter, gir i tillegg rom for utvikling av et høyverdig kollektivtilbud, og med regionale ruter i pendlingsaksene inn mot byen. Hovedvegnettet utvikles videre i tråd med prinsipper for samordning av areal og transport.

For å oppnå lokaliseringstyring og endring av reisemiddel-fordeling, vil det være behov for en samordnet virkemiddelbruk, herunder en strammere arealbruk, lokaliseringstyring, og at offentlige myndigheter går mer aktivt inn i arealutvikling og tilrettelegging. Videre vil det være nødvendig med sterkere grad av forpliktende samarbeid på tvers av kommunegrensene.



Figur 3.9. Konsept 3 bygger på samme måte som konsept 2 på utvikling i og omkring by- og tettstedssentrene. I tillegg tilrettelegges det i konsept 3 for økt fortetting og arealutnyttelse i Haugesund sentrum og byområdet som helhet. Dette gir rom for et bedre kollektivsystem i byområdet, i tillegg til prioritering av gange og sykkel i alle tettsteder.

	Konsept 3: «Storby»
Forståelse av attraktivitet	By- og tettstedsutvikling, korte avstander, sentral beliggenhet og muligheter for miljøvennlig transport.
Arealstrategi	Styrke by- og tettstedssentrene. Funksjonsblanding, korte avstander. Større konsentrasjon innenfor byområdet. Kompakt bystruktur.
Lokalisering av handel, service og offentlige funksjoner	I by- og tettstedssentrum (funksjonsblanding).
Transportstrategi	Innenfor tettstedene prioriteres gange, sykkel og kollektiv først.
Hovedvegnettet	Utbedring av hovedvegnettet.
Kollektiv	Høyverdig kollektivtransport. Kollektivfelt, frekvensøkning, opprusting, design.
Sykkel	Sammenhengende sykkelvegnett i tettstedene.
Trafikk-regulering	Sterkere bruk av restriktive virkemidler.

Figur 3.8. Hovedstrategier for areal-, transport- og by-/tettstedsutvikling i konsept 3: Storby».

3.3. Evaluering av konseptene

Kvantitativ analyse

Konseptene er analysert i forhold til kriterier som forventet arealforbruk, nærhet til sentre, reisemønster, reiseavstander, gang-/sykkel-/kollektivandel, transportvekst og kostnader. Analysen bygger på en modellering av konseptene og prognoser for langsiktig vekst, og det er for en stor del benyttet modellverktøy til analysen (Regional transportmodell og ATP-modell).

Mål 2: Haugesund sentrum - en levende og urban by og regionens funksjonelle midtpunkt.					
Mål 3: By- og tettstedssentrene er attraktive som møteplasser og etableringsarena.					
		0-alternativ	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3
	B.1. Økt antall innbyggere/arb.pl nær by-/tettstedssentrene («hjemmemarked»)	33 %	18 %	69 %	56 %
	B.2. Økt antall besøk til sentrum av by/tettsted/bydel	45.000	30.000	100.000	100.000
Oppsummering analyse mål 2 og 3		By- og tettstedssentrum styrkes ikke, relativt sett	By- og tettstedssentrum svekkes i forhold til andre områder	Langt flere innbyggere, arbeidsplasser og besøk til by- og tettstedssentrum	Langt flere innbyggere, arbeidsplasser og besøk til by- og tettstedssentrum

Figur 3.10. Resultater fra analyse av kriterier tilknyttet mål 2 og 3, og samlet vurdering.

Mål 4: Kompakt utbyggingsmønster med sentrene som knutepunkter.					
		0-alternativ	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3
	A. Arealforbruk til boligformål	210 daa/år	355 daa/år	125 daa/år	50 daa/år
	C.1. Andel av nye innbyggere med gangavstand til sentrum med bredt funksjonstilbud	30 %	17 %	53 %	43 %
	C.1. Andel av nye innbyggere med gangavstand til mindre sentre	17 %	15 %	29 %	26 %
	C.2. Andel reiser som er 0- 1 km lange	16 %	15 %	20 %	20 %
	C.2. Andel reiser som er 1-3 km lange	24 %	20 %	30 %	33 %
Oppsummering analyse mål 4		Jevnt arealforbruk, lengre reiseavstander	Stort arealforbruk, enda lengre reiseavstander	Redusert arealforbruk, kortere reiseavstander	Lavt arealforbruk, kortere reiseavstander

Figur 3.11. Resultater fra analyse av kriterier tilknyttet mål 4, og samlet vurdering.

Mål 5 (del 1): Reduserte klimautslipp og økt gåing, sykling og kollektivtransport.					
		0-alternativ	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3
	D.1. Utviklingsretning gang-/sykkelandel hele regionen (beregnet i RTM)	0-alternativet er referanse	Redusert GS-andel	Økning i GS-andel	Økning i GS-andel
	D.1. Utviklingsretning gang-/sykkelandel på internreiser i byområdet (beregnet i RTM)	0-alternativet er referanse	Redusert GS-andel	Sterkere økning i GS-andel	Sterkere økning i GS-andel
	D.2. Anslått gang-/sykkelandel for hele regionen	16 %	14 %	23 %	25 %
	D.3. Anslått gang-/sykkelandel på internreiser i byområdet	22 %	22 %	32 %	38 %
Oppsummering analyse mål 5a		Ikke særlig forbedring gange/sykkel	Redusert gange/sykkel	God økning gange/sykkel	Sterk økning gange/sykkel

Figur 3.12. Resultater fra analyse av kriterier tilknyttet mål 5 (del 1), og samlet vurdering.

Mål 5 (del 2): Transport er effektivt, enkelt, forutsigbart og miljøvennlig.					
		0-alternativ	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3
	E.1. Gjennomsnittlig reiselengde for bilturer	12 km	13 km	11 km	10 km
	E.1 Transportvekst i hele regionen	+60-70 %	+80-95 %	+35-45 %	+25-30 %
	E.2. Vekst i antall bilturer i byområdet (framtidens reisemiddelfordeling)	40 %	45 %	10 %	0 %
	E.2. Trafikkvekst inn/ut av byområdet (modellberegning)	55 %	110 %	3 %	-10 %
	E.2. Trafikkvekst inn/ut av sentrale bydeler (modellberegning)	65 %	70 %	45 %	20 %
	E.2. Muligheter for å tilfredsstille klimaforliket i byområdet?	Nei	Nei	Nesten	Ja
Oppsummering analyse mål 5b		Meget sterk trafikkvekst i alle områder	Voldsom trafikkvekst - aller mest i ytre deler av byområdet	Betydelig trafikkvekst; en del bil, men mye på gange/sykkel/kollektiv i og rundt sentrene	Trafikkvekst; håndteres i byområdet med gange/sykkel/kollektiv

Figur 3.13. Resultater fra analyse av kriterier tilknyttet mål 5 (del 2), og samlet vurdering.

Behov D: Effektiv bruk av ressurser					
		0-alternativ	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3
	F. Sum kostnader til veg og kollektiv-/sambruksfelt	Delvis utbedring i Hgld.pk 1	9600 mill.	4700 mill.	4800 mill.
Oppsummering analyse mål 6		Dagens prioriterte prosjekter	Svært kostbart	Kostbart	Kostbart

Figur 3.14. Resultater fra analyse av kriterier tilknyttet behov D, og samlet vurdering.

Vurdering av måloppnåelse

Sammen med den kvantitative analysen, er det også gjort en mer helhetlig vurdering av forventet måloppnåelse i konseptene, der det er trukket inn faglitteratur og erfaringer fra andre regioner mv. Forventet måloppnåelse for både 0-alternativet og hvert av konseptene er vurdert på en skala fra mer negativ (- -) til mer positiv måloppnåelse (+ +). Måloppnåelsen er vurdert i forhold til det som er dagens situasjon. Dermed framkommer det også h 0-alternativet forventes å innebære en forbedring av dagens situasjon, eller forventes å gi økte utfordringer.

	0-alternativ	Konsept 1: Vegbasert/spredt	Konsept 2: By og tettsted	Konsept 3: «Storby»
Mål 1: Regional attraktivitet	Mangel på videre planlegging og utvikling av by-/ tettstedsentrum og transport-infrastruktur gir redusert attraktivitet for investeringer, kjøproblemer, redusert robusthet og utfordringer med å ta i mot en sterk befolkningsvekst. (-)	Svakere by- og tettstedsentrum, lengre avstander til daglige behov, stor bilavhengighet, kjøproblemer og høye offentlige kostnader vurderes å gi redusert robusthet, lavere attraktivitet og utfordringer med å ta i mot en sterk befolkningsvekst. (-)	Kortere avstander, nærhet til daglige behov, mer hverdags-aktivitet og større lokalt grunnlag for sentrumsutvikling og møteplasser. Lavere offentlige kostnader, mindre kjøproblemer og økt robusthet. Større muligheter for å ta i mot sterk vekst. (+)	I tillegg til K-2: Større lokalt grunnlag for investeringer og byutvikling i sentrum. Mer gange, sykkel og kollektiv-transport. Større muligheter for å ta i mot en sterk befolkningsvekst. (+ +)
Mål 2: Haugesund sentrum	Kjøproblemer og manglende tilrettelegging for vekst gir redusert attraktivitet for investeringer i sentrum og økende forfall. (-)	Kjøproblemer og manglende tilrettelegging gir reduserte investeringer i sentrum, samtidig som spredt arealvekst og ny infrastruktur rundt byen relativt gir bedre tilgjengelighet utenfor sentrum. (- -)	Flere innbyggere og arbeidsplasser i og nær sentrum gir større grunnlag for investeringer og byutvikling. Økt tilgjengelighet til sentrum gjennom ny infrastruktur og redusert kø. (+)	I tillegg til K-2: Enda større lokalt grunnlag for investeringer og byutvikling. Økt byliv og «kritisk masse». (+ +)
Mål 3: By- og tettsteds- utvikling	Manglende tilrettelegging for vekst gir redusert attraktivitet for investeringer i by-/tettstedsentrum og økende forfall. (-)	Spredt utbygging gir mindre lokalt grunnlag for sentrumsutvikling, møteplasser og identitet. Nye etableringer med bilbasert svekker tettstedsentrum sin attraktivitet.. (- -)	Flere innbyggere og arbeidsplasser i/nær tettsteds-sentrum gir større grunnlag for investeringer, møteplasser og opprettholdelse/ utvikling av funksjoner. (+ +)	Som konsept 2.. (+ +)
Mål 4: Kompakt utbyggings- mønster	Vegbasert lokalisering av handel/service/kontor motvirker boligfortettingen. (-)	Vegbasert lokalisering av handel/service/kontor og boligbygging i nye områder gir et mer spredt utbyggingsmønster.. (- -)	Økt fortetting, arealutnyttelse og sentrumsrettet funksjonslokalisering gir mer kompakt utbygging. (+)	I tillegg til K-2: Mer kompakt arealutnyttelse i Haugesund sentrum og hele byområdet. (+ +)

Figur 3.15. Samlet vurdering av måloppnåelse for de enkelte konseptene, mål 1-4.

	0-alternativ	Konsept 1: Vegbasert/spredt	Konsept 2: By og tettsted	Konsept 3: «Storby»
Mål 5: Transport- utvikling	Mangel på videre planlegging og utvikling av transport-infrastruktur, sammen med sterk transportvekst, gir økte køproblemer og redusert framkommelighet. (-)	Ca 70-80 % gj.snittlig transportvekst, og enda mer i og inn/ut av byområdet. Veksten i biltransport i byområdet forventes å bli større enn det selv et utvidet vegnett kan håndtere, og fører til økt kø og redusert framkommelighet. (- -)	Transportveksten halveres fra K-1, og framkommelighet opprettholdes langt på vei. Transportveksten i byområdet kan i hovedsak håndteres med gange, sykkel og kollektivtransport. (0)	Transportveksten reduseres ytterligere, slik at framkommelighet opprettholdes. Transportveksten i byområdet kan håndteres med gange, sykkel og kollektivtransport. (+)
Mål 6: Infra- struktur og kommu- nikasjon	Prosjekter med vedtatt plan og finansiering gjennomføres. Gevinsten mer enn spises opp av trafikkvekst. (-)	Effekten av nytt vegnett gjennom og omkring byområdet spises opp av trafikkvekst. Hovedvegnettet utvikles videre etter prinsipper om samordnet areal og transport. (+)	Tilgjengelighet til arbeidsplass-konsentrasjoner opprettholdes langt på vei. Hovedvegnettet utvikles videre etter prinsipper om samordnet areal og transport. (+)	Tilgjengelighet til arbeidsplass-konsentrasjoner opprettholdes. Hovedvegnettet utvikles videre etter prinsipper om samordnet areal og transport. (+)
Mål 7: Bokvalitet og nærhet	Enkelte prosjekter har utfordringer med bokvalitet. Lengre avstander til daglige behov, utfordringer med redusert hverdags-aktivitet i befolkningen. (0)	Enkelte prosjekter har utfordringer med bokvalitet. Økende avstander til daglige behov og økt bilavhengighet. Utfordringer med redusert hverdags-aktivitet i befolkningen. (-)	Økende tetthet i sentrumsområder krever fokus på bokvalitet, men kan håndteres. Press på grøntområder, men også økt grunnlag for opprusting av parker/sentrumsområder. Korte avstander, bedre grunnlag for hverdagsaktivitet. (+)	Som konsept 2. (+)
Mål 8: Bruk og vern av arealer	Jevnt arealforbruk, fortsatt nedbygging av dyrket mark. (0)	Økende arealforbruk både i byområdet (byspredning) og i distriktene (spredt utbygging og lav arealutnyttelse). (-)	Redusert arealforbruk pga økt fortetting og arealutnyttelse. Fortsatt press på tettstedsnære arealer. (+)	Som konsept 2. (+)
Samlet vurdering av mål- oppnåelse	Middels negativ måloppnåelse (-)	Middels negativ måloppnåelse (-)	Middels til stor positiv måloppnåelse (+ / + +)	Stor positiv måloppnåelse (+ +)
Samlet rangering	0-alternativet er sammenlignings- grunnlag.	3	2	1

Figur 3.16. Samlet vurdering av de enkelte konseptenes måloppnåelse og rangering.

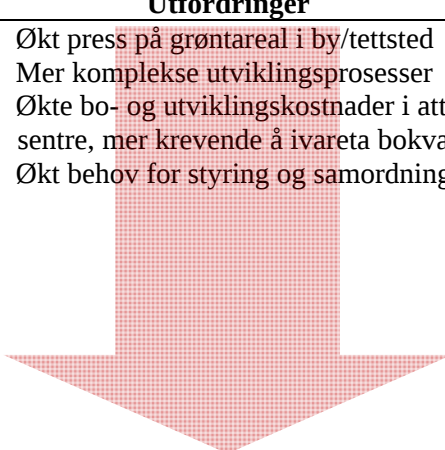
Oppsummering av evalueringen

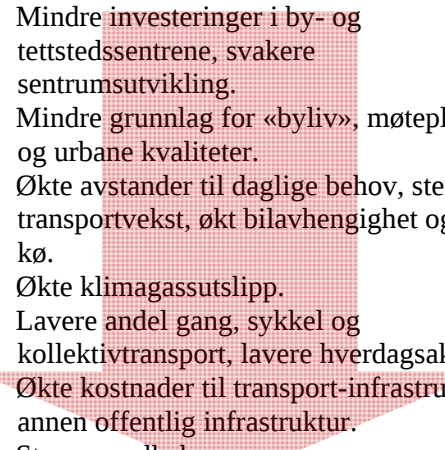
I evalueringen scorer konsept 1 gjennomgående dårligere enn konsept 2 og 3 på flere områder. Konsept 1 vurderes å gi et høyt arealforbruk, lengre avstander til daglige funksjoner, dårligere grunnlag for by- og tettstedsutvikling, mindre gange/sykling/kollektivtransport, høyere transportvekst, svakere vern av arealer og mindre hverdags-aktivitet. Selv om konseptet koster mest, vurderes det ikke som tilstrekkelig for å kunne bygge seg ut av transportutfordringene i byområdet. Sett under ett, vurderes derfor konsept 1 å være det som gir lavest måloppnåelse.

Konsept 2 og konsept 3 er vurdert å ha klart høyere måloppnåelse på de fleste områder enn konsept 1, og forskjellen mellom konsept 2 og 3 er gjennomgående mindre enn avstanden fra dem og til konsept 1. Både konsept 2 og 3 vurderes å gi større muligheter for å ta i mot en sterk vekst, styrke grunnlaget for utvikling i Haugesund sentrum og øvrige tettstedssentre, gi mer kompakt utbyggingsmønster, kortere avstander, mer gange/sykkel/kollektiv, og redusert vekst i biltransport. Samlet sett vurderes konsept 2 og 3 å gi høyere regional attraktivitet enn konsept 1.

Konsept 3 vurderes å skille seg fra konsept 2 ved å ha noe høyere måloppnåelse når det gjelder håndtering av utfordringer i byområdet. Konsept 3 gir høyere fortetting i byområdet som helhet, bedre grunnlag for byutvikling og utvikling av bydelssentre, og ytterligere økt andel gange, sykkel og kollektivtransport. I tillegg vurderes konsept 3 å styrke Haugesund sentrums betydning for regional attraktivitet.

Sentrale fordeler og utfordringer ved kompakt by- og tettstedsutvikling (konsept 2 og 3) versus vegbasert/spredt utvikling (konsept 1) er framstilt skjematisk nedenfor:

Kompakt by- og tettstedsutvikling	
Fordeler	Utfordringer
<ul style="list-style-type: none">▪ Lavere arealforbruk, plass til flere▪ Større funksjonsblanding i sentrum▪ Flere mennesker i by-/tettstedssentrene, mer «byliv» og urbane kvaliteter▪ Reduserte reiseavstander, bedre tilgjengelighet til daglige funksjoner▪ Økt andel gange, sykkel og kollektiv▪ Redusert bilavhengighet▪ Lavere transportvekst, lavere energibruk og klimagassutslipp▪ Økt hverdags-aktivitet, bedre folkehelse▪ Reduserte kostnader til transport-infrastruktur og annen infrastruktur	<ul style="list-style-type: none">▪ Økt press på grøntareal i by/tettsted▪ Mer komplekse utviklingsprosesser▪ Økte bo- og utviklingskostnader i attraktive sentre, mer krevende å ivareta bokvalitet▪ Økt behov for styring og samordning 

Vegbasert/spredt by- og tettstedsutvikling	
Fordeler	Utfordringer
<ul style="list-style-type: none">▪ Mindre begrensning i arealtilgang.▪ Enklere utviklingsprosesser, lavere utviklingskostnader.▪ Mindre behov for styring av lokalisering til egnet område.▪ Mindre behov for samordning på tvers av kommunene.	<ul style="list-style-type: none">▪ Mindre investeringer i by- og tettstedssentrene, svakere sentrumsutvikling.▪ Mindre grunnlag for «byliv», møteplasser og urbane kvaliteter.▪ Økte avstander til daglige behov, sterkere transportvekst, økt bilavhengighet og mer kø.▪ Økte klimagassutslipp.▪ Lavere andel gang, sykkel og kollektivtransport, lavere hverdagsaktivitet.▪ Økte kostnader til transport-infrastruktur og annen offentlig infrastruktur.▪ Større arealbehov. 

4. ANBEFALING

Det anbefales at videre samordning av areal-, by-/tettsteds- og transportutviklingen på Haugalandet baseres på konsept 3 «Storby» når det gjelder håndtering av utfordringer i og omkring byområdet. Konsept 3 vurderes å være det som best løser byområdets arealutfordringer og ivaretar hensynet til byutvikling, samtidig som byspredningen minskes og transportveksten i byområdet kan håndteres overveiende ved hjelp av gange, sykkel og kollektivtransport. Gitt den befolkningsveksten som er forventet, og forutsatt at utviklingen skal skje i tråd med nasjonale og regionale mål, vurderes ikke de andre konseptene å være fullt ut tilstrekkelige i byområdet.

For øvrige deler av regionen er det de samme strategiene som inngår både i konsept 2 og konsept 3, og det vil i praksis være lite forskjeller mellom disse, jf. hovedstrategier. Det anbefales her å legge konsept 2/3 til grunn – ikke minst for å bidra til sterkere sentrumsutvikling, økt nærhet til daglige behov, og sterkere grunnlag for å opprettholde og utvikle lokale funksjoner i de enkelte sentrene og kommunene.

Kombinasjonen av konsept 3 i byområdet og 2/3 i øvrige deler av regionen, innebærer at byområdet og andre tettsteder utvikles med utgangspunkt i egen regional og lokal funksjon.

Figur 4.1. Hovedstrategier for areal- og transportutvikling i konsept 2 og 3.

	Konsept 2: By og tettsted	Konsept 3: Storby
Attraktivitet	Fokus på by- og tettstedsutvikling, korte avstander, sentral beliggenhet og muligheter for miljøvennlig transport.	
Arealstrategi	Styrke by- og tettstedssentrene. Funksjonsblanding, korte avstander.	Større konsentrasjon av vekst innenfor byområdet. Kompakt bystruktur.
Funksjonslokalisering	Handel, service, kontor og offentlige funksjoner lokaliseres i by- og tettstedssentrum (funksjonsblanding).	
Transportstrategi	Innenfor tettstedene prioriteres gange, sykkel og kollektiv først. Utvikling og utbedring av hovedvegnettet.	
Kollektiv	"Bussvei." Kollektivfelt, frekvensøkning, opprusting, design.	
Sykkel	Sammenhengende sykkelvegnett i tettstedene.	
Trafikkregulering	Noe restriktive virkemidler.	Sterkere bruk av restriktive virkemidler.

Anbefalingen innebærer:

- Tilrettelegge for et mer konsentrert utbyggingsmønster i byområdet, med Haugesund sentrum som tyngdepunkt og bydelssentrene som øvrige knutepunkter. Tilrettelegge for økt fortetting og kompakt utbygging også i andre tettstedssentre i hele regionen.
- Lokalisere virksomheter med mange arbeidsplasser eller besøkende i sentrum av by og tettsteder for å utvikle bred funksjonsblanding og økt aktivitet, gi økt tilgjengelighet og styrke grunnlaget for gange, sykling og kollektivtransport..
- Tettstedsutformingen baseres på at det i størst mulig grad skal være gangavstand til daglige behov, og ellers sykkelavstand.
- Infrastruktur for gange, sykkel og kollektivtrafikk har førsteprioritet innenfor tettstedene. By- og tettstedssentrene er målpunkt for infrastrukturen - også for hovedstrømmene av biltrafikk.
- Næringsområder utenfor by- og tettstedssentrene utvikles etter prinsippet om «rett virksomhet på rett sted» - det vil si med virksomheter som har færre arbeidsplasser eller besøkende, eller som på grunn av miljøulemper eller tilsvarende ikke bør lokaliseres i sentrum (industri, transportbedrifter mv). Etableringer utenfor by- og tettstedssentrene skal ikke konkurrere med utviklingen innenfor sentrum.

Etter at det er gjort en beslutning om hvilket hovedgrep som skal legges til grunn for utarbeidelse av regional plan, starter prosjekt- og styringsgruppene arbeidet med selve plandokumentet. Med utgangspunkt i valgt konsept, vurderes det da mer detaljert hvilke virkemidler som bør inngå i planen og hvordan de bør utformes. I dette arbeidet deltar det representanter for kommunene på Haugalandet, regionale og statlige etater, og det regionale næringslivet. Tilsvarende som for valg av konsept, vil det også i planutarbeidelsen være behov for en åpen prosess og bred dialog for å sikre at arbeidet resulterer i en hensiktsmessig plan, og at planen har nødvendig forankring til å kunne bli et godt verktøy for regional areal- og transportutvikling.

