

VINDAFJORD KOMMUNE

SAKSPAPIR

Saksnummer	Utval	Vedtaksdato
035/15	Formannskapet	24.03.2015

Saksbehandlar: Sandvik, Anne Sofie
Sak - journalpost: 10/226 - 2015003513

HØYRING AV REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

Vindafjord kommune viser til vurderingane i saka og sluttar seg til regionalplan for areal og transport med følgjande merknader:

- **Storleiken til sentrumsområda bør ikkje vere faste for heile regionen. Fleire sentre treng større utstrekning enn anbefalt i planen.**
- **Fleire av retningslinene er for detaljerte, særskilt retningslinene for bustadbygging og landbruksområde.**
- **Behov for at bensinstasjonar må bli omtalt særskilt.**
- **Hurtigbåtrute frå Ølen må visast i kartet og sjørelatert næring og transportårer på sjø må omtalast betre i planen.**
- **Få til ein betre kopling mellom kollektivrutene i regionen.**

24.03.2015 Formannskapet
Per Fatland foreslo for H:

- **Haugesund sentrum blir definert til også å omfatta Raglamyr/Norheim.**
- **Skjold og Vikedal vert definerte som områdesenter.**
- **Tørsdal, Stokkadalen og Ølmedal blir definerte som kjerneområde landbruk.**

Åsmund Kalstveit foreslo for Sp:

Tillegg til 5. kulepunkt i Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

---, og ei meir formålstenleg soneinndeling av kollektivtransporten.

Rådmannen sitt framlegg til vedtak, Sp (Kalstveit) sitt forslag og H (Fatland) sitt forslag vart samrøystes vedtatt.

FS-035/15 Vedtak:

Vindafjord kommune viser til vurderingane i saka og sluttar seg til regionalplan for areal og transport med følgjande merknader:

- **Storleiken til sentrumsområda bør ikkje vere faste for heile regionen. Fleire sentre treng større utstrekning enn anbefalt i planen.**
- **Haugesund sentrum blir definert til også å omfatta Raglamyr/Norheim.**
- **Skjold og Vikedal vert definerte som områdesenter.**
- **Fleire av retningslinene er for detaljerte, særskilt retningslinene for bustadbygging og landbruksområde.**
- **Tørsdal, Stokkadalen og Ølmedal blir definerte som kjerneområde landbruk.**
- **Behov for at bensinstasjonar må bli omtalt særskilt.**
- **Hurtigbåtrute frå Ølen må visast i kartet og sjørelatert næring og transportårar på sjø må omtalast betre i planen.**
- **Få til ein betre kopling mellom kollektivrutene i regionen, og ei meir formålstenleg soneinndeling av kollektivtransporten.**

Saka gjeld

Høyring av regionalplan for areal og transport på Haugalandet

Bakgrunn for saka

Regionalplan for areal og transport på Haugalandet er ein revisjon av gjeldande «Fylkesedelplan for areal og transport på Haugalandet» som vart vedteken i 2004. Ein areal- og transportplan skal samordne planlegging på arealsektoren og transportsektoren i regionen. Haugalandet og planområdet består av dei ni kommunane Haugesund, Karmøy, Sveio, Tysvær, Utsira, Bokn, Vindafjord, Etne og Sauda.

Rogaland fylkeskommune er planmyndigheit for regional plan og har leinga for arbeidet med planen. Arbeidet har vore leia av ei politisk styringsgruppe med fylkestingspolitikare og ordførarar . Ei administrativ prosjektgruppe med deltakare frå kommunane, Fylkesmannen, fylkeskommunen, Statens vegvesen og næringsforening har førebudd underlaget for styringsgruppa. Planprogrammet vart vedteke i 2011 og val av hovudstrategi for planen blei sendt på ei uformell høyring vinteren 2014.

Ei rekke nasjonale forventningar legg føringar for ein regional areal- og transportplan. Dei viktigaste er: «Statlege planretningslinjer for samordna bustad- areal- og transportplanlegging», «Rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre», «Nasjonal transportplan» og « Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging».

Saksopplysningar/Vurderingar

I oppstart av planarbeidet vart det etter ein fase med utgreiingar samanfatta eit kunnskapsgrunnlag som utgangspunkt for planen.

Prosjekt- og styringsgruppa har utarbeidd 8 mål for utviklinga på Haugalandet:

Mål 1: Attraktiv, synlig og robust region

Mål 2: Urbant bysentrum

Mål 3: Levende og velfungerande tettsteds- og grendesentre

Mål 4: Kompakt utbyggingsmønster

Mål 5: Effektiv, enkel, forutsigbar og miljøvennlig transport

Mål 6: Knytte regionen saman

Mål 7: Gode bo- og nærmiljøkvaliteter og god tilgjengelighet

Mål 8: Langsiktig bruk og vern

Planen skal leggje til rette for utvikling av eksisterande by-, tettstads- og grendesenter i alle delar av regionen.

Plandokumentet er delt opp i 7 deltema:

1. Regional samhandling
2. By- tettstads- og grendesentre
3. Bustadbygging
4. Lokalisering av næringsverksemd
5. Samferdsel
6. Landbruksområde
7. Regional grønstruktur

Under kvart deltema er det skildra og vurdert ulike strategiar for å nå måla i planen og kvart deltema vert avslutta med retningslinjer for deltemaet.

Rådmannen vurderer kvart deltema etter ei samanfating av strategiane og retningslinjene for kvart deltema.

4.1 Regional samhandling

For å nå måla i planen sett planforslaget fram eit behov for sterkare regional samhandling enn i dag. Det er behov for ein samordna strategi og eit forpliktande samarbeid på tvers av sektorar og forvaltningsnivå.

Planen legg til rette for eit utbyggingsmønster som mogleggjer effektiv bruk av offentlege ressursar og lågare investeringsbehov enn ved vidareføring av dagens utviklingstrekk.

Det er sett opp to strategiar for å nå målet.

1. Regionalt samarbeid (etablering av ATP) om gjennomføring av planen og
2. Effektiv ressursbruk.

Rådmannen sine vurderingar:

Rådmannen er positiv til eit regionalt samarbeid om gjennomføring av planen. Det viktigaste med planen er å etablere betre og breiare samhandling på Haugalandet og det er ikkje mogleg å nå måla i planen utan eit godt samarbeid. Eit regionalt plansamarbeid vil og kunne danne grunnlag for eit samarbeid om andre planproblemstillingar. Kommunane kan dra nytte av erfaringar frå kvarandre og fagmiljøet vil bli større. Effektiv bruk av offentlege ressursar er ein positiv effekt av denne planen. Eit kompakt utbyggingsmønster vil gjere det langt lettare for det offentlege å bygge opp god og effektiv infrastruktur til alle.

4.2 By, tettstad- og grendesentre

Det er sett opp 5 strategiar for å nå måla under dette deltemaet

1. Avklare rollefordeling mellom by-, tettstad- og grendesenter

Ei etablering av senterstruktur vil tydeleggjere rollefordeling mellom regionale funksjonar i regionale sentra og lokale funksjonar i lokale sentre. Struktura definerer ulike nivå i

regionen uavhengig av kommunegrenser.

Senterstrukturen har 4 nivå:

Regionsenter
Regiondelsenter
Områdesenter
Grendesenter

Avgrensing av areal til sentrumsformål skal skje gjennom kommunale planar. Det skal berre opnast for handel i område sett av til sentrumsformål. Anbefalt avgrensing i mellomstore byar er maks 600-800 m og maks 400-600 m i mindre byar. Ei slik avgrensing av sentrumsområda gjer det mogleg å gå frå den eine enden til den andre. Før sentra utvidast skal andre tiltak vurderast.

2. Lokalisere handel i by- og tettstadssentrum

Handel er i stor grad grunnlaget for utviklinga til ein tettstad. Handel må lokaliserast i sentrumsområde. Dette skal styrast gjennom regional planføresegn som erstattar rikspolitisk føresegn om kjøpesentre. Det vil vere unntak for plasskrevjande handel og nærbutikk. Regional planføresegn set krav om at handel berre skal etablerast på areal sett av til sentrumsføremål.

3. Planlegge handel etter omland og funksjonen til senteret

I regionalplanen vert det lagt opp til at omfanget av handel skal dimensjonerast ut frå tal innbyggjarar i omlandet og kvart senter sitt nivå i senterstrukturen. Regional handelsanalyse vert etablert som eit hjelpemiddel for å dimensjonere handel i eit senter. Det er eit krav til at handelsanalysen blir nytta i ytre del av planområde.

4. Stimulere til tettstadutvikling, fortetting og møteplassar

Tettstadutvikling handlar om å mobilisere innbyggjarar, næringsliv og organisasjonar for å bidra til ei positiv utvikling i eiga bygd eller eigen tettstad. I mindre tettstader er sentrum ikkje tydleg definert og mange funksjoner kan ligge spreidd. Planen legg opp til å jobbe for å definere sentrum, samlokalisere og skape felles møteplassar som er viktige for utvikling etter by- og tettstadsstrategien.

5. Tettare dialog mellom private og offentlege

Grunneigarar og investorar har eigeidom og kapital, mens det regionale nivået har ansvar for infrastruktur og kollektivtransport. Kommunen har mange roller: grunneigar, planmyndigheit, leigetakar og har og driftsansvar. For å få til utbygging i sentrum og ikkje berre på nye areal på utsida, vil det krevje tettare samarbeid og tilrettelegging.

Retningsline 1-8 seier noko om senterutvikling. Retningsline 2 plasserer alle sentra i regionen inn i senterstrukturen. 2 d. regulerer funksjonen til regiondelsenter og 2 f. regulerer funksjonen til grendesenter. Retningsline 4 og 5 omhandlar regional planføresegn og retningsline 6, 7 og 8 tek for seg korleis handel skal dimensjonerast og krav til regional handelsanalyse i bynære område.

Rådmannen sine vurderingar:

Ølen er definert som regiondelsenter saman med Kopervik, Aksdal, Sveio, Etne og Sauda.

Retningsline 2 d. omtalar Ølen særskilt ved at fellesfunksjonar for indre del av Haugalandet skal plasserast i Ølen. Ølen sentrum blir på den måten eit sentrum for heile indre del av regionen. Ølen sentrum bør, som Haugesund by, satsast ekstra på for å få ei ønska utvikling av sentrum. Det er viktig at publikumsretta funksjonar fortrinnsvis plasserast her. Regionalplanen legg godt til rette for dette.

Alle våre bygdesenter er med i senterstrukturen, men med unntak av Ølen er alle definert som grendesentre nedst i senterhierarkiet. Kommuneplanen blir etter regionalplanen sine retningsliner avgjerande for korleis handel skal dimensjonerast og for avgrensing av sentra. Nivåplassering i senterstrukturen, område sett av til sentrumsformål, regional handelsanalyse og avgrensing av omlandet vil avgjere utviklina til kvart senter.

I retningsline 5 blir unntak for regional føresegn omtalt. I område utanfor senterstrukturen kan det etablerast nærbutikk på inntil 1000 m² BRA.

Rådmannen legg til grunn at i dei sentra det er sett av sentrumsformål og gjennomført regional handelsanalyse i kommuneplanen i samsvar med retningslinene 3.a og d, 6 og 7 vil det kunne dimensjonerast for handel utover avgrensingar i retningsline 5. Vidare leggst det til grunn at sjølv om det berre er krav til regional handelsanalyse i ytre deler er dette valfritt for indre delar, og kan vere eit viktig verktøy i kommuneplanarbeidet for dimensjonere handelen for kvart senter.

Dette vil særleg vere viktig for sentra i Ølen, Skjold, Ølensvåg, Vikedal og kanskje Sandeid. By- og tettstadskonseptet må i fyrste omgang ha som målsetting å styrke alle sentra framfor tilfeldig bustad og handelsutvikling. Rådmannen vurderer at det er viktig med eit senterhierarki som tydeleggjer by- og tettstadsutviklinga i regionen.

Storleiken til sentrumsområda bør ikkje vere faste for heile regionen. Tettstader i distriktet har tradisjonelt ofte mindre tydelege sentrum og det vil vere vanskeleg å få til utvikling om avstanden frå eit definert sentrum til ytterkant får ein rigid oppfølging.

4.3 Bustadbygging

Lokalisering av bustad har stor betydning for små og store sentre. Det er utforma 5 strategiar i planforslaget

1. Bustadbygging som styrker by-, tettstad- og grendesentre

Nye bustader bør lokaliserast slik at dei styrkar kundegrunnlag og funksjonsutvikling av tettstadsentra. Planen legg opp til å byggje innanfrå og ut der fortetting og transformasjon i sentrums-kjerne er prioritet 1, bustader i sentrumsnære strøk som prioritet 2 og utviding av sentrumsområde som prioritet 3. Utvikling i rett rekkjefølgje vil gi tettare bustadbygging og betre infrastrukturen slik at det på sikt vil gi auka vilje til å gå og sykle.

2. Koordinere utbyggingsrekkefølge i bynære område

I dei bynære områda legg planen opp til ein faseinndeling for å prioritere bustadutvikling for å oppnå betre by- tettstadsutvikling. 90% av befolkningsveksten i regionen har skjedd i ytre del dei siste 10 åra. Denne faseinndelinga vert ikkje aktuell for Vindafjord.

3. God utnytting av sentrumsnære bustadområde

Kompakt bustadutbygging vil gi god utvikling i sentrum. Med unntak av dei minste grendesentra regulerer planen kor tett det skal byggast. Sentrumsområda innanfor sentra har dei strengaste krava til å bu tett.

4. Større variasjon i bustadstrukturen

Bustadstrukturen på Haugalandet er dominert av «småhus». Utanom Haugesund er berre 6% konsentrerte bustader. Regionen har avgrensa tilgang til alternative bustadformer

samstundes som fleire og fleire ønskjer det.

5. Sikre bustadkvalitet

Eit auka krav til å bu tett krev og at det blir teke meir omsyn til kvalitet i utforminga. Høg kvalitet på miljøet ein bur i og ei variert bustadsamansetning vil opne for gode miljø for alle grupper av menneske. Uteområda må ikkje bli «det som blir igjen» (restarealet), det må utformast med kvalitet for alle aldersgrupper.

Retningsline 9-15 omhandlar bustadbygging. Retningsline 10-13 tek for seg prioritering, arealutnytting og differensiert bustadstruktur. Det er krav om prioritering i bustadutbygginga der ein skal bygge innanfrå og ut i tettstadsentre. Ved kommuneplanrevisjon skal potensialet for utbygging vurderast, samt vurderast om det er mogleg med fortetting og transformasjon og evt flytte bustadområde som ikkje er bygd ut. Retningsline 14-15 tek for seg bustadkvalitet med krav til uteopphaldsareal og område for leik og aktivitet. Det er sett opp minstekrav.

Rådmannen sine vurderingar

Planen tek for seg utforming og lokalisering av bustader for å bygge opp under meir konsentrerte og tettbygde sentre. I distrikta skal det vere mogleg å bu spreidd. I retningsline 10 står det at det at det kan planleggast for eit meir differensiert busettingsmønster i spreiddbygde område . Kommunen vil også å leggje til rette for spreidd busetnad og legg til grunn at rammene for utbygginga fastsetjast i kommuneplanen .

Rådmanen er einig i at for å dreie utviklinga til auka satsing på å bygge sentrumsnært og til å bu tettare må det stillast krav til prioritering, arealutnytting og variert bustadstruktur. I Vindafjord er 97% av alle bustader einebustader. Etterspurnaden etter andre bustadtypar har auka og vil auke meir i framtida. Høgare bustadkonsentrasjon stiller og strengare krav til kvalitet. Krav til normer for minste felles uteoppholdsarealer og område for leik og aktivitet er viktig, men det bør vere opp til kommunen og fastsette storleiken på desse sjølv. Delar av retningsline 14 og 15 er altfor detaljert for ein regionalplan.

4.4 Lokalisering av næringsverksemd

Det er utforma 3 strategiar for oppnå god lokalisering av næringsverksemdar men det er berre den fyrste strategien som gjeld for Vindafjord:

1. «Rett verksemd på rett stad»

Planforslaget legg til rette for næringsverksemd lokalisert i område som har dei rette areal – og transportegenskapane i forhold til verksemdene sine behov, samstundes som samfunnet oppnår ein effektiv arealbruk, god tilgang og styrka grunnlag for miljøvennleg transport.

Det betyr at verksemdar med mange besøkande, eller mange arbeidsplassar i forhold til arealbehovet, vert lokalisert i by- og tettstadssentre, mens industri og transportbedrifter vert lokalisert utanfor med god tilgang til hovudvegnettet.

Retningsliner 16-18 set krav om lokalisering og arealutnytting av næringsområda. Potensialet for næringsbygging i godkjente byggeområde skal gjennomgåast og vurderast, om kommunen har over- eller underdimensjonert i forhold til regionale eller lokale behov

Rådmannen sine vurderingar

Vindafjord har ca 2000 daa ledig næringsareal. Det er vesentleg at kommunen har godt planlagde næringsområde og ikkje berre tilgjengeleg areal. Riktig plassering og riktig

prioritering av næringsareal blir svært viktig når Vindafjord kommune nå reviderer kommuneplanen. Lokalisering av næringsverksemdar etter prinsippet rett verksemd på rett stad vil etter rådmannens vurdering auke attraktiviteten på områda, gjere dei lettare å bygge ut og dei vil vere meir effektive i forhold til å oppnå god infrastruktur. Næringsareal til sjø og transportårer til sjø er lite omtalt og er betydeleg i Vindafjord. Både sjørealtert næring og store bedrifter som ligg til sjø og som delvis har verksemda på sjø. Planen må i det minste seie at desse tema vil bli dekkja av andre planar. Planen omtalar ikkje bensinstasjonar. Desse kan ha mykje å seie for utviklinga til mindre tettstader. Det er uklart kva slags handelsgruppe dei kjem inn under og planen burde seie noko om kor det er best å lokalisere dei.

4.5 Samferdsel

Samferdsel skal i samsvar med to av måla for regionalplanen sikre effektiv og miljøvennleg transport og knytte regionen tettare saman.

6 strategiar er vald for å nå måla.

1. Tilpassa transportstrategiar på ulike stader i regionen

Utfordringar og kva som er mogleg for transportutviklinga varierer frå by til land. Ved hjelp av ulike kriterier er regionen delt inn i 4 kategoriar:

1. Haugesund byområde
2. Bynære hovudaksar
3. Andre regiondelsentre, områdesentre og større tettstader
4. Regionen elles

5. Auke i gange og sykling på korte reiser innanfor tettstad

Gange og sykling veljast framfor bil berre på korte strekningar. Gang- og sykkelnettverk prioriterast derfor innanfor tettstad- og grendesenter med hovudprioritet på regiondelsentre, områdesentre og andre større tettstader.

Utvikling av eit godt gang- og sykkelvegnett stiller krav til arealbruk i samsvar med strategiane for sentrumsutvikling, bustadbygging og lokalisering av næringsverksemd.

3. Konkurransedyktig kollektivtransport

På arbeidsreiser, ærend og servicereiser utgjer kollektivandelen på Haugalandet berre 1-2 %.

Busstilbod er avhengig av tilstrekkeleg kundegrunnlag. Konsentrasjonen av arbeidsplassar i Haugesund sentrum utgjer eit potensiale for eit effektivt bybussrutenett. Planen legg opp til at det vil bli etablert bybuss i Haugesund og på FastlandsKarmøy. For å få det til vil det krevje at arealbruken følgjer strategiane for sentrumsutvikling, bustadbygging og lokalisering av næring.

For indre del av Haugalandet vil regionruter, grunntilbod og skuleskyss i hele regionen utgjere kollektivtilbodet. Eit godt kollektivtilbod er ambisjonen for utviklinga av regionrutene, men desse rutene vil ikkje vere dei primære rutene for å auke kollektivandelen i kommunen.

4. Utvikling av vegnettet i tråd med ulik behov i regionen.

E39, E 134, FV 46 og FV 47 er viktige transportaksar som knyter store delar av regionen tettare saman med byområdet og gjer det mogleg med eit samanhengande bu- og arbeidsmarknad. Vidare utvikling av riksvegane er eit sentralt element i tankegangen om ytterlegare regionforstørring og utviding av bu- og arbeidsmarknader for næringslivet.

Fylkesvegnettet er omfattande og dekker heile planregionen. Det er i liten grad kapasitetsproblem men standarden er til dels for dårleg. Fylkesvegnettet er til dels prega av eit lågt vedlikehaldsnivå i tidlegare periodar. Fylkeskommunen tek sikte på at vidare forfall stoppar opp og at delar av etterslepet gradvis kan rettast opp.

5. Parkeringspolitikk

Parkeringsløysingar som styrkar tettstadutvikling skal veljast. Parkeringsløysingane må ikkje dominere sentrumsområda. Kommunen skal utforme parkeringsstrategi for større tettstader. I bynære område skal det førast ein restriktiv parkeringspolitikk

6. Strategiar og planlegging for finansiering og gjennomføring

Haugelandspakken 1 har sidan 2008 delvis finansiert utbygging av infrastrukturen på Haugalandet. Kostnadsoverslaga var grove ved oppstart og dei fleste prosjekta har blitt dyrare. Tal prosjekt i pakken har blitt kraftig redusert. Planforslaget legg opp til ein Haugelandspakke 2 med tilstrekkeleg finansieringsgrunnlag og med prosjekt- og miljøprofil som posisjonerer regionane for å gjere det mogleg å inngå ein «mellomstor bymiljøavtale» for Haugalandet.

For indre del av Haugalandet gjeld retningsline 21-24. Det skal etablerast eit hovudnett for miljøvennleg transport i tettstader og infrastruktur for miljøvennleg transport skal visast i kommuneplan. For regionsenter, delsentre, områdesentre og andre større tettstader skal kommunale planar sette krav til parkering som bygger opp under mål om sentrumsutvikling og auke i miljøvennleg transport.

Rådmannen sine vurderingar

Kommunen og innbyggjarar i Vindafjord er opptekne av eit godt gang- og sykkelnettverk. Det er viktig at dette prioriterast innafor tettstadene og at det blir sett krav om at slik infrastruktur er vist i kommuneplanen.

Kollektivtransportandelen i regionen er per i dag svært lav og rådmannen meiner det er riktig med ei offensiv satsing på bynære område og eit effektivt bybussnettverk. Planen legg ikkje opp til endring i kollektivtransporten for indre delar av Haugalandet. Rådmannen meiner planen burde ha ein direkte koping mellom regionale ruter, forstadsruter og bybussen. Hurtigbåtrute frå Ølen må visast i kartet i fig. 4.21.

Vindafjord kommune har eit rikt vegnett med fleire fylkesvegar og E-134 gjennom heile kommunen. Kommunedelplan for ny E-134 gjennom mesteparten av kommunen er i dag under arbeid og gjennomføring av denne planen er svært viktig for kommunen. Det jobbast og aktivt med E-134 vidare inn mot Haugesund og flyplassen. Når ny veg er bygd må det kunne gi nye moglegheiter for kollektivsatsinga på dei regionale rutene.

Vindafjord kommune har i lang tid hatt fokus på den dårlege standarden på mange av våre fylkesvegar. Rådmannen meiner det er svært viktig at forfallet stoppar opp og etterslepet blir retta opp.

Rådmannen er einig i at regionalplanen må vere grunnlaget for ei Haugalandspakke 2 og at regionen jobbar saman for å gjere det mogleg å inngå ein «mellomstor bymiljøavtale». Riktig finansieringsgrunnlag vil vere heilt vesentleg for ein vellukka pakke.

Retningslinene set krav om at infrastruktur for gang- og sykkelnettverk kjem inn i kommuneplanen og at det vert set krav til parkeringsnormer i større tettstader.

4.6 Landbruksområde

Planen skal bidra til å ivareta viktige landbruksområde og gi grunnlag for ein framtidsretta landbruksproduksjon. Det er utforma to strategiar for å nå måla

1. Sikre samanhengande jordbruksmiljø

Kjerneområde landbruk omfattar dei viktigaste jordbruksareala på Haugalandet. Planen har kartfesta kjerneområde i sentrale område for matproduksjon for å gje landbruksnæringa føreseielege arealvilkår. For å oppnå dette må kjerneområda innarbeidast som omsynsoner i kommuneplanen og at kommunen følgjer opp ein utbyggingsline der omsynet til landbruksproduksjon konsekvent respekterast.

2. Avgrense tiltak og aktivitetar som forstyrrar landbrukseffektiv drift

1. Regional grønstruktur

Landbruket er i endring med store strukturendringar grunna nye krav i produksjonen. Fleire gardar slåast i saman. Dette gir og endringar i bygningsstrukturen.

Planen har utarbeida felles retningsliner for forvaltning av LNF-område for å bidra til lik forståing, felles forståing på tvers av kommunegrenser og for at landbruksdrifta skal bli meir føreseieleg.

Retningsline 27-37 regulerer landbruksdrifta.

Rådmannen sine vurderingar

Vindafjord kommune er ein stor landbrukskommune. Svært mange er sysselsette i landbruksnæringa eller i landbrukstilknytte næringar. Sikring av næringsareal i form av kjerneområde landbruk er svært viktig. Kjerneområde landbruk er innarbeidd som omsynssone i gjeldande kommuneplan. Kjerneområda si utstrekning vil bli vurdert auka i kommuneplanrevisjonen for å ivareta gode arealvilkår for landbruksnæringa.

Senterstrukturen og lokalisering av handel og bustader i sentra med høgare grad av fortetting vil kunne leggje mindre press på jordbruksjord. Levande bygder og velfungerande grendesenter som og opnar for spreidd busetnad er likevel viktig for nærmiljøet til bøndene. Blir dei små grendesentra fråflytta er sjansen og større for at landbruket i bygda blir lagt ned.

Retningslinene er til dels svært detaljerte til å vere ein regional plan. Rådmannen ser at det ikkje alltid er riktig å byggje nye driftsbygningar som ein integrert del av eksisterande tun. Ved bruksrasjonalisering i 31 c. vil det vere ei vurdering fr[sak til sak handsaming om driftsbygning skal følgje med. Retningsline nr 32er svært streng med tanke på definisjon av gårdstilknytt næringsverksemd. Forvaltninga av landbruksområde må sikre god og

føreseieleg landbruksdrift , men og sikre ein variert bustadstruktur som opprettheld eit godt miljø også for dei som ikkje er bønder i mindre bygder.

Gardsbruka i seg sjølv er ein vesentleg del av busetinga i Vindafjord som igjen seier noko om kor viktig spreidd busetnad er i kommunen.

1. Regional grønstruktur

Regional grønstruktur er viktige naturområde, friluftsområde, landskapsområde og kulturvernområde vist i ein samanheng. Områda er viktig for aktivitet, oppleving, friluftsliv, kulturvern, biologisk mangfald, og klima- og flomregulering. Desse områda må arbeidast inn i kommuneplanane. For å nå måla i planen er det utforma to strategiar: Ivareta samanhengande grønstruktur og sikre tilgang til friluftsområde i og nær by og tettstader.

Rådmannen sine vurderingar

Samanhengande grønstruktur er viktig og områda må kartleggjast slik at dei kan synast som omsynsoner i kommuneplanen. Verdifulle område må takast vare på og det er viktig med samanbindinga mellom grønstrukturen innanfor og utanfor byggesonen. I gjeldande kommuneplan har grønstruktur vore eit sentralt tema i alle bygdene og mykje av verdfull grønstruktur er lagt inn i kommuneplanen. Kartet som følgjer regionalplanen viser under halvparten av kommunen og vert såleis ikkje mogleg for kommunen å vurdere.

Oppsummering

Rådmannen er positiv til ein regionalplan som byggar opp under å styrke byar og tettstadar. Levande bygder og god utvikling av sentra er vesentleg for kommunen og rådmannen meiner planen legg opp til auka trivsel i byar- og tettstader. Eit kompakt utbyggingsmønster vil gjere det langt lettare for det offentlege å bygge opp god og effektiv infrastruktur til fleirtalet. Rådmannen er og positiv til eit regionalt samarbeid om gjennomføring av planen (ATP samarbeid).

Ølen sentrum er felles regionsenter for heile indre del av Haugalandet. Ølen sentrum bør som Haugesund by satsast ekstra på for å få ei ønska utvikling av sentrum.

Regional handelsanalyse kan vere eit viktig verktøy i kommuneplanarbeidet for å dimensjonere handelen for kvart senter (særleg sentra i Skjold, Ølensvåg og Vikedal)

By- og tettstadskonseptet må i fyrste omgang ha som målsetting å styrke alle sentra framfor tilfeldig bustad- og handelsutvikling og storleiken på sentrumsområda bør ikkje vere faste for heile regionen.

Lokalisering av næringsverksemdar etter prinsippet rett verksemd på rett stad vil etter rådmannen si vurdering auke attraktiviteten på områda, gjere dei lettare å bygge ut og dei vil vere meir effektive i forhold til å oppnå god infrastruktur.

Fokus på gang og sykkelvegnett er viktig. Kollektivsatsinga i bynære område er viktig men det burde vere ein betre kopling mellom regionale ruter, forstadsruter og bybussen.

Kommunedelplan for ny E-134 og gjennomføring av denne planen er svært viktig for kommunen. Når ny veg er bygd må det kunne gi nye moglegheiter for kollektivsatsinga på dei regionale rutene.

Fylkesvegane i kommunen har lidd under eit etterslep på vedlikehaldet i mange år og rådmannen meiner det er svært viktig at forfallet stoppar opp og etterslepet blir retta opp.

Vindafjord kommune er ein stor landbrukskommune. Sikring av næringsareal i form av kjerneområde landbruk er svært viktig. Levande bygder og velfungerande grendesenter som og opnar for spreidd busetnad er viktig for nærmiljøet til bøndene.

Vedlegg:

ATP HAUGALANDET HØRINGSFORSLAG 150129

FØREBELS UTTALE FRÅ FIKSE ETNE OG VINDAFJORD NÆRINGSUTIKLING