

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET **Høringsuttalelse fra Haugesundregionens Næringsforening**

Haugalandet står foran store utfordringer. For å styrke vår posisjon bør kommunene stå sammen om den overordnede areal- og transportplanleggingen i regionen. Utgangspunktet for en felles plan for areal og transport på Haugalandet har derfor vært bra. For at dette skal fungere er det en viktig forutsetning at kommunene er enige om en felles strategi for gjennomføring av planen. Når vi leser høringsuttalelsene som er vedtatt i de ulike kommunene, ser vi at disse spriker i alle retninger. Slik det ser ut nå, frykter vi at planen vil virke splittende og ikke samlende for kommunene i regionen. Med så stor avstand mellom kommunene nå i slutfasen av planarbeidet etter så mange års prosess, kan en fornemme en prosess preget av at mange av aktørene føler seg lite lyttet til underveis.

Planen har en tidshorisonnt frem mot 2050. Ferjefri kyststamveg på E39 mellom Stavanger og Bergen og vintersikker E134 over Haukelifjell vil bli bygget i perioden. Rogfast vil stå ferdig i 2023 og Haukelivegen vinner større og større tilslutning som den viktigste vegkorridoren mellom øst og vest. Disse overordnede prosjektene vil redusere reisetidene vesentlig mellom de store byene og gjøre regulariteten bedre enn i dag. For næringslivet vil dette føre til lavere transportkostnader og nye muligheter.

Forrige plan «Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet» ble vedtatt i Rogaland Fylkesting i 2004 og påklaget til Miljøverndepartementet. Planen ble liggende i Miljøverndepartementet i flere år og var ikke fullt ut rettskraftig før i 2009. Forrige plan dannet grunnlaget for bompengereinnkreving gjennom Haugalandspakken. Haugalandspakken ble innført i 2008 og er vedtatt i 15 år fram til 2023. En rekke utbedringer på riks- og fylkesvegnettet blir nå finansiert med bompenge. Da Haugalandspakken vil gå ut i 2023 mener vi at det hadde vært naturlig å hatt en gjennomgang og eventuell videreføring av bompengepakken med i denne planen.

I tillegg er T- forbindelsen med undersjøiske tunneller bygget siden 2004. Dette har gjort at Haugalandet har fått vesentlig kortere og raskere kommunikasjoner. Særlig har reisetidene mellom store arbeidsplasskonsentrasjoner som Haugesund sentrum, Kårstø i Tysvær og Hydro på Karmøy blitt redusert. T- forbindelsen har også muliggjort den store nye næringsparken på Gismarvik i Tysvær kommune.

Næringsforeningen er opptatt av hvordan vi kan nyttiggjøre oss de betydelige investeringene som gjøres på infrastrukturen i regionen. Vi kan ikke se at prosjektene over og mulighetene disse gir er omtalt i planen. Det mener vi er uheldig.

Regjeringen arbeider med kommunereformen, der formålet er å redusere antallet kommuner i Norge betraktelig. Arbeidet med kommunereformen vil pågå fram til mai 2016, og politisk behandling fram til juni 2017. Det er allerede klart at en del oppgaver kommer til å bli overført fra fylkeskommunene til de største kommunene. Haugalandet er et av de mest aktuelle områdene for kommunesammenslåing. Vi mener derfor dette temaet burde vært omtalt i planen.

I forbindelse med utredningsarbeidet ble det laget en situasjonsbeskrivelse som ble sendt ut på høring til kommunene og prosjektgruppa i desember 2012. Formålet med situasjons-beskrivelsen var å ha en omforent forståelse av status i dag og at denne statusen skulle inngå som en del av den regionale planen. Etter høringen ble situasjonsbeskrivelsen aldri revidert.

Vi etterlyser en revidert situasjonsbeskrivelse og mener at situasjonsbeskrivelsen burde ha inngått som en del av den regionale planen.

I den senere tiden har tilsvarende regionale planer blitt vedtatt sør og nord for oss. Regionalplan for Jæren 2013 – 2040 ble vedtatt i fylkestinget 22. oktober 2013, mens Regional plan for attraktive senter i Hordaland ble vedtatt i fylkestinget 20. desember 2014.

I Stavangerregionen hadde de i lang tid hatt stor befolkningsvekst, knapphet på boliger, knapphet på utbyggingsareal og et hett arbeidsmarked når Jærplanen ble vedtatt på en konjunkturtopp i 2013. Stavanger hadde det året en rekordlav gjennomsnittlig arbeidsledighet på 1,7 %, bare slått av oppgangen før finanskrisen i 2008.

På Haugalandet har vi ikke hatt det samme presset som de har hatt på Jæren. Her har vi hatt et godt samsvar mellom tilbud og etterspørsel på boligsiden. Det medfører at vi på Haugalandet har vesentlig lavere boligpriser enn det vi ser i Stavanger og Bergen. Det gjør at vi kan tåle et lavere lønnsnivå enn i storbyene, noe som gjør eksportrettet næring mer robust.

Næring:

I forhold til andre regioner, har Haugalandet en høyere sysselsetting i industrien, og lavere sysselsetting innen forretningsmessig og statlig tjenesteyting. Når vi vet at ca. 20 % av arbeidsplassene på Haugalandet er knyttet til «petro-maritim» virksomhet er det ikke rart at aktivitet og arbeidsløshet følger markedet og spesielt utviklingen offshore.

Oljeprisen har falt dramatisk det siste halve året, noe som har gjort at mange oljerelaterte jobber har forsvunnet også fra vår region. Da er det viktig at regionen samlet er robust og at de som mister arbeidet kan finne ny jobb innen akseptabel reisevei. For å få til dette må det være attraktivt for nye virksomheter å etablere seg her. Vår forse har vært god tilgang til arealer, lavere priser, og en generelt sett et lavere lønnsnivå enn våre naboer. Dette er alle viktige forhold for å få nye aktører inn i regionen.

Høringsutkastet for areal og transport på Haugalandet slik det fremstår i dag er veldig lik den vedtatte Jærplanen, og ganske ulik vedtatt Regional plan for attraktive senter i Hordaland. En stor forskjell er hvordan forholdet til rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre er behandlet.

Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre fra 2008:

§3. Regler for etablering av kjøpesentre

Kjøpesentre kan bare etableres eller utvides i samsvar med godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner med retningslinjer for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner.

For områder som ikke omfattes av slik plan, er det ikke tillatt å etablere eller utvide kjøpesentre med et samlet bruksareal på mer enn 3 000 m².

Fylkesmannen kan gi samtykke til å fravike bestemmelsen om etablering av kjøpesentre, dersom dette etter en konkret vurdering anses å være forenelig med formålet i §1.

Formålet med forskriften var som det fremgår å hindre etablering av kjøpesentre på andre steder enn der dette var godkjent i fylkesplaner eller fylkesdelplaner.

Næringsforeningen mener derfor at det bør lages en regional planbestemmelse for det regionale næringsområdet Norheim – Raglamyr.

Regionalt næringsområde:

- Et regionalt næringsområde er et avgrenset regionalt område hvor detaljhandel, herunder kjøpesenter, og privat/offentlig tjenesteyting kan etableres, dersom slik virksomhet av ulike grunner ikke er ønskelig eller praktisk mulig å etablere i regionsenteret.
- Allikevel ligger det regionale næringsområdet (Raglamyr og Norheim) så nær regionsenteret, og med den nåværende og kommende befolkningsstrukturen rundt, vil det regionale næringsområdet også kunne fungere som områdesenter for disse – men også over tid kunne vokse sammen med regionsenteret.
- Det regionale næringsområdet må ha høy tilgjengelighet med kollektivtransport.
- Tilsvarende kan også gjøres i de andre kommunene med kommunale næringsområder. (Ref Aksdal vs. Frakkagjerde)

Dette er ikke tatt opp i planen. Forslaget til regional planbestemmelse på side 33 er en innskjerping i forhold til statens krav og ikke en oppmykning i spesielle områder som staten la opp til da de vedtok forskriften.

En regional planbestemmelse for næringsområdet Norheim - Raglamyr bør ikke være for detaljert. Vi mener isteden at Haugesund og Karmøy bør lage en felles områdeplan for Norheim – Raglamyr der området gjennomgås og detaljeres på nytt.

Regional plan for attraktive senter i Hordaland - vedtak:

1. Fylkestinget vedtek Regional plan for attraktive senter i Hordaland som var lagt ut på høyring 20. mai 2014.
2.
 - a. Fylkeskommunen ser ikkje grunn til å endre på forslaget til plan. Det er liten tvil om at Åsane og Lagunen fyller ein regional funksjon og må vere regionale senter.
 - b. Fylkeskommunen ser ingen grunn til å ha strengere arealreglar enn statens krav gitt i lover og forskrifter.
 - c. Fylkestinget vedtar derfor høyringsutkastet sine formuleringer på desse tema.

Dersom regional plan for areal og transport på Haugalandet blir vedtatt slik den nå foreligger vil det derfor innebære stor forskjell mellom det som blir tillatt for eksempel i Haugesund og det som blir tillatt på Heiane på Stord. Det vil føre til konkurransevridning over fylkesgrensa og et dårligere tilbud for næringsdrivende på Haugalandet. Det er lite gunstig.

Ved mindre etableringer vil det bli tillatt 3.000 m² handel i Hordaland mens det på Haugalandet kun vil bli tillatt nærbutikk på 1.000 m² nærservice på 500 m².

Bolig:

Forrige plan la opp til fortetting av arealene, med normer for gjennomsnittlig tetthet på minimum 4 bol/daa innenfor 1km til Haugesund sentrum og 2,5 bol/daa innenfor sykkelavstand (3km). I ettertid ser vi at vi i Haugesund har bygget tettere enn det planen la opp til. Vi mener derfor at det ikke er behov for ytterligere innskjerping i tetthetskravene. Dagens normer gir en større mulighet for tilpassing i hvert enkelt prosjekt, der man noen steder bygger konsentrert og noen steder litt mindre tett.

Haugaland Vekst har et prosjekt som de kaller Haugesundregionen: <http://haugesundregionen.no/> . Formålet med satsningen er å få unge mennesker med høyere utdanning til å flytte til regionen. Det

som trekkes fram er blant annet et variert arbeidsmarked og lave boligpriser. For å beholde det gode samsvaret mellom tilbud og etterspørsel på boligsiden er det viktig å kunne bygge det folk etterspør.

På Haugalandet er det fortsatt slik at en stor del av barnefamiliene både etterspør og har råd til å bo i rekkehus / eneboliger. Dersom det i Haugesund innføres for høye krav til tetthet vil dette lett kunne føre til at barnefamiliene etablerer seg i de andre kommunene, med skjeve alderssammensetninger i de ulike kommunene som resultat. Det er derfor viktig at alle kommunene også i fremtiden kan tilby et variert boligtilbud til en gunstig pris. Prisnivået på boliger er i vår region svært gunstig sett i norsk sammenheng, og i stor kontrast til våre naboer i nord og sør.

Vi mener ordbruken i retningslinjene er for strenge. Det er gjennomgående brukt ordet skal. Det medfører at kommunenes rom for å bruke skjønn tas bort. Det mener vi er lite heldig. Vi tror også det vil føre til mange unødige konflikter i fremtiden dersom retningslinjene beholdes som foreslått.

Foreslåtte retningslinjer vil føre til at den gjennomsnittlige boligprisen på Haugalandet går opp. Det mener vi er lite gunstig, da Haugalandet vil miste nettopp et av dagens viktigste fortrinn fremfor andre regioner.

Konsekvenser

I planutkastets sider 76 til 78 pekes det på forslaget sine konsekvenser. På side 78 vises det til at planen vil kreve mer ressurser i kommunene knyttet til planressurser og kompetansenivå, økt politisk styring, og vil en da anta mer tidkrevende prosesser. Videre pekes det på at utbyggingskostnader og prisnivå på næring og bolig vil stige som konsekvens av planen.

Vi kan ikke se at det er noe regionen og kommunene er tjent med. Uten at disse faktorene er analysert, antar en at de positive sider av planen vil overstige de utfordringer som oppstår som følge av planen. Dette bærer preg av et regionalt storstilt økonomisk eksperiment en ikke aner konsekvensen av. Dette er skuffende i en prosess som hele tiden har utgitt seg for å være faktabasert. For eksempel boligpriser har jo vært et stort tema den siste tiden, i den nasjonale debatten. Arealknapphet pekes på som en av de viktigste driverne i prisstigningen en opplever flere steder i landet.

Parkering

Det er til dels veldig stor forskjell mellom de parkeringsbestemmelsene som foreslås i planen pkt. 26 og det som ligger i gjeldende reguleringsplaner.

Behov for parkering har stor sammenheng med tilgjengelighet til kollektiv transport. Mange tomter ligger godt til i forhold til eksisterende bussholdeplasser, men det hjelper lite når bussen går veldig sjelden eller ikke trafikkerer holdeplassene i det hele tatt. Vi mener det bør legges opp til et kollektivtilbud som bedre dekker de bo- og arbeidsintensive områdene før en reduserer i dagens parkeringsdekning.

Kollektivdekning

Manglende kollektivdekning brukes gjennomgående i prosessen som argument for at sentrale, lett tilgjengelige steder i regionen ikke bør bygges ut. Kollektiv tilbudet i regionen er jo basert på hjul og ikke på bane/skinner. Det gjør at tilbudet er fleksibelt og kan flyttes dit mennesker bor og arbeider.

Planen peker videre på viktigheten av at folk bor, handler og jobber "kortreist". Selv om boområder, arbeidsplasser, handel og offentlige tjenestetilbud som skole og barnehage ligger konsentrert, betyr det ikke at alle bor, jobber og handler der. Det er ikke slik at om Ola og Kari bor et sted, så jobber de i de samme bedrift i nabolaget og barna har fått plass i barnehagen i gangavstand. Dette var nok mer tilfelle i gamle industristeder der det var en stor fabrikk og en felle barnehage og en skole. Slik er det ikke lengre.

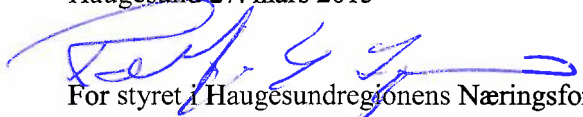
Kommunereformen

Vi undres også over at planen iverksettes nå, rett foran en annonsert storstilt kommunereform. De signaler som kommer peker på at vi etter reformen kan se kommuner med endrede grenser og ikke minst oppgaver. Vi mener derfor at å vedta en plan basert på det gamle kartet både med hensyn på grenser og oppgaver blir feil. Planen må utsettes til dette er klarlagt.

Oppsummering

- Planen bør ikke ha strengere arealregler enn statens krav gitt i lover og forskrifter. Da vil vi få like bestemmelser i Hordaland og Rogaland. Der vil også være en fordel når statlige regler endres, da en slipper å ajourføre planen hver gang det kommer nasjonale endringer.
- Det bør lages en regional planbestemmelse for næringsområdet Norheim – Raglamyr som åpner for at Haugesund og Karmøy lager en felles områdeplan for næringsområdet Norheim – Raglamyr der området gjennomgås og detaljeres på nytt.
- Parkeringsdekningen bør ikke reduseres før områdene har tilstrekkelig kollektiv tilgjengelighet.
- Kravet til tetthet i nye boligområder bør reduseres til de tetthetskrav som fremgår av gjeldende fylkesdelplan.
- Vi mener ordbruken i retningslinjene er for strenge og for detaljerte. Det er gjennomgående brukt ordet skal. Det medfører at kommunenes rom for å bruke skjønn tas bort. Retningslinjene tar for lite opp i seg de ulike geografiske ulikhetene mellom kommunene.
- I planutkastets sider 76 til 78 pekes det på forslagets konsekvenser. Planen vil kreve mer ressurser i kommunene, økt politisk styring, og mer tidkrevende prosesser. Utbyggingskostnadene og prisnivå generelt vil stige. Vi kan ikke se at det er noe regionen og kommunene er tjent med, og er skuffende lettvinnt i en prosess som har utgitt seg for å være faktabasert.
- Den politiske styringsgruppen bestående av ordførere og rådmenn bør bestå og brukes til mekling i plansaker der det ikke oppnås enighet mellom fylkesadministrasjon og kommunene.

Haugesund 27. mars 2015



For styret i Haugesundregionens Næringsforening
Rolf L. Sjursen,
styreleder