

Regional plan for areal og transport på Haugalandet

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.l | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|------------------------------------|----------------------|-------------------------|------|--------|---|---------------|--|--|
| 1 | 15/139-11 | Sauda kommune | Kommune | Generelt | | | Det utsendte planforslaget gir god oversikt over mål og utfordringer i regionen. | Bekreftelse | OK. | |
| 2 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | Generelt | | | Arbeidet med "Regional plan for areal og transport på Haugalandet" har vært en viktig prosess og viktig planarbeid for å se nå-situasjon, utfordringer og framtidsmuligheter på Haugalandet i en regional sammenheng. Tysvær kommune slutter seg i hovedsak til innholdet i planforslaget. | Bekreftelse | OK. | |
| 3 | 15/139-30 | NHO Rogaland | Nærings-organisasjon | Generelt | | | NHO Rogaland mener planen vil være et viktig og nyttig dokument for utviklingen på Haugalandet, som vil kunne bidra til å sikre regionen forutsigbarhet og konkurransekraft. | Bekreftelse | OK. | |
| 4 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | Generelt | | | Fylkesmannen støtter grepet om å utarbeide ein regionalplan som et overordnet dokument som gir grunnlag for samarbeid og samordning om felles mål på areal- og transportutfordringene på Haugalandet. | Bekreftelse | OK. | |
| 5 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | Generelt | | | Det er samlet sett gjennomført en god prosess og et godt arbeid med regionalplan for areal og transport på Haugalandet. Planforslaget inneholder alle de viktige temaene som kan gi et godt felles verktøy for å nå de samla målene for Haugalandet. | Bekreftelse | OK. | |
| 6 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | Generelt | | | Formålet med planen er godt i samsvar med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. | Bekreftelse | OK. | |
| 7 | 15/139-12 | Kystverket | Statlig myndighet | Generelt | | | Kystverket er positiv til at det er utarbeidet forslag til regionalplan for Haugalandet. | Bekreftelse | OK. | |
| 8 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | Generelt | | | Viktig at regionen gjennom en samlet areal- og transportplan gjør seg klar til å møte utfordringer som følge av infrastruktur og endrede rammebetingelser. | Kommentar | OK. | |
| 9 | 15/139-8 | Haugesund kommune | Kommune | Hovedgrep | | | Haugesund kommune anser regionalplanen som et hensiktsmessig rammeverk som samsvarer med kommunens målsetting om byutvikling. | Bekreftelse | OK. | |
| 10 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | Hovedgrep | | | Tysvær kommune stiller seg bak hovedstrategien om å satse på "by og tettsted". Et sterkt regionsenter er viktig for at kommunene, tettstedene og bygdene rundt skal fungere og være attraktive for bosetting og næringsutvikling. Samtidig er regionbyen avhengig av et sterkt og attraktivt omland for å opprettholde sine funksjoner. | Bekreftelse | OK. | |
| 11 | 15/139-15 | Rogaland Bondelag | Nærings-organisasjon | Hovedgrep | | | Satsing på "by og tettsted" virker som en fornuftig tilnærming, også ut fra matproduksjon- og jordvern-perspektiv. | Bekreftelse | OK. | |
| 12 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | Hovedgrep | | | Planen følger opp konsept 2 "By og tettsted" på en god måte. Samlet inneholder planen mange gode virkemidler for å få til en ønsket utvikling i sentrumsvekst, bolig- og næringsbygging, transport og arealforvaltning. | Bekreftelse | OK. | |
| 13 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | Differensiering by-land | | | Utfordringer med, og potensielle miljøgevinster av en ATP-planlegging varierer svært fra de mest urbane områdene til de mer rurale strøkene (bl.a. indre del av Haugalandet). Det kunne derfor ha vært ønskelig med en mer differensiert tilnærming til denne problemstillingen i planen. | Vurdering | Behovet for attraktive sentre med god funksjonsdekning, korte avstander, møteplasser, mulighet for gange/sykling og tilrettelegging for bokvalitet og folkehelse er allment og gjelder både bygd og by. De generelle prinsippene er derfor aktuelle i alle deler av regionen. Planen er mer konkret i de bynære områdene der veksten er størst, enn i øvrige deler av regionen. For øvrig gir planen rom for lokale detaljering gjennom kommuneplanleggingen. | |
| 14 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Nærings-organisasjon | Differensiering by-land | | | Retningslinjene tar for lite opp i seg de geografiske ulikhetene i regionen. | Vurdering | | |
| 15 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | Detaljering og styring | | | Planen er for detaljert. Føringerne går utover det en regional plan bør legge opp til av hensyn til kommunalt ansvar og selvstyre. Planen er for sterkt styrende og må endres til å være mer rettleidende med anbefalinger. Dette vil ansvarliggjøre kommunene i forhold til å oppfylle planen gjennom egne kommuneplanprosesser. | Vurdering | I planarbeidet har en sett at gjeldende regionale og kommunale planer har gitt en utvikling som ikke er i tråd med mål på både nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå. Det siste tiåret har det mange steder vært lav tetthet, by-/tettstedsspredning, økte avstander og økende bilavhengighet. Dette ble bekreftet gjennom ulike fagrapporer og en nærmere analyse av utviklingstrekk (konsept-analyse). Kommunene og fylkeskommunene ble derfor enige om å legge hovedstrategien "By og tettsted" til grunn for utforming av den regionale planen. Strategien innebærer blant annet boligbygging i gangavstand til sentrum og lokalisering av handel/kontor/service i by-/tettstedssentrum. Det ble tydeliggjort at det ville være behov for en felles arealstrategi og gjennomgang av gjeldende planer med tanke på sterkere lokaliseringstyring for å oppnå dette. | |
| 16 | 15/139-7 | Sveio kommune | Kommune | Detaljering og styring | | | Planen er for detaljert. Føringerne går utover det en regional plan bør legge opp til av hensyn til kommunalt ansvar og selvstyre. Planen er for sterkt styrende og må endres til å være mer rettleidende med anbefalinger. Dette vil ansvarliggjøre kommunene i forhold til å oppfylle planen gjennom egne kommuneplanprosesser. | Vurdering | | |
| 17 | 15/139-25 | Vindafjord kommune | Kommune | Detaljering og styring | | | Flere av retningslinjene er for detaljerte, særlig retningslinjene for boligbygging og landbruksområder. | Endring | Sammenlignet med ambisjonsnivået i "By/tettsted" vurderes likevel virkemidlene i den | Det foreslås å endre bruken av "skal" i en |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.l | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--|----------------------|-------------------------|------|--------|---|---------------|--|--|
| 18 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | Detaljerings og styring | | | Planen må endres fra å være sterkt styrende til å være mer veiledende. Generelt bør det brukes "bør"-formuleringer i stedet for "skal". | Endring | Sammensatt med ambisjonsnivået i Byttested, vurderes likevel virkemidlene i den regionale planen å være relativt svake. Det er bare den regionale planbestemmelsen for lokalisering av handel som gir direkte styring. På andre områder er det den kommunale planleggingen som er den viktigste arenaen for realisering av "By/tettsted". Det er imidlertid allerede godkjent et betydelig omfang av reguleringsplaner som i mindre grad bygger opp under "By/tettsted". Skulle en tatt steget helt ut, ville det derfor vært behov for regionale planbestemmelser også for lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter og boligbygging, og muligens for jordvern. Det har imidlertid vært signaler fra prosjekt- og styringsgruppen på at en ikke ønsket å ta i bruk slike virkemidler. Den regionale planen benytter i stedet retningslinjer overfor den kommunale planleggingen. Disse er noe endret siden høringsutkastet, blant annet ved en større bruk av "bør" i stedet for "skal". Retningslinjene er fra før differensiert by-land, og gir i tillegg rom for detaljering på lokalt nivå. | Det foreslås å endre bruken av "skal" i en del retningslinjene med "bør" og forenkle og korte ned en del av retningslinjene. |
| 19 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | Detaljerings og styring | | | 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. | Endring | | |
| 20 | 15/139-30 | NHO Rogaland | Næringsorganisasjon | Detaljerings og styring | | | Restriksjonene og detaljeringsgraden i høringsutkastet vil i praksis flytte avgjørelser fra lokalt til regionalt nivå. Dette kan være til hinder for lokal fleksibilitet. Næringslivet trenger forutsigbare langsiktige rammer, men også fleksibilitet. | Vurdering | | |
| 21 | 15/139-16 | Fikse - Etne/Vindafjord Næringsutvikling | Næringsorganisasjon | Detaljerings og styring | | | Planen må ikke ha strengere regler enn Staten har krav om i lover og forskrifter. Planen må endres fra å være sterkt styrende, til å være veiledende. Dette vil gjøre kommunene mer ansvarlege for å oppfylle intensjonene i planen gjennom egne kommunalprosessar. | Vurdering | | |
| 22 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | Detaljerings og styring | | | Retningslinjene er til dels detaljerte i forhold til å legge krav til dokumentasjon og/eller tiltak på kommunene. Fylkesmannen mener at det bare er retningslinjer som gir uttrykk for hovedgrepene i planen som kan ha ordlyden «skal», og dermed utgjøre grunnlag for innsigelse. Fylkesmannen mener ordlyden i en del retningslinjer må vurderes på nytt - sett opp mot hovedgrepene i planen og rammene i plan- og bygningsloven, og flere steder må ordlyden endres. Fylkesmannen viser konkret til retningslinjene 2d om lokalisering av publikumsrettede fellesfunksjoner i Ølen, 2e om utvalg av funksjoner i områdesentre, 4 om retningslinjer for utforming av bebyggelse, 10 a om prioritering og rekkefølge i utbygging, 10b om boligbyggeprogram, 10c om utbyggingspotensiale, 18 om arealregnskap og arealutnyttelse for næringsområder, og 24b om mobilitetsplaner | Endring | Bruk av "skal" i retningslinjene signaliserer et høyere ambisjonsnivå enn "bør". Men også ved "skal-formuleringer", må det i den konkrete plansaken vurderes hvor mye en kommunal plan eventuelt avviker fra det som er retningslinjens innhold, før det eventuelt kan fremmes innsigelse. Blant de retningslinjene som fylkesmannen nevner konkret, vurderes særlig 10a å utgjøre et av hovedgrepene i planen, og der det ikke er ønskelig å signalisere redusert ambisjonsnivå (boligbygging skal bygge opp om sentrene, rekkefølge skal skje innenfra og utover). I denne retningslinjer vurderes det derfor nødvendig å opprettholde formuleringen "skal". I de øvrige retningslinjene, og også enkelte andre, foreslås det å erstatte med "bør". | Det foreslås å endre bruken av "skal" i en del retningslinjene med "bør", deriblant de som nevnes i innspillet, (ikke 10a), og ellers forenkle og korte ned en del av retningslinjene. |
| 23 | 15/139-30 | NHO Rogaland | Næringsorganisasjon | Detaljerings og styring | | | NHO Rogaland vil fremheve viktigheten av fleksibilitet og omstillingsevne i planen. Planen ikke må bli til hinder for utvikling, men snarere en vekstkatalysator. Hvis en legger opp til en rigid tolkning av planen, vil den kunne bli et hinder for regionen og næringslivet. Veksten vi har opplevd i vår region har oversteget de forventningene man hadde for 10-20 år siden. Det blir derfor viktig at planen får tilstrekkelig fleksibilitet. | Vurdering | Det vises til generelle vurderinger over om detaljering og styring i planen. For øvrig har Haugalandet svært store reserver med godkjente bolig- og næringsarealer. Uten å øke tettheten, er boligarealene vurdert å være tilstrekkelig for 30-60 år i den enkelte kommune, og næringsarealene mange steder enda mer. Det vurderes derfor å være god fleksibilitet for utvikling i regionen, og at hovedutfordringen har vært det motsatte - nemlig å oppnå et utbyggingsmønster som bygger opp om vedtatte mål. | |
| 24 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | Prosess | | | For å styrke Haugalandets posisjon framover, bør kommunene stå sammen om den overordnede areal- og transportplanleggingen. Utgangspunktet for planen har derfor vært bra. Høringsuttalelsene ser imidlertid ut til å sprike i alle retninger, og vi frykter at planen vil virke splittende og ikke samlende for kommunene i regionen. Med så stor avstand i sluttfasen av planarbeidet, kan en fornemme en prosess preget av at mange av aktørene føler seg lite lyttet til underveis. | Vurdering | Kommunene virker å være enige om mange av de viktigste prinsippene for den langsiktige areal- og transportutviklingen, og som støtter opp om "By og tettstedstrategien". Ulikheter kommunene i mellom ang. etablering av handel utenfor sentrene, er nærmere omtalt under kap. 4.2.2. | |
| 25 | 15/139-12 | Kystverket | Statlig myndighet | Prosess | | | Det er beklagelig at samferdselskapittelet er utarbeidet så sent at det ikke har blitt gjenstand for drøfting og bearbeiding i prosjektgruppen. | Kommentar | Samferdselskapittelet var det siste som ble utarbeidet, og det har dermed vært mindre tid til å diskutere og bearbeide dette i gruppene. Likevel er det relativt få innvendinger til hovedstrategiene i kapitlet. Innspill om bedre kart, mer kolektivtransport, arbeidsreiser eller større detaljering i planen, er kommentert enkeltvis nedenfor. | |
| 26 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | Prosess | | | I 2012 ble det laget og sendt på høring en situasjonsbeskrivelse med den hensikt å ha en omforent forståelse av status. Etter høringen ble situasjonsbeskrivelsen aldri revidert. Vi etterlyser en revidert situasjonsbeskrivelse og mener denne burde inngått som en del av planen. | Vurdering | En bearbeidet situasjonsbeskrivelse og vurdering av framtidig situasjon inngikk i rapporten om alternative hovedstrategier ("konsept-rapporten") i februar 2014, og sentrale elementer er også med i kap. 3 i plandokumentet om "utviklingstrekk og utfordringer". Til grunn lå en betydelig kunnskapsinnhenting og analysearbeid. Det oppfattes at kunnskapsgrunnlaget har vært tilstrekkelig til at planforslaget kunne ferdigstilles. | |
| 27 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | Rogaland-Hordaland | | | Hordaland fylkeskommune bes ta stilling til virkninger og oppfølging av planen - sett i forhold til andre regionale planer i fylket. Det må vurderes om planen er i strid med andre regionale planer i Hordaland. | Vurdering | | |
| 28 | 15/139-7 | Sveio kommune | Kommune | Rogaland-Hordaland | | | Hordaland fylkeskommune bes ta stilling til virkninger og oppfølging av planen - sett i forhold til andre regionale planer i fylket. Det må vurderes om planen er i strid med andre regionale planer i Hordaland. | Vurdering | Haugalandsplanen skiller seg fra en del regionale planer i Hordaland ved at den er spesielt tilpasset en avgrenset region, og ikke skal dekke et helt fylke. I planarbeidet er det også gjort et større analyse-arbeid enn i mange andre planer, og som har avdekket en del utfordringer. For å møte disse utfordringene, har regionen blitt enig om å høyne ambisjonsnivået i forhold til tidligere planer, jf. hovedstrategien "By og tettsted". Dette har | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--|----------------------|----------------------------|------|--------|--|---------------|---|---|
| 29 | 15/139-16 | Fikse - Etne/Vindafjord Næringsutvikling | Næringsorganisasjon | Rogaland-Hordaland | | | Det kan se ut til at planen legger opp til en strengere og mer detaljert arealforvaltning, enn f.eks. i regional plan for areal og transport i Bergensregionen (jfr. planprogram og fagrappport landbruk). Et resultat der Sveio og Etne har et mer detaljert regime enn pressområdene i Bergensregionen er unaturlig og uheldig. Det må være samsvar i forvaltning og detaljeringsgrad mellom Hordaland og Rogaland. | Vurdering | vært avgjørende for at planforslaget har fått en større konkretisering og detaljering. Det vises til kommentarer om detaljering og styring i pkt. 15-21 for utdyping av dette. Dersom flere regionale planer dekker samme forhold og geografiske område, og er i strid med hverandre, er det den sist vedtatte planen som skal gjelde. Dette kan presiseres i vedtak til planen. | |
| 30 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | Rogaland-Hordaland | | | Etne ser ingen problemer i at planen kan bli ulik i de to fylkene. I Hordaland må planen sees i forhold til andre regionale planer. | Vurdering | Planområdet dekker en avgrenset region med et felles bo- og arbeidsmarked. Planforslaget består av ulike elementer som til sammen danner en helhetlig strategi - der strategier for boligbygging, lokalisering av handel og næringsvirksomhet, transportutvikling og annen arealforvaltning skal trekke i samme retning. Dersom enkelte kommuner skal kunne reservere seg fra ulike deler av planen, ville det svekke både den geografiske og tematiske helheten og hensynet til likebehandling mellom kommunene. Det vurderes derfor ikke som aktuelt å operere med ulike retningslinjer i ulike kommuner innenfor det som er sentrale areal- og transporttema i planen. En felles plan på slike sentrale områder legger grunnlaget også for felles oppfølging i regionen, herunder ATP-samarbeid mv. Alternativet til å vedta en plansom er felles på slike sentrale områder, vurderes derfor å være at det ikke vedtas noen plan, eller at den bare vedtas i ett av fylkene. | |
| 31 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | Rogaland-Hordaland | | | Beskrivelse og retningslinjer i samferdselsdelen må oppdateres i tråd med "Regional transportplan for Hordaland". | Endring | Regional transportplan for Hordaland omfatter hele Hordaland og har en annen inndeling enn Haugalandsplanen - blant annet mindre fokus på gange, sykling og parkering. Strategiene i Haugalandsplanen vurderes likevel ikke å være i strid med Hordaland sine planer. | |
| 32 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 1.3. By og tettsted | | | Planen peker videre på viktigheten av at folk bor, handler og jobber "kortreist". Selv om boområder, arbeidsplasser, handel og offentlige tjenestetilbud ligger konsentrert, betyr det ikke at alle bor, jobber og handler i nabolaget. Dette var nok mer tilfelle i gamle industristeder. | Vurdering | Økt mobilitet gir mulighet for å ta del i et større bo- og arbeidsmarked, og planen legger til rette for at det fortsatt skal være pendling og interaksjon på tvers av kommunegrensene på Haugalandet. Likevel er det gjennom reisevaneundersøkelsen dokumentert klare sammenhenger mellom hvor nær tettstedssentrum folk bor og konsekvenser for reiseavstander, gange/sykling og klimautslipp. Boligbygging i/nær tettstedssentre gir sterkere sentrumsutvikling, kortere avstander til mange daglige behov, mindre bilavhengighet og lavere kostnader til offentlig infrastruktur. | |
| 33 | 15/139-12 | Kystverket | Statlig myndighet | 2. Nasjonale forventninger | 11 | | Det er en statlig målsetting at en større andel av godstransporten skal gå på sjø, jfr. Nasjonal transportplan, og regjeringen vil satse på styrking av stamnettthavnregimet. I kapittel 2 under «Nasjonal transportplan» bør det tilføyes: "Det er en statlig målsetting at en større andel av godstransporten skal gå sjøveien." | Tillegg | På side 11 i plandokumentet er det gitt et selektivt utvalg av formuleringer fra nasjonale mål og styringsdokumenter - rettet mot de mest sentrale temaene i planen. Mange av de mest sentrale virkemidlene for å øke godstransport på sjø ligger utenfor planens område, og dette momentet er derfor ikke tatt med i oversikten. Den regionale areal- og transportutviklingen har likevel betydning for vegtilkomst til havn/godsterminaler. Det foreslås derfor at dette punktet tas med på s. 11, men at øvrige punkt om godstransport på sjø og farleder for skipstrafikken utelates. | |
| 34 | 15/139-12 | Kystverket | Statlig myndighet | 2. Nasjonale forventninger | 11 | | Det forventes at nasjonale føringer følges opp i regionale planer. I kapittel 2 under «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» bør det tilføyes: "Fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter bidrar til at godsterminaler og havner utvikles som effektive logistikknutepunkt, og at det i planlegging av sjøområder tas hensyn til farledene for skipstrafikken" | Tillegg | | Forslag til nytt punkt på s. 11: "Fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter bidrar til at godsterminaler og havner utvikles som effektive logistikknutepunkt" |
| 35 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 3. Utviklingstrekk | 14 | | Beskrivelsen av regionale konjunkturer og regionforstørring er rett, men det er ikke beskrevet utvikling av riksvegnettet nordover og lite om E134 østover. Vi foreslår at følgende tas med: "I arbeidet med NTP 2018-27 har Statens vegvesen foreslått E134 som én av to hovedtraséer øst-vest, samtidig som E39 skal utvikles som ferjefri kyststamveg. E134 er anbefalt som firefelts veg fra Helganeskrysset og til Aksdal (inkludert eventuelt kollektivfelt), men E39 er anbefalt bygd ut med fire felt og 110 km/t hele vegen fra sør til nord. I tillegg er det nå startet opp en statlig kommunedelplan for strekningen Bokn-Stord som vil legge premisser for Bokn og Tysvær." | Tillegg | Avsnitt om "Regionforstørring" på s. 14 har hatt hovedfokus på konsekvenser som regionforstørring kan forventes å ha for arealutviklingen. Det er imidlertid rom også for å beskrive hvilke vegprosjekter som er de mest sentrale. Konkrete, framtidige standardvalg på prosjektene vurderes ikke å være en del av regionale utviklingstrekk. | Forslag til ny setning i siste avsnitt på s. 14: "Det er planlagt betydelige investeringer på hovedvegene på og omkring Haugalandet de kommende tiårene. Dette inkluderer ferjefri kyststamveg E 39 med Rogfast mot Stavanger, Hordfast mot Bergen og standardheving over Haugalandet. I tillegg er E 134 foreslått som én av to hovedtraséer øst-vest, og der en har kommet lengst i planleggingen i Vindafjord/Etne. Av disse prosjektene er det Rogfast.....". |
| 36 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 3. Utviklingstrekk | | | Fram til 2050 vil Rogfast, ferjefri kyststamveg E39 og vintersikker E134 over Haukelifjell bli bygget. T-forbindelsen er allerede bygget og har gitt kortere reisetider mellom store arbeidsplasskonsentrasjoner og muliggjort næringsparken på Gismarvik. Næringsforeningen er opptatt av hvordan vi kan nyttiggjøre oss de betydelige investeringene på infrastrukturen. Vi mener det er uheldig at prosjektene, og mulighetene de gir, ikke er omtalt i planen. | Vurdering | Når det ble gjort et så omfattende arbeid med å belyse alternative hovedstrategier for planen, hadde det nettopp sammenheng med at det kunne være alternative måter å møte den framtidige utviklingen på, og der transportutviklingen er en sentral del. I arbeidet framkom det at regionen har godt med areal for å ta i mot en ønsket utvikling, men at en vegbasert utvikling ville gi dårlig oppnåelse på en rekke nasjonale, regionale og kommunale mål. En har derfor forsøkt å utarbeide en regional strategi for hvordan tilgjengelige arealer skal utnyttes for å styrke regionen og samtidig håndtere framtidig vekst på en best mulig måte. Som resultatet av dette, ble hovedstrategien "By og tettsted" valgt. Det foreslås for øvrig å nevne de mest sentrale, framtidige vegprosjektene i forbindelse med "utviklingstrekk og utfordringer", og med utgangspunkt i innspill fra Statens vegvesen. | Det foreslås å nevne de mest sentrale prosjektene i forbindelse med "utviklingstrekk og utfordringer", og med utgangspunkt i innspill fra Statens vegvesen. |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--------------------------|----------------------|-----------------------|-------|--------|---|---------------|--|--|
| 37 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 3. Utviklingstrekk | 15 | | Det er lagt til grunn høy vekstrate for befolkningsvekst, og som er basert på fortsatt relativt høy arbeidsinnvandring til regionen. Vi savner en nærmere begrunnelse, samt vurdering av hvordan man skal håndtere usikkerheten knyttet til dette. Det burde også vært sett nærmere på hvilke bostedspreferanser/boligstandard denne gruppen har, og om den avviker fra resten av befolkningen. | Vurdering | Befolkningsprognosen er basert på at arbeidsinnvandring skal fortsette omtrent på samme nivå som det siste tiåret. Beslutningen om å legge en slik prognose til grunn, ble tatt ganske tidlig i prosessen - og der mange ønsket en mye høyere prognose. Selve planforslaget vurderes likevel å være robust overfor en eventuelt lavere vekst ved at prinsippene om "innenfra og ut" og ABC-lokalisering legger opp til utviklingen skal skje i "rett rekkefølge", uavhengig av vekst-takt. | |
| 38 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 3. Utviklingstrekk | 16-17 | | Fylkesmannen støtter analysen mht. drivkreftene bak regionens utfordringer med by-/tettsteds-spredning, arealekstensiv planlegging og høy andel bilreiser. De grep som lanseres om samhandling, funksjonslokalisering og struktur på handel, vil kunne snu denne utviklingen i riktig retning. | Bekreftelse | OK. | |
| 39 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 3. Utviklingstrekk | 19 | | Det er vanskelig å tak på meningsinnholdet i kap. 3.4 om at "Barn og unge i spredtbygde områder har gjerne lengre reiseavstander til skole og aktiviteter enn i tettbygd strøk, men tilretteleggingen for gående og syklende er ikke like god alle steder". Dette bør skrives om. | Endring | Setningen er tungt formulert og foreslås endret. | Forslag til nytt avsnitt: "I spredtbygde områder, og over lengre avstander, kan det være en særlig utfordring å oppnå god tilrettelegging for gående og syklende. Fokus på å bedre trafiksikkerheten i boligområder og omkring lokale samlingspunkt er likevel viktig for trygghet og mulighet til aktivitet". |
| 40 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.1.1. ATP-samarbeid | | | Tysvær kommune er positiv til etablering av et forpliktende ATP-samarbeid for å sikre gode samferdselstilbud, som kan gi større regional påvirkningskraft, og som kan være en arena for samarbeid og erfaringsutveksling mellom planmiljøene i regionen. Organisering og mandat for et slikt arbeid bør være en del av planoppfølgingen. | Bekreftelse | OK. | |
| 41 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.1.1. ATP-samarbeid | 23 | | Fylkesmannen er enig i at det er behov for et felles ansvar for gjennomføring av målene på areal- og transportområdet, og at det blir opprettet et ATP-samarbeid. | Bekreftelse | OK. | |
| 42 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.1.1. ATP-samarbeid | | | Statens vegvesen støtter forslaget om et ATP-samarbeid i regionen og mener det er en god idé for å øke samordningen mellom aktørene og øke sannsynligheten for en god måloppnåelse. Statens vegvesen bidrar gjerne som samarbeidspart. | Bekreftelse | OK. | |
| 43 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.2.1. Senterstruktur | | | Tysvær kommune er positiv til at senterstrukturen deler inn i regionsenter, regiondelsenter, områdesenter og grendesenter. | Bekreftelse | Inndelingen er ny i forhold til gjeldende fylkesdelplan, og hensikten har vært å kunne vurdere sentrenes rolle i forholdet til omlandet - også der dette kan gå på tvers av kommunegrensene. | |
| 44 | 15/139-30 | NHO Rogaland | Næringsorganisasjon | 4.2.1. Senterstruktur | | | Prinsippet om kategorisering i senterstrukturen er bra. | Bekreftelse | OK. | |
| 45 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.2.1. Senterstruktur | | 2 | Fylkesmannen støtter grepet om å dele inn i 5 senterkategorier, og er langt på vei enig i inndelingen av sentre. | Bekreftelse | OK. | |
| 46 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.2.1. Senterstruktur | | | Planen har en ryddig omtale av senterstruktur. Inndelingen er en fin måte å strukturere sentrene på. Føringer for ulike sentertyper virker som en ryddig måte å oppnå struktur og tilrettelegging for ønsket utvikling. | Bekreftelse | OK. | |
| 47 | 15/139-8 | Haugesund kommune | Kommune | 4.2.1. Senterstruktur | 25 | 2a | Knutepunktene i bystrukturen i Haugesund bør være Hemmingstad/Meieriet, Gard, Fagerheim, Bleikemyr og Skåredalen, slik det foreslås i kommuneplanen. | Endring | Omfang av "knutepunkter i bystrukturen" har vært løpende diskutert i planarbeidet. Det kan være hensiktsmessig at antallet reduseres noe. Områder som ikke er "knutepunkter", kan ha nærbutikk og nærservice inntil 1000 + 500 m2. Kommunen legger opp til å håndtere den øvrige utviklingen gjennom områdeplaner. | Kvala, Solvang og Austmannavegen tas ut som "knutepunkt i bystrukturen". |
| 48 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.2.1. Senterstruktur | | 2a | Storasund og Stava bør ha status som tettsteds-/grendesentre. | Endring | Planen differensierer mellom de bynære områdene som har en sterkere vekst, og regionen for øvrig. I vekstområdene stilles det andre krav til styring av veksten til senterområder som kan gi grunnlag for korte avstander og miljøvennlig transport. Dette har gjort at en på Karmøy har lagt opp til færre småsentre enn for eksempel i indre deler av regionen - sett i forhold til befolkningsmengden. Etablering av ytterligere sentre på Karmøy vurderes å svekke muligheten for et mer arealeffektiv utbyggingsmønster og at større andel av transportbehovet skal kunne dekkes med gange, sykling og kollektivtransport. En videre utvikling av Storasund og Stava vil for øvrig lett komme i konflikt med landbruksinteresser og andre arealbruksinteresser. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--|----------------------|-----------------------|-------|--------|--|---------------|--|------------------|
| 49 | 15/139-7 | Sveio kommune | Kommune | 4.2.1. Senterstruktur | 30-31 | 2a | Ekrene bør vises som tettsteds-senter/grendesenter for å sikre at området får en avgrenset, men hensiktsmessig utvikling. | Endring | Den senere tids boligbygging på Rophus/Ekrene startet med noen få boliger i "Paradis" ved Viksefjorden. Etter hvert har utbyggingen økt, og befolkningsveksten i området har vært like sterk som i og omkring Sveio sentrum. Arealutnyttelsen er lav, og boligutbyggingen er ikke kompakt, og med lav grad av samlokalisering mellom ulike funksjoner. Utbyggingsmønsteret gir svakt grunnlag for gange/sykling/kollektivtransport, og Sveio sør/Haugesund nord er blant de mest bilbaserte områdene i hele regionen, der innbyggerne i stor grad baserer seg på Haugesund som sitt senter. Samtidig ønsker kommunen at Sveio sentrum skal ha status som "regiondelsenter" på linje med langt mer utviklede sentre i andre kommuner. Pr i dag har ikke Sveio et tilbud som faglig sett kvalifiserer til en slik status, men betegnelsen er uttrykk for et politisk ønske om å satse på Sveio sentrum som knutepunkt mellom Haugesund og Stord. I en slik sammenheng kan funksjons- og handelsutvikling på Ekrene svekke grunnlaget for et sterkt Sveio sentrum ved at det blir vanskelig å tiltrekke funksjoner begge steder på en gang. Det er derfor viktig at Ekrene ikke kommer i konkurranse med Sveio sentrum. | |
| 50 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.2.1. Senterstruktur | | 2 | Med henvisning til kommuneplanen, mener Tysvær det er naturlig at Frakkagjerd, Nedstrand og Tysværåvåg defineres som områdesentre. | Endring | Ved utarbeidelse av senterstrukturen i regional plan, er det forsøkt å se sentrenes funksjon uavhengig av kommunegrensene, jf. senterbetegnelsene. Sentre høyt i hierarkiet er stort sett sentre med et bredt funksjonstilbud, et større omland og/eller et uttrykk for sentre det særlig er ønske å bygge opp om (boligbygging, handel, funksjonsetableringer). Dersom slike prioriteringer skal ha verdi, kan ikke alle steder prioriteres samtidig. Grunnlaget for betegnelsen regiondelsenter i Aksdal, var at sentrumsutviklingen i Aksdal skulle prioriteres, mens øvrige sentre skulle ha lokale funksjoner. Likere betegnelser på alle de tre sentrene i vestre del av Tysvær vil undergrave denne prioriteringen. Videre kan ikke en regional plan fange opp alle nyanser mht. lokal funksjonsfordeling, og som detaljeres i kommunale planer. | |
| 51 | 15/139-25 | Vindafjord kommune | Kommune | 4.2.1. Senterstruktur | | 2a | Skjold og Vikedal defineres som områdesentre. | Endring | I høringsutkastet er Ølen definert som regiondelsenter, mens øvrige tettsteder i Vindafjord er tettsteds-/grendesentre. Dette innebærer en prioritering om å styrke Ølen som funksjonssentrum, mens de øvrige grendene stiller mer på linje. Til tross for sterk befolkningsutvikling, er Ølen det av de større sentrene i regionen som har hatt den svakeste handelsutviklingen det siste tiåret, og enda svakere enn Haugesund sentrum. Tilbudet av andre funksjoner er derimot bedre. Dersom kommunen ønsker at Ølen skal ha en sentral posisjon på indre deler av Haugalandet, vurderes det å være behov for en tydelig prioritering. Befolkningsveksten i Ølen antas å ha sammenheng med konjunkturer i det lokale næringslivet, slik at en ikke kan ta for gitt at befolkningsveksten fortsetter å være like sterk i årene som kommer. | |
| 52 | 15/139-25 | Vindafjord kommune | Kommune | 4.2.1. Senterstruktur | | 2a | Haugesund sentrum blir definert til også å omfatte Raglamyr/Norheim. | Endring | Forholdet mellom Haugesund sentrum og Norheim/Raglamyr har vært et av de sentrale spørsmålene i planarbeidet, og er viet mye oppmerksomhet. Planforslaget er fundert på omfattende kartlegginger, på innspill fra kommunene, på mål om styrking av Haugesund sentrum og miljøvennlig transport, og på regional enighet om valg av hovedstrategien "By og tettsted". På bakgrunn av dette, har det vært tilslutning til å prioritere utvikling av handel, senterfunksjoner og besøks-/arbeidsplassintensive virksomheter i Haugesund sentrum. Norheim og Raglamyr er store næringsområder som er egnet for mindre besøks- og arbeidsplassintensiv virksomhet enn sentrum. Dersom Norheim og Raglamyr skulle utvikles med handel og kontorer, ville de vanskeliggjøre utviklingen i sentrum, øke bilavhengigheten i regionen ytterligere og undergrave muligheten for utvikling av effektiv kollektivtransport. På samme måte ville en eventuell "sammenvoksing" av sentrum og Norheim/Raglamyr legge til rette for en utflytende by-/tettstedsvekst langs hovedvegnettet, øke bilavhengighet og biltransport, og svekke grunnlaget for kompakte sentrumsområder og miljøvennlig transport. | |
| 53 | 15/139-16 | Fikse - Etne/Vindafjord Næringsutvikling | Næringsorganisasjon | 4.2.1. Senterstruktur | 30-31 | 2a | Ølen og Ølensvåg bør være samlet i senterstrukturen, med Ølen som kjerne. | Endring | Ølen og Ølensvåg har en avstand på ca 4 km, og med hver sine sentrumskjerner. "By og tettsted" innebærer at begge tettstedene skal gis muligheter for en utvikling "innenfra og ut", med korte avstander for de som bor i hvert tettsted. Ølen er imidlertid definert å ha en større rolle (regiondelsenter) enn Ølensvåg, og dette gjenspeiles i strategier for funksjonslokalisering. En utflytende tettstedsvekst langs hovedvegnettet vil bidra til å øke bilavhengighet og biltransport, og svekke grunnlaget for kompakte sentrumsområder og miljøvennlig transport. | |
| 54 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.2.1. Senterstruktur | 30-31 | 2a | Det kan skape en viss usikkerhet at Etne i planen for Haugalandet får status som regiondelsenter, mens det i regional senterplan for Hordaland kalles kommunesenter. | Vurdering | Etne er tett knyttet til Haugalandet når det gjelder bo-/arbeidsmarked og handel. Ulikheten i betegnelser vurderes å ha mindre praktisk betydning for sammenligning av Etne sin rolle i forhold til andre Hordalands-kommuner. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.l | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|-------------------------|----------------------|-----------------------|-------|--------|--|---------------|--|--|
| 55 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.2.1. Senterstruktur | 30-31 | 2a, 8c | Fylkesmannen frarår at Norheim blir definert som områdesenter – på grunn av dagens utforming av området og nærheten til regionsenteret Haugesund sentrum. Det vil svekke hovedgrepet i planen dersom det blir lagt til rette for at Norheim kan konkurrere med regionsenteret. Dersom Norheim likevel skal defineres som områdesenter, må det tydeliggjøres at det ikke tillates utvidelse av eksisterende handelsetableringer, eller lokalisering av nye. Slik retningslinjene nå er formulert (2a og særlig 8 c), ligger det åpning for å tolke at det kan komme nye handelsetableringer på Norheim. | Endring | Norheim har hatt en sterk utvikling i detaljhandelen de senere år, selv om gjeldende fylkesdelplan skulle begrense en slik utvikling. Handelsomsetningen i 2013 var nesten 60 % av Haugesund sentrum sin omsetning, mot under 40 % for 10 år siden, og under 25 % for 15 år siden. Det er en reell mulighet for at Norheim over tid kan nærme seg Haugesund sentrum i handelsomsetning og bidra til å svekke sentrums regionale posisjon ytterligere. Det foreslås å presisere formuleringen om at det ikke skal være tillatt med utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet. | Forslag til ny formulering i pkt 8c: "I Norheim områdesenter med Oasen, Norheim næringsområde med Oasen, og i Raglamyr næringsområde med Amanda storsenter, tillates det ikke nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet." |
| 56 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.2.1. Senterstruktur | | 2 | Begrepet «publikumsrettede funksjoner» i forbindelse med senterstrukturen gir en uklar avgrensning av hvilke funksjoner en kan plassere på ulike lokaliteter. Fylkesmannen viser til reiselivsvirksomheter som eksempel og anbefaler at begrepet endres til «publikumsrettede og arbeidsplass-/besøksintensive funksjoner». Vi mener dette gir en klarere og mer fornuftig avgrensning, samtidig som det åpner for en konkret vurdering i den enkelte plan- eller byggesak. | Endring | Overordnede planer kan vanskelig formuleres slik at de gir helt eksakte grenser for hva som omfattes av den enkelte retningslinje uten samtidig å ha et svært høyt detaljeringsnivå. Begrepet "publikumsrettede funksjoner" må derfor sammenholdes med formål i planen for øvrig. Funksjoner som en normalt forventer å finne i et flerfunksjonelt sentrum, er av ulik karakter, og flytting av kommunikasjon over på nett o.a., gjør at ikke alle funksjoner vil være like besøks- eller arbeidsplassintensive lenger. Begrepet "besøks- og arbeidsplassintensive" vurderes å kunne forveksles med håndtering av "rett virksomhet på rett sted" i kap 4.4. Det vurderes derfor at "publikumsrettet" kan være et like godt begrep, uten at "besøks- og arbeidsplassintensive legges til". | Det foreslås å ta med et antall eksempler på aktuelle funksjoner i tekst-delen i plandokumentet på s. 31, der de enkelte senter-kategoriene er beskrevet. |
| 57 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | 4.2.1. Senterstruktur | | 2d | Det er ikke rett tidspunkt for å ta stilling til om publikumsrettede fellesfunksjoner for indre Haugalandet skal lokaliseres i Ølen. Retningslinje 2 d, 2. ledd bør tas ut. | Endring | Formuleringen i planforslaget er en videreføring av lignende retningslinje i gjeldende plan, men har blitt avgrenset til bare å omfatte fellesfunksjoner som er "publikumsrettede". Ølen vurderes å ha en sentral beliggenhet på indre Haugalandet i forhold til eksisterende tettsteder, befolkning og infrastruktur. | Formuleringen foreslås endret fra "skal" til "bør". |
| 58 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.2.1. Senterstruktur | | 2e,f | Retningslinje 2 e og f om at det i sentre på lavere nivå ikke skal etableres funksjoner som kan konkurrere med sentre på høyere nivå, bør revurderes. Vurderes som umulig å etterprøve og hindrer konkurranse. | Endring | Retningslinje 2 om lokalisering av "publikumsrettede funksjoner" skal bidra til lokalisering i senter som samsvarer med det omland funksjonene skal dekke. Hensikten er å legge grunnlag for sterke sentre, godt funksjonstilbud i alle deler av regionen, kortere avstander og økt miljøvennlig transport. Dersom prinsippet om samsvar mellom funksjon og omland legges vekk, faller en del av hensikten med en senterstruktur bort. Dersom det er konkrete forhold som vurderes å være utfordrende, anbefales dette eventuelt å håndteres for seg - og uten at en trenger å svekke senterstrukturen som grep. | |
| 59 | 15/139-25 | Vindafjord kommune | Kommune | 4.2.1. Senterstruktur | | 3a | Størrelsen til sentrumsområdene bør ikke være faste for hele regionen. Flere sentre trenger større utstrekning enn anbefalt i planen. | Kommentar | Retn.l. 3a gir føringer om at sentrumsområder i tettstedene skal defineres gjennom overordnede planer, og at avgrensningen bør være kompakt, slik at gange favoriseres internt i sentrumsområdet. Sentre som spres ut over større avstander, kan føre til mer internkjøring, oppslitting, redusert "byliv" og møteplasser. Retningslinjene setter ikke faste avstander/diameter for senteravgrensning, men det anbefales at senterområdet i mindre byer har maks-avstand 4-600 m fra ytterkant til ytterkant, og forholdsvis mindre i små tettsteder. | |
| 60 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | 4.2.1. Senterstruktur | | 3c | Retningslinje 3 c. om at nærbutikk ikke skal baseres på forbipasserende langs hovedveg, må endres slik at den ikke rammer turistrettede virksomheter. | Endring | Senterstrukturen legger opp til at senterfunksjoner og handel skal lokaliseres i tettstedssentrum og dimensjoneres ut fra lokalt omland. Hensikten er å gi rom for styrking av eksisterende sentre og møteplasser, framfor bilbaserte konsepter langs hovedvegen. Framtidig utbygging og omlegging av hovedvegnett utenom eksisterende tettsteder, kan forsterke utfordringene på dette området. Mulige ønsker om utbygging utenfor eksisterende tettsteder, der vegservice eventuelt kombineres med dagligvare og annen detaljhandel eller service, kan skape utfordringer for etablerte virksomheter i tettstedene. Samtidig finnes det eksempler på virksomheter (eksempelvis Åkrafjordtunet i Etne) som i stor grad har vokst opp på grunnlag av forbipasserende trafikk, og der det i mindre grad går utover eksisterende sentre. Erfaringsmessig kan denne type saker håndteres ved hjelp av dispensasjon, og uten at det er nødvendig å endre hovedregelen. | |
| 61 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.2.1. Senterstruktur | | 3c | Siste setning i retningslinje 3 c om avklaring av prinsipper for lokalisering av nærbutikk/nærservice gjennom kommuneplanene går ikke fram som nødvendig. Fylkesmannen mener at det er tilstrekkelig at retningslinjen presiserer at nærbutikk/nærservice skal rette seg mot lokale boligområder. | Endring | Mens dagligvarebutikker tidligere lokaliserte seg i tettstedssentre og inne i boligområder, er det en økende tendens til nyetableringer nær avkjøringer fra hovedvegnettet. Særlig gjelder dette større forretninger, og som vel så mye baserer seg på forbipasserende som det lokale grunnlaget. Utviklingen medfører økt bilavhengighet. For å kunne se boligbygging og dagligvare-lokalisering i sammenheng, er det ønskelig at kommunene har en helhetlig tilnærming til hvor de ønsker å tilrettelegge for nye etableringer, og der det kan ligge til rette for korte avstander. Dermed kan en lettere unngå etableringer som uthuler hovedregelen. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|------------------------------------|----------------------|--------------------------|------|-----------------|---|---------------|---|--|
| 62 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.2.1. Senterstruktur | | 3d | Et av de viktigste grepene i planen er å definere senterområder som støtter opp under ønsket utvikling på Haugalandet. Fylkesmannen mener at retningslinje 3 d om at det åpnes for etablering av nye sentre, bryter med hovedgrepet i planen og er konfliktfylt i forhold til statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP). Dersom retningslinjen opprettholdes, vil Fylkesmannen vurdere planen som i strid med nasjonale føringer. | Endring | Senterstrukturen i planforslaget er svært finmasket i forhold til sammenlignbare planer, og det er også tatt med sentre i områder som ikke er utbygget ennå. Der det har vært forslag om sentre, og disse likevel ikke er tatt med, har dette hatt en konkret begrunnelse. Så langt en kan se, vurderes det derfor ikke å være behov for etablering av ytterligere sentre i regionen. Planen har likevel en lang tidshorison, og det kan være hensiktsmessig å gi rom for endringer uten at det er nødvendig å endre hele planen. Muligheten for nye sentre er likevel begrenset til nye utbyggingsområder, og der sentrene er i tråd med regionale og kommunale mål. Det foreslås at det presiseres at det er tettstedssentre/grendesentre/knutepunkter i bystrukturen det åpnes for, og ikke uten videre nye sentre på et høyere nivå. Det vises for øvrig til Jæren-planen, som har åpning for nye "lokalsentre". | Det foreslås en spesifisering i pkt 3d, der det er nye tettstedssentre som kan etableres, og dersom de er i tråd med vedtatte mål. |
| 63 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.2.2. Lokalisere handel | | 5a | Forslag til retningslinjer for senterutvikling gir klare rammer for fremtidig utvikling av handelsstruktur på Haugalandet. Vi merker oss særlig at nærbutikker får en størrelsesbegrensning på 1000 m2 BRA, og at det settes rammer for handel med plasskrevende varer. | Bekreftelse | Handel er viktig grunnlag for attraktive by-/tettstedssentre og for transportutvikling. Samtidig kan det se ut til at det blir mindre behov for nytt forretningsareal i framtiden, ettersom netthandel øker, og en ser mer arealeffektive handelskonsepter. Dersom en skal styrke by- og tettstedssentrene, vurderes det derfor å være enda viktigere enn før at det som kommer av nytt forretningsareal, gis en lokalisering som bygger opp om målene i planen. | |
| 64 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 4.2.2. Lokalisere handel | | Reg. plan-best. | Høringsutkastet er veldig lik den vedtatte Jærplanen, og ganske ulik «Regional plan for attraktive sentre i Hordaland». En stor forskjell er hvordan forholdet til rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre er behandlet. Formålet med forskriften var å hindre etablering av kjøpesentre på andre steder enn der dette var godkjent i fylkesplaner eller fylkesdelplaner. Forslaget til regional planbestemmelse er en innskjerping i forhold til statens krav og ikke en oppmykning i spesielle områder, som staten la opp til da de vedtok forskriften. Dersom planen blir vedtatt, vil det innebære stor forskjell mellom det som blir tillatt for eksempel i Haugesund og det som blir tillatt på Heiane på Stord (Hordaland: Inntil 3.000 m2 handel utenfor sentre. Haugalandet: Nærbutikk på 1.000 m2 og nærservice på 500 m2 utenfor sentre.) Det vil føre til konkurransevridning over fylkesgrensa og et dårligere tilbud for næringsdrivende på Haugalandet. | Endring | Rikspolitisk bestemmelse for lokalisering av kjøpesentre fastsetter kort sagt at regionale planer skal legges til grunn for lokalisering av handel. Regionalisering av den nasjonale politikken gjennom regionale planer skal ta utgangspunkt i formålet med RPB – anvendt på lokale forhold. Formuleringen i § 3 om grense for handel utenfor sentrumsområder på 3.000 m2 gjelder i områder uten regional plan for senterstruktur og handel, noe som pr i dag bare omfatter Hedmark utenom Hamar. RPB fastsetter ikke hvor mye handel regionale planer skal tillate utenfor sentrumsområder – her må politikken som nevnt anvendes på lokale forhold. Haugalandet er ikke en veldig stor region, og mange handelsetableringer er relativt små eller middels store. Blant handelsetableringer som har kommet på Haugalandet det siste tiåret, kan det se ut til at nærmere to tredjedeler er under 3.000 m2. Framtidig økning i netthandel og arealeffektivisering gjør at enda flere etableringer forventes å kunne rommes innenfor et slikt areal. Et eventuelt unntak om at handel opp til 3.000 m2 tillates utenfor senterområder, forventes å ville ha store ringvirkninger og gi rom for at hovedtyngden av nye handelsetableringer kan lokaliseres utenfor sentrene. En slik utvikling vurderes ikke å være i tråd hverken med formålet i RPB eller med hovedstrategien "By og tettsted". Det er for øvrig riktig at den regionale planbestemmelsen og unntakene er i planforslaget er i samsvar med Jæren-planen. Både bestemmelsen og unntaket vurderes å ha fungert god der. Det vurderes ikke å være grunnlag for en lokal differensiering for Haugalandet på dette punktet - snarere tvert i mot. | |
| 65 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | 4.2.2. Lokalisere handel | | 5a | Grense på 1.000 m2 handel utenfor senterområder er en innskjerping av areal for handelsetableringer og i strid med intensjonene i "Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre". Dette bør vurderes i hvert enkelt tilfelle. | Endring | Rikspolitisk bestemmelse for lokalisering av kjøpesentre fastsetter kort sagt at regionale planer skal legges til grunn for lokalisering av handel. Regionalisering av den nasjonale politikken gjennom regionale planer skal ta utgangspunkt i formålet med RPB – anvendt på lokale forhold. Formuleringen i § 3 om grense for handel utenfor sentrumsområder på 3.000 m2 gjelder i områder uten regional plan for senterstruktur og handel, noe som pr i dag bare omfatter Hedmark utenom Hamar. RPB fastsetter ikke hvor mye handel regionale planer skal tillate utenfor sentrumsområder – her må politikken som nevnt anvendes på lokale forhold. Haugalandet er ikke en veldig stor region, og mange handelsetableringer er relativt små eller middels store. Blant handelsetableringer som har kommet på Haugalandet det siste tiåret, kan det se ut til at nærmere to tredjedeler er under 3.000 m2. Framtidig økning i netthandel og arealeffektivisering gjør at enda flere | |
| 66 | 15/139-7 | Sveio kommune | Kommune | 4.2.2. Lokalisere handel | | 5a | Grense på 1.000 m2 handel utenfor senterområder er en innskjerping av areal for handelsetableringer og i strid med intensjonene i "Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre". Dette bør vurderes i hvert enkelt tilfelle. | Endring | regionale planer skal tillate utenfor sentrumsområder – her må politikken som nevnt anvendes på lokale forhold. Haugalandet er ikke en veldig stor region, og mange handelsetableringer er relativt små eller middels store. Blant handelsetableringer som har kommet på Haugalandet det siste tiåret, kan det se ut til at nærmere to tredjedeler er under 3.000 m2. Framtidig økning i netthandel og arealeffektivisering gjør at enda flere | |
| 67 | 15/139-25 | Haugaland Handelspark | Grunneier/andre | 4.2.2. Lokalisere handel | | Reg. plan-best. | "Regional plan for attraktive sentre i Hordaland" er nylig vedtatt og er mye mer generell enn forslaget på Haugalandet. Hordalands-planen gir ikke strengere arealregler enn statens krav gitt i lover og forskrifter. Vår største konkurrent ligger på Heiane på Stord, og det vil virke konkurransevridende dersom de kan tilby etableringer av bedrifter og konsepter som en ikke kan på Norheim og Raglamyr. | Vurdering | Rikspolitisk bestemmelse for lokalisering av kjøpesentre fastsetter at regionale planer skal legges til grunn for lokalisering av handel. RPB fastsetter ikke hvor mye handel regionale planer skal tillate utenfor sentrumsområder. Regionalisering av den nasjonale politikken gjennom regionale planer skal ta utgangspunkt i formålet med RPB – anvendt på lokale forhold. Grensen for nærbutikk på 1.000 m2 vurderes å være i samsvar med dette. Kommunene på Haugalandet har ellers ønsket at arealutviklingen skal bidra til å styrke by- og tettstedssentrene i regionen - og skape attraktivitet på den måten. Funksjonelle sentre med urbane kvaliteter, korte avstander og miljøvennlig transport, kan være vel så viktig for lokal og regional attraktivitet som bilbaserte kjøpesentre. | |
| 68 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | 4.2.2. Lokalisere handel | | 5a | 1.000 m2 handel utenfor sentre vurderes å være for lite handlingsrom for forsvarlig utbygging av nærhandel med tilhørende funksjoner. Må eventuelt avgrenses i kommuneplanen til konkrete områder. | Endring | Som hovedregel skal handel lokaliseres innenfor senterområder (regional planbestemmelse), og den konkrete begrensningen på 1.000 m2 gjelder ikke i sentrumsområder. I sentrene skal handelsarealet dimensjoneres i forhold til befolkningsgrunnlaget (§ 6). I Etne er det definert fire større og små sentre i senterstrukturen. Utbygging av handel i Etne utenom disse fire sentrene, forventes å ha et ganske begrenset grunnlag. Grensen på 1.000 m2 handel utenfor sentre forventes derfor å være tilstrekkelig i slike områder. Erfaringsmessig har en slik grense vært tilstrekkelig handlingsrom for nærhandel i langt mer befolkningsrike områder enn det her vil være snakk om. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--|----------------------|--------------------------|------|--------|--|---------------|---|---|
| 69 | 15/139-7 | Sveio kommune | Kommune | 4.2.2. Lokalisere handel | | 5a | 1.000 m2 handel utenfor sentre vurderes å være for lite handlingsrom for forsvarlig utbygging av nærhandel med tilhørende funksjoner. Må eventuelt avgrensnes i kommuneplanen til konkrete områder. | Endring | Som hovedregel skal handel lokaliseres innenfor senterområder (regional planbestemmelse) , og den konkrete begrensningen på 1.000 m2 gjelder ikke i sentrumsområder. I sentrene skal handelsarealet dimensjoneres i forhold til befolkningsgrunnlaget (§ 6). I Sveio er det definert tre større og små sentre i senterstrukturen. Utover dette, er det kun på Ekrene at det er spilt inn noen ønsker om utbygging av handel. Med tanke på ønsket om å styrke funksjonstilbudet i Sveio sentrum, anbefales det ikke å legge opp til handels- og sentrumsutvikling på Ekrene - eller i andre områder utenfor eksisterende sentre. | |
| 70 | 15/139-8 | Haugesund kommune | Kommune | 4.2.2. Lokalisere handel | | 5a | I forslag til kommuneplan for Haugesund, er det lagt inn at virksomheter med salg av biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer også kan romme salg av ikke-plasskrevende varer på maks 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 1000 m2. Regionalplanen setter tilsvarende begrensning på 500 m2. | Endring | Enkelte virksomheter som selger plasskrevende varer ønsker å kunne tilby kundene en del tilhørende utstyr, og som gjør at de kan gi et mer komplett tilbud. Imidlertid kan omfanget av mindre, tilhørende varer i en del tilfeller bli så stort, at virksomhetene langt på vei framstår som ordinær detaljhandel. 1.000 m2 salgsareal med småvarer i bil- eller byggevare-butikker utenfor sentrum utgjør et betydelig areal, sammenlignet med sentrumsbutikker innenfor samme bransje. En kartlegging av sentrumsbutikker viste at de færreste har over 500 m2 bruksareal, og da inngår normalt også arealer til kontor/lager etc. Eventuell økning av grensen på 500 m2 vil derfor kunne gå på bekostning av muligheten til å opprettholde forretninger med tilsvarende vareutvalg i tettstedssentrene. | |
| 71 | 15/139-30 | NHO Rogaland | Nærings-organisasjon | Detaljerings og styring | | | Detaljeringsgraden som kan være nyttig i byer blir rigid og underlig når en er utenfor disse områdene, f.eks. begrensning om at det i virksomheter med plasskrevende varer tillates solgt ikke plasskrevende varer på maksimalt 15 % av salgsarealet. | Endring | | |
| 72 | 15/139-16 | Fikse - Etne/Vindafjord Næringsutvikling | Nærings-organisasjon | 4.2.2. Lokalisere handel | | 5b | Detaljeringsgraden i regional planbestemmelse og retningslinjer for lokalisering og dimensjonering av handel er for stor i ikke-bynære områder, jf. retningslinje 5b om ikke plasskrevende varer på maksimalt 15% av salgsarealet. Avgrensningene i areal og samla dimensjonering kan vera til hinder for konkurranse i handels- og servicenæringen. | Endring | | |
| 73 | 15/139-25 | Vindafjord kommune | Kommune | 4.2.2. Lokalisere handel | | | Det er behov for at bensinstasjoner blir særlig omtalt. | Tillegg | "Ordinære" bensinstasjoner med hovedvekt på salg av drivstoff er normalt ikke definert som detaljhandel og omfattes ikke av regional planbestemmelse med krav om lokalisering i senterområder. Bensinstasjoner er likevel svært besøksintensive virksomheter og kan ha stor lokal betydning som møteplass i mindre tettsteder. Dersom bensinstasjoner også tilbyr andre typer varer og servicefunksjoner ("bransje-glidning"), kan deres betydning for handel og "senter-dannelse" øke betydelig, og det kan bli behov i hvert enkelt tilfelle for å vurdere om virksomhetene eller deler av dem likevel omfattes av regional planbestemmelse eller retningslinjer om næringslokalisering - og for øvrig hva som er en god tettstedsutvikling. | |
| 74 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.2.3. Planlegge handel | | 6 | Det er avgjørende at de definerte senterområdene ikke konkurrerer med hverandre, og dette må sikres gjennom blant annet dimensjonering av handel. Det er imidlertid uklart hva begrepet «handelsomland» omfatter. Fylkesmannen anbefaler at det blir nærmere definert hva som er å regne som handelsomland for et senterområde. | Tillegg | | Det foreslås en formulering i pkt 6, om at "sentrenes handelsomland omfatter innbyggere i nærområdet til senteret, avgrenset mot andre sentre". |
| 75 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.2.3. Planlegge handel | | 7a | Teksten i retningslinje om regional handelsanalyse 7 a er en forklarende tekst, og det bør vurderes om denne og annen forklarende tekst i retningslinjene kan fjernes. | Endring | Hensikten med teksten i pkt. 7a er å presisere at regional handelsanalyse skal være et verktøy som utvikles av regionale etater i Rogaland, og i samarbeid med kommunene, og at ikke private aktører uten videre kan definere sine egne modellverktøy til å være "regionale handelsanalyser". | |
| 76 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.2.3. Planlegge handel | | 7 | Dimensjonering av handel gjennom en regional handelsanalyse virker unødvendig. | Endring | Hensikten med at det skal være rimelig samsvar mellom handelstilbud og lokalt befolkningsgrunnlag i sentrene, er å kunne støtte opp om sentrumsutvikling i alle deler av regionen og å redusere veksten i biltransport. Gjeldende fylkesdelplan har allerede krav om at større handelsetableringer skal være dimensjonert etter sentrenes handelsomland. Det har imidlertid vist seg utfordrende å håndtere dette, og ulike konsulenter tilbyr analyser og modeller som kan være vanskelig å forstå fullt ut, slik at prosessene i verste fall har blitt oppfattet som "tallmagi". Det har derfor vært et ønske om å få etablert en enklere modell som er lettere å forstå, og som kan håndteres også av kommunene selv. | |
| 77 | 15/139-30 | NHO Rogaland | Nærings-organisasjon | 4.2.3. Planlegge handel | | 7 | Avgrensningene i areal og samlet dimensjonering kan være til hinder for konkurranse og nyetablering. | Vurdering | Hensikten med at det skal være rimelig samsvar mellom handelstilbud og lokalt befolkningsgrunnlag i sentrene, er å kunne støtte opp om sentrumsutvikling i alle deler av regionen og å redusere veksten i biltransport. Lignende krav har vært også i gjeldende fylkesdelplan. Dersom det ikke settes noen krav til dimensjonering, kan det gi rom for nyetableringer som øker bilavhengighet og i ytterste konsekvens "slår i hjel" tilbudet i andre sentre. Det vil i så fall svekke det lokale funksjonstilbudet, og gi økt transport og bilavhengighet. Så lenge de samme kravene til avgrensning og dimensjonering gjelder i hele regionen, vurderes det ikke å svekke konkurranse. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.l | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--|----------------------|-----------------------------|-------|--------|--|---------------|---|---|
| 78 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.2.3. Planlegge handel | | 7b | Fylkesmannen mener at regional handelsanalyse på kommuneplannivå vil være krevende for kommunene og ikke er en god løsning for å sikre at rett etablering kommer på rett plass. Fylkesmannen mener derfor at retningslinje 7b må tas ut. Dersom det skal være en retningslinje om handelsanalyse, mener vi det er tiltakshaver som skal bære kostnadene, og analysen bør derfor gjøres på reguleringsplannivå. | Endring | Noe av hensikten med en handelsanalyse på kommune-nivå, er at det er lettere å se flere sentre og hele kommunen i sammenheng, enn det som er mulig når en bare analyserer ett og ett utbyggingsprosjekt. En metode som kan nyttes i kommunene gjør det også mulig for kommunene selv å vurdere hva som er gode løsninger. Slik det har vært til nå, der konsulenter gjennomfører handelsanalyser for enkeltstående utbyggingsprosjekt, blir det svært vanskelig for kommunene å forstå og vurdere om de har fått et godt beslutningsgrunnlag for videre utvikling. | |
| 79 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.2.3. Planlegge handel | | 8c | Det bør gis rom for en viss utvikling av etablerte forretningsentre, herunder Norheim, og som kan gi grunnlag for estetisk oppgradering og effektiv utnyttelse av infrastruktur. | Endring | I følge en kartlegging av forretningsareal i sentrene, er arealet i Oasen kjøpesenter større en det samlede forretningsarealet som er i bruk til detaljhandel i Haugesund sentrum. Samtidig forventes økende netthandel og mer arealeffektive handelskonsepter å medføre at behovet for nytt forretningsareal vil bli redusert i framtida, sammenlignet med den perioden som har vært. Videre utvikling av detaljhandelen i Norheim-Raglamyr-området vil derfor stå i konflikt med mål om utvikling av Haugesund sentrum og andre nærliggende tettstedssentre. | |
| 80 | 15/139-23 | Olav Thon-gruppen | Grunneier/andre | 4.2.3. Planlegge handel | | 8c | Formuleringen i retningslinje 8c om at det ikke tillates mer handel på Norheim/Raglamyr er for bastant, og vil være til hinder for en naturlig utvikling og tilpasning av områdesenteret Norheim. Det bør videreføres en formulering som i gjeldende fylkesdelplan punkt 6.6.1: " Dette skal likevel ikke være til hinder for mindre utvidelser knyttet til en arronderingsmessig og/eller estetisk opprustning av de allerede eksisterende sentrene". Dette vil gi mulighet for hensiktsmessige tilpasninger av bygningsmasse og løsninger for bedring av varetransport, trafiksikkerhet, endrede behov for eksisterende virksomheter, estetikk m.m. Det bør også åpnes for en mulig vekst i handelsareal dersom befolkningsgrunnlaget i området øker så mye at det kan dokumenteres grunnlag for det. Viser til at Norheim er definert som et områdesenter hvor det er uttrykt ønske om fortetting både når det gjelder boliger og arbeidsplasser. | Endring | I følge en kartlegging av forretningsareal i sentrene, er arealet i Oasen kjøpesenter større en det samlede forretningsarealet som er i bruk til detaljhandel i Haugesund sentrum. Samtidig forventes økende netthandel og mer arealeffektive handelskonsepter å medføre at behovet for nytt forretningsareal vil bli redusert i framtida, sammenlignet med den perioden som har vært. Videre utvikling av detaljhandelen i Norheim-Raglamyr-området vil derfor stå i konflikt med mål om utvikling av Haugesund sentrum og andre nærliggende tettstedssentre. Norheim er ellers betydelig overdimensjonert mht. handel i forhold til lokalt befolkningsgrunnlag og nivå i senterstrukturen - ikke minst når det gjelder utvalgshandel (detaljhandel utenom dagligvare). Det er denne handelen som særlig gir grunnlag for byutvikling, og der en forventer det skal være et ekstra godt tilbud i sentre øverst i senterstrukturen (regionsenter og -delsenter) ved at disse dimensjoneres for en høyere dekning i sitt omland enn sentre på lavere nivå. Ut fra eksisterende konkurranseforhold og utviklingstrekk som omtalt, vurderes derfor Norheim å ha en utvalgshandel flere ganger høyere enn det omlandet og nivå i senterstrukturen skulle tilsi. Norheim har for øvrig hatt en sterk utvikling i detaljhandelen de senere år - til tross for visse restriksjoner i gjeldende fylkesdelplan. Handelsomsetningen i 2013 var nesten 60 % av Haugesund sentrum sin omsetning, mot under 40 % for 10 år siden, og under 25 % for 15 år siden. Det er derfor en reell mulighet for at Norheim over tid kan nærme seg Haugesund sentrum i handelsomsetning og bidra til å svekke sentrums regionale posisjon ytterligere. | |
| 81 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.3.1. Boligbygging | | 10a | Ser positivt på tiltakene for prioritering av boligbygging slik disse er framstilt i planen - med førsteprioritet til ny boligutbygging som fortetting og transformasjon i sentrumsområdene. | Bekreftelse | OK. | |
| 82 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | 4.3.1. Boligbygging | | 10a | Retningslinje 10 a. om prioritering av boligbygging innenfra og ut omkring sentrene må ikke være til hinder for prioritering av boligbygging i mindre grender. | Endring | Prioritering av boligbygging i og nær større tettstedssentre utenfor byområdet er sentralt for å bygge opp om funksjonstilbudet i distriktene og gi grunnlag for en attraktiv tettstedsutvikling og mer variert boligstruktur. Planen gir samtidig mulighet for et mer differensiert bosettingsmønster i spredtbygde områder, slik det også åpnes for i "Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging". | |
| 83 | 15/139-16 | Fikse - Etne/Vindafjord Næringsutvikling | Næringsorganisasjon | 4.3.1. Boligbygging | | 10a | Prinsippet om rekkefølge på utviklingen fra kjerne og ut er bra, men ledig kapasitet i sentrene må ikke hindre utvikling i sentre på lavere nivå. | Vurdering | Prinsippet om "innenfra og ut" gjelder for hvert enkelt tettsted og grend. Det betyr ikke at utvikling av mindre tettsteder skal stoppe opp i forhold til større, men at det også i de små tettstedene skal prioriteres en boligbygging som styrker senterdannelsen. | |
| 84 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.3.1. Boligbygging | | | Fortetting, transformasjon og relokalisering av ubygde områder bør innarbeides som egne strategier for boligbygging. I tillegg bør det vurderes å sette mål for fortetting/transformasjon, eventuelt utarbeide retningslinjer. | Tillegg | Retningslinjene i planen gir grunnlag for økt fortetting ved en prioritering "innenfra og ut". I tillegg kan boligbyggeprogram og krav til boligtetthet øke arealutnyttelsen av ledige boligområder. Det er svært vanskelig på forhånd å sette gode styringsmål for fortetting (eller også reisemiddelfordeling), og det er derfor bevisst at planen ikke gjør dette. Begge deler inngår imidlertid som indikatorer for måling av måloppnåelse, jf. s. 75. | |
| 85 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | 40-41 | | Kart om utbyggingsrekkefølge må få tydeligere fram at en ønsker å starte med fortetting - ikke med fase 1, som er bygging på ledig areal. Framstillingen gjør at det fort kan oppstå misforståelser. | Endring | Tegnforklaringen på kart s. 40 er mindre tydelig enn teksten i plandokumentet s. 35-36. | Det foreslås å endre tegnforklaringen på kart s. 40 i tråd med teksten i plandokumentet s. 35-36, slik at det framgår at fortetting er en del av 1. prioritet, og at fortetting skal skje gjennom alle faser 1-3. |
| 86 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | 40-41 | 10b | I retningslinjene for boligutbygging fremstår det noe uklart hvordan ledig boligareal utenfor bynære områder skal behandles (gule områder i boligkart s. 40-41). | Vurdering | Planen har generelle retningslinjer for prioritering av utbygging "innenfra og ut" omkring alle sentre (10a). Det er imidlertid bare for de "bynære" områdene at det er laget en mer konkret fase-inndeling for utbygging av ledige boligområder, og som er fargelagt på kart s. 40-41. I øvrige deler av regionen må lignende prioritering og rekkefølge håndteres gjennom kommuneplanleggingen. | |
| 87 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | 40-41 | 10c | Det er positivt at det i forslag til retningslinje 10 c åpnes for relokalisering av areal i kommuneplanen som har lavere sentrumstilknytning og lavere potensiale for miljøvennlig transport. | Bekreftelse | Kommunene på Haugalandet har svært mye ledig boligareal - antatt varighet spenner fra omkring 30 til 60 år. Dersom en skal oppnå en mer by- og tettstedsrett utvikling, er det nødvendig at kommunene gjør grep mht. arealforvaltningen. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--------------------------|----------------------|-----------------------------|-------|--------|---|---------------|--|------------------|
| 88 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | 40-41 | | Den grunnleggende arealdisponeringen i planen er sammenfallende med forslag til kommuneplan for Karmøy, i hvert fall for områder det er realistisk å bygge ut i overskuelig framtid. | Bekreftelse | OK. | |
| 89 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | 40-41 | | Utbygging på Moksheim (vist som fase 2) er allerede i gang, og Spanne (vist som fase 3) forventes startet opp snart. | Endring | Kategoriseringen av ledige boligområder er gjort ut fra en vurdering av nærhet til by- og tettstedsentrene, betydning for styrking av disse sentrene, potensialet for gange, sykling og kollektivtransport, og opplysninger fra kommunene. For øvrig legger planen opp til at den endelige rekkefølgen skal detaljeres gjennom kommuneplanene og tilhørende boligbyggeprogram. | |
| 90 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | | 11 | Rekkefølgebestemmelser om utbygging av boligområder oppfattes som unødvendig, og som i verste fall kan være til hinder for konkurranse i markedet. | Vurdering | | |
| 91 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | 40-41 | 11 | Detaljeringsplan og retningslinjer må reduseres. Det vises til kart for utbyggingsrekkefølge og retningslinjer for bokvalitet og områder for lek og aktivitet. | Endring | Planarbeidet har vist at en utbygging i tråd med gjeldende planer ikke nødvendigvis bidrar til å oppnå regionale og kommunale mål. Hovedstrategien "By og tettsted" er basert på en endring i utbyggingsstrategiene. Planen inneholder likevel ikke virkemidler som gir direkte styring overfor vedtatte planer for boligbygging. Kart for utbyggingsrekkefølge s. 40-41 er basert på kunnskap om lokale sammenhenger mellom areal- og transportutvikling. Det er likevel gjennom kommuneplanene og tilhørende boligbyggeprogram at rekkefølgen endelig detaljeres. | |
| 92 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | 40-41 | | Båndbyen Åkra-Kopervik bør innarbeides i planen. | Endring | Hovedstrategien "By og tettsted" innebærer utvikling av hvert enkelt tettsted for seg - ut i fra sin regionale rolle, og "innenfra og ut". Kopervik, Åkra og Vea er tre separate tettsteder med egne senterområder. Funksjonsutvikling i eksisterende senterområder, og boligutbygging nærmest hvert enkelt senter, bidrar til kortere avstander og redusert transportbehov, mens en mer utflytende utbygging på tvers av tettstedene og langs hovedvegnettet øker avstander og bilavhengighet, og svekker grunnlaget for gode gang-/sykkelvegnet og kollektivruoter. Det er allerede godkjent svært mye utbyggingsareal i Kopervik-Åkra-området, og som forventes å være tilstrekkelig for atskillige tiår. Først når disse nærmer seg ferdig utbygd, vil det være behov for å se nærmere på videre utviklingsstrategier. | |
| 93 | 15/139-8 | Haugesund kommune | Kommune | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | 40-41 | | Fagerheim Vest og Bergsodden bør flyttes til "Fase 2". Områdene vurderes å styrke utviklingen av kollektivaksene. | Endring | Fagerheim Vest og deler av Bergsodden ligger såpass langt unna knutepunkter i bystrukturen at de vil ha lavt potensiale for gange, sykling og også kollektivtransport og i stor grad framstå bilbaserte. Innenfor byområdet bør det stilles høyere krav gang-/sykkelpotensiale for nye boligområder enn i andre deler av regionen, og de nevnte områdene bør derfor ikke ha prioritet for utbygging, men vurderes relokalisert. Planen legger for øvrig opp til at slik prioritering skal skje gjennom kommuneplanene (pkt. 11). | |
| 94 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | | 11 | Tysvær er i utgangspunktet positiv til mål og strategier for boligbygging. Kart med inndeling i utbyggingsfaser og forslag til relokalisering bør kun være retningsgivende. Rekkefølge og relokalisering er forhold som må vurderes i forbindelse med kommuneplanleggingen. | Kommentar | Ved valg av hovedstrategi for regional plan, var det enighet blant kommunene om å gå vekk fra den utviklingsretningen som 0-alternativet med en videreføring av dagens planer representerte. I stedet ble det valgt "By og tettsted", og i dette lå at kommunene i større grad skulle prioritere utbygging omkring tettstedene og bygge innenfra og ut. Skal strategi-valget ha noen reell funksjon, må det være vilje til å foreta endringer i dagens planer. Inndeling i utbyggingsfaser og anbefalinger om relokalisering er gjort på faglig grunnlag - basert på avstander og kunnskap om areal- og transport-sammenhenger i regionen. Detaljeringen av dette skal imidlertid skje gjennom kommuneplanleggingen, og fase-inndelingen er derfor ikke direkte styrende på samme måte som en regional planbestemmelse. | |
| 95 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | 40-41 | | Områder i Tysvær som er foreslått relokalisert (deler av Skeiseid, Garhaug, Padlane og Slåttevik) bør merkes gult eller blått (fase 2/3). | Endring | Kategoriseringen av ledige boligområder er gjort ut fra en vurdering av nærhet til by- og tettstedsentrene, betydning for styrking av disse sentrene, og potensialet for gange, sykling og kollektivtransport. En ikke uvesentlig del av boligarealene i vestre Tysvær vurderes å ha relativt lavt potensiale for miljøvennlig transport. Samtidig har Tysvær betydelige arealreserver og høy enebolig-andel. Det vurderes derfor å være fullt mulig å relokalisere en del av de mindre sentralt beliggende områdene, uten at dette trenger gå utover boligbyggingen i Tysvær. Samtidig har kommunene anledning til å detaljere faseinndeling og relokalisering gjennom kommuneplanleggingen og kommunale boligbyggeprogram, og basert på prinsippene om prioritering av boligbyggingen "innenfra og ut". | |
| 96 | 15/139-32 | Opplysningsvesenets fond | Grunneier/andre | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | 40-41 | | Planforslaget legger til rette for at videre utvikling av Tysværvåg/Slåttevik skal skje i tilknytning til et sentrumstygdepunkt. Definert tyngdepunkt ved E39 vurderes å være i konflikt med eksisterende E39 (støy og barriere for stedsutvikling), og i liten grad i samsvar med eksisterende sentrumsfunksjoner. Tyngdepunktet anbefales å flyttes lenger nord for å være bedre i samsvar med beliggenheten for eksisterende funksjoner og legge til rette for en naturlig utvidelse av eksisterende boligområder. Ved fremtidig utvikling av E39 vurderes kollektivknutepunktet ikke å kunne ligge langs vegtraséen, men forventes å følge tyngdepunkt for sentrumsutvikling - noe som uansett vil være nord for fremtidig E39. | Endring | Bebbyggelsen og funksjonene i Slåttevik/Tysværvåg-området er til dels spredt, og det eksisterer pr i dag ikke noe klart sentrumstygdepunkt. Gjennom kommune- og områdeplan, har kommunen lagt til rette for etablering av næring ved avkjørselen fra dagens E39, slik at dette kan utvikles til et slags "midtpunkt" for Slåttevik/Tysværvåg - selv om det ikke er mange funksjoner der i dag. Dersom en skal oppnå en slags sentrumsdannelse i området, vil det være nødvendig med en større samlokalisering mellom boligbygging og funksjonslokalisering enn det som har vært tilfelle til nå. Sentrumstygdepunktet som er lagt i regionalplanen vurderes å være i tråd med kommunale planer. Dersom E39 legges om, kan dette påvirke de lokale forholdene. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--|----------------------|-----------------------------|-------|--------|--|---------------|---|--|
| 97 | 15/139-32 | Opplysningsvesenets fond | Grunneier/andre | 4.3.2. Utbyggingsrekkefølge | 40-41 | | Forslag til rekkefølge i utbygging av boligområder i Tysværvåg/Slåttevik fremstår som svært skjematisk sammenlignet med dagens situasjon. Det er gode gang- og sykkelforbindelser i området, og i praksis vil et større område være innenfor sykkellavstand enn det som er fremstilt. Det bør vurderes om prioriteringssone 2 og 3 kan gjøres mer langstrakt for å legge til rette for utvidelse av eksisterende boligområder, i stedet for å bygge opp helt nye. Det gir lavere etableringskostnader og gjør at nye anlegg kommer i nærmiljøet til eksisterende innbyggere. | Endring | Arealreservene i Slåttevik/Tysværvågområdet er store, sett i forhold til kommunens planer om en ganske begrenset årlig utbygging. Dersom det skal være muligheter for en klarere tettsteds- og sentrumsdannelse, må det prioriteres hvilke områder det skal satses på. Bygging i alle områder på en gang, vil ikke gi noen klar sentrumsutvikling. | |
| 98 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.3.3. Arealutnyttelse | | 12 | I forbindelse med tetthetskrav i boligbygging, anbefaler vi at det nærmere defineres hvordan avstand til sentrum skal måles. | Tillegg | Under overskriften "beregning av boligtetthet" på s. 43 i plandokumentet, er det beskrevet at "Avstander måles fra midt i sentrumskjernen". | |
| 99 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.3.3. Arealutnyttelse | | 12 | Kravene til tetthet i boligområder må ikke økes utover gjeldende fylkesdelplan. | Endring | Planforslaget fokuserer på betydningen av korte avstander til daglige behov, muligheter for gange og sykling, og økende behov for en mer variert boligstruktur. I den sammenheng er det sentralt at sentrumsnære boligområder gis en god arealutnyttelse, og særlig i de litt større sentrene som kan tilby nærhet til et bredere funksjonstilbud. Ved en mer detaljert differensiering i kommunale planer, kan enkeltområder gis en lavere utnyttelse. | Det foreslås en endring i pkt. 12 som åpner for at kommunen gjennom lokale fortetningsstrategier kan "differensiere tetthetskravene ytterligere, så lenge det samlede utbyggingspotensialet ikke reduseres". |
| 100 | 15/139-16 | Fikse - Etne/Vindafjord Næringsutvikling | Næringsorganisasjon | 4.3.3. Arealutnyttelse | | 12 | Prinsippet om fortetting i sentrene er bra, men kravet til arealutnyttelse i ikke-bynære strøk må reduseres. | Endring | Tetthetskravene i indre deler av regionen gjelder de litt større sentrene, og er de samme som er prioritert for utvikling av hovednett for gående og syklende. For å styrke disse sentrene er det ønskelig at sentrumsnære arealer utnyttes på en god måte. Ikke minst gjelder dette sentre som ligger omgitt av landbruksjord - der det vil være utfordringer med å ta i bruk mer areal. Befolkningsprognoser indikerer ellers at det i framtida vil være betydelig underdekning av boliger rettet mot eldre og små husholdninger i særlig indre deler av regionen. Det bør derfor ligge til rette for at de aktuelle sentrene utvikles med en større tetthet enn det som tidligere har vært tilfelle. | Det foreslås en endring i pkt. 12 som åpner for at kommunen gjennom lokale fortetningsstrategier kan "differensiere tetthetskravene ytterligere, så lenge det samlede utbyggingspotensialet ikke reduseres". |
| 101 | 15/139-30 | NHO Rogaland | Næringsorganisasjon | 4.3.3. Arealutnyttelse | | | Prinsippet om fortetting i sentre er riktig og bra, men kravet til arealutnyttelse utenfor byområdene bør reduseres noe. | Endring | | Det foreslås en endring i pkt. 12 som åpner for at kommunen gjennom lokale fortetningsstrategier kan "differensiere tetthetskravene ytterligere, så lenge det samlede utbyggingspotensialet ikke reduseres". |
| 102 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 4.3.3. Arealutnyttelse | | 12 | Haugesund har bygget tettere enn det gjeldende fylkesdelplan la opp til. Vi mener derfor det ikke er behov for ytterligere innskjerping i tetthetskravene. Dersom det i Haugesund innføres for høye krav til tetthet, vil dette kunne føre til at barnefamiliene etablerer seg i de andre kommunene. Dagens normer gir mulighet for tilpassing i hvert enkelt prosjekt, der man noen steder bygger konsentrert og noen steder litt mindre tett. | Endring | Forslag til tetthetskrav for Haugesund sentrum tilsvarer det som var gjennomsnittlig tetthet i utbyggingen i årene etter at gjeldende plan ble vedtatt (2004-07). Forslag til nye retningslinjer gir også noe økt tetthet i øvrige deler av Haugesund, der det har vært bygget med lavere tetthet. Haugesund kommune sine mål om økt sentrumsutvikling, høy sykkelandel og effektiv kollektivtransport, er vanskelig å kombinere med store enebolig-felter. Det kan likevel bygges eneboliger i enkeltområder, så lenge boligsammensetningen differensieres og den samlede utbyggingen tilfredsstiller tetthetskravene. | |
| 103 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 4.3.3. Arealutnyttelse | | | I forbindelse med satsingen «Haugesundregionen» trekkes blant annet lave boligpriser fram som viktig for å få unge mennesker med høyere utdanning til å flytte til regionen. Prisnivået på boliger er i vår region svært gunstig sett i norsk sammenheng, og i stor kontrast til våre naboer i nord og sør. 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. | Vurdering | Planforslaget legger opp til at fortetting skal prioriteres høyere, og at nye arealer skal gis en god utnyttelse. Økt arealutnyttelse gir også bedre utnyttelse av grunninvesteringer og samfunnets infrastruktur. Kvadratmeterprisen ligger likevel høyere ved konsentrert utbygging, men mindre boligstørrelser trekker i motsatt retning. Befolkningsprognoser indikerer at det i framtida vil være et økende behov for mindre boliger pga. høyere andel eldre og små husholdninger. Haugalandet har i dag en svært høy eneboligandel. Det forventes derfor å bli etterspurt flere konsentrerte boliger i regionen i framtida. | |
| 104 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 4.3.4. Boligstruktur | | | 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 etterspør og har råd til å bo i rekkehus/eneboliger. Det er viktig at alle kommunene også i fremtiden kan tilby et variert boligtilbud til en gunstig pris. | Vurdering | Dersom en skal oppnå et variert boligtilbud på Haugalandet, vil det være behov for å bygge flere konsentrerte boliger - også utenfor Haugesund. Befolkningsprognoser indikerer at det i framtida vil være et økende behov for en høyere andel mindre boliger pga. høyere andel eldre og små husholdninger. Haugalandet har en svært høy eneboligandel. Det forventes derfor å bli etterspurt flere konsentrerte boliger i regionen i framtida. | |
| 105 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.3.5. Bokvalitet | 39 | | Planen bør framheve betydningen av boligsosialt arbeid, for eksempel ved å oppfordre kommunene til å ha en aktiv boligpolitikk og vurdere eierskapsinvolvering for å oppfylle boligsosial handlingsplan. | Tillegg | Planen har retningslinjer om at kommunene skal framskaffe kunnskap om levekårsforskjeller, vurdere plantiltak for å utjevne slike forskjeller, og ellers at ny utbygging skal ta hensyn til levekårs-situasjonen i området. Vurdering av eierskapsinvolvering mv. vurderes å høre hjemme innenfor andre typer planer. | |
| 106 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.3.5. Bokvalitet | 39 | | Delmål og strategier fra folkehelseplanen burde vært bedre innarbeidet i planen. | Tillegg | Bokvalitet, sentrumsutvikling, redusert bilavhengighet og økt gange og sykling er sentrale strategier i planen, og dette er forhold som har stor betydning for folkehelse. I tillegg er det tatt med retningslinjer som mer spesifikt omtaler levekår, barns interesser, uteoppholdsareal mv. Hensynet til folkehelse vurderes derfor å ha være godt ivarett i planforslaget. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--|----------------------|-------------------------------------|-------|--------|--|---------------|---|--|
| 107 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.3.5. Bokkvalitet | 39 | | Det bør framheves hvilke delmål og strategier som er valgt for å utjevne sosiale helseforskjeller, og for å fremme inkludering og deltagelse. | Tillegg | Bokkvalitet, sentrumsutvikling, redusert bilavhengighet og økt gange og sykling er sentrale strategier i planen, og dette er forhold som har stor betydning for folkehelse. I tillegg er det tatt med retningslinjer som mer spesifikt omtaler levekår, barns interesser, uteoppholdsareal mv. Hensynet til folkehelse vurderes derfor å ha være godt ivarett i planforslaget. | |
| 108 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.3.5. Bokkvalitet | | 14b | Det er viktig at uteoppholdsareal, parker og friområder er skjermet for trafikk/har trafiksikker atkomst, men bør legges til rette for at atkomsten skal være hyggelig og universelt utformet. | Tillegg | | Det foreslås at det i pkt. 14 b presiseres at atkomst skal være "egnet og trafiksikker". |
| 109 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.3.5. Bokkvalitet | | 14 d | Krav til minste felles uteoppholdsareal i retningslinje 14 d virker høyt for områder i gangavstand til sentrum og for andre område på grunn av store forskjeller mellom arealtilgang og i bystruktur i de forskjellige kommunene. Fylkesmannen anbefaler at det skilles mellom bynære områder i for eksempel Haugesund, Karmøy og Tysvær, og andre tettsteder. | Endring | | Krav til minste felles uteoppholdsareal foreslås redusert for områder i gangavstand til sentrum (fra 50 til 30 m2), og for andre områder (fra 75 til 50 m2). Samtidig foreslås det at muligheten for lokalisering av uteoppholdsareal utenfor egen tomt, bare skal gjelde for regionsenter og regiondelsentre. |
| 110 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.3.5. Bokkvalitet | 39 | 14, 15 | Detaljeringen i plankart og retningslinjer må reduseres. Det vises til kart for utbyggingsrekkefølge og retningslinjer for bokkvalitet og områder for lek og aktivitet. | Endring | Planen legger opp til at det skal være et kommunalt ansvar gjennom den kommunale, overordnede planleggingen å sikre tilgang til en variasjon av større og mindre lekeplasser og aktivitetsområder. Krav til bokkvalitet, og særlig til "minste felles uteoppholdsareal", skal i større grad sikres i det enkelte utbyggingsprosjekt. Erfaringsmessig kan det oppstå et betydelig press ved utbygging av enkeltprosjekter, og som særlig kan gjøre det vanskelig å ivareta både barn og voksnes behov for uteareal og møteplasser - også i sentrumsområder. Krav til "minste felles uteoppholdsareal" vurderes å være et hensiktsmessig redskap. Det er lagt opp til en fleksibilitet ved at inntil halvparten av arealet kan dekkes utenfor egen tomt i de større sentrene. | Retningslinjene 14 og 15 er noe kortet ned for å være enklere forståelig og å håndtere. |
| 111 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.3.5. Bokkvalitet | | 14, 15 | Retningslinjene for bokkvalitet vurderes å være for detaljerte. Kravene må tilpasses område og styres av den enkelte kommune. | Endring | Parallelt med økende grad av konsentrert boligbygging, har det i mange prosjekter vist seg at det legges mindre vekt på å planlegge tilstrekkelig med uteområder av god kvalitet. For å oppnå gode bomiljø, der det ligger til rette for trivsel og aktivitet, er det behov for økt fokus på bokkvalitet - også på Haugalandet. På bakgrunn av høringsinnspillene, foreslås det likevel å redusere kravet til felles uteoppholdsareal utenfor sentrumsområdene. | Retningslinjene 14 og 15 er noe kortet ned for å være enklere forståelig og å håndtere. |
| 112 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.3.5. Bokkvalitet | | 15 | Detaljerte forhold som ballfelt, lekeareal og avstand til disse, kan være vanskelig å vise i kommuneplan, og det er heller ikke i tråd med loven å vise til kommunalteknisk norm. Fylkesmannen anbefaler at andre setning tas ut, og at siste setning om forankring blir endret til «retningslinjer eller bestemmelser». | Endring | Setninger om innarbeiding i kommuneplanen gjennom retningslinjer eller kommunalteknisk norm vurderes å være unødvendig. Retningslinjene i regional plan skal på generelt grunnlag forankres i kommuneplanene | Det foreslås å ta ut setninger om innarbeiding i kommuneplanen. |
| 113 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.4.1. Rett virksomhet på rett sted | 48-49 | | Det er positivt at det er utarbeidet overordnet prinsipp-kart for lokalisering av næringsvirksomhet med basis i ABC-planlegging. | Bekreftelse | OK. | |
| 114 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.4.1. Rett virksomhet på rett sted | | | Styring av arbeidsplassintensive virksomheter (eksempelvis større kontorer) til senterområder, kan skape utfordringer og ikke nødvendigvis tiltrekke nye etableringer. | Kommentar | Lokalisering av arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter i sentrumsområder som kan betjenes med gange, sykling og kollektivtransport, er et sentralt element i planen. Lokalisering av slike virksomheter har svært stor betydning for reiseavstander, transporttetter, og om det er mulig å øke sykkel- og kollektivandelen. Det vegbaserte "konsept 1" var i større grad basert på utbygging i bilbaserte områder, mens kommunene har valgt at planen skal bygge på hovedstrategien "By og tettsted". For øvrig er det et betydelig fortettingspotensiale i by- og tettstedssentrene på Haugalandet og muligheter for etablering av eksemplvis kontorer. | |
| 115 | 15/139-30 | NHO Rogaland | Næringsorganisasjon | 4.4.1. Rett virksomhet på rett sted | | | Strategien "rett næring på rett plass" er god. Planen må ikke være til hinder for fleksibilitet og lokal tilpassing der dette er nødvendig for etablering og vekst. | Vurdering | Strategien om "rett næring på rett plass" skal detaljeres gjennom kommuneplanene. På Haugalandet er det øvrig store reserver med ledig næringsareal og ellers fortettingspotensial i sentrene. | |
| 116 | 15/139-16 | Fikse - Etne/Vindafjord Næringsutvikling | Næringsorganisasjon | 4.4.1. Rett virksomhet på rett sted | | | Strategien "rett næring på rett plass" er bra, for det som kan vedtas i en regional plan. Planen må ikke være til hinder for fleksibilitet og lokal tilpassing der dette er nødvendig for etablering og vekst. | Vurdering | Det er svært mye ledig næringsareal på Haugalandet - og som kan gi rom for framtidige næringsetableringer av ulike slag. Planen | |
| 117 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 4.4.1. Rett virksomhet på rett sted | | | Fall i oljeprisen har gjort at mange jobber har forsvunnet fra regionen. Da er det viktig at regionen samlet er robust ved at det er 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. | Vurdering | Det er store reserver av ledige bolig- og næringsarealer på Haugalandet. Planforslaget legger opp til relokalisering av enkelte boligområder, og at et par næringsområder tas ut, men dette har mindre betydning for den totale arealtilgangen. Planen legger imidlertid opp til at de eksisterende arealene skal få en best mulig utnyttelse, og en utvikling i tråd med områdenes tilgjengelighet. Areal- og transportstrategiene forventes for øvrig å bidra til lavere transportbehov og redusert kø-utvikling, noe som også har betydning for etableringsattraktivitet. | |
| 118 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.4.1. Rett virksomhet på rett sted | | 17 | Det er flott at lokalisering av næringsvirksomhet har fokus på tilgjengelighet for sykling og gange, men det må også være god kvalitet på tilbudet - f.eks. på sykkelparkering. | Tillegg | Det er satt konkrete krav til sykkelparkering for virksomheter i byområdet, og kommunene skal sette lignende krav i bynære områder for øvrig (pkt. 26). For større virksomheter skal det vurderes konkrete tiltak gjennom bruk av mobilitetsplan (pkt. 24b). | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|------------------------------------|----------------------|---|-------|--------|---|---------------|--|---|
| 119 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.4.1. Rett virksomhet på rett sted | | 18a | Retningslinje 18 om arealutnyttelse i næringsområder bør forenkles for å bli mer oversiktlig, og andre halvdel av 18a går fram som overflødig. | Endring | Retningslinjen er foreslått kortet ned for å gjøre den enklere å forstå. | Setning 2. i 18a om arealregnskap og 18c om omdisponering av sjønære arealer foreslås tatt ut. |
| 120 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.4.1. Rett virksomhet på rett sted | | 19 | Krav til arealutnyttelse i næringsområda (19 b) bør innarbeides i tabellen under 19 a. og det bør det vurderes om det er tilstrekkelig å legge inn minimumskrav for arealutnyttelse. | Endring | | Det foreslås å presisere hvilke næringsområder som omfattes i pkt 19b og å ta vekk makskrav for arealutnyttelse. |
| 121 | 15/139-25 | Vindafjord kommune | Kommune | 4.4.1. Rett virksomhet på rett sted | | | Sjørelatert næring og transportårer på sjø må omtales bedre i planen. | Tillegg | Lokalisering av virksomheter i kap. 4.4.1. har i utgangspunktet differensiert virksomheter etter arbeidsplass- og besøksintensitet, og etter behov tilgjengelighet for gange/sykling, kollektiv og biltransport. For en del virksomheter er imidlertid beliggenheten til sjø vel så viktig, og sammen med muligheten for sjøveis transport. Dette utgjør et tilleggsmoment når det gjelder lokalisering av slike virksomheter. | Det foreslås ny setning nederst på s. 45: "Det er også en god del virksomheter på Haugalandet som er avhengig av å ligge til sjø - både store og små. Tilgangen på sjønære næringsareal, kai og mulighet for sjøveis transport, vil være strukturerende for disse." |
| 122 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.4.2. Konkretisere lokaliseringsstrategi | 48-49 | | Det er også positivt at det foreslås omdisponering av eksisterende utnyttet næringsareal innenfor avgrensning av bynære områder. | Bekreftelse | Flere av kommunene på Haugalandet har svært mye ledig næringsareal, og ikke alt dette har en like hensiktsmessig lokalisering. Det bør derfor kunne vurderes å ta ut enkelte områder og konsentrere utviklingen om andre. | |
| 123 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.4.3. Norheim-Raglamy | | | Det er positivt at erfaringer med, og videre utvikling av næringsområdene Norheim og Raglamyr er omtalt spesielt. | Bekreftelse | Det har vært sentralt i planen å få klarlagt hvordan Norheim og Raglamyr skal utvikles, og forholdet mellom disse næringsområdene og Haugesund sentrum. | |
| 124 | 15/139-8 | Haugesund kommune | Kommune | 4.4.3. Norheim-Raglamy | | | Haugesund kommune anbefaler fylkestingene å vedta at det startes opp et arbeid med en ny områdeplan for Raglamyr i Haugesund og Karmøy kommuner i regi av fylkeskommunen og de to kommunene. Raglamyr er et stort og viktig område med mange til dels motstridende interesser. Det er derfor viktig at det tas et samlet grep for å sikre at utviklingen i dette området også støtter opp om utviklingen av hele byregionen i et langsiktig perspektiv. | Tillegg | Videre utvikling av Norheim og Raglamyr, og forholdet til Haugesund sentrum, har vært en sentral del av planarbeidet. Norheim/Raglamy er delvis bebygd, men arealutnyttelsen er ikke spesielt høy, og det er et betydelig utbyggings- og fortetningspotensiale i områdene. Dersom områdene bygges ut med besøks- eller arbeidsplassintensive virksomheter, vil dette kunne vanskeliggjøre byutvikling i Haugesund sentrum, øke bilavhengigheten i regionen og undergrave mulighetene for styrking av kollektivtrafikken. Regional plan legger derfor føringer for Norheim/Raglamy basert på prinsippet om "rett virksomhet på rett sted", og der det er foreslått en inndeling av området i tre næringskategorier. Det er utformet en parkeringsstrategi i samsvar med lokaliseringsstrategien. Det er likevel en del ubesvarte spørsmål som gir behov for oppfølgende planlegging på lavere plannivåer og for lokal forankring, og der Norheim og Raglamyr må sees som en helhet. Det vurderes derfor som en god idé å starte opp et felles planarbeid for Haugesund og Karmøy sine områder på Norheim og Raglamyr - enten som områdeplan eller som kommunedelplan. Det foreslås konkret at dette legges inn som punkt i handlingsprogrammet. | Nytt pkt i handlingsprogrammet s. 74: "Utarbeide felles plan for næringsområdene på Norheim og Raglamyr (kommunedelplan/områdeplan), basert på mål og strategier i regional plan og for å støtte opp om utviklingen av hele byregionen i et langsiktig perspektiv. Hovedansvar: Hgsd, Karmøy og RFK." |
| 125 | 15/139-25 | Haugaland Handelpark | Grunneier/andre | 4.4.3. Norheim-Raglamy | | | Norheim og Raglamyr er i ferd med å vokse sammen som en regional destinasjon for handel og annet næringsliv. Haugaland Handelpark mener derfor at området Norheim-Raglamy må defineres som et regionalt næringsområde med en egen regional planbestemmelse. Detaljerte bestemmelser for dette næringsområdet kan for eksempel bestemmes gjennom en felles områdeplan som Haugesund og Karmøy kommune utarbeider i fellesskap. Med denne endringen vil planen være akseptabel. | Endring | Norheim og Raglamyr er store næringsområder i ytterkant av byområdet. Områdene har ikke spesielt høy tetthet av arbeidsplasser, men har sterk funksjon som målpunkt for handel. På bakgrunn av områdets regionale betydning, er Norheim/Raglamy omtalt i et eget delkapittel i planforslaget, og med inndeling i tre næringskategorier etter tilgjengelighet. Når det gjelder innspill om regional planbestemmelse, gir regionale planer mulighet for bruk av et slikt virkemiddel. Dette er et sterkt juridisk virkemiddel som har forrang framfor vedtatte kommuneplaner og reguleringsplaner, og der det kan fastsettes forbud mot bygging som er i strid med nasjonale eller regionale hensyn og interesser. Planforslaget inneholder et slikt virkemiddel bare for etablering og utvidelse av handelsvirksomhet. Det har ikke vært diskutert bruk av regional planbestemmelse på andre områder - det ville eventuelt vært krav til særlig varsling av dette. Når det gjelder ønsket om en mer detaljert område- eller kommunedelplan for Norheim-/Raglamy-området, er dette lagt inn som eget punkt i handlingsprogrammet. | Nytt pkt i handlingsprogrammet s. 74: "Utarbeide felles plan for næringsområdene på Norheim og Raglamyr (kommunedelplan/områdeplan), basert på mål og strategier i regional plan og for å støtte opp om utviklingen av hele byregionen i et langsiktig perspektiv. Hovedansvar: Hgsd, Karmøy og RFK." |
| 126 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 4.4.3. Norheim-Raglamy | | | Næringsforeningen mener at det bør lages en regional planbestemmelse for det regionale næringsområdet Norheim – Raglamyr. "Regionalt næringsområde" forstås i denne sammenheng som et avgrenset område, der detaljhandel, kjøpesentre og privat/offentlig tjenesteyting kan etableres, dersom slik virksomhet ikke er ønskelig eller praktisk mulig å etablere i regionsenteret. Raglamyr og Norheim ligger nær regionsenteret, og med befolkningsutvikling rundt, vil Raglamyr og Norheim kunne fungere som områdesenter – men også over tid kunne vokse sammen med regionsenteret. Det regionale næringsområdet må ha høy tilgjengelighet med kollektivtransport. Tilsvarende kan også gjøres i kommunale næringsområder, jf. Aksdal/Frakkagjerd. En regional planbestemmelse for Norheim – Raglamyr bør ikke være for detaljert. Vi mener at Haugesund og Karmøy bør lage en felles områdeplan for Norheim – Raglamyr, der området gjennomgås og detaljeres på nytt. | Endring | Norheim og Raglamyr er store næringsområder i ytterkant av byområdet. Områdene har ikke spesielt høy arbeidsplass tetthet, men har betydelig funksjon som målpunkt for handel. På bakgrunn av områdets regionale betydning, er Norheim/Raglamy omtalt i et eget delkapittel i planforslaget. Regionale planer gir mulighet for bruk av såkalte "regional planbestemmelse". Dette er et sterkt juridisk virkemiddel som har forrang framfor vedtatte kommuneplaner og reguleringsplaner, og der det kan fastsettes forbud mot bygging som er i strid med nasjonale eller regionale hensyn og interesser. Planforslaget inneholder et slikt virkemiddel bare for etablering og utvidelse av handelsvirksomhet. Det har ikke vært diskutert bruk av regional planbestemmelse på andre områder - det ville eventuelt vært krav til særlig varsling av dette. Når det gjelder ønsket om en mer detaljert område- eller kommunedelplan for Norheim-/Raglamy-området, er dette lagt inn som eget punkt i handlingsprogrammet. For øvrig innebærer "By og tettsted"-grepet at hvert senter skal utvikles som eget tyngdepunkt - innenfra og ut. "Sammenvoksing" av sentre med flere kilometers avstand vil legge til rette for en utflytende by-/tettstedsvekst langs hovedvegnettet, øke bilavhengighet og biltransport, og svekke grunnlaget for kompakte sentrumsområder og miljøvennlig transport. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|------------------------------------|----------------------|--------------------------------|------------|--------|--|---------------|--|---|
| 127 | 15/139-25 | Haugaland Handelspark | Grunneier/andre | 4.4.3. Norheim-Raglamy | | 8c, 20 | Retningslinjer 8c om at det ikke tillates mer handel på Norheim/Raglamy, og retningslinje 20 om ABC-inndeling av Norheim/Raglamy, må utgå og erstattes av pkt om plan for nytt regionalt næringsområde. | Endring | Det vises til forslag om nytt punkt i handlingsprogrammet om utarbeidelse av kommunedelplan/områdeplan for Norheim/Raglamy. Et slikt oppfølgende planarbeid må bygge på de hovedstrategiene som planen trekker opp og detaljere og utfylle disse. | |
| 128 | 15/139-25 | Haugaland Handelspark | Grunneier/andre | 4.4.3. Norheim-Raglamy | | | Haugaland handelspark viser til gjeldende fylkesdelplan, der det ble lagt ut 150 daa nytt utbyggingsareal i området Norheim-Raglamy som følge av nærhet til Haugesund sentrum og viktige regionale målpunkt. Området ble betegnet som særlig godt egnet til nærings-/ offentlig virksomhet med høy utnyttelse. Utbygging har trukket ut i tid som følge av veiregulering, krav til overvannshåndtering mv. Det er gjort store investeringer i området basert på gjeldende fylkeskommunale og kommunale planer, og Haugaland Handelspark forventer forutsigbarhet fra myndighetenes side. Planforslaget vil innskrenke bruken av eiendommene og på sikt også kunne overkjøre rettskraftige reguleringsplaner. | Vurdering | Gjeldende fylkesdelplan og mange av gjeldende kommuneplaner har hatt hovedfokus på å legge til rette for en arealutvikling som minsker arealkonflikter - dvs unngå å bygge på landbruksjord, kulturminner, friluftsområder mv. Regionen har tidligere hatt begrenset vekst, og bevisstheten rundt vekstutfordringer, økende biltransport og bilavhengighet, har ikke vært like høy. Det siste tiårets byspredning og relative svekkelse av sentrumsområder har imidlertid gjort det nødvendig med økt fokus på samordning av areal- og transportutviklingen og sentrumsrettet utbyggingsmønster. Dette gjelder ikke bare på Haugalandet, men er felles for mange byregioner. I planforslaget legges det derfor opp til en differensiering av Norheim-Raglamy-området i tråd med de enkelte delområders tilgjengelighetsprofil. Det legges likevel ikke opp til noen omdisponering av næringsområder tilbake til LNF på Norheim-Raglamy, slik at det fortsatt vil være mulig med en differensiert utbygging innenfor rammene av planen. | |
| 129 | 15/139-25 | Haugaland Handelspark | Grunneier/andre | 4.4.3. Norheim-Raglamy | | | Fylkeskommunen er langt mer positiv til boligutvikling enn til næringsutvikling. Haugaland Handelspark ønsker derfor å omdisponere 40 daa fra næring til bolig, med konsentrert boligbebyggelse mot eksisterende boligområder. Det gjør at det blir mindre gjenstående næringsarealer. Dermed blir det viktig for regionen at de gjenværende næringsområdene har en fleksibel regulering. | Vurdering | I arbeidet med regional plan er det vist til Norheim sitt funksjonstilbud og nærhet til boligområder som begrunnelse for status som områdesenter. Samtidig er Norheim svært overdimensjonert mht handel, og videre boligbygging nær Norheim sentrum kan bidra til å balansere dette noe bedre. Det er primært bebyggelse helt nær senteret som kan bidra til å redusere området bilavhengighet og legge grunnlag for en mer "urban" utvikling av området. Mer detaljerte vurderinger om eventuell endring av utbyggingsformål fra næring til bolig, må gjøres på et lavere plannivå. Det er fortsatt en god del næringsareal tilgjengelig i byområdet, og særlig når en inkluderer potensialet for fortetting og transformasjon (egen fortettingsstudie). | |
| 130 | 15/139-23 | Olav Thon-gruppen | Grunneier/andre | 4.4.3. Norheim-Raglamy | | | Planen, sett i forhold til dens lange horisont, er for detaljorientert og begrensende for utviklingen i områder som f.eks Norheim. | Vurdering | Det vises til kommentarer ang. begrunnelse for begrensninger på handelsutviklingen på Norheim. Selve Norheim sentrum med Oasen vurderes imidlertid å være egnet for utvikling med publikumsrettede funksjoner rettet mot nærliggende områder og arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter av lokal karakter. Regionalplanen beskriver også at tilgangen til funksjoner i området og nærhet til kollektivterminal gjør at det ligger til rette for boligutvikling i de deler av Norheim som ligger nærmest sentrum. | |
| 131 | 15/139-29 | Helse Fonna | Statlig foretak | 4.5. Samferdsel | 52 | | Helse Fonna viser til kap. 4.5 om samferdsel og stiller seg positiv til de mål som er satt for regionen. | Bekreftelse | OK. | |
| 132 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | 4.5. Samferdsel | 53, 57, 58 | | Kartene i samferdselsdelen er mangelfulle. Det oppfattes slik at en gjennom kartene allerede har tatt stilling til framtidige samferdselstiltak. Det må legges vekt på å vise alle viktige vegstrekninger i regionen. | Endring | Kartene på s. 53, 57 og 58 er temakart som illustrerer henholdsvis differensiering av virkemidler på samferdselssektoren, utvikling av kollektivtransport og differensiering av riksvegnettet. Som bakgrunn i kartene for å gjøre dem lesbare, inngår grovmasket geografi og vegnett, uten at dette har noe spesielt samsvar med strategier nevnt i planteksten. | Omfanget av fylkesveier i bakgrunnen på de nevnte temakartene er økt for at de ikke skal oppleves som mangelfulle eller tas til inntekt for prioriteringer som ikke er gjennomført. |
| 133 | 15/139-7 | Sveio kommune | Kommune | 4.5. Samferdsel | 53, 57, 58 | | Kartene i samferdselsdelen er mangelfull. Det oppfattes slik at en gjennom kartene allerede har tatt stilling til framtidige samferdselstiltak. Det må legges vekt på å vise alle viktige vegstrekninger i regionen. | Endring | | |
| 134 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 4.5. Samferdsel | | | Forrige fylkesdelplan dannet grunnlaget for Haugalandspakken, og en rekke utbedringer på riks- og fylkesvegnettet blir nå finansiert med bompenger. Da Haugalandspakken vil gå ut i 2023, mener vi det hadde vært naturlig med en gjennomgang og eventuell videreføring av bompengepakken i planen. | Tillegg | Samferdselsdelen i planen ligger på et overordnet nivå og legger rammer - både for kommende samferdselsplaner og handlingsprom, og for eventuelt framtidige transportpakker. Planen ligger ikke på et så detaljert nivå at den omtaler enkeltprosjekter. | |
| 135 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5. Samferdsel | | | Planen har stort fokus på arealbruk. Rett arealbruk er veldig viktig og legger grunnlag for miljøvennlig transport. I tillegg må det legges vekt på attraktivitet i ønsket transportform (attraktivt kollektivtilbud, attraktive sykkelveger og attraktive gangveger). | Kommentar | Attraktivitet er viktig for bruken av kollektivtransport, sykkelveger og gangveger. Men det er mange faktorer som bidrar eller reduserer attraktivitet, og det er vanskelig i en regional plan å beskrive hva en vil legge vekt på i ulike prosjekter. Planlegging for attraktive løsninger må derfor håndteres mer konkret i planer på lavere nivå. | |
| 136 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.5.1. Differensiere transport | | | Når det gjelder hovedveinettet, merker vi oss utfordringen knyttet til regionforstørring gjennom riksveiutbygging som tilrettelegger for mer biltransport, og utfordringene i byområdene om å ta veksten i persontransport med G/S og kollektivtransport. Vi støtter konklusjonen her om at i byområdet Haugesund må veikapasitet og fremkommelighet for personbil tilpasses slik at ikke attraktiv sentrumsutvikling og mulighetene for styrking av G/S-transport og kollektivtransport vanskeliggjøres. | Bekreftelse | OK. | |
| 137 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.5.1. Differensiere transport | | | Tysvær er positiv til en differensiering av virkemidlene på samferdselssektoren. | Bekreftelse | OK. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.l | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|---------------------|----------------------|--------------------------------|-------|--------|--|---------------|--|---|
| 138 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.1. Differensiere transport | 54 | | Hovedtrekkene i transportstrategiene er veldig bra. Statens vegvesen har forslag til større prioritering av sykkel som fremkomstmiddel på arbeidsreiser. I tillegg ønsker vi mer fokus på innfartsparkering. Vi foreslår følgende tillegg: "Område 2 - Bynære hovedakser: Prioritering av transportmidler bør omfatte sykkel: Kollektiv-sykkel-næring-personbil. Bør satse på effektive sykkelveger inn mot store arbeidsplasskonsentrasjoner". "Område 3 - Innenfor andre større tettsteder: Siste setning om ikke å planlegge for begrenset bilkapasitet er tungt forståelig - kan en skrive at transportkapasitet for bil skal opprettholdes?" "Område 4 - Regionen for øvrig: Legge til at en skal sikre attraktiv og trafikkikker skoleveg for gående og syklende. Erstatte setning om tilgjengelighet basert på biltransport med å opprettholde transportkapasitet for personbil?" | Tillegg | Sykling på Haugalandet - også på arbeidsreiser - har størst potensiale på relativt korte turer. Større byregioner har sammenhengende byområder over 10-15-20 km, mens langt de fleste reiser i Haugesund byområde er under 6 km. Andre tyngre befolkningskonsentrasjoner nær Haugesund er enten ikke veldig store, eller har en avstand som gjør at en ikke kan forvente veldig høy sykkelandel. Ressursøkonomisk vurderes det derfor å være hensiktsmessig at tilrettelegging for gange/sykling prioriteres mest på reiser innenfor tettsteder. Formuleringer om ikke å planlegge for begrenset bilkapasitet er tunft formulert - det foreslås en endring i tråd med vegvesenets forslag. | Siste setning for "Område 3" og "Område 4" i tabellen på s. 54 og pkt 22 s. 62 foreslås endret til "Opprettholde transportkapasitet for bil". |
| 139 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.5.1. Differensiere transport | | | Det er uheldig at Torvastad/Storasund ikke er prioritert for tilrettelegging for sykkel og gange. | Endring | Bebyggelsen i Torvastad/Storasund-området er relativt oppstykket og med lav tetthet, noe som innebærer et lavere potensiale for gange og sykling. Området betjenes også et stykke på vei av funksjoner på Norheim og i Haugesund. Prioriteringen innebærer likevel at det fortsatt skal satses på trafikkikkerhet og skoleveier mv. Eventuell høyere tetthet og mer konsentrert bebyggelse kan på sikt styrke grunnlaget for gange og sykling på flere typer reiser. | |
| 140 | 15/139-9 | Svein Elling Austbø | Grunneier/andre | 4.5.1. Differensiere transport | | | Reagerer på fiendskapen mot bruken av bil. Uten tilgang på bil, stopper alt opp, og husholdningene får ikke hverdagen til å fungere. Transportplanen må derfor baseres på en alminnelig bruk av bil. | Vurdering | Planen legger ikke opp til å avvikle bilen som et sentralt transportmiddel. Men ved å legge opp til en større andel gange/sykling og kollektivtransport der det er potensiale for dette, vil en kunne opprettholde en bedre transportkapasitet på vegnettet og øke måloppnåelsen både mht. sentrumsutvikling, miljø og folkehelse. | |
| 141 | 15/139-29 | Helse Fonna | Statlig foretak | 4.5.2. Gange og sykling | | | Det er positivt at det foreligger en strategi om økt satsing på gange og sykling på korte reiser innenfor tettstedene. Foretaket har mål om at de ansatte skal kunne benytte seg av sykkel til og fra jobb. | Bekreftelse | Haugesund sykehus er en regional arbeids- og besøksintensiv funksjon med sentral beliggenhet. Planen legger opp til at det skal utarbeides hovedsykkelnett og sammenhengende transportnett for gående som styrker gang- og sykkeltilgjengeligheten i større tettsteder. | |
| 142 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.2. Gange og sykling | 52 | | Strategi om å legge til rette for økt gange og sykling på korte reiser innenfor tettstedene er grei, men kunne vært mer ambisiøs. SVV foreslår at det skilles mellom gående og syklende, og at det legges til tre nye underpunkt: "Lage gangveger som er attraktive for alle aldersgrupper", "Lage effektive sykkelveger på hovednettet i tettsted" og "Lage effektive sykkelveger på aktuelle arbeidsreisetrekninger". | Tillegg | I retningslinjene skilles det allerede mellom gående og syklende ved at det både skal utformes hovedsykkelnett og sammenhengende transportnett for gående. Forslag om å omtale "attraktive gangveger" og "effektive sykkelveger" vurderes å være ivarettatt gjennom dette. Av arbeidsreisetrekninger, er det reiser innenfor tettsted som har høyest potensiale for sykling, og dette ivaretas gjennom samme punkt om hovedsykkelnett. | |
| 143 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.2. Gange og sykling | | | Attraktivitet bør omtales i eget avsnitt (attraktive gang-/sykkelveger, snarveger, opplevelser, holdninger). | Tillegg | Det har betydning for bruken at gangveger og sykkelnett oppleves som attraktive. Hvordan en skal planlegge for attraktive løsninger, vurderes å måtte ivaretas på et lavere plannivå. | |
| 144 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.2. Gange og sykling | | 23a, b | Det er bra med ambisjon om plan for hovedsykkelnett og sammenhengende transportnett for gående i større tettsteder. Det er veldig bra om dette vises i kommuneplanene. Fra før er det krav om plan for hovedsykkelnett i tettsteder med mer enn 5000 innb. Hovednett for sykkel i sykkelbyen Haugesund/Karmøy kunne gjerne vært vist i plandokumentet. | Tillegg | Haugesund kommune har utarbeidet forslag til hovedsykkelnett som del av kommuneplanen. Dette er imidlertid ikke endelig vedtatt ennå. Planen legger opp til at tilsvarende skal utvikles i regiondelsentre, områdesentre og andre større tettsteder. | |
| 145 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.2. Gange og sykling | 53-54 | | Vi foreslår eget avsnitt om arbeidsreiser. Sykle til jobben er aktuelt opp til 10-15 km. Et effektivt sykkelanlegg forutsetter separat system (egen sykkelveg eller sykkelfelt). Sykkelparkering på arbeidsplass og holdeplass for kollektiv, og fasiliteter (garderobe/dusj) på arbeidsplass er viktig. Samkjøring har også et stort potensiale, og eksisterende innfartsparkering på Mjåsund og Håvik fungerer svært godt. | Tillegg | Sykling på Haugalandet - også på arbeidsreiser - har størst potensiale på relativt korte turer. Større byregioner har sammenhengende byområder over 10-15-20 km, mens langt de fleste reiser i Haugesund byområde er under 6 km. Andre tyngre befolkningskonsentrasjoner nær Haugesund er enten ikke veldig store, eller har en avstand som gjør at en ikke kan forvente veldig høy sykkelandel. Ressursøkonomisk vurderes det derfor å være hensiktsmessig at tilrettelegging for gange/sykling prioriteres mest på reiser innenfor tettsteder. I retningslinjene skilles det allerede mellom gående og syklende ved at det både skal utformes hovedsykkelnett og sammenhengende transportnett for gående. Gjennom krav til mobilitetsplan for større bedrifter, legger planen opp til at større bedrifter også må ha et aktivt forhold til hvordan de kan tilrettelegge for gange/sykling - herunder sykkelparkering og annen tilrettelegging. | |
| 146 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.2. Gange og sykling | | | Hvis 10-15 minutter legges til grunn som akseptabel reisetid med sykkel, kommer en langt med el-sykkel. For arbeidsreiser aksepteres opp mot 30 min. | Kommentar | | |
| 147 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.2. Gange og sykling | | 25b | Retningslinje om hovedsykkelnett i byområdet bør ha med at sykkel skal separeres fra gående og motorisert trafikk. | Tillegg | Hensynet til at syklende skal separeres fra gående og motorisert trafikk langs hovedsykkelnettet i byområdet, er omtalt i pkt. 25b. | |
| 148 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.2. Gange og sykling | 60 | 26a, b | Det bør tas inn et avsnitt om sykkelparkering. I tillegg til minimumsnorm, bør det tas med en beskrivelse av kvalitet på sykkelparkering. | Tillegg | Nærmere omtale av sykkelparkering vurderes å måtte håndteres på et lavere plannivå. | |
| 149 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.2. Gange og sykling | | | Utenfor tettsteder bør infrastruktur for sykkel og gange også sees i sammenheng med friluftsliv og folkehelseplan i tillegg til utbygging av vegnettet. Trygg og attraktiv skoleveg er også viktig. | Kommentar | I konkret utforming av hovedsykkelnett og transportnett for gående, må det vurderes hvordan ulike områder og ulike hensyn kan spille sammen på en god måte. Dette må håndteres på mer detaljert plannivå. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|------------------------------------|----------------------|-------------------------|------|--------|---|---------------|--|--|
| 150 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.2. Gange og sykling | | | Det kunne vært tatt med eget avsnitt om god tilkomst for gående/syklende til holdeplass/kollektivknutepunkt. | Tillegg | Planforslaget inneholder strategier for økt gange/sykling generelt. En generell styrking av mulighetene for gange og sykling, vil også tilrettelegge for å gå eller sykle til kollektivholdeplasser. Mer spesifikt om tilrettelegging for kombinasjoner mellom gange/sykling og kollektivtransport, må håndteres på lavere plannivåer. | Det legges til "kollektivknutepunkt" nederst i andre avsnitt på side 55 - i beskrivelsen av målpunkt som infrastruktur for gående og syklende skal binde sammen. |
| 151 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.5.3. Kollektiv | | | Planen legger opp til å styrke kollektivtilbudet der potensielt kundegrunnlag er størst og der det er reell konkurranse mellom kollektivtransport og privatbilbruk, bl.a. skisseres etablering av bybussnett som binder sammen Haugesund sentrum med boligområder og knutepunkt i ytre bydeler. Dette vil ventelig kunne få opp den lave kollektivandelen. | Bekreftelse | OK. | |
| 152 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.3. Kollektiv | | | Dagens kollektivandel er lav. Sett i lys av dette, er det lite ambisiøst å basere forstadsrutens tilbud på passasjergrunnlaget. For å støtte "By og tettsted", bør kollektivsatsingen være større og tydeligere. | Vurdering | Dersom kollektivsatsingen skal stå seg over tid, og skape forutsigberhet overfor øvrig areal- og transportutvikling, må satsingen være robust og ta utgangspunkt i områder der en vurderer at det er størst muligheter for å lykkes. Satsingen må også stå i forhold til det som er av tilgjengelige ressurser på området. Dersom en lykkes med å snu utviklingen og øke kollektivbruken, vil en gradvis kunne oppjustere ambisjonsnivået og muligens utvide til flere ruter. Skal en få til noe slikt, vil det erfaringsmessig være behov for en mer konsentrert og sentrumsrettet arealbruk, og også bruk av restriktive virkemidler overfor personbiltrafikken i de sentrale områdene. For øvrig er kollektivtilbudet utformet for å binde sammen nettopp by og tettsted i regionen. | |
| 153 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.3. Kollektiv | | | Forstadsruter Åkra-Aksdal er altfor lite ambisiøs i et 50-års perspektiv. Konkurransedyktig kollektivtransport må innebære en mye større satsing med høy frekvens på arbeidsreiser - ikke nok at det "baseres på passasjervolumet". Pendlerstrømmene på disse strekningene er tunge, og forstadsrutene må ha høy frekvens i rushtidene. Avgangstidene må samordnes med store arbeidsplasser som sykehus/høgskole. Det må også tilrettelegges for kombinasjon med andre transportmidler. | Endring | Dersom kollektivsatsingen skal stå seg over tid, og skape forutsigberhet overfor øvrig areal- og transportutvikling, må satsingen være robust og ta utgangspunkt i områder der en vurderer at det er størst muligheter for å lykkes. Satsingen må også stå i forhold til det som er av tilgjengelige ressurser på området. Dersom en lykkes med å snu utviklingen og øke kollektivbruken, vil en gradvis kunne oppjustere ambisjonsnivået og muligens utvide til flere ruter. Skal en få til noe slikt, vil det erfaringsmessig være behov for en mer konsentrert og sentrumsrettet arealbruk, og også bruk av restriktive virkemidler overfor personbiltrafikken i de sentrale områdene. For øvrig er kollektivtilbudet utformet for å binde sammen nettopp by og tettsted i regionen. | |
| 154 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 4.5.3. Kollektiv | | | Manglende kollektivdekning brukes som argument for at sentrale, lett tilgjengelige steder i regionen ikke bør bygges ut. Kollektivtilbudet er imidlertid basert på hjul og kan flyttes dit mennesker bor og arbeider. | Vurdering | Kollektivbruken på Haugalandet er svært lav, og strategiene for videre utvikling må ta utgangspunkt i de områdene der kollektivtransporten har størst sjanse for å være et reelt alternativ til personbil. I næringsområder som er tilrettelagt for høy bilbruk (langs hovedveg, høy parkeringsdekning, relativt lav arealutnyttelse mv), vil det være vanskelig for bussen å konkurrere med bilen. Samfunnets ressurser til drift av kollektivtransport er ikke ubegrenset og må forvaltes på en ressursøkonomisk måte. | |
| 155 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.5.3. Kollektiv | | | Planen bør ha mål om økt kollektivtrafikk også langs nye vegsystemer som T-forbindelsen og Fv 47 Norheim-Raglamyr. | Endring | Ryggraden i kollektivtrafikken på Haugalandet er i dag skoleskyss og ungdom. Til tross for befolkningsvekst i regionen, har antall kollektivreisende hatt svak utvikling. Dersom ikke trenden bedrer seg, kan det være en reell mulighet for at kollektivtilbudet av økonomiske årsaker må konsentrere seg om skoleskyss i enda større grad, og at øvrige ruter må reduseres til et minimum. I en slik situasjon må planer for eventuell styrking av kollektivtransporten ta utgangspunkt i de områder og reiserelasjoner der kundegrunnlaget vurderes å være størst. Potensialet for nye markedsandeler vurderes å være høyest på effektive pendlerruter inn mot arbeidsplasser i Haugesund sentrum, slik bybussnettet og forslaget til kollektivnett for øvrig legger opp til. Forutsetningen for å vurdere andre, mer perifere ruter på sikt, er at en først lykkes med å øke kollektivandelene i kjerneområdet. Befolkningsgrunnlaget langs T-forbindelsen er relativt lavt, og det er god biltilgjengelighet. Også langs Fv 47 Norheim-Raglamyr er konsentrasjonen av arbeidsplasser langt lavere enn i sentrum, og biltilgjengeligheten og parkeringsdekningen er meget høy. Konkurransesituasjonen for kollektivtrafikken er derfor ikke spesielt god i disse områdene. | |
| 156 | 15/139-9 | Svein Elling Austbø | Grunneier/andre | 4.5.3. Kollektiv | | | Kollektivtrafikken kommer aldri til å bli en bærende kraft i transportsystemet, samme hvor lav billettprisen blir eller ruteutvidelser vi får. Haugesund har mye arbeidskraft fra nabokommunene, og de som arbeider i byen, har ikke noe reelt alternativ til bilen når de skal til og fra. | Vurdering | Gjennom en differensiering av transportstrategiene, legger en opp til å utvikle gange, sykling og kollektivtransport i de områdene det er størst potensiale. Det vil fortsatt være mange områder der bilen er det primære transportmiddelet. | |
| 157 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | 4.5.3. Kollektiv | 57 | | Kart over kollektivtrafikk må endres. Bussruter til Skånevik og Odda, Haukeliekspressen og hurtigbåt fra Skånevik må med i kartet. | Endring | Det kommersielle ekspressbusstilbudet på aksene Stavanger-Haugesund-Bergen og Haugesund-Oslo utgjør et supplement til det regionale kollektivtilbudet langs deler av hovedvegnettet, og dette blir fortløpende tilpasset markedssituasjonen. Dagens ekspressbusstilbud utgjør et gode for de som bor langs de aktuelle aksene, men kan i mindre grad tjene som grunnlag for en langsiktig samordning av areal- og transportutviklingen og hensiktsmessig tettstedsutvikling. | Det foreslås at regionale båtruter i Sunnhordlandsbassenget legges inn i kart over kollektivtrafikk, og bussruter til Skånevik og Odda som del av regionale bussruter. a |
| 158 | 15/139-8 | Haugesund kommune | Kommune | 4.5.3. Kollektiv | 57 | | Anbefaler at det legges opp til forstadsrute mellom Sveio sentrum og Haugesund. Bør være et mål å etablere gode forstadsruter i alle tre hovedretningene rundt Haugesund. | Tillegg | Aksen nordover mot Sveio har et svakere grunnlag for en effektiv kollektivtransport som skal kunne være et alternativ til biltransport. Det er færre innbyggere og arbeidsplasser, og bebyggelsen er mindre konsentrert innenfor gangavstand til eksisterende knutepunkt. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--------------------|----------------------|---------------------------|------|--------|---|---------------|---|---|
| 159 | 15/139-8 | Haugesund kommune | Kommune | 4.5.3. Kollektiv | 57 | | Båtruter til Føøy og Røvær må inkluderes i kollektivkartet. | Endring | Kartet illustrerer hvilke ruter som forventes å ha potensiale som tyngre pendlingsruter eller bidra til å knytte sammen større tettsteder i regionen. Lokale buss- og båtruter utover dette er ikke illustrert i kartet. Det skal likevel fortsatt være et grunnleggende kollektivtilbud også i øvrige deler av regionen. | |
| 160 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.3. Kollektiv | 57 | | Kart med vegnettet i figur 4.21 bør ha med vegnummer på fylkesvegene også. | Tillegg | Kartet i figur 4.21 er et illustrasjonskart som viser mest sentrale framtidige ruter. Omfang av opplysninger i kartet må veies opp mot lesbarheten. På grunnlag av andre innspill, er omfanget av fylkesveger i kartet utvidet. Å legge inn vegnr i tillegg, er vurdert å gjøre kartet vanskeligere å lese. | Omfanget av fylkesveier i bakgrunnen på de nevnte temakartene er økt for at de ikke skal oppleves som mangelfulle eller tas til inntekt for prioriteringer som ikke er gjennomført. |
| 161 | 15/139-25 | Vindafjord kommune | Kommune | 4.5.3. Kollektiv | 57 | | Hurtigbåtrute fra Ølen må vises i kartet. | Tillegg | | Det foreslås at regionale båtruter i Sunnhordlandsbassenget legges inn i kart over kollektivtrafikk. |
| 162 | 15/139-8 | Haugesund kommune | Kommune | 4.5.3. Kollektiv | | | Det må etableres tilfredsstillende anløpsordning for Vibrandsøy. Det må være et mål å betjene Risøy og Hasseløy med bedre bybusstilbud på sikt. | Endring | Planen omfatter mer overordnede strategier for utvikling av kollektivtilbudet. Mer detaljerte vurderinger om grunnlaget for enkeltruter gjøres gjennom revisjoner av rutestrukturen. | |
| 163 | 15/139-29 | Helse Fonna | Statlig foretak | 4.5.3. Kollektiv | | | Foretaket forventer at fylkeskommunen legger til rette for at ansatte ved sjukehuset i større utstrekning enn i dag kan benytte seg av en konkurransedyktig kollektivtransport. | Kommentar | Planen legger opp til at Haugesund sentrum skal være målpunkt både for bybussnett, forstadsruter og regionale bussruter. | |
| 164 | 15/139-11 | Sauda kommune | Kommune | 4.5.3. Kollektiv | | | Et bedre kollektivtilbud, og med økt fleksibilitet, er nødvendig for nå service og tjenestetilbud i Haugesund. | Tillegg | Bussruta mellom Sauda og Haugesund er i planforslaget definert som "regionrute" med ambisjon om utviling av et godt kollektivtilbud. Langsiktig utvikling må også sees i forhold til passasjervolumet. | |
| 165 | 15/139-11 | Sauda kommune | Kommune | 4.5.3. Kollektiv | | | Hurtigbåtforbindelsene til Stavanger og resten av Ryfylke må opprettholdes minst på dagens nivå. Overganger mellom båt og buss må tilrettelegges universelt. | Tillegg | Båtuta mellom Sauda og Stavanger er i planforslaget definert som "regionrute" med ambisjon om utviling av et godt kollektivtilbud. Langsiktig utvikling må også sees i forhold til passasjervolumet. | |
| 166 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.5.3. Kollektiv | | | Ekspressbuss- og ekspressbåtruter må tas med som del av det helhetlige kollektivtilbudet. | Endring | Strategiene i planen for utvikling av kollektivnettet omfatter fylkeskommunenes ansvarsområde og illustrerer hvor fylkeskommunene ser muligheter for videre utvikling. Det kommersielle ekspressbusstilbudet på aksene Stavanger-Haugesund-Bergen og Haugesund-Oslo utgjør et supplement til det regionale kollektivtilbudet langs deler av hovedvegnettet, og dette blir fortløpende tilpasset markedssituasjonen. Dagens ekspressbusstilbud utgjør et gode for de som bor langs de aktuelle aksene, men kan i mindre grad tjene som grunnlag for en langsiktig samordning av areal- og transportutviklingen og hensiktsmessig tettstedsutvikling. | |
| 167 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.5.3. Kollektiv | | | Planen bør ha strategier for bedre koordinering av ulike kollektivtransporttilbud. | Tillegg | Det kommersielle busstilbudet tilpasses fortløpende markedssituasjonen, og fylkeskommunene har ikke styring med med tilbud og avganger på dette. | |
| 168 | 15/139-25 | Vindafjord kommune | Kommune | 4.5.3. Kollektiv | | | Det må legges til rette for en bedre kobling mellom kollektivrutene i regionen, og en mer formålstjenlig soneinndeling av kollektivtransporten. | Endring | Fylkeskommunene kan likevel forsøke å tilpasse enkelte avganger på det øvrige busstilbudet, slik at det bedre legges til rette for overganger. Dette gjøres på lavere plannivå og gjennom justeringer av rutestrukturen. | |
| 169 | 15/139-12 | Kystverket | Statlig myndighet | 4.5.3. Kollektivtransport | 57 | | Kystverket anbefaler at oversiktskart om kollektivtrafikken i figur 4.21 også viser farledene og øvrige båtruter i regionen, eksempelvis til Røvær, Arsvågen osv. | Tillegg | Kartet i figur 4.21 viser ruter hvor fylkeskommunene ser muligheter for en styrking av kollektivtransporten. Det inneholder derfor ikke alle lokale buss- og hurtigbåtruter i regionen, og heller ikke farleder. | |
| 170 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.4. Utvikle vegnettet | 58 | | I henhold til mål for KVVU, er E134 en nasjonal transportåre med samme funksjon fra flyplass til Drammen, og har ikke delt funksjon som beskrevet i figur 4.22. I den grad funksjonen "sentral tilringervereg til byregionen" kommer i konflikt med "nasjonal transportåre", er det sistnevnte det skal legges til rette for. | Endring | E134 kan ikke sies å ha samme funksjon fra Haugesund flyplass til Drammen, selv om vegnummer og vegeier er den samme. Over Haukeli (ca 1.800 ÅDT) er funksjonen til E 134 primært en nasjonal transportåre som binder sammen Vest- og Østlandet, og med en relativt høy andel tungtrafikk. Mellom Flyplass/havn og Aksdal fungerer E134 i all hovedsak for regional og lokal trafikk inn/ut, og i noen grad gjennom byområdet. Trafikkbelastningen ligger opp mot 16.000 gjennom byområdet. Antall kjøretøyer som har Haugesund flyplass Karmøy og Karmsund havn som målpunkt er liten i forhold til de totale transportstrømmene, og mye av trafikken som skal dit, er også av lokal/regional karakter. E 134 sin nasjonale funksjon gjennom byområdet er derfor marginal i forhold til den lokale/regionale funksjonen. En del av de "nasjonale transportstrømmene" har også fleksibilitet i forhold til valg av både kjøretidspunkt og rutevalg (muligheter for å benytte E39 og T-forbindelsen fra Aksdal). De er derfor ikke nødvendigvis avhengig av å benytte E 134 på strekningen Aksdal-flyplass/havn i den mest belastede perioden og vurderes derfor å ha liten betydning for dimensjoneringsbehovet på strekningen. | |
| 171 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.4. Utvikle vegnettet | 58 | | Setning om at "utviklingen av riksvegnettet bør videre skje med fokus på trafikksikkerhet og rassikring" må strykes og kan erstattes med tekst fra rutevise utredninger og samfunns mål for KVVU Haugesund/E134. | Endring | Avsnittet om "Vegkapasitet og tilgjengelighet" på s. 58 omtaler utvikling av hovedvegsystemet og betydning for regionforstørring og bo-/arbeidsmarkeder, og at dette har betydning for bilbruk og byutvikling. Den nevnte setningen er et tillegg, der det også påpekes at trafikksikkerhet og rassikring har betydning. Når det gjelder foreslått tekst om standardvalg, vurderes dette å være noe som håndteres på lavere plannivåer. Når det gjelder mål for KVVU Haugesund/E134, har dette arbeidet startet, men det er mange ubesvarte spørsmål og tidlig å innarbeide dette i regional plan. | "Videre" erstattes med "i tillegg" i kapittel om "Vegkapasitet og tilgjengelighet": "Utviklingen av riksvegene bør i tillegg skje med fokus på trafikksikkerhet og rassikring." |
| 172 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | 4.5.4. Utvikle vegnettet | 59 | | Setning om "lite rom for større veitbygginger i områder som ikke har grunnlag for bompengefinansiering" er skrevet ut fra Rogaland-ståsted og må endres. | Endring | De regionale ressursene til samferdselsutvikling er ikke tilstrekkelige til å opprettholde kvalitet og styrke sikkerhet på eksisterende fylkesvegnett, og samtidig bygge ut ny fylkesveg i like stort omfang som det ønskes/forventes lokalt. Det er ikke satt noen grense for hva som menes med "større", men hensikten er å tydeliggjøre at det må være samsvar mellom hva som planlegges og det som er av tilgjengelige ressurser. Dette gjelder både i Rogaland og Hordaland. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--|----------------------|--------------------------|------|--------|--|---------------|---|---|
| 173 | 15/139-12 | Kystverket | Statlig myndighet | 4.5.4. Utvikle vegnettet | 59 | | Det må rettes opp i innholdet i kapittel 4.5.4 første avsnitt på side 59, hvor det står at « <i>hovedmengden av gods- og næringstransporten på Haugalandet er veibasert</i> ». | Endring | Den aktuelle setningen var ment å omtale næringstransport internt i regionen - denne er i hovedsak veibasert. De store godsvolumene ut av regionen er imidlertid petroleumsprodukter og transporteres på sjø. | Setningen endres til "hovedmengden av gods- og næringstransport internt på Haugalandet er veibasert". |
| 174 | 15/139-11 | Sauda kommune | Kommune | 4.5.4. Utvikle vegnettet | 59 | | Det oppleves å være en motstrid i planen mht. mål om å "knytte regionen sammen" og at det "ikke er rom for større veiutbygginger i områder som ikke har grunnlag for bompengefinansiering" (s. 59). | Kommentar | Det er et regionalt mål å bidra til at innbyggere i distriktene kan ta del i et større arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud. På den annen side overstiger forventningene til samferdselsinvesteringer langt de ressursene som er tilgjengelige. I noen tilfeller har misforhold mellom ambisjoner i regionale planer og reell ressurstilgang bidratt til å redusere planenes verdi som styringsredskap. Dette medfører i neste omgang at strategisk planlegging i større grad må håndteres gjennom handlingsplaner i stedet. Fra fylkeskommunenes side er det derfor ønskelig at regionale planer baserer seg på en forståelse av hva som er realistisk ressursnivå. | |
| 175 | 15/139-16 | Fikse - Etne/Vindafjord Næringsutvikling | Næringsorganisasjon | 4.5.4. Utvikle vegnettet | 58 | | Frasen "...i liten grad rom for større veiutbygginger..." er bekymringsfull, tross satsing på nasjonale hovedkorridorer. En stor del av det samlede vegnettet er fylkesveger - hvor går grensa for "større veiutbygginger"? | Vurdering | De regionale ressursene til samferdselsutvikling er ikke tilstrekkelige til å opprettholde kvalitet og styrke sikkerhet på eksisterende fylkesvegnett, og samtidig bygge ut ny fylkesveg i like stort omfang som det ønskes/forventes lokalt. Det er ikke satt noen grense for hva som menes med "større", men hensikten er å tydeliggjøre at det må være samsvar mellom hva som planlegges og det som er av tilgjengelige ressurser. | |
| 176 | 15/139-12 | Kystverket | Statlig myndighet | 4.5.4. Utvikle vegnettet | 58 | | Havneområdene er viktige trafikkknutepunkt mellom sjøverts ferdsel og landtransport. I den forbindelse er det viktig at det oppnås god fremkommelighet både på sjø og tilførselsveiene på land slik at forholdene blir lagt til rette for effektive og sikre transportløsninger. Vi har merket oss at en av strategiene i planforslaget er å "Sikre tilgjengelighet for næringstransporten". | Kommentar | "Sikre tilgjengelighet for næringstransporten" omtales på s. 58 som del av strategien om å "Utvikle vegnettet i tråd med behov for tilgjengelighet og trafiksikkerhet i ulike deler av planregionen" (4.5.4). | |
| 177 | 15/139-5 | Avinor | Statlig foretak | 4.5.4. Utvikle vegnettet | | | Viktig at det legges til rette for å styrke nærings- og bosettingsgrunnlaget i regionen, herunder oppgradering av hovedvegnettet. | Kommentar | Planarbeidet har vært et samarbeidsprosjekt med fokus på å utvikle en attraktiv region, og dette har vært grunnlaget for utforming av mål, strategier og virkemidler. | |
| 178 | 15/139-5 | Avinor | Statlig foretak | 4.5.4. Utvikle vegnettet | | | Behov for ny vegforbindelse fra Haugesund lufthavn til E134 mot Haugesund via Visnes, både av beredskapshensyn og for å øke kollektivandelen ved lufthavnen. | Kommentar | Planen legger til rette for en differensiert samferdselsutvikling, tilpasset behov og utfordringer i ulike deler av regionen. Strekingen fra flyplassen til Avaldsnes via Visnes vurderes å ha et beskjedent grunnlag for kollektivtrafikk. | |
| 179 | 15/139-29 | Helse Fonna | Statlig foretak | 4.5.4. Utvikle vegnettet | | | Haugesund sjukehus er avhengig av at transportfirmaer har sikker og god tilkomst når de skal levere gods/varer. Det forventes at fremtidige løsninger bidrar til å sikre tilkomsten til sjukehuset. | Kommentar | i byområdet er det hensikten at næringstransport skal prioriteres framfor personbil ved kapasitetsutvikling. Mer detaljert om tilgjengelighet til enkeltområder vil måtte håndteres i planer på lavere nivå. | |
| 180 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.5.4. Utvikle vegnettet | | | Arbeidet med ny Eikje-veg må prioriteres, slik at utbyggingen av Eikje/Døle/Skre kan komme i gang snarest mulig. | Tillegg | Samferdselsdelen av planen gir overordnede føringer for hvordan transportnettet og arealutviklingen skal samordnes, men inneholder ingen enkelt-tiltak. Videre oppfølging og konkretisering gjøres gjennom nasjonale og regionale samferdselsplaner med tilhørende handlingsprogram. | |
| 181 | 15/139-12 | Kystverket | Statlig myndighet | 4.5.4. Utvikle vegnettet | | | Kystverket viser til nasjonale forventninger om at "det tas hensyn til bedrifters og næringsers behov for beliggenhet og egnede arealer, samtidig som arealbruken avklares mot andre bruks- og verneinteresser". Det er av stor betydning for utviklingen av det maritime næringslivet at det er tilgang til tilstrekkelig areal og mulighet for utvikling, samt god fremkommelighet på land og sjø. | Kommentar | Samlet sett har Haugalandet store reserver av ledige næringsarealer - også nær sjø. På regionalt nivå vurderes derfor hensynet til næringslivets utviklingsmuligheter å være godt ivarett. Enkeltbedrifter kan likevel tenkes å oppleve utfordringer med arealbrukskonflikter, men dette må i så fall håndteres på et lavere plannivå. | |
| 182 | 15/139-11 | Sauda kommune | Kommune | 4.5.4. Utvikle vegnettet | | | Sauda kommune ber om at tunnel mellom Sauda og Etne blir vurdert som Ryfylke sin tilknytning til E 134. | Tillegg | Utvikling av hovedinfrastrukturen i Ryfylke håndteres gjennom "Regional plan for areal og transport i Ryfylke". | |
| 183 | 15/139-11 | Sauda kommune | Kommune | 4.5.4. Utvikle vegnettet | | | Rv 13 bør vurderes å gå over Sandsfjord bru, inn til Sauda og i tunnel fra Sauda til Etne og E 134. | Tillegg | | |
| 184 | 15/139-11 | Sauda kommune | Kommune | 4.5.4. Utvikle vegnettet | | | Det må sikres vedlikehold på Nasjonal Turistvei Sauda-Røldal, slik at den også i framtida kan kjøres med store kjøretøy. | Tillegg | | |
| 185 | 15/139-11 | Sauda kommune | Kommune | 4.5.4. Utvikle vegnettet | | | Det er vanskelig for Sauda å være del av et større arbeidsmarked uten at tunnel Sauda-Etne realiseres og uten at det blir gjort et betydelig utbedrings- og rassikringsarbeid på Fv 520. Fram til dette er gjennomført, må ferjekaien i Sauda settes i stand. Disse tre tiltakene må legges inn i handlingsprogrammet. | Tillegg | | |
| 186 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.5.5. Parkering | | 24b | Vi finner det også særlig positivt at det foreslås å settes krav til mobilitetsplan ved etablering av relativt større virksomheter. | Bekreftelse | Tiltak som gjennomføres i større virksomheter kan ha stor betydning for å tilrettelegge for økt gange, sykling og kollektivtransport blant de ansatte. Mobilitetsplan er et verktøy for å identifisere aktuelle tiltak. | |
| 187 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.5.5. Parkering | | 26 | Det er positivt at det legges opp til mer restriktiv parkeringspolitikk i bynære områder. | Bekreftelse | OK. | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.l | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--|----------------------|---------------------|------|--------|--|---------------|--|---|
| 188 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 4.5.5. Parkering | | 26 | 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. | Endring | Planen beskriver en satsing på kollektivtransporten som tar utgangspunkt i de områdene og rutene der en vurderer at det er størst sjanse for at kollektivtransporten kan være et alternativ til personbil. Haugalandet er imidlertid ikke en veldig stor region, og med høy biltilgjengelighet og parkeringsdekning er det ikke lett for bussen å konkurrere. Kollektivsatsingen må derfor stå i forhold til forventet kundegrunnlag. Kravene til parkeringsdekning i planforslaget er tilpasset den type næringsvirksomhet som de enkelte næringsområdene er tilrettelagt for. En bevisst parkeringspolitikk er et sentralt virkemiddel for å stimulere til mer miljøvennlig transport. | |
| 189 | 15/139-16 | Fikse - Etne/Vindafjord Næringsutvikling | Næringsorganisasjon | 4.5.5. Parkering | | 26 | Det må generelt utvikles tilbud av kollektive transportløsninger - før restriksjoner på individuelle transportløsninger. Parkering må i ikke-bynære områder ha høyere maksnorm enn foreslått. Her vil andre transportformer være mindre utviklet. | Vurdering | Det er kun innenfor byområdet at det er satt konkrete parkeringskrav. For de større tettstedene i inder del av regionen, er det kun en generell formulering om at "kommunale planer skal sette krav til parkering som bygger opp under mål om sentrumsutvikling og økt andel miljøvennlig transport". | |
| 190 | 15/139-30 | NHO Rogaland | Næringsorganisasjon | 4.5.5. Parkering | | 26b | Planen differensierer ikke nok mellom byområder og områder som er mindre befolket. Et eksempel på dette er parkeringsnormen. Denne kan håndheves strengere i tettbefolkede områder med høy kollektivfrekvens og kortere pendler avstander, men ikke i mindre befolkningstette områder. | Vurdering | De konkrete parkeringskravene for næringsvirksomheter i pkt. 26b gjelder bare innenfor byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy og er tilpasset type næring som de aktuelle områdene tilrettelegges for. For bynære områder for øvrig, deriblant Kopervik, Åkra, Aksdal, Sveio mv.), er det retningslinje om at det skal fastsettes maks-krav for bilparkering og minimumskrav for sykkelparkering (26a), men de konkrete grensene skal fastsettes gjennom kommunale planer | |
| 191 | 15/139-29 | Helse Fonna | Statlig foretak | 4.5.5. Parkering | | 26b | Haugesund sjukehus må defineres som besøksintensiv arbeidsplass/virksomhet i forbindelse med krav til parkering. Parkering representerer en utfordring pr i dag. Foretaket forventer at fylkeskommunen/kommunen legger forholdene til rette for bedre parkeringsmuligheter i områdene rundt sykehuset. | Kommentar | Haugesund sykehus er en publikumsrettet, arbeidsplass- og besøksintensiv funksjon på regionalt nivå. Mer detaljert om parkeringskapasitet og tilgjengelighet rundt sykehuset må imidlertid løses gjennom planer på lavere nivå. | |
| 192 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.5.5. Parkering | | 26b | Det må komme klarere fram i retningslinjene hvor mange parkeringsplasser de ulike kategoriene av næringsområder åpner for (26b), og kravene må i tillegg framgå av retningslinjer for næringsområder (17, 19a). | Endring | | Det foreslås at parkeringskrav i byområdet tas inn som en del av 19b (i tillegg til 26b), og med referanse til kap. 4.5.5. om parkering. |
| 193 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 4.5.5. Parkering | | 26b | Det er til dels veldig stor forskjell mellom de parkeringsbestemmelsene som foreslås i planen pkt. 26 og det som ligger i gjeldende reguleringsplaner. | Vurdering | Tidligere reguleringsplaner er i stor grad utformet med minimumskrav for bilparkering, der det i beskjeden grad er forutsatt at miljøvennlig transport skal dekke deler av transportbehovet. En kartlegging av parkeringsforholdene i Norheim/Raglamyr-området i 2014, konkluderte med at dagens utbygging har stor overkapasitet på parkering i forhold til hva som normalt er i bruk. Eventuelle forskjeller i parkeringskrav i forhold til eldre planer, kan også ha sammenheng med hvilke næringer de enkelte parkeringskravene er tilpasset. | |
| 194 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.5.5. Parkering | | 26 d | Parkeringsavgrensning er et av de viktigste grepene i samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og det er fornuftig å legge opp til maksimalkrav på bilparkering og minimumskrav på sykkelparkering. Det bør ikke legges opp til retningslinjer om at minimumskrav skal vurderes, og heller ikke frikjøpsordninger. Retningslinje 26 d bør derfor fjernes. | Endring | Retningslinje 26d var kun av beskrivende karakter og hadde derfor lite funksjon i planen. Det foreslås derfor at denne fjernes. | Retningslinje 26d fjernes (gjelder at minimumskrav og frikjøpsordninger vurderes på kommunalt nivå). |
| 195 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.5.6. Finansiering | | | Godt samarbeid mellom aktørene er viktig ved en eventuell bypakke, og dersom det blir aktuelt med bymiljøavtale for mellomstore byer. | Kommentar | OK. | |
| 196 | 15/139-15 | Rogaland Bondelag | Næringsorganisasjon | 4.6. Landbruk | 64 | | Mål 8 om "Friområder, landbruksområder..." bør utvides med formuleringen "Matjord vernes for framtidig matproduksjon", og med tilhørende strategi "Sikre vern av matjord". | Tillegg | Vern av matjord har et stadig sterkere fokus i nasjonal politikk. Blant regionale planer i Rogaland, er det primært areal- og transportplanene som har virkemidler for bevaring av landbruksjord. Det er derfor ikke urimelig at forvaltningen av landbruksområder og vern av matjord tydeliggjøres. | Mål 8 gis et tillegg i tråd med forslaget: "Matjord vernes for framtidig matproduksjon." Strategi 4.6.1 gis et tillegg i tråd med forslaget: "Sikre vern av matjord". |
| 197 | 15/139-13 | Karmøy kommune | Kommune | 4.6. Landbruk | | | Kart og retningslinjer for landbruk vurderes å være i tråd med kommuneplanen og etablert praksis i saksbehandlingen. | Bekreftelse | Retningslinjer for landbruk er utformet i samarbeid med en arbeidsgruppe, der representanter for kommunene og næringen har deltatt og gitt innspill ut fra lokale forhold. | |
| 198 | 15/139-15 | Rogaland Bondelag | Næringsorganisasjon | 4.6. Landbruk | | | Politiske signaler om større vekt på jordvern må følges opp gjennom konkrete planvirkemidler. | Vurdering | Planforslaget viderefører kjerneområde landbruk (prioriterte landbruksområder) fra gjeldende fylkesdelplan, og det settes krav om at de skal innarbeides som hensynssoner i kommuneplanene (retn.l. 27). I tillegg skal kommunene trekke klare grenser mellom utbyggings- og LNF-områder, og det innføres felles retningslinjer for forvaltning av LNF-områdene (retn.l. 28-37). | |
| 199 | 15/139-15 | Rogaland Bondelag | Næringsorganisasjon | 4.6. Landbruk | | | Planen etterlater et inntrykk av at utbyggingsformål innenfor hovedretningen "by og tettsted" vil gis prioritet bl.a. på bekostning av landbruksarealene. | Vurdering | Arealer som allerede er godkjent til utbygging i den enkelte kommune er vurdert å være tilstrekkelig for 30-60 år, og enda mer hvis arealutnyttelsen økes. "By og tettsted" vurderes derfor ikke å føre til nye arealkonflikter i nær framtid. På lengre sikt kan det imidlertid tenkes at hensynet til en kompakt tettstedsutvikling kan komme i konflikt med tettstedsnært landbruk, og særlig i bynære områder og andre større tettsteder. I en slik sammenheng vil langsiktige utbyggingsgrenser være avklarende for arealbruken, jf. retn.l. 28 om at "kommunene skal trekke klare grenser". | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.l | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--|----------------------|--------------------------------|------|--------|---|---------------|---|---|
| 200 | 15/139-15 | Rogaland Bondelag | Nærings-organisasjon | 4.6. Landbruk | | | Det mangler en overordnet avklaring for prioritering mellom utbygging og jordvern. Bondelaget anbefaler at det foretas slik prioritering, gjerne gjennom bruk av regional planbestemmelse og langsiktig grense for landbruk, jf. Nasjonale forventninger ("trekke klare grenser mot jordbruksarealer"). | Tillegg | Planen viderefører kjerneområde landbruk (prioriterte landbruksområder) og godkjente utbyggingsområder. Det gis retningslinjer om at innarbeiding av kjerneområder og etablering av langsiktige grenser skal skje i kommuneplanene, men det innføres ikke tilsvarende grep på regionalt nivå, slik det eksemplvis er gjort i tilsvarende plan for Jæren. | |
| 201 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.6.1. Kjerneområde landbruk | 66 | 27 | Vi finner det positivt at det i planen er tatt inn kart som viser kjerneområde landbruk og at det er foreslått retningslinje om at slike områder vises som hensynsoner i kommuneplanenes arealdel. | Bekreftelse | OK. | |
| 202 | 15/139-15 | Rogaland Bondelag | Nærings-organisasjon | 4.6.1. Kjerneområde landbruk | | | Bondelaget foreslår at det vedtas en regional planbestemmelse som definerer langsiktig grense for utbygging langs kjerneområde landbruk, og som gir forutsigbart resursgrunnlag for matproduksjon (jordvern), der dyrket jord gis minst samme prioritet for vern som viktige naturområder i grønstrukturen. Planbestemmelsen bør også sette krav til konsekvensutredning ved omdisponering av dyrket jord gjennom overordnet plan. | Tillegg | Innføring av langsiktig grense for landbruk har vært vurdert i arbeidsgruppe landbruk. Det ble vurdert at de godkjente arealreservene er store, samtidig som utbyggingspresset er mindre enn for eksempel i Sør-Rogaland. En del av tettstedene er heller ikke i samme grad omgitt av landbruksjord. I denne omgang bør det derfor være mulig å minimalisere omdisponeringen av landbruksjord. Regional planbestemmelse for landbruk er ikke tidligere innført i fylkene, heller ikke i områder med høyere press på landbruksområder. Mulig bruk av planbestemmelser må varsles på forhånd, vanligvis gjennom planprogrammet, og må derfor eventuelt tas opp ved neste planrevisjon. Krav til KU..... | |
| 203 | 15/139-21 | Mattilsynet | Statlig myndighet | 4.6.1. Kjerneområde landbruk | | | Haugalandet er et aktivt landbruksområde og har en vesentlig landbruksproduksjon. Det er derfor ønskelig at en tar hensyn slik at dyrket eller dyrkbare arealer i størst mulig grad ivaretas også for fremtiden. | Kommentar | Hensynet til landbruksproduksjon er forsøkt ivaretatt gjennom kjerneområde landbruk og retningslinjer for forvaltning av LNF-områder. | |
| 204 | 15/139-30 | NHO Rogaland | Nærings-organisasjon | 4.6.1. Kjerneområde landbruk | 66 | | Jordvern er viktig, og det er positivt at en søker å sikre et aktivt jordvern og sikre friluftsinnteresser samtidig som en forsøker å møte arealbehovene for boligbygging, næringsutvikling og transport i fremtiden. Det er viktig å sikre at verdifulle næringsklynger ikke begrenses i sin utvikling. Det betyr at grensene for kjernevirksomhet landbruk og friluft ikke bør legges tett opp til næringsområder eller klynger. Regionalplanen må ikke skape hindringer for allerede etablerte virksomheter. | Vurdering | I nærheten av tettsteder vil det iblant kunne oppstå arealkonflikter mellom utbyggingsinteresser og bevaringshensyn - ikke minst i vekstområder. Det er likevel såpass mye ledige bolig- og næringsarealer på Haugalandet, at det bør være muligheter for god vekst innenfor godkjente arealer. Planforslaget har derfor tatt utgangspunkt i gjeldende planer - både når det gjelder bolig/næring, og mht. landbruk/grønstruktur. | |
| 205 | 15/139-16 | Fikse - Etne/Vindafjord Næringsutvikling | Nærings-organisasjon | 4.6.1. Kjerneområde landbruk | 66 | | Kjerneområde landbruk kan vera et nyttig virkemiddel for vern av den beste dyrka og dyrkbare jorda. Kjerneområde landbruk må ikke ligge tett på utviklingsområder til næring eller bolig. | Vurdering | Flere av tettstedene i regionen er langt på vei bygget på landbruksjord, og for videre utbygging er det vanskelig å unngå konflikt med jordvern. Likevel er det såpass mye ledige bolig- og næringsarealer i alle kommunene - i tillegg til fortettingspotensiale - at det bør være muligheter for god vekst innenfor godkjente områder. Planforslaget legger for øvrig at det er kommunene som gjennom kommuneplanene skal trekke langsiktige grenser mellom utbygging og landbruk. | |
| 206 | 15/139-32 | Opplysningsvesenets fond | Grunneier/andre | 4.6.1. Kjerneområde landbruk | 66 | | Kart for kjerneområde landbruk omfatter areal som inngår i bebyggelsesstrukturen i Tysværvåg (kirke, gravplass, boligbebyggelse). Dette foreslås omdefinert til å ligge utenfor kjerneområdet. | Endring | Kjerneområde landbruk i Tysvær er lagt i samsvar med hensynssonene i kommuneplanens arealdel for Tysvær, og som ble utarbeidet så sent som i 2014. | |
| 207 | 15/139-25 | Vindafjord kommune | Kommune | 4.6.1. Kjerneområde landbruk | 66 | | Tørdsdal, Stokkadalen og Ølmedal defineres som kjerneområde landbruk. | Endring | Kjerneområde landbruk er basert på kartlegging i gjeldende fylkesdelplan, og med korrigeringer for vedtatte kommuneplaner og enkelte innspill om tilleggsområder. Tørdsdal, Stokkadalen og Ølmedal var ikke tatt med i vurderingene i gjeldende plan. Av de tre områdene er det kanskje Ølmedal som har mest karakter av sammenhengende landbruksområde. | Tilleggsområder i Tørdsdal, Stokkedalen og Ølmedal inkluderes i kjerneområde landbruk. |
| 208 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | 4.6.1. Kjerneområde landbruk | | 27 | Kjerneområde med tilhørende retningslinjer må defineres i forbindelse med kommuneplanen. | Vurdering | Planforslaget viderefører kjerneområde landbruk (prioriterte landbruksområder) fra gjeldende fylkesdelplan, og det settes krav om at de skal innarbeides som hensynssoner i kommuneplanene (retn.l. 27). Langsiktige grenser mellom LNF- og utbyggingsområder, skal trekkes gjennom kommuneplanene (pkt. 28). | |
| 209 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | 4.6.1. Kjerneområde landbruk | | 27 | Retningslinje 27, 2. ledd om at "spredt utbygging i kjerneområdene til formål utenfor landbruksnæringen tillates ikke" er for kategorisk. Foreslår ny formulering: "I kjerneområdene skal en ta særskilte hensyn til landbruksinteressene". | Endring | Hensikten med kjerneområdene er å gi landbruksnæringen forutsigbare arealvilkår i områder som er sentrale for matproduksjon. I slike områder bør hensynet til matproduksjon være overordnet, og utbygging bør derfor skje i henhold til godkjente planer. | |
| 210 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.6.2. Landbrukseffektiv drift | | 27-37 | Fylkesmannen er enig i forslaget til retningslinjer 27 – 37 for LNF-område. | Bekreftelse | OK. | |
| 211 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | 4.6.2. Landbrukseffektiv drift | | 28-37 | Vi har ingen merknader til retningslinjer for LNF-områdene i planen. | Bekreftelse | Hensikten med retningslinjer for LNF-områdene har vært å legge grunnlag for lik forståelse og en mer felles håndtering av landbruksaker, og større forutsigbarhet for landbruksdrift. Retningslinjene er utarbeidet i en arbeidsgruppe med representanter for kommunene og landbruksnæringen. | |
| 212 | 15/139-15 | Rogaland Bondelag | Nærings-organisasjon | 4.6.2. Landbrukseffektiv drift | | 28a | I retn.l. 28a 1. ledd legges til "langsiktige": "Kommunene skal trekke klare, langsiktige grenser mellom landbruks-, natur og friluftsområder og utbyggingsområdene". | Endring | Grenser mellom LNF- og utbyggingsområder må være langsiktige dersom de skal kunne gi forutsigbarhet for landbruksnæringen. | Det legges til "langsiktige" i pkt 28: "Kommunene skal i sine kommuneplaner trekke klare, langsiktige grenser..." |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|--|----------------------|--------------------------------|------|--------|--|---------------|--|--|
| 213 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | 4.6.2. Landbrukseffektiv drift | | 28-37 | Retningslinjer om LNF-områder bør tas ut av planen. Det vises til regionale planer i Hordaland, som ikke er like detaljerte på dette området. Retningslinjene blir til dels fanget opp av annet lovverk, og vurderes ikke å være særskilt tilpasset forholdene i Etne. | Endring | Retningslinjer for LNF-områder er fremmet av en egen arbeidsgruppe på landbruk med representanter fra kommunene og landbruksnæringen, og landbruksnæringen har bekreftet sin tilslutning gjennom høringen. Hensikten med retningslinjene har vært å bidra til større forutsigbarhet for landbruksdriften, lik forståelse i kommunene og felles sakshåndtering i tråd med regelverket. Etne er en viktig landbrukskommune, med god landbruksjord nær tettbebyggelsen, og der det er viktig at det mest mulig unngås tiltak som kan svekke det langsiktige grunnlaget for landbruksdrift. | |
| 214 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.6.2. Landbrukseffektiv drift | | 29a,b | Bygging av gårdshus nr. 2 bør tillates både på store og mindre bruk, og for å fremme levende bygder. Dette er viktig for at unge skal ha muligheter til å overta gårdsbruk. | Endring | Planen legger opp til en restriktiv forvaltning mht. boligbygging på fradelte tun, på spredte boligeiendommer og bruk som ikke lenger er i drift. Hensikten er å bedre forutsigbarheten og muligheter for rasjonell drift. Hovedregelen er også at det ikke skal bygges flere boliger på små gardsbruk. Mange små gardsbruk har de senere årene gått ut som selvstendige driftsenheter, og økende boligbygging på slike bruk, er ikke nødvendigvis i tråd med langsiktig landbruksdrift. Det kan likevel vurderes unntak i områder med særskilte bosettingshensyn. På aktive bruk gis det også åpning for bolig nr to etter konkret vurdering. Formuleringen i pkt 29a er for øvrig endret i forhold til planforslaget, ved at "tillates ikke" er byttet ut "bør det ikke tillates". | Det foreslås endring i pkt 29a: "På små gardsbruk, eller bruk som ikke har selvstendig drift, bør det ikke tillates oppføring av mer enn én bolig." |
| 215 | 15/139-15 | Rogaland Bondelag | Næringsorganisasjon | 4.6.2. Landbrukseffektiv drift | | 32 | Retn.I. 32 bør endres til: "Gårdstilknyttet tilleggsnæring må ikke være til vesentlig ulempe for den primære landbruksproduksjonen" (tidl.: ...for omkringliggende eiendommer, og den må være tilknyttet landbrukseiendommen"). | Endring | Etablering av tilleggsnæring vurderes å måtte sees i forhold til både den primære landbruksproduksjonen og til omkringliggende eiendommer. Begrepet "Bygdenæring" vurderes for øvrig å være bedre dekkende for aktuelle næringer enn "gårdstilknyttet tilleggsnæring". | Det foreslås tillegg i pkt. 32: Bygdenæring må ikke være til vesentlig ulempe for landbruksdriften eller omkringliggende eiendommer, og den må være tilknyttet landbrukseiendommen." |
| 216 | 15/139-28 | Tysvær kommune | Kommune | 4.6.2. Landbrukseffektiv drift | | 33, 34 | Det bør være lov å bruke ledige driftsbygninger til annen type næring enn gårdsdrift. | Endring | Planen åpner for at det på fradelte tun eller passivt driftssenter kan gis bruksendring til annen virksomhet for tidsavgrenset periode. Tidsbegrensningen skal bevare den langsiktige prioriteringen av landbruksinteressene i tilfeller der det eventuelt kan oppstå konflikter. Som hovedregel åpnes det ikke for dette på aktiv landbrukseiendom. | |
| 217 | 15/139-15 | Rogaland Bondelag | Næringsorganisasjon | 4.6.2. Landbrukseffektiv drift | | 33a | Bør i retn.I. 33a erstattes med "kan": "Eventuell bruksendring kan gis for tidsavgrenset periode, ikke varig endring". | Endring | Det opprinnelige forslaget kan framstå uklart, ved at "bør" kan tolkes som at det i visse tilfeller åpnes for varig endring, samtidig som det i siste del presiseres "ikke varig endring". Bruk av "kan" vurderes som klargjørende. | Bør i retn.I. 33a erstattes med "kan": "Eventuell bruksendring kan gis for tidsavgrenset periode, ikke varig endring". |
| 218 | 15/139-15 | Rogaland Bondelag | Næringsorganisasjon | 4.6.2. Landbrukseffektiv drift | | 34a | Bør i retn.I. 34a, 3. ledd erstattes med "kan": "Godkjent bruksendring kan gis for tidsavgrenset periode". Stryke 4. ledd om at "Varig endring kan vurderes etter at den tidsavgrensede perioden er gått ut og driften ikke har skapt konflikter med bl.a. naboer/landbruksdriften". | Endring | Bruk av "kan" vurderes å være mer presis formulering enn "bør". Ordlyden med bruk av "bør" gjør at siste ledd om håndtering av varig endring vurderes å være unødvendig i sammenhengen. | Foreslås å erstatte "bør" med "kan" i pkt 34a: "Eventuell bruksendring bør gis for tidsavgrenset periode". Siste ledd om varig endring foreslås tatt ut. |
| 219 | 15/139-15 | Rogaland Bondelag | Næringsorganisasjon | 4.6.2. Landbrukseffektiv drift | | 36c | Kan i retn.I. 36c erstattes med "skal": "...deponering skal dyrkes opp." | Endring | Rene gravemasser er en ressurs som i de fleste tilfeller kan brukes til forbedring av produksjonsmulighetene på ulendt eller grunnlendt mark. I den grad deponering av slike masser skjer på landbruksareal, er det rimelig at det stilles krav om at deponeringen skal gjøres på en slik måte at produksjonsmulighetene forbedres. Dersom deponering skjer utenfor landbruksareal, eller massene ikke gir grunnlag for oppdyrking, kan det imidlertid være vanskelig å stille slikt krav. | Forslag til ny retn.I. 36c: "Deponering av rene gravemasser på landbruksareal skal utføres på en slik måte at produksjonsmulighetene forbedres." |
| 220 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.7.1. Regional grønnstruktur | 70 | | Tegnforklaring til siste kategori på kart over regional grønnstruktur bør endres til "kjerneområde landbruk med høyt prioritert grønnstruktur og/eller kulturverninteresser". | Endring | Regional grønnstruktur i planen består av tre områdetyper. Den tredje områdetypen på kart s. 70 er kalt "grønnstruktur m. høyt prioriterte landbruks- og/eller kulturverninteresser" og ble avgrenset i forbindelse med gjeldende fylkesdelplan. Områdetypen er ikke det samme som kjerneområde landbruk, selv om en del områder inngår begge steder. | |
| 221 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 4.7.1. Regional grønnstruktur | | 38a | Det bør spesifiseres i retningslinje 38a at landskapsvurderinger og kartlegging av biologisk mangfold bør skje på kommuneplannivå. | Tillegg | | Det foreslås at retningslinje 37a (tidl. 38a) innledes med "Som del av kommuneplanarbeidet..." |
| 222 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 4.7.1. Regional grønnstruktur | | | Det bør være fokus på å binde grønnstrukturen sammen med gang-/sykkelveg, på muligheter for vinterbruk, på å knytte sammen viktige målpunkt, og på etablering av snarveger. | Tillegg | Ved kartlegging av regional grønnstruktur ble det blant annet lagt vekt på å binde sammen større grøntområder. Mye av regional grønnstruktur er for øvrig basert på kommunale planer og kartlegginger av friluftsområder. | |
| 223 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 5. Gjennomføring | 73 | | Bruk av langsiktig grense landbruk bør framheves som et verktøy som blir anbefalt for kommende kommuneplanrulleringer. Vi foreslår nytt kulepunkt nederst på side 73: «Langsiktig grense blir brukt som et verktøy ved utarbeidelse av kommuneplaner for å gi tydelige grenser mellom byggeområder, LNF/landbruksområder og viktig grønnstruktur.» | Tillegg | Planen omfatter ikke en "langsiktig grense" på regionalt nivå som i Jæren-planen, der det er grenser for utvikling rundt en del tettsteder. Men retningslinjene legger opp til at kommunene gjennom kommuneplanleggingen skal trekke grenser mellom LNF- og utbyggingsområder. | Det foreslås at teksten nederst på side 73 omformuleres i tråd med retningslinjenes pkt 28: "Trekke klare, langsiktige grenser mellom landbruks-, natur og friluftsområder og utbyggingsområder, og sikre tilgang til tettstedsnær grønnstruktur." |
| 224 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | 5. Gjennomføring | 73 | | Det er viktig at planen får en god forankring i kommunene, samtidig som den har høy nytteverdi i arbeidet med kommunal arealplanlegging og saksbehandling i lang tid framover. | Kommentar | Planen er resultatet av en lang prosess, der kommunene har deltatt aktivt - både administrativt og politisk. Videre er det hensikten med etablering av ATP-samarbeid at kommunene, regionale og statlige etater sammen kan ha et mer aktivt forhold til gjennomføring av planen. | |
| 225 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 5. Gjennomføring | 75 | | Tellepunkt for gående og syklende bør utvikles til en indikator for økt gange/sykling - dette vil komme som en del av sykkelby-avtalen. | Tillegg | Det vil være positivt å få til en fysisk måling av antall gående og syklende på sentrale lenker, og som kan supplere data fra reisevaneundersøkelser. | Det legges inn ny indikator for måling av "Miljøvennlig persontransport i by" s. 75: "Utvikling i gange/sykling". |
| 226 | 15/139-16 | Fikse - Etne/Vindafjord Næringsutvikling | Næringsorganisasjon | 5. Gjennomføring | | | Konkretisering av tid og prosess for rullering/revisjon av planen må implementeres. | Tillegg | Det vises til s. 74 i plandokumentet. I forbindelse med regionale planstrategier, som utarbeides hvert fjerde år, skal det vurderes planleggingsbehov på regionalt nivå. I den | |

| Nr. | Arkivnr. | Innsender | Gruppe av innsendere | Tema i planen | Side | Retn.I | Sammendrag av høringsinnspill | Type innspill | Kommentar/vurdering av høringsinnspill | Endring i planen |
|-----|-----------|------------------------------------|----------------------|------------------------|------|---------------------|--|---------------|---|--|
| 227 | 15/139-30 | NHO Rogaland | Næringsorganisasjon | 5. Gjennomføring | | | NHO Rogaland savner klare tidshorisonter og plan for rullering av planen. | Tillegg | forbindelse vil det være aktuelt å ta opp behov for eventuell revisjon av areal- og transportplanen. Handlingsprogrammet skal rulleres årlig. | |
| 228 | 15/139-31 | Statens vegvesen | Statlig myndighet | 5. Gjennomføring | | | Det er mange gode aktiviteter i handlingsprogrammet. Planlegging av sammenhengende infrastruktur for gange/sykling i større tettsteder kan utvides til også å gjelde på potensielle arbeidsreise-strekninger. Kommunene må også være med i samarbeid om posisjonering og finansiering. | Endring | | Kommunene legge inn som ansvarlig for posisjonering og finansiering for transportinfrastrukturen, sammen med SVV og FK (i handlingsprogrammet pkt 9). |
| 229 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | 6. Konsekvenser | | | Det vises til at planen vil innebære høyere krav til planressurser og kompetansenivå i kommunene, økt politisk styring, og mer krevende prosesser, og at utbyggingskostnader og prisnivå på næring og bolig kan komme til å stige. Vi kan ikke se at dette 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. Dette bærer preg av et stort økonomisk eksperiment en ikke aner konsekvensen av. Dette er skuffende i en prosess som hele tiden har utgått seg for å være faktabasert. For eksempel pekes arealknapphet på som en av de viktigste driverne i boligprisstigningen en opplever flere steder i landet. | Vurdering | Fortetting i bebygde områder kan innebære mer krevende planprosesser enn bygging på nytt areal, fordi det må tas hensyn til naboer og annen bebyggelse. Sentrumsbebyggelse krever også mer omtanke i utformingen enn mer standardiserte bygg på nytt areal. Dette kan øke kvadratmeterprisen på nye bygg, men gir også grunnlag for mer arealeffektiv bebyggelse og utnyttelse. Strategier om økt fortetting må også sees i sammenheng med prognoser om en høyere andel eldre og små husholdninger i befolkningen, og den allerede høye eneboligdekningen som regionen har. En slik lokaliseringspolitikk gir også rom for bedre utnyttelse av offentlig infrastruktur og ressurser. Sammenlignet med enkelte større byregioner, vurderes det for øvrig ikke å være fare for arealknapphet på Haugalandet, ettersom regionen har store reserver av ledige bolig- og næringsarealer. | |
| 230 | 15/139-10 | Fylkesmannen i Rogaland | Statlig myndighet | Illustrasjoner og kart | 13 | | Det er gjennomgående vist til figur 3.1 side 13 for avgrensning av «bynære områder», men denne figuren viser imidlertid befolkningsendring 2008 – 2014. | Endring | Kartet som viser befolkningsvekst illustrerer hvorfor det er et større behov for konkretisering av strategiene i planen i de ytre delene av regionen, i og med at så store deler av den regionale veksten skjer der. | Det legges inn tilsvarende områdeavgrensninger på øvrige temakart (senterstruktur, bolig, næring), slik at det blir tydeligere hvilket område det refereres til. |
| 231 | 15/139-24 | Etne kommune | Kommune | Illustrasjoner og kart | | 13, 53, 57, 58 mfl. | Det er uheldig at indre deler av Etne kommune ikke vises på mange av kartene, se kart s. 13 (befolkning), 53, 57 og 58 om samferdsel og tosidens temakart. | Endring | På en del kart i planen er deler av regionen beskåret - i tilfeller der det ikke er kartopplysninger i disse områdene, og beskæringen samtidig bedrer lesbarheten i kartene. På to-sidens kart for senterstruktur, bolig- og forretningsareal, og der det inngår forklaringer og kartutsnitt, vil det gå merkbart utover lesbarheten dersom alle arealer i regionen skal synes - også når det ikke finnes kartopplysninger. Enkelte andre temakart kan imidlertid utvides til å omfatte hele arealet i regionen - uten at det har stor betydning for lesbarheten. | En del temakart justeres for å omfatte hele regionen, der det ikke går vesentlig ut over lesbarhet. |
| 232 | 15/139-20 | Fylkesmannen i Hordaland | Statlig myndighet | Annet | | | Med bl.a. bakgrunn i klimaendringer, kunne det vært aktuelt med en omtale av risiko og sårbarhet i planen. Vi viser til at dette er listet opp som utredningstema i planprogrammet. | Vurdering | Planen legger ikke opp til ny arealbruk, utover det som allerede ligger inne gjeldende planer. Det fastlegges heller ikke ny infastruktur. Det er derfor ikke vurdert å være behov for en egen risiko- og sårbarhetsvurdering på dette plannivået. | |
| 233 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | Annet | | | Regjeringen arbeider med kommunereformen, der formålet er å redusere antallet kommuner i Norge betraktelig, og 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. Vi mener at det blir feil å vedta en plan basert på gamle grenser og oppgavefordeling, og at planen må utsettes til dette er klarlagt. | Vurdering | Utfordringene med areal-, transport- og by-/tettstedsutviklingen vil ikke endres vesentlig, selv om det eventuelt skulle komme endringer i kommunestruktur eller oppgavefordeling. I planarbeidet er det lagt vekt på å utforme mål og strategier som er relevante, uavhengig av kommunegrenser. | |
| 234 | 15/139-26 | Haugesundregionens næringsforening | Næringsorganisasjon | Annet | | | Den politiske styringsgruppen bestående av ordførere og rådmenn bør bestå og brukes til meklings i plansaker der det ikke oppnås enighet mellom fylkesadministrasjonen og kommunene. | Kommentar | Det er fylkesmannen som håndterer den formelle meklings i plansaker, der det har vært innsigelse. | |
| 235 | 15/139-21 | Mattilsynet | Statlig myndighet | Annet | | | Det er et ønske om at det i arealdelen innarbeides en passus om at der drikkevannsinteresser kommer i konflikt med andre interesser, skal drikkevannsinteressene være overordnet. | Tillegg | Håndtering av drikkevannsinteresser framgår av annet regelverk og av planer som berører drikkevannsressurser. | |
| 236 | 15/139-17 | Forsvarsbygg | Statlig foretak | Annet | | | Forsvaret har bare mindre arealbruksinteresser på Haugalandet, herunder interesser i sjøområder til Bokn, Karmøy, Utsira og Vindafjord. Vurderer at interessene kan ivaretas videre ved rullering av arealplanene i den enkelte kommune og har derfor ingen merknader til planforslaget. | Kommentar | OK. | |
| 237 | 15/139-18 | NVE | Statlig myndighet | Annet | | | NVE har ingen merknader til planen. | Kommentar | OK. | |
| 238 | 15/139-19 | Jernbaneverket | Statlig foretak | Annet | | | Det ser ut til at denne planen ikke vil komme i konflikt med jernbanen, og dermed har Jernbaneverket ingen spesielle merknader til planforslaget. | Kommentar | OK. | |