

# REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET

## SAKSFRAMLEGG FOR STYRINGSGRUPPEN

Dato: 31.03.16  
Saksnr: 1/16

**Sak: Bakgrunn for planarbeidet – viktige regionale hensyn.**

### Saken gjelder

Styringsgruppen orienteres om bakgrunn for planarbeidet og viktige regionale hensyn.

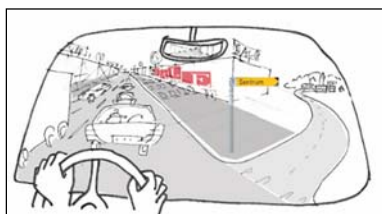
### Bakgrunn og viktige hensyn

Planarbeidet som startet i 2011 har vært gjennomført i tett samarbeid mellom kommunene på Haugalandet, fylkeskommunen, fylkesmannen og statens vegvesen.

I planprosessen ble utviklingstrekk for Haugalandet nøye kartlagt. Utredningen, som blant annet så på arealbruk i gjeldende kommuneplaner, viste at Haugalandet bar preg av en lite kompakt arealbruk, og som svekket by- og tettstedssentrene og bygget opp om økt bilbruk. Det er vanskelig, eller nær sagt umulig, å kompensere for en slik arealutvikling utelukkende gjennom tilretteleggingstiltak for miljøvennlig transport.

Deretter ble det utredet tre mulige utviklingsretninger for Haugalandet

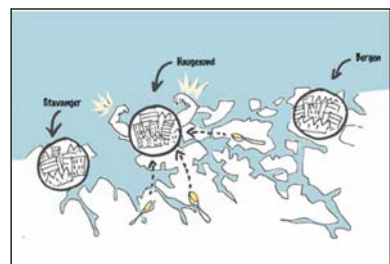
1. Bilbasert (som lå tett opp mot 0-alternativet – altså den utviklingen Haugalandet ville få hvis vi ikke gjorde noe)
2. By og tettsted – utvikling i by og tettsted i alle deler av regionen
3. Storby – økt fokus på Haugesund som regionsenter – flytte deler av veksten dit.



*Konsept 1: Bilbasert/spredt.*



*Konsept 2: By og tettsted*



*Konsept 3: Storby*

Utredningen viste at konsept 1 bilbasert kom dårligst ut. Det krevde mye areal, det var minst klimavennlig, det ville føre til kapasitetsproblemer på veinettet, og det ville føre til svært dyre investeringer i infrastruktur; 9600 millioner mot 4800 i storbyalternativet.

Kommunen valgte konsept 2 gjennom politisk beslutning. Konsept 2 innebar å prioritere utvikling i by og tettsted i alle deler av regionen, og dermed også å begrense utbygging utenfor disse områdene.

De viktigste regionale utfordringene i regionen er i byområdet og i kommunene Karmøy, Tysvær og Haugesund. 90% av veksten på Haugalandet har de siste 10 år kommet i dette området.

De viktigste regionale hensynene er å styrke by- og tettstedene ved å lokalisere handel og kontorarbeidsplasser til sentrumsområdene, boliger innenfor gangavstand, og å legge til rette for gange, sykling og kollektivtransport.

Tysvær, Sveio og Karmøy har til dels lagt opp en utbyggingspolitikk der de benytter seg av fordelene ved å ha et regionsenter i kort kjøreavstand, med boligområder som legges tett opp mot grensen til Haugesund. Dette bidrar til en fortsatt bilbasert og spredt arealbruk og svekker mulighetene for å bygge opp et funksjonelt regionalt senter. I Haugesund har det vært lagt opp til mange nye funksjoner og arbeidsplasser sør i kommunen, og samtidig at boligutviklingen skulle skje nordover – noe som bidrar til å forsterke denne tendensen.

Regionalplanen legger opp til at hver av kommunene heller konsentrerer utbyggingen for å styrke egne sentre – altså at besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter og boliger plasseres i by- og tettstedsområdene i egen kommune.

Kommunene har til nå ikke tatt nødvendige grep i sine kommuneplaner (med unntak av Haugesund kommune) for å ivareta konsept 2.

I forslag til Nasjonal Transportplan er det varslet at man på sikt ønsker å utvide muligheten for statlig/regionale bypakker til også å omfatte mindre byområder tilsvarende Haugalandet. Med bypakker følger store statlige investeringer (Trondheim mottok nylig 930 millioner). Kravet er at det er utarbeidet en regionalplan som viser at kommunene har en arealbruk som bygger opp om nullvekstmålet – altså at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange innenfor byområdet.

Også utenfor byområdet viser konseptutredningen at det er en fordel å bygge opp om by og tettstedsentrene. Det er rimeligere for kommunene og det er også klare fordeler å samle funksjoner både for å sikre gode møteplasser, enkel tilgang til daglige gjøremål, og for å legge til rette for gange og sykling.

Ved høring av planforslag til regionalplan for Haugalandet kom det inn merknader om at mer styring måtte overlates til kommunene. Som følge av innspillene, ble det gjort flere endringer i planen. Blant annet ble ca 20 «skal»-formuleringer erstattet med «bør», omformulert eller endret.

Slik planen foreligger etter høringen, vurderes virkemidlene i den regionale planen å være relativt svake sett opp mot målet om å styrke by og tettstedene jf konsept 2.



Figur: 90 % av veksten har kommet innenfor Haugesund og nærliggende deler av Karmøy, Tysvær og Sveio.

## REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET SAKSFRAMLEGG FOR STYRINGSGRUPPEN

---

Dato: 31.03.16  
Saksnr: 2/16

**Sak: Kommunene legger fram sitt forslag.**

Vedlegg 2: Endringsforslag fra kommunene.

---

### **Saken gjelder**

Kommunene legger fram sitt forslag til endringer i retningslinjene.

### **Forslag til endringer mottatt fra kommunene**

Forslag til endringer i retningslinjene ble mottatt fra kommunene 15. mars. I dokumentet er endringsforslagene markert med bakgrunnsfarge:

- Grønn bakgrunnsfarge markerer endringsforslag som alle kommunene er enige om.
- Rosa bakgrunnsfarge markerer endringsforslag som Haugesund kommune ikke er enig i.

I forhold til dokumentet som ble mottatt fra kommunene, er teksten redigert slik at alle retningslinjene framkommer, og slik at alle endringsforslagene skal kunne leses fortløpende. Dette er gjort for å bedre lesbarheten, og slik at det ikke skal være nødvendig å sammenholde endringsforslagene med den opprinnelige teksten i planforslaget.

**REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET  
SAKSFRAMLEGG FOR STYRINGSGRUPPEN**

---

Dato: 31.03.16  
Saksnr: 3/16

**Sak: Videre arbeid.**

---

**Saken gjelder**

Neste møte i styringsgruppen er satt opp 14. april. Deretter tas planforslaget opp til behandling i Rogaland og Hordaland fylkeskommuner.