



ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE

FYLKESRÅDMANNEN  
Regionalplanavdelingen

Til styringsgruppa for  
«Regional plan for areal og transport på Haugalandet»

12.04.2016

Deres ref.:

Saksbehandler: Bernt Østnor  
Direkte innvalg: 51 92 25 10

Saksnr.  
Løpenr.  
Arkivnr.

## REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET INNKALLING TIL STYRINGSGRUPPEMØTE 14. APRIL

Det kalles inn til møte i styringsgruppen for "Regional plan for areal og transport på Haugalandet".

- Tid: Torsdag 14. april 2016 kl. 12.00-14.00
- Sted: Statens Vegvesen Haugesund, møterom Karmsundet.  
Adresse: Rennesøygata 16. Merk begrenset med parkeringsplasser.

### Saksliste:

Godkjenning av innkalling

S-sak 4/16: Vurdering av kommunenes endringsforslag.

S-sak 5/16: Politisk strategi for sluttbehandling av planen.

S-sak 6/16: Videre prosess.

Eventuelt

Forfall bes meldt så snart som mulig til:

Bernt Østnor, tlf. 51 92 25 10 / 469 04 502, e-post: [bernt.ostnor@rogfk.no](mailto:bernt.ostnor@rogfk.no)

Med hilsen

Christine Haver  
regionalplansjef

Bernt Østnor  
Rådgiver

### Vedlegg:

1. Referat fra møte i styringsgruppen 31. mars (ettersendes).
2. Sakspapirer, sak 4/16 – 6/16.
3. Endringsforslag fra kommunene, oversendt 21. mars (hele retningslinje-teksten).
4. Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis (excel-skjema).

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

---

POSTADRESSE  
Postboks 130 Sentrum  
4001 Stavanger

BESØKSADRESSE  
Arkitekt Echoffsgt.1  
Stavanger

TELEFON  
51 51 66 00

TELEFAKS  
51 51 68 90

BANKGIRO: 3201.05.50520

E-POST: [firmapost@rogfk.no](mailto:firmapost@rogfk.no)

INTERNETT: [www.rogfk.no](http://www.rogfk.no)

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

---

Dato: 14.04.16  
Saksnr: 4/16

### Sak: Vurdering av kommunenes endringsforslag.

Vedlegg 3: Endringsforslag fra kommunene, oversendt 21. mars (hele retningslinje-teksten).  
Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis (excel-skjema).

---

### Saken gjelder

Fylkesrådmennene i Rogaland og Hordaland har gjennomgått kommunenes forslag til endringer i planen og gjort en faglig vurdering punkt for punkt av disse. Kommunenes endringsforslag og Fylkesrådmennenes vurderinger av dem er vist i vedlegg 4. Saken legges fram for styringsgruppen til orientering.

### Bakgrunn

Kommunene på Haugalandet har gjennomgått regionalplanen og identifisert endringer de ønsker i planen. Noen av endringsforslagene er det enighet blant kommunene om, mens noen har Haugesund kommune ikke vært enig i. I vedlegg 3 er endringsforslagene markert med bakgrunnsfarge. I forhold til dokumentet som ble sendt ut fra kommunene før forrige møte, er vedlegg 3 nå redigert slik at hele teksten i retningslinjene framkommer.

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

På møtet 31. mars ble det gitt en foreløpig og samlet vurdering av endringsforslagene.

### «By og tettsted», behov for styring og rom for regional utvikling

Planforslaget har blitt utarbeidet på grunnlag av felles tilslutning til konsept 2 «By og tettsted som skal bygge opp om by-, tettsteds- og grendesentre i alle deler av regionen. Planen har ingen virkemidler som "omdirigerer" utvikling inn til de bynære områdene fra omlandet. Planen har derimot en større grad av detaljering og styring i de bynære områdene enn i omlandskommunene, og dermed blir det en større del av planen som omtaler denne delen av regionen.

Konsekvenser av å videreføre dagens planer og strategier ble analysert i det såkalte «0-alternativet». Dette alternativet ga svakere tettstedssentre, lengre avstander, større transportbehov, større bilavhengighet, og høyere behov for investeringer i transportinfrastruktur.

Sammenlignet med ambisjonsnivået i konsept 2 "By/tettsted", vurderes virkemidlene i planforslaget å være relativt svake. Realisering av konseptet er i hovedsak lagt til den kommunale planleggingen.

Det er forståelig at nye politikere kan føle usikkerhet mht konsekvenser av den regionale planen. En slik usikkerhet bør likevel ikke føre til at det gjennomføres endringer av planen

som reduserer nødvendig styring. Fylkesrådmennene anbefaler at det i stedet brukes ressurser på å informere om de reelle konsekvensene av planen og hvilke utviklingsmuligheter planen legger til rette for i kommunene.

Planforslaget, slik det foreligger, vurderes å legge godt til rette for vekst og utvikling på Haugalandet. Regionen har store arealreserver, og planens strategier innebærer en bevisst bruk av disse arealene som styrker regionens muligheter til å håndtere en ønsket vekst.

### **Samlet vurdering av kommunenes endringsforslag**

Fylkesrådmennene har gjort en vurdering av kommunenes forslag til endringer i planen. Samlet sett ønsker kommunene endringer på en rekke strategisk viktige punkter i planen, og som signaliserer redusert forpliktelse overfor felles-strategien «By og tettsted», boligbygging «innenfra og ut», lokalisering av «rett virksomhet på rett sted» og styring av handelsetableringer. Dette vil svekke planen som styringsverktøy i et slikt omfang at det ikke lenger kan karakteriseres som «mindre endringer». Samlet vil dette gi en utvikling som i større grad er basert på «bilens logikk» og som gir lengre reiser i dagliglivet og sterkere bilavhengighet. En slik plan vil svekke muligheten til å komme med i framtidige statlige tilskuddsordninger for bytransport som kan komme i mellomstore byer. For å komme i posisjon til slike ordninger, signaliseres det krav om at regionene må ha en forpliktende regional/interkommunal areal- og transportplan. I grunnlagsdokumentet til neste NTP foreslås det også krav om nullvekst i personbiltransport – noe som er svært ambisiøst.

Regional styring er særlig viktig i de bynære områdene med Haugesund, Kopervik/Åkra i sør, Aksdal i øst og Sveio sentrum i nord. Denne delen av regionen er tettest integrert. Framtidig utbyggingsmønster har stor påvirkning på transport og utvikling i nabokommunene. Ikke minst er det nødvendig med en felles og stram utviklingsstrategi for Norheim og Raglamyr, slik planen legger opp til. Alternativt kunne Norheim/Raglamyr hatt potensiale til å ta i mot alle nye kontorarbeidsplasser og handelsetableringer i regionen i meget lang tid.

### **Vurdering av endringsforslagene enkeltvis**

Fylkesrådmennene har i tillegg gjennomgått og vurdert endringsforslagene enkeltvis. Vurderingene er gjengitt i vedlegg 4 (excel-skjema). Det er til sammen 40 endringsforslag:

- 6 forslag om tillegg eller presiseringer i retningslinjene.
- 3 forslag om nye sentre og 3 om redusert styring av konkurranse mellom sentre.
- 4 forslag om redusert styring av handelsetableringer.
- 4 forslag om redusert styring av boligbygging «innenfra og ut» og arealutnyttelse.
- 4 forslag om redusert fokus på bokvalitet og utforming.
- 4 forslag om endret kategorisering av næringsområder eller styring av lokalisering eller parkering.
- 5 forslag om å fjerne retningslinjer om tiltak i landbruksområder.
- 7 andre forslag.

Vedlegget inneholder kun kommentarer og vurderinger av endringsforslagene, og ikke om de er vurdert å være «mindre justeringer» eller ikke.

### **Forslag til konklusjon**

*Styringsgruppen tar fylkesrådmennenes vurderinger til orientering.*

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

---

Dato: 14.04.16  
Saksnr: 5/16

### Sak: Politisk strategi for sluttbehandling av planen

---

#### Saken gjelder

Gruppelederne i Rogaland fylkesting har vurdert kommunenes endringsforslag opp mot hensynet til å oppnå en plan som gir regional styring av sentrale areal- og transporthensyn, og opp mot fylkestingets mandat om å tillate «mindre justeringer». Styringsgruppen orienteres om vurderingene som er gjort.

#### Omfang av endringer i planen

Gruppelederne i Rogaland fylkesting har vurdert ulike alternativer for endring av planforslaget. Vurderingene er basert på forslag til endringer som kommunene på Haugalandet har kommet med. Endringsforslagene fra kommunene ble oversendt 21. mars, slik at det skulle være rom for en prosess i etterkant.

Flertallet blant gruppelederne har vært samstemt om at det er nødvendig å oppnå en plan som gir regional styring om sentrale tema, og som er gjenkjennelig på tvers av regionene i fylket. Dette innebærer at det nå er begrenset med handlingsrom for endringer i planen. Det kan likevel være rom for enkelte mindre justeringer som ikke endrer styringen i planen. Fylkesordføreren orienterer nærmere om vurderingene som er gjort.

Basert på de politiske signalene som er gitt, har fylkesrådmennene i Rogaland og Hordaland arbeidet med forslag til konkrete endringer i retningslinjene.

#### Forslag til konklusjon

*Styringsgruppen tar saken til orientering.*

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

---

Dato: 14.04.16  
Saksnr: 6/16

**Sak: Videre prosess.**

---

**Saken gjelder**

Styringsgruppen orienteres om den videre prosessen i saken.

**Framdrift**

«Regional plan for areal og transport på Haugalandet» vil bli lagt fram for fylkestingene i Rogaland og Hordaland for sluttbehandling på deres møter 14.-15. juni. Forutgående behandling i fylkesutvalgene er 19. mai (Hordaland) og 7. juni (Rogaland). Etter styringsgruppemøtet 14. april oversendes planforslaget til fylkesrådmennene for saksbehandling fram mot disse møtene.

Til fylkesutvalgene og fylkestingene vil det bli framlagt:

- Samlet forslag til plandokument, slik det forelå til sluttbehandling i fjor (datert 11. mai 2015).
- Kommunenes forslag til endringer, mottatt 21. mars 2016.
- Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene.
- Referat fra styringsgruppemøtet.

**Forslag til konklusjon**

*Styringsgruppa tar saken til orientering*

31.3.2016

Til Rogaland fylkeskommune v/ fylkesordfører

## **REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNSPILL TIL JUSTERINGER OG ENDRINGER FRA KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET.**

Det vises til utsetningsvedtak i fylkeskommunen i juni 2015 og til samtaler i forbindelse med den regionale prosessen kommunene på Haugalandet har hatt om endringer.

Haugalandskommunene har hatt 3-4 samlinger med politisk ledelse og administrative representanter i et forsøk på å komme frem til et felles innspill til endringer som ønskes i areal- og transportplanen. En har lyktes delvis i dette arbeidet, men det er også kommet endringsforslag som Haugesund kommune ikke ønsker å stille seg bak. I teksten under vises først endringsforslag som alle kommunene stiller seg bak, og til slutt forslagene som de andre 8 kommunene unntatt Haugesund ønsker endret.

Kommunene er fornøyde med hovedtrekkene i planen og slutter seg til konsept 2 som tidligere valgt. Det er likevel slik at planen i liten grad har vist å samordne areal og transport. Samferdselsdelen dreier seg i for stor grad om byområde med gange og sykkel og de største veiene. Det pågår viktig planarbeid for overordnet vegsystem som vil prege utviklingen på Haugalandet. Dette gjelder statlig plan for ny 4 felts veg E39 Kyststamvegen fra Rogfast/Bokn til Sveio og Sunnhordland. Dette planarbeidet er ikke hensyntatt i forslaget til ny regionalplan. Utredningsarbeidet KVU Haugesund som ser på muligheter fra flyplassen/Karmsund havn via Haugesund til Våg er en kombinert streknings-KVU og by-KVU og er samkjørt med regionalplanarbeidet. Utbedring av E-134 for strekningen gjennom Vindafjord og Etne pågår med konkrete prosjekter. Disse store veiprojektene vil kreve nytt utbyggingsareal som delvis går gjennom områder allerede avsatt til utbyggingsformål i kommuneplanene. Vi anmoder fylkeskommunen om å ta med et tillegg i regionalplanen som sier at medgått utbyggingsareal til disse veiprojektene skal erstattes med nytt utbyggingsareal. Usikkerheten rundt hvor framtidige veitraseer skal gå gjør det komplisert å akseptere de detaljene som pkt. 11 i retningslinjene og kartet det vises til i retningslinjene.

Det er også viktig at regionalplanen blir samkjørt med Hordaland. Endringene som er foreslått for retningslinjene i landbruk gjør dette lettere.

Videre er det viktig at metode for regional handelsanalyse må være utarbeidet i forkant av vedtak dersom det skal være krav om handelsanalyse i planen.

Bynære områder i regionalplanen bør samordnes med satsingen på kollektivtransporten. Sveio har ingen utvidet kollektivsatsing i planen. Det er enighet om å endre utstrekningen av bynære område i planen slik at Sveio ikke lenger er med, se figur for retningslinje 7 i endringsforslaget under.

Haugalandskommunene mener regionalplanen peker på viktige mål og strategier for regionen framover. Kommunene mener og at planen legger opp til for mye regional styring omkring detaljer

som er gjengitt i annet lovverk eller som det vil være naturlig at en tar stilling til lokalt gjennom kommuneplanarbeidet i hver enkelt kommune. Kommunene ønsker også en plan som gir rom for vekst både i byer, tettsteder og bygder. En plan som ser samspillet som foregår mellom by og land og som legger til rette for at en kan ta hele regionen i bruk både for stedsutvikling, næringsutvikling og boligutvikling.

Det er et håp at fylkeskommunen vurderer forslagene fra kommunene under og at vi i felleskap kan få en regional plan som både kommunene og fylkeskommunen kan stille seg bak i felleskap.

På vegne av Haugaland Vekst regionråd

Jarle Nilsen  
Leder

## REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - FORSLAG TIL ENDRINGER RETNINGSLINJER

Endringsforslaget viser de endringene som samtlige kommuner innenfor planen er enig i. Endringsforslagene er markert med **grønt**. I tillegg er det for noen retningslinjer fremmet et alternativt endringsforslag. Haugesund kommune var ikke enige i disse endringene og er derfor markert med alternativt forslag (**rosa**).

### Retningslinjer for senterutvikling

#### 1. Om retningslinjer for senterutvikling og lokalisering av handel og tjenesteyting

Lokalisering av publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner og handel skal bidra til sterke og kompakte by- og tettstedssentre med godt funksjonstilbud i alle deler av regionen.

#### 2. Senterstruktur og lokalisering av publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner for handel og tjenesteyting

a. Senterstruktur for Haugalandet:

Senterkategori	Sentrum
Regionsenter	Haugesund sentrum
Regiondel-sentre	Kopervik, Akrdal, Ølen, Sveio, Etne, Sauda
Områdesentre	Åkra, Skudenes, Norheim, Føresvik, og Skånevik sentrum, <b>Frakkagjerd, Ølensvåg (flytta opp)</b>
Tettstedssentre, grendesentre	Vedavågen, Avaldsnes, Vormedal, Kolnes, Førde, Auklandshamn, Valevåg, Slåttevik, Hervik, Skjoldastraumen, Hinderåvåg, Nedstrand, Skjold, Knaphus, Kårhus, Vikebygd, Bjoa, Vikedal, Sandeid, Ølmedal, Kyrping, Teigland, Utsira, <b>Ekrene, Stava, Storesund(nye)</b>
Knutepunkter i bystrukturen	Fagerheim, Gard, Bleikemyr, Hemmingstad/Meieriet, Skåredalen

- b. Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner skal lokaliseres i sentrum av tettsted tilpasset det omland funksjonene skal dekke.
- c. Haugesund sentrum skal være regionens bysentrum. Regionale publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner **som bare gis på ett sted i regionen som helhet**, og lokale publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner for Haugesund, skal lokaliseres i Haugesund sentrum.
- d. Viktige publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner som bare gis på ett sted innenfor del av regionen, skal lokaliseres i regiondelsenter. Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive fellesfunksjoner for indre deler av Haugalandet bør fortrinnsvis lokaliseres i Ølen sentrum.
- e. I områdesentrene kan det lokaliseres publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner for senterets nærmeste omland. Det **skal bør** ikke etableres tilbud som vurderes å konkurrere med regionsenter eller regiondelsentrene.
- f. I tettstedssentre, grendesentre og knutepunkt i bystrukturen, kan det etableres funksjoner som betjener eget tettsted/grend/nærområde. Det **skal bør** ikke etableres tilbud som vurderes å konkurrere med andre sentre.



### 3. Avgrensning av sentre i senterstrukturen

- a. Sentrumsformål skal avgrenses og dimensjoneres i kommuneplanens arealdel. Avgrensningen skal ta utgangspunkt i områder for lokalisering av handel og tilrettelegge for kompakt utbygging som favoriserer gange innenfor sentrumsområdet. For tettstedssenter og grendesenter kan avgrensning også gjøres gjennom kommunedelplan eller områderegulering.
- b. For regionsenter, regiondelsentre og områdesentre bør det utarbeides sentrumsplaner for å avklare muligheter for videre utvikling av sentrene.
- c. Nærbutikk/nærservice skal bør lokaliseres slik at det betjener lokale boligområder og ikke baseres på forbipasserende langs hovedveg. Nærbutikk/nærservice skal ikke konkurrere med sentre i senterstrukturen. Prinsipper for lokalisering av nærbutikk/nærservice og tilknytning til lokale boligområder avklares og begrunnes i kommune- eller kommunedelplan.
- d. Nye tettstedssentre kan etableres i nye utbyggingsområder, og eksisterende senterområder kan utvides, forutsatt at dette bygger opp om en by- og tettstedsutvikling i samsvar med nedfelte mål i regional plan og kommuneplaner. Endring av senterstrukturen behandles som del av kommuneplanens arealdel.

### 4. Utforming av bebyggelse

Kommunene skal i overordnet plan gi retningslinjer for utforming av bygg og fellesområder i sentrumsområdene som

- tilfører kvaliteter til by-/tettstedssentrum,
- tilrettelegger for attraktiv stedsutvikling
- innbyr til økt gange og sykling.

Krav til estetikk, arkitektonisk kvalitet, kulturminner, kulturmiljø, lokalklima og universell utforming skal ivaretas. Forretningsbygg bør ha aktive, åpne og oppbrutte fasader i første etasje mot handlegater og sentrale byrom, og med direkte innganger utenfra.

## Regional planbestemmelse og retningslinjer for lokalisering og dimensjonering av handel

### Regional planbestemmelse for lokalisering av handel:

Nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet er bare tillatt i områder avsatt til sentrumsformål, slik disse er lokalisert, dimensjonert og avgrenset i gjeldende kommuneplans arealdel eller kommunedelplan. Unntak for nærbutikk og for varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast, større planteutsalg og andre større byggevarer, framgår av retningslinjene.

### Virkning av regional planbestemmelse:

Regional plan med planbestemmelse erstatter «Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre» og innebærer at det ikke kan gis tillatelse til tiltak som er i strid med planbestemmelsen. Regional planbestemmelse gjelder fram til ny kommuneplan eller kommunedelplan blir godkjent.

### 5. Unntak fra regional planbestemmelse om lokalisering av handel i sentrumsområder

- a. Nærbutikk og nærservice er et tilbud til det lokale bomiljøet utenom senterstrukturen. Nærbutikk er en eller flere butikker med dagligvarer (handel med hovedvekt på mat og drikke), bakeri eller blomster. Nærservice er mindre publikumsrettede virksomheter i selvstendige enheter som kan etableres i sammenheng med nærbutikk, slik som frisør, kafé og apotek. Nærbutikk og nærservice har en arealbegrensning på inntil 1000 1200 m<sup>2</sup> BRA til handel og inntil 500 m<sup>2</sup> BRA til andre publikumsrettede virksomheter.
- b. Innenfor næringsområder som er egnet for middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet (næringskategori 3 eller tilsvarende), kan kommunene avsette områder som skal romme salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. Områdene skal avgrenses i kommuneplan med krav om tilhørende bestemmelser som sikrer type handel, brutto forretningsareal, utnyttelsesgrad og parkeringsdekning, jf. pkt 19 og 26. Ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, tillates solgt på maksimalt 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 500 m<sup>2</sup> BRA.

### 6. Generell retningslinje for dimensjonering av handel

Samlet bruksareal til handel i hvert senter skal bør dimensjoneres i samsvar med senteret sitt handelsomland og nivå i senterstrukturen for å sikre en balansert fordeling av handel og unngå at sentre utkonkurrerer hverandre. Sentrenes handelsomland omfatter innbyggere i nærområder til senteret, avgrenset mot andre sentre. Sentre på høyere nivå i senterstrukturen skal dimensjoneres for en høyere dekning av lokal handelsetterspørsel enn sentre på lavere nivå.

## 7. Krav til regional handelsanalyse i bynære områder (avgrenset i kart s. 30) **Ny avgrensing uten område i Sveio**

(Merk: Bynære område er avgrenset nordover opp til den gule linjen på kartutsnittet. Kart i plandokumentet må endres som vist under.)



- a. Regional handelsanalyse er et verktøy utviklet på regionalt nivå til bruk for dimensjonering av framtidig behov for handelsareal, jf. pkt. 6.).
- b. Som del av kommuneplanens arealdel, skal Haugesund, Karmøy og Tysvær **og Sveio kommuner** dimensjonere framtidig behov for bruksareal til handelsvirksomhet ved bruk av regional handelsanalyse. Det skal dimensjoneres behov for samlet handelsareal i kommunen, og anbefalt fordeling på regiondelsenter, områdesentre og tettsteds-/grendesentre etter senteret sitt handelsomland og nivå i senterstrukturen.
- c. Ved etablering eller utvidelse av handelsvirksomhet i bynære områder (avgrenset i kart s. 30), skal det vurderes konsekvenser for det aktuelle senteret, og hvordan tiltaket kan påvirke fordelingen av handel mellom nærliggende sentre. Dersom dimensjonering ved hjelp av regional handelsanalyse ikke er gjennomført som del av kommuneplanen, jf pkt. 7b, skal dette utføres før saken sendes på høring. Der det kreves konsekvensutredning iht. pbl. § 14, kan analysen inngå i denne. Virksomhetsetableringer med areal under **1000 1200** m<sup>2</sup> BRA utløser ikke krav om regional handelsanalyse.

## 8. Nærmere om dimensjonering av handel i enkelte sentre

- a. I Haugesund sentrum legges det ikke begrensninger på omfanget av handelsetableringer eller utvidelse av handelsvirksomhet.
- ~~b. I hvert av knutepunktene i bystrukturen i Haugesund/ fastlands- Karmøy tillates etablert inntil 3.000 m<sup>2</sup> samlet bruksareal handel, inkludert dagligvare.~~
- c. I Norheim områdesentre med Oasen, Norheim næringsområde, og i Raglamyr næringsområde med Amanda storsenter, tillates ikke nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet. **Dog kan mindre utvidelse av handelsvirksomheten godkjennes dersom hensikten er å bedre arkitektonisk kvalitet på bygg og utomhusarealer.** Lokalisering av publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner er nærmere omtalt i pkt. 2, og annen næringsvirksomhet i pkt. 20.

## Retningslinjer for boligbygging

### 9. Om retningslinjer for boligbygging

Boligbyggingen skal bidra til korte avstander til daglige gjøremål, effektiv arealbruk, differensiert boligstruktur, bokvalitet og gode bomiljø, og gi grunnlag for miljøvennlig transport.

### 10. Generelle retningslinjer for prioritering og rekkefølge i boligbyggingen

- a. Ny boligbygging skal bygge opp om eksisterende by-, tettsteds- og grendestruktur for å styrke denne. Prioritering og rekkefølge i utbyggingen skal bør skje «innenfra og utover» i hvert by-, tettsteds- og grendesenter:
  1. prioritet: Flere boliger i sentrum. Fortetting og transformasjon på allerede bebygd areal.
  2. prioritet: Boliger i sentrumsnære områder med høy andel gange og sykling.
  3. prioritet: Langsiktig rekkefølge-utvikling innenfra og utover i hvert tettsted.I spredtbygde områder uten tettsteds- og grendesentre kan det planlegges for et mer differensiert bosettings- mønster.
- b. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel, skal potensialet for boligbygging i godkjente byggeområder gjennomgås, inkludert potensialet for fortetting og transformasjon. Det bør vurderes muligheter for relokalisering av areal med lavere sentrumstilknytning og lavere potensiale for miljøvennlig transport.
- c. Kommunene bør utarbeide boligbyggeprogram med rekkefølge for utbygging av de enkelte boligområdene i kommuneplanperioden etter prinsippet om utbygging «innenfra og utover».

### 11. Koordinert rekkefølge for utbygging av boligområder i bynære områder (avgrenset i kart s. 40)

(Merk: Utgår i sin helhet. Omfatter også kart.)

Rekkefølge for utbygging av ledige boligområder i Haugesund og bynære deler av Karmøy og Tysvær og Sveig skal baseres på faseinndeling 1-3 som illustrert i planen, jf. kart side 40-41. Rekkefølgen er basert på prioritering som beskrevet i pkt 10 og detaljeres gjennom kommuneplanene. Arealer utenfor fase 1-3 skal vurderes relokalisert. Fortetting og transformasjon på allerede bebygd areal kan skje i alle faser.

## 12. Arealutnyttelse i boligområder

Kommunene skal i sine kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner stille krav til tetthet i boligbyggingen for å utnytte areal som bidrar til høy måloppnåelse. Krav til tetthet gjelder både ved utbygging på ledig areal og ved fortetting/transformasjon på allerede bebyggt areal. Tetthetsnormer forankres som bestemmelser til kommuneplanen. **Anbefalte normer:**

	I og nær sentrum	Innenfor tettsted og i nærliggende boligområder for øvrig
Haugesund	Innenfor ca 1 km: 6-12 bolig/daa	Min. 3 bolig/ daa
Åkra, Kopervik, Norheim, Akسدal	Innenfor ca 750 m: 4-8 bolig/daa	Min. 2,5 bolig/ daa
Ølen, Etne, Sauda, Sveio, Skudenes, Vea, Avaldsnes, Førre/Frak- kagjerd, Vormedal, Kolnes	Innenfor ca 500 m: Min. 3 bolig/daa	Min. 2 bolig/ daa
Føresvik, Skånevik, Slåttevik, Sandeid, Vikedal, Skjold, Ølensvåg	Innenfor ca 500 m: Min. 2 bolig/daa	
Bynære områder for øvrig, jfr. figur 3.1	Min. 2 bolig/daa	

Krav til tetthet skal bør sees i forhold til tomtens størrelse, utforming, terreng, og stedets karakter for øvrig. Ved utbygging i større områder, kan enkeltområder ha lavere utnyttning, så lenge samlet utbygging tilfredsstiller tetthetsnormen. Kommunen kan gjennom lokale fortettingsstrategier differensiere tetthetskravene, så lenge det samlede utbyggingspotensialet opprettholdes.

## 13. Differensiert boligstruktur

- Kommunene bør legge til rette for et differensiert boligtilbud i samsvar med forventet framtidig befolkningsstruktur. Det bør særlig vurderes behov for flere leiligheter i by- og tettstedssentre.
- I kommuneplanene bør det fastsettes krav til variasjon i boligtype og boligstørrelse i sentrumsnære områder for å sikre sosialt stabile områder med en variert sammensetning av aldersgrupper og sosiale grupper. Boenheter mindre enn 45 m<sup>2</sup> anbefales ikke. Andelen mindre boligheter innenfor et boligprosjekt/område bør begrenses.

## 14. Bokvalitet

- Det skal stilles krav til estetiske hensyn i alt plan- og byggearbeid. Ny utbygging bør ta hensyn til:
  - Levekårssituasjonen i området
  - Verneverdig historisk bebyggelse og bebyggelsesstrukturer
  - Barns interesser, lekeområder, barnetråkk
  - Eksisterende blå- og grønnstruktur
  - Universell utforming av boliger og uteoppholdsareal
  - styrking av identitet, tilføring av områdekvalitet, og tilpasning til omgivelsene
  - virkning på vind- og solforholdKommunene bør framskaffe kunnskap om sosiale og geografiske levekårsforskjeller og vurdere behov for områdeplanlegging eller andre tiltak for utjevning av slike forskjeller.

b. I kommuneplanens arealdel skal det defineres normer for minste felles uteoppholdsareal i bolig- og sentrumsområder. Felles uteoppholdsareal skal være mest mulig sammenhengende areal, ha trafiksikker adgang fra boligene, være skjermet fra trafikk, forurensing og støy, og være tilfredsstillende belyst. Minimum 50 % av felles uteoppholdsareal skal ha sol ved vårjevndøgn klokken 15.00.

Krav til minste felles uteoppholdsareal pr bolig:

Område	Minste felles uteoppholdsareal pr boenhet på terreng
I Haugesund sentrum	Minimum 20 m <sup>2</sup>
I andre sentrumsområder og gangavstand til sentrumsområder	Minimum 30 m <sup>2</sup>
I andre områder	Minimum 50 m <sup>2</sup>

I regionsenterets og regiondelsentrenes senterområder kan inntil 50 % av felles uteoppholdsareal dekkes utenfor egen tomt og innenfor maksimum 200 meter. Det forutsettes egnet og trafiksikker adgang, og tilfredsstillende arealstørrelse og kvalitet.

- c. Alle boenheter bør ha egnet privat uteplass som er skjermet for innsyn og har gode solforhold.
- d. Ved forslag til bebyggelse som er 8 etasjer eller høyere, skal konsekvenser for lokale vindforhold analyseres.
- e. I kommuneplanene bør det settes rekkefølgekrav for å sikre at grunnleggende sosial og teknisk infrastruktur er på plass før brukstillatelse blir gitt.

## 15. Tilgang til områder for lek og aktivitet

- a. Kommunen skal sikre at det i bolig- og sentrumsområder er tilgang til områder for variert lek og aktivitet for alle aldersgrupper:

Type areal	Dekker antall boliger	Minimum størrelse	Anbefalt maks avstand til bolig
Nærlekeplass (sandlekeplass)	4-25	150 m <sup>2</sup>	50 m
Områdelekeplass (kvartalslekeplass)	25-200	1500 m <sup>2</sup>	150 m
Aktivitetsflate (ballfelt)	150-600	2500 m <sup>2</sup>	400 m
Rekreasjonsområde (sentralt lekefelt)	600-1200	6000 m <sup>2</sup>	500 m

Arealkrav til lekeområder gjelder også der de går utover krav til minste felles uteoppholdsareal, jf pkt. 14b.

- b. Behov for lekeområder skal ivaretas i forbindelse med den enkelte utbygging. Kommunen kan vurdere lokalisering av lekeplasser og aktivitetsområder for flere boligområder under ett, der dette vil gi en bedre kvalitativ utforming, og kravene til nærhet og trafiksikker adgang ellers kan tilfredsstilles. Behov for større lekeområder, og forbindelser til disse, bør vurderes i kommuneplan eller -delplan. Større lekeområder, bør være offentlig tilgjengelig.

## Retningslinjer for næringsvirksomhet

### 16. Om retningslinjer for lokalisering av næringsvirksomhet

Lokalisering av «rett næringsvirksomhet på rett sted» skal bidra til effektiv bruk av attraktive næringsområder, god tilgjengelighet til arbeidsplasser og funksjoner, redusert transportbehov, og styrket grunnlag for miljøvennlig transport og sentrumsutvikling.

### 17. Generelle retningslinjer for lokalisering av næringsvirksomhet

- a. Lokalisering av næringsvirksomheter skal baseres på virksomhetenes areal- og transportegenskaper etter prinsipp om «rett virksomhet på rett sted»:
  - A** - Arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter skal bør lokaliseres i by- og tettstedssentre, med høy tilgjengelighet for gange og sykling og lokalt god kollektivtilgjengelighet. Virksomhetene skal bør gis høy arealutnyttelse og høy parkeringsdekning for sykkel.
  - B** - Virksomheter med middels arbeids- og besøkstetthet skal bør lokaliseres integrert i by-/tettstedsstrukturen og med god gang-/sykkeltilgjengelighet. Virksomhetene skal gis middels arealutnyttelse og høy parkeringsdekning for sykkel
  - C** - Virksomheter med lav arbeids- og besøks- tetthet bør ha nærhet til hovedvegnettet og kan ha lavere arealutnyttelse og lavere gang-/sykkeltilgjengelighet.
- b. Kommunene bør gjennomføre en kategorisering av næringsområdene og vurdere rekkefølge i utbygging, basert på strategi om «rett virksomhet på rett sted» og tilpasset lokale forhold.

Lokalisering av handel og publikumsrettede funksjoner håndteres etter regional planbestemmelse og retningslinjer i kapittel 4.2.

### 18. Arealregnskap og arealutnyttelse i næringsområder

- a. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel, bør potensialet for næringsbygging i godkjente byggeområder gjennomgås, inkludert potensialet for fortetting og transformasjon. Ved en eventuell overdimensjonering bør det vurderes å ta næringsområder ut av kommuneplanen.
- b. Kommunene bør innføre bestemmelser for arealutnyttelse i by- og tettstedsnære næringsområder for å sikre effektiv arealbruk ut fra lokale forutsetninger.

### 19. Kategorisering av næringsområder i bynære områder (avgrenset i kart s. 48)

- a. Lokalisering av næringsvirksomheter i Haugesund og bynære deler av Karmøy og Tysvær **og Svele** skal baseres på kategorisering av næringsområder som illustrert på side 49. Kategoriseringen detaljeres gjennom kommuneplanene:

Nærings-kategori	Type område	Områder i kategorien	Tilrettelegges for type virksomheter
Nærings-kategori 1	Regionsenter med høy kollektivtilgjengelighet og gang-/sykkelpotensiale	Haugesund sentrum	Virksomheter med regionalt høy arbeidsplass- og/eller besøkstetthet
Nærings-kategori 2	Andre større sentre med lokalt høy kollektivtilgjengelighet og gang-/sykkelpotensiale	Kopervik, Åkra og Akسدal sentrum, og Norheim sentrum/Oasen	Virksomheter med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet
Nærings-kategori 3	Områder i by-/tettstedsstrukturen med middels kollektivtilgjengelighet og gang-/sykkelpotensiale	Kvalamarka, Killingøy, Hasseløy, Risøy. Deler av Raglamyr/Norheim, Frakkagjerd og Bygnes, <b>Veasletta</b>	Virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet
Nærings-kategori 4	Områder langs hovedvegnettet og i ytterkant av by-/tettstedsstrukturen	<b>Ekrene</b> , Halsane, Storøy, Storasund, deler av Norheim og Raglamyr, Bø, Husøy, flyplassen, <b>Veasletta</b> , Akسدal næringspark. Deler av Frakkagjerd og Bygnes	Virksomheter med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet
Nærings-kategori 5	Tyngre industriområder utenfor by-/tettstedsstrukturen	Hydro, Gismarvik og Kårstø	Tyngre industribedrifter

- b. Innenfor byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy skal kommunene gjennom bestemmelser til kommuneplanene stille krav til arealutnyttelse i nærings- og sentrumsområder tilpasset områdenes lokaliseringstrategi:

Nærings-kategori	Områder i kategorien	Arealutnyttelse %-BRA	Parkeringsdekning for bil pr 100 m2 BRA, jf. kap. 4.5.5.	Parkeringsdekning for sykkel pr 100 m2 BRA, jf. kap. 4.5.5.
Nærings-kategori 1	Haugesund sentrum	Høy (min 160 %-BRA)	Handel/service: Maks. 0,9. Kontor/annen næring: Maks 1,2.	Min. 3
Nærings-kategori 2	Norheim sentrum/Oasen	Lokalt høy (min. 100 %-BRA)		
Nærings-kategori 3	Kvalamarka, Killingøy, Hasseløy, Risøy, <b>delar av Raglamyr/Norheim, næringsområder i søndre bydel</b>	Middels (min 80 %-BRA)	Arealkrevende handel, industri, verksted, lager: Maks. 0,5. Overgangsordning for etablert handel/service og kontor/annen næring: Som	
Nærings-kategori 4	<b>Deler av Norheim og Raglamyr</b>	<b>Lavere (min 40% BRA)</b>		

Krav til parkeringsdekning er nærmere omtalt i kap. 4.5.5.



## 20. Norheim og Raglamyr næringsområder

Norheim og Raglamyr næringsområder skal utvikles med ulike strategier for de enkelte delområder, avhengig av tilgjengelighet og mulighet for sentrumsutvikling, jf. kart s. 49:

- i. Norheim sentrumsområde ved Oasen kan videreutvikles med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet og med krav til arealutnyttelse og parkeringsdekning i henhold til næringskategori 2.
- ii. Delområder langs hovedruter for kollektivtransporten innenfor Norheim-Raglamyr kan videreutvikles for virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet, og med krav til arealutnyttelse og parkeringsdekning i henhold til næringskategori 3.
- iii. Øvrige delområder innenfor Norheim-Raglamyr kan utvikles med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet, herunder transport, lager og engros, og med krav til arealutnyttelse og parkeringsdekning i henhold til næringskategori 4.

Lokalisering av handel og publikumsrettede funksjoner håndteres etter regional planbestemmelse og retningslinjer i kapittel 4.2.

## Retningslinjer for samferdsel

### 21. Samordning av areal- og transportutvikling

Strategier for utvikling av statlig, regional og kommunal transportinfrastruktur skal bør samordnes med regionale strategier og rekkefølge for by-/tettstedsutvikling og arealutvikling.

### 22. Tilrettelegging for god tilgjengelighet, trafiksikkerhet og miljøvennlig transport

I hele regionen skal bør transportinfrastrukturen (statlig, regional og kommunal) utvikles for å gi god tilgjengelighet, trafiksikkerhet og styrke miljøvennlig transport. Utviklingsstrategiene, herunder strategier for utvikling av riks- og fylkesvegnettet, differensieres mellom ulike deler av regionen, slik som beskrevet i tabellen nederst på siden.

Tabell: Utviklingsstrategier for å styrke tilgjengelighet, miljøvennlig transport og trafiksikkerhet.

Område	Beskrivelse	Rammer for å styrke tilgjengelighet og miljøvennlig transport	Rammer for å styrke trafiksikkerhet
Område 1: Haugesund byområde	Haugesund og fastlands-Karmøy, inkludert hovedvegnettet gjennom byområdet.	Transportutvikling skal bygge opp om sentrumsutvikling/byutvikling. Klimaforliket legges til grunn, der vekst i persontransport tas med gange, sykling og kollektivtransport. Rekkefølge for prioritering av transportutvikling og -kapasitet: Gange – sykling – kollektiv – næring – personbil.	Utgangspunkt i 0-visjonen. Økt trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper.
Område 2: Bynære hovedakser	Tettstedene Avaldsnes, Kopervik, Åkra, Frakkagjerd og Aksdal. Hovedaksene inn til byområdet (E 134 fra Aksdal og FV 47/E134 fra Åkra og Kopervik).	Transportutvikling skal ikke vanskeliggjøre sentrumsutvikling. Mest mulig av vekst i persontransport tas med gange, sykling og kollektivtransport. Rekkefølge for prioritering av transportutvikling og -kapasitet på hovedaksene: Kollektiv – næring – personbil. Hovedfokus på gange og sykling innenfor tettsted.	
Område 3: Innenfor andre regiondelsentre, områdesentre og større tettsteder	Ølen, Etne, Sauda, Sveio, Skudenes, Veaa, Føresvik, Skånevik, Slåttevik, Sandeid, Vikedal, Skjold, Ølensvåg, Ekrene, Storesund og Stava	Transportutvikling skal ikke vanskeliggjøre sentrumsutvikling. Mest mulig av vekst i internt transport innenfor tettsted tas med gange og sykling. Hovedfokus på gange og sykling innenfor tettsted. Regionale kollektivruter mellom større tettsteder. Opprettholde transportkapasitet for personbil.	
Område 4: Regionen for øvrig		Skoleskyss og grunntilbud kollektiv. Tilgjengelighet baseres i stor grad på	

### 23. Hovednett for miljøvennlig transport i tettsteder

For regionsenter, regiondelsentre, områdesentre og andre større tettsteder, skal det utvikles et trafiksikkert og sammenhengende hovedsykkelnett og sammenhengende transportnett for gående innenfor tettstedene. Infrastrukturen for miljøvennlig transport skal vises i kommuneplan, kommunedelplan eller områdeplan.

#### 24. Generelle krav til parkering i tettsteder

- For regionsenter, -delsentre, områdesentre og andre større tettsteder, bør kommunale planer sette krav til parkering som bygger opp under mål om sentrumsutvikling og økt andel miljøvennlig transport. Innenfor tettstedene bør det settes minimums-normer for sykkelparkering i sentrumsområder, næringsområder og konsentrert boligbebyggelse. Næringsparkering bør tilpasses sentrums-strukturen. Normer for parkering bør inngå i en helhetlig parkeringsstrategi.
- I kommuneplanene bør det settes krav til mobilitetsplan ved etablering av virksomheter med > 50 ansatte eller BRA > 1000m<sup>2</sup>. Mobilitetsplanen skal beskrive transporttilbudet, angi forventet reisemiddelfordeling for virksomheten (ansatte og besøkende), og identifisere tiltak for å stimulere til økt andel miljøvennlig transport.
- I boligområder med konsentrert bebyggelse bør det legges til rette for felles parkering for å redusere konflikt med uteoppholdsareal og gangsoner.

#### 25. Prioritering av transportformer i bynære områder hovedakser (avgrenset i kart s. 53)

- I byområdet og innenfor tettstedene Avaldsnes, Kopervik, Åkra, Frakkagjerd og Akسدal, gis gange, sykling og deretter kollektivtransport hovedprioritet ved transport- og kapasitetsutvikling før næringstransport og persontransport med bil.
- I byområdet, og på hovedaksene inn til byområdet, skal framkommelighet for kollektivtransporten prioriteres i hovedrutenettet. Langs hovedsykkelnett i byområdet skal syklende separeres fra gående og motorisert trafikk.

#### 26. Restriktiv parkeringspolitikk i bynære områder (avgrenset i kart s. 53)

- Boligparkering ved konsentrert bebyggelse i bynære områder (avgrenset i kart s. 53): I byområdet (avgrenset i kart s. 53) og innenfor tettstedene Avaldsnes, Kopervik, Åkra, Frakkagjerd og Akسدal, skal kommunene sette maks-normer for bilparkering og minimums-normer for sykkelparkering i boligområder med konsentrert bebyggelse.
- Næringsparkering i byområdet (avgrenset i kart s. 53): Innenfor byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy skal kommunene sette maks-normer for bilparkering og minimums-normer for sykkelparkering i nærings- og sentrumsområder. **Kravene anbefalinger som** bygger opp om lokaliseringsstrategi for næringsvirksomhet, jf. pkt 19:

Næringskategori	Næringsområder	Parkeringsdekning for bil pr 100 m <sup>2</sup> BRA	Parkeringsdekning for sykkel pr 100 m <sup>2</sup> BRA
Næringskategori 1	Haugesund sentrum.	Handel/service: Maks. 0,9.	Min. 3
Næringskategori 2	Norheim sentrum/Oasen.	Kontor/annen næring: Maks 1,2.	Min. 3
Næringskategori 3	Kvalamarka, Killingøy, Hasseløy, Risøy, næringsområder i søndre bydel og deler av Raglamyr/Norheim	Arealkrevende handel, industri, verksted, lager: Maks. 0,5. Overgangsordning for etablert handel/service og kontor/annen næring: Som næringskategori 1-2.	Min. 3
Næringskategori 4	Deler av Norheim og Raglamyr		Min. 3

- Næringsparkering i bynære områder (avgrenset i kart s. 53):
  - I bynære områder for øvrig skal kommunene sette maks-normer for bilparkering og minimums-normer for sykkelparkering i nærings- og sentrumsområder. Kravene skal bygge opp om lokaliseringsstrategi for næringsvirksomhet i de enkelte områdene.

## Retningslinjer for Landbruks- natur- og friluftsområder (LNF)

### 27. Kjerneområde landbruk i kommuneplanene

Kjerneområde landbruk i regional plan skal vises som hensynsoner i kommuneplanen. **Endelige grenser settes i kommuneplanen.** Spredt utbygging i kjerneområdene til formål utenfor landbruksnæringen **tillates ikke bør ikke tillates.**

### 28. Forvaltning av LNF-områder

Kommunene skal i sine kommuneplaner trekke klare, langsiktige grenser mellom landbruks-, natur og friluftsområder og utbyggingsområder. Landbruks- natur- og friluftsområder som er viktige for matproduksjon, samt viktige kulturlandskapsområder, skal bevares mest mulig sammenhengende.

### 29. Gardshus på landbrukseiendom

- a. **På små gårdsbruk, eller bruk som ikke har selvstendig drift, bør det ikke tillates oppføring av mer enn én bolig. Unntak kan vurderes i områder med særlige bosettingshensyn, eller dersom kulturverninteresser tilsier vern av eksisterende bolig.**
- b. **Behov for mer enn én bolig på gårdsbruk i aktiv drift, vurderes med bakgrunn i bruksstørrelse og produksjonsomfang.**

### 30. Fradeling av tun

- a. **Fradeling av tun ved salg av resteiendommen som tilleggsjord til nærliggende bruk, kan vurderes der det oppnås en god bruksrasjonalisering. Fradeling av tun medfører bruksendring som krever dispensasjon etter plan- og bygningsloven.**
- b. **Boligfortetting på fradelte tun, eller på spredte boligeiendommer i landbruksområdene, er ikke ønskelig av hensyn til landbruksdriften. Unntak kan vurderes i områder med særlige bosettingshensyn.**
- c. **Størrelsen på fradelte tun bør avgrenses til bolig med naturlig tomt og ikke inkludere jordbruksareal.**
- d. **Driftsbygninger bør ved fradeling som hovedregel følge tilleggsjorden. For driftsbygninger med liten driftsmessig verdi, bør det vurderes vilkår om riving.**

### 31. Gårdstilknyttet tilleggsnæring

Bygdenæring må ikke være til vesentlig ulempe for landbruksdriften eller omkringliggende eiendommer, og den må være knyttet til landbrukseiendommen.

### 32. Nye driftsbygninger

Nye driftsbygninger bør plasseres som en integrert del av eksisterende tun og i minst mulig grad bygges på dyrka jord. Ved eventuell søknad om bygging på dyrka jord, må det dokumenteres at alternative plasseringer er vurdert. Det må også vurderes å rive eldre driftsbygninger og gjenbruke tomta.

### 33. Bruk av ledige driftsbygninger på aktiv landbrukseiendom

- a. **Bruk av ledige bygninger til virksomhet ut over gårdstilknyttet næringsvirksomhet, tillates som hovedregel ikke. Eventuell bruksendring kan gis for tidsavgrenset periode, ikke varig endring.**
- b. **Bruk til formål ut over gårdstilknyttet næringsvirksomhet som krever større og varige investeringer i eksisterende bygg, tillates ikke.**

### 34. Bruk av ledige driftsbygninger på fradelte tun eller på passivt driftssenter

- a. Eventuell bruksendring av eksisterende driftsbygninger på fradelte tun eller passivt driftssenter, og som er egnet til passiv næringsbruk (f. eks lager), må være forenlig med landbruksinteressene i området. **Eventuell bruksendring kan gis for tidsavgrenset periode.**

b. Bruksendring for publikumsrettet virksomhet tillates som hovedregel ikke.

### **35. Massefyllinger**

- a. Alle områder som vurderes brukt til deponering av rene gravemasser, skal behandles som saker etter plan og bygningsloven og nødvendige særlover. Behandlingen må også omfatte krav om tiltak for å hindre forurensning av vassdrag.
- b. Regional grønnstruktur og arealer i LNF-områdene, som myr, ugjødsla beite m.m., som er verdifulle for biologisk mangfold, vannkvalitet og som gjenværende landskapselementer, skal ikke benyttes til deponering av masser.
- c. Deponering av rene gravemasser på landbruksareal skal utføres på en slik måte at produksjonsmulighetene forbedres.

### **36. Bevaring av matjord ved utbygging**

Matjord fra nye godkjente byggeområder skal brukes som en ressurs på en bærekraftig og landbruksmessig forsvarlig måte, for videre bruk til matproduksjon.

## **Retningslinjer for Regional grønnstruktur**

### **37. Generelle retningslinjer for grønnstruktur**

- a. Kommunene skal i sine kommuneplaner trekke klare og langsiktige grenser mellom utbyggingsområder og grønnstrukturen, der verdifulle områder bevares mest mulig sammenhengende. Det skal legges vekt på å oppnå god sammenheng og forbindelser mellom grønnstruktur innenfor og utenfor byggesonen - også der dette går på tvers av kommunegrensene.
- b. Som del av kommuneplanarbeidet bør kommunene gjennomføre landskapsvurderinger og kartlegging av biologisk mangfold som grunnlag for fastsettelse av hensynssoner for landskap eller biologisk mangfold.
- c. Fra boligområdene skal det være god tilgang til gode opplevelses- og aktivitetsområder som gir muligheter for lek og variert friluftslivs- og idrettsaktivitet.
- d. I kommunal planlegging bør det stilles krav til rekkefølge som sikrer at viktige forbindelser/ lenker i grønnstrukturen etableres, opprettholdes eller gis en kvalitetsmessig forbedring før nye og nærliggende utbyggingsområder tas i bruk

### **38. Innarbeiding av regional grønnstruktur i kommunale planer i bynære områder (avgrenset i kart s. 70)**

I bynære områder (avgrenset i kart s. 70) skal regional grønnstruktur innarbeides og detaljeres i kommuneplaner og reguleringsplaner basert på oppdatert kunnskapsgrunnlag og lokale forhold.

#### Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Innsender	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
1		Kommentarer i følgebrev	1		Kommunene er fornøyde med hovedtrekkene i planen og slutter seg til konsept 2, som tidligere valgt.	Kommunene har gitt tilslutning til konsept 2 «By og tettsted» og bekrefter dette i oversendelsesbrevet. Forslag til endringer i planen fjerner imidlertid styring som er nødvendig for å realisere konsept 2. Det foreslås også at planen i større grad skal legges opp etter store vegprosjekter i regionen. I så fall er det høyst sannsynlig at framtiden i regionen vil ligge nærmere 0-alternativet (utviklingen fortsetter etter dagens kommuneplaner), eller til og med konsept 1 (utviklingen legges ytterligere opp etter store vegprosjekter i regionen). Begge disse konseptene vil gi større transportbehov, høyere bilavhengighet, mindre gange/sykling/kollektivtransport, bli langt dyrere, og gi svakere by- og tettstedssentre.
2		Kommentarer i følgebrev	1		Samferdselsdelen dreier seg i for stor grad om byområdet.	Planen har hovedvekt på de delene av samferdselsutviklingen som sterkest påvirkes av tettsteds- og arealutviklingen, og som det derfor er størst behov for å se i sammenheng ("samordnet areal- og transportplanlegging"). Dette gjelder ikke minst de bynære områdene og større tettsteder for øvrig. I tillegg viser planen prioriteringer for utvikling av kollektivtrafikk og hovedvegnett. Når det gjelder riksvegnettet, er det staten som styrer prioriteringene, og det pågår det som kommunene påpeker allerede planlegging av disse gjennom andre prosesser enn regionalplanen.
3		Kommentarer i følgebrev	1		Pågående planlegging av riksvegnettet er ikke hensyntatt i planen	
4		Kommentarer i følgebrev	1		KVU Haugesund er samkjørt med regionalplanarbeidet.	"By og tettsted"-arealbruken er lagt til grunn i alle konseptene i KVU, med unntak av 0-alternativet. I anbefalingen i KVU-rapporten står det at <i>"for at en skal lykkes med målet om å begrense biltrafikken i Haugesund, er det en absolutt betingelse at planene for en mer konsentrert arealbruk i ATP blir fulgt opp i videre utbygging av Haugesundsområdet"</i> .
5		Kommentarer i følgebrev	1		Utbyggingsareal som går med til E 134 skal erstattes med nytt areal.	Kommunene på Haugalandet har arealreserver for svært lang tid - ca 40-60 år for boligarealer og mye mer for næringsareal. Med så store arealreserver, har utfordringen i planen vært å få til en prioritering av hvilke arealer og lokaliseringer som best bygger opp om den ønskete tettstedsutviklingen. Det er derfor vanskelig å se at det skal være et nærliggende behov for å vurdere ytterligere utbyggingsareal, selv om noe kan bli omdisponert til vegbygging.
6		Kommentarer i følgebrev	1		Usikkerheten rundt hvor framtidige veitraseer skal gå, gjør det komplisert å akseptere fase-inndeling av boligområdene (pkt. 11 i retningslinjene).	Fase-inndelingen av boligområder er basert på nærhet til by- og tettstedssentrene, behov for å styrke disse sentrene, og potensialet for gange, sykling og kollektivtransport. Selv om framtidig veiplanlegging og -utbygging kan komme til å berøre utbyggingsområder, forventes tettstedsstrukturen å ligge fast. Det er derfor grunn til å tro at utbygging "innenfra og ut" i hvert enkelt tettsted fortsatt vil fungere. Hvis arealer i "fase 1" blir berørt av vegutbygging, betyr det bare at utbyggingen i tettstedet muligens går tidligere over til arealer i "fase 2".
7		Kommentarer i følgebrev	1		Det er viktig at regionalplanen blir samkjørt med Hordaland, bl.a. innenfor landbruk.	Hordaland fylkeskommune har sagt at de vil utarbeide en egen regionalplan for landbruk i Hordaland, men innholdet i denne er ikke kjent ennå. For øvrig er det ønskelig også med samordning innenfor Rogaland fylke. I Rogaland finnes det lignende retningslinjer for landbruk i regionale planer både for Jæren og Ryfylke - tilpasset lokale forhold.
8		Kommentarer i følgebrev	1		Metode for regional handelsanalyse må være utarbeidet i forkant av vedtak dersom det skal være krav om handelsanalyse i planen.	Rogaland fylkeskommune har utarbeidet rammer for regional handelsanalyse på Jæren og presentert dette for kommunene der. Regional handelsanalyse på Haugalandet bygges opp etter lignende mønster, men tilpasses tettstedsstrukturen på Haugalandet. Metodikken er foreløpig benyttet for å vurdere dimensjonering av handel i Tysvær og Aksdal sentrum. Fylkeskommunen kan presentere resultatene av dette arbeidet for kommunene dersom det er ønskelig.

Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Innsender	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
9		Kommentarer i følgebrev	1		Avgrensning av "bynære områder" i regionalplanen bør samordnes med satsingen på kollektivtransporten. Sveio har ingen utvidet kollektivsatsing i planen og bør utelates fra "bynære områder".	I planforslaget er de sterkeste vekstområdene i Haugesund, Karmøy, Tysvær og Sveio avgrenset og kalt «bynære områder». Det er i disse områdene at veksten er sterkest, kommunegrensene ligger tettest, og der utviklingen og bo- og arbeidsmarkedet er mest integrert. Det er derfor i de «bynære områdene» at det er størst behov for en felles og forpliktende strategi for areal og transportutviklingen. Strategiene i planen er derfor konkretisert mer i disse områdene enn i øvrige deler av regionen. Det er også en sterkere prioritering av miljøvennlig transport i de bynære områdene, og tilpasset lokale forutsetninger. Kollektivtransport vil i alle deler av Haugalandet ha langt mindre potensiale enn gange og sykling, og satsing på kollektivtransport er derfor ikke avgjørende for avgrensning av «bynære områder». Hordaland vedtok i 2015 en plan for senterstruktur i hele fylket med krav om gjennomføring av handelsanalyse for alle sentre. I «Regional plan for areal og transport på Haugalandet» er dette kravet knyttet til de bynære områdene. Fra Hordaland sin side vil det innebære en forskjellsbehandling om Sveio unntas fra det som er et generelt krav om handelsanalyse. Også av den grunn anses det hensiktsmessig at søndre del av Sveio inngår i «bynære områder» i planen.
10		Kommentarer i følgebrev	1		Planen peker på viktige mål og strategier for regionen framover.	Mål og strategier er formulert sammen med kommunene etter en analyse av hva som er de viktigste utviklingsbehovene i regionen på areal- og transportområdet, og som gjorde det nødvendig å utarbeide en felles, regional plan.
11		Kommentarer i følgebrev	1		Kommunene mener at planen legger opp til for mye regional styring.	I planarbeidet har en sett at gjeldende regionale og kommunale planer har gitt en utvikling som ikke er i tråd med mål på 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 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-/tettstedsentrum. Det ble tydeliggjort at det ville være behov for en felles arealstrategi og gjennomgang av gjeldende planer med tanke på sterkere lokaliseringsstyring for å oppnå dette. Sammenlignet med ambisjonsnivået i "By og tettsted", 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 og tettsted". Det er imidlertid allerede godkjent et betydelig omfang av reguleringsplaner som ikke bygger opp under "By og 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.

#### Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Innsender	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
12		Kommentarer i følgebrev	2		Kommunene ønsker en plan som gir rom for vekst både i byer, tettsteder og bygder, og legger til rette for at en kan ta hele regionen i bruk både for stedsutvikling, næringsutvikling og boligutvikling.	Planen legger til rette for å bygge opp om både små og store sentre, slik at de kan ha et godt servicetilbud for sine omland, utvikle gode møteplasser og være attraktive for etableringer og ny utbygging. 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 i alle tettsteder skal prioriteres et utbyggingsmønster som styrker senterdannelsen. Valget av konsept 2 "By og tettsted" innebærer at planen ikke har noen virkemidler som "omdirigerer" utvikling inn til de bynære områdene fra omlandet. Planen har imidlertid en større grad av detaljering og styring i de bynære områdene enn i omlandskommunene, og som er begrunnet med at vekstutfordringene er større, og det er større behov for en felles koordinering over kommunegrensene. Dermed blir det en større del av planen som omtaler denne delen av regionen.
13	Senterstruktur	Alle kommunene	3	1,2	Tillegg i overskrift til retningslinje 1 og 2 om "handel og tjenesteyting".	Begrepet "publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner" kan det ta litt tid å få godt tak på, og begrepet er forsøkt forklart i plandokumentet. Forslaget om å legge til "handel og tjenesteyting" i retningslinjene, vurderes imidlertid ikke å bedre forståelsen av hvilke funksjoner som omfattes, fordi det innfører et nytt begrep ("tjenesteyting"), som ikke nødvendigvis er overlappende den øvrige teksten. Dette kan føre til økt uklarhet om grenseopp ganger og hva som skal gjelde.
14	Senterstruktur	Alle kommunene	3	2a	Frakkagjerd og Ølensvåg blir områdesentre i stedet for tettstedssentre (rykker opp et hakk i senterstrukturen)	Senterstrukturen gir prioriteringer for funksjonslokalisering, boligbygging og tilrettelegging for miljøvennlig transport. Dersom prioriteringene skal ha verdi, kan ikke alle steder prioriteres samtidig. Grunnlaget for enighet om betegnelsen "regiondelsenter" i Aksdal, var at Aksdal skulle prioriteres, mens Frakkagjerd skulle ha lokale funksjoner (tettstedssentre). Likere betegnelser på Frakkagjerd og Aksdal svekker denne prioriteringen. Betegnelsen kan også oppfattes som ønske om en senere "båndby-utvikling" langs E 134, noe som vil bli svært bilbasert. Tilsvarende behov for prioritering og fare for "båndby-utvikling" gjelder også mellom Ølen og Ølensvåg. Ølensvåg som områdesenter vurderes heller ikke å være i overensstemmelse med kommunens egen funksjonslokalisering. Både Tysvær og Vindafjord har for øvrig fått svært mange sentre med i senterstrukturen.
15	Senterstruktur	Alle kommunene	3	2a	Ekrene i Sveio blir nye tettstedssentre (er ikke definert som sentre i planforslaget)	Befolkningsveksten på Rophus/Ekrene har vært like sterk som Sveio sentrum. Utbyggingsmønsteret gir svakt grunnlag for gange/sykling/kollektivtransport - med lav arealutnyttelse og svak samlokalisering av funksjoner. 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 og ble forhandlet fram i planprosessen. 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. Da Hordaland fylkeskommune vedtok planen i juni i fjor, ble for øvrig ikke Ekrene gitt status som tettstedssentre. Imidlertid ble område på Ekrene vest lagt inn som boligområde i fase 3.



Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Innsender	Side i brev	Retn.I	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
16	Senterstruktur	Alle kommunene	3	2a	Stava og Storesund på Karmøy blir nye tettstedssentre	Planen differensierer mellom de bynære områdene som har en sterkere vekst, og regionen for øvrig. I de bynære områdene stilles det sterkere krav til at mesteparten av veksten styres til senterområder som kan gi grunnlag for korte avstander og miljøvennlig transport. Utenom sentre i senterstrukturen vil det fortsatt være rom for noe utbygging og vedlikeholdsvekst i tråd med gjeldende planer. Sterkere krav i bynære områder har gjort at en på Karmøy har lagt opp til færre småsentre enn i indre deler av regionen - sett i forhold til befolkningsmengden. Etablering av ytterligere sentre på Karmøy vurderes å svekke muligheten for et mer arealeffektivt utbyggingsmønster og at større andel av transportbehovet skal kunne dekkes med gange, sykling og kollektivtransport. En prioritering av utvikling på Storasund og Stava vil for øvrig lett komme i konflikt med landbruksinteresser og andre arealbruksinteresser.
17	Senterstruktur	Alle kommunene	3	2c	Regionale funksjoner avgrenses til funksjoner "som bare gis på ett sted i regionen som helhet".	Det er viktig for utviklingen av et sterkere bysentrum på Haugalandet at planen gir tydelige signaler om at regionale funksjoner med mange besøkende eller arbeidsplasser pr areal skal lokaliseres i Haugesund sentrum. Hvis det finnes flere eksemplarer av samme funksjon, trenger imidlertid ikke begge/alle ligge i Haugesund sentrum. Da vil det gi større nærhet og tilgjengelighet i regionen at én av dem lokaliseres i Haugesund sentrum, mens andre kan lokaliseres i regiondelsentre i andre deler av regionen. Begge hensyn er viktige å ivareta. Det vises for øvrig til figur 4.4 i plandokumentet om sentre i senterstrukturen og deres omland.
18	Senterstruktur	Ikke Haugesund	3	2e	Redusere styring for å unngå at funksjoner i områdesentre konkurrerer med regiondelsentre/regionsentre (endre fra "skal" til "bør").	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 - uten at en trenger å svekke senterstrukturen som grep.
19	Senterstruktur	Ikke Haugesund	3	2f	Redusere styring for å unngå at funksjoner i tettstedssentre/grendesentre/knutepunkter i bystrukturen konkurrerer med andre sentre (endre fra "skal" til "bør").	
20	Senterstruktur	Ikke Haugesund	4	3c	Redusere styring for å unngå at nærbutikk/nærservice baseres på forbipasserende langs hovedveg (endre fra "skal" til "bør").	Det sentrale hensynet i retningslinjen er at nærbutikk/nærservice ikke skal konkurrere med sentre i senterstrukturen, og dette kan gjerne tydeliggjøres. Hensikten med retningslinjen er å styrke 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 for eksempel 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. Hensynet i retningslinjen kan likevel ivaretas ved en omformulering av retningslinjen.

#### Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Innsender	Side i brev	Retn.I	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
21	Lokalisering av handel	Alle kommunene	5	Regional planbestemmelse	Tillate etablering av "større planteutsalg" utenfor sentrumsområder (nytt unntak fra regional planbestemmelse).	Unntakene fra regional planbestemmelse (salg av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer) er varer som kjøpes sjelden, og der handelen derfor bidrar mindre til "byliv". I tillegg er disse varene vanskeligere enn andre å transportere i et bysentrum. Planteutsalg har imidlertid et langt bredere sortiment av varer, tildels utenfor egen bransje (bransjegliedning), og en betydelig del av omsetningen er småvarer. Planteutsalg er derfor mer sammenlignbar med møbelforretninger og forretninger som selger elektriske apparater. Det anbefales derfor at det ikke gis unntak for planteutsalg. Det vises for øvrig til delrapport til Regionalplan for Jæren. Når det gjelder handel i Hordaland, åpner regionalplan for senterstruktur i Hordaland for at planteutsalg kan tillates utenfor senterområder. Da Hordaland fylkeskommune vedtok planen i juni i fjor, ble planen likevel vedtatt uten en slik åpning.
22	Lokalisering av handel	Alle kommunene	5	Regional planbestemmelse	Til beskrivelse av regional planbestemmelse legges det til at den "gjelder fram til ny kommuneplan eller kommunedelplan blir godkjent".	Regional planbestemmelse gjelder foran eldre planer. Nye planer som vedtas etter regional planbestemmelse, går foran bestemmelsen, slik som foreslått. Regional planbestemmelse skal imidlertid legges til grunn for de nye planene (RPB §5). Begge hensyn kan komme tydelig fram ved en omformulering.
23	Lokalisering av handel	Alle kommunene	5	5a, 7c	Grense for nærbutikk som kan etableres utenfor sentrumsområder, og som er unntatt for krav om handelsanalyse, utvides fra 1.000 til 1.200 m2 BRA.	Unntak for nærbutikk opp til 1.000 m2 er det samme som i Regionalplan for Jæren og vurderes å ha fungert godt der. Haugalandet er en mindre region, og mange steder vil forretninger på 1.000 m2 allerede ha potensiale til å undergrave et lite tettstedssentrum. Framtidig økning i netthandel og arealeffektivisering forventes å forsterke dette. Det vurderes derfor ikke å være grunnlag for en lokal differensiering for Haugalandet på dette punktet. Når det gjelder handel i Hordaland, åpner regionalplan for senterstruktur i Hordaland for at det kan tillates handel inntil 3.000 m2 utenfor senterområder. Da Hordaland fylkeskommune vedtok planen i juni i fjor, ble planen likevel vedtatt uten en slik åpning. Det vises for øvrig til vurderinger av dette i forbindelse med høringen.
24	Dimensjonering av handel	Ikke Haugesund	5	6	Redusere styring om å dimensjonere areal for handel i samsvar med sentrenes sitt handelsomland og nivå i senterstrukturen (endre fra "skal" til "bør").	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 kravet til dimensjonering svekkes, 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 heller ikke å svekke konkurransen.
25	Dimensjonering av handel	Alle kommunene	6	7b, 11, 19a	Sveio sør (fra Ekrene i sør til og med Sveio sentrum) utelates fra "bynære områder" og tilhørende krav om handelsanalyse (7b), rekkefølge i boligutbygging (11) og kategorisering av næringsområder (19a).	Avgrensningen av "bynære områder" er gjort ut fra hva som er det største vekstområdet i regionen, der kommunegrensene ligger tette, og der veksten og bolig-/arbeidsmarkedet går på tvers av disse grensene. Sveio er meget tett integrert sørover og framstår et stykke på vei som en "soveby" til Haugesund - med høyere arbeidspendling enn andre kommuner, og funksjonsavhengighet på grunn av lav egendekning. Sveio argumenterer med at de bør utelates fra "bynære områder" fordi det ikke signaliseres like sterk kollektivsatsing i Sveio som i aksene mot Akdsal og Åkra/Kopervik. Kollektivtransport er imidlertid ikke like strukturerende for utviklingen på Haugalandet som i større byer, og det avgjørende må være å oppnå like vilkår for områder som fungerer som en helhet. Av hensyn til likebehandling i Hordaland, er det heller ikke ønskelig å utelate Sveio fra krav om handelsanalyse, ettersom dette ellers gjelder i resten av Hordaland. Da Hordaland fylkeskommune vedtok planen i juni i fjor, ble for øvrig ikke avgrensningen for "bynære områder" endret. Imidlertid ble område på Ekrene vest lagt inn som boligområde i fase 3.

**Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis**

Nr.	Tema i planen	Innsender	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
26	Dimensjonering av handel	Ikke Haugesund	6	8b	Fjerne formulering om at det kan etableres inntil 3.000 m2 BRA forretning i "knutepunkter i bystrukturen.	Dette er en retningslinje som kun gjelder for områder i Haugesund kommune. I langt de fleste av knutepunktene i bystrukturen er det allerede etablert minst 3.000 m2 BRA forretning. Hensikten med retningslinjen er derfor ikke å gi rom for enda mer handel i knutepunktene (bekreftes i brev fra Haugesund kommune). Haugesund kommune viser til at de allerede har lagt dette inn i sin kommuneplan.
27	Dimensjonering av handel	Ikke Haugesund	6	8c	På Norheim og Raglamyr tillate "mindre utvidelse av handelsvirksomhet dersom hensikten er å bedre arkitektonisk kvalitet på bygg og utomhusarealer".	Den ønskede formuleringen ligner på pkt 6.6.1, ledd 3 i gjeldende plan, og som siden har vært sentral i argumentasjonen for en videre utvikling av kjøpesentre på Norheim/Raglamyr. Siden gjeldende plan ble vedtatt, nærmer det seg en dobling av handelsomsetningen på Norheim og Raglamyr, mens omsetningen i sentrum har stått nesten stille. Framtidig økning i netthandel og arealeffektivisering forventes å forsterke konkurransen om den fysiske handelen ytterligere. Konsekvensene av å tillate videre utvikling av handel på Norheim og Raglamyr kan derfor bli ytterligere forsterket og vil stå i konflikt med mål om utvikling av andre sentre i regionen. Dimensjonene er såpass store, at både Haugesund sentrum, Aksdal sentrum og Kjøpervik sentrum må forventes å bli betydelig berørt. Fra fylkesmannens side var det for øvrig et vilkår for å godta Norheim som områdesenter, at det ikke ble gitt rom for utvidelse av handel.
28	Prioritering av boligbygging	Alle kommunene	7	10a	Redusere styring av boligbygging "innenfra og utover" i by-, tettsteds- og grendesentre (endre fra "skal" til "bør").	Planarbeidet har vist at en utbygging i tråd med gjeldende planer ikke er nok 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. Det er gjennom kommuneplanene og tilhørende boligbyggeprogram at rekkefølgen endelig detaljeres.
29	Prioritering av boligbygging	Ikke Haugesund	7	11 + kart	Fjerne retningslinje 11 og kart som angir rekkefølge for utbygging av boligområder innenfra og utover i de bynære områdene (fase 1-2-3 og områder som skal vurderes relokalisert).	Planarbeidet har vist at en utbygging i tråd med gjeldende planer ikke er tilsterkkelig til å oppnå regionale og kommunale mål, og at det derfor er behov for å endre utbyggingsstrategiene, slik som forutsatt i konsept 2 "By og tettsted". Dette er et svært sentralt punkt i planen for å dreie utviklingen i ønsket retning. Planen inneholder likevel ikke virkemidler som gir direkte styring overfor vedtatte planer, men ledige boligområder er kategorisert ut fra nærhet til by- og tettstedssentrene, betydning for å styrke disse sentrene, og potensialet for gange, sykling og kollektivtransport. Det er likevel gjennom kommuneplanene og tilhørende boligbyggeprogram at rekkefølgen endelig detaljeres.
30	Arealutnyttelse i boligområder	Alle kommunene	8	12	Tillegg i teksten om at det er "sine kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner" at kommunene skal stille krav til tetthet i boligbyggingen.	Det er riktig som forslaget presiserer at tetthet i boligbyggingen må forankres i kommunale planer.
31	Arealutnyttelse i boligområder	Alle kommunene	8	12	Endre retningslinjer om tetthet i boligbyggingen til bare å være anbefalinger.	Planforslaget fokuserer på betydningen av korte avstander til daglige behov, muligheter for gange og sykling, og en mer variert boligstruktur. I den sammenheng er det viktig at sentrumsnære boligområder gis en god arealutnyttelse, slik som retningslinjene legger opp til. Dette gjelder særlig i de litt større sentrene som kan tilby nærhet til et bredere funksjonstilbud, og hvor transportetatene vil investere i gange, sykling og kollektivtransport. Kun bruk av anbefalinger vurderes ikke å ville felles forpliktelse for kommunene eller god nok måloppnåelse, og kan også svekke forutsigbarheten for fylkeskommunale transport-investeringer. Muligheten som gis for en mer detaljert differensiering i kommunale planer, der enkeltområder gis en lavere utnyttelse, er ment for å ivareta lokalt handlingsrom.
32	Arealutnyttelse i boligområder	Alle kommunene	8	12	Presisering om å se tetthetskravene i sammenheng med tomtestørrelse, utforming og terreng mv. endres fra "skal" til "bør".	Hensikten med siste del av § 12 er å gi rom for skjønnsutøvelse der tetthetskravene kan innebære dårlige boforhold fordi lokale forhold skaper vanskeligheter. Eksempelvis kan en bratt tomt være vanskelig å utnytte rasjonelt. Formuleringen kan også brukes som argumentasjon overfor utbyggere for å redusere utnyttelse som kan gi dårlig bokvalitet på vanskelige tomter.

Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Innsender	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
33	Bokvalitet	Ikke Haugesund	9	14b	Fjerne krav til minstestørrelse for felles uteoppholdsareal og krav om at uteoppholdsareal skal være sammenhengende, skjermet fra trafikk/støy og være godt belyst.	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 bokvalitet - også på Haugalandet. 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. Utenfor sentrumsområdene er kravene allerede redusert som følge av innspill i høringen. Lignende krav settes også til utbygging på Jæren, der tettheten normalt er høyere, og det derfor er vel så vanskelig å oppnå gode uteoppholdsareal.
34	Bokvalitet	Ikke Haugesund	9	14c	Fjerne krav om at alle boenheter bør ha egnet privat uteplass.	Høye bygg kan forårsake "vind-tunneler" rundt bygningen som gjør at nærmiljøet kan få redusert verdi som uteoppholdsareal. Det forventes å bli bygget få bygg på 8 etasjer eller mer utenom Haugesund, og det vises til at Haugesund kommune ønsker å beholde retningslinjen.
35	Bokvalitet	Ikke Haugesund	9	14d	Fjerne krav om vindanalyse for bygg som er 8 etasjer eller høyere.	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. 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.
36	Bokvalitet	Ikke Haugesund	9	15a	Fjerne konkrete krav til antall og størrelse på lekeplasser ved boligutbygginger ("lekeplass-norm").	Det er store reserver av ledige næringsarealer på Haugalandet. Planen legger opp til at næringsarealene skal få en best mulig utnyttelse, og en utvikling i tråd med områdenes tilgjengelighet. Det er særlig viktig å lokalisere arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter i sentrumsområder for å gi korte reiseavstander, redusert transportetterspørsel og muligheter for gange, sykling og kollektivtransport. Dette har minst like stor betydning som lokalisering av boliger for å oppnå en ønsket areal- og transportutvikling, og det er derfor avgjørende å opprettholde styring på dette området dersom målene i planen skal nås. A-B-C-strategien skal for øvrig detaljeres gjennom kommuneplanene.
37	Lokalisering av næring	Ikke Haugesund	10	17a	Redusere styring av at næringsvirksomheter lokaliseres etter prinsipp om "rett virksomhet på rett sted" (A-B-C) (endre fra "skal" til "bør").	Veasletta ligger helt i ytterkant av Vea tettsted med irekte tilknytning til hovedvegnettet, og er et svært bilbasert område. Veasletta vurderes derfor å passe godt i næringskategori 4, slik denne er definert.
38	Kategorisering av næringsområder	Alle kommunene	11	19a	Veasletta næringsområde endres fra kategori 4 ("virksomheter med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet") til kategori 3 ("virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet").	Det er riktig at det her har blitt en ulikhet mellom tabellen i § 19 b og § 26b. Forslaget retter opp dette.
39		Alle kommunene	11	19b	Tillegg i næringskategori 3: "Næringsområder i søndre bydel"-	

#### Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Innsender	Side i brev	Retn.I	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
40	Kategorisering av næringsområder	Ikke Haugesund	11, 12	19b, 20	Hele Norheim-/Raglamyrområdet legges inn i næringskategori 3 ("virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet"), i stedet for en deling mellom næringskategori 3 og 4 (hhv. middels og lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet).	Videre utvikling av Norheim og Raglamyr, og forholdet til Haugesund sentrum, har vært en sentral del av planarbeidet. Norheim/Raglamyrområdet er delvis bebygd, men arealutnyttelsen er ikke særlig 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 å styrke kollektivtrafikken. Planforslaget legger derfor føringer for Norheim/Raglamyrområdet basert på prinsippet om "rett virksomhet på rett sted", og der det er foreslått en inndeling av området i tre næringskategorier. De østre og søndre delene av Norheim/Raglamyrområdet ligger helt i ytterkant av byområdet, med direkte tilknytning til hovedvegnettet, og vurderes derfor å passe godt i næringskategori 4, slik denne er definert. Det er likevel behov for en del oppfølgende planlegging på lavere plannivåer, der Norheim og Raglamyr må sees som en helhet. Det er derfor innarbeidet et punkt i handlingsplanen om oppstart av et felles planarbeid for Haugesund og Karmøy sine områder på Norheim og Raglamyr. Et slikt oppfølgende planarbeid må bygge på de hovedstrategiene som planen trekker opp, og detaljere og utfylle disse.
41	Samferdsel	Alle kommunene	13	21	"Formålsparagraf" om at transportutvikling samordnes med by-/tettsteds- og arealutvikling endres fra "skal" til "bør".	"Formålsparagrafen" i samferdselskapitlet har lignende ordlyd som tilsvarende retningslinjer i andre kapitler. Formuleringen om at transportutvikling skal samordnes med by-/tettsteds- og arealutvikling, er grunnleggende i all samordnet areal- og transportplanlegging - også for denne regionalplanen.
42	Tilrettelegging for miljøvennlig transport	Alle kommunene	13	22	Redusere styring av at transportinfrastrukturen utvikles for å gi god tilgjengelighet, trafiksikkerhet og miljøvennlig transport (endre fra "skal" til "bør").	Det har vært et ønske fra kommunene om en offensiv holdning fra transportetatene med hensyn til transportutvikling i regionen. Det burde derfor være velkomment når planen signaliserer at "i hele regionen skal transportinfrastrukturen utvikles for å gi god tilgjengelighet, trafiksikkerhet og miljøvennlig transport".
43	Tilrettelegging for miljøvennlig transport	Alle kommunene	13	22	Ekrene, Storasund og Stava tas med blant "regiondelsentre, områdesentre og større tettsteder", og som innebærer en større satsing på gange og sykling innenfor tettstedet.	Det vises til vurderinger under § 2a om at Ekrene, Storasund og Stava ikke anbefales som tettstedssentre i planen fordi det innebærer "utvanning" av senterprioriteringen og videre utbygging i svært bilbaserte områder. Sett i forhold til de bynære områdene ellers, vurderes disse områdene heller ikke å falle inn under betegnelsen "større tettsteder".
44	Parkering	Ikke Haugesund	14	24b	Fjerne "bør-krav" om mobilitetsplan ved etablering av virksomheter med mer enn 50 ansatte eller 1000 m2 BRA.	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. Tiltaket er et "bør-tiltak", og gir derfor allerede rom for lokale vurderinger om det enkelte tilfelle.
45	Tilrettelegging for miljøvennlig transport	Ikke Haugesund	14	25	Betegnelsen på området der det skal prioriteres mellom transportformer endres fra "bynære områder" til "bynære hovedaksler".	"Bynære områder" og "bynære hovedaksler" er ikke det samme i planen. "Bynære områder" omfatter hele det største vekstområdet i regionen, med Åkra, Akksdal og Sveio sentrum som ytterpunkter. "Bynære hovedaksler" omfatter aksene fra Åkra/Kopervik og Akksdal inn til Haugesund og tettstedene langs disse aksene, og er dermed et snevrere område.
46	Parkering	Ikke Haugesund	14	26b	Parkeringskrav for næringsområder i "bynære områder" gjøres om fra retningslinjer til anbefalinger.	En bevisst parkeringspolitikk er et svært sentralt virkemiddel for å stimulere til mer miljøvennlig transport. De konkrete parkeringskravene i § 26b er tilpasset den type næring som de aktuelle områdene anbefales tilrettelagt for (se også anbefalinger fra fagrapport gjengitt på s. 60 i plandokumentet). De konkrete kravene skal gjelde innenfor byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy, og for å unngå at Haugesund sentrum "utkonkurreres" mht. nye etableringer, bør hele byområdet omfattes. Det vises til at Haugesund allerede har innarbeidet lignende krav i sin kommuneplan. En kartlegging av parkeringsforholdene i Norheim/Raglamyrområdet i 2014, konkluderte for øvrig med at dagens utbygging har stor overkapasitet på parkering i forhold til hva som normalt er i bruk.

**Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis**

Nr.	Tema i planen	Innsender	Side i brev	Retn.I	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
47	Landbruk	Alle kommunene	15	27	Tillegg i teksten om endelige grenser for kjerneområde landbruk skal settes i kommuneplanene	Det er riktig som det foreslås at det er i de kommunale planene at grenser for kjerneområde landbruk endelig fastsettes.
48	Landbruk	Alle kommunene	15	27	Redusere styring av å ikke tillate spredt utbygging i kjerneområde landbruk (endre til "bør").	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.
49	Landbruk	Alle kommunene	15	29	Fjerne retningslinje om ikke å tillate mer enn én bolig på små gårdsbruk og bruk uten selvstendig drift (a), og at mer enn én bolig på aktive bruk vurderes opp mot bruksstørrelse og produksjonsomfang.	Vern av matjord har et stadig sterkere fokus i nasjonal politikk. Det er derfor ikke urimelig at forvaltningen av landbruksområder og vern av majord tydeliggjøres i regionale planer. §27-28 er særlig viktig for helhetlig planlegging omkring tettstedene, mens § 29-36 også skal være klargjørende i forhold til praktisering av regelverket innen landbruksforvaltningen.
50	Landbruk	Alle kommunene	15	30	Fjerne retningslinje med presisering av kjøreregler ved fradeling av tun.	
51	Landbruk	Alle kommunene	15	33	Fjerne retningslinje med presisering av kjøreregler for bruk av ledige driftsbygninger på aktiv landbrukseiendom.	
52	Landbruk	Alle kommunene	15	34	Fjerne presisering av at bruksendring for bruk av driftsbygninger på fradelte tun/passivt bruk gjøres midlertidig, og at det som hovedregel ikke tillates bruksendring til publikumsrettet virksomhet.	