

Utvalg: Formannskapet  
Møtested: formannskapssalen, Haugesund rådhus  
Dato: 12.03.2014  
Tid: 16:30

## Faste medlemmer som møtte:

Navn	Funksjon	Representerer
Petter Steen	LEDER	H
Jarle Utne Reitan	MEDL	H
Elin Frønsdal	MEDL	H
Marianne Eidesvik	MEDL	H
Arne-Christian Mohn	MEDL	AP
Astri Furumo	MEDL	AP
Sven Olsen	NESTL	FRP
Marit Rønnevik Brathole	MEDL	KRF
May Britt Vihovde	MEDL	V
Arne Sjursen	MEDL	PP

## Varamedlemmer som møtte:

Navn	Møtte for	Representerer
Nina W. Lie	Kjell Inge Bråtveit	AP

## Fra administrasjonen møtte:

Navn	Stilling
Stål A. Alfredsen	Ass. Rådmann
Tore Haaland	Kommunaldirektør
Sissel Hynne	Kommunaldirektør
Jo Inge Hagland	Økonomisjef
Hans Kristian Dahl	Personalsjef
Maren M. Pedersen	Rådgiver

Ingen merknader til innkalling eller sakliste.

**PS 14/36 Regional plan for areal og transport på Haugalandet- valg av konsept**

Forslag til vedtak/innstilling:

*Haugesund kommune slutter seg til konsept 3, men vil understreke at det optimale konseptvalget ligger mellom konsept 2 og 3.*

Sissel Aakre Bøe foreslo:

Haugesund kommune slutter seg til konsept 3, men vil understreke at det realistiske konseptvalget ligger mellom konsept 2 og 3.

Trine Meling Stokland foreslo som oversendelsesforslag:

Haugesund kommune forplikter seg til konsept 3, og prinsippene som ligger til grunn for dette. For optimal utvikling og for å ivareta igangsatte prosesser og planer, understreker kommunen at det i gitte tilfeller vil være nødvendig med løsninger som ligger mellom konsept 2 og 3.

Ved alternativ votering ble rådmannens innstilling vedtatt med 4 mot 4 stemmer (Løvvig, Rein, Løvvik og Aakre Bøe.

Alle partiene tok forbehold om annen stemmegivning i formannskapet.

Saksprotokoll i Formannskapet - 12.03.2014

Ordføreren foreslo følgende:

- 1. Haugesund kommune mener det vil være riktig å utarbeide et planforslag som legger opp til en fortetting og satsing på byen og tettstedene gjennom en kombinasjon av alternativ 2 og 3. Dette vil gi det mest optimale miljøregnskapet og den beste samfunnsøkonomien.*
- 2. Byområdet i Haugesundregionen er i sterk vekst, og tidligere adskilte tettsteder vokser sammen. Byområdet utvikler seg de facto i en nord/sør-gående akse fra Åkra og Kopervik i sør via Haugesund til Sveio sentrum i nord og en øst/vest-gående akse fra Haugesund i vest til Aksdal og Grinde i øst. Dette må hensyntas når en skal planlegge utviklingen av byområdet i et 30-årsperspektiv. Det naturlige byområdet strekker seg inn i de fire kommunene Sveio, Haugesund, Karmøy og Tysvær med Haugesund sentrum som det naturlige midtpunktet.*
- 3. Ny regional plan må legge opp til en sterk satsing på kollektivtrafikk, gange og sykling i og rundt Haugesund. Her er bolig- og arbeidsplass tettheten stor nok til å utforme et kollektivsystem som oppleves som attraktivt nok til å kunne konkurrere med privatbilen. Sykkelbyprosjektet for Haugesund og Karmøys fastlandsside er godt i gang, og Haugesund kommune er i ferd med å implementere en egen gåstrategi. Haugesund kommune vil i tillegg presisere at Haugesund sentrum skal være et tjenlig regionsenter for hele regionen, ikke bare for byområdet. Det innebærer at det må være lett å komme inn til byen med bil for dem som kommer fra områder med dårlig kollektivbetjening.*
- 4. Haugesund kommune har, som eneste kommune i regionen, overoppfylt kravene til fortetting i gjeldende fylkesdelplanplan. Haugesund kommune er fortsatt innstilt på å bidra til fortetting, slik det for eksempel legges opp til i planprogrammet for Fagerheim (6 boliger per dekar i gjennomsnitt). Det må likevel fortsatt være rom for en diversifisert boligutbygging i Haugesund slik at også byen kan tilby eneboligtomter.*
- 5. Haugesund kommune presiserer viktigheten av at alle felles publikumsfunksjoner som det bare finnes en av i regionen, må lokaliseres til Haugesund sentrum i likhet med det som er bestemmelsen i gjeldende fylkesdelplan.*

Ordførerens forslag ble enstemmig vedtatt

Vedtak i Formannskapet - 12.03.2014

- 1. Haugesund kommune mener det vil være riktig å utarbeide et planforslag som legger opp til en fortetting og satsing på byen og tettstedene gjennom en kombinasjon av alternativ 2 og 3. Dette vil gi det mest optimale miljøregnskapet og den beste samfunnsøkonomien.**
- 2. Byområdet i Haugesundregionen er i sterk vekst, og tidligere adskilte tettsteder vokser sammen. Byområdet utvikler seg de facto i en nord/sør-gående akse fra Åkra og Kopervik i sør via Haugesund til Sveio sentrum i nord og en øst/vest-gående akse fra Haugesund i vest til Aksdal og Grinde i øst. Dette må hensyntas når en skal planlegge utviklingen av byområdet i et 30-årsperspektiv. Det naturlige byområdet strekker seg inn i de fire kommunene Sveio, Haugesund, Karmøy og Tysvær med Haugesund sentrum som det naturlige midtpunktet.**
- 3. Ny regional plan må legge opp til en sterk satsing på kollektivtrafikk, gange og sykling i og rundt Haugesund. Her er bolig- og arbeidsplass tettheten stor nok til å utforme et kollektivsystem som oppleves som attraktivt nok til å kunne konkurrere med privatbilen. Sykkelbyprosjektet for Haugesund og Karmøys fastlandsside er godt i gang, og Haugesund kommune er i ferd med å implementere en egen gåstrategi. Haugesund kommune vil i tillegg presisere at Haugesund sentrum skal være et tjenlig regionsenter for hele regionen, ikke bare for byområdet. Det innebærer at det må være lett å komme inn til byen med bil for dem som kommer fra områder med dårlig kollektivbetjening.**
- 4. Haugesund kommune har, som eneste kommune i regionen, overoppylt kravene til fortetting i gjeldende fylkesdelplanplan. Haugesund kommune er fortsatt innstilt på å bidra til fortetting, slik det for eksempel legges opp til i planprogrammet for Fagerheim (6 boliger per dekar i gjennomsnitt). Det må likevel fortsatt være rom for en diversifisert boligutbygging i Haugesund slik at også byen kan tilby eneboligtomter.**
- 5. Haugesund kommune presiserer viktigheten av at alle felles publikumsfunksjoner som det bare finnes en av i regionen, må lokaliseres til Haugesund sentrum i likhet med det som er bestemmelsen i gjeldende fylkesdelplan.**

Møte slutt kl. 17:45

Haugesund 12.mars 2014

Petter Steen jr.

Ordfører

Ingeborg Skjølingstad

Sekretariatsleder



Dato: 24.02.2014  
Saksnr: 2013/169  
Løpenr: 9287/2014  
Arkivkode: 120

Saksbehandler:  
Stål Alfredsen  
Tlf: 52743034

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Plan- og miljøutvalget	04.03.2014
	Formannskapet	12.03.2014

## REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET- VALG AV KONSEPT

Forslag til vedtak/innstilling:

*Haugesund kommune slutter seg til konsept 3, men vil understreke at det optimale konseptvalget ligger mellom konsept 2 og 3.*

Stål Alfredsen

Ass. rådmann

## Saksutredning

### Bakgrunn

Rogaland fylkeskommune er ansvarlig for utarbeidelse av Regional plan for areal og transport på Haugalandet. Kommunene på Haugalandet deltar i planarbeidet, både i en faglig prosjektgruppe og i en politisk styringsgruppe. Regionalplanen vedtas endelig i Fylkestinget.

Til behandling har tidligere vært planprogrammet for regionalplanen samt situasjonsbeskrivelsen. Rogaland fylkeskommune har nå invitert kommunene til å uttale seg om konseptvalg.

### Faktaopplysninger

Fra saksdokumentet til fylkeskommunen gjengis noen hovedpunkter om konseptproblematikken.

Konseptene er utarbeidet for å svare på de planutløsende behov og mål som det har vært tilslutning til så langt i prosessen.

- Konsept 1 innebærer at en ser biltilgjengelighet, enkel arealtilgang og store tomter som det sentrale for attraktivitet. Konseptet rendyrker det som har vært dominerende utviklingsretning på Haugalandet. En fordel ved konseptet er enkel arealstyring. Denne type utvikling kan fungere i små regioner, men dersom Haugalandet ønsker å ta i mot en sterk vekst, vil det kunne komme betydelige utfordringer. Det vil være lite grunnlag for kollektivsatsing, og tiltak for gående/syklende vil ha tynnere grunnlag. Konsept 1 kommer klart dårligst ut i forhold til de behov og mål det har vært enighet om. Ved et eventuelt valg av konsept 1, stilles det spørsmål ved grunnlaget for å utarbeide en regional plan.
- Konsept 2 innebærer at en øker andelen fortetting i sentrumsnære områder i hele regionen. Hensikten er å utvikle og styrke flerfunksjonelle tettsteder som kan dekke daglige behov, og i alle deler av regionen. Økt andel gående og syklende frigjør vegkapasitet til de som må kjøre bil. I konsept 2 begrenses arealbruken utenfor tettstedene – hvor sterke begrensningene blir, avgjøres i det videre arbeidet med planutformingen. Det vil særlig være viktig å styrke styringen med lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter.
- Konsept 3 bygger på de samme prinsippene som konsept 2, men har en mer konsentrert byutvikling og sterkere virkemiddelbruk i byområdet. Dette vil legge bedre til rette for gange, sykkel og kollektivtransport. Arealutnyttelsen må avstemmes i forhold til bokvalitet. Konseptet innebærer at noe vekst overføres fra bynære kommuner og til byområdet, slik at en får en bedre utnyttelse av infrastruktur for gange, sykkel og kollektiv.

Når det gjelder transportutfordringene, er det oppgavefordeling gange-sykkel-kollektiv-bil både i byområdet og i distriktet, men det er likevel ulike utfordringer by-land. I distriktene er kollektiv langt på vei ensbetydende med skoleskyss, mens gang/sykkel kan spille en betydelig rolle i alle tettstedene. I byområdet (mellom Norheim og Fagerheim) er det et visst marked for kollektiv, og dette er vesentlig større i konsept 3 enn i konsept 2. Et bedre kollektivtilbud kan bare komme som følge av en kollektiv-vennlig arealbruk - ressursbruken kan ikke økes uten økt markedsgrunnlag. Det er naturlig å legge klimaforliket til grunn i byområdet, og dersom en da ønsker et skikkelig kollektivtilbud, må en tenke konsept 3. Det er store forskjeller i investeringer til veg i konsept 1 versus 2/3. Investeringsbudsjettet i fylkeskommunen er allerede mindre enn drift/vedlikehold, og det er nødvendig å tenke smart om ressursbruk.

Valg av konsept skal gi retning for det videre arbeidet, og på dette stadiet er det derfor hensiktsmessig å velge ett konsept. Det videre arbeidet vil avgjøre hvor langt en kommer i å oppnå valgt konsept, hvilke virkemidler en tar i bruk, og i hvor sterk grad.

### **Rådmannens vurdering**

Rådmannen har registrert at valg av konsept har gitt sterkt økt fokus på regionalplanarbeidet, og det er meget positivt. Spesielt Tysvær kommune har engasjert seg i valg av konsept og har tydelig tilkjennegitt sin støtte til konsept 2 og advart mot konsept 3.

For Haugesund kommune har det vært positivt at konseptvalgdebatten har gitt økt fokus på regionsenteret og betydningen av et sterkt regionsenter. Det har også kommet klart frem at det er i byområdet det er mulig å foreta en fortetting utbyggingsmessig, og at det er her det er lettest å legge til rette for bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.

For Haugesund kommune vil det være lett å slutte seg til konsept 3 for å oppnå ovennevnte resultater. På minussiden er det at konsept 3 i mindre grad vil åpne for boligbygging (eneboliger) i Nordbygdene nord i kommunen. Dette var et forhold Haugesund kommune var skeptisk til i forrige (gjeldende) transportplan der det nærmest var stadfestet at Haugesund kommune sin befolkningsvekst til en viss grad skulle skje i nabokommunene Karmøy og Tysvær. Dette har skjedd tidligere (på 60- og 70-tallet) og var en lite bærekraftig utvikling for Haugesund.

For Haugesund kommune vil det heller ikke være et mål å svekke tettstedutviklingen i nabokommunene.

### **Rådmannens konklusjon**

Haugesund kommune slutter seg til konsept 3, men vil understreke at det optimale konseptvalget ligger mellom konsept 2 og 3.



## Møtebok

SAKSGANG		
Saksnr.	Utval	Møtedato
023/14	Formannskapet	12.03.2014

Arkivkode	Sakshandsamar	Arkivsak
130	Andreas Fløgstad	11/345

### Regionalplan for areal og transport på Haugalandet

#### Forslag til vedtak:

I arbeidet med ein felles regionalplan for areal og transport på Haugalandet tilrår Sauda kommune konsept 2 som hovudretning for det vidare arbeidet med planen.

Sauda, 03.03.2014

Wictor Juul  
rådmann

**Vedlegg:**

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
28.02.2014	140210_KONSEPTANALYSE HAUGALANDET_SMNDRAG.PDF	175588
13.02.2014	140000035524.DOC	175589

**Samandrag:**

Saka gjeld regionalplan for areal og transport på Hauglandet, val av konsept. Historikk i planprosessen er beskrevet i vedlagt rapport.

Det er utarbeidd ein konseptanalyse som skal peika ut ein retning for planarbeidet. Ved utsending av konseptanalysen kom det brev frå Fylkeskommunen (også vedlagt) der det stod m.a. følgjande:

*Som underlag til revisjon av «Fylkesdelplan for areal og transport på Hauglandet», har prosjekt- og styringsgruppen arbeidet med å belyse alternative hovedgrep som en revidert plan kan baseres på. Det er utarbeidet tre ulike «konsepter» og analysert hvilke konsekvenser disse forventes å få i forhold til foreslåtte mål. Hensikten med konseptanalysen har vært å tydeliggjøre hvilke hovedprioriteringer en står overfor i planarbeidet, og bedre beslutningsgrunnlaget og forutsigbarheten når det gjelder konsekvenser av en slik prioritering.*

*Før styringsgruppen tar stilling til prioritering mellom konseptene, har det vært ønske om at kommunene gis anledning til en bredere forankring internt om de strategivalgene som prioriteringen innebærer. Rogaland fylkeskommune har bedt om at de som eventuelt ønsker å komme med en tilbakemelding, gjør dette innen 15. mars 2014, jf. tidligere utsendt varsel. Tilbakemeldingene vil bli gjennomgått i saksforberedelsen til prosjektgruppemøte 1. april og styringsgruppemøte 10. april, der konseptene tas opp på nytt.*

For å gjere denne tilbakemeldinga tydeleg legg rådmannen fram forslag til val av konsept.

**Fakta:**

Samandrag av kva dei tre ulike konsept (vegvala) går ut på er summert opp i konseptanalysen og gjengitt her:

*I **konsept 1** sees tilgang på rimelige arealer og høy grad av biltilgjengelighet som det sentrale for regional attraktivitet. Ny bebyggelse dreies i større grad mot områder langs hovedvegene for å kunne utnytte mobiliteten disse gir. Transportutviklingen baseres på bil som helt dominerende transportform, og det legges opp til full vegkapasitet. Dette gjør at det ikke samtidig er grunnlag for å øke satsingen på gange, sykkel eller kollektivtransport.*

***Konsept 2:** «By og tettsted» I konsept 2 er det by- og tettstedssentre med godt og variert tilbud av handel, service, arbeidsplasser og offentlige funksjoner som framheves for attraktivitet og bosetting. Bolig- og arbeidsplassveksten konsentreres omkring tettstedssentrene i alle deler av regionen, slik at disse oppnår grunnlag for å beholde og utvikle et bredt tilbud nær der folk bor. Satsing på gange og sykkel har prioritet innenfor alle tettstedene, og kollektivtransport i byområdet. Hovedvegnett*



*utvikles videre i tråd med prinsipper for samordning av areal og transport. Konsept 3: «Storby»*

**Konsept 3** «Storby» bygger på de samme prinsippene som konsept 2, men fokuserer i større grad på betydningen av et kompakt byområde og urbant bysentrum for å tiltrekke unge arbeidstakere og nye virksomheter, for synliggjøring av regionen, og for å øke andelen miljøvennlig transport. Det legges derfor til rette for at Haugesund sentrum og byområdet som helhet kan ta i mot en større vekst, og at arealutvikling i bynære områder ikke skal konkurrere med sentrum og spre byveksten utover. Økt konsentrasjon i byområdet gir rom for utvikling av et høyverdig kollektivtilbud. I praksis er konsept 3 forskjellig fra konsept 2 bare i de mer bynære delene av regionen.

#### **Vurdering og konklusjon:**

Dei tre konseptane har ein del likskapar, men der særleg konsept 1 som skiljer seg frå dei to andre. Rådmannen ønsker ikkje å basere vidare planarbeid på ein strategi som prioriterer utbygging langs hovudvegane på bekostning av m.a. nye gang- og sykkelvegane, og ser derfor konsept 1 som minst aktuelt.

Mellom konsept 2 og 3 er konsept 2 etter rådmannens vurdering mest optimalt for regionen og for Sauda. Ei utvikling av by og tettstader vil kunne styrka identitet og utvikling for Haugalandet som region, og Sauda sitt fortrinn som kompakt samfunn med "bymessige" trekk. Samstundes er det viktig for Sauda å ha gode kollektivtilbod som knytar oss til regionen elles.

Rådmannen tilrår difor å gå for konsept 2.

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Deleget rådmannskontoret	11.03.2014	272/13	JEN
Saksansv.: Jan Erik Nygaard		Arkiv: K1-131, K2- N Objekt:	Arkivsaknr 13/334

### REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - HØYRINGSUTTALE

#### Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	26.09.2013	Fylkesrådmannen i Rogaland v/ Bernt Østnor	Referater 1. til 4. med sakspapir og innkalling..
2	I	27.11.2013	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL PROSJEKTGRUPPEMØTE 28. NOVEMBER
3	I	02.12.2013	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL STYRINGSGRUPPEMØTE 5. DESEMBER
4	I	13.01.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - VARSEL OM EKSTRA STYRINGSGRUPPEMØTE 10. APRIL
5	I	06.02.2014	Fylkesrådmannen	Regionalplan for areal og transport på Haugalandet. Varsel om endring av møtedatoer
6	I	12.02.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - UTSENDING AV KONSEPTANALYSE

**Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:**

### **BOKN KOMMUNE SIN UTTALE:**

Bokn kommune ynskjer å ha ein sterk Haugalandsregion med Haugesund som regionsenter, men ynskjer også at regionalplanen må ha som mål å utvikla og styrka tettstadane i kvar enkel kommune i regionen. Planen må kunna fungera som eit instrument for auka busetnad og etablering og vidareutvikling av næringsverksemd i distrikta så vel som styrking av Haugesund som regionsenter.

For Haugesund som regionsenteret ser ein det som naturleg med ei satsing på gange og sykkel og kollektivtransport. For å sikre utviklinga elles i regionen ser ein det som nødvendig at det legges til grunn ei transportutvikling basert på bil som den dominerande transportforma.

Som fylgje av etableringa av Rogfast er det forventa ein sterk trafikkauke på E39 gjennom kommunen og ein generell folkevekst i Haugalandsregionen. På grunn av arealknapphet sør for Boknafjorden er det grunn til å tru at nye kommunikasjonar vil føre til eit sterkt etableringspress mot områda i Bokn og Tysvær.

I samsvar med vedtatt kommuneplan ynskjer Bokn å ta del i og utnytte dette. Difor blir konsept 2 kombinert med konsept 1 vurdert å væra det beste for Bokn kommune.

## 1. Kva saka gjeld:

Regional plan ” Regional plan for areal og transport Haugalandet ” omfattar dei ni kommunane Haugesund, Sauda, Bokn, Tysvær, Karmøy, Utsira og Vindafjord i Rogaland og Etne og Sveio i Hordaland. Plana skal legge rammer for den langsiktige utviklinga med tanke på arealutvikling og transportmønster i regionen. Den er ein revisjon av «Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet» som blei vedteke i 2004.

Planprogrammet blei vedteke i Rogaland og Hordaland fylkesting våren 2011. Det skal gis utale til plana med utgangspunkt i «Konseptanalyse rapport, regional plan for areal og transport Haugalandet». Konseptanalysen har som mål å tydeleggjere hovudprioriteringane som ein står ovanfor i planarbeidet, og betre grunnlaget for ei avgjere og føreseielegheita når det gjeld konsekvensar av ei slik prioritering.

Ordføraren var tilstade under presentasjonen av «Konseptanalyse rapport, regional plan for areal og transport Haugalandet» i Haugesund den 17.02.14.

## 2. Bakgrunn for saka:

Regionalplan for areal og transport på hauglandet, val av konsept. Det er utarbeida ein konseptanalyse som skal peike ein retning for planarbeidet. Ved utsending av konseptanalysen kom det følgjande brev frå Fylkeskommunen:

*«Som underlag til revisjon av «Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet», har prosjekt- og styringsgruppen arbeidet med å belyse alternative hovedgrep som en revidert plan kan baseres på. Det er utarbeidet tre ulike «konsepter» og analysert hvilke konsekvenser disse forventes å få i forhold til foreslåtte mål. Hensikten med konseptanalysen har vært å tydeliggjøre hvilke hovedprioriteringer en står overfor i planarbeidet, og bedre beslutningsgrunnlaget og forutsigbarheten når det gjelder konsekvenser av en slik prioritering.*

*Før styringsgruppen tar stilling til prioritering mellom konseptene, har det vært ønske om at kommunene gis anledning til en bredere forankring internt om de strategivalgene som prioriteringen innebærer. Rogaland fylkeskommune har bedt om at de som eventuelt ønsker å komme med en tilbakemelding, gjør dette innen 15. mars 2014, jf. tidligere utsendt varsel. Tilbakemeldingene vil bli gjennomgått i saksforberedelsen til prosjektgruppemøte 1. april og styringsgruppemøte 10. april, der konseptene tas opp på nytt.»*

Denne saka gjeld uttale til regional plan for areal og transport Haugalandet.

## 3. Problemstilling:

Det er utarbeidd ein konseptanalyse som skal brukast til å velje retning for det vidare arbeidet med plana.

Klipt og limet frå samandragversjonen av revidert konseptanalyse rapport, regional plan for areal og transport Haugalandet:

**«Alternative konsepter for samordning av areal- og transportutviklingen. 10. febr. 2014. 7 0. SAMMENDRAG»**

"Regional plan for areal og transport på Haugalandet" er en revisjon av "Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet", som ble vedtatt i 2004. Som del av revisjonsarbeidet er det analysert status og utviklingstrekk innen areal-, transport- og by-/tettstedsutviklingen i regionen, og vurdert på hvilke områder det er behov for å foreta endringer. Dermed er det utarbeidet tre konsepter - eller alternative og prinsipielt ulike hovedgrep for hvordan utviklingen kan håndteres. Konseptene er evaluert i forhold til utvalgte kriterier og i forhold til samsvar med regionale mål, og det er gitt en anbefaling om hvilket konsept som bør legges til grunn for utforming av selve planen. Situasjonsbeskrivelse, behovsvurdering, konsepter og evaluering er sammenfattet i denne rapporten. Hensikt med rapporten er å gi et best mulig beslutningsgrunnlag for prosjekt- og styringsgruppene for regional plan når disse skal vurdere videre retning for planarbeidet.

Hvilken vei går areal- og transportutviklingen på Haugalandet?

Det er ganske godt samsvar mellom nasjonale, regionale og kommunale mål når det gjelder å styrke by- og tettstedssentrene som møteplasser og knutepunkt for handel og service, redusere klimautslipp fra transport, øke andelen gåing, sykling og kollektivtransport, minske veksten i privat bilkjøring og legge til rette for hverdags-aktivitet og god folkehelse. Likevel ser en at det er langt mellom mål og virkelighet, og på flere områder er det fare for at framtidig utvikling snarere kan gå i motsatt retning av de felles målene.

Utbyggingsmønsteret på Haugalandet er relativt arealkrevende og spredt, og handel og andre funksjoner lokaliseres i stor grad langs hovedvegene i stedet for i by- og tettstedssentrene. Sammen med økende velstand og bilhold, gir dette bilen stadig større konkurransefordeler sammenlignet med gange, sykkel og kollektivtransport. Denne utviklingen har kunnet fungere i en ganske liten region, men tatt i betraktning regionens vekstambisjoner, må en forvente økende grad av «voksesmerter» i byområdet.

Økende biltrafikk, redusert framkommelighet, spredning av handel/ service/kontorer og offentlige funksjoner, svekking av by- og tettstedssentrene både i byområdet og distriktet, lengre avstander, og utfordringer i forhold til folkehelse, forventes å bli en del av framtida dersom det ikke foretas endringer.

Figur 0.1. Lokalisering av nye boliger og næringsbygg i ytre del av regionen 2004-11.

Boligbyggingen viser sterkere fortetting enn før, mens handel, kontor og andre funksjoner i større grad legges utenfor by- og tettstedssentrene.

### **Mål for framtidig utvikling:**

På bakgrunn av situasjonsbeskrivelsen, er det vurdert hvordan en kan håndtere framtidig utvikling, og det er prioritert hvilke behov det er viktigst å gjøre noe med.

Det er disse endringsbehovene, kalt «planutløsende behov», som gir grunnlaget for å utarbeide en regional plan.

Ut fra behovene er det foreslått mål for hva regional plan skal bidra til å oppnå, og som virkemidlene i planen skal innrettes mot.

### **Målene fokuserer på:**

- Haugalandet - en attraktiv og robust region.
- Haugesund sentrum - urbant bysentrum.

- Tettstedssentrum som tyngdepunkt for bolig-/arbeidsplassvekst og funksjonslokalisering.
- Transport som effektivt, enkelt og miljøvennlig.
- Reduksjon av klimautslipp.
- Tilgang til arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud.
- Nærhet til daglige funksjoner, økt gange/sykkel/kollektiv og hverdagsaktivitet.
- God bokvalitet og vern av verdifulle arealer.

## **Alternative konsepter for samordning av areal- og transportutviklingen. 10. febr. 2014.**

Alternative hovedgrep (konsepter):

På bakgrunn av endringsbehov og forslag til mål for planarbeidet, er det skissert tre alternative hovedgrep for hvordan areal-, transport- og by- /tettstedsutviklingen kan håndteres og samordnes – kalt «konsepter».

Disse konseptene er ikke planalternativer med en endelig definert arealbruk eller andre virkemidler, men fungerer mer som stiliserte utviklingsgrep, der virkemiddelbruken er rendyrket i ulike retninger for å lage et forenklet bilde og tydeliggjøre forskjeller. Innenfor hvert enkelt av konseptene skal areal- og transportstrategiene være konsistente på en slik måte at de gjensidig bygger opp om hverandre..

### **Konsept 1: «Vegbasert/spredt»**

I konsept 1 sees tilgang på rimelige arealer og høy grad av biltilgjengelighet som det sentrale for regional attraktivitet. Ny bebyggelse dreies i større grad mot områder langs hovedvegene for å kunne utnytte mobiliteten disse gir. Transportutviklingen baseres på bil som helt dominerende transportform, og det legges opp til full vegkapasitet. Dette gjør at det ikke samtidig er grunnlag for å øke satsingen på gange, sykkel eller kollektivtransport.

### **Konsept 2: «By og tettsted»**

I konsept 2 er det by- og tettstedssentre med godt og variert tilbud av handel, service, arbeidsplasser og offentlige funksjoner som framheves for attraktivitet og bosetting. Bolig- og arbeidsplassveksten konsentreres omkring tettstedssentrene i alle deler av regionen, slik at disse oppnår grunnlag for å beholde og utvikle et bredt tilbud nær der folk bor. Satsing på gange og sykkel har prioritet innenfor alle tettstedene, og kollektivtransport i byområdet. Hovedvegnettet utvikles videre i tråd med prinsipper for samordning av areal og transport.

### **Konsept 3: «Storby»**

Konsept 3»Storby» bygger på de samme prinsippene som konsept 2, men fokuserer i større grad på betydningen av et kompakt byområde og urbant bysentrum for å tiltrekke unge arbeidstakere og nye virksomheter, for synliggjøring av regionen, og for å øke andelen miljøvennlig transport. Det legges derfor til rette for at Haugesund sentrum og byområdet som helhet kan ta i mot en større vekst, og at arealutvikling i bynære områder ikke skal konkurrere med sentrum og spre byveksten utover. Økt konsentrasjon i byområdet gir rom for utvikling av et høyverdig kollektivtilbud. I praksis er konsept 3 forskjellig fra konsept 2 bare i de mer bynære delene av regionen.

### **Spredt og bilbasert**

0-alternativ Fortetting og miljøvennlig transport Evaluering av alternative konsepter

De tre konseptene er evaluert i forhold til om de bidrar til å oppnå regionale mål – målt på en skala fra svært negativ til svært positiv måloppnåelse. Evalueringen er gjort ut fra faglig skjønn, litteratur, eksempler fra andre regioner, og en kvantitativ analyse av kriterier som arealforbruk, byliv, reiseavstander, gange/sykkel, transportvekst og kostnader mv.

Samlet sett vurderes konsept 1 å komme dårligst ut – særlig med hensyn til konsekvenser for Haugesund sentrum, muligheter for kompakt utbyggingsmønster, klimautslipp, gange/sykkel/kollektiv, vern av arealer, og i forhold til kostnader. Konsept 2 og konsept 3 er begge vurdert å gi klart bedre måloppnåelse enn konsept 1. Begge gir større muligheter for å ta i mot vekst, styrker grunnlaget for utvikling i Haugesund sentrum og øvrige tettsteds-sentre, gir mer kompakt utbyggingsmønster, kortere avstander, begrenser vekst i klimautslipp og gir bedre grunnlag for gange/sykkel/kollektiv. Konsept 3 vurderes å gi noe bedre måloppnåelse enn konsept 2 når det gjelder styrking av Haugesund sentrum, og på andel gange/sykkel/ kollektiv og håndtering av transportvekst i byområdet.

### **Fordeler og utfordringer ved kompakt by- og tettstedsutvikling (konsept 2 og 3) :**

Fordeler /Utfordringer

- Lavere arealforbruk, plass til flere
- Større funksjonsblanding i sentrum
- Flere mennesker i by-/tettstedssentrene, mer «byliv» og urbane kvaliteter
- Reduserte reiseavstander, bedre tilgjengelighet til daglige funksjoner
- Økt andel gange, sykkel og kollektiv
- Redusert bilavhengighet
- Lavere transportvekst, lavere energibruk og klimagassutslipp
- Økt hverdags-aktivitet, bedre folkehelse
- Reduserte kostnader til transport- infrastruktur og annen infrastruktur
- Økt press på grøntareal i by/tettsted
- Mer komplekse utviklingsprosesser
- Økte bo- og utviklingskostnader i attraktive sentre, mer krevende å ivareta bokkvalitet
- Økt behov for styring og samordning

### **Anbefaling for videre arbeid:**

Det anbefales at samordnet areal-, by-/tettsteds- og transportutvikling på Haugalandet baseres på konsept 3 «Storby» når det gjelder håndtering av utfordringer i og omkring byområdet. Konsept 3 vurderes å være det som best løser byområdets arealutfordringer og ivaretar hensynet til byutvikling, samtidig som byspredningen minskes og transportveksten i byområdet kan håndteres overveiende ved hjelp av gange, sykkel og kollektivtransport. For øvrige deler av regionen er det de samme strategiene som inngår både i konsept 2 og konsept 3, og det vil i praksis være lite forskjeller mellom disse, jf. hovedstrategier. Det anbefales her å legge konsept 2/3 til grunn – ikke minst for å bidra til sterkere sentrumsutvikling, økt nærhet til daglige behov, og sterkere grunnlag for å opprettholde og utvikle lokale funksjoner i de enkelte sentrene og kommunene. «

### **4. Vurdering:**

Bokn kommune støtter ein blanding av konsept 1 «Vegbasert/spredt» og konsept 2 «By og tettsted».

Eit reint konsept 1 «Vegbasert/spredt» blir vurdert som lite aktuell då dette konseptet vil føre til feil utvikling i forhold til både nasjonale målsettingar, og målsettingar for Haugalandet som ein har einast om tidligare.

Konsept 3 «Storby» blir ikkje støtta fordi Bokn ynskjer at også distrikta skal få vera sterke, levande og attraktive for folk som vil til regionen. Særleg ser ein konsept 3 å vera negativ for utvikling av dei noko større tettstadene i regionen rundt Haugesund.

Bokn kommune ynskjer å ha ein sterk Haugalandsregion med Haugesund som regionsenter, men ynskjer også å ha ei utvikling som styrker tettstadane i kvar enkel kommune i regionen. Transportutvikling basert på bil som den dominerande transportforma ser ein også som nødvendig for utvikling av heile regionen. Framkommelegheit må prioriterast. Som fylgje av etableringa av Rogfast er det forventa ein trafikkauke på E39 gjennom kommunen og ein generell folkevekst i Haugalandsregionen. Særleg er det grunn til å tru at det vil komma eit etableringspress mot områda i Bokn og Tysvær. Bokn ynskjer å ta del i og utnytte dette. Difor blir konsept 2 kombinert med konsept 1 vurdert til å vera det beste for Bokn kommune.

E39 med etablering av Rogfast er viktig for Bokn kommune og regionen sidan den er hovudfartsåra på Vestlandet. Etablering av Rogfast vil også føre til ei auke i trafikken over E 134 – noko som vil styrka trafikkgrunnlaget på E 134 og gi grunnlag for auka status på denne vegen.

E 134 og E 39 vil knyte Haugalandsregionen saman, gjere det lettare å ha ein felles arbeidsmarknad i regionen, og det vil gjere Haugalandet til ein meir samla og kompakt region.





Dato: 20.02.2014  
Saksnr.: 2010/231  
Løpenr.: 5165/2014  
Arkiv: 130

Saksbehandler: Linda Christine Olsen,  
Bjørn Bruaset, Inger Teodora Kværnø

## **REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - VALG AV KONSEPT/HOVEDRETNING - HØRING**

<b>Saksnr</b>	<b>Utval</b>	<b>Møtedato</b>
13/14	Kommuneplanutvalet	04.03.2014

### **RÅDMANNEN SITT FORSLAG TIL VEDTAK:**

1. Tysvær kommune ber om at det i regionalplanarbeidet blir fokus på utvikling av hele regionen og et godt samspill mellom landsbygd, tettsteder og byområder i det videre planarbeidet.
2. Haugalandet er et felles bo- og arbeidsmarked, og gode kommunikasjoner og transport-system er avgjørende for regionens utvikling. Viktige transportårer og transporttilbud må derfor oppgraderes i forhold til forventet trafikkmengde. Oppgradering av vegnettet er viktig både av hensyn til næringstransport, persontransport og av hensyn til kollektivtrafikkens framkommelighet. Bygging av gang- og sykkelvegnett internt i byer og tettsteder og mellom tettstedene må prioriteres og båttruter til bygder og øysamfunn må sikres rammebetingelser for å overleve. Areal- og transportplanen bør ha klare mål og strategier i forhold til regionens framtidige behov når det gjelder transport og kommunikasjoner som kan og bidra til å sikre gode levevilkår og et attraktivt arbeidsmarked gjennom regionforstørring.
3. Haugalandet trenger et levende regionsenter med tyngdepunkt i Haugesund sentrum, Karmøys fastlandsside og ytre sone i Tysvær. I regionalplanarbeidet bør en legge opp til en senterstruktur som gir en fornuftig rollefordeling mellom de ulike by- og tettstedsområdene. Haugesund sentrum er i en særstilling, og det kan her være behov for egne virkemidler for å sikre gode rammebetingelser for handel og opplevelse. Rollefordelingen mellom byene og tettstedsområdene bør sikres med felles retningslinjer for handel og næringsetablering i hele regionen.
4. Haugalandet trenger også strategier for å ta vare på og videreutvikle de landlige områdene og bygdesentraene i regionen. Et minimum av arbeidsplasser, servicetilbud og infrastruktur er avgjørende for bosettingen i mange bygdesamfunn. Virkemidler som kan bidra til å opprettholde aktivitetene på landsbygda og stimulere til fast bosetting bør drøftes i planarbeidet.
5. I den regionale planstrategien er det pekt på at Rogfast vil medvirke til regionforstørring, felles bo- og arbeidsmarked og større muligheter for vekst ved at folk kan velge arbeidsplass og boplass i et større geografisk område. Det er også pekt på at regionforstørring kan gi muligheter for dempet press på matjorda på Jæren. Vi må da arealmessig legge til rette for at en større del av naturlig vekst i Rogaland skal kunne skje i nordfylket, og det må utarbeides befolkningsprognoser som også tar hensyn til Rogfasteffekten.

6. Med bakgrunn i ønske om å ta hele fylket og regionen i bruk og sikre godt samspill mellom by og land, anbefaler Tysvær kommune at konsept 2 «By og tettsted» velges som hovedretning for det videre arbeidet med areal- og transportplan for Haugalandet.

Arvid S. Vallestad  
Rådmann

Linda Christine Olsen  
Plansjef

## **BEHANDLING I KOMMUNEPLANUTVALET - 04.03.2014**

Forslag til endret punkt 4. fra Aasmund Austerheim:

Haugalandet trenger også strategier for å ta vare på og videreutvikle de landlige områdene og bygdesentraene i regionen. Et minimum av arbeidsplasser, servicetilbud og infrastruktur er avgjørende for bosettingen i mange bygdesamfunn. Virkemidler som kan bidra til å opprettholde aktivitetene på landsbygda, stimulere til fast busetning og utvikling av bygdesentra bør drøftes i planarbeidet.

Forslag fra Aasmund Austerheim ble enstemmig vedtatt.

Administrasjonen gjør mindre endringer i saksframlegget som diskutert på møtet før uttalen vert sendt til Rogaland fylkeskommune

## **VEDTAK I KOMMUNEPLANUTVALET - 04.03.2014**

1. Tysvær kommune ber om at det i regionalplanarbeidet blir fokus på utvikling av hele regionen og et godt samspill mellom landsbygd, tettsteder og byområder i det videre planarbeidet.
2. Haugalandet er et felles bo- og arbeidsmarked, og gode kommunikasjoner og transport-system er avgjørende for regionens utvikling. Viktige transportårer og transporttilbud må derfor oppgraderes i forhold til forventet trafikkmengde. Oppgradering av vegnettet er viktig både av hensyn til næringstransport, persontransport og av hensyn til kollektivtrafikkens framkommelighet. Bygging av gang- og sykkelvegnett internt i byer og tettsteder og mellom tettstedene må prioriteres og båtruter til bygder og øysamfunn må sikres rammebetingelser for å overleve. Areal- og transportplanen bør ha klare mål og strategier i forhold til regionens framtidige behov når det gjelder transport og kommunikasjoner som kan og bidra til å sikre gode levevilkår og et attraktivt arbeidsmarked gjennom regionforstørring.
3. Haugalandet trenger et levende regionsenter med tyngdepunkt i Haugesund sentrum, Karmøys fastlandsside og ytre sone i Tysvær. I regionalplanarbeidet bør en legge opp til en senterstruktur som gir en fornuftig rollefordeling mellom de ulike by- og tettstedsområdene. Haugesund sentrum er i en særstilling, og det kan her være behov for egne virkemidler for å sikre gode rammebetingelser for handel og opplevelse. Rollefordelingen mellom byene og tettstedsområdene bør sikres med felles retningslinjer for handel og næringsetablering i hele regionen.
4. Haugalandet trenger også strategier for å ta vare på og videreutvikle de landlige områdene og bygdesentraene i regionen. Et minimum av arbeidsplasser, servicetilbud og infrastruktur er avgjørende for bosettingen i mange bygdesamfunn. Virkemidler som kan bidra til å opprettholde aktivitetene på landsbygda, stimulere til fast busetning og utvikling av bygdesentra bør drøftes i planarbeidet.
5. I den regionale planstrategien er det pekt på at Rogfast vil medvirke til regionforstørring, felles bo- og arbeidsmarked og større muligheter for vekst ved at folk kan velge arbeidsplass og boplass i et større geografisk område. Det er også pekt på at regionforstørring kan gi muligheter for dempet press på matjorda på Jæren. Vi må da arealmessig legge til rette for

at en større del av naturlig vekst i Rogaland skal kunne skje i nordfylket, og det må utarbeides befolkningsprognoser som også tar hensyn til Rogfasteffekten.

6. Med bakgrunn i ønske om å ta hele fylket og regionen i bruk og sikre godt samspill mellom by og land, anbefaler Tysvær kommune at konsept 2 «By og tettsted» velges som hovedretning for det videre arbeidet med areal- og transportplan for Haugalandet.

Administrasjonen gjør mindre endringer i saksframlegget som diskutert på møtet før uttalen vert sendt til Rogaland fylkeskommune

## **SAKSUTREDNING:**

### **1. Bakgrunn**

Gjeldende fylkesdelplan for areal- og transport på Haugalandet ble vedtatt i 2004 og godkjent i 2009. Pågående planprosess er en revisjon av denne planen. Arbeidet med ny areal- og transportplan for Haugalandet startet i 2010 som et samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunene, med Bernt Østnor som prosjektleder og samordner for kommunene. Arbeidstittelen «Haugalandet 2050» indikerte at man ville arbeide bredt og helhetlig med å synliggjøre mulighetene i regionen og ta disse i bruk. Planprogrammet for arbeidet ble vedtatt i 2011. Fylkeskommunen overtok ansvaret for arbeidet og engasjerte prosjektleder videre fra 2012.

En administrativ prosjektgruppe og en politisk styringsgruppe har hatt jevnlige møter de siste årene, og det er utarbeidet flere rapporter for å øke kunnskapsgrunlaget om regionens utfordringer.

Seminar og verksted 01-02.11.2012 var en viktig møteplass og drøftingsarena der politikere og representanter for kommunenes administrasjon, næringsliv og organisasjonsliv fikk gi innspill til planen om Haugalandets framtid. Videreføringen av arbeidet i 2013 med utarbeiding av 3 alternative hovedretninger eller konsept medførte behov for nye politiske drøftinger. Samlingen 17.02.2014 og politisk debatt om planarbeidet i media m.m. de siste månedene har bidratt til å belyse de utfordringer og valg vi nå står overfor i planarbeidet.

### **2. Fylkeskommunens anbefaling av konsept 3 «Storby»**

I notatet «Alternative konsepter for samordnet areal- og transportutvikling», foreløpig utgave av 15.11.2013 og revidert utgave av 10.02.2014, legger fylkeskommunen fram følgende 3 hovedretninger eller konsept for framtidig utvikling:

- Konsept 1: «Vegbasert/spredt»
- Konsept 2: «By og tettsted»
- Konsept 3: «Storby»

De fleste vil være enige i at vi trenger en areal- og transportplan som kan dreie utviklingen mot mer effektiv arealbruk og redusert transportbehov og gjøre regionen konkurransedyktig for framtidens næringsliv og innbyggere. Spørsmålet er hvilken hovedretning vi tror i størst grad kan bidra til å fremme den type vekst og utvikling som regionen samlet er mest tjent med.

Så langt har planarbeidet hatt hovedfokus på å sikre en konsentrert utbygging som kan gi redusert transportbehov. I forslag og anbefaling av konsept er fylkeskommunens strategi et nokså ensidig fokus på å sikre vekst i Haugesund sentrum. Dette skal skje bl.a. gjennom juridiske virkemidler som innebærer at Karmøy og Tysvær avgir noe vekst til Haugesund. Fylkeskommunens forslag er basert på stipulert ledig areal, samt potensiale for fortetting og transformasjon i Haugesund. Forslaget til konsept innebærer en gjennomgang av kommunenes kommuneplaner for å luke ut bolig- og næringsarealer som ikke samsvarer med konseptets målsettinger.

Det er skuffende at hensynet til viktige sider av regionens attraktivitet, og utvikling av samspillet mellom regionene rundt oss, ikke synes særlig vektlagt i fylkeskommunes forslag til konsept. Vi trenger derfor alternative vurderinger for å sikre at det velges en utviklingsretning og regionalpolitikk for Haugalandet som kan gi regionen samlet de beste forutsetninger for framtidig utvikling.

### **3. «Alt vekst i Rogaland»**

Rogaland er det området i Norge utenom Osloområdet som har høyest befolkningsvekst. I planstrategien til Rogaland Fylkeskommune fra 2012 har fylkeskommunen vurdert befolkningsveksten og skissert utfordringer og strategier for utviklingen i fylket.

I planstrategien står bl.a. følgende:

- I 2030 vil Rogaland sannsynligvis ha en befolkning på nærmere 600 000 mennesker. Det vil si at vi vil være rundt 130 000 flere som bor i Rogaland enn i dag.
- Et svært viktig aspekt i den regionale utviklingen er å etablere god infrastruktur med vekt på kollektive transportløsninger som medvirker til regionforstørring, felles bo- og arbeidsmarked og større muligheter for vekst.
- Bygging av veier som Rogfast og Ryfast innebærer regionforstørring og øker mobiliteten og valgmulighetene. Folk kan velge arbeidsplass og boplass i et større geografisk område og en kan velge boplass uavhengig av arbeid og omvendt.
- Regionforstørring er også en mulighet for å dempe presset på matjord på Jæren. Andre muligheter er å komme fram til gode strategier for fortetting i byområdene og vurdere andre typer utbyggingsareal enn matjord.

*(Jfr. Regional planstrategi for Rogaland 2013-2016 s 5 og 6 under avsnitt Regionforstørring og regional utvikling)*

#### **4. En samlet utviklingsstrategi for Rogaland og Haugalandet**

Utviklingen av Rogalands konkurransekraft de neste 50 årene kan stå og falle på hvorvidt en ønsker, og lykkes, i å ta i bruk hele fylket. Derfor er det nå behov for en strategi som gjennom regionforstørring styrker næringslivets konkurransevne og gir en jevnere fordeling av forventet folketallsvekst. Med press på arealer og aktiviteter i Stavangerområdet er det avgjørende at deler av veksten kan skje i naboregionene.

I fylkesprognoser 2014 som er utarbeidet av fylkeskommunen 01.02.2014 er det gjort befolkningsprognoser uten at effektene av Ryfast og Rogfast er hensyntatt. For Haugalandet sin del forventes Rogfasteffekten å få virkninger fra 2025 og utover, og effekter av bedre kommunikasjoner må vurderes inn i arbeidet med regionalplanen. I notatet «Alternative konsepter for samordnet areal- og transportutvikling, Regionalplan for areal og transport på Haugalandet» av 10.02.2014 er det vist til at innbyggertallet på Haugalandet vil kunne øke med 36.000 nye innbyggere i årene 2013-2050. Her er ikke effekten av nye, overordnede vegsystemer, som Rogfast, veiet inn.

Haugalandet er et område der aktiviteter og arbeidsplasser allerede er lokalisert spredt utover et stort område. Haugalandet trenger strategier som kan dreie utviklingen mot mer effektiv arealbruk og redusert transportbehov, samtidig som regionens attraktivitet og kommunene rundt regionsenteret sikres utvikling.

Haugalandet trenger en byutviklingsstrategi som sikrer et levende regionsenter med tyngdepunkt i Haugesund, Karmøys fastlands side og ytre sone i Tysvær. Haugalandet trenger også en strategi som bidrar til å sikre levende og attraktive bygder og tettsteder i de indre og mer landlige delene av Haugalandet.

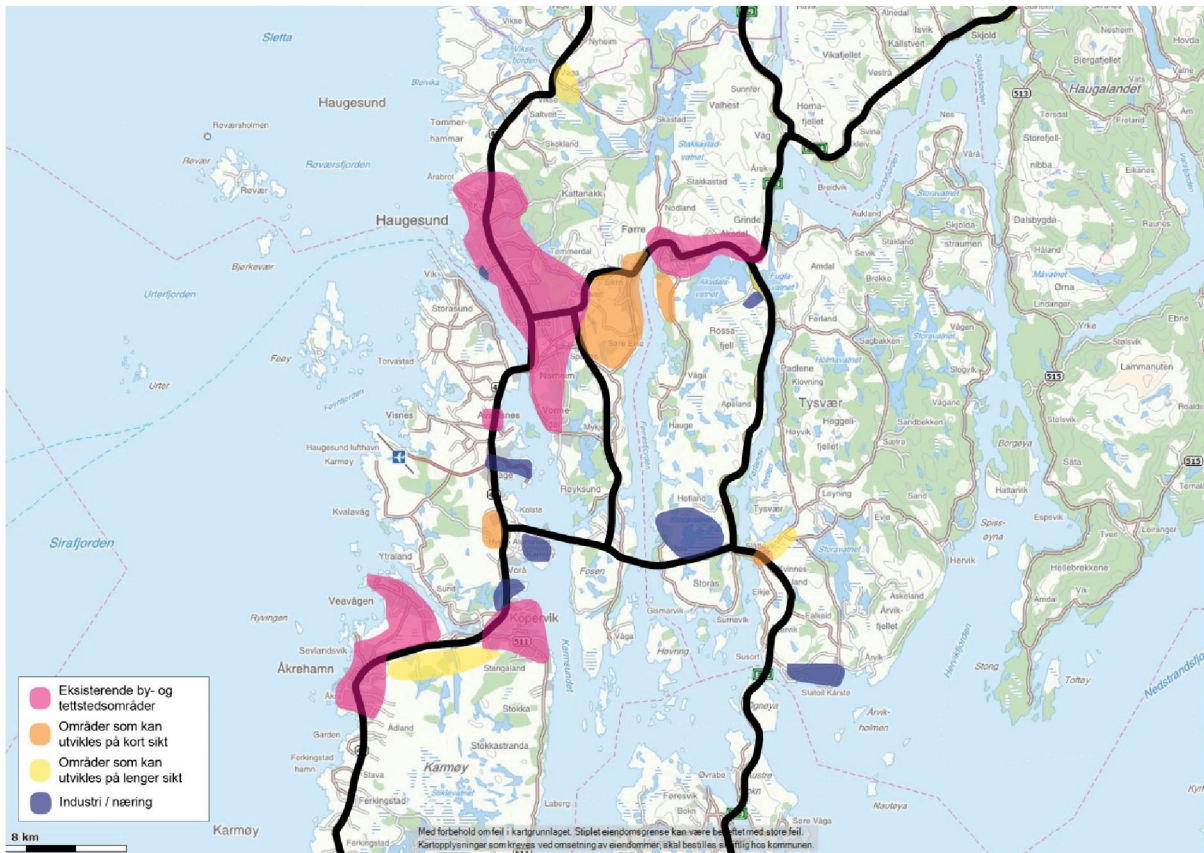
Senter periferi aspektet og regionforstørring med utvidet bo- og arbeidsmarked er vurdert i regionalplanarbeidet for de andre regionene i fylke og bør få større fokus og i arbeidet med regionalplan for Haugalandet.

#### **5. Større utbyggingsområder på Haugalandet**

Med sentraliseringstendenser både nasjonalt og globalt, vil det være de urbane områdene på Haugalandet som har de største forutsetningene for å ta befolkningsveksten i regionen. Dette gjelder områdene rundt regionsenteret og i sentrale tettsteder/knutepunkt med gode kommunikasjoner. Store arbeidsplasser er lokalisert nær Kyststamvegen E39 og Haukelivegen E134 og i tilknytning til T-forbindelsen og flyplassen. Her finnes næringsaktiviteter og storindustri som ikke er egnet til lokalisering i byer og tettsteder.

Kartet under viser eksisterende bebyggelse i og rundt Haugesund (rosa) og viktige regionale næringsområder i Haugesund, Karmøy og Tysvær (blå). Kartet viser også områder som er lagt inn i

disse 3 kommunenes kommuneplaner og der en kan forvente utbygging på kort eller lang sikt (oransje og gul). Dersom vi skal posisjonere oss for å ta større deler av veksten i fylket, som det er pekt i retning av i den planstrategien fylkestinget har vedtatt, er det behov for nye områder i tillegg til fortetting innenfor allerede eksisterende utbyggingsområder.



Byer, tettstedsområder og næringsområder rundt Haugesund. Kilde: Tysvær kommune

For å utnytte infrastrukturen maksimalt, bør en legge opp til fortetting og utbygging i de områdene der det allerede finnes eller er planer om ny infrastruktur, og i områder som ligger nær store arbeidsplasser.

Spørsmålet om rekkefølge og utbyggingstakt er viktige problemstillinger som også bør drøftes i regionalplanarbeidet. Ideelt sett burde man gjort markedsmessige vurderinger av dette uavhengig av dagens eller framtidens kommunestruktur.

Som også kartet over viser, kan følgende utbyggingsrekkefølge være realistisk de nærmeste 30-40 årene:

- Trinn1: Haugesund er regionens sentrum med Grinde/Aksdal/Frakkagjerd/Førre som en naturlig del av storbyområdet med reisetider på 10-15 minutter. Aksen Haugesund sentrum - Aksdal/Grinde inklusive Karmøys fastlandsside, Raglamyr og Kolnes/Skre danner hovedtyngdepunktet for en ønsket utviklingsretning. Her kan vi utvikle gode transportkorridorer med fokus på attraktive kollektivløsninger og fremkommelighet.
- Trinn 2: I sør vil Midt-Karmøy, Fosen og Søre Tysvær danne et naturlig utgangspunkt med Kårstø, Gismarvik og Hydro som store lokomotiver med god nærhet til sjø og lufthavn. Og i et større bo- og arbeidsmarked vil dette, sammen med Bokn, være den delen av regionen som ligger nærmest Stavangerregionen.
- Trinn 3: Haugesund nord kan være en viktig reserve, men forutsetter tilstrekkelig kapasitet i veisystemet til og gjennom Haugesund for å kunne realiseres på kort sikt.

## 6. Rådmannens anbefalinger

Enten vår identitet eller utbyggingsplaner er knyttet til byen eller landsbygda, har vi et felles ønske om at Haugalandet skal være et godt sted å leve både nå og for framtidige generasjoner. I regionalplanarbeidet skal vi legge til rette overordnede strukturer for hvor vi skal kunne bo, leve og arbeide. Kommuner og fylkeskommuner (også Hordaland) må enes om viktige veivalg og strategier, og vi må sette oss mål for hvordan vi vil ha samfunnsutviklingen. Rådmannen mener vi i det videre arbeidet med regionalplanen må utarbeides mål og strategier der det legges vekt på følgende:

### **Befolkningsvekst:**

Vi skal legge til rette for befolkningsvekst og gode oppvekst og levevilkår for 145-150.000 innbyggere de nærmeste 40 årene. Mange av de nye innbyggerne vil ha utenlandsk bakgrunn og som region må vi legge til rette for at disse blir inkludert i byer og lokalsamfunn på en positiv måte. Med økt levealder vil det videre bli flere eldre i befolkningen og vi må sikre at byer, lokalsamfunn og boliger tilrettelegges slik at de fleste kan bruke tilbudene hele livsløpet.

### **Et attraktivt og levende regionsenter:**

Vi ønsker en satsing der det tilrettelegges for et attraktivt og levende regionsenter med handel og opplevelser i hjertet av Haugesund, der det tilrettelegges med sentrumsnære boliger for studenter, eldre og andre som ønsker kort avstand til studiested, arbeidsplasser og tjenester. Framkommeligheten i Karmsundsgata må sikres og det må etableres flere parkeringsplasser tett på bykjernen.

### **Attraktive og levende byer og tettsteder:**

Vi må styrke regionens attraktivitetskraft ved å videreutvikle eksisterende byer og tettsteder i omlandet rundt Haugesund med nærhet til viktige transportårer og større arbeidsplasser. Satsing på fortetting i og rundt disse knutepunktene skal sikre muligheter for satsing på kollektive transportløsninger med direkteruter mellom de mest befolkningsrike sentraene og med gode transporttilbud til større byer og transportterminaler i naboregionene. En regional senterstruktur og felles retningslinjer for handel må utformes sikre like rammevilkår og funksjonsdeling mellom de ulike byene og tettstedene.

### **Utbyggingsrekkefølge boligbygging:**

Vi må enes om en utbyggingsrekkefølge i regionen med vekt på god prosjektøkonomi, og slik at det ikke overinvesteres i forhold til markedspotensialet.

### **Transport:**

Hovedkorridorene gjennom regionen er E39 kyststamvegen og E134 Haukelivegen. Med manglende statlig vilje til satsing på bane i regionen, må det sikres god framkommelighet for buss på disse veistrekningene. Det er behov for utbygging til 4 felts vei på de mest trafikkerte strekningene mellom Stavanger og Bergen og mellom Akrdal, Karmsundsgata og flyplassen, både for å sikre biltrafikken og kollektivtrafikken framkommelighet.

Ekspressbussruter, direkteruter mellom sentraene og lokale ruter ut i distriktene må gis levedyktige rammebetingelser. Hurtigbåter og ferjer må være en del av det totale transportsystemet med koordinerende avganger og forenkling av billettsystemene. Det må sikres bedre kvalitet og komfort i kollektivtilbudet slik at flere finner det attraktivt å reise kollektivt.

# SAKS PROTOKOLL - REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET UTTALELSE TIL VALG AV KONSEPT FOR SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLING

Formannskapet behandlet saken den 10.03.2014, saksnr. 29/14

## Behandling:

Thorheim foreslo følgende tillegg i pkt 1., andre setning: *deler av* (Karmøys fastlandsside..)

Storesund foreslo følgende tillegg som ny siste setning i pkt. 2: *Dette fører til mindre press på LNF-områdene i kommunen, noe vi anser som viktig i Karmøy.*

Innstillingen med Thorheims og Storesunds tillegg enstemmig vedtatt.

## Vedtak:

1. Haugalandet trenger et levende regionsenter. Dette senteret har tyngdepunkt i Haugesund sentrum, men omfatter også deler av Karmøys fastlandsside og ytre sone i Tysvær. For utvikling av Haugesund sentrum hviler det et særlig ansvar på Haugesund kommune knyttet til å utarbeide funksjonelle arealplaner for utvikling av senteret, herunder å sikre framkommelighet til de regionale institusjoner og det regionale servicetilbud som ligger i sentrum.

2. Karmøy kommune har 3 byer og flere tettsteder som er attraktive boligområder med tilhørende private og offentlige servicetilbud. For å videreutvikle disse til beste for befolkningen i Karmøy, og i samsvar med kommuneplanen for Karmøy, anbefaler formannskapet at konsept 2 «By og tettsted» velges som hovedretning for det videre arbeidet med den regionale planen for areal og transport på Haugalandet. Dette fører til mindre press på LNF-områdene i kommunen, noe vi anser som viktig i Karmøy.

3. Haugalandet er et felles bo- og arbeidsmarked, og gode kommunikasjoner og et godt transportsystem er avgjørende for regionens utvikling. Viktige transportårer og kollektivtilbud må derfor oppgraderes i forhold til forventet trafikkmengde. For å nå målet om endret reisemiddelvalg fra privatbil til sykling og gange, må gang- og sykkelvegnett internt i byer og tettsteder og mellom tettstedene prioriteres.



## SAKSFRAMLEGG

---

Saksbehandler: Jarle Stunes  
Arkivsaksnr.: 12/1147

Arkiv: 121

Sign:

Dato:

---

### Utvalg:

Formannskapet

10.03.2014

## REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET UTTALELSE TIL VALG AV KONSEPT FOR SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLING

### Forslag til vedtak:

::: Sett inn forslag til vedtak under denne linja

1. Haugalandet trenger et levende regionsenter. Dette senteret har tyngdepunkt i Haugesund sentrum, men omfatter også Karmøys fastlandsside og ytre sone i Tysvær. For utvikling av Haugesund sentrum hviler det et særlig ansvar på Haugesund kommune knyttet til å utarbeide funksjonelle arealplaner for utvikling av senteret, herunder å sikre framkommelighet til de regionale institusjoner og det regionale servicetilbud som ligger i sentrum.

2. Karmøy kommune har 3 byer og flere tettsteder som er attraktive boligområder med tilhørende private og offentlige servicetilbud. For å videreutvikle disse til beste for befolkningen i Karmøy, og i samsvar med kommuneplanen for Karmøy, anbefaler formannskapet at konsept 2 «By og tettsted» velges som hovedretning for det videre arbeidet med den regionale planen for areal og transport på Haugalandet.

3. Haugalandet er et felles bo- og arbeidsmarked, og gode kommunikasjoner og et godt transportsystem er avgjørende for regionens utvikling. Viktige transportårer og kollektivtilbud må derfor oppgraderes i forhold til forventet trafikkmengde. For å nå målet om endret reisemiddelvalg fra privatbil til sykling og gange, må gang- og sykkelvegnett internt i byer og tettsteder og mellom tettstedene prioriteres.

::: Sett inn forslag til vedtak over denne linja

..Sett inn saksutredningen under denne linja

## REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET UTTALELSE TIL VALG AV KONSEPT FOR SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLING

### 1. Bakgrunn

Gjeldende fylkesdelplan for areal- og transport på Haugalandet ble vedtatt i 2004 og godkjent i Miljøverndepartementet i 2009. Pågående planprosess er en revisjon av denne planen med tanke på at det skal vedtas en regional plan for Haugalandet. Jf plan- og bygningslovens kapittel 6 og 7 om regional planlegging.

Arbeidet med ny areal- og transportplan for Haugalandet startet i 2009 som et samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunene i regionen. Det ble ansatt prosjektleder og samordner for kommunene i en 2-årig engasjementsstilling. Arbeidstitelen «Haugalandet 2050» indikerte at man ville arbeide bredt og helhetlig med å synliggjøre mulighetene i regionen og ta disse i bruk. Planprogrammet for arbeidet ble vedtatt i 2011. Fylkeskommunen overtok ansvaret for arbeidet og engasjerte prosjektleder videre fra 2012.

En administrativ prosjektgruppe og en politisk styringsgruppe har hatt jevnlige møter de siste årene, og det er utarbeidet flere rapporter for å øke kunnskapsgrunnlaget om regionens utfordringer.

Seminar og verksted 01-02.11.2012 var en viktig møteplass og drøftingsarena der politikere og representanter for kommunenes administrasjon, næringsliv og organisasjonsliv fikk gi innspill til planen om Haugalandets framtid. Videreføringen av arbeidet i 2013 med utarbeiding av 3 alternative hovedretninger eller konsept, medførte behov for nye politiske drøftinger. Samlingen 17.02.2014 og politisk debatt om planarbeidet i ulike media de siste månedene, har bidratt til å belyse de utfordringer og valg vi nå står overfor i planarbeidet.

### 2. De ulike konseptene

I notatet «Alternative konsepter for samordnet areal- og transportutvikling», foreløpig utgave av 15.11.2013 og revidert utgave av 10.02.2014, legger fylkeskommunen fram følgende 3 hovedretninger eller konsept for framtidig utvikling:

- Konsept 1: «Vegbasert/spredt»
- Konsept 2: «By og tettsted»
- Konsept 3: «Storby»

**I konsept 1** sees tilgang på rimelige arealer og høy grad av biltilgjengelighet som det sentrale for regional attraktivitet. Ny bebyggelse dreies i større grad mot områder langs hovedvegene for å

kunne utnytte mobiliteten disse gir. Transportutviklingen baseres på bil som helt dominerende transportform, og det legges opp til full vegkapasitet. Dette gjør at det ikke samtidig er grunnlag for å øke satsingen på gange, sykkel eller kollektivtransport.

**I konsept 2** er det by- og tettstedssentre med godt og variert tilbud av handel, service, arbeidsplasser og offentlige funksjoner som framheves for attraktivitet og bosetting. Bolig og arbeidsplassveksten konsentreres omkring tettstedssentrene i alle deler av regionen, slik at disse oppnår grunnlag for å beholde og utvikle et bredt tilbud nær der folk bor. Satsing på gange og sykkel har prioritet innenfor alle tettstedene, og kollektivtransport i byområdet. Hovedvegnettet utvikles videre i tråd med prinsipper for samordning av areal og transport.

**Konsept 3»Storby»** bygger på de samme prinsippene som konsept 2, men fokuserer i større grad på betydningen av et kompakt byområde og urbant bysentrum for å tiltrekke unge arbeidstakere og nye virksomheter, for synliggjøring av regionen, og for å øke andelen miljøvennlig transport. Det legges derfor til rette for at Haugesund sentrum og byområdet som helhet kan ta i mot en større vekst, og at arealutvikling i bynære områder ikke skal konkurrere med sentrum og spre byveksten utover. Økt konsentrasjon i byområdet gir rom for utvikling av et høyverdig kollektivtilbud. I praksis er konsept 3 forskjellig fra konsept 2 bare i de mer bynære delene av regionen.

#### **I sin anbefaling sier Rogaland fylkeskommune følgende:**

Det anbefales at videre samordning av areal-, by-/tettsteds- og transportutviklingen på Haugalandet baseres på konsept 3 «Storby» når det gjelder håndtering av utfordringer i og omkring byområdet. Konsept 3 vurderes å være det som best løser byområdets arealutfordringer og ivaretar hensynet til byutvikling, samtidig som byspredningen minskes og transportveksten i byområdet kan håndteres overveiende ved hjelp av gange, sykkel og kollektivtransport. Gitt den befolkningsveksten som er forventet, og forutsatt at utviklingen skal skje i tråd med nasjonale og regionale mål, vurderes ikke de andre konseptene å være fullt uttilstrekkelige i byområdet.

For øvrige deler av regionen er det de samme strategiene som inngår både i konsept 2 og konsept 3, og det vil i praksis være lite forskjeller mellom disse, jf. hovedstrategier. Det anbefales her å legge konsept 2/3 til grunn – ikke minst for å bidra til sterkere sentrumsutvikling, økt nærhet til daglige behov, og sterkere grunnlag for å opprettholde og utvikle lokale funksjoner i de enkelte sentrene og kommunene. Kombinasjonen av konsept 3 i byområdet og 2/3 i øvrige deler av regionen, innebærer at byområdet og andre tettsteder utvikles med utgangspunkt i egen regional og lokal funksjon.

#### **3.Rådmannens vurdering:**

Nasjonal og regional arealpolitikk har som mål å dreie arealutviklingen mot mer effektiv arealbruk som igjen fører til redusert transportbehov og som gir grunnlag for utvikling av attraktive byer og tettsteder. Dette har Karmøy lagt til grunn for sin kommuneplanlegging både i gjeldende plan og i grunnlaget for den pågående revisjon av kommuneplanen. At arealdisponeringen på Karmøy historisk sett har hatt en annet målsetting, er noe en bare kan konstatere og som en må

forholde seg til som en del av faktagrunnlaget for framtidig arealplanlegging.

Så langt har det regionale planarbeidet hatt hovedfokus på å sikre en konsentrert utbygging som kan gi redusert transportbehov. I forslag og anbefaling av konsept er fylkeskommunens strategi et nokså ensidig fokus på å sikre vekst i Haugesund sentrum. Dette skal skje bl.a. gjennom juridiske virkemidler som innebærer at Karmøy og Tysvær avgir noe vekst til Haugesund.

Fylkeskommunens forslag er basert på stipulert ledig areal, samt potensiale for fortetting og transformasjon i Haugesund. Forslaget til konsept innebærer en gjennomgang av kommunenes kommuneplaner for å luke ut bolig- og næringsarealer som ikke samsvarer med konseptets målsettinger.

For rådmannen er det uklart hvilke konkrete konsekvenser anbefalingen av konsept 2/3 vil innebære. I Karmøys kommuneplanlegging er konsept 2 lagt til grunn, dog med de rammer og begrensninger som faktisk utbyggingsmønster i kommunen gir.

For rådmannen vil det være avklarende om en sier at en velger konsept 2 for det videre arbeidet med den regionale planen. I denne ligger det naturligvis at Haugesund kommune gjennom sin arealdisponering og øvrige planlegging oppfordres til å legge rette for en attraktiv sentrumsutvikling, gjerne kalt et «Storby-konsept». I denne sammenheng påhviler det også et ansvar for å sørge for at det utarbeides planer for et vegnett med god framkommelighet slik at regionens øvrige innbyggere kan nytte seg av de regionale tilbudene i sentrum. Den framdriften en til nå har sett på arbeidet med en plan for utvikling av FV47, Karmsundsgata, har ikke overbevist rådmannen om at en helt har tatt innover seg den regionale betydning denne vegstrekningen har.

Regionens attraktivitet økes ved å videreutvikle eksisterende byer og tettsteder i omlandet rundt Haugesund med nærhet til viktige transportårer og større arbeidsplasser. Satsing på fortetting i og rundt disse knutepunktene skal sikre muligheter for satsing på kollektive transportløsninger med direkteruter mellom de mest befolkningsrike sentraene, og med gode transporttilbud til større byer og transportterminaler i naboregionene. En regional senterstruktur og felles retningslinjer for handel må utformes med sikte på å sikre like rammevilkår og funksjonsdeling mellom de ulike byene og tettstedene.

Innenfor disse ytre rammene vil så markedet og markedsaktørene gjennom konkurranse utvikle gode og attraktive boligområder tilpasset de behov som ulike befolkningsgrupper etterspør. Rådmannen ser ingen fare for overinvestering i boligutbygging og utbygging av infrastruktur basert på en regional plan utarbeidet med grunnlag i konsept 2. De rammebetingelser som boligutbyggerne i regionen arbeider under, gir ikke grunnlag for overinvesteringer. Om boligmarkedet skulle endre seg dramatisk, er det makroøkonomiske krefter utenfor regional påvirkning som vil være den utløsende faktor.

#### 4. Rådmannens konklusjon:

På bakgrunn av det som er sagt over, vil rådmannen anbefale at formannskapet går inn for at konsept 2, sammen med de utfyllende kommentarer som er gitt, legges til grunn for det videre arbeidet med «Regional plan for areal og transport på Haugalandet»

Rådmannen i Karmøy, 26.02.2014

Sigurd Eikje

sign.

... [Sett inn saksutredningen over denne linja](#)



UTSIRA KOMMUNE



## Saksframlegg

**Saksnummer:** F-22/14 – K-19/14  
**Møtedato:** 14.03.14 – 20.03.14  
**Arkivkode:** 026

**Sakstittel:** Valg av konsept for utredning av Regionalplan for Transport og areal på Haugalandet

**Saksbehandler:** Atle Grimsby

**Saken skal behandles av:** Formannskap og Kommunestyret

**Rådmannens forslag til vedtak:**

Formannskap tar stilling til ønsket konseptvalg for Utsira Kommune.

**Formannskapets behandling av saken:**

**VEDTAK:**

Utsira formannskap gir ordfører fullmakt til å stemme på vegne av Utsira kommunestyre med unntak for konsept 3 Storby.

**Kommunestyrets behandling av saken:**

**VEDTAK:**

Utsira kommunestyre gir ordfører fullmakt til å stemme på vegne av Utsira kommunestyre med unntak for konsept 3 Storby. Dersom ordfører ikke har anledning til å delta på møtet, gis samme fullmakt til varaordfører Frode Skare.

**Grunnlagsdokumenter og vedlegg - Lovverk/Retningslinjer/Kommunale planer:**

- [Fylkeskommunen sin presentasjon av de ulike konsepter.](#)
- [Møtereferat fra presentasjon av de ulike konsepter i prosjektgruppen](#)

**Bakgrunn for saken:**

Det utarbeides en Regionalplan for Areal og transport på Haugalandet. Miljø- og plansjef deltar i prosjektgruppe og ordfører deltar i styringsgruppe for RP Haugalandet. Etter planen skulle valg av konsept skje direkte i styringsgruppe. Tysvær og Sveio kommuner ble imidlertid bundet av vedtak om høring til alle kommuner i forkant av vedtak i styringsgruppen den 9. april 2014.

**Saksopplysninger:**

Valg av konsept er i første omgang et planteknisk virkemiddel for å finne strategier i en plan. Hovedsakelig dreier det seg om hvilke briller/innfallsvinkel man skal bruke for å se på planen. Erfaringsmessig vil ikke Regionalplaner få tilført så mange bestemmelser som får anvendelse for kommunen. Jfr Regional transportplan for Jæren som kun har tatt med Rikspolitiske retningslinjer

*Humor - Raushet - Driftighet*

om plassering av kjøpesenter. Regionalplanen vil kun være retningsgivende for en ønsket retning. Men det kan også være politikk og påvirkning av en ønsket retning.

*De ulike konsepters betydning .. for regionen og Utsira:*

### **Konsept 0 – Null alternativ**

Som nå. De ulike kommuneplaner gir retning og samarbeid om sak for sak. I realiteten ingen regionalplan. Dyrere infrastruktur på Haugalandet, bilbasert konsept med lite grunnlag for kollektivtransport satsning.

### **Konsept 1 Vegbasert**

I hovedregel fortetting langs vei, og fortsatt lite grunnlag for kollektivsatsning

### **Konsept 2 By og tettsted**

Svært likt konsept 3 men svekking av storbyen sin rolle, viktige funksjoner kan bli mer spredt og styrking av de ulike tettsted. Litt svakere kollektivsatsning.

### **Konsept 3 Storby**

Miljø og plansjef har tidligere i kommunestyre den 28 november 2013 orientert om Utsira kommune sin anbefaling til valg av konsept inn mot prosjektgruppe der Utsira som Vindafjord har lagt vekt på grønn profil og anbefalt konsept 3 med følgende begrunnelse:

- Sikte inn på den største Statlige pengepotten i grønn og kollektivvennlig transporttiltak. Ved strengeste konsept og tydeligste signal om vilje til å gjøre endringer i plan. Gi et nyttig samspillsignal til Fylke og andre involverte.
- Sterkeste binding av planregler for å sikre samarbeide over kommunegrenser.
- Sterkest mulig binding for å forsvare tidsbruk i planarbeidet.
- Et sterkt, pulserende og interessant sentrum som forsterker og gir tydeligere natur, ro og harmoni kvaliteter ute i distriktene.
- Konsept 3 kan også forsvares ut fra ønsket retning i vår gjeldende kommuneplan og vår framtidige områdeplan. Der det satses på fortetting, rimeligst mulig infrastruktur og en grønn profil.

### **Rådmannens vurdering:**

#### **Konsekvenser grønn øy - energiøkonomisering:**

Ved valg av konsept vil man påvirke mulighet til å nå CO2 mål i 2020. Der konsept 0 er det dårligste alternativ (dyr infrastruktur og liten kollektivsatsning på hele Haugalandet) og konsept 3 det beste miljøalternativ (fortetting og aktiv kollektivsatsning)

#### **Økonomiske konsekvenser:**

Gjennomføring av veiprosjekter og kollektivreiser på Haugalandet blir påvirket av hvilke kontoer /prosjektpakker som kan utløses, konsept 0 lite statlige midler og konsept 3 større påfyll av statlige penger til prosjekt som ligger i plan.

# VINDAFJORD KOMMUNE

## SAKSPAPIR

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Formannskapet	04.03.2014	013/14	ANSA

<b>Avgjerd av:</b> <b>Saksansv.:</b> Anne Sofie Sandvik	<b>Arkiv:</b> K1-130 <b>Objekt:</b>	<b>Arkivsaknr</b> 10/226
--	--	-----------------------------

### REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET

#### Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
3	S	03.02.2010		REGIONAL PLAN FOR HAUGALANDET
7	I	29.10.2010	Haugalandrådet v/Bernt Østnor	KORTVERSJON AV PLANPROGRAM HAUGALANDET
6	S	29.10.2010		HØYRING TIL PLANPROGRAM: REGIONAL PLAN FOR HAUGALANDET MOT 2050
8	U	11.11.2010	Rogaland fylkeskommune	REGIONAL PLAN FOR HAUGALAND MOT 2050 - UTTALE FRÅ VINDAFJORD KOMMUNE
9	I	18.11.2010	Rogaland fylkeskommune	VS: FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET
10	I	31.03.2011	Leiv Regionalplanseksjonen v/Berge	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET
11	I	29.04.2011	Rogaland Fylkeskommune - Regionalutv.avd.	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET
12	I	03.05.2011	Leiv Berge	MEDFINANSIERING AV TRANSPORTUTREDNINGER.
14	U	05.05.2011	Rogaland fylkeskommune	- REPRESENTANT I ARBEIDSGRUPPA FOR TEMA LANDBRUK .
16	I	20.06.2011	Leiv Berge	MEDFINANSIERING AV TRANSPORTUTREDNINGER
15	U	20.09.2011	Rogaland fylkeskommune	REGIONAL PLAN FOR HAUGALANDET - YTTERLEGARE MEDFINANSIERING
17	I	15.11.2011	Fylkesrådmannen i Rogaland	REFERAT FRA MØTE I PROSJEKTGRUPPEN
19	I	04.06.2012	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET
18	I	08.06.2012	Rogaland Fylkeskommune	FORESPØRSEL OM MEDFINANSIERING AV TRANSPORTUTREDNINGER
22	I	18.09.2012	Regionalplanseksjonen Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET
21	U	19.09.2012	Rogaland fylkeskommune	REGIONAL PLAN FOR HAUGALANDET - FORNYA



23	I	25.09.2012	Rogaland Fylkeskommune	FØRESPURNAD OM MEDFINANSIERING
24	I	19.11.2012	Fylkesrådmannen iRogaland,	REFERAT FRÅ MØTE
25	I	03.12.2012	Regionalplanseksjonen	PROSJEKTGRUPPA 21.09.12
26	I	15.02.2013	Fylkesrådmannen iRogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG
27	I	21.03.2013	Rogaland Fylkeskommune - Regionalutv.avd.	TRANSPORT PÅ HAUGALANDET
28	I	12.04.2013	Rogaland Fylkeskommune - Regionalutv.avd.	REGIONALPLAN FOR AREAL OG
29	I	22.04.2013	Rogaland Fylkeskommune - Regionalutv.avd.	TRANSPORT PÅ HAUGALANDET
30	I	26.04.2013	Rogaland Fylkeskommune	REGIONALPLAN FOR AREAL OG
31	I	16.05.2013	Fylkesmannen i Rogaland	TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - MØTEOVERSIKT - REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - STYRINGSGRUPPENE
32	I	12.06.2013	Rogaland Fylkeskommune	REF. PROSJEKTGRUPPEMØTE - REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET MØTEINNKALLING - 30.04.13
33	I	20.08.2013	Fylkesrådmannen i Rogaland	MØTEINNKALLING TIRSDAG 30. APRIL
34	I	13.01.2014	Bernt Østnor	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - REFERAT FRA PROSJEKTGRUPPEMØTE 30. APRIL
3	I	06.02.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	VARSEL OM MØTE I PROSJEKTGRUPPA 26. JUNI
35	I	12.02.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INVITASJON TIL FELLES FORMANNSKAPSMØTE PÅ HAUGALANDET 29. AUGUST
				VARSEL OM REGIONALPLAN-KONFERANSE 17. FEB OG EKSTRA STYRINGSGRUPPEMØTE 10. APRIL
				REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET
				REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET

## Saka gjeld

Regionalplan for areal og transport på hauglandet, val av konsept. Det visast til tidlegare saksgang og arbeid med planen. Det er utarbeida ein konseptanalyse som skal peike ein retning for planarbeidet. Ved utsending av konseptanalysen kom det følgjande brev frå Fylkeskommunen:

*Som underlag til revisjon av «Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet», har prosjekt- og styringsgruppen arbeidet med å belyse alternative hovedgrep som en revidert plan kan baseres på. Det er utarbeidet tre ulike «konsepter» og analysert hvilke konsekvenser disse forventes å få i forhold til foreslåtte mål. Hensikten med konseptanalysen har vært å tydeliggjøre hvilke hovedprioriteringer en står overfor i planarbeidet, og bedre beslutningsgrunnlaget og forutsigbarheten når det gjelder konsekvenser av en slik prioritering.*

*Før styringsgruppen tar stilling til prioritering mellom konseptene, har det vært ønske om at kommunene gis anledning til en bredere forankring internt om de strategivalgene som prioriteringen innebærer. Rogaland fylkeskommune har bedt om at de som eventuelt ønsker å komme med en tilbakemelding, gjør dette innen 15. mars 2014, jf. tidligere utsendt varsel. Tilbakemeldingene vil bli gjennomgått i saksforberedelsen til prosjektgruppemøte 1. april og styringsgruppemøte 10. april, der konseptene tas opp på nytt.*

For å gjere denne tilbakemeldinga tydeleg legg rådmannen fram forslag til val av konsept.

### Saksopplysningar:

Samandrag av kva dei tre ulike konsept (vegvalgane) går ut på er summert opp i konseptanalysen:

*I **konsept 1** sees tilgang på rimelige arealer og høy grad av biltilgjengelighet som det sentrale for regional attraktivitet. Ny bebyggelse dreies i større grad mot områder langs hovedvegene for å kunne utnytte mobiliteten disse gir. Transportutviklingen baseres på bil som helt dominerende transportform, og det legges opp til full vegkapasitet. Dette gjør at det ikke samtidig er grunnlag for å øke satsingen på gange, sykkel eller kollektivtransport.*

***Konsept 2:** «By og tettsted» I konsept 2 er det by- og tettstedssentre med godt og variert tilbud av handel, service, arbeidsplasser og offentlige funksjoner som framheves for attraktivitet og bosetting. Bolig og arbeidsplassveksten konsentreres omkring tettstedssentrene i alle deler av regionen, slik at disse oppnår grunnlag for å beholde og utvikle et bredt tilbud nær der folk bor. Satsing på gange og sykkel har prioritet innenfor alle tettstedene, og kollektivtransport i byområdet. Hovedvegnettet utvikles videre i tråd med prinsipper for samordning av areal og transport. **Konsept 3:** «Storby»*

***Konsept 3**»Storby» bygger på de samme prinsippene som konsept 2, men fokuserer i større grad på betydningen av et kompakt byområde og urbant bysentrum for å tiltrekke unge arbeidstakere og nye virksomheter, for synliggjøring av regionen, og for å øke andelen miljøvennlig transport. Det legges derfor til rette for at Haugesund sentrum og byområdet som helhet kan ta i mot en større vekst, og at arealutvikling i bynære områder ikke skal konkurrere med sentrum og spre byveksten utover. Økt konsentrasjon i byområdet gir rom for utvikling av et høyverdig kollektivtilbud. I praksis er konsept 3 forskjellig fra konsept 2 bare i de mer bynære delene av regionen.*

### Vurdering:

Konsept 1 peiker ut ein retning der det ikkje vil vere behov for eit samordna regionalt planarbeid. Å utnytte stadig nye areal og knytte desse saman med auka bilbruk vil gi ei dårleg arealutnytting og gi svært høge kostnadar på transport og andre offentlege tenester. Rådmannen vurderer også denne retninga som mest skadeleg for landbruket då jordbruksjord stadig vil stå i fare for å bli utnytta til andre føremål. Denne retninga vil og svekke alle dei 9 bygdesentra våre og gjennom det motvirke hovudmålsettinga vår om levande bygder.

Konsept 2 og 3 peiker i same retning. Handel, service, arbeidsplassar og offentlege funksjonar bør planleggjast saman med bustader. Bustad og arbeidsplassar konsentrerast i tettstadar. Attraktiviteten aukar med eit bredt tilbod der folk bur. Dette er og den klart mest kostnadseffektive utviklinga. For å sikre god infrastruktur, gode offentlege tenester og godt g/s-veg-nettverk er dette einaste moglege retning. Forskjellen på konsept 2 og 3 er liten for Vindafjord kommune. For å få til konsept 3 og ei auka satsing på Haugesund by må det planleggjast inn meir i bykjernen og omkringliggande areal må avgrense utviklinga av særleg detaljhandel. Rådmannen vurderer at det er viktig for Vindafjord kommune å ha eit sterkt regionsenter og meiner derfor konsept 3 vil styrke regionen best mogleg. Utviklinga i Vindafjord kommune vil bli ganske lik i begge dei to konsept.

Vindafjord kommune er ein stor kommune arealmessig og mykje av vår næringsaktivitet er arealkrevjande og føregår over heile kommunen. Landbruket er den mest arealkrevjande næringa i kommunen og nær halvparten av innbyggjarane i kommunen er knytt opp til denne næringa direkte eller indirekte. Ingen av konsept tek særleg omsyn til landbruket og rådmannen meiner at omsynet til landbruket må sikrast uavhengig av konseptval. Det er sagt at planarbeidet skal ha ein eigen fagrapport på landbruk og det er særst viktig at planarbeidet sikrar vidare satsing og eit aktivt landbruk i framtida.

Landbruket er og tent med høg kvalitet på alle tettstadane våre. Høg kvalitet må sikrast i alle dei 9 bygdesentra og ikkje berre dei 5 som det er lagt opp til i foreløpige skisser for konsept 3. For å oppretthalde landbruket og busetting i heile kommunen må utviklinga i alle sentra styrkast.

All næring skal ikkje inn i sentra våre. Det er ikkje teneleg for eit godt senter at arealkrevjande industri blir lokalisert her. Det er verksemd som skal lokaliserast på gode stader utanfor senterstrukturen. Slike næringar er allereie betydeleg i kommunen og god planlegging av denne type næringsområde er særst viktig framover.

For å planleggje gode bustader i Vindafjord kommune må man tenkje både fortetting og spreidd busetting. Det er eit ønskje både frå kommunen og frå innbyggjarane sjølv om å fortette og tilby nye bustadtypar i sentre. Det vil vere langt mindre behov for nye einbustader i framtida. Ein distriktskommune må og ha fokus på fleksible løysingar utanfor sentra for sikre bustadmiljø for dei som nettopp vil bu på "landet" for å komme unna den tette bustadstrukturen i bysentre.

Rådmannen meiner ein samordna plan for areal og transport er naudsynt for å oppnå ein sterk region og ein sterk kommune i framtida. Konsept 1 er derfor ikkje aktuell. Eit styrka regionsenter vil vere viktig for at regionen skal stå sterkare i konkurransen med Stavanger og Bergen. Ein styrka region vil igjen styrke Vindafjord kommune. Rådmannen tilrår derfor å gå for konsept 3. Konsept 2 kan gje same utvikling lokalt i kommunen.

#### **RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:**

**I arbeidet med ein felles regionalplan for areal og transport på Haugalandet tilrår Vindafjord kommune konsept 3 som hovudretning for det vidare arbeidet med planen.**

### **04.03.2014 FORMANNSKAPET**

Varaordfører Steinar Skartland foreslo for Sp, Krf, SV og BBL:

**I arbeidet med ein felles regionalplan for areal og transport på Haugalandet tilrår Vindafjord kommune konsept 3 som hovudretning for det vidare arbeidet med planen.**

**Det er viktig for regionen med ein by som eit sterkt og samlande regionsenter, der Haugesund er det sentrale byområdet der ein legg til rette for større vekst, høgverdig kollektivtilbod og med sykkel- og gangstiar som alternativ til biltrafikk.**

**Samstundes er regionen stor geografisk med naturlege konsentrasjonar av industri, landbruk og næringsliv, som gjer det naturleg å byggja sterke tettstadar fleire stader i distrikta med godt og variert tilbod som framhevar attraktivitet og busetting.**

**Sp, Krf, SV og BBL (varaordfører Skartland) sitt forslag vart samrøystes vedtatt.**

#### **FS-013/14 VEDTAK SAMRØYSTES:**

**I arbeidet med ein felles regionalplan for areal og transport på Haugalandet tilrår Vindafjord kommune konsept 3 som hovudretning for det vidare arbeidet med planen.**

**Det er viktig for regionen med ein by som eit sterkt og samlande regionsenter, der Haugesund er det sentrale byområdet der ein legg til rette for større vekst, høgverdig kollektivtilbod og med sykkel- og gangstiar som alternativ til biltrafikk.**

**Samstundes er regionen stor geografisk med naturlege konsentrasjonar av industri, landbruk og næringsliv, som gjer det naturleg å byggja sterke tettstadar fleire stader i distrikta med godt og variert tilbod som framhevar attraktivitet og busetting.**



Rogaland Fylkeskommune

Etne, 26.02.2014

**Dykkar ref.:**

**Vår ref.:**

2014000422/2014001284

**Arkiv:**

N-

**Sakshandsamar:**

ROB

**UTTALE TIL REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT HAUGALANDET**

Saka vart handsama i formannskapet 25 02 2014. Vedlagt følgjer kopi av saka. Dette til orientering.

Med helsing

*Eva Wiik Hustoft*  
Eva Wiik Hustoft  
Konsulent

Vedlegg: F-sak 015/14



**Etne kommune**  
**SAKSUTGREIING**

<b>Utval</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saknr</b>	<b>Saksh.</b>
Formannskap	25.02.2014	015/14	ROB
<b>Sakshandsamar:</b> Roar Bævre	<b>Arkiv:</b> N-	<b>Arkivsaknr:</b> 2014000422	

**UTTALE TIL REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT  
HAUGALANDET**

**Vedlegg i saka:**

Samandragsversjonen av konseptanalyse rapport, regional plan for areal og transport  
Haugalandet

**Utrykte saksdokument:**

F-sak 001/11

**Saksgang:**

Formannskapet

**Utskrift til:**

Rogaland fylkeskommune ved Bernt Østnor (bernt.ostnor@rogfk.no)

## SAKSUTGREIING:

### 1. Kva saka gjeld:

Regional plan ” Regional plan for areal og transport Haugalandet ” omfattar dei ni kommunane Haugesund, Sauda, Bokn, Tysvær, Karmøy, Utsira og Vindafjord i Rogaland og Etne og Sveio i Hordaland. Plana skal legge rammer for den langsiktige utviklinga med tanke på arealutvikling og transportmønster i regionen. Den er ein revisjon av «Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet» som blei vedteke i 2004.

Planprogrammet blei vedteke i Rogaland og Hordaland fylkesting våren 2011. Det skal gis utale til plana med utgangspunkt i «Konseptanalyse rapport, regional plan for areal og transport Haugalandet». Konseptanalysen har som mål å tydeleggjere hovudprioriteringane som ein står ovanfor i planarbeidet, og betre grunnlaget for ei avgjere og føreseielegheita når det gjeld konsekvensar av ei slik prioritering.

Fem politikarar, rådmannen og to rådgivarar for plan var tilstade under presentasjonen av «Konseptanalyse rapport, regional plan for areal og transport Haugalandet» i Haugesund den 17.02.14.

### 2. Bakgrunn for saka:

F-sak 001/11 slutta Etne kommune seg til planprogrammet for Regionplan Haugalandet 2050.

Det heiter vidare i vedtaket:

Etne kommune sluttar seg til planprogrammet for Regionplan Haugalandet 2050 slik det ligg føre.

Ein ber om at ein i arbeidet med planen tar omsyn til desse momenta:

- Ein ønskjer eit regionsenter, det er naturleg at dette er Haugesund. Funksjonen til regionsenteret må klargjerast og styrkast. Det må klargjerast på kva områder og korleis ein forventar at regionsenteret skal vera lokomotivet for heile regionen.
- Det vil vera viktig for regionen at ein får styrka den høgare utdanninga. Arbeidet med dette bør skje i eit samarbeid med Sunnhordlandsregionen.
- Etne kommune har ved fleire høver peika på at ein bør samordna Haugalandsrådet og Samarbeidsrådet for Sunnhordland. til eit regionråd. Arbeidet med denne planen syner at kommunane treng eit sterkare regionråd med kapasitet til å gjera utredningar.
- Det er viktig at alle deler av regionen får høve til utvikling. Ein må sikra at kommunesentra og bygdesentra i heile regionen får utvikla seg på sine premissar.
- Etne kommune er ikkje samd i at ein skal tildela ulike kommunar bestemte rollar. For eksempel industrikommune, turistkommune, landbrukskommune, skulekommune, kulturkommune osv. Etne kommune ønskjer å vera litt av alt dette og meir til, men på lokalsamfunnet og det lokala næringslivet sine premissar.
- Planprogrammet fokuserar i for stor grad einseitig på transportkorridorane langs kysten og rundt Haugesund. Skal ein sikra utvikling i heile regionen vil det vera viktig at ein utviklar kommunikasjonar i heile regionen med god tilkomst til regionsenteret. I den samanhengen vil ein særleg peika på E134, tunellen Sauda – Etne og tunellen Etne – Skånevik.

Som ein delplan til denne blir det utarbeid ein regional plan for areal og transport under namnet «Regional plan for areal og transport Haugalandet», som blei vedtatt. I samband med den er det utarbeid ein konsept analyse. Den rapporten heiter «Konseptanalyse rapport, regional plan for areal og transport Haugalandet». Og er laga prøve å stake ut vegen framover

Denne saka gjeld uttale til regional plan for areal og transport Haugalandet.

### 3. Problemstilling:

Det er utarbeidt ein konseptanalyse som skal brukast til å velje retning for det vidare arbeidet med plana.

Klipt og limet frå samandragversjonen av revidert konseptanalyse rapport, regional plan for areal og transport Haugalandet:

«Alternative konsepter for samordning av areal- og transportutviklingen. 10. febr. 2014. 7  
0. SAMMENDRAG

"Regional plan for areal og transport på Haugalandet" er en revisjon av "Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet", som ble vedtatt i 2004. Som del av revisjonsarbeidet er det analysert status og utviklingstrekk innen areal-, transport- og by-/tettstedsutviklingen i regionen, og vurdert på hvilke områder det er behov for å foreta endringer. Derneft er det utarbeidet tre konsepter - eller alternative og prinsipielt ulike hovedgrep for hvordan utviklingen kan håndteres. Konseptene er evaluert i forhold til utvalgte kriterier og i forhold til samsvar med regionale mål, og det er gitt en anbefaling om hvilket konsept som bør legges til grunn for utforming av selve planen. Situasjonsbeskrivelse, behovsvurdering, konsepter og evaluering er sammenfattet i denne rapporten. Hensikt med rapporten er å gi et best mulig beslutningsgrunnlag for prosjekt- og styringsgruppene for regional plan når disse skal vurdere vidare retning for planarbeidet.

Hvilken vei går areal- og transportutviklingen på Haugalandet?

Det er ganske godt samsvar mellom nasjonale, regionale og kommunale mål når det gjelder å styrke by- og tettstedssentrene som møteplasser og knutepunkt for handel og service, redusere klimautslipp fra transport, øke andelen gåing, sykling og kollektivtransport, minske veksten i privat bilkjøring og legge til rette for hverdags-aktivitet og god folkehelse. Likevel ser en at det er langt mellom mål og virkelighet, og på flere områder er det fare for at framtidig utvikling snarere kan gå i motsatt retning av de felles målene. Utbyggingsmønsteret på Haugalandet er relativt arealkrevende og spredt, og handel og andre funksjoner lokaliseres i stor grad langs hovedvegane i stedet for i by- og tettstedssentrene. Sammen med økende velstand og bilhold, gir dette bilen stadig større konkurransefordeler sammenlignet med gange, sykkel og kollektivtransport. Denne utviklingen har kunnet fungere i en ganske liten region, men tatt i betraktning regionens vekstambisjoner, må en forvente økende grad av «voksesmerter» i byområdet. Økende biltrafikk, redusert framkommelighet, spredning av handel/ service/kontorer og offentlige funksjoner, svekking av by- og tettstedssentrene både i byområdet og distriktet, lengre avstander, og utfordringer i forhold til folkehelse, forventes å bli en del av framtida dersom det ikke foretas endringer. Figur 0.1. Lokalisering av nye boliger og næringsbygg i ytre del av regionen 2004-11. Boligbyggingen viser sterkere fortetting enn før, mens handel, kontor og andre funksjoner i større grad legges utenfor by- og tettstedssentrene. Mål for framtidig

utvikling På bakgrunn av situasjonsbeskrivelsen, er det vurdert hvordan en kan håndtere framtidig utvikling, og det er prioritert hvilke behov det er viktigst å gjøre noe med. Det er disse endringsbehovene, kalt «planutløsende behov», som gir grunnlaget for å utarbeide en regional plan. Ut fra behovene er det foreslått mål for hva regional plan skal bidra til å oppnå,

og som virkemidlene i planen skal innrettes mot. Målene fokuserer på:  Haugalandet - en attraktiv og robust region.

- Haugesund sentrum - urbant bysentrum.
- Tettstedssentrum som tyngdepunkt for bolig-/arbeidsplassvekst og funksjonslokalisering.
- Transport som effektivt, enkelt og miljøvennlig.
- Reduksjon av klimautslipp.
- Tilgang til arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud.
- Nærhet til daglige funksjoner, økt gange/sykkel/kollektiv og hverdagsaktivitet.
- God bokvalitet og vern av verdifulle arealer.

8 Alternative konsepter for samordning av areal- og transportutviklingen. 10. febr. 2014.

Alternative hovedgrep (konsepter)

På bakgrunn av endringsbehov og forslag til mål for planarbeidet, er det skissert tre alternative hovedgrep for hvordan areal-, transport- og by- /tettstedsutviklingen kan håndteres og samordnes – kalt «konsepter».

Disse konseptene er ikke planalternativer med en endelig definert arealbruk eller andre virkemidler, men fungerer mer som stiliserte utviklingsgrep, der virkemiddelbruken er rendyrket i ulike retninger for å lage et forenklet bilde og tydeliggjøre forskjeller. Innenfor hvert enkelt av konseptene skal areal- og transportstrategiene være konsistente på en slik måte at de gjensidig bygger opp om hverandre..

Konsept 1: «Vegbasert/spredt»

I konsept 1 sees tilgang på rimelige arealer og høy grad av biltilgjengelighet som det sentrale for regional attraktivitet. Ny bebyggelse dreies i større grad mot områder langs hovedvegene for å kunne utnytte mobiliteten disse gir. Transportutviklingen baseres på bil som helt dominerende transportform, og det legges opp til full vegkapasitet. Dette gjør at det ikke samtidig er grunnlag for å øke satsingen på gange, sykkel eller kollektivtransport.

Konsept 2: «By og tettsted»

I konsept 2 er det by- og tettstedssentre med godt og variert tilbud av handel, service, arbeidsplasser og offentlige funksjoner som framheves for attraktivitet og bosetting. Bolig- og arbeidsplassveksten konsentreres omkring tettstedssentrene i alle deler av regionen, slik at disse oppnår grunnlag for å beholde og utvikle et bredt tilbud nær der folk bor. Satsing på gange og sykkel har prioritet innenfor alle tettstedene, og kollektivtransport i byområdet. Hovedvegnettet utvikles videre i tråd med prinsipper for samordning av areal og transport.

Konsept 3: «Storby»

Konsept 3»Storby» bygger på de samme prinsippene som konsept 2, men fokuserer i større grad på betydningen av et kompakt byområde og urbant bysentrum for å tiltrekke unge arbeidstakere og nye virksomheter, for synliggjøring av regionen, og for å øke andelen miljøvennlig transport. Det legges derfor til rette for at Haugesund sentrum og byområdet som



helhet kan ta i mot en større vekst, og at arealutvikling i bynære områder ikke skal konkurrere med sentrum og spre byveksten utover. Økt konsentrasjon i byområdet gir rom for utvikling av et høyverdig kollektivtilbud. I praksis er konsept 3 forskjellig fra konsept 2 bare i de mer bynære delene av regionen.

### Spredt og bilbasert

0-alternativ Fortetting og miljøvennlig transport Evaluering av alternative konsepter  
De tre konseptene er evaluert i forhold til om de bidrar til å oppnå regionale mål – målt på en skala fra svært negativ til svært positiv måloppnåelse. Evalueringen er gjort ut fra faglig skjønn, litteratur, eksempler fra andre regioner, og en kvantitativ analyse av kriterier som arealforbruk, byliv, reiseavstander, gange/sykkel, transportvekst og kostnader mv.

Samlet sett vurderes konsept 1 å komme dårligst ut – særlig med hensyn til konsekvenser for Haugesund sentrum, muligheter for kompakt utbyggingsmønster, klimautslipp, gange/sykkel/kollektiv, vern av arealer, og i forhold til kostnader. Konsept 2 og konsept 3 er begge vurdert å gi klart bedre måloppnåelse enn konsept 1. Begge gir større muligheter for å ta i mot vekst, styrker grunnlaget for utvikling i Haugesund sentrum og øvrige tettsteds-sentre, gir mer kompakt utbyggingsmønster, kortere avstander, begrenser vekst i klimautslipp og gir bedre grunnlag for gange/sykkel/kollektiv. Konsept 3 vurderes å gi noe bedre måloppnåelse enn konsept 2 når det gjelder styrking av Haugesund sentrum, og på andel gange/sykkel/ kollektiv og håndtering av transportvekst i byområdet.

### Fordeler og utfordringer ved kompakt by- og tettstedsutvikling (konsept 2 og 3)

#### Fordeler

- Lavere arealforbruk, plass til flere
- Større funksjonsblanding i sentrum
- Flere mennesker i by-/tettstedssentrene, mer «byliv» og urbane kvaliteter
- Reduserte reiseavstander, bedre tilgjengelighet til daglige funksjoner
- Økt andel gange, sykkel og kollektiv
- Redusert bilavhengighet
- Lavere transportvekst, lavere energibruk og klimagassutslipp
- Økt hverdags-aktivitet, bedre folkehelse
- Reduserte kostnader til transport-infrastruktur og annen infrastruktur
- Økt press på grøntareal i by/tettsted
- Mer komplekse utviklingsprosesser
- Økte bo- og utviklingskostnader i attraktive sentre, mer krevende å ivareta bokvalitet
- Økt behov for styring og samordning

### Anbefaling for videre arbeid

Det anbefales at samordnet areal-, by-/tettsteds- og transportutvikling på Haugalandet baseres på konsept 3 «Storby» når det gjelder håndtering av utfordringer i og omkring byområdet. Konsept 3 vurderes å være det som best løser byområdets arealutfordringer og ivaretar hensynet til byutvikling, samtidig som byspredningen minskes og transportveksten i byområdet kan håndteres overveiende ved hjelp av gange, sykkel og kollektivtransport. For øvrige deler av regionen er det de samme strategiene som inngår både i konsept 2 og konsept 3, og det vil i praksis være lite forskjeller mellom disse, jf. hovedstrategier. Det anbefales her å legge konsept 2/3 til grunn – ikke minst for å bidra til sterkere sentrumsutvikling, økt nærhet til daglige behov, og sterkere grunnlag for å opprettholde og utvikle lokale funksjoner i de enkelte sentrene og kommunene.

#### **4. Vurdering:**

Etne kommune støtter konsept 2 «By og tettsted».

Konsept 1 «Vegbasert/spreitt» blir vurdert som lite aktuell. Det konseptet vil føre til feil utvikling i forhold til både nasjonale målsettingar, og målsettingar for Haugalandet som ein har einast om tidligare.

Konsept 3 «Storby» blir ikkje støtta fordi Etne ønskjer at også distrikta skal få være sterke, levande og attraktive for folk som vil til regionen.

Etne kommune ønskjer å ha ein sterk Haugalandsregion med Haugesund som regionsenter, men ønskjer også å ha ei utvikling som styrker tettstadane i den indre del av regionen. Det er forventet ein trafikkauke på E134 gjennom kommunen og ein generell folkevekst i Haugalandsregionen. Etne ønskjer å ta del i og utnytte dette. Difor blir konsept 2 vurdert til å være det beste for Etne kommune.

E134 er veldig viktig for Etne kommune sidan den er ein av hovudfartsårene mellom aust og vest Noreg, og saman med E39 er ein veg som knyt Haugalandsregionen saman. Folk som kjem frå Stavanger og Haugesund som skal til hyttene sine i Røldal handlar ofte i Etne. Det er ønskeleg at arbeidet med å utbetra og oppruste E134 held fram. Det vil gje kortare og raskare veg mellom Etne og Haugesund, som vil gjere det lettare å ha ein felles arbeidsmarknad i regionen, og det vil gjære Haugalandet til ein meir samla og kompakt region.

#### **TILRÅDING FRÅ RÅDMANNEN:**

Etne kommune støtter konsept 2 «By og tettsted», og ønskjer at dette konseptet blir lagt til grunn for det vidare planarbeidet med regionplan for Haugalandet.

Etne kommune ønskjer å ha ein sterk Haugalandsregion med Haugesund som regionsenter, men ønskjer også å ha ei utvikling som styrker tettstadane i den indre del av regionen.

**25.02.2014 FORMANNSKAP**

**F-015/14 VEDTAK: (samrøystes)**

Etne kommune støtter konsept 2 «By og tettsted», og ønskjer at dette konseptet blir lagt til grunn for det vidare planarbeidet med regionplan for Haugalandet.

Etne kommune ønskjer å ha ein sterk Haugalandsregion med Haugesund som regionsenter, men ønskjer også å ha ei utvikling som styrker tettstadane i den indre del av regionen.

26.02.14  
**ETNE KOMMUNE**  
Rett utskrift

*Eva Wik Huseft*

# Sveio kommune

## Sakspapir

SAKSGANG			
Behandling	Møtedato	Saksnr	Saksbehandler
Formannskapet	08.02.2010	006/10	ANL
Formannskapet	22.11.2010	060/10	MMH
Formannskapet	02.12.2013	051/13	ASALE
Formannskapet	17.03.2014		ASALE

<b>Avgjerd av:</b> <b>Saksansv.:</b> Bjarne Aksnes Martinsen	<b>Arkiv:</b> N-101.2 <b>Objekt:</b>	<b>Arkivsaknr</b> 10/57
---	---	----------------------------

### UTTALE TIL KONSEPTVAL FOR REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET

Rådmannen 03.03.2014

#### Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
38	I	13.01.2014	Rogaland fylkeskommune	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - VARSEL OM EKSTRA
39	I	07.02.2014	Regionalplanavd. Fylkesrådmannen	STYRINGSGRUPPEMØTE 10. APRIL REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET
40	I	12.02.2014	Rogaland fylkeskommune	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET -
41	I	19.02.2014	Bernt Østnor	UTSENDING AV KONSEPTANALYSE UTTALE TIL REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET
42	U	24.02.2014	Torvald Egeland	RP-H ARBEIDSGRUPPE FOR DISTRIKTSKOMMUNENE

#### Prenta/uprenta vedlegg:

- Samandrag frå hovudrapporten om alternative konsept (prenta)
- Hovedrapporten *Alternative konsepter for samordnet areal- og transportutvikling* (uprenta)

#### Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

- Plan- og bygningslova, særskilt kapittel 8 om regional plan
- Kommuneplanen for Sveio kommune 2011-2023
- Hovudrapporten *Alternative konsepter for samordnet areal- og transportutvikling*

- Sveio kommune sin planstrategi

### **Bakgrunn:**

Arbeidet med den regionale planen for areal og transport på Haugalandet har kome inn i ein slik fase at ein no skal ta eit vegval når det gjeld kva konsept (retning) ein skal velja når ein no skal starte arbeidet med å utforma planen. Dei ulike konseptane er presenterte i ein omfattande hovudrapport *Alternative konseptar for samordnet areal- og transportutvikling*.

Måndag 17. februar vart det halde plankonferanse i Haugesund, som eit ledd i arbeidet for å informere om mellom anna dei tre alternative konseptane som er teke fram for å ta stilling til kva retning ein skal ta vidare og kva konsekvensar ein kan venta seg dersom desse vert gjennomført i plan.

Tidsfrist for kommunane å koma med anbefaling av konsept er sett til 15. mars. Sveio kommune har fått ein kort utvida tidsfrist for å koma med uttale til konseptval i vente på handsaming i formannskapsmøte 17. mars.

### **Økonomiske konsekvensar:**

Denne fase i planarbeidet medfører ikkje særskilte kostnader for Sveio kommune, med unnatak for dei kostnader som kjem i samband med sjølve planlegginga, som møter og konferansar m.v.

Dei økonomiske konsekvensane som kan koma av dei planstrategiske val som skal avklarast gjennom den regionale planen må i framtida vurderast i Økonomiplan og ved budsjettering.

### **Saksorientering:**

Repetisjon av dei tre konseptane (0-alternativet vert ikkje drøfta her) :

#### **KONSEPT 1 (vegbasert/spreidd utbygging)**

- Tilgang på rimelegare areal og høg grad av bilbruk
- Ny bebyggelse skjer mot område langs hovudvegane
- Bilen er den dominerande transportforma
- Det må leggjast opp til full vegkapasitet
- Det vert ikkje etablert godt nok grunnlag for satsing på gange, sykkel eller kollektivtrafikk

#### **KONSEPT 2 (by og tettstad)**

- Godt variert tilbod av handel, service og arbeidsplasser og offentlege funksjonar dannar grunnlaget for attraktivitet og busetting = bustad og arbeidsplassvekst vert konsentrert omkring tettstadene i alle delar av regionen.
- Ein opprettheld og utviklar eit bredt tilbod nær der folk bur
- Satsing på gange og sykkel har prioritert innanfor alle tettstadene
- Hovudvegnettettert utvikla vidare i tråd med prinsipp for samordning av areal og transport

#### **KONSEPT 3 («storby»)**

- Same prinsipp som konsept 2 med større fokus på urbant bysentrum for å tiltrekke unge arbeidstakarar og nye verksemder
- Haugesund sentrum skal ta imot større vekst
- Arealutvikling i bynære område skal ikkje konkurrere med sentrum
- Økt konsentrasjon i byområdet gjev rom for utvikling av høgverdig kollektivtilbod
- I praksis er konsept 3 forskjellig frå konsept 2 berre i dei meir bynære delane av regionen (men det kan likevel medføre at kommunane rundt må avgje areal som allereie er lagt inn i kommuneplanane .

Rapporten frå Rogaland fylkeskommune viser at konsept 2 og 3 er vurdert til å oppnå måla klart betre enn konsept 1. Rapporten meiner at dei gjev større moglegheit for å ta imot vekst, styrke grunnlaget for utvikling i Haugesund sentrum og andre tettstadssenter, gje meir kompakt utbyggingsmønster, kortare avstandar, avgrense vekst i klimautslepp og gje betre grunnlag for gang-/sykkel-/kollektivtrafikk.

#### **Vurdering:**

Med grunngeving som vist under er Sveio kommune sin anbefaling å leggja til rette for ein fortsett utvikling i distriktskommunane, samtidig som ein støttar opp om regionsenteret Haugesund.

Kvar enkelt kommune sin planlegging gjennom kommuneplan, kommunedelplanar og reguleringsplanar er basert på kunnskap om kommunen, kva behova er og korleis ein skal løyse problemstillingar i kommunen. Den regionale planen må ta utgangspunkt i dei forskjellar som ligg i dei ulike kommunane. Ein regional plan som legg vekt på det kommunale sjølvstyret og dei ulike behova, samtidig som ein legg til rette for eit berekraftig samfunn, vil gje best utteljing.

Sveio kommune bør støtte opp om eit sterkt regionsentrum (Haugesund), vidareutvikle og styrke Sveio sentrum og også legge til rette for at våre livskraftige bygder får vidareutvikle seg.

#### **RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL UTTALE:**

Sveio kommune går inn for konsept 2 i det vidare arbeidet med regional plan for Haugalandet. Grunngeving:

Sveio kommune meiner ein må leggja til rette for fortetting. Dette for å oppnå betre bruk av samfunnsressursane, minske biltrafikken og unngå negative verknader på samfunn og miljø. Fortettinga bør skje i Haugesund sentrum, som er vårt regionsenter, og i dei ulike kommunesentra og tettstader i andre kommunar.

Det er viktig å samlast om ein vidare planleggingsstrategi som støttar opp om dei ulike føresetnader dei ulike kommunane har i regionen. Mange innbyggjarar ønskjer ikkje å bu konsentrert. Planen må difor, i tillegg til å leggja til rette for fortetting, opne for fortsatt arealutvikling også andre stader. Valfridom gjer regionen attraktiv.

Sveio kommune har ein levande kystkultur me er stolte av og som me ønskjer å styrke og bevare. Då kommunen har sjøareal mot så vel aust som vest, har kommunen såleis eit tradisjonelt busetjingsmønster med etablerte livskraftige bygder i heile kommunen. Det er naudsynt at desse områda fortsett kan utvikle seg.

I Sveio kommune står landbruket sentralt. Endra busettingsmønster kan medføre avfolking i tradisjonelle landbruksområde, som i sin tur kan svekke grunnlaget for fortsett drift. Det er difor viktig å oppretthalde busetnaden i område som er viktige for landbruket sine kjerneområde.

Det må, i tillegg til nemnte synspunkt, bli gjort merksam på at Sveio kommune har ein særstilling i regionen. Kommunen inngår i to fylker og i dei to regionane, Haugalandet og Sunnhordland. Innbyggjarar nord i kommunen har sterke band til Sunnhordland. Regionalplanen må underbygge potensialet områda nord i kommunen har for å bli integrert tettare inn i den felles bu- og arbeidsmarknaden i Sunnhordland.

## **17.03.2014 FORMANNSKAPET**

Jarle Jacobsen forlet møtet før voteringa. Det var seks røysteføre i saka.

### **FOR-006/14 SITT FRAMLEGG TIL UTTALE:**

Samrøystes som framlagt av rådmannen.

Bjarne Aksnes Martinsen  
rådmann

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*



## Statens vegvesen

Rogaland fylkeskommune  
Postboks 130  
4001 STAVANGER  
Att: Christine Haver

Behandlende enhet:  
Region vest

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Tone Høyland Stople - <tomt>

Vår referanse:  
2010/059464-058

Deres referanse:  
10/6093-198

Vår dato:  
14.03.2014

### **Regionalplan for areal og transport på Haugalandet. Uttale til konseptanalyse.**

Viser til brev av 11.2.2014.

Rogaland fylkeskommune og deres samarbeidspartnere har gjort en grundig jobb i å utrede areal- og transport på Haugalandet. Oppsummeringen i rapporten «Alternative hovedgrep for samordnet areal- og transportutvikling» er omfattende. I rapporten er det skissert 3 ulike hovedgrep for arealutvikling på Haugalandet. Alt.1 satser på å spre arealutviklingen i regionen, alt. 2 og 3 satser på å konsentrere utbyggingen omkring by- og tettsteder. Alternativ 3 konsentrerer mer av veksten til Haugesund byområde enn alternativ 2.

I tråd med nasjonale føringer (bl.a. Klimameldingen) bør arealutviklingen i byområdene/byregionene gå i en retning som gir redusert behov for persontransport med bil. Nasjonal transportplan (NTP 2014-2013) gir klare mål for persontransport i de store byene, men også i mindre byer og tettsteder er det mål om å bremse økningen i persontransport med bil. Det er også ønskelig at flere reiser foregår med sykkel eller til fots, og for å få dette til er det viktig at utbygging skjer konsentrert sånn at daglige gjøremål ligger innenfor gang- og sykkelavstand.

I rapporten er det vist til at kollektivandelen i Haugesund er svært lav. Det vil være viktig å legge til rette for en utbygging som styrker grunnlaget for kollektivtransport. I Haugesund byområde der potensiale for økt kollektiv er størst, bør bolig, handel, fellesfunksjoner og arbeidsplassintensive arbeidsplasser i stor grad lokaliseres langs kollektivtraseene. Det er stor arbeidsinnpendling til Haugesund byområde, det bør også legges godt til rette for at arbeidsreiser kan skje med kollektivtransport på en effektiv måte. Næringer som industri, lager og plasskrevende varer er mer bilbasert og må gjerne legges mer perifert og langs våre viktige transportkorridorer.

Det har vært en betydelig vekst i befolkningen på Haugalandet de siste årene og det forventes at denne veksten vil fortsette. Bygging av ny vegforbindelse til Stavanger (Rogfast), forbedring av E39 nordover mot Bergen og opprusting av E134 mot Haukeli/Telemark vil bety at Haugalandet kan bli en viktig region mellom de to store vestlandsbyene Bergen og Stavanger.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region vest  
Askedalen 4  
6863 Leikanger

Telefon: 02030  
Telefaks: 57 65 59 86  
firmapost-vest@vegvesen.no  
Orq.nr: 971032081

Kontoradresse  
Spelhaugen 12  
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52



Statens vegvesen er enig med Rogaland fylkeskommune i at det er viktig at regionen tar et bevisst retningsvalg. Arealdisponering er viktig for transportutviklingen, dersom man ønsker å dreie transportutviklingen i mer miljøvennlig retning må det få konsekvenser for arealdisponeringen.

Rapporten sier lite om usikkerheten i analysene. Det er brukt anerkjente analysemetoder og offisielle tall (SSB-statistikk og tall fra Reisevaneundersøkelsen RVU 2011) Med et så langsiktig perspektiv (2050) er usikkerhetsfaktorene mange. Resultatet er uansett logisk og støttes av erfaring fra utvikling i andre byområder. Konseptanalysen er godt grunnlag for å velge retning for videre regionalplanarbeid, detaljene i arealdisponeringen må fastlegges i selve regionalplanen.

Den største forskjellen i konseptene er mellom konsept 1 på den ene siden og 2 og 3 på den andre. Konsept 1 legger opp til arealspredning og transport med personbil, enda mer spredt utbygging enn tilfellet er i dag. En slik utvikling vil være i strid med nasjonale føringer. Den vil ikke være bærekraftig på sikt, ved at den innebærer større forbruk av verdifullt landareal, mer forurensning fra transport, og behov for betydelige investeringer i infrastruktur, som vei, vann og avløp, samt skole, omsorg og andre kommunale funksjoner. Statens vegvesen kan ikke stå inne for en utviklingsretning i tråd med konsept 1.

Konsept 2 og konsept 3 innebærer begge en mer konsentrert og styrt arealutbygging enn det som til nå har vært tradisjon på Haugalandet. I tråd med nasjonale føringer mener Statens vegvesen at det er riktig å gå i retning av mer konsentrert utbygging, arealdisponering som bygger opp under kollektivtilbudet og by- og tettstedsutvikling som legger til rette for mer sykling og gåing.

Det er viktig at alle kommuner styrer arealutviklingen rundt sine tettsteder. Det gjør at man legger til rette for mest mulig korte daglige reiser, og ikke minst at man opprettholder og styrker sine lokalsamfunn. Sånn sett kommer man langt med en utviklingsretning i tråd med konsept 2. Det er likevel konsept 3 som gjør at man kan hente ut den største gevinsten. Et noe større befolkningsgrunnlag i regionsenteret gjør at man danner et bedre grunnlag for et godt kollektivtilbud, som naturlig nok må ha et visst kundegrunnlag for at det skal være lønnsomt.

Veg- og transportavdelingen  
Med hilsen

Hanne Hermanrud  
Avdelingsdirektør

Tone Høyland Stople