

**Vilje
gir vekst**

Regional plan for areal og transport på Haugalandet

Plandokument

revidert utkast, 11. mai 2015



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE



HORDALAND
FYLKESKOMMUNE

Regional plan for areal og transport på Haugalandet

| | |
|--|-----------|
| 1 SAMMENDRAG | 4 |
| 1.1 Hvorfor en helhetlig plan for Haugalandet? | 4 |
| 1.2 Dette ønsker vi å oppnå! - Mål for utviklingen på Haugalandet | 5 |
| 1.3 Hovedstrategien "By og tettsted" | 6 |
| 2 HVA ER «REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET»? | 9 |
| 3 UTVIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGER | 13 |
| 3.1 Regionale konjunkturer, regionforstørring og befolkningsutvikling. | 14 |
| 3.2 Vekstutfordringer i bynære områder. | 16 |
| 3.3 Sentrumsutvikling og boligstruktur i distriktene. | 18 |
| 3.4 Levende bygder og verdifulle arealer | 19 |
| 4 MÅL, STRATEGIER OG VIRKEMIDLER | 21 |
| 4.1 Regional samhandling | 22 |
| 4.2 By, tettsteds- og grendesentre | 24 |
| 4.3 Boligbygging | 34 |
| 4.4 Lokalisering av næringsvirksomhet | 44 |
| 4.5 Samferdsel | 52 |
| 4.6 Landbruksområder | 64 |
| 4.7 Regional grøntstruktur | 68 |
| 5 GJENNOMFØRING AV PLANEN | 73 |
| 6 KONSEKVENSER AV PLANEN | 76 |
| VEDLEGG | |
| Vedlegg 1: Delrapporter i planarbeidet | 79 |
| Vedlegg 2: Kategorisering av bynære næringsområder | 80 |
| Vedlegg 3: Grøntstruktur. Natur- og friluftsområder, landskaps- og kulturvernområder | 82 |

1 SAMMENDRAG

1.1 Hvorfor en helhetlig plan for Haugalandet?

Legge til rette for vekst og utvikling

«Regional plan for areal og transport på Haugalandet» skal legge til rette for vekst og utvikling og bidra til at Haugalandet framstår som en attraktiv region for både innbyggere og næringsliv. Kvaliteter som variert boligmarked, attraktive tettstedssentre og god tilgjengelighet videreutvikles, samtidig som fokus på nærhet, miljø og samhandling i regionen styrkes.

Styrke by-, tettsteds- og grendesentre i hele regionen

By-, tettsteds- og grendesentrene er viktige for sosialt liv og tilhørighet, og for tilbud av handel, kultur og offentlige og private service-funksjoner. Planen legger til rette for å bygge opp om små og store sentre, slik at de kan ha et godt servicetilbud for sine omland, utvikle gode møteplasser og være attraktive for etableringer og ny utbygging.

Bygge slik at det blir korte avstander til daglige gjøremål

Korte avstander gir bedre tid i dagliglivet, mindre transport og større muligheter for å gå eller sykle. Strategiene om god utnyttelse av bolig- og næringsområder og samling av ulike funksjoner i sentrene, gjør at avstandene til skole, butikk, arbeid og service kan bli kortere for flere.

Stimulere til økt gange, sykling og bruk av kollektivtransport

Økt bruk av gange, sykling og kollektivtransport gir mindre klimautslipp og bedre helse, og gjør det lettere å oppnå en attraktiv sentrums- og stedsutvikling. Planen legger grunnlag for en sterk satsing på gange og sykling i tettsteder i hele regionen, og for å utvikle konkurransedyktig kollektivtransport der det er mulig.

Utvikle vegnettet, sikre tilgjengelighet og trafiksikkerhet

Store deler av persontransport og næringstransport vil fortsatt skje med bil, og deler av regionen har få andre alternativer. Behovene varierer innenfor regionen, og strategiene for bedret tilgjengelighet og trafiksikkerhet differensieres i forhold til dette.



1.2 Dette ønsker vi å oppnå! - Mål for utviklingen på Haugalandet

Målene illustrerer hvordan vi ønsker at framtida skal være på Haugalandet når det gjelder sentrumsutvikling, bolig- og næringsbygging, transport og arealforvaltning. Utforming av mål er basert på innspill om hva det er viktigst å gjøre noe med i regionen, og som gjør det nødvendig å utarbeide en regional plan:

Mål 1: Attraktiv, synlig og robust region

Haugalandet er en attraktiv, synlig og robust region – der både innbyggere og næringsliv finner seg til rette, trives og utvikler seg.

Mål 2: Urbant bysentrum

Haugesund sentrum er regionens midtpunkt - en levende og urban by og det funksjonelle sentrum for hele regionen.

Mål 3: Levende og velfungerende tettsteds- og bysentre

By- og tettstedssentrene er attraktive møteplasser for ulike befolkningsgrupper, sentrale som arena for næringsetablering, og tyngdepunkt for utdanning og arbeidsplasser, skole, handel, service, kultur og offentlige funksjoner.

Mål 4: Kompakt byutviklingsmønster

Utviklingen er kompakt og målrettet, og tettstedssentrene som velfungerende

Mål 5: Effektiv, sikker, billig og miljøvennlig transport

Transport er effektiv, enkelt, forutsigbart og miljøvennlig, og klimautslippene er redusert i tråd med vedtatte mål. Gåing, sykling og kollektivtransport utgjør hovedtyngden av korte reiser innenfor tettstedene.

Mål 6: Knytte regionen sammen

Infrastruktur og kommunikasjonslinjer knytter regionen sammen og gjør at innbyggere i distriktene kan ta del i et større arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud.

Mål 7: Gode bo- og nærmiljøkvaliteter og god tilgjengelighet

Bolig- og sentrumsområdene har gode bo- og nærmiljøkvaliteter og god tilgjengelighet. Korte avstander til daglige funksjoner og til friområder gir grunnlag for aktiv livsform.

Mål 8: Langsiktig bruk og vern

Friområder, landbruksområder og verdifulle natur- og kulturområder tas vare på for langsiktig bruk og vern. Matjord vernes for fremtidig matproduksjon.

1.3 Hovedstrategien "By og tettsted"



Gatevandring Skudeneshavn
Foto: Tore Rakke /
VisitHaugesund.no

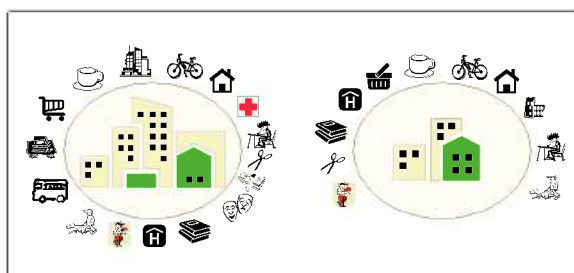
«Regional plan for areal og transport på Haugalandet» bygger på hovedstrategien «By og tettsted». Planen legger til rette for en utvikling som bygger opp om by-, tettsteds- og grendesentre i alle deler av regionen, slik at sentrene i størst mulig grad kan:

- Gi rom for vekst og utbygging av boliger, næringsvirksomhet og offentlige funksjoner.
- Dekke daglige behov, skape møteplasser og styrke lokal identitet.
- Gi korte avstander til handel, service, arbeidsplasser og andre funksjoner.
- Tilrettelegge for å gå og sykle, eller ta bussen der det er mulig.

«By og tettsted» innebærer samtidig at kommunene ikke viderefører en ekstensiv og bilbasert arealutvikling, der hovedvegene blir strukturerende for utbyggingen. Hovedstrategiene i planen er felles for regionen. Noen deler er konkretisert for de bynære områdene, siden veksten der er større og mulighetene for konsentrert utbygging og miljøvennlig transport høyere.

Regional samhandling

Regionalt samarbeid er en forutsetning for å oppnå mange av målene i planen. Planen legger til rette for et fastere samarbeid om areal- og transportutviklingen og for en effektiv bruk av offentlige ressurser.



Figur 1.1: Store og små tettstedssentre med variert funksjonstilbud

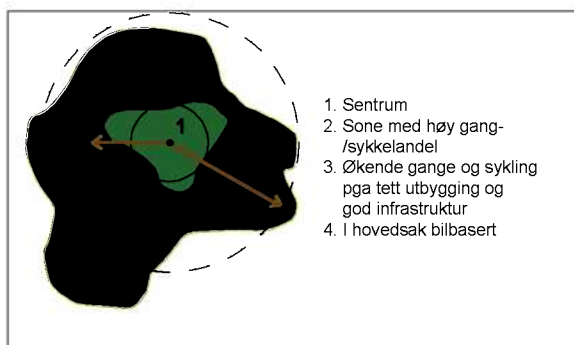
Attraktive by-, tettsteds- og grendesentre

Planen skal bidra til å styrke by-, tettsteds- og grendesentrene i hele regionen, slik at de blir mer attraktive for etableringer og kan utvikle et godt servicetilbud for sine omland. Samling av handel, service og publikumsrettede funksjoner i sentrum vil bidra til en tydeligere sentrumsutvikling, sosiale møteplasser og økt «byliv».

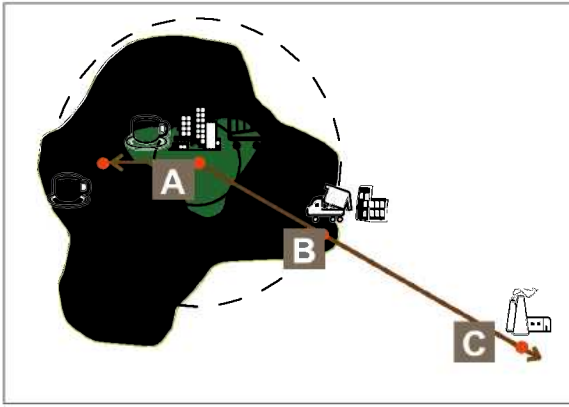
Gode bomiljø og korte avstander

Lokalisering av boliger har stor betydning for avstander og mulighet til å gå eller sykle. Planen prioriterer ny boligbygging som bygger opp om små og store sentre. Dermed bygges det gradvis ut områder som ligger lenger unna:

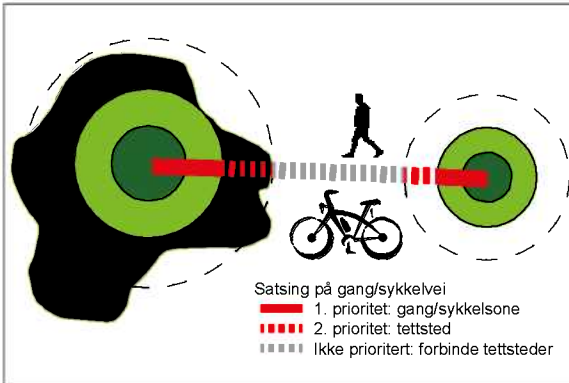
1. prioritet: Flere boliger i sentrumsområdene, fortetting og transformasjon.
2. prioritet: Boliger i sentrumsnære områder som har høy andel gange og sykling.
3. prioritet: Gradvis utvidelse av tettsted innenfra og utover.



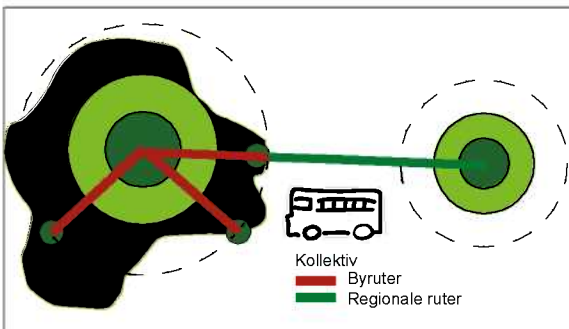
Figur 1.2: Prioritering av boligbygging



Figur 1.3: «Rett virksomhet på rett sted»



Figur 1.4: Tilrettelegge for gange og sykling i tettstedene



Figur 1.5: Mer effektiv kollektivtransport i bynære områder

Rett virksomhet på rett sted

Lokaliseringsstrategiene i planen legger til rette for at næringsvirksomheter etablerer seg i områder som passer med areal- og transportbehovene deres. Slik oppnås god arealutnyttelse og tilgjengelighet, og transportbehovene reduseres:

- Virksomheter med mange besøkende eller arbeidsplasser i forhold til arealbehovet, bør lokaliseres i by- og tettstedsentre, slik at de er tilgjengelig for mange og kan nås med korte avstander og økt miljøvennlig transport.
- Virksomheter med middels antall ansatte eller besøkende i forhold til arealbehovet, bør lokaliseres i by- og tettstedsstrukturen, men ikke nødvendigvis i sentrum.
- Industri og transportbedrifter mv. med større arealbehov og færre besøkende/ansatte, bør lokaliseres utenfor/i ytterkant av tettsteder og med tilgjengelighet til hovedvegnettet.

Gange og sykling på korte reiser

Reiser innenfor små og store tettsteder er gjennomgående kortere enn andre reiser. I tettstedene har det derfor høy prioritet å utvikle sammenhengende infrastruktur med høy kvalitet for gange og sykling. Boligområder, sentrumsområder, skoler, idrettsplasser og andre målpunkt bindes sammen, slik at mer av interntrafikken kan skje med gange og sykling, klimautslippene kan reduseres og folkehelsen styrkes.

Mer effektiv kollektivtransport

Høyere arealtetthet i byområdet og konsentrasjon av arbeidsplasser og funksjoner i Haugesund sentrum, gir mulighet for mer effektiv bybuss i Haugesund og fastlands-Karmøy. I pendlingsaksene ut til de største tettstedssentrene i Tysvær og Karmøy etableres forstadsruter som dimensjoneres etter passasjergrunnlaget, og regionale ruter til Ølen, Etne, Sauda og Sveio. I regionen for øvrig videreutvikles kollektivtransporten rettet mot de som ikke disponerer bil, og for skoleskyss.

Drift, vedlikehold og utvikling av vegnettet etter behov

Hovedvegnettet utbedres og utvikles videre innenfor rammene av nasjonale og regionale transportplaner og eventuelle transportpakker – med fokus på tilgjengelighet, trafiksikkerhet, miljø og universell utforming. I de bynære områdene prioriteres økt tilgjengelighet for miljøvennlig transport og næringstransport. I spredtbygde områder må tilgjengelighet i første rekke baseres på biltransport.

Landbruk

Landbruk er en sentral næring på Haugalandet, og forutsigbarhet i forhold til arealbruken er viktig som grunnlag for investeringer og drift. Planen viderefører sentrale landbruksområder som «kjerneområde landbruk», der hensyn til langsiktig landbruksproduksjon vektlegges i arealforvaltningen.

Regional grønnstruktur

Grønnstrukturen omfatter sammenhengen av naturområder, friluft- og kulturområder innenfor og utenfor tettstedene. Planen legger opp til at kommunene i sine planer ivaretar grønnstrukturen, gir den en tydelig avgrensning mot bebygde områder, og sikrer at boligområdene har god tilgang til områder for variert bruk.



2 HVA ER «REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET»?

”Regional plan for areal og transport på Haugalandet” er en revisjon av ”Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet” som ble vedtatt i 2004. Planen legger felles og langsiktige rammer for arealutvikling og transportutvikling i regionen. Planen bygger på befolknings-, areal- og transportprognoser fram mot 2050, men har likevel størst fokus på utviklingen i første del av denne perioden. Planområdet dekker de ni kommunene Haugesund, Karmøy, Sveio, Tysvær, Utsira, Bokn, Vindafjord, Etne og Sauda. Planen utarbeides og vedtas av Rogaland og Hordaland fylkeskommuner.

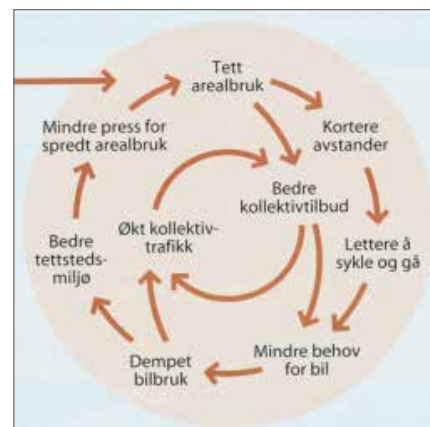
Tema i planen

Planen inneholder mål om utvikling av en attraktiv region - med levende og funksjonelle by-, tettsteds- og grendesentre, korte avstander i dagliglivet, miljøvennlig og effektiv transport, gode bokvaliteter og folkehelse, og langsiktig forvaltning av arealverdier. Plandokumentet er delt inn i sju deltema:

1. Regional samhandling
2. By-, tettsteds- og grendesentre
3. Boligbygging
4. Lokalisering av næringsvirksomhet
5. Samferdsel
6. Landbruksområder
7. Regional grønnstruktur

Samordnet areal- og transportplanlegging

En regional areal- og transportplan skal samordne planlegging på arealsektoren og transportsektoren i regionen. Dette er ekstra viktig i byer og tettsteder, der areal- og transportveksten er størst og mulighetene for mer kompakt utbygging og miljøvennlig transport er best. Arealbruksmønsteret, med lokalisering av boliger, handel og virksomheter, er avgjørende for reiseavstander, transportbehov, reisemiddelfordeling og klimautslipp. Gode tiltak og økonomiske virkemidler kan legge til rette for å gå, sykle eller ta bussen, men har mindre virkning alene. Konsentrert arealbruk og sentrumsutvikling gir derimot kortere avstander for gange og sykling og bedre kundegrunnlag for kollektivtransporten, slik at også tiltak på transportsektoren får større effekt. Planen inneholder derfor strategier og virkemidler på arealsektoren og transportsektoren som trekker i samme retning og gjensidig styrker hverandre.



Figur 2.1: Samordnet planlegging
Kilde: Miljøbyprogrammet

Gjennomføring av planen

For hvert av temaene i planen er det utarbeidet felles, regionale strategier, og det er beskrevet virkemidler til strategiene. Planen inneholder regional planbestemmelse, retningslinjer og kart som skal legges til grunn for mer detaljerte areal- og transportplaner på kommunalt, statlig og regionalt nivå, slik som kommuneplaner og reguleringsplaner, og til bruk i saksbehandling av plansaker. I tillegg har planen et handlingsprogram som beskriver kommende planleggingsprosjekter og andre tiltak for oppfølging av planen.

Samordne virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåer

Virkemidlene for gjennomføring av areal- og transportutviklingen er fordelt på tre forvaltningsnivåer og ulike aktører:

- Kommunene har ansvaret for kommunal planlegging og arealutvikling, kommunalt vegnett og parkeringspolitikk, og har tettest kontakt med grunneiere og lokalt næringsliv.
- Regionale etater utarbeider regionale planer, saksbehandler kommunale planer, og har ansvar for fylkesvegnett, kollektivtransport og regional tilrettelegging for gange og sykling.
- Statlige myndigheter har ansvar for riksvegnett, flyplass, utvikling av sjøfartsledd og nasjonal havnepolitikk, saksbehandling av kommunale planer, og har sektoransvar på transportsiden.
- Private aktører utarbeider detaljplaner og står for bolig- og næringsutbygging i regionen.

Planen samordner virkemidler på tvers av forvaltningsnivåene, i tråd med mål og strategier i planen. Planen legger dermed grunnlag for et bredt regionalt samspill, og som er nødvendig dersom målene skal oppnås.

Organisering av planarbeidet

Rogaland og Hordaland fylkeskommuner er planmyndighet for regional plan. Planen har blitt utarbeidet i samarbeid med statlige myndigheter og kommunene i regionen.

Arbeidet har vært ledet av en politisk styringsgruppe med fylkestingspolitikere fra Rogaland og ordførerne i kommunene. En administrativ prosjektgruppe har forberedt underlaget for styringsgruppen. I denne har det deltatt representanter fra Rogaland og Hordaland fylkeskommuner, fylkesmannen i Rogaland, Statens vegvesen, kommunene og Haugesundregionens næringsforening. Innenfor temaene landbruk, senterstruktur og distriktskommuner har det i deler av arbeidet vært egne arbeidsgrupper. Rogaland fylkeskommune har ledet styrings- og prosjektgruppene og hatt prosjektledelse i arbeidet.

Planprosess og medvirkning

Planprogrammet for planen ble vedtatt i 2011 og la rammer for organisering og gjennomføring av planarbeidet, tema i planen og behov for utredninger om sentrale utviklingstrekk. Styrings- og prosjektgruppene deltok i utarbeidelsen av planprogrammet, og andre kommunale organer ble orientert underveis. Etter en utredningsfase, ble det sammenfattet et kunnskapsgrunnlag, som ble sendt på uformell høring til kommunene.

Tre alternative hovedstrategier («konsepter») ble utarbeidet og sammenlignet for å synliggjøre alternative utviklingsretninger for regionen. Valg av hovedstrategi for planen ble sendt på uformell høring til kommunene vinteren 2014, og det ble avholdt en konferanse hvor politikere, administrativt ansatte i kommunene og representanter for regionalt næringsliv ble orientert.

Verksted november 2012: Hva skal regional plan bidra til?

100 deltagere fra kommunene, fylkeskommunene, statlige etater, næringsliv og interessegrupper var med på et to-dagers verksted i november 2012. Deltagerne ga innspill til hva som er de viktigste utfordringene i regionen og hva en ønsket å oppnå med planen. De fleste av innspillene dreide seg om:

- Redusere andelen bilreiser, utvikle effektivt kollektivtilbud, og gi bedre tilrettelegging for gående og syklende.
- Utvikle sterke og selvforsynte sentre, attraktive steder. Arealbruk som bygger opp om sentrene.
- Fullt trykk på å bygge opp om Haugesund sentrum som regionsenter.
- Lokalisere handel, tjenester og arbeidsintensiv virksomhet i by- og tettstedssentrum.
- Arealbruken må støtte opp om kollektivtilbud og annen miljøvennlig transport.
- Trenger forpliktende samarbeid om arealbruken.



Figur 2.2. På et verksted i november 2012 ga omkring 100 deltagere innspill til viktige utfordringer i regionen og hva regional plan skal bidra til.

Nasjonale forventninger til en regional areal- og transportplan

Nasjonale myndigheter har vedtatt mål og laget styringsdokumenter som formidler forventninger til areal-, by-/tettsteds- og transportutviklingen. Dette er forventninger den regionale planen må forholde seg til. Nedenfor er det gitt et utdrag fra noen av de mest relevante styringsdokumentene:

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Statlige planretningslinjer ble fastsatt september 2014 og skal legges til grunn for all offentlig areal- og transportplanlegging. I retningslinjene formuleres det konkrete forventninger til hva regionale areal- og transportplaner skal håndtere:

- Avklare utbyggingsmønstre. Potensialet for fortetting bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Nye utbyggingsområder bør styres mot sentrumsnære områder. Utvikling av nye, større boligområder må sees i sammenheng med behovet for infrastruktur.
- Legge til rette for lokalisering av regionale handels- og servicefunksjoner, og for publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud tilpasset senterstrukturen.
- Avklare hovedtrekkene i transportsystemet. Sykkel og gange skal styrkes som transportform. Næringstransporten skal sikres effektiv og sikker avvikling.
- Trekke langsiktige grenser mellom by- og tettstedsområder og større sammenhengende landbruks-, natur- og friluftsområder.

Praktiseringen av planretningslinjene skal tilpasses lokale forhold, og i områder med lite utbyggingspress kan det planlegges for et mer differensiert bosettingsmønster.

Rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre

Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre ble vedtatt i 2008. Bestemmelsen setter begrensninger for etableringer av kjøpesentre som ikke er i tråd med regionale planer. Formålet med bestemmelsen er å:

- styrke eksisterende by- og tettstedssentre
- bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg
- unngå byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke disponerer bil
- oppnå en mer bærekraftig og robust by- og tettstedsutvikling
- begrense klimautslippene

Regional plan med bestemmelser for handel erstatter rikspolitisk bestemmelse.

Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan ble vedtatt i 2013, og med følgende mål for planperioden:

- Redusere avstandskostnader mellom regioner.
- Bedre transportsystemet og påliteligheten.
- Bedre framkommeligheten for gående og syklende.
- Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken.
- Bidra til å redusere klimagassutslipp i tråd med klimamålene.
- Bidra til å oppfylle mål for ren luft og støy.
- Bidra til at hele reisekjeder er universelt utformet.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

I 2011 samlet regjeringen sine sentrale forventninger til den regionale og kommunale planleggingen i ett dokument. Blant mange forventninger i dokumentet, var blant annet:

- Fylkeskommunene skal utarbeide planer som avklarer den overordnede senterstrukturen og lokalisering av handel.
- Kommunene skal lokalisere handelsvirksomhet og andre private og offentlige tjeneste- og servicefunksjoner sentralt og med muligheter for miljøvennlig transport.
- Regionale planer skal angi verdifulle landbruksarealer og bidra til å hindre nedbygging av verdifulle landbruksområder, naturtyper, friluftsområder, kulturlandskap, viktige kulturminner og kulturmiljø
- Sammenhengende grønnstruktur skal videreutvikles.
- Det skal tas hensyn til kulturmiljø, estetikk og universell utforming.
- Næringslivets behov for egnede arealer skal ivaretas.
- Fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter bidrar til at godsterminaler og havner utvikles som effektive logistikknutepunkt.

47 Haugesund

E39 Sta

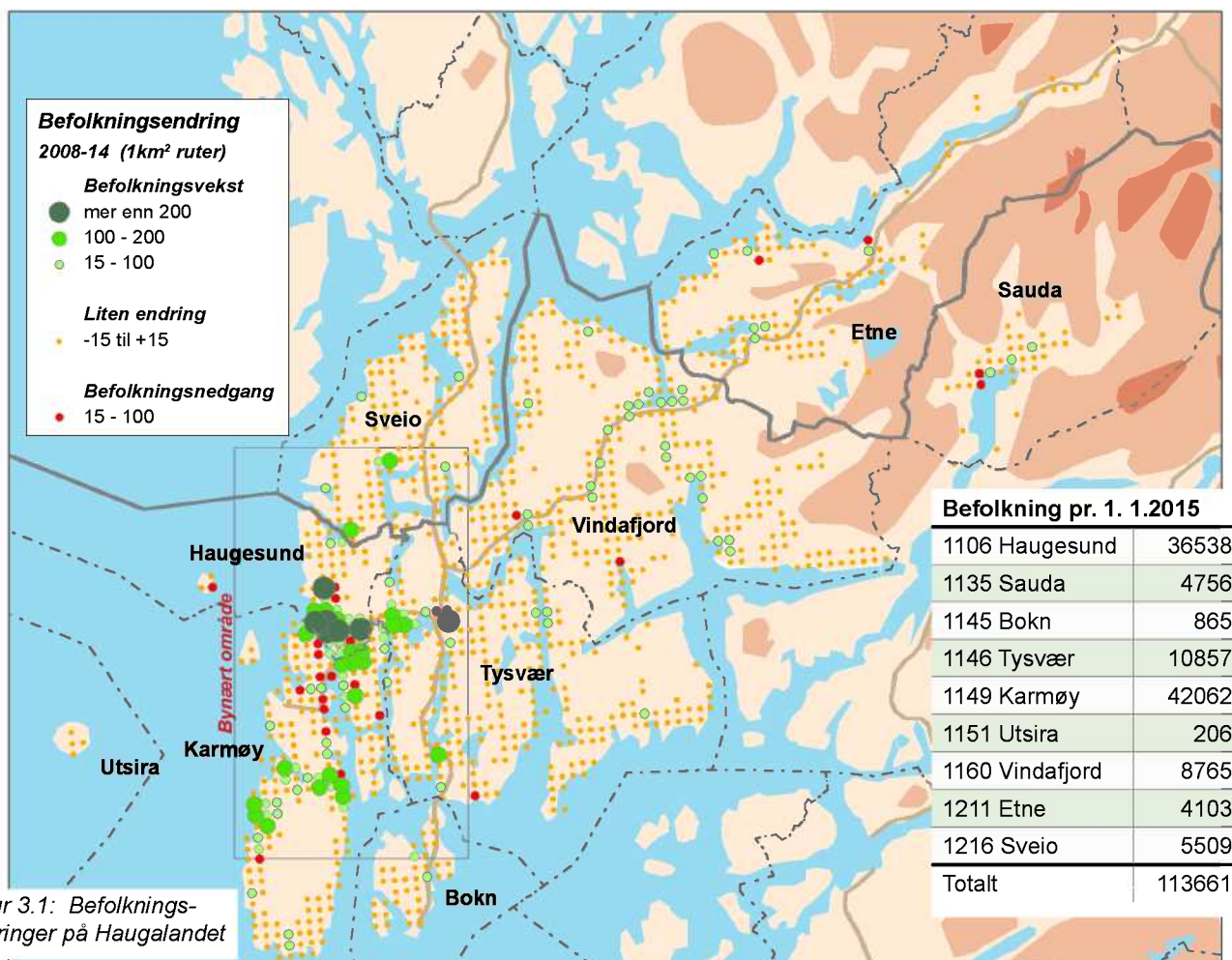


3 UTVIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGER

Haugalandet er en mellomstor region med ca 113.000 innbyggere, der Karmøy er største kommune med 42.000, og Utsira den minste med vel 200. Haugesund er regionsenter, og byen har ca 45.000 innbyggere, inkludert deler av fastlands- Karmøy. Andre større tettsteder er Åkrehamn og Kopervik med ca 7.000, og Sauda, Skudeneshavn, Veia, Frakkagjerd, Aksdal, Sveio, Etne og Ølen med 1-4.000 innbyggere hver. I tillegg kommer en rekke mindre tettsteder og grender. Store deler av regionen for øvrig består av spredtbygde landbruksområder, natur- og friluftsområder.

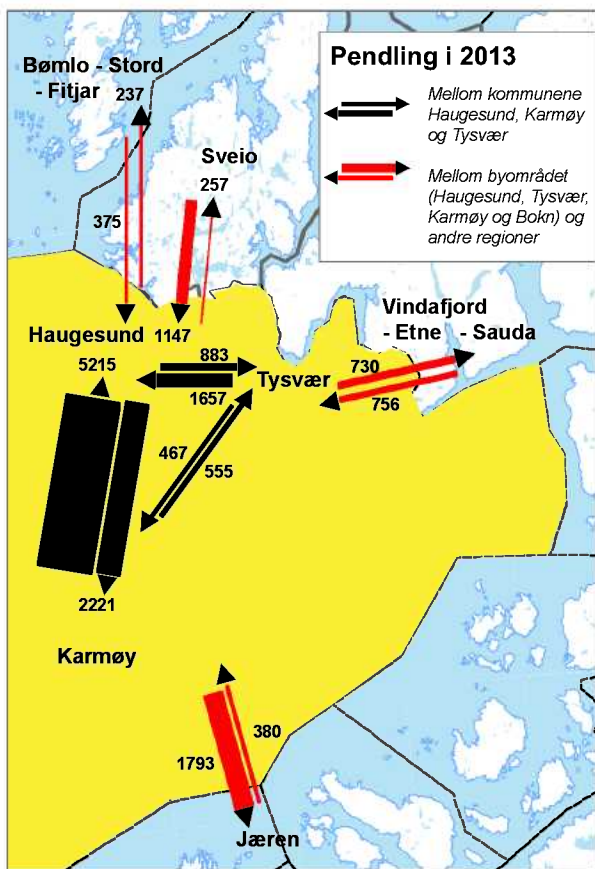
Det siste tiåret har Haugalandet hatt sterk økning i befolkningsutviklingen, og dette har gitt større utfordringer med transportvekst og arealspredning enn tidligere. Ca 90 % av veksten har kommet i de bynære områdene med Haugesund/fastlands-Karmøy og aksene nord til Sveio, øst til Aksdal og sør til Kopervik/Åkra. Utfordringene med samordning av areal- og transportutviklingen er derfor størst i disse områdene. Også de indre kommunene på Haugalandet har opplevd befolkningsvekst, og her har mesteparten av veksten kommet i større tettsteder og enkelte grender langs hovedvegnettet. Regionen for øvrig har hatt svakere befolkningsutvikling. Utviklingstrekk og utfordringsbildet på areal- og transportsektoren varierer derfor fra sted til sted i regionen, og kan langt på vei deles i fire hovedområder:

- 3.1. Regionale konjunkturer, regionforstørring og befolkningsutvikling.
- 3.2. Vekstutfordringer i bynære områder.
- 3.3. Sentrumsutvikling og boligstruktur i distriktene..
- 3.4. Levende bygder og verdifulle arealer.



Figur 3.1: Befolkningsendringer på Haugalandet

3.1. Regionale konjunkturer, regionforstørring og befolkningsutvikling.



Figur 3.2. Daglige pendlingsstrømmer mellom kommunene og de enkelte delene av Haugalandet. 2013
Kilde: Panda/SSB

Sentralisering og økende pendling

Haugesund/fastlands-Karmøy og bynære områder øst til Aksdal og sør til Kopervik/Åkra/Vea har hatt den største andelen av befolkningsveksten på Haugalandet de senere årene. Ellers i regionen er det de større tettstedene som Ølen, Etne, Sveio sentrum og enkelte områder langs hovedvegnettet som har vekst, mens distriktene for øvrig har svakere vekst, eller også tilbakegang i folketallet. Samtidig øker arbeidspendlingen på tvers av kommunegrensene. Pendlingen er relativt sett størst til Haugesund og Vindafjord. De ytre kommunene er sterkest integrert, og med netto pendling til Haugesund fra særlig Karmøy, Tysvær og Sveio. Pendlingen inn og ut av regionen er likevel ikke spesielt høy. Dette kan ha å gjøre med likhet i næringsstruktur, og med reiseavstander til større arbeidsmarkeder.

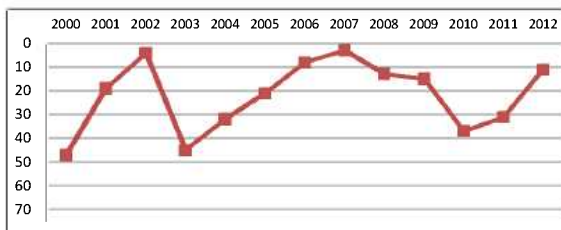
Regionforstørring

«Regionforstørring» innebærer at økt mobilitet og kortere reisetider bringer kommuner og naboregioner tettere sammen. Dette gir større valgmuligheter i arbeidsmarkedet, produktivitetsevninger, reduserte transportkostnader og kan påvirke bosettingsmønster, lokalisering av virksomheter, og strukturering av næringsliv og offentlige funksjoner.

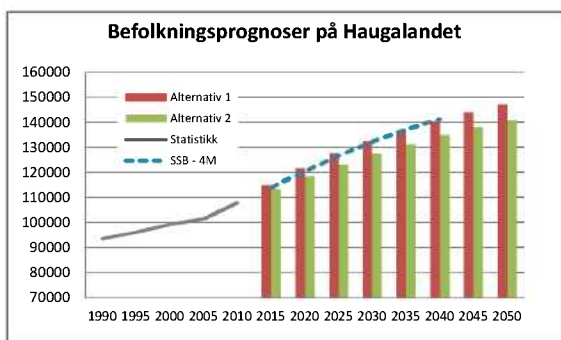
Det er planlagt betydelige investeringer på hovedvegene på og omkring Haugalandet de kommende tiårene. Dette inkluderer ferjefri kyststamveg E 39 med Rogfast mot Stavanger, Hordfast mot Bergen og standardheving over Haugalandet. I tillegg er E 134 foreslått som én av to hovedtraséer øst-vest, og der en har kommet lengst i planleggingen i Vindafjord/Etne. Av disse er det Rogfast som forventes å få størst betydning, siden prosjektet bringer deler av Haugalandet innenfor akseptabel pendlingsavstand til et større og mer variert arbeidsmarked i Stavanger-regionen. Arealknapphet omkring Stavanger kan også gjøre at bedrifter med stort arealbehov ser Haugalandet som et alternativ for lokalisering. Effekter på bosetting og offentlige funksjoner er vanskeligere å estimere. Generelt kan økt mobilitet både legge til rette for økt sentralisering av virksomheter og funksjoner, og for et mer spredt og bilbasert lokaliseringsmønster. De samlede virkningene er vanskeligere å fastslå på forhånd.



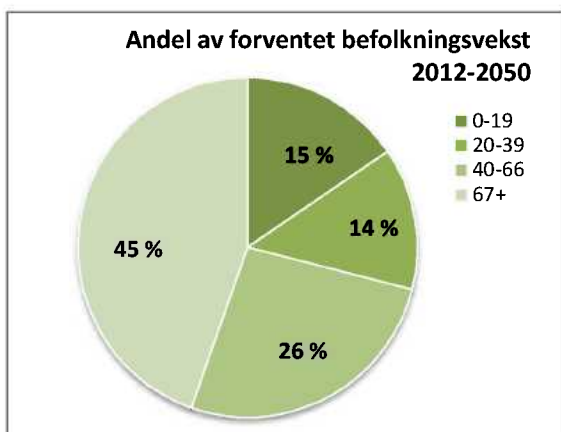
Figur 3.3 Nye veiprosjekter



Figur 3.4 Haugalandets rangering i Nærings NM siden 2000 (av 83 regioner)



Figur 3.5. Prognose for befolkningsvekst på Haugalandet fram til 2050. Det høyeste scenariet (alternativ 1) er lagt til grunn for planarbeidet.



Figur 3.6 Diagrammet viser andel av befolkningsveksten fordelt på aldersgrupper ved prognosen 'Alternativ 1'



Foto fra Åkrasanden

Næringsliv og konjunkturer

I 2014 var det ca 52.000 arbeidsplasser på Haugalandet - en egendekning på ca 95 % i regionen. I forhold til større regioner, har Haugalandet en høyere sysselsetting i industrien, og lavere innen forretningsmessig og statlig tjenesteyting. Ser en på tvers av næringsgrupper, er det et klart tyngdepunkt innen "petro-maritim" virksomhet, med ca 20 % av regionens arbeidsplasser i rederier, verft, leverandører, tjenesteytere og offentlige myndigheter tilknyttet offshore og maritim sektor. Næringsutviklingen på Haugalandet har vært sterk de senere årene - parallelt med høy aktivitet på sokkelen.

Befolkningsveksten følger næringsaktiviteten

Befolkningsutviklingen på Haugalandet har i stor grad fulgt investeringstakten på sokkelen og konjunkturutviklingen i næringslivet generelt de senere år. Veksten er nær tredoblet i forhold til tidligere, og det er økt arbeidsinnvandring som utgjør den store forskjellen. De siste årene har det også vært litt innenlands tilflytting. Befolkningsutviklingen har vært sterkest i Tysvær, Haugesund, Sveio og Karmøy. I Haugesund er det særlig innvandringen som har gitt befolkningsøkning, mens i Tysvær betyr fødselsoverskuddet relativt mer. I Vindafjord, Etne og Sauda er det arbeidsinnvandring som har motvirket en noe negativ flyttebalanse.

Hvor stor den framtidige befolkningsveksten blir, vil særlig være avhengig av utviklingen i næringslivet og omfanget av arbeidsinnvandring. Befolkningsprognosen «Alternativ 1» er lagt til grunn for regional plan og innebærer ca 1.000 nye innbyggere til Haugalandet hvert år, og til sammen 147.000 innbyggere i 2050. Prognosen forutsetter imidlertid at omfanget av arbeidsinnvandring opprettholdes som de senere årene.

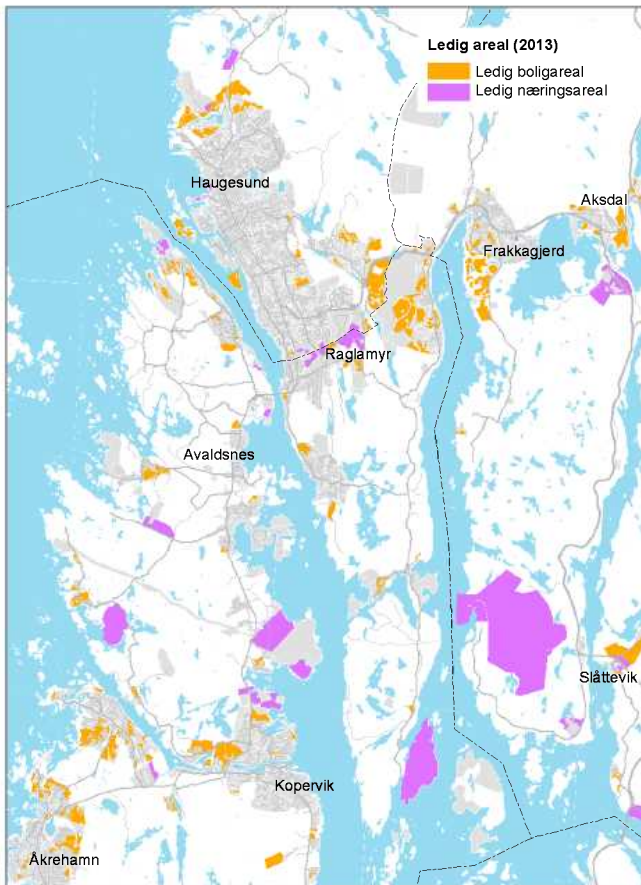
Flere eldre og flere innvandrere

Framtidig befolkningsutvikling på Haugalandet kommer ikke til å være jevnt fordelt på alle befolkningsgrupper, men vil føre til at befolkningsstrukturen endrer seg. Antall innbyggere over 67 år forventes i følge prognosen 'Alternativ 1' utgjøre godt over 40 prosent av befolkningsveksten. Den andre hovedgruppen som vil øke sterkt er innvandrere. Omfanget av arbeidsinnvandring er imidlertid konjunkturavhengig og kan endre seg betydelig, mens veksten i antall eldre er mer forutsigbar.

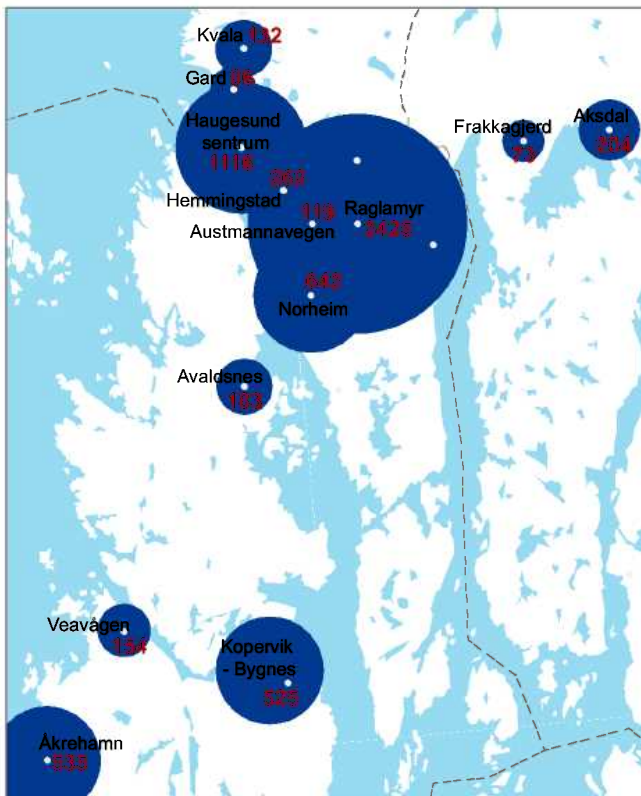
Mindre hverdagsaktivitet og større helseulikheter

Bare én av fem voksne i Norge oppfyller nasjonale anbefalinger om en halvtime moderat aktivitet hver dag, og barn og unge er mer stillesittende enn tidligere generasjoner. Andelen overvektige er økende, og helsemessige forskjeller mellom den aktive og inaktive del av befolkningen blir større. Økende reiseavstander og bilavhengighet kan særlig ramme eldre og lavinntektsgrupper og medføre nedsatt mobilitet for disse.

3.2. Vekstutfordringer i bynære områder.



Figur 3.7 Kartet viser ledig bolig- og næringsareal.



Figur 3.8 Handelsomsetning i 2013 (mill. kr) i bynære områder

Dagens planer er ikke primært laget for å håndtere sterk vekst

Staten, fylkeskommunene og kommunene på Haugalandet har mange felles mål om sterke by- og tettstedssentrene, arealutnyttelse, miljøvennlig transport mv., men likevel ser det ut til at en ikke når disse målene. Dette skyldes blant annet at tidligere planlegging primært har vært rettet mot å unngå nedbygging av landbruks- og friluftsområder mens vekstutfordringer har fått mindre oppmerksomhet. De senere årene har dermed areal- og transportveksten i bynære områder vært sterkere enn det som er forutsett i planene. Mye ledig utbyggingsareal, relativt svake virkemidler for lokaliseringssstyring av virksomheter, struktur-endringer i handelen, og konkurranse mellom kommunene, har muliggjort et relativt høyt arealforbruk og sterk bilavhengighet.

Handel og kontorer utenfor sentrum gir mindre «byliv» og høyere bilavhengighet

Handel er den viktigste årsaken til «byliv» og omfatter over 30 % av alle reiser. Når mye av veksten i detaljhandel kommer utenfor by- og tettstedssentrene (Raglamyr, Norheim, Bygnes, Veasletta mv), svekker det grunnlaget for nye investeringer i tettstedssentrum. Samtidig blir mange handelsreiser lengre enn tilsvarende reiser til sentrum, og samlet transportbehov øker. Høy biltilgjengelighet og parkeringsdekning i eksterne næringsområder gir også bilen økte fordeler, og det blir vanskeligere å bygge opp om gange, sykling og kollektivtransport.

Nye kontorer og servicefunksjoner har så langt i hovedsak blitt lokalisert i by- og tettstedssentrene på Haugalandet. Dette kan være i ferd med å endres når det tilrettelegges store næringsarealer utenfor sentrene, og særlig på Norheim og Raglamyr. Med en noe høyere arealutnyttelse, har Norheim og Raglamyr teoretisk plass til å romme alle nye kontorarbeidsplasser i regionen fram til 2050. Eventuelle konsekvenser av en slik utvikling vil være lignende som for handel, og vil gi svakere investeringsgrunnlag i sentrum og økt bilavhengighet.



Oasen kjøpesenter

Nye handlevaner og mindre behov for nytt forretningsareal?
 Handlevaner og handelskonsepter er i stadig utvikling. De siste 20 årene har det vært bygget mye nytt forretningsareal, med store kjøpesentre og «big box»-konsepter. De siste årene har det kommet en ny trend, med økende netthandel, utleveringssteder, og kompakte «show-rooms». Til sammen kan dette gjøre at det i framtida blir færre kunder som trenger å komme til butikkene for å handle, og mindre behov for å bygge nye forretningsarealer. Lokaliseringen av nye forretningsareal kan dermed ha enda større betydning for sentrumsutviklingen enn før.

Økt boligfortetting, og fortsatt plass til flere

På begynnelsen av 2000-tallet skjedde det en økende utbygging av sentrumsnære leiligheter i flere by- og tettstedssentre. Dette ga muligheter for sentrumsutvikling med flere mennesker og mer lokal handel og service. Potensialet for fortetting på Haugalandet er fortsatt høyt. En enkel studie indikerer at befolkningsveksten fram til 2050 kan få plass i kort avstand til by- og tettstedssentre dersom tettheten øker til et nivå som i litt større regioner.

Bilbaserte boligfelt i en sone omkring Haugesund

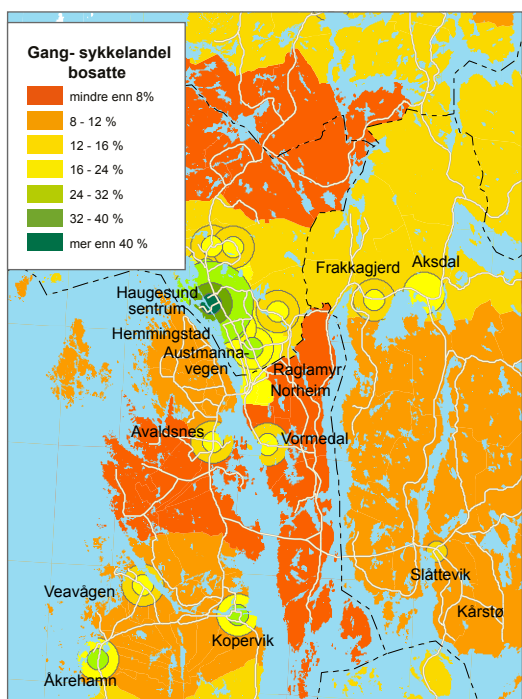
Parallelt med høyere fortetting, planlegger kommunene også utbygging av større boligfelt med lav tetthet i områder som vil være vanskelig å betjene med gange, sykling og kollektivtransport. Hensikten er å tiltrekke nye innbyggere, men fører samtidig til stor grad av bilavhengighet. I områder som ligger mellom Haugesund og henholdsvis Sveio/Aksdal/Kopervik, ligger bilandelen på det høyeste nivået i regionen, siden innbyggerne har få funksjoner i gang- og sykkelavstand. Tilsvarende høy bilavhengighet kan være vanskelig å unngå i spredtbygde distrikter, men i bynære vekstområder blir omfanget mye større. En slik utbygging gir flere biler på vegene og favoriserer funksjonsetableringer i ytterkant av byområdet (byspredning) i stedet for sentrum.

Høy bilandel og relativt god framkommelighet

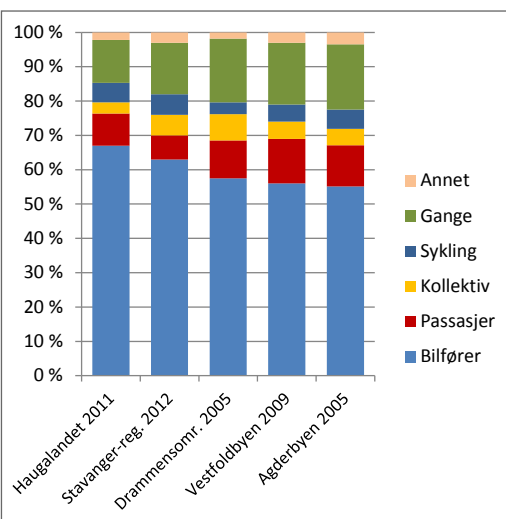
Transportbruken på Haugalandet er dominert av bil, og selv på helt korte turer er bilen mest brukt. Kollektivbruken er lav og består i hovedsak av skoleskyss og ungdom. Andelen gående er også ganske lav, mens sykkelandelen er vel så god som i andre regioner. Reiser til og innenfor by- og tettstedssentrene har likevel en betydelig høyere gang-/sykkelandel enn reiser som går andre steder. Det er relativt god framkommelighet på vegnettet, men med noe forsinkelser i enkelte kryss morgen og ettermiddag. Dersom biltrafikken fortsetter å øke, kan det imidlertid oppstå kapasitetsutfordringer i bynære områder på litt sikt.

Infrastruktur for økende biltrafikk er kostbart

Utbygging av store samferdselsprosjekter er kostnadskrevenne – ikke minst i bynære områder. For å øke gjennomføringen av planlagte prosjekter, er det etablert bompengefinansiering som supplerer statlige og fylkeskommunale bevilgninger («Haugalandspakken»). En god del prosjekter har blitt bygget, men nye krav og økende trafikk gjør prosjektene dyrere enn forutsatt. Dagens bevilgninger og nivå for brukerbetaling er ikke nok dersom transportsystemene i bynære områder skal dimensjoneres for en stadig økende biltrafikk og standard-normer for kapasitet.

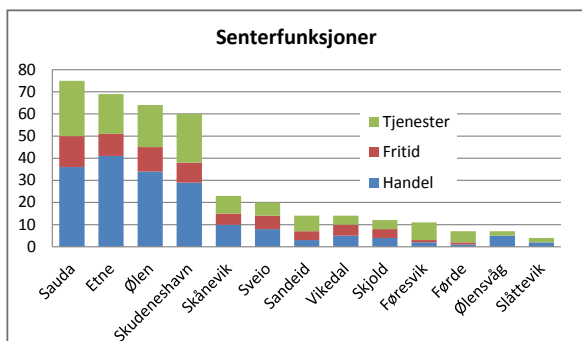


Figur 3.9. Gange og sykling øker med nærhet til by- og tettstedssentrum. Bynære boligfelt, men som ligger utenfor sykkelavstand til tettstedsstrukturen, er imidlertid vel så bilbasert som helt spredtbygde områder.



Figur 3.10 Reisemiddelfordeling 2011/2012

3.3. Sentrumsutvikling og boligstruktur i distriktene.

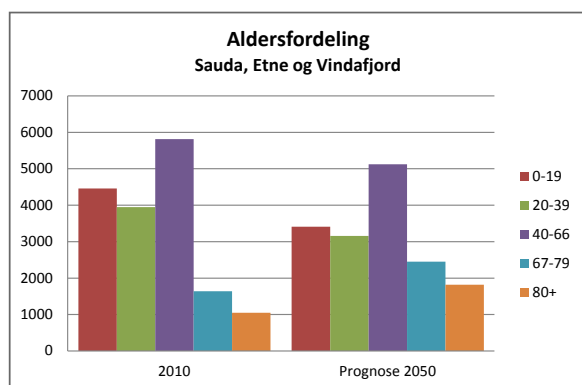


Figur 3.11. Sauda, Etne, Ølen, Skudeneshavn, og dels Sveio og Skånevik, har et mye større tilbud av handel og servicefunksjoner enn andre tettstedssentre i distriktene – her målt som antall ulike senterfunksjoner.

Større tettsteder i distriktene er sentrale for arbeidsplasser og bosetting

Sauda, Etne, Ølen og Skudeneshavn er tettstedssentre som er særlige viktige for tilgang til handel og servicefunksjoner, ikke bare innenfor sine nærmeste omland, men i distriktene generelt.

Disse sentrene har et mye større tilbud enn andre tettstedssentre utenfor de bynære områdene og gjør at det ikke er nødvendig å reise inn til byområdet for daglige formål. Også mindre sentre som Sveio, Skånevik, Sandeid, Vikedal, Skjold og Føresvik m.fl. har lokal betydning, men med et langt smalere funksjonstilbud. Videre styrking og befolkningsutvikling i alle disse sentrene vil ha stor betydning for å opprettholde arbeidsplasser og bosetting i ulike deler av regionen.



Figur 3.12. Aldersfordeling for Sauda, Etne og Vindafjord. 2010 og befolkningsprognose 2050 Kilde SSB og RFK/Panda

Få leiligheter og økende andel eldre

Økende andel eldre og enslige, og flere 60- og 70-åringer som prioriterer lettstelte boliger framfor hus og hage, har mange steder gitt økt etterspørsel etter sentrumsnære leiligheter. I de fleste kommunene på Haugalandet er det likevel en stor overvekt av eneboliger, og ubalansen mellom boligstruktur og framtidig befolkningsstruktur synes å være særlig stor i indre del av regionen. I Sauda, Etne og Vindafjord, forventes befolkningsveksten frem til 2050 å komme i aldersgruppen over 67 år. Antall innbyggere i denne gruppen antas å øke fra 2781 (1. januar 2014) til mellom 4200 og 4300 innen 2050.

3.4 Levende bygder og verdifulle arealer

Grender og spredtbygde områder utgjør store deler av Haugalandet

Store deler av Haugalandet består av mindre tettsteder, bygder og spredtbygde områder, der mye av bosettingen tradisjonelt har hatt utgangspunkt i primærnæringer. Anslagsvis en fjerdedel av innbyggerne i regionen bor utenfor bynære områder og andre større tettsteder. En del større grendesentre og områder langs hovedvegnettet har god befolkningsvekst, mens andre steder kan ha en svakere utvikling.

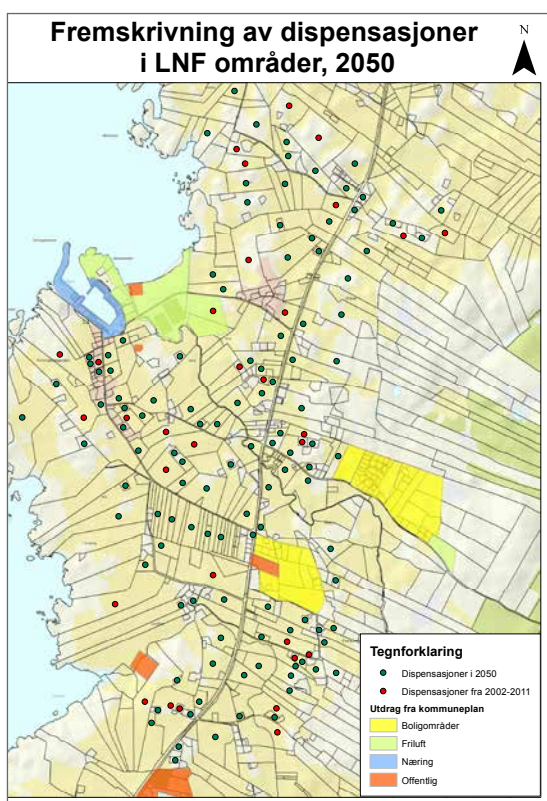
Lokale funksjoner er viktige som møteplasser

I mindre grender er funksjoner som skole, barnehage, dagligvare, og grendehus sentrale som knutepunkt og møteplass i nærmiljøet. Effektivisering innen kommunal tjenesteyting og privat service kan få konsekvenser for enkelte funksjoner. Det kan likevel tilrettelegges for attraktiv stedsutvikling gjennom lokale initiativ og tverrsektorielle samarbeidsprosjekter.

Trafikksikkerhet og mulighet for arbeidspendling

Strukturendringer i landbruket har over tid gitt færre lokale arbeidsplasser i spredtbygde områder. Dette gir økt behov for arbeidspendling inn mot større tettsteder eller ytre del av regionen. Tilstand og trafikksikkerhet på hovedvegnettet har betydning for pendlingsmulighetene.

I spredtbygde områder, og over lengre avstander, kan det være en særlig utfordring å oppnå god tilrettelegging for gående og syklende. Fokus på å bedre trafikksikkerheten i boligområder og omkring lokale samlingspunkt er likevel viktig for trygghet og mulighet til aktivitet.



Figur 3.13: Fremskrivning av dispensasjoner. De mørkeste prikkene angir dispensasjoner frem mot 2050 hvis omfanget fortsetter som i perioden 2002-2011. Eksempel fra Ferkingstad, Karmøy

Landbruksområder

Haugalandet er en stor jordbruksregion i landsmålestokk. Store deler av jordbruksarealene ligger i beste klimasone og er egnet til allsidig jordbruksproduksjon. Samtidig preges mye av utbyggingen på Haugalandet av spredte bolig- og næringsområder utenfor etablerte tettsteder. I slike spredte lokalsamfunn vil det oppstå tydeligere konflikter i forhold til landbrukets arealinteresser når mindre boligfelt søkes utvidet på bekostning av gode produksjonsareal. Krav til nye vegløsninger og bygging av gang- og sykkelveger bidrar også til betydelig omdisponering av matjord. En slik arealutvikling gir oppsplitting av sammenhengende landbruksområder og hindrer rasjonell landbruksdrift. Det ser likevel ut til at hensynet til jordbruksareal og effektiv landbruksdrift har blitt vektlagt noe sterkere enn tidligere.

I tillegg til omdisponering av landbruksareal gjennom kommune- og reguleringsplaner, har det på Haugalandet også vært relativt mange dispensasjonssøknader fra LNF-formålet i planene. Over tid kan mengden av slike dispensasjonssaker for landbruksfremmede tiltak redusere produksjonsarealet og vanskeliggjøre en rasjonell landbruksdrift. Det viser seg også at kommunene praktiserer dispensasjonsspørsmålene ulikt, og i noen tilfeller kan det synes som om enkeltvis tiltak i landbruksområdene heller ikke har vært behandlet etter gjeldende regelverk.



4 MÅL, STRATEGIER OG VIRKEMIDLER



**Kapittel 4 beskriver planens mål, strategier og virkemidler
- delt inn i sju tema/delkapitler:**

- 4.1. Regional samhandling: Samordning og posisjonering.
- 4.2. By-, tettsteds- og grendesentre: Sentrumsutvikling, funksjonslokalisering og handel.
- 4.3. Boligbygging: Korte avstander og gode bomiljø.
- 4.4. Lokalisering av næringsvirksomhet: Rett virksomhet på rett sted.
- 4.5. Samferdsel: Tilgjengelighet, trafiksikkerhet og miljø.
- 4.6. Landbruksområder: Sikre arealgrunnlag for langsiktig drift.
- 4.7. Regional grønnstruktur: Arealverdier, friluftsliv og folkehelse.

I hvert delkapittel er det beskrevet:

- Målene for det enkelte tema i planen (jf. s. 5).
- Strategier for realisering av målene. *Hver strategi beskrives mer utfyllende i underkapitlene (4.1.1 – 4.7.2).*
- Virkemidler for oppfølging av strategiene, og som omfatter:
 - *Retningslinjer og kart (bakerst for hvert tema/kapittel).*
 - *Oppfølgende planlegging og prosjekter i handlingsprogrammet (kapittel 5).*

For en del tema er det utarbeidet generelle retningslinjer som gjelder for hele regionen, og mer konkrete retningslinjer for de bynære områdene, der samordningsbehovet er størst. Differensiering av oppfølgende planlegging på samferdselssektoren, er omtalt i samferdselskapitlet.

4.1 REGIONAL SAMHANDLING - Samarbeid og posisjonering



«Regional plan for areal og transport på Haugalandet» legger grunnlag for statlige, regionale og kommunale investeringer, planlegging, saksbehandling og annen virkemiddelbruk på areal- og transportsektoren. Dersom målene i planen skal oppnås, er det behov for en sterkere regional samhandling enn det tradisjonelt har vært på Haugalandet – på tvers av etater og forvaltningsnivåer. I planprosessen har behovet for forpliktende samarbeid, effektiv ressursbruk og langsiktighet blitt spesielt fremhevet. På bakgrunn av dette, er det utformet to strategier:

Behov for samarbeid for å oppnå målene i planen

- Behov for en samordnet strategi og forpliktende samarbeid om utvikling av regionen – på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer.
- Behov for effektiv bruk av ressurser - arealer, infrastruktur og økonomi.
- Behov for langsiktighet og forutsigbarhet for alle aktører.

Strategier

4.1.1 *Regionalt samarbeid om gjennomføring av planen: Etablering av «ATP-samarbeid»*

4.1.2 *Effektiv ressursbruk*

4.1.1. Regionalt samarbeid om gjennomføring av planen: Etablering av «ATP-samarbeid»

Stat, fylkeskommuner og kommuner og private aktører rår over ulike virkemidler, og det er behov for at de offentlige etatene tar et felles ansvar for gjennomføring av planen og handlingsprogrammet. Som oppfølging til planen foreslås det å opprette et fast, regionalt areal- og transportplanssamarbeid på Haugalandet (ATP-samarbeid). Et slikt ATP-samarbeid vil kunne ha en sentral rolle i planlegging og gjennomføring av prosjekter i handlingsprogrammet og følge opp måloppnåelsen i planen – i stedet for at hver enkelt etat håndterer oppfølgingen hver for seg. En tett koordinering mellom ATP-samarbeid og transportpakke-samarbeid vil også tilrettelegge for en videre samordning av areal- og transportplanleggingen i regionen. Et ATP-samarbeid kan også benyttes for å gi større regional påvirkningskraft, og som arena for samarbeid og erfaringsutveksling mellom planmiljøene i regionen. Organisering og mandat for et eventuelt ATP-samarbeid vil måtte bli en del av plan-oppfølgingen.

Flere mellomstore byregioner har allerede opprettet ATP-samarbeid:

Buskerudbyen: <http://www.buskerudbyen.no/>

ATP-prosjektet i Kristiansandsregionen: <http://www.atp-prosjektet.no/>

Vestfoldbyen: <http://www.transportiby.net/vestfoldbyen.96532.no.html>

4.1.2. Effektiv ressursbruk

Lokalisering av boliger, arbeidsplasser og funksjoner påvirker hvor stort behovet for ny infrastruktur blir, og dermed også behovet for drift og vedlikehold. Generelt gir et kompakt utbyggingsmønster større muligheter til å dra nytte av eksisterende infrastruktur, og dermed til å redusere framtidige investeringsbehov, enn mer ekstensiv arealbruk gjør. Effektiv utnyttelse av offentlige ressurser til infrastruktur gir også større handlingsrom til å begrense etterslep og utsettelse av nødvendige oppgraderinger.

Planen legger til rette for et utbyggingsmønster som gir muligheter for effektiv bruk av offentlige ressurser og lavere investeringsbehov enn det som forventes ved videreføring av dagens utviklingstrekk. Fortetting, god arealutnyttelse, sentrumsnær lokalisering og prioritering av miljøvennlig transport kan gjøre det mulig å klare seg lengre med eksisterende infrastruktur, eller med mindre ombygginger og utvidelser enn det som ellers ville blitt nødvendig.

«Firetrinnsmetodikken»

Ved utarbeidelse av konseptvalgutredninger (KVU) på transportsektoren, skal en først vurdere hva som er mulig å oppnå ved påvirkning, styring og effektivisering, før en lanserer mindre investeringer, og eventuelt til slutt mer kostbare tiltak. Dette kalles «firetrinnsmetodikken». Hensikten er å legge til rette for en samfunnsmessig god utnyttelse av infrastruktur og ressurser.

- Trinn 1: Planlegging, styring, påvirkning og informasjon for å minske transportetterspørselen eller øke bruken av miljøvennlig transport.
- Trinn 2: Styring for å utnytte eksisterende transportsystem mer effektivt, sikkert og miljøvennlig.
- Trinn 3: Forbedringer og ombygging av eksisterende infrastruktur.
- Trinn 4: Nyinvesteringer og større ombygginger av infrastruktur. Om- og nybyggings-tiltak.



Figur 4.1: «Firetrinnsmetodikken»

4.2 BY, TETTSTEDS- OG GRENDESENTRER - Sentrumsutvikling, funksjonslokalisering og handel



Regional plan skal bidra til å styrke by-, tettsteds- og grendesentrene. Lokalisering av arbeidsplasser, handel, service og offentlige funksjoner kan brukes til å bygge opp om sentrene slik at de blir mer attraktive for nye etableringer og kan utvikle et best mulig servicetilbud for omlandet.

To av målene i planen har særlig betydning for utvikling av by-, tettsteds- og grendesentre på Haugalandet. Dette gjelder mål nr 2 om Haugesund sentrum og nr 3 som gjelder alle by- og tettstedssentrene:

Med utgangspunkt i målene for senterutvikling, er det utformet fem strategier i planen, og som beskrives nærmere på side 25-29. Noen av strategiene følges opp med retningslinjer for planleggingen, mens andre har karakter av tilrettelegging.

Mål (jfr. side 5)

- 2. Haugesund sentrum er regionens midtpunkt - en levende og urban by og det funksjonelle sentrum for hele regionen.*
- 3. By- og tettstedssentrene er attraktive møteplasser for alle befolkningsgrupper, sentrale som arena for næringsetablering, og tyngdepunkt for bolig- og arbeidsplassvekst, handel, service, kultur og offentlige funksjoner*

Strategier

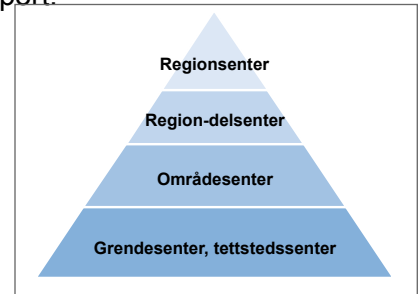
- 4.2.1 Avklare rollefordeling mellom by-, tettsteds- og grendesentre (senterstruktur)*
- 4.2.2 Lokalisere handel i by- og tettstedssentrum*
- 4.2.3 Planlegge handel etter sentrenes omland og funksjon*
- 4.2.4 Stimulere til stedsutvikling, fortetting og møteplasser*
- 4.2.5 Opprette tettere dialog mellom private og offentlige om sentrumsutvikling*

4.2.1 Avklare rollefordeling mellom by-, tettsteds- og grendesentre

Senterstruktur

«Senterstruktur» betyr at det defineres et «senter-hierarki» i regionen, basert på de enkelte by- og tettstedssentrenes størrelse, omland, funksjoner og tilgjengelighet med ulike transportmidler. Senterstrukturen skal tydeliggjøre en rollefordeling, der publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner lokaliseres i senter som samsvarer med omlandet funksjonene skal dekke: regionale funksjoner i regionale sentre og lokale funksjoner i lokale sentre. Strategien skal sikre god tilgjengelighet, begrense transportbehov, bidra til sentrumsutvikling, og gi bedre grunnlag for miljøvennlig transport.

Enkelte publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner, slik som sykehus, høgskole og statlig administrasjon, dekker et stort omland og finnes bare ett eller et fåtall steder i regionen. Dersom slike funksjoner skal etableres eller flyttes, tilsier senterstrukturen lokalisering i regionsenteret, og dernest regiondelsentre dersom det finnes flere av samme slag. Andre funksjoner, slik som barnehage og skole, trenger ikke like stort befolkningsgrunnlag og oppnår bedre tilgjengelighet med en mer desentralisert struktur. Senterstrukturen i planen er definert ut fra sentrenes regionale og lokale rolle, og mindre ut fra administrative grenser. Kommunesentrene har likevel en bredere funksjonssammensetting enn øvrige sentre i kommunene, og dette reflekteres i senterstrukturen.



Figur 4.2. Senterstrukturen innebærer et senter-hierarki som skal tydeliggjøre sentrenes rolle i regionen og gi rammer for lokalisering og dimensjonering av funksjoner.

Tabell 4.1 Senterstruktur

| Senterkategori | Sentrum |
|---------------------------------|--|
| Regionsenter | Haugesund sentrum |
| Regiondelsentre | Kopervik, Aksdal, Sveio, Ølen, Etne og Sauda sentrum |
| Områdesentre | Åkrehamn, Skudenes, Norheim, Føresvik og Skånevik sentrum |
| Tettstedssentre og grendesentre | Veavågen, Avaldsnes, Vormedal, Kolnes, Førde, Auklandshamn, Valevåg, Frakkagjerd, Slåttevik, Hervik, Skjoldastraumen, Hinderåvåg, Nedstrand, Skjold, Knaphus, Kårhus, Vikebygd, Bjoa, Ølensvåg, Vikedal, Sandeid, Ølmedal, Kyrping, Teigland, Utsira |
| Knutepunkter i bystrukturen | Fagerheim, Gard, Bleikemyr, Hemmingstad/Meieriet, Skåredalen |

Avgrensning av sentrumsområder

Avgrensningen av selve «sentrumsområdet» i et tettsted synliggjør hvor en ønsker å lokalisere handel og andre, publikumsrettede funksjoner. Sentrumsområdet for regionsenter, regiondelsenter, områdesenter og tettstedssenter/grendesenter, skal avgrensnes gjennom kommunale planer. Utstrekningen av sentrum skal stå i forhold til senterets størrelse, med ambisjon om utvikling av en tydelig møteplass i grendesentre og en konsentrert kjerne i større tettsteder. Det kan være en utfordring å gjøre sentrumsavgrensningen liten nok, slik at sentrum «henger sammen». Det bør være naturlig å kunne gå fra den ene enden til den andre uten å sette seg i bilen – slik at en ikke risikerer oppsplitting i funksjonelle og konkurrerende delområder. Sentrum må likevel ha arealer til utvikling av handel, service, kontorer og andre funksjoner. Før det eventuelt vurderes å utvide en sentrumsavgrensning, bør det gjennomgås om det er andre tiltak som kan gi tilstrekkelige utviklingsmuligheter innenfor eksisterende sentrum.

Kart og retningslinjer for senterstrukturen er gjengitt på side side 30-32.

Anbefalt avgrensning av sentrumsområder i by- og tettsteder

- Mellomstore byer – maks 600-800 m gangavstand fra ytterkant til ytterkant
- Mindre byer – maks 400-600 m gangavstand fra ytterkant til ytterkant

Kilde: Planlegging av by- og tettstedsstruktur, MD

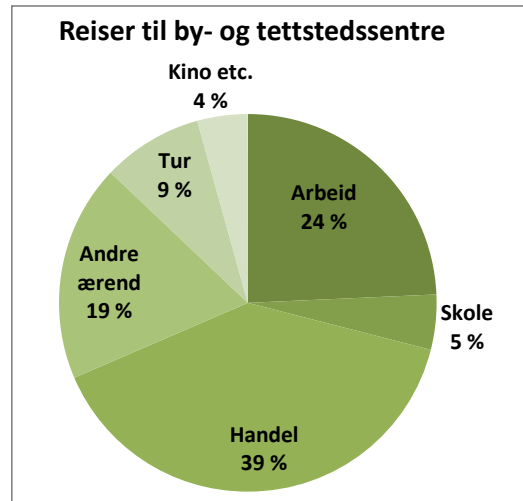
4.2.2 Lokalisere handel i by- og tettstedssentrum

Handel er grunnlaget for utvikling av byer og tettsteder, og mye av sentrumsområdenes historie og bygninger er knyttet til handelsvirksomhet. Handel, inkludert dagligvare, er også det som gir flest mennesker i by- og tettstedssentrene, og deretter arbeid og service. Ved å legge til rette for handel i by- og tettstedssentrene, bidrar en derfor til økt «byliv», samtidig som det gir grunnlag for sosiale møteplasser, kaféer og annen service-virksomhet.

I regional plan legges det opp til at ny handelsvirksomhet skal lokaliseres i by- og tettstedssentrene, og planen tar i bruk «regional planbestemmelse» for å styre dette. Planbestemmelsen erstatter den statlige «kjøpesenterstoppen» og gjelder foran godkjente kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Planbestemmelsen er nødvendig for å unngå en omfattende fortetting av handelsvirksomhet i områder utenfor by- og tettstedssentrene, slik enkelte planer legger opp til, og som vil svekke den eksisterende sentrumshandelen.

Nærbutikk/nærservice i boligområdene er unntatt fra hovedregelen om lokalisering i sentrum. Det samme gjelder salg av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer som det kan være vanskelig å få plass til i sentrum, og som det heller ikke alltid er ønskelig at skal legge beslag på sentrumsareal.

Regional planbestemmelse og retningslinjer for lokalisering av handel er gjengitt på side 33.



Figur 4.3: Reiser til større by- og tettstedssentre på Haugalandet



Handel i sentrum bidrar til økt «byliv», samtidig som det gir grunnlag for sosiale møteplasser, kaféer og annen service-virksomhet.

4.2.3 Planlegge handel etter sentrenes omland og funksjon

Butikker og handelsomsetning i en region fordeler seg mellom by, store og små tettstedssentre. Enkelte varegrupper og forretningskonsepter baserer seg på et større omland og etablerer seg primært i de største by- og tettstedssentrene. Andre varegrupper, som dagligvarer, har derimot en mer lokal fordeling. I noen regioner skjer det en ytterligere sentralisering av handelstilbudet til større kjøpesentre og «handelsparker».

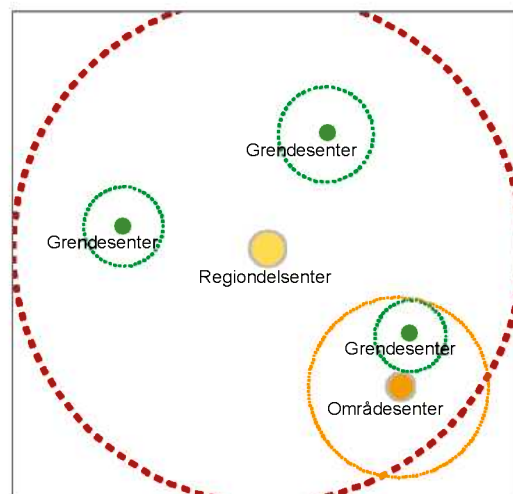
Strukturene i varehandelen har endret seg raskt gjennom de siste tiårene. Veksten i kjøpesentre og «big box»-konsepter har gitt en sterk utbygging av forretningsareal. Med økende netthandel og mer arealeffektive konsepter, kan dette være i ferd med å snu. Det er ikke lenger sikkert at framtidig handelsvekst vil gi en tilsvarende økning i forretningsareal. Dette gjør det ekstra viktig at nye handelsetableringer lokaliseres, dimensjoneres og utformes slik at de bidrar til en positiv og balansert sentrumsutvikling.



Kjøpesenter i Ølen

Det er ønskelig med en god fordeling i regionen av forretninger som kan basere seg på et lokalt omland. I regional plan legges det derfor opp til at omfanget av handel i de enkelte sentrene skal dimensjoneres ut fra antall innbyggere i omlandet og sentrene sitt nivå i senterstrukturen. Grendesentre i distriktene med få innbyggere gis rom for å etablere lokale tilbud. For de ytre delene av regionen etableres det et enkelt verktøy - regional handelsanalyse – som skal være et hjelpemiddel i dimensjoneringen.

Retningslinjer for dimensjonering av handel er gjengitt på side 33.



Figur 4.4: Handelsomland for forskjellige senterkategorier

Regionale handelsanalyser i Rogaland og Hordaland

En regional handelsanalyse er en metode for å vurdere egnet dimensjonering av handel i sentre i de bynære delene av regionen. Handelsanalysen skal kunne brukes i kommuneplanleggingen for å dimensjonere forretningsareal i hvert senter, og for å vurdere om nye etableringer er i tråd med en slik dimensjonering. Metoden skal være mest mulig transparent, slik at resultatene kan etterprøves. Regional handelsanalyse tar utgangspunkt i den regionale senterstrukturen, sentrenes handelsomland, og forventninger om framtidig befolkningsutvikling og utvikling innen varehandel.

Noen momenter er særlig viktige å belyse:

- Potensiale for utnyttelse av allerede godkjent forretningsareal.
- Strukturendringer i varehandelen, utvikling i netthandel og mer arealeffektive handelskonsepter.
- Fordeling av handel mellom sentre på ulike nivå i senterstrukturen.

4.2.4 Stimulere til stedsutvikling, fortetting og møteplasser

I mindre tettsteder eller grender er ikke sentrum alltid like sterkt definert og lokale funksjoner kan ligge spredt. Med utgangspunkt i butikk, skole eller andre funksjoner, kan ny boligbygging bidra til å tydeliggjøre et sentrum, styrke funksjoner og gi mulighet for nye møteplasser. En godt planlagt fortetting kan tilføre kvaliteter og gjøre et senter mer interessant. Flere bygg er ikke nok i seg selv, men hvis det følger med opplevelser, funksjoner og mennesker, skapes det større nærhet – eller «urbanitet». Kompakt «småby-fortetting» med varierte enheter og miljøer, kan samtidig ivareta opplevelseskvalitet og menneskelig skala.

«Stedsutvikling» handler om å mobilisere innbyggere, næringsliv og organisasjoner for å bidra til en positiv utvikling i egen bygd eller tettsted. Stedsutvikling kan ha fokus på fysisk opprusting i nærmiljøet, tilrettelegging for etableringer, eller andre lokale aktiviteter. Stedsutviklings-prosjekter er en måte å følge opp regional plan og kommunale planer og stimulere utviklingen i små og mellomstore sentre ved hjelp av virkemidler utenom plan- og bygningsloven. Kommunene har den viktigste rollen for å initiere slike prosesser, mens regionale og statlige myndigheter kan bidra med veiledning, tilskudd, og gjennom eierskap til infrastruktur. Regionale og nasjonale tilskuddsmidler vil gjøre det lettere å komme i gang med slike stedsutvikling- og fortettingsprosjekter.



Møteplass i Etne sentrum

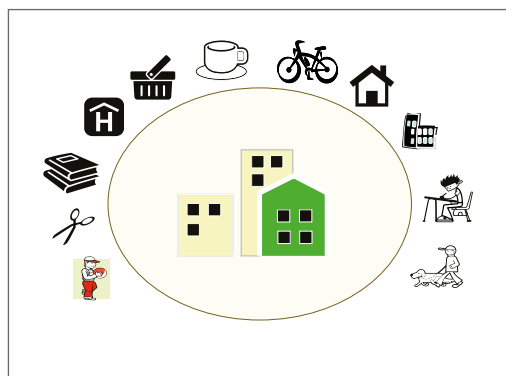
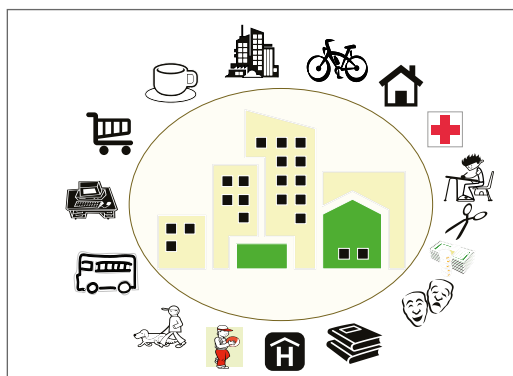


Fig 4.5: Funksjons-fortetting i små og store sentre gir økt nærhet og møteplasser mellom mennesker.

«De 10 viktigste grepene for tettstedsutvikling»

1. Skap samspill mellom funksjoner
2. Bygg mange nye attraktive, sentrumsnære boliger
3. Økt fokus på folkehelse ved utvikling av sosiale møtesteder - og satsing på kultur
4. Plasser barnehager, skoler og universiteter i sentrum
5. Transformer bygninger og parkeringsplasser til nye formål
6. Synliggjør kulturarv og kulturmiljøer
7. Utvikle sjøsider og elvebredder med nye bygninger, parker og plasser
8. Skap bedre tilgjengelighet for buss, sykkel og til fots
9. Skap dialog og klima for investering mellom nærings-, eiendoms- og offentlige aktører
10. Politisk vilje



Kilde: Michael Füller-Gee – på konferanse om regional plan 17. februar 2014.

4.2.5 Opprette tettere dialog mellom private og offentlige om sentrumsutvikling

Mange by- og tettstedssentre på Haugalandet er ganske lavt utnyttet og har stort utbyggingspotensiale. Men sentrene må være attraktive for private etableringer for å oppnå ønsket utvikling – enten det dreier seg om boligbygging eller lokalisering av handel, service og arbeidsplasser. Utbygging i et eksisterende sentrum kan være mer krevende enn bygging på nye arealer, siden det er flere forhold å ta hensyn til. Det er derfor viktig at kommunene og andre offentlige etater kan veilede og tilrettelegge for utvikling som er i tråd med vedtatte mål.



Helsehuset i Haugesund Kilde: Haugesundregionens næringsforening

Som ledd i gjennomføringen av regional plan og kommunale sentrumsplaner, bør det opprettes tettere dialog mellom offentlige myndigheter og private aktører for å øke utnyttelsen av by- og tettstedssentrene. Gårdeiere og investorer har eiendommer og kapital, mens regionale og statlige myndigheter har ansvar for regional infrastruktur og kollektivtransport. Kommunene har mange roller i by- og tettstedssentrene – som både grunneier, planmyndighet, leietaker, og med driftsansvar. Kommunene har i tillegg god lokalkjennskap og må ta en hovedrolle i koordinering av samarbeidsarenaer.

Transportøkonomisk institutt har studert eksempler på hvordan kommunene sammen med andre aktører kan styrke sentrum i konkurransen om attraktive leietakere, og har kommet med en del anbefalinger (TØI-rapport 1334/2014):

- Gårdeierskapet i de mest sentrale delene av sentrum må organiseres og restruktureres.
- Stat og fylkeskommune kan bidra med nye verktøy og tilskuddsordninger.
- Begrense utbygging av handelsarealer utenfor sentrum.
- Styre ny utbygging av boliger, arbeidsplasser mv. inn mot sentrum.
- Få alle aktørene til å dra sammen om å styrke sentrum.

«Detailhandel og Bymidtestrategi» i Randers

Byen Randers i Danmark har ca 60.000 innbyggere og ligger mellom de større byene Århus og Ålborg. Kommunen ønsket å styrke byens konkurransekraft for etablering av detaljhandel og privat service, og satte i gang et utviklingsprosjekt sammen med «Dansk byplanlaboratorium». Noe av det viktigste de lærte, var:

- Konsentrere fokus: Sentrumsavgrænsingen var så stor at det kunne utvanne sentrums særpreg. Utviklingen ble konsentrert om sentrumskjernen for å styrke intimiteten.
- Kommunen som tilrettelegger: Kommunen må skape rammer og formidle muligheter til utviklere og investorer, slik at de kan bidra til gjennomføring av planleggingen.
- Markedstenkning: Behov for at planleggerne har kjennskap til hvilke arealer som etterspørres i markedet.
- Hot spots: Tilrettelegge for særlig attraktive butikker, som kan bidra til en tydeligere logikk i sentrum og trekke kunder som også kommer den øvrige handelen til gode.
- «Det omvendte Kommuneatlas»: En registrering av bevaringsverdier («kommuneatlas»), ble brukt til også å synliggjøre hvilke bygg som ikke var viktige for bybildet, og som kunne gi plass for nye.



RP Haugalandet

Senterstruktur

- Regionsenter
- Regiondelsenter
- Områdesenter
- Tettstedssenter, grendesenter og knutepunkt i bystrukturen





Tabell 4.2: Beskrivelse av nivåene i senterstrukturen – regionsenter, regiondelsenter, områdesenter og tettsteds-senter/grendesenter, og hvordan funksjoner bør lokaliseres i henhold til senternivåene.

| Senterkategori | Formål | Lokalisering av publikumsrettede funksjoner | Mulige eksempler |
|----------------------------|--|---|--|
| Regionsenter | Opprettholde og styrke et urbant bysentrum for hele regionen, med bredt og variert funksjons-tilbud. | Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner med regionalt omland. | <ul style="list-style-type: none"> Sykehus og annet helsetilbud med regionalt omland Universitet/høgskole, annen regional opplæring Videregående skoler med særlig bredt fagtilbud. Regionale og statlige kontorer Regionale kulturinstitusjoner. |
| Regiondelsentre | Opprettholde og styrke tilgang på et bredt utvalg av funksjoner i de ulike delene av regionen. | Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner rettet mot del av regionen. | <ul style="list-style-type: none"> Helsetilbud for del av region Ev. videregående skoler Offentlige funksjoner for kommune eller del av region |
| Områdesentre | Tilgang til mest vanlige funksjoner i større tettsteder utenom regiondelsentre. | Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner rettet mot nærmeste omland. | <ul style="list-style-type: none"> Lokalt helsetilbud Andre offentlige funksjoner for del av kommune |
| Tettsteds- og grendesentre | Nærhet til daglige behov i tettsteder og grender. | Lokale funksjoner rettet mot eget tettsted eller grend. | |

Senterstrukturen på Haugalandet består av fire ulike nivåer av sentre i et senter-hierarki. Tabellen skisserer rolle, strategier for lokalisering av funksjoner, og mulige eksempler på funksjoner på hvert senter-nivå.

Retningslinjer for senterutvikling og regional planbestemmelse for lokalisering av handel

1. Om retningslinjer for senterutvikling og lokalisering av handel

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

2. Senterstruktur og lokalisering av publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner

a. Senterstruktur for Haugalandet:

| Senterkategori | Sentrum |
|-------------------------------|---|
| Regionsenter | Haugesund sentrum |
| Regiondelsentre | Kopervik, Aksdal, Ølen, Sveio, Etne, Sauda |
| Områdesentre | Åkrehamn, Skudenes, Norheim, Førsvik, og Skånevik sentrum |
| Tettstedssentre, grendesentre | Veavågen, Avaldsnes, Vormedal, Kolnes, Førde, Auklandshamn, Valevåg, Frakkagjerd, Slåttevik, Hervik, Skjoldastraumen, Hinderråvåg, Nedstrand, Skjold, Knaphus, Kårhus, Vikebygd, Bjoa, Ølensvåg, Vikedal, Sandeid, Ølmedal, Kyrping, Teigland, Utsira |
| Knutepunkter i bystrukturen | Fagerheim, Gard, Bleikemyr, Hemmingstad/Meieriet, Skåredalen |

b. Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner skal lokaliseres i sentrum av tettsted tilpasset det omland funksjonene skal dekke.

c. Haugesund sentrum skal være regionens bysentrum. Regionale publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner, og lokale publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner for Haugesund, skal lokaliseres i Haugesund sentrum.

d. Viktige publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner som bare gis på ett sted innenfor del av regionen, skal lokaliseres i regiondelsenter. Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive fellesfunksjoner for indre deler av Haugalandet bør fortrinnsvis lokaliseres i Ølen sentrum.

e. I områdesentrene kan det lokaliseres publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner for senterets nærmeste omland. Det skal ikke etableres tilbud som vurderes å konkurrere med regionsenter eller regiondelsentrene.

f. I tettstedssenter, grendesenter og knutepunkt i bystrukturen, kan det etableres funksjoner som betjener eget tettsted/grend/nærområde. Det skal ikke etableres tilbud som vurderes å konkurrere med andre sentre.

3. Avgrensning av sentre i senterstrukturen

a. Sentrumsformål skal avgrenses og dimensjoneres i kommuneplanens arealdel. Avgrensningen skal ta utgangspunkt i områder for lokalisering av handel og tilrettelegge for kompakt utbygging som favoriserer gange innenfor sentrumsområdet.

For tettstedssenter og grendesenter kan avgrensning også gjøres gjennom kommunedelplan eller områderegulering.

b. For regionsenter, regiondelsentre og områdesentre bør det utarbeides sentrumsplaner for å avklare muligheter for videre utvikling av sentrene.

c. Nærbutikk/nærservice skal lokaliseres slik at det betjener lokale boligområder og ikke baseres på forbi-passerende langs hovedveg. Nærbutikk/nærservice skal ikke konkurrere med sentre i senterstrukturen. Prinsipper for lokalisering av nærbutikk/nærservice og tilknytning til lokale boligområder avklares og begrunnes i kommune- eller kommunedelplan.

d. Nye tettstedssentre kan etableres i nye utbyggingsområder, og eksisterende senterområder kan utvides, forutsatt at dette bygger opp om en by- og tettstedsutvikling i samsvar med nedfelte mål i regional plan og kommuneplaner. Endring av senterstrukturen behandles som del av kommuneplanens arealdel.

4. Utforming av bebyggelse

Kommunene skal i overordnet plan gi retningslinjer for utforming av bygg og fellesområder i sentrumsområdene som tilfører kvaliteter til by-/tettstedssentrum, tilrettelegger for attraktiv stedsutvikling innbyr til økt gange og sykling.

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

Regional planbestemmelse for lokalisering av handel:

Nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet er bare tillatt i områder avsatt til sentrumsformål, slik disse er lokalisert, dimensjonert og avgrenset i gjeldende kommuneplans arealdel eller kommunedelplan.

Unntak for nærbutikk og for varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, framgår av retningslinjene.

Virkning av regional planbestemmelse:

Regional plan med planbestemmelse erstatter «Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre» og innebærer at det ikke kan gis tillatelse til tiltak som er i strid med planbestemmelsen. Regional planbestemmelse gjelder foran godkjente kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner.

Retningslinjer for lokalisering og dimensjonering av handel

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

- a. Nærbutikk og nærservice er et tilbud til det lokale bomiljøet utenom senterstrukturen. Nærbutikk er en eller flere butikker med dagligvarer (handel med hovedvekt på mat og drikke), bakeri eller blomster. Nærservice er mindre publikumsrettede virksomheter i selvstendige enheter som kan etableres i sammenheng med nærbutikk, slik som frisør, kafé og apotek. Tilbudet kan ikke etableres hvis det vurderes å konkurrere med etablerte sentre. Nærbutikk og nærservice har en arealbegrensning på inntil 1000 m² BRA til handel og inntil 500 m² BRA til andre publikumsrettede virksomheter.
- b. Innenfor næringsområder som er egnet for middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet (næringskategori 3 eller tilsvarende), kan kommunene avsette områder som skal romme salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. Områdene skal avgrenses i kommuneplan med krav om tilhørende bestemmelser som sikrer type handel, brutto forretningsareal, utnyttelsesgrad og parkeringsdekning, jf. pkt 19 og 26. Ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, tillates solgt på maksimalt 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 500 m² BRA.

6. Generell retningslinje for dimensjonering av handel

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

7. Krav til regional handelsanalyse i bynære områder (avgrenset i kart s. 30)

- a. Regional handelsanalyse er et verktøy utviklet på regionalt nivå til bruk for dimensjonering av framtidig behov for handelsareal, jf. pkt. 6.
- b. Som del av kommuneplanens arealdel, skal Hauge-sund, Karmøy, Tysvær og Sveio kommuner dimensjonere framtidig behov for bruksareal til handelsvirksomhet ved bruk av regional handelsanalyse. Det skal dimensjoneres behov for samlet handelsareal i kommunen og anbefalt fordeling på regiondelsenter, områdesentre og tettsteds-/grendesentre etter senteret sitt handelsomland og nivå i senterstrukturen.
- c. Ved etablering eller utvidelse av handelsvirksomhet i bynære områder (avgrenset i kart s. 30), skal det vurderes konsekvenser for det aktuelle senteret, og hvordan tiltaket kan påvirke fordelingen av handel mellom nærliggende sentre. Dersom dimensjonering ved hjelp av regional handelsanalyse ikke er gjennomført som del av kommuneplanen, jf. pkt. 7b, skal dette utføres før saken sendes på høring. Der det kreves konsekvensutredning iht. pbl. § 14, kan analysen inngå i denne. Virksomhetsetableringer med areal under 1000 m² BRA utløser ikke krav om regional handelsanalyse.

8. Nærmere om dimensjonering av handel i enkelte sentre

- a. I Haugesund sentrum legges det ikke begrensninger på omfanget av handelsetableringer eller utvidelse av handelsvirksomhet.
- b. I hvert av knutepunktene i bystrukturen i Hauge-sund/ fastlands-Karmøy tillates inntil 3.000 m² samlet bruksareal handel, inkludert dagligvare.
- c. I Norheim områdesenter med Oasen, Norheim næringsområde, og i Raglamyr næringsområde med Amanda storsenter, tillates ikke nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet. Lokalisering av publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner er nærmere omtalt i pkt. 2, og annen næringsvirksomhet i pkt. 20.

Definisjoner: Retningslinjer for senterutvikling og handel

Publikumsrettede funksjoner:

Med publikumsrettede funksjoner menes offentlige og private funksjoner rettet mot allmenheten og med personlig oppmøte. Eksempler kan være helse, kultur, offentlig administrasjon, overnatting/servering, økonomisk/juridisk/personlig/annen tjenesteyting mv.

Virkeområde for handel:

All handel til privat sluttbruker omfattes av regional planbestemmelse og retningslinjer. Dette inkluderer også utleveringssted til kunde for varer kjøpt via netthandel og «show-room». Engros-

handel, dvs. salg for videresalg til andre, omfattes ikke.

Biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer:

Varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer er her definert som virksomheter hvor varespekteret er begrenset til primærvarene og tilsvarende varer. Eksempelvis kan varegruppen biler omfatte motorsykler og campingvogner, varegruppen båter kan omfatte båt hengere, varegruppen landbruksmaskiner kan omfatte anleggsmaskiner, varegruppen trelast og andre større byggevarer kan omfatte byggevarer som stein, grus, sement i tillegg til trelast.

4.3 BOLIGBYGGING

- Korte avstander og gode bomiljø



Lokalisering av nye boliger har stor betydning for å styrke små og store sentre, skape korte avstander, nærhet og møteplasser, og gi muligheter for å gå eller sykle. Utformingen av boligområdene – med kvalitet i planlegging og materialbruk, tilgang til uteareal og lekeplasser, og muligheter for en differensiert boligstruktur - er viktig for å sikre bokvalitet og trivsel for alle aldersgrupper.

To av målene i planen har særlig betydning for lokalisering og utforming av boligområder. Dette gjelder mål nr 4 om utbyggingsmønster som tar utgangspunkt i by- og tettstedssentrene, og nr 7 om bomiljø og korte avstander:

Med utgangspunkt i målene for boligbygging, er det utformet fem strategier i planen, og som beskrives nærmere på side 35-39. Strategiene følges opp med retningslinjer for planleggingen, men den endelige utformingen skjer gjennom kommunale planer:

Mål (jfr. side 5)

- 4 Utbyggingsmønsteret er kompakt og med by- og tettstedssentrene som tydelige tyngdepunkter.*
- 7 Bolig- og sentrumsområdene har gode bo- og nærmiljøkvaliteter og god tilgjengelighet. Korte avstander til daglige funksjoner og til friområder gir grunnlag for aktiv livsform.*

Strategier

- 4.3.1 Boligbygging som styrker by-, tettsteds- og grendesentrene*
- 4.3.2 Koordinere utbyggingsrekkefølge i bynære områder*
- 4.3.3 God utnyttelse av sentrumsnære boligområder*
- 4.3.4 Større variasjon i boligstrukturen*
- 4.3.5 Sikre bokvalitet*

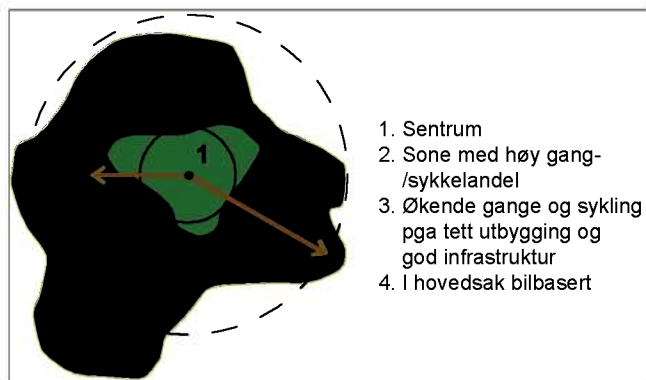
4.3.1. Boligbygging som styrker by-, tettsteds- og grendesentrene

Kommunene på Haugalandet har store reserver av godkjente boligområder som ikke er bebygd – varierende mellom ca 30 og 60 års boligbygging med dagens utbyggingsmønster. Hvilke arealer som bygges ut, og rekkefølge i utbyggingen, har betydning for tettstedsutvikling, avstander og transportbehov.

I planen legges det opp til at nye boliger primært lokaliseres slik at de bygger opp om by-, tettsteds- og grendesenterstrukturen, og bidrar til å styrke kundegrunnlag og funksjonsutvikling i disse. For hvert enkelt senter bør boligbyggingen skje «innenfra og utover». Dette gir kortere avstander, mer gange og sykling, og bedre utnyttelse av boligareal og infrastruktur.

Prioritering og rekkefølge i boligbyggingen:

- 1. prioritet:** Flere boliger i sentrumsområdene, fortetting og transformasjon: Gir styrket sentrumsutvikling, muligheter for gode møteplasser og variert boligstruktur.
- 2. prioritet:** Boliger i sentrumsnære områder med høy andel gange og sykling: Gir korte avstander til daglige gjøremål, miljøvennlig transport og bedre folkehelse.
- 3. prioritet:** Gradvis utvidelse av tettsted innenfra og utover. Hvis utviklingen skjer i rett rekkefølge – med økt arealtetthet, sterkere sentrumsdannelse og bedre infrastruktur for gange og sykling – vil en på sikt kunne oppnå økt villighet til å gå og sykle i større områder.



Figur 4.6. I boligbyggingen prioriteres områder som bygger opp om sentrene, gir kort avstand til daglige behov, og godt grunnlag for gange og sykling.

Områder lenger unna, og som i stor grad framstår bilbaserte, bør vurderes relokalisert.

I spredtbygde områder med lav befolkningsvekst, kan det åpnes for et mer differensiert bosettingsmønster. Den detaljerte prioriteringen og rekkefølge i utbyggingen defineres gjennom kommuneplanleggingen.



Nye leiligheter i Etne sentrum

Prioritering av boligbygging er illustrert på prinsippkart side 40-41, og retningslinjer er gjengitt på side 42-43, pkt A-B. Soneringen omkring tettstedene på prinsippkartet tar utgangspunkt i hvordan dagens gange- og sykkelvaner og bruk av sentrum varierer med bosted og nærhet til små og store sentre. I mindre tettsteder er det høyere gang- og sykkelandel blant de som bor innenfor ca 500 m fra sentrum (illustrert som «2. prioritet»). Høyere arealtetthet og flere funksjoner gjør at den tilsvarende «gang-/sykkelsonen» strekker seg lengre i større tettsteder – ca 750m i mellomstore tettsteder, ca 1250 m i Kopervik, Åkra og Sauda sentrum, og ca 2 km i Haugesund. (Basert på RVU Haugalandet 2011).

4.3.2. Koordinere utbyggingsrekkefølge i bynære områder

Det siste tiåret har ca 90 % av befolkningsveksten i regionen kommet i ytre del av regionen – mellom Sveio i nord, Aksdal i øst og Åkra/Kopervik i sør. Denne veksten har særlig stor konsekvens for byutvikling, transportutvikling og infrastruktur-behov på Haugalandet. Samtidig er det kort avstand mellom kommunegrensene, slik at det er behov for å se utbyggingsmønsteret i en helhet.

I planen er ledige boligområder i bynære områder delt inn i tre utbyggingsfaser. Inndelingen tar utgangspunkt i kommuneplanene, lokale forhold, og en prioriteringsrekkefølge «innenfra og utover» for hvert av tettstedene, jf. kapittel 4.3.1. I de mest sentrale områdene er det også lagt vekt på muligheter for effektiv kollektivtransport. Hvert tettsted er vurdert for seg - slik at alle tettsteder skal ha utviklingsmuligheter gjennom hver fase, og slik at områder med høyest prioritet bygges ut først. Enkelte områder med lavt potensiale for gang, sykkel og kollektivtransport er anbefalt relokalisert.

Inndeling av ledige (ubebygde) boligområder i tre utbyggingsfaser:

1. fase: Hovedtyngden av boligbygging i sentrumsnær sone med høy gang-/sykkelandel. I tillegg fullføres gjenværende, mindre områder i byggesonen og allerede igangsatte områder.
2. fase: Gradvis innfasing av godkjente boligområder lenger unna sentrum. Kompakt by-/tettstedsutvikling gir etterhvert grunnlag for gange og sykling i større områder.
3. fase: Innfasing av godkjente områder i tilknytning til tettsted vurderes etter behov.

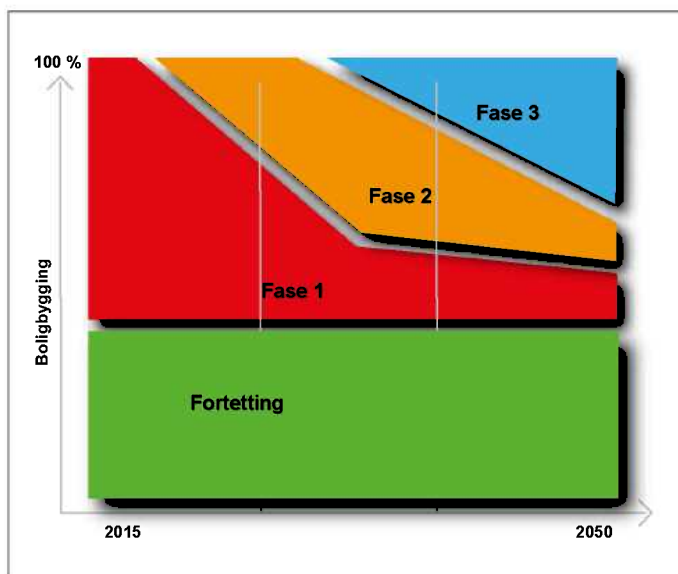
Fortetting og transformasjon i allerede bebygde områder kommer i tillegg, og vil foregå i alle faser

Områder med svakt potensiale for gange/sykling og utenfor kollektivakser vurderes relokalisert. Den endelige fastsettingen av utbyggingsrekkefølge og relokalisering defineres gjennom kommuneplanleggingen.

Totalt er det ca 7.000 daa ledig boligareal i de bynære områdene pr 2014, noe som tilsvarer 30-40 års boligbygging med dagens utbyggingsmønster. Eventuelt økende boligtetthet kan gi lengre varighet. Utbyggingsrekkefølgen forventes derfor ikke å medføre arealknapphet i nær framtid.

Det er ikke mulig ut fra fase-inndelingen å forutse akkurat når det blir behov for å gå fra en fase til den neste, og dette kan variere mellom tettstedene. I praksis vil det også skje noe overlapping mellom fasene – blant annet fordi det er ulik varighet fra oppstart til ferdigstilling av hvert enkelt område.

Utbyggingsrekkefølge er illustrert på kart side 41 og retningslinjer er gjengitt på side 42



Figur 4.7: I de bynære områdene er det tilstrekkelig med ledige boligarealer for flere tiår. Arealene er fordelt på tre utbyggingsfaser – prioritert etter nærhet til sentre og muligheter for miljøvennlig transport.

4.3.3. God utnyttelse av sentrumsnære boligområder

Befolkningsvekst og sentralisering gjør at det er stor etterspørsel etter boliger i by- og tettstedssentrene på Haugalandet. For å kunne tilby sentrumsnære boliger til flere innbyggere, må tilgjengelige områder utnyttes på en god måte. Mer kompakt boligbygging bidrar til god sentrumsutvikling, korte avstander og mer miljøvennlig transport. I mindre tettsteder og grender kan ny boligbygging være et viktig verktøy for økt sentrumsdannelse.





Eksempel på fortetting i Haugesund med en tetthet på ca. 4,5 bolig/daa.

I planen er det gitt retningslinjer for boligtetthet i alle sentrene, med unntak av de minste grendesentrene. I de bynære områdene er det krav til en viss boligtetthet både innenfor og utenfor tettsted med tanke på at alle tilgjengelige arealer bør utnyttes godt. Tetthetskravene er høyere innenfor tettstedene enn utenfor, og er høyest i de største sentrene og selve sentrumsområdene. I de største sentrene er det også satt maksimumskrav for å ivareta hensyn til bokvalitet. I andre deler av regionen er det kun krav til tetthet innenfor tettsted, og i de mindre tettstedene kun i sentrumsområdene.

Arealutnyttelsen er relativt lav i mange by- og tettstedssentre på Haugalandet, og det er gode muligheter for fortetting. Dersom en legger til grunn at antall innbyggere i by- og tettstedssentrene kan økes med ca 50 %, og med rundt 25 % i nærliggende, bebygde områder, vil fortetting kunne gi plass til halvparten av den forventede befolkningsveksten fram til 2050. Sammenlignet med andre byer og tettsteder, gir dette likevel ikke en veldig høy tetthet.

Retningslinjer om boligtetthet er gjengitt på side 42.

Tabell 4.3: Fordeler og utfordringer ved konsentrert by- og tettstedsutvikling

| Fordeler | Utfordringer |
|---|---|
|  <ul style="list-style-type: none">• 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 |  <ul style="list-style-type: none">• 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 |

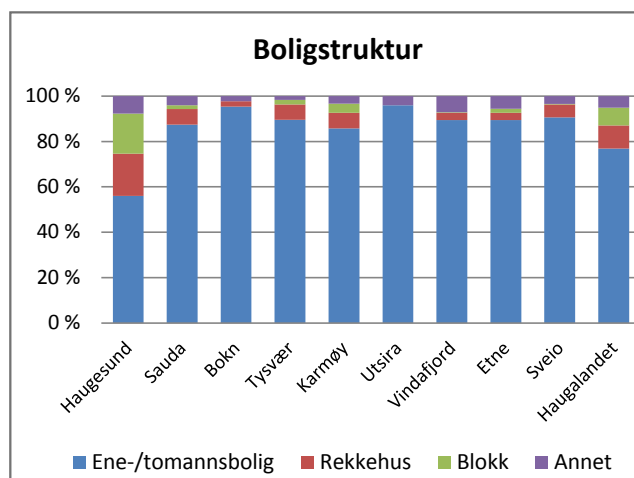
4.3.4. Større variasjon i boligstrukturen

Boligstrukturen på Haugalandet er svært dominert av «småhus» – det vil si eneboliger, tomannsboliger og rekkehus. Bare 13 % av boligene i regionen er konsentrerte boliger, slik som leiligheter og tilrettelagte boliger. Utenom Haugesund er det bare 6 % konsentrerte boliger. I praksis betyr det at store deler av regionen har et temmelig begrenset tilbud for de som ikke lenger ønsker å sitte med hus og hage.

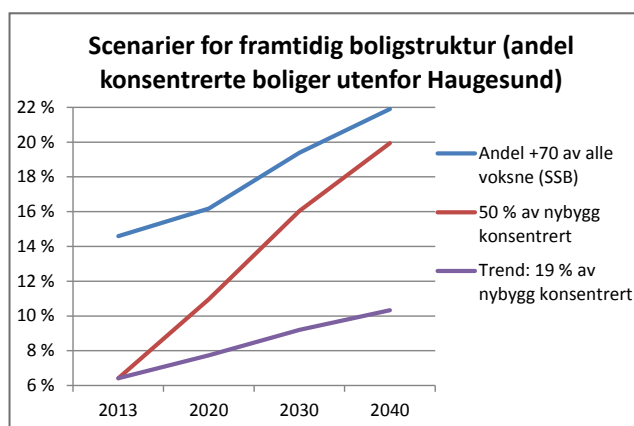
Byggingen av konsentrerte boliger har økt noe det siste tiåret, og har utgjort ca 19 % av alle nye boliger utenom Haugesund. Samtidig øker antall innbyggere som ønsker seg en lettstelt bolig. I 2040 forventes aldersgruppen +70 år å utgjøre over 20 % av alle voksne (SSB). Dersom kommunene skal oppnå en boligstruktur som gjør det mulig for pensjonister (og også noen yngre) å velge en enklere boform, må byggingen av konsentrerte boliger økes betydelig - og kanskje utgjøre så mye som halvparten av alle nye boliger.

I planen oppfordres kommunene til å legge til rette for et differensiert boligtilbud i samsvar med forventet framtidig befolkningsstruktur ved at det fastsettes krav til variasjon i boligtyper og boligstørrelser, jfr. kravene til arealutnyttelse av sentrumsnære boligområder.

Retningslinjer om variasjon i boligstrukturen er gjengitt på side 42.



Figur 4.9: Boligstrukturen på Haugalandet er svært dominert av eneboliger. Utenom Haugesund er det bare 6 % leiligheter og andre konsentrerte boliger.



Figur 4.10: Scenarier for andel konsentrerte boliger i kommunene utenom Haugesund og andel innbyggere over 70 år. (basert på årlig boligbygging)



Eksempel på nyere konsentrert bebyggelse i Kopervik

4.3.5. Sikre bokvalitet

Økte krav til arealutnyttelse forutsetter at det samtidig tas større hensyn til kvalitet i utformingen av bebyggelse og utearealer. Gjennomtenkte løsninger og kvalitet i gjennomføringen, kan gi stabile og attraktive bomiljø, selv om tettheten er relativt høy. Det er ikke all kvalitet som trenger være kostbar, men det krever litt mer planlegging og kompetanse i alle ledd.

Størrelse på boenheter har betydning for sammensetting av befolkningen i et område. Veldig små leiligheter og utleieboliger med lav kvalitet kan gi ustabile bomiljøer og opphopning av levekårsutfordringer. Motsatt kan ensartet utbygging med kun store og kostbare leiligheter i sentrum presse ut innbyggere som har lavere betalingsevne og kanskje ikke disponerer bil. Det er viktig å planlegge for kvalitativt gode boliger og bomiljøer for alle grupper av mennesker, og en variert boligsammensetting. Målet om å utvikle kompakte byområder må derfor sees i sammenheng med krav til bokvalitet.

Uterommene blir noen ganger nedprioritert i planleggingen av utbyggingsområder, og når bygningene er plassert, terrenget tilpasset, og atkomst og parkering er sikret, kan det skje at uteområdene er «det som blir igjen». Uterom har imidlertid stor betydning for et stabilt bomiljø, aktivitet, helse og trivsel. De må derfor utformes slik at det er tilstrekkelig og mest mulig sammenhengende areal for alle – og med god kvalitet. Små og dårlige uteareal rammer alle beboere, men først og fremst barn, eldre og andre som er avhengig av tilbud i nærområdene. Det kan være en særlig utfordring å oppnå egnete arealer for større barn innenfor et utbyggingsområde. I slike tilfeller kan nærliggende parker eller friområder være viktige, forutsatt at det kan gis en trafiksikker atkomst.







Boligområder med ulik planlegging av uteområder. Plassering av boliger rundt et felles tun gir større samlet uteoppholdsareal (venstre) enn om boligene står mer spredt. (Boligtetthet hhv. 2,8 og 3,6 bolig/daa.)

Planen forutsetter at kommunene tar hensyn til bokvalitet, estetikk, levekår og universell utforming mv. ved utforming av boligområder. Det settes krav om minstestørrelse og kvalitet på uteoppholdsareal, og tilgang til områder for variert aktivitet. Ved å planlegge større områder i sammenheng, kan kommunene enklere legge til rette for at nærliggende delområder kan utfylle hverandre.






Retningslinjer om bokvalitet og uteoppholdsareal er gjengitt på side 42- 43.

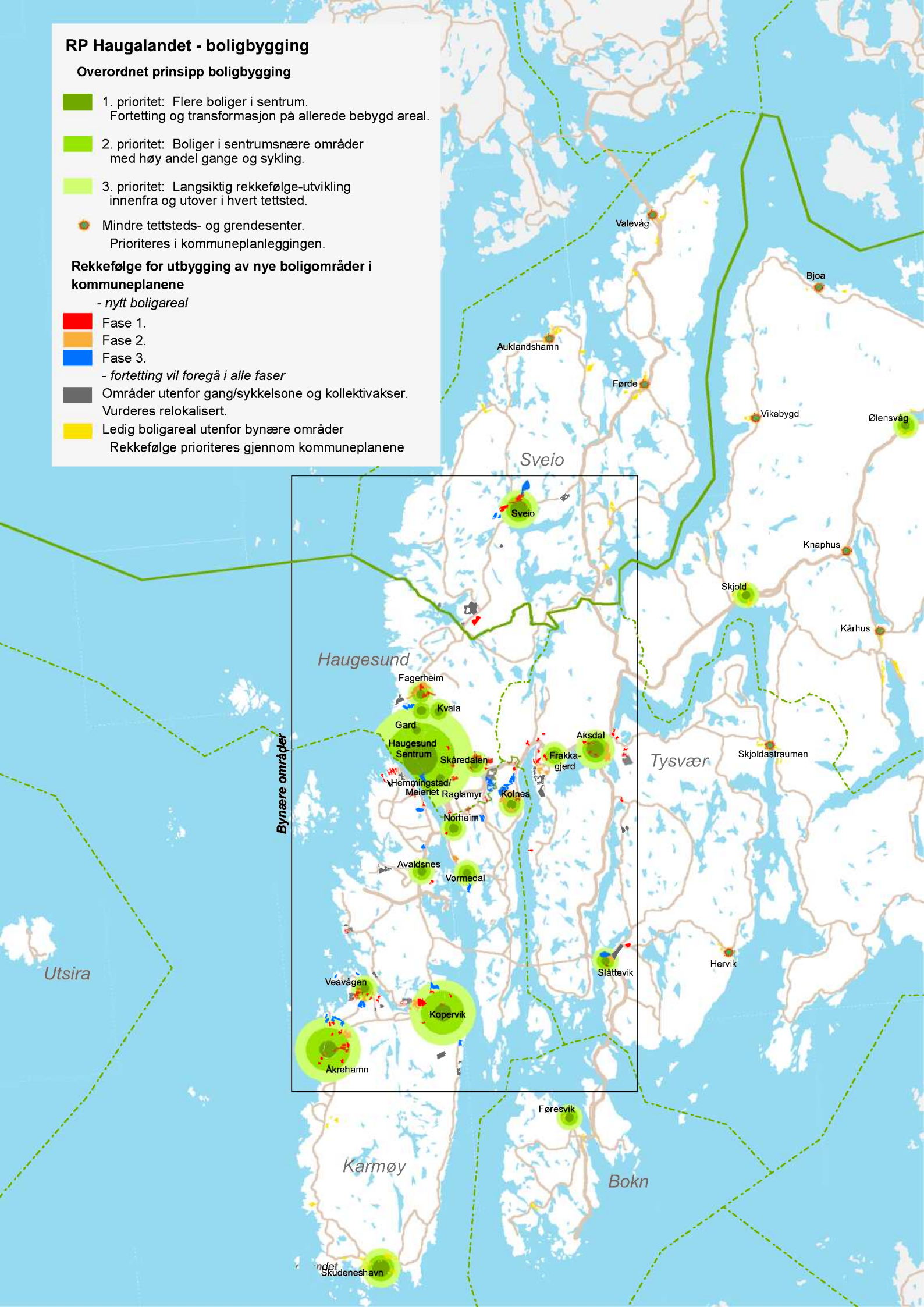
RP Haugalandet - boligbygging

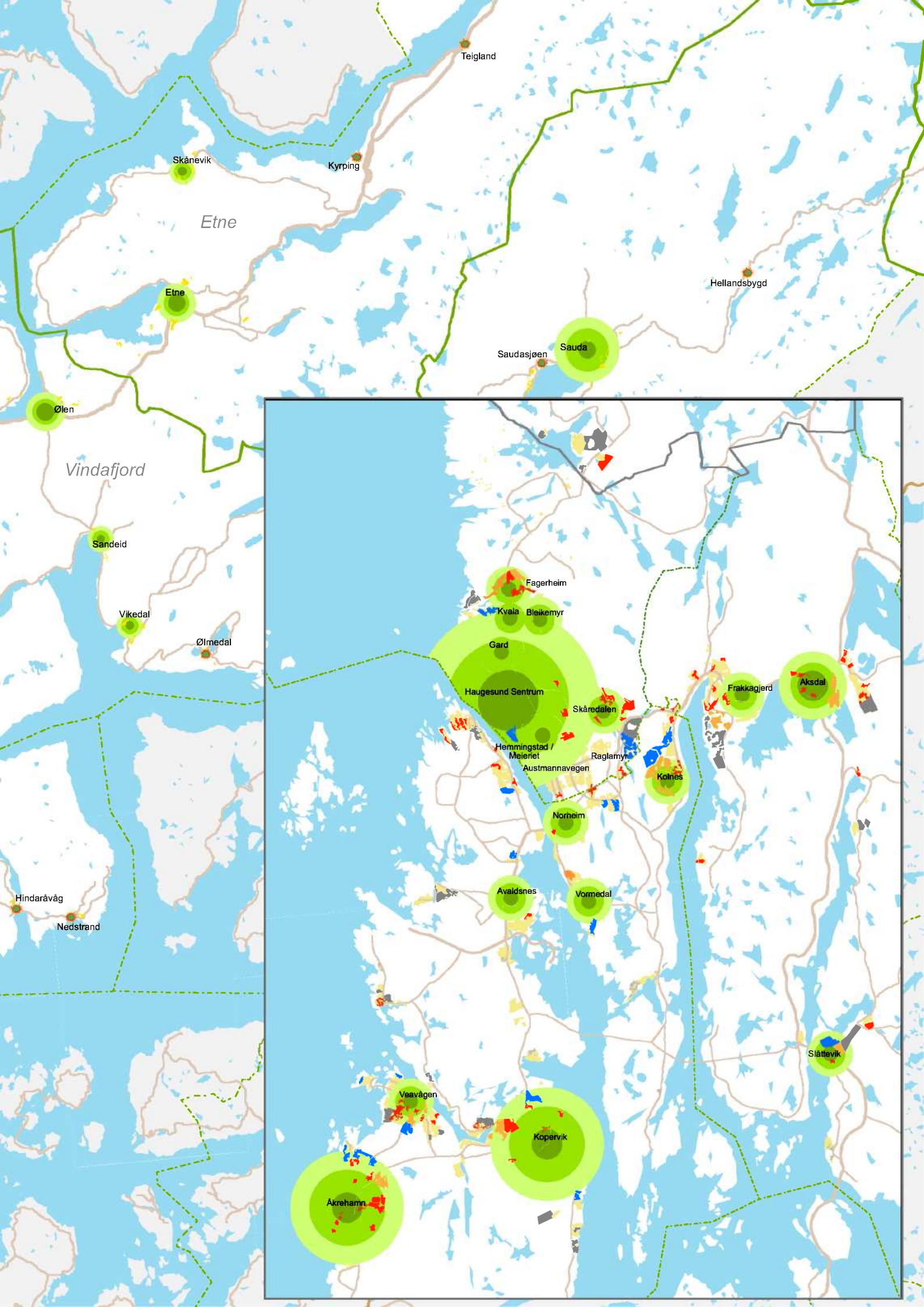
Overordnet prinsipp boligbygging

-  1. prioritet: Flere boliger i sentrum. Fortetting og transformasjon på allerede bebyggt areal.
-  2. prioritet: Boliger i sentrumsnære områder med høy andel gange og sykling.
-  3. prioritet: Langsiktig rekkefølge-utvikling innenfra og utover i hvert tettsted.
-  Mindre tettsteds- og grendesenter. Prioriteres i kommuneplanleggingen.

Rekkefølge for utbygging av nye boligområder i kommuneplanene

- nytt boligareal
 -  Fase 1.
 -  Fase 2.
 -  Fase 3.
- fortetting vil foregå i alle faser
-  Områder utenfor gang/sykkelsone og kollektivakser. Vurderes relokalisert.
-  Ledig boligareal utenfor bynære områder. Rekkefølge prioriteres gjennom kommuneplanene





Retningslinjer for boligbygging

9. Om retningslinjer for boligbygging

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

10. Generelle retningslinjer for prioritering og rekkefølge i boligbyggingen

a. Ny boligbygging skal bygge opp om eksisterende by-, tettsteds- og grendestruktur for å styrke denne. Prioritering og rekkefølge i utbyggingen skal skje «innenfra og utover» i hvert by-, tettsteds- og grendesenter:

1. *prioritet: Flere boliger i sentrum. Fortetting og transformasjon på allerede bebyggt areal.*
2. *prioritet: Boliger i sentrumsnære områder med høy andel gange og sykling.*
3. *prioritet: Langsiktig rekkefølge-utvikling innenfra og utover i hvert tettsted.*

I spredtbygde områder uten tettsteds- og grendesentre kan det planlegges for et mer differensiert bosettingsmønster.

b. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel, skal potensialet for boligbygging i godkjente byggeområder gjennomgås, inkludert potensialet for fortetting og transformasjon. Det bør vurderes muligheter for relokalisering av areal med lavere sentrumstilknytning og lavere potensiale for miljøvennlig transport.

c. Kommunene bør utarbeide boligbyggeprogram med rekkefølge for utbygging av de enkelte boligområdene i kommuneplanperioden etter prinsippet om utbygging «innenfra og utover».

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

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

12. Arealutnyttelse i boligområder

Kommunene skal stille krav til tetthet i boligbyggingen for å utnytte areal som bidrar til høy måloppnåelse. Krav til tetthet gjelder både ved utbygging på ledig areal og ved fortetting/transformasjon på allerede bebyggt areal. Tetthetsnormene forankres som bestemmelser til kommuneplanen:

| | I og nær sentrum | Innenfor tettsted og i nærliggende boligområder for øvrig |
|--|--------------------------------------|---|
| Haugesund | Innenfor ca 1 km: 6-12 bolig/daa | Min. 3 bolig/ daa |
| Åkrehamn, Kopervik, Norheim, Aksdal | Innenfor ca 750 m: 4-8 bolig/daa | Min. 2,5 bolig/ daa |
| Ølen, Etne, Sauda, Sveio, Skudenes, Veavågen, Avaldsnes, Førre/Frak- kagjerd, Vormedal, Kolnes | Innenfor ca 500 m: Min. 3 bolig/ daa | Min. 2 bolig/ daa |
| Føresvik, Skånevik, Slåttevik, Sandeid, Vikedal, Skjold, Ølensvåg | Innenfor ca 500 m: Min. 2 bolig/ daa | |
| Bynære områder for øvrig, jfr. kart side 40 | Min. 2 bolig/daa | |

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

13. Differensiert boligstruktur

- a. Kommunene bør legge til rette for et differensiert boligtilbud i samsvar med forventet framtidig befolkningsstruktur. Det bør særlig vurderes behov for flere leiligheter i by- og tettstedssentre.
- b. I kommuneplanene bør det fastsettes krav til variasjon i boligtype og boligstørrelse i sentrumsnære områder for å sikre sosialt stabile områder med en variert sammensetning av aldersgrupper og sosiale grupper. Boenheter mindre enn 45 m² anbefales ikke. Andelen mindre boligheter innenfor et boligprosjekt/område bør begrenses.

14. Bokvalitet

- a. Det skal stilles krav til estetiske hensyn i alt plan- og byggearbeid. Ny utbygging, bør ta hensyn til:
- Levekårssituasjonen i området
 - Verneverdig historisk bebyggelse og bebyggelsesstrukturer
 - Barns interesser, lekeområder, barnetråkk
 - Eksisterende blå- og grønnstruktur
 - Universell utforming av boliger og uteoppholdsareal
 - Styrking av identitet, tilføring av områdekvalitet, og tilpasning til omgivelsene.
 - Virkning på vind- og solforhold

Kommunene bør framskaffe kunnskap om sosiale og geografiske levekårsforskjeller og vurdere behov for områdeplanlegging eller andre tiltak for utjevning av slike forskjeller.

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

Krav til minste felles uteoppholdsareal pr bolig:

| Område | Minste felles uteoppholdsareal pr boenhet på terreng |
|--|--|
| I Haugesund sentrum | Minimum 20 m ² |
| I andre sentrumsområder og gangavstand til sentrumsområder | Minimum 30 m ² |
| I andre områder | Minimum 50 m ² |

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

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

15. Tilgang til områder for lek og aktivitet

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

| Type areal | Dekker antall boliger | Minimum størrelse | Anbefalt maks avstand til bolig |
|---------------------------------------|-----------------------|---------------------|---------------------------------|
| Nærelekeplass (sand- lekeplass) | 4-25 | 150 m ² | 50 m |
| Områdelekeplass (kvartalslekeplass) | 25- 200 | 1500 m ² | 150 m |
| Aktivitetsflate (ballfelt) | 150- 600 | 2500 m ² | 400 m |
| Rekreasjonsområde (sentralt lekefelt) | 600- 1200 | 6000 m ² | 500 m |

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

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

Definisjoner:

Beregning av boligtetthet:

Boligtetthet beregnes med utgangspunkt i arealer som inkluderer boligområdenes tilhørende uteareal og lekeplasser, grønnstruktur, parkering, interne veier og infrastruktur, og andre tilhørende arealer. Dette kan ofte tilsvare områdeavgrensning i overordnet plan som kommuneplan. Avstander måles fra midt i sentrumskjernen.

Tetthet i boligbyggingen er avhengig av størrelse, utforming og kvalitet. Følgende tetthet er vanlig ved ulike typer bebyggelse:

| Boligtype | Vanlig tetthet |
|---|-----------------|
| Konsentrert småhusbebyggelse | 2-4 bolig/daa |
| Variasjon med konsentrert småhus-bebyggelse og lavblokk i 3-4 etasjer | 5-6 bolig/daa |
| Lavblokk i 3-4 etasjer | 7-8 bolig/daa |
| Blokk i 5-6 etasjer | 10-12 bolig/daa |

Minste felles uteoppholdsareal:

Minste felles uteoppholdsareal er areal som er egnet til lek, opphold og rekreasjon og omfatter den ubebygde delen av tomten som ikke er avsatt til trafikkareal. Restareal, bratt areal, areal til private uteplasser, og areal avsatt til fellesfunksjoner som avfallshåndtering, sykkelstativ og lignende medregnes ikke.

4.4 LOKALISERING AV NÆRINGSVIRKSOMHET

- «Rett virksomhet på rett sted»



Lokalisering av næringsvirksomhet omfattes av flere av målene i planen – om næringsutvikling, by- og tettstedssentre, utbyggingsmønstre og transport:

Med utgangspunkt i målene er det utformet tre strategier som beskrives nærmere på side 45-47. Strategiene følges opp med retningslinjer for planleggingen:

Mål (jfr. side 5)

- 1. Haugalandet er en attraktiv, synlig og robust region – der både innbyggere og næringsliv finner seg til rette, trives og utvikler seg*
- 3. By- og tettstedssentrene er attraktive møteplasser for alle befolknings-grupper, sentrale som arena for næringsetablering, og tyngdepunkt for bolig- og arbeidsplassvekst.*
- 4. Utbyggingsmønsteret er kompakt og med by- og tettstedssentrene som tydelige tyngdepunkter.*
- 5. Transport er effektivt, enkelt, forutsigbart og miljøvennlig, og klimautslippene er redusert i tråd med vedtatte mål.*

Strategier

- 4.4.1 Lokalisere «rett virksomhet på rett sted»*
- 4.4.2 Konkretisere lokaliseringsstrategien i bynære områder*
- 4.4.3 Samordne utvikling av Norheim og Raglamyr næringsområder*

4.4.1. Lokalisere «rett virksomhet på rett sted»

Haugalandet har mye tilgjengelig næringsareal for virksomheter som ønsker å etablere seg i regionen. Næringsarealene har ulike egenskaper – størrelse, utforming, sentralitet, nærhet til befolkning, og tilgjengelighet med ulike transportmidler. Samtidig har næringsvirksomheter ulike krav når de skal etablere seg.

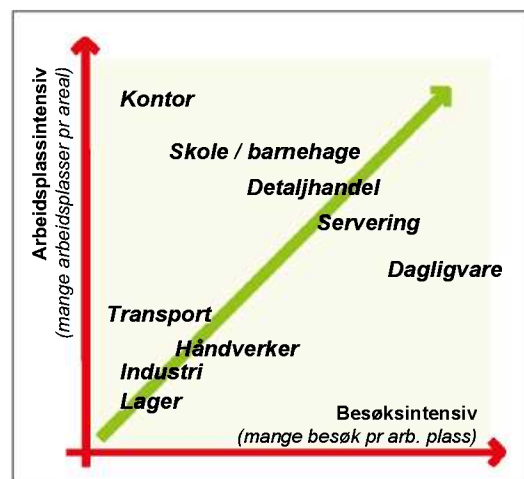
Begrepet «rett virksomhet på rett sted» (også kalt «A-B-C-planlegging») innebærer å tilrettelegge for at næringsvirksomhet lokaliseres i områder som har de rette areal- og transportegenskapene i forhold til virksomhetens behov, samtidig som samfunnet oppnår en effektiv arealbruk, god tilgjengelighet, og styrket grunnlag for miljøvennlig transport og for by-/tettstedsutvikling.

I planen legges det opp til at næringsvirksomhet i regionen lokaliseres i næringsområder etter prinsippet om «rett virksomhet på rett sted»:

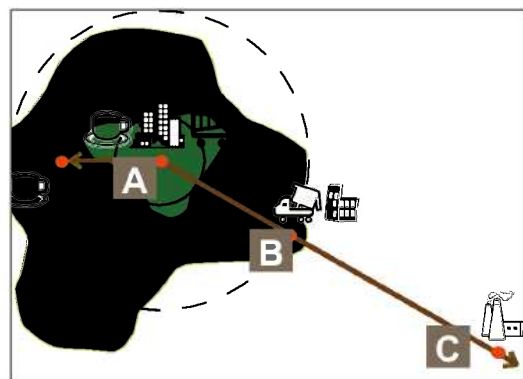
- Virksomheter med mange besøkende og/eller ansatte i forhold til arealbehovet, som primært har persontransport, og som har stor betydning for en positiv sentrumsutvikling - lokaliseres i by- og tettstedssentre, og med best mulig tilgjengelighet for gange, sykling og kollektivtransport.
- Virksomheter med middels omfang av ansatte og besøkende i forhold til arealbehovet og middels potensiale for miljøvennlig transport, lokaliseres innenfor by- og tettstedsstrukturen, og med muligheter for gange, sykling og kollektivtransport.
- Virksomheter med stort arealbehov og færre besøkende/ansatte i forhold til arealet, høy bilavhengighet og liten betydning for sentrumsutvikling, lokaliseres utenfor tettsteder og med god tilgjengelighet til hovedvegnettet.

Det er også en god del virksomheter på Haugalandet som er avhengig av å ligge til sjø - både store og små. Tilgangen på sjønære næringsareal, kai og mulighet for sjøveis transport, er også nødvendig for disse.

Retningslinjer for lokalisering av næringsvirksomhet er gjengitt på side 50.



Figur 4.11. Skjematisk sortering av næring etter antall arbeidsplasser og besøkende i forhold til arealbehovet. Næringer i øvre og høyre del av diagrammet er arbeidsplass- og besøksintensive («A-virksomheter»).



Figur 4.12. «Rett virksomhet på rett sted»: Virksomheter med mange besøkende eller arbeidsplasser i forhold til arealbehovet, lokaliseres sentralt i by- og tettstedssentre, mens industri og transportbedrifter lokaliseres utenfor.

Tabell 4.4: «Rett virksomhet på rett sted» - prinsipp for kobling av næringsvirksomhet og næringsområder etter areal- og transportegenskaper.

| Kategori | Type virksomheter | Eksempler på aktuelle næringsgrupper | Lokalisering i type næringsområder | Krav til arealutnyttelse |
|----------|--|---|--|--------------------------|
| A | Høy arbeidsplass- og besøksintensitet. Høy persontransport, lavere varetransport. | Finans og eiendom, handel, privat tjenesteyting, kontorvirksomheter, overnatting, servering, kultur | Sentrumskjernen i by og tettsteder | Høy |
| B | Middels arbeidsplass- og besøksintensitet. Middels persontransport og varetransport. | Håndverker, arealkrevende handel. | Innenfor by- og tettstedsstrukturen | Middels |
| C | Lav arbeidsplass- og besøksintensitet. Lav persontransport, høyere varetransport. | Transport, industri, lager, engros | Utenfor/i ytterkant av tettsteder, og langs hovedvegnettet | Lavere |

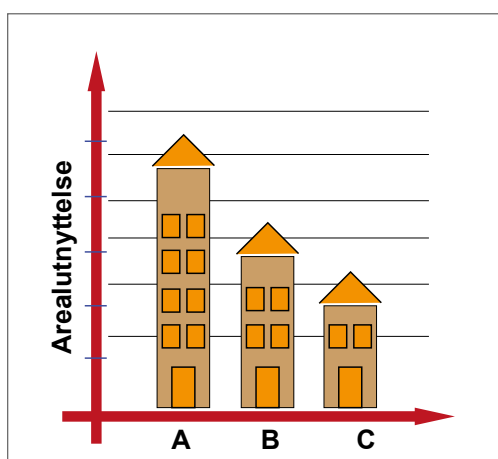
4.4.2. Konkretisere lokaliseringsstrategien i bynære områder

Hovedtyngden av nye næringsbygg har de senere årene kommet i bynære områder, og den regionale sentraliseringen ser ut til å være vel så sterk som for boligbygging. Lokaliseringsmønsteret i det enkelte tettsted er likevel forskjellig fra bolig til næring. Mens boligbyggingen har hatt en økende fortetting nær sentrum av by og tettsteder, blir det i betydelig grad tilrettelagt for arbeidsplassetableringer i ytterkant av tettstedene og langs hovedvegene. Utviklingen har stor betydning for framtidig transportbehov, sentrumsutvikling og grunnlag for miljøvennlig transport, og det er behov for en koordinert planlegging på tvers av kommunegrensene, særlig i de bynære områder.

Med utgangspunkt i strategien om «rett virksomhet på rett sted», er næringsområdene i ytre del av regionen analysert og sortert etter kriterier om nærhet til befolkningskonsentrasjoner, biltilgjengelighet, potensiale for miljøvennlig transport (gange/syssel/kollektiv), og konsekvens for klimautslipp. Dette har gitt en inndeling i fem områdekategorier med egnethet for ulike typer virksomheter:

Kategorisering av næringsområder i Haugesund/fastlands-Karmøy og tilrettelegging for type næringsvirksomhet:

| Kategori næringsområder | Tilrettelegges for: | Eksempler på type virksomheter |
|---|--|---|
| Kategori 1: Regionsenter | Virksomheter med regionalt høy arbeidsplass og/eller besøkstetthet. | Finans og eiendom, privat tjenesteyting, kontorvirksomheter, overnatting, servering, kultur |
| Kategori 2: Andre større sentre | Virksomheter med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet. | Som kategori 1, lokalt basert. |
| Kategori 3: Innenfor by-/tettstedsstrukturen | Virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet. | Blandet næring, arealkrevende handel, håndverkere |
| Kategori 4: Ytterkant av by-/tettsted og langs hovedvegnett | Virksomheter med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet. | Transport/distribusjon, anlegg, lettere industri, reparasjon, lager, engros |
| Kategori 5: Utenfor by/tettsted | Tyngre industribedrifter | Tyngre industri |



Figur 4.13: Arealutnyttelse

Vedlegg 2 beskriver metode og faglig grunnlag for kategoriseringen og hvilke næringsområder som er vurdert å høre med til hver kategori.

For å bidra til en effektiv bruk av næringsarealene innenfor byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy, stilles det i planen krav til arealutnyttelsen i disse. Kravene er differensiert etter kategoriene av næringsområder. Sentrumsområder og sentrale næringsområder bør planlegges med høy arealutnyttelse for å sikre effektiv bruk, mens områder for mer ekstensiv virksomhet kan tilrettelegges med lavere arealutnyttelse.

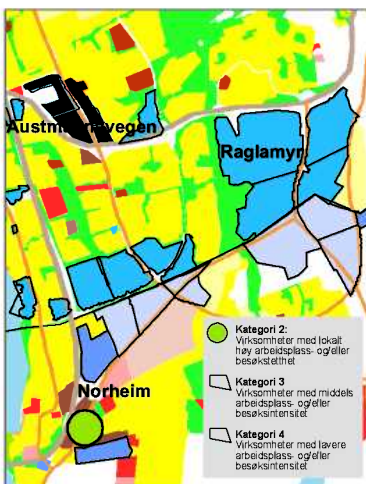
4.4.3. Samordne utvikling av Norheim og Raglamyr næringsområder



Norheim og Raglamyr egner seg for mindre intensive virksomheter som krever god biltilgjengelighet.

Norheim og Raglamyr næringsområder omfatter ca 1.000 daa næringsareal på grensen mellom Haugesund og Karmøy. Til tross for størrelsen og den sentrale beliggenheten, eksisterer det ikke en avklart strategi for langsiktig utvikling. Området var opprinnelig tiltenkt industriformål, men har blitt bebyggt med en blanding av kjøpesentre og annen handelsvirksomhet, kontorer, håndverkervirksomhet og transportbedrifter. Detaljhandelen i området har vokst jevnt, og har i flere år tatt mesteparten av omsetningsveksten innenfor byområdet. Det er fortsatt betydelig ubebyggt areal, og fortetningspotensialet er stort. Dersom områdene videreutvikles med kontorer og blandet næringsvirksomhet, er det potensiale for en mangedobling av dagens 3.500 arbeidsplasser. Det er derfor behov for en bedre avklaring av hvordan Norheim og Raglamyr skal fungere på lang sikt, og av rollefordeling i forhold til by- og tettstedssentrene i regionen.

I enkelte større byer skjer det en transformasjon av næringsområder til nye «bydelssentre». For å oppnå levende og urbane bysentre, må det imidlertid være en tett blanding av boliger, handel, offentlige funksjoner, private virksomheter, møteplasser og grønnstruktur. Strukturene bør bygges opp slik at de innbyr til sosialt liv, gange og sykling – det vil si at det er korte avstander, menneskelig skala og finmaskethet. Næringsområdene på Norheim og Raglamyr har i dag store avstander og flater med få opplevelseskvaliteter, og de store dimensjonene innbyr i liten grad til utendørs opphold og trivsel. Hovedvegssystemet gir sterk barriere-virkning, støy og støv, og høydeforskjeller og avstander gjør det vanskelig å integrere næringsområdene med omkringliggende boligområder. Innenfor overskuelig framtid vurderes det derfor ikke som realistisk å tilrettelegge for «by-utvikling» på de store næringsområdene på Norheim og Raglamyr.



Figur 4.14: Norheim og Raglamyr, etter prinsippet "rett virksomhet på rett sted"

Norheim og Raglamyr har svært god biltilgjengelighet og er arealmessig lavt utnyttet. Dette gjør områdene egnet for virksomheter med større areal- og transportbehov, slik som bil- og båtbutikker, transport-, anleggs- og håndverkerbedrifter mv. Det forventes å være etterspørsel etter areal til slike typer virksomheter også framover – både for nyetableringer, men også relokaliseringer. Arealer på Norheim og Raglamyr kan gjøre det mulig for arealekstensive bedrifter som i dag er lokalisert i sentrum å finne ny tomt. Dermed kan det legges det til rette for transformasjon og mer intensiv utnyttelse av sentrumsområder med kontorer, handel, boliger mv.

Innenfor Norheim og Raglamyr vil det være forskjeller i forhold til kollektivtilgjengelighet, og som kan gi grunnlag for en viss differensiering i forhold til arbeidsplass- og besøksintensitet. Hovedrutene for kollektivtransporten planlegges å gå langs hovedvegnettet i ytterkant av næringsområdene. Dette gjør at nordre del av Raglamyr og vestre del av Norheim vil oppnå høyere kollektivtilgjengelighet og kan være egnet for noe mer intensiv utnyttelse enn Norheim øst og Raglamyr sør.

Norheim sentrum ved Oasen er den delen av Norheim-Raglamyr som har størst potensiale til å transformeres til et mer funksjonelt sentrumsområde. I tillegg til handel, har Norheim sentrum en del offentlige funksjoner som betjener Norheim-området. Boligområder, kollektivterminal, kirke, skole og idrettsanlegg ligger også tett på sentrum. Norheim framstår derfor et stykke på vei som en funksjonell «bydel» i Haugesund. Norheim sentrum er likevel betydelig overdimensjonert med handelsvirksomhet i forhold til det lokale grunnlaget. Videre utvikling må derfor skje uten å øke handelsarealet, men i stedet utjevne denne ubalansen – primært med økt boligbygging.

RP Haugalandet

Overordnet prinsipp for lokalisering av næringsvirksomhet

- Næringsareal - ledig
- Næringsareal - bebygd

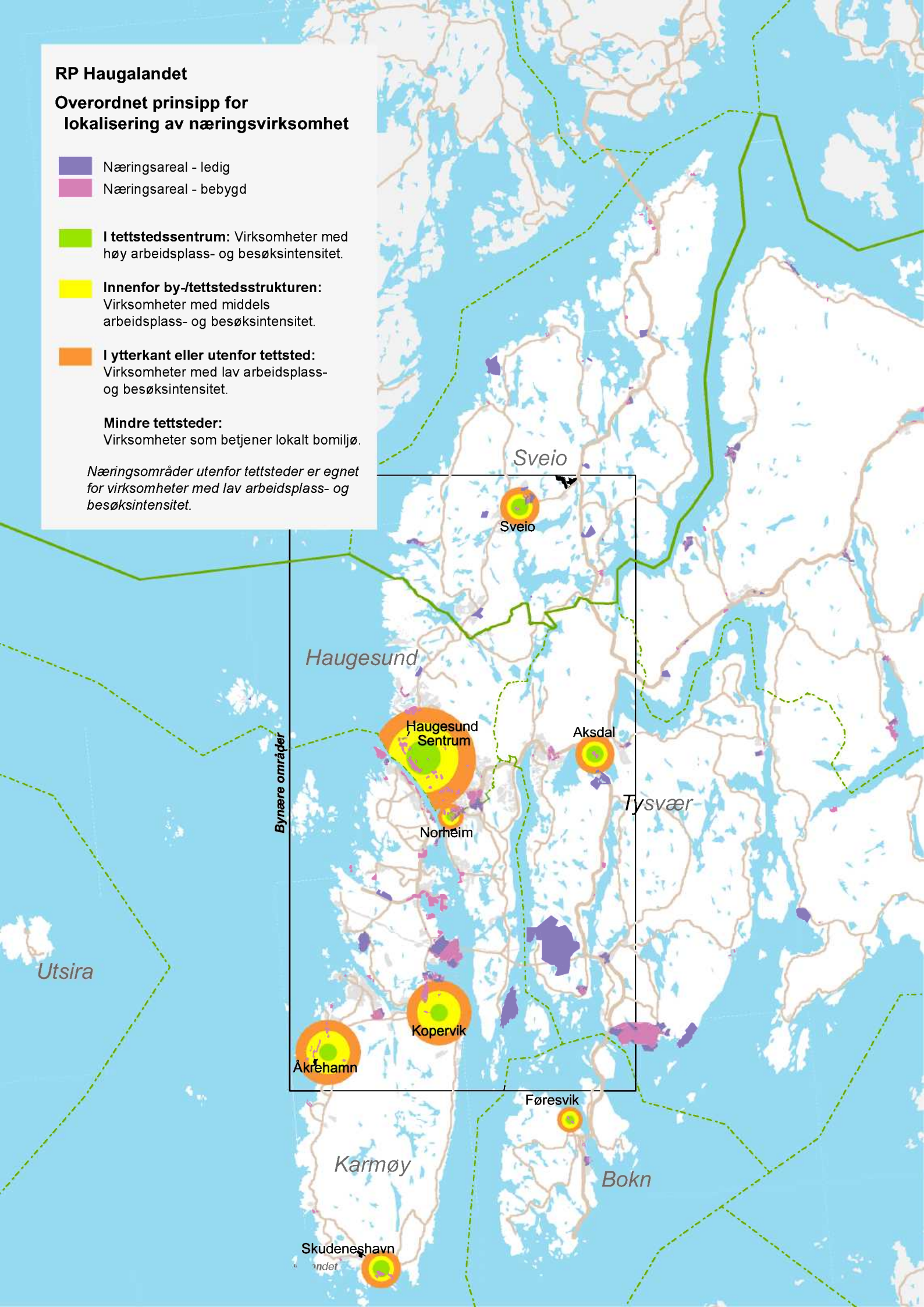
I tettstedsentrum: Virksomheter med høy arbeidsplass- og besøksintensitet.

Innenfor by-/tettstedsstrukturen: Virksomheter med middels arbeidsplass- og besøksintensitet.

I ytterkant eller utenfor tettsted: Virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet.

Mindre tettsteder: Virksomheter som betjener lokalt bomiljø.

Næringsområder utenfor tettsteder er egnet for virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet.



Sveio

Sveio

Haugesund

Haugesund Sentrum

Akrdal

Tysvær

Norheim

Utsira

Bynære områder

Kopervik

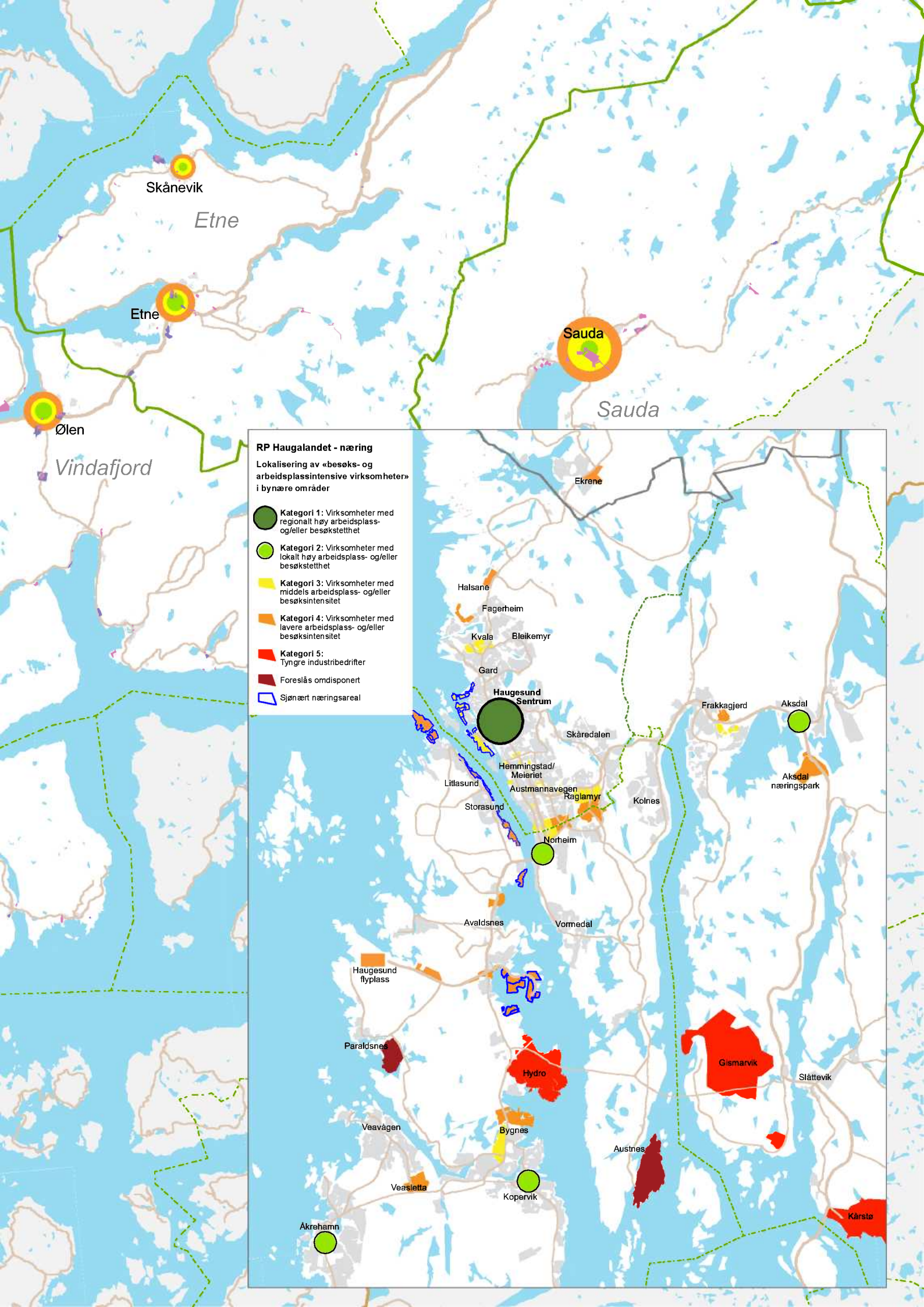
Akrehamn

Føresvik

Karmøy

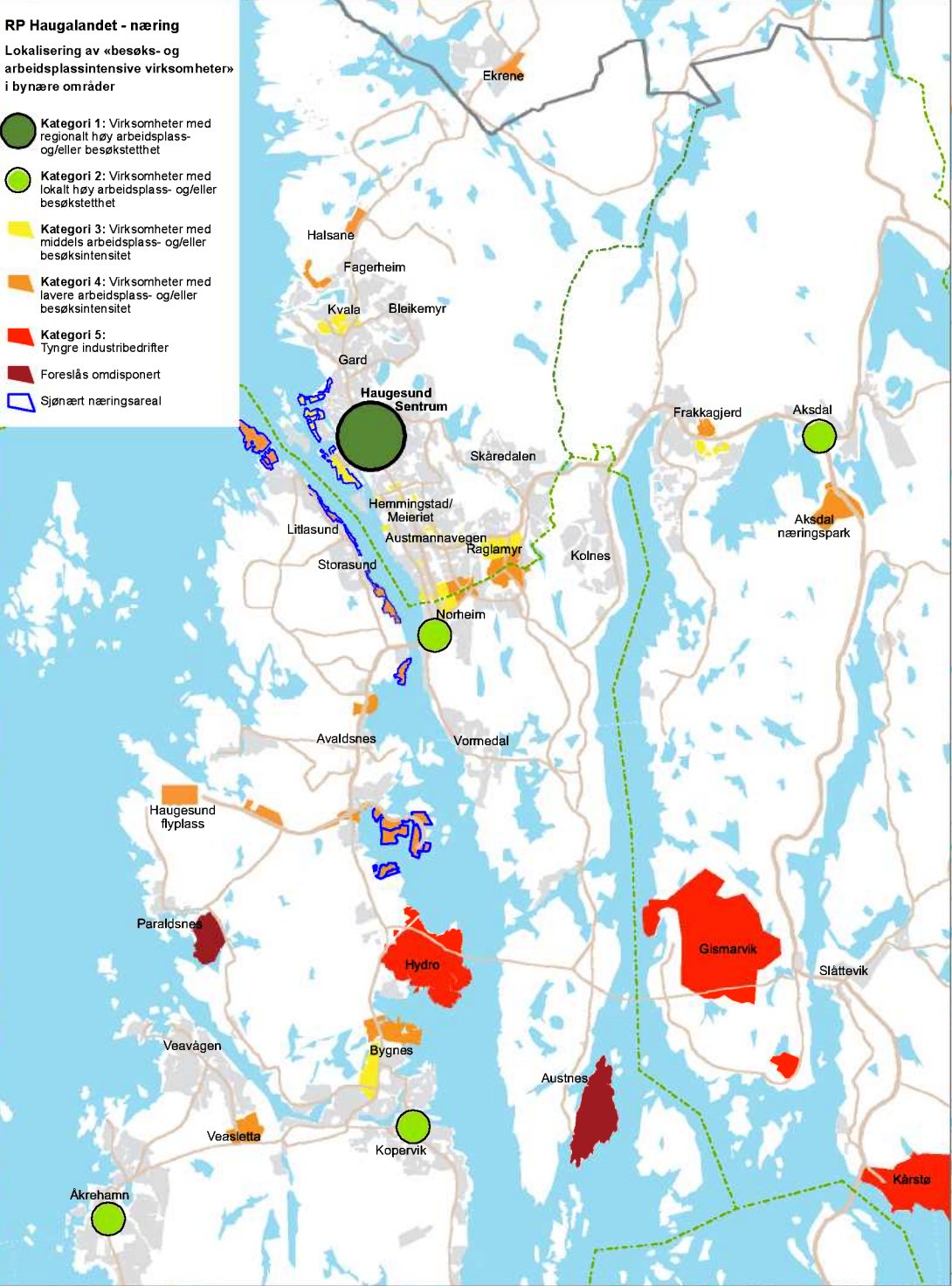
Bokn

Skudeneshavn



RP Haugalandet - næring
 Lokalisering av «besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter» i bynære områder

-  Kategori 1: Virksomheter med regionalt høy arbeidsplass- og/eller besøkstetthet
-  Kategori 2: Virksomheter med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøkstetthet
-  Kategori 3: Virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøkstetthet
-  Kategori 4: Virksomheter med lavere arbeidsplass- og/eller besøkstetthet
-  Kategori 5: Tynge industribedrifter
-  Foreslås omdisponert
-  Sjønært næringsareal



Retningslinjer for næringsvirksomhet

16. Om retningslinjer for lokalisering av næringsvirksomhet

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

17. Generelle retningslinjer for lokalisering av næringsvirksomhet

a. Lokalisering av næringsvirksomheter skal baseres på virksomhetenes areal- og transportegenskaper etter prinsipp om «rett virksomhet på rett sted»:

A - Arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter skal lokaliseres i by- og tettstedssentre, med høy tilgjengelighet for gange og sykling og lokalt god kollektivtilgjengelighet. Virksomhetene skal gis høy arealutnyttelse og høy parkeringsdekning for sykkel.

B - Virksomheter med middels arbeids- og besøkstetthet skal lokaliseres integrert i by-/tettstedsstrukturen og med god gang-/sykkeltilgjengelighet. Virksomhetene skal gis middels arealutnyttelse og høy parkeringsdekning for sykkel.

C - Virksomheter med lav arbeids- og besøkstetthet bør ha nærhet til hovedvegnettet og kan ha lavere arealutnyttelse og lavere gang-/sykkeltilgjengelighet.

b. Kommunene bør gjennomføre en kategorisering av næringsområdene og vurdere rekkefølge i utbygging, basert på strategi om «rett virksomhet på rett sted» og tilpasset lokale forhold.

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

18. Arealregnskap og arealutnyttelse i næringsområder

a. Ved revisjon av kommuneplanens arealdel, bør potensialet for næringsbygging i godkjente byggeområder gjennomgås, inkludert potensialet for fortetting og transformasjon. Ved en eventuell overdimensjonering bør det vurderes å ta næringsområder ut av kommuneplanen.

b. Kommunene bør innføre bestemmelser for arealutnyttelse i by- og tettstedsnære næringsområder for å sikre effektiv arealbruk ut fra lokale forutsetninger.

Retningslinjer for næringsvirksomhet

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

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

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

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

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

Krav til parkeringsdekning er nærmere omtalt i kap. 4.5.5

20. Norheim og Raglamyr næringsområder

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

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

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

4.5 SAMFERDSEL



To av målene i planen har særlig betydning for transportutvikling. Dette gjelder mål nr 5 om effektiv og miljøvennlig transport, og nr 6 om å knytte regionen sammen:

Med utgangspunkt i målene for transportutvikling, er det utformet 6 strategier i planen, og som beskrives nærmere på side 53-61. Strategiene legger både grunnlag for utforming av handlingsplaner på transportsektoren, formidler forventninger til kommunale planer, og gir gjennom retningslinjer grunnlag for plansaksbehandling.

Mål (jfr. side 5)

Mål 5: Transport er effektivt, enkelt, forutsigbart og miljøvennlig, og klimautslippene er redusert i tråd med vedtatte mål. Gåing, sykling og kollektivtransport utgjør hovedtyngden av korte reiser innenfor tettstedene.

Mål 6: Infrastruktur og kommunikasjonslinjer knytter regionen sammen og gjør at innbyggere i distriktene kan ta del i et større arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud.

Strategier

4.5.1 Transportstrategiene tilpasses ulike forutsetningene på ulike steder i regionen

4.5.2 Legge til rette for økt gange og sykling på korte reiser innenfor tettstedene

4.5.3 Utvikle konkurransedyktig kollektivtransport.

4.5.4 Utvikle vegnettet i tråd med behov for tilgjengelighet og trafikksikkerhet i ulike deler av planregionen.

4.5.5 Parkeringspolitikk som støtter opp under by- og tettstedsutvikling og miljøvennlig transport

4.5.6 Posisjonering og planlegging for finansiering og gjennomføring

4.5.1. Transportstrategiene tilpasses ulike forutsetninger på ulike steder i regionen

Haugalandet er en sammensatt region, der utfordringer og muligheter for transportutviklingen varierer fra by til land. I det sentrale byområdet og hoveddaksene inn mot byen, er det behov for å redusere transportveksten av hensyn til framkommelighet, miljø og byutvikling, og samtidig stort potensiale for økt gange, sykling og kollektivtransport. I spredtbygde områder kan utfordringen være å sikre god tilgjengelighet og trafikksikkerhet, mens miljøvennlige transportformer har langt svakere grunnlag. Ved utforming av transportstrategier på Haugalandet er det derfor nødvendig å differensiere transportstrategiene etter lokale forutsetninger.



Differensiering innenfor regionen:

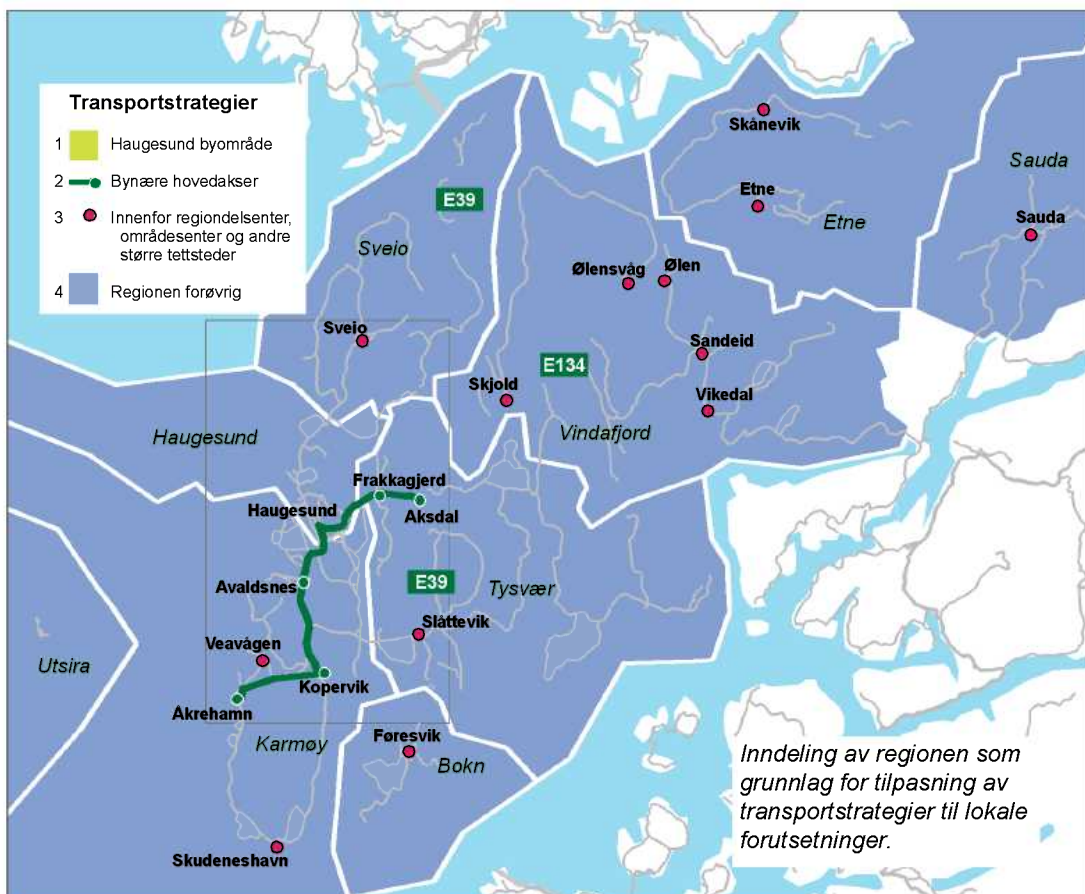
Som grunnlag for differensiering av transportstrategier, er regionen inndelt etter følgende kriterier:

- Senterstruktur – senterhierarki og hensyn til sentrumsutvikling.
- Tettstedsstørrelse – omfang og tetthet av innbyggere og arbeidsplasser.
- Beliggenhet og sentralitet i forhold til andre sentre og felles akser.
- Kapasitetsutfordringer og behov for å redusere vekst i persontransport.

Dette har gitt en inndeling i fire kategorier av områder:

1. Haugesund byområde
2. Bynære hovedakser (hoveddaksene inn til byområdet og tettstedene Avaldsnes, Kopervik, Åkra, Frakkagjerd og Aksdal)
3. Andre regiondelsentre, områdesentre og større tettsteder
4. Regionen for øvrig

Inndelingen er basert på dagens situasjon, og framtidig by-/tettsteds- og transportutvikling kan innebære endringer med hensyn til tilgjengelighet og potensiale for miljøvennlig transport i flere tettsteder. Dette vurderes fortløpende i mer detaljert planlegging og utforming av handlingsplaner.



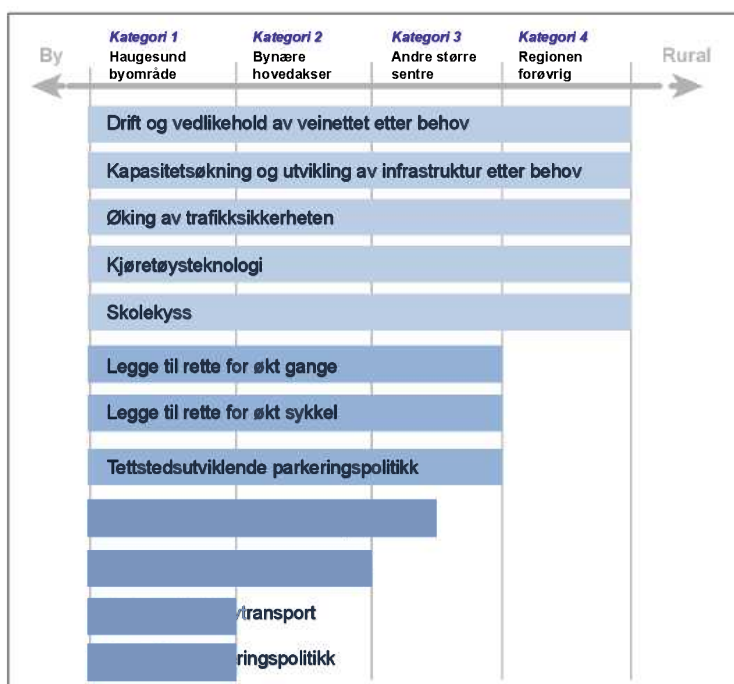
Figur 4.15: Transportstrategier

Rammene for transportutviklingen varierer mellom de ulike delene av regionen. Satsing på god tilgjengelighet, miljøvennlig transport, trafikksikkerhet, drift og vedlikehold er felles for hele regionen, men forutsetninger, ambisjonsnivå og prioritering mellom trafikantgrupper vil variere:

- Tilrettelegging for tilgjengelighet og kapasitet innenfor byområdet Haugesund prioriterer gange og sykling før kollektivtransport og næringstransport, og deretter persontransport med bil. I spredtbygde områder baseres tilgjengelighet hovedsaklig på biltransport.
- Klimaforlik og ambisjoner om at vekst i persontransport tas med gange, sykling og kollektivtransport setter rammer for miljø-satsing i byområdet. I spredtbygde områder gis et grunntilbud innen kollektivtransport, mens miljøvennlig transportutvikling for øvrig forutsettes å skje gjennom kjøretøysutvikling.
- Trafikksikkerhet, drift og vedlikehold er like viktig i alle deler av regionen, men vil ha større fokus på myke trafikanter i tettbygde områder enn langs hovedvegnettet for øvrig.

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

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



Virkemidlene på transportsektoren forvaltes på både statlig, regionalt og kommunalt nivå. Bruken av virkemidler tilpasses forutsetningene i de ulike delene av regionen, og er illustrert i figur 4.16.

Strategiene for transportutviklingen, og differensiering i regionen, er nærmere beskrevet i kapittel 4.5.2 – 4.5.7.

Figur 4.16: Differensiering av virkemidler i de ulike deler av regionen

4.5.2. Legge til rette for økt gange og sykling på korte reiser innenfor tettstedene

Gange og sykling er viktig for å opprettholde god folkehelse, skape attraktive tettstedssentre, og for å redusere vekst i klimautslipp og personbiltrafikk. Pr i dag er det bare reiser under 1 km hvor det er mer gange og sykling enn bilkjøring, mens reiser over 2 km har en gang-/sykkelandel under 20 %. Gange og sykling har derfor størst potensiale på reiser innenfor tettsteds grensene.

Innenfor regiondelsentre, områdesentre og andre større tettsteder har det hovedprioritet å utvikle sammenhengende infrastruktur med høy kvalitet for gange og sykling, og slik tilrettelegge for at mest mulig av interntrafikken kan skje med miljøvennlig transport. Infrastrukturen må sikre god komfort, fremkommelighet og trygghetsfølelse, og planlegges slik at en unngår unødige systemskifter, høydeforskjeller eller brå kurvatur. Infrastrukturen må binde sammen boligområder med viktige målpunkter som by-/tettstedssentrum, større arbeidsplasser, skoler, kollektivknutepunkt, offentlige institusjoner, idrettsplasser og rekreasjonsområder.

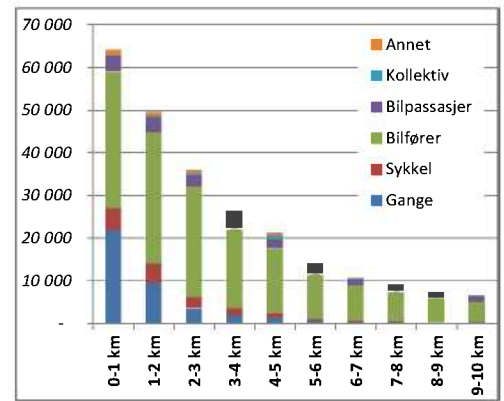
Erfaringsmessig bør reisetiden med sykkel ikke være mer enn ca 10-15 minutter dersom en skal oppnå høy sykkelandel.

Utenfor tettsteder er grunnlaget for gange og sykling svakere – med gjennomgående lengre og færre reiser. Eventuell utvikling av infrastruktur for gange og sykling i slike områder sees i sammenheng med utbygging av vegnett, trafikksikkerhet og tilrettelegging langs skoleveg.

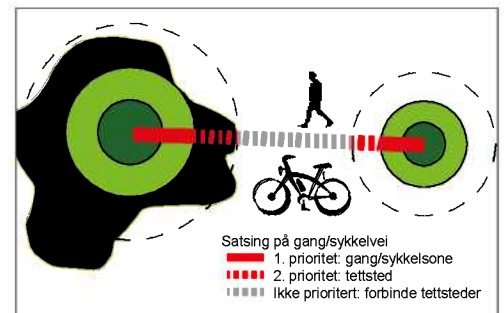
Krav til areal- og byutviklingen: Arealbruk som støtter opp under gange og sykling

Dersom gange og sykling skal øke, må arealbruken utformes slik at det blir flere korte reiser. For å oppnå dette, bør boligbyggingen være kompakt og innenfor gangavstand til sentrum. Handel og andre virksomheter med mange besøk eller arbeidsplasser bør lokaliseres i by- og tettstedssentrum, og arealutformingene bør være tett, variert - uten for stor skala og døde flater. Det vises til strategiene for sentrumsutvikling, boligbygging og lokalisering av næringsvirksomhet som er beskrevet i kapittel 4.2 – 4.4.

Dagens potensiale for økt gange og sykling vurderes å være størst i regionsenteret, regiondels- og områdesentre, og andre større tettsteder. Framtidig arealutvikling vil avgjøre om det er flere tettsteder som også utvikler tilsvarende gang- og sykkelpotensiale.



Figur 4.17: Antall daglige reiser på Haugalandet og fordeling etter reisemåte og reiselengde. Omfang av gange og sykling er høyest på reiser 0-2 km (RVU 2011).



Figur 4.18: Utvikling av infrastruktur for gange og sykling fokuseres mot eksisterende tettsteder og sentrumsnære områder, der det er flest korte reiser og størst potensiale for å endre reisevaner.



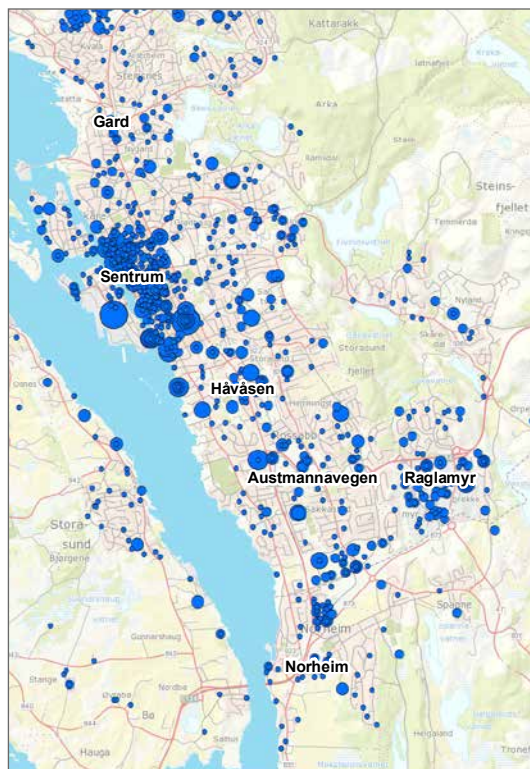
Figur 4.19: Virkemidler for økt gange og sykling i by og tettsteder.

4.5.3. Utvikle konkurransedyktig kollektivtransport

Kollektivbrukerne på Haugalandet er i hovedsak barn, skoleelever og ungdom, mens på arbeidsreiser, ærend og servicereiser utgjør kollektivandelen bare 1-2 %. Et busstilbud med høyere kvalitet og mer direkte ruter er avhengig av et tilstrekkelig kundegrunnlag – med høy tetthet av boliger, funksjoner og arbeidsplasser med «normal» arbeidstid. Reisetiden fra dør til dør må heller ikke bli for lang, sammenlignet med bilkjøring – noe som påvirkes både av frekvens og framkommelighet for kollektivtransporten, men også av biltilgjengelighet og parkeringsdekning i de aktuelle områdene.

Bybuss i Haugesund og fastlands-Karmøy

Haugesund sentrum er et tydelig regionalt tyngdepunkt med høy konsentrasjon av arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner og vil derfor utgjøre kjerneområdet for et mer konkurransedyktig kollektivtilbud på Haugalandet. Potensialet for å øke kollektivtransportens markedsandeler i forhold til bilen forventes å være størst på reiser til/fra sentrum, og innenfor den sammenhengende tettbebyggelsen i byområdet. Det tas sikte på å utvikle et effektivt bybussrutenett med ruter som binder sammen sentrum med boligområder og knutepunkter i de ytre bydelene. Rutestrukturen forenkles, og reisetid og framkommelighet på hovedrutene prioriteres, slik at disse bedre kan konkurrere med bilen. Framtidig arealutvikling i byområdet vil være avgjørende for om satsingen lykkes.



Figur 4.20: Konsentrasjonen av arbeidsplasser i Haugesund sentrum utgjør et potensiale for økt kollektivtransport.

«Forstadsruter» til Frakkagjerd/Aksdal og Kopervik/Åkra

Aksene Aksdal-Frakkagjerd-Haugesund og Åkra-Kopervik-Avaldsnes-Haugesund defineres som «forstadsruter» for kollektivtransporten med en frekvens lavere enn i bybussnettet, men fortsatt med et rutetilbud av til dels betydelig omfang. Rutetilbudet baseres på passasjervolumet.

Regionruter

Det regionale kollektivtilbudet består av hurtigbåtruter og bussbaserte regionruter:

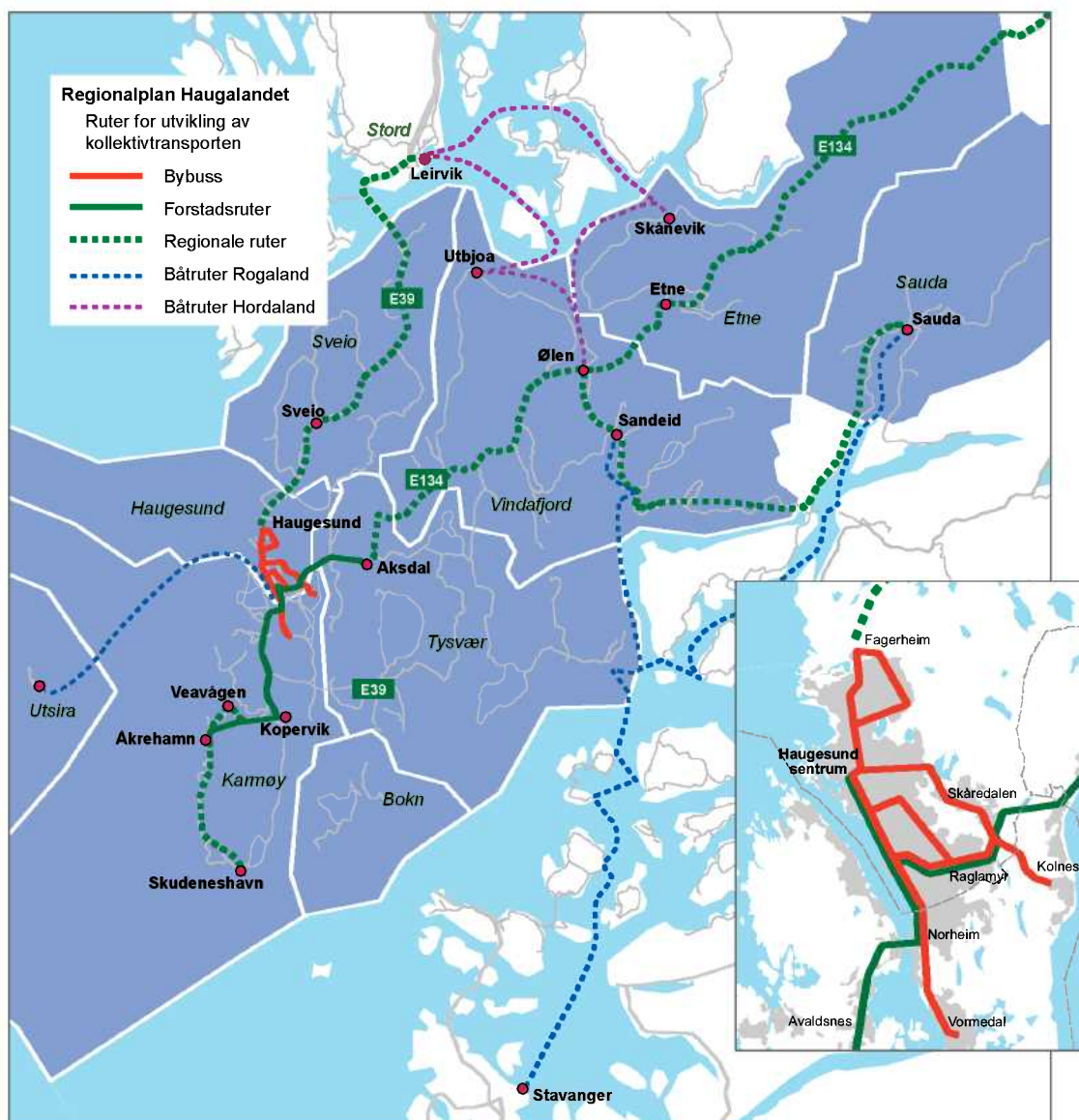
- Båtruter: I deler av Haugalandet utgjør båt en viktig del av kollektivtransporten. Utsira er knyttet til Haugesund med ferje, og deler av Vindafjord, Tysvær, Sauda og Suldal er knyttet til Stavanger med to hurtigbåtruter (Sauda hhv. Sandeid – Stavanger), og med koordinering mot bussruter underveis. Videre utvikling av båttilbudet i Rogaland baseres på disse rutene. På Hordalandsiden er det båtruter til/fra Leirvik.
- Bussbaserte regionruter: Strekningene Aksdal-Ølen-Etne/Sauda, Haugesund-Sveio-Stord og Åkrehamn-Skudeneshavn defineres som regionruter med noe lavere frekvens enn «forstadsrutene» - basert på passasjervolumet. Regionrutene utvikles med ambisjon om et godt kollektivtilbud, men forventes ikke å være de primære rutene for å øke kollektivandelen i regionen.

Grunntilbud og skoleskyss i hele regionen

Mange elever er avhengig av skoleskyss, og fylkeskommunene og kommunene har sammen ansvar for å tilby dette. Et grunnleggende kollektivtilbud i hele regionen kan dermed sikres med utgangspunkt i skoleskyssen, slik at det også i spredte bygde områder tilbys transportmuligheter for de som ikke disponerer bil. Hvorvidt et slikt tilbud kan utvides til å bli relevant for andre brukergrupper, ofte med fleksible tilbudsformer i bunn, bør følges opp på systematisk vis.

Kommersielle ekspressruter

I tillegg til det regionale kollektivtilbudet, eksisterer det et kommersielt ekspressbusstilbud på aksene Stavanger – Haugesund – Bergen. Tilbudet er et supplement til regionruter, men kan i mindre grad tjene som grunnlag for langsiktig samordning av areal- og transportutviklingen.



Figur 4.21: Prinsipp-kart for framtidig kollektivtransport i regionen: Bybuss, forstadsruter, regionruter og hurtigbåtruter. Skoleskyss og kommersielle ekspressruter er ikke tegnet inn.

Krav til areal- og byutviklingen: Arealbruk som støtter opp under kollektivtransport

Framtidig arealbruk, boligbygging og lokalisering av arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner vil være helt avgjørende for om det blir mulig å utvikle et kollektivtilbud på Haugalandet som kan konkurrere med bilen i byområdet, for å tilby et godt grunnlag for reiser fra regionen for øvrig. Suksesskriteriene er i hovedsak de samme som for gange og sykling. Nye kontorarbeidsplasser og servicefunksjoner må lokaliseres i sentrum, slik at en oppnår enda høyere konsentrasjon og blanding av funksjoner. Ny boligbygging må i hovedsak konsentreres i gangavstand til tettstedssentre og andre knutepunkter. På sikt kan en slik arealutvikling føre til at kjernetilbud kan utvikles og gi økende passasjervolum, og som igjen forsvare en ytterligere forbedring i tilbudet. Det vises for øvrig til strategiene for sentrumsutvikling, boligbygging og lokalisering av næringsvirksomhet, som er beskrevet i kapittel 4.2 – 4.4.

4.5.4 Utvikle vegnettet i tråd med behov for tilgjengelighet og trafiksikkerhet i ulike deler av planregionen.

Nasjonal transport og bytransport

To nasjonale transportkorridorer går gjennom planområdet på Haugalandet. Disse knytter sammen landsdeler og regioner, og sammen med terminaler og knutepunkter for veitransport, jernbane, sjøtransport og luftfart. E39 inngår i den nasjonale transportkorridoren langs kysten mellom Stavanger og Trondheim, mens E 134 er en del av korridoren fra Oslo/ Drammen til Bergen/Haugesund, og som knytter opp Karmsund havn og Haugesund flyplass Karmøy.

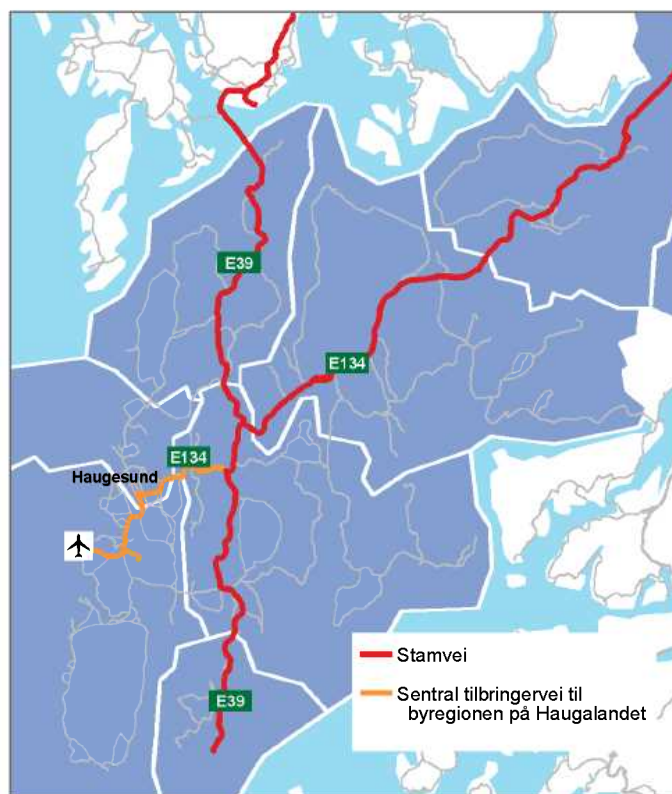
Trafikken på E 134 er svært ulik øst og vest for kryssingspunktet med E39 i Våg/Aksdal. Øst for Våg/Aksdal er det en høyere andel lengre reiser, og også høyere tungbilandel. Vest for Våg/Aksdal er det derimot en økende grad av korte reiser til og fra byområdet og internt i regionen, og parallelt en fallende tungbilandel. De bytransportmessige utfordringene er der dominerende, mens nasjonale transportstrømmer gjennom byen og til havn/flyplass utgjør en svært liten andel av trafikken.

En slik forståelse av hvordan den trafikale funksjonen endrer seg på E134 øst og vest for Våg/Aksdal, gjør det mulig både å følge opp planen med hensyn til bytransport og byutvikling i lys av klimaforliket og NTPs føringer forøvrig, og samtidig utvikle E 134 som del av en nasjonal transportkorridor.

Vegkapasitet og tilgjengelighet

E39, E134, Fv 46 og FV 47 er viktige transportakser som knytter store deler av regionen tettere sammen med byområdet og dermed gir muligheter for et sammenhengende bo- og arbeidsmarked. Riksvegene gir også gode transportmuligheter mellom de største tettstedene og næringsområdene i regionen, nærliggende regioner og landet for øvrig. Videre utvikling av riksvegene er sentralt element i tankegangen om ytterligere regionforstørring og utvidelse av bo- og arbeidsmarkeder og markeder for næringslivet. Utviklingen av riksvegene bør i tillegg skje med fokus på trafiksikkerhet og rassikring.

Regionforstørring gjennom riksvegutbygging innebærer tilrettelegging for mer biltransport og forsterker utfordringene i byområdene om å ta veksten i persontransport med gange, sykling og kollektivtransport. I byområdet Haugesund må vegkapasitet og fremkommelighet for personbil tilpasses slik at ikke attraktiv sentrumsutvikling og mulighetene for styrking av gange, sykling og kollektivtransport vanskeliggjøres. Miljøvennlige transportformer prioriteres for økning av kapasitet og tilgjengelighet i byområdet.



Figur 4.22: : E 39 og E134 med arm til Haugesund lufthavn og Karmsund havn.

Sikre tilgjengelighet for næringstransporten

Næringslivet på Haugalandet trenger en infrastruktur som sikrer konkurransedyktige vilkår. Gods- og næringstransport må kunne basere seg på god fremkommelighet og forutsigbarhet i tid. Samtidig utgjør gods- og næringstransporten kun en mindre andel av den samlede transporten på veinettet på Haugalandet og er ikke dimensjonerende ved utbyggingen av veinettet. Det betyr at gods- og næringstransporten er avhengig av god tilgjengelighet på Haugalandet generelt sett. For transporten til/fra regionen er det en statlig målsetting om at en større andel av godstransporten skal gå sjøveien.

Hovedmengden av gods- og næringstransport internt på Haugalandet er veibasert. Den er stort sett av regional karakter og går til/fra og mellom de største tettstedene i regionen, i tillegg til enkelte større næringsområder, havn og flyplass. Haugesund er opprinnelsessted for de største godsmengdene som transporteres inn og ut av regionen – med til sammen ca 600.000 tonn i 2013. Til og fra Karmøy transporteres ca 330.000 tonn, hvorav en god del varetransport for industri, og til/fra Ølen ca 130.000 tonn (IRIS 2014).

I Nasjonal transportplan har regjeringen definert 32 stamnetthavner. Karmsund havn med terminal Husøy er definert som stamnettshavn med god landverts tilknytning, mens terminal Tysvær (Kårstø) er definert som stamnettshavn med sjø-sjøbasert terminal. Gass og kondensat fra Kårstø, og råstoff og produkter fra Hydro på Håvik bidrar med de største godsmengdene i havnedistriktet. Det tredje største kaianlegget i distriktet, trafikkhavnen Husøy, ligger i nær tilknytting til E134 og har gjennom T-forbindelsen og E134 god tilknytting til E39. Tilførselsveiene til havnene må tilrettelegges for effektive og sikre transportløsninger mellom land og sjø.

Haugesund lufthavn Karmøy eies og driftes av Avinor. I 2013 ble det registrert rundt 0,7 mill. passasjerer på flyplassen. Flyplassen har stor betydning for næringslivets kontakt nasjonalt og internasjonalt, men er av mindre betydning for godstransporten volummessig sett.

Rassikring, tunnelsikkerhet og mindre investeringer på fylkesvegnettet

Fylkesvegnettet er omfattende og dekker hele planregionen. Med unntak av deler av byområdet, er det i liten grad kapasitetsproblemer. Derimot er standarden med hensyn til trafikk-sikkerhet, rassikring og miljø til dels for dårlig. Innenfor fylkeskommunale budsjettammer er det i liten grad rom for større veiutbygginger i områder som ikke har grunnlag for bompengefinansiering. For å møte behovene for oppgradering av det fylkeskommunale vegnettet, tas det sikte på en kombinasjon av midler til rassikring og økt tunnelsikkerhet, og mindre investeringer kombinert med vedlikeholdstiltak. Ressurser til samferdsel i Sveio og Etne prioriteres gjennom regionale transportplaner i Hordaland og tilhørende handlingsplaner.

Vedlikeholdsetterslepet rettes gradvis opp

Fylkesvegnettet preges til dels av konsekvensene av et lavt vedlikeholds nivå i tidligere perioder. Fylkeskommunen tar sikte på at videre forfall av fylkesvegnettet stoppes i de kommende år, og at en del av etterslepet gradvis kan rettes opp.

Trafikksikkerhet med utgangspunkt i «nullvisjonen»

Visjonen om et transportsystem som ikke føre til tap av liv eller varige skade («nullvisjonen») legger rammene for arbeid med trafikksikkerhet på både statlig og fylkeskommunalt vegnett. Dette tilsier at transportsystemet utformes for å fremme trafikksikker atferd og medvirke til reduserte konsekvenser av menneskelige feil. Trafikksikkerheten bedres slik at transportsystemet i størst mulig grad kan benyttes sikkert av alle brukergrupper. Fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler kan benyttes til planlegging og gjennomføring av mindre trafikksikkerhetstiltak på kommunale og fylkeskommunale veier. I programmet «Aksjon Skolevei» arbeides det med mindre tiltak for forbedring av skoleveg og nærmiljøer der barn ferdes.

4.5.5 Parkeringspolitikk som støtter opp under by- og tettstedsutvikling og miljøvennlig transport

Parkeringspolitikk som bygger opp om tettstedsutvikling

Lokalisering og utforming av parkeringsarealer påvirker opplevelsen av tettsteder. Store parkeringsflater framfor hver enkelt virksomhet tilbyr god biltilgjengelighet og tilrettelegger for dør-til-dør-kjøring, men bidrar lite til stedsutvikling, møteplasser og bruk av gange og sykling.

For alle større tettsteder, jfr. kategori 1-3 s. 54, bør det tilstrebtes parkeringsløsninger som støtter sentrumsutvikling, bygningsmessige struktur, og gange og sykling innenfor sentrumsområdene. Felles parkeringsløsninger i ytterkant av tettsteds-sentrum kan gi mer levende tettsteder enn store parkeringsflater som dominerer sentrumsområdene. I planen legges det opp til at kommunene utformer en helhetlig parkeringsstrategi for større tettsteder, der det også inngår minimums-krav til sykkelparkering og mobilitetsplan for større virksomheter.



Parkering ved Etne senter

Restriktiv parkeringspolitikk i bynære områder

Begrensning av bilparkering er sentralt for å styrke gange, sykling og kollektivtransport i konkurranse med bilbruk, og for å øke utnyttelsen av verdifulle sentrumsarealer. Samtidig kan ulik parkeringstilgjengelighet påvirke konkurransen mellom by-/tettstedssentre og ytre næringsområder om nye etableringer. Parkeringspolitikken må derfor tilpasses ønsket arealbruk, slik at den ikke skaper en uheldig konkurransevridning. Parkeringspolitikken må også ta hensyn til at ulike næringsgrupper har ulik arbeidsplass- og besøksintensitet (og dermed ulikt parkeringsbehov). Haugesund og fastlands-Karmøy har for øvrig god tilgang på parkeringsplasser – og hverken kapasiteten i sentrum eller på Norheim/Raglamyr er vanligvis fullt utnyttet.

Planen setter begrensninger på bilparkering for nye næringsetableringer innenfor byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy – både i og utenfor sentrum. Kravene tar utgangspunkt i at næringsområdene er egnet for virksomheter med ulik arbeidsplass- og besøksintensitet (næringskategori 1-4, jf. kart s. 49 og retningslinjer s. 51):

- Parkeringsnorm i sentrumsområder (næringskategori 1-2) dimensjoneres for arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter.
- Parkeringsnorm i øvrige deler av byområdet (næringskategori 3-4) dimensjoneres for mer arealkrevende virksomheter.

En overgangsordning gir rom for at arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter som er etablert i områder tiltenkt arealkrevende bruk, kan dimensjoneres for høyere parkering.

Retningslinjer for parkering er gjengitt på side 63

Anbefalinger om parkeringsnorm

Asplan Viak har utarbeidet en rapport med anbefalinger for parkeringsnormer i byområdet, der de påpeker at parkeringsnormer bør tilpasses den arealbruken som planleggingen legger opp til. Parkeringsnorm for en bransje bør være nokså lik uavhengig av område, og planlagt arealbruk bør være dimensjonerende for parkeringsnormen i et område.

Forslag til parkeringsnorm (Asplan Viak 2015)

| Bransje | Parkeringsnorm dimensjoneres etter område der bransjen planlegges lokalisert, jfr. næringskategorier s. 49-51 | Maksnorm for bilparkering pr 100 m ² BRA |
|------------------------------------|---|---|
| Handel og service | Sentrumsområder | Maks 0,9 |
| Kontor og annen næring | Sentrumsområder | Maks 1,2 |
| Handel med arealkrevende varer | I bystrukturen/ytterkant av tettsted | Maks 0,5 |
| Industri, verksted, lager (gj.sn.) | I ytterkant av tettsted | Maks 0,5 |

4.5.6. Posisjonering og planlegging for finansiering og gjennomføring

Utbygging av ny infrastruktur på Haugalandet har siden 2008 delvis vært finansiert med bompenger gjennom «Haugalandspakken». Pakken kan karakteriseres som en «første generasjons» bompengepakke bygget opp av enkelt-prosjekter som gjennomføres i en hierarkisk rekkefølge, og med en høy andel veiprosjekter i porteføljen. Siden oppstarten har mange av prosjektene blitt dyrere enn forutsatt, og pakken fremstår i dag som underfinansiert i forhold til det som er meldt inn av investeringsbehov.

Med utgangspunkt i klimaforliket og et fokus på fungerende byregioner (tilgjengelighet) er det et økt nasjonal fokus på utviklingen av transportsektoren i byområder på størrelsen med Haugesund byområde. På sikt kan det bli etablert «bymiljø-ordninger» som er tilpasset utfordringene og forutsetningene i mellomstore byområder. I perioden fremover vil det derfor være viktig å ha klargjort en areal- og transportstrategi for Haugesund byområde som setter kommunene og fylkeskommunen i stand til å kunne føre en relevant dialog med staten. Vedtak av «Regional plan for areal og transport på Haugalandet» og ferdigstilling av KVVU for E 134 og byområdet Haugesund, danner et godt utgangspunkt for dette. Som oppfølging av planen bør det vurderes å utarbeide en ny «Haugalandspakke 2», med tilstrekkelig finansieringsgrunnlag, og med en prosjekt- og miljøprofil som posisjonerer regionen for mulig inngåelse av en «mellomstor bymiljøavtale» for Haugalandet.



Utbedring av Fylkesvei 47 på Karmøy

«Bymiljøavtaler» (NTP 2014-23):

Som oppfølging til NTP har de største byområdene i landet fått anledning til å inngå «bymiljøavtaler» med staten, der byområdene forplikter seg til å legge klimaforliket til grunn for transportutviklingen. Til gjengjeld er det avsatt 26 mrd kroner til oppfølging av bymiljøavtaler og belønningsordninger i planperioden, og staten har åpnet for statlig tilskudd på inntil 50 % av investeringskostnader til kollektivtransport.

Utdrag av krav for å delta i helhetlige bymiljøavtaler:

- Klimaforlikets mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange legges til grunn.
- Lokalt vedtatte mål harmonerer med nasjonale mål.
- Regional eller interkommunal arealplan etter plan- og bygningsloven er vedtatt eller vedtatt utarbeidet i tråd med målene i den helhetlige bymiljøavtalen, og med intensjon om en konsentrert arealbruk som bygger opp under knutepunkt og mer kollektivtransport, sykling og gange. Det forutsettes at føringer fra regionale eller interkommunale planer følges opp i den kommunale arealplanleggingen.
- KVVU for byområdets transportsystem er gjennomført, og regjeringens føringer er fulgt opp.
- Hovedinnsatsområder er avklart mellom partene.
- Innføring av restriktive tiltak må være avklart.
- Brukerbetaling som bidrag til finansiering er avklart.

Retningslinjer for samferdsel

21. Samordning av areal- og transportutvikling

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

22. Tilrettelegging for god tilgjengelighet, trafiksikkerhet og miljøvennlig transport

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

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

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

23. Hovednett for miljøvennlig transport i tettsteder

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

24. Generelle krav til parkering i tettsteder

- a. For regionsenter, -delsentre, områdesentre og andre større tettsteder, bør kommunale planer sette krav til parkering som bygger opp under mål om sentrumsutvikling og økt andel miljøvennlig transport. Innenfor tettstedene bør det settes minimums-normer for sykkelparkering i sentrumsområder, næringsområder og konsentrert boligbebyggelse. Næringsparkering bør tilpasses sentrumsstrukturen. Normer for parkering bør inngå i en helhetlig parkeringsstrategi.
- b. I kommuneplanene bør det settes krav til mobilitetsplan ved etablering av virksomheter med > 50 ansatte eller BRA > 1000m². Mobilitetsplanen skal beskrive transporttilbudet, angi forventet reisemiddelfordeling for virksomheten (ansatte og besøkende), og identifisere tiltak for å stimulere til økt andel miljøvennlig transport.
- c. I boligområder med konsentrert bebyggelse bør det legges til rette for felles parkering for å redusere konflikt med uteoppholdsareal og gangsoner.

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

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

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

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

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

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

4.6 LANDBRUKSOMRÅDER



Regional plan skal bidra til å ivareta viktige landbruksområder og gi grunnlag for framtidsrettet landbruksproduksjon, tilpasset forutsetningene i ulike deler av regionen. Mål 8 i planen er sentralt i forhold til forvaltningen av landbruksområder. Med utgangspunkt i dette målet er det formulert to strategier, som beskrives nærmere på side 65.

Mål (jfr. side 5)

Mål 8: Friområder, landbruksområder og verdifulle natur- og kulturområder tas vare på for langsiktig bruk og vern. Matjord vernes for fremtidig matproduksjon.

Strategier

4.6.1 Sikre sammenhengende jordbruksmiljøer og vern av matjord

4.6.2 Begrense tiltak og aktiviteter som forstyrrer landbrukseffektiv drift

4.6.1 Sikre sammenhengende jordbruksmiljøer og vern av matjord

«Kjerneområde landbruk» omfatter de viktigste jordbruksarealene på Haugalandet – basert på en overordnet vurdering av produksjonsverdi, områdestørrelse, grad av sammenhengende struktur, driftsmessige forhold og kulturlandskapsverdier. Områdene ble avgrenset i forbindelse med fylkesdelplanen i 2004, og er revidert etter senere tids utbygging og gjeldende kommuneplaner. Hensikten med kjerneområdene er å gi landbruksnæringen forutsigbare arealvilkår i områder sentrale for matproduksjon. Det forutsettes at kjerneområdene innarbeides i kommuneplanene som hensyns-soner, og at kommunene følger en utbyggingslinje hvor hensynet til landbruksproduksjon konsekvent respekteres.

Det har vært vurdert å fastsette en «langsiktig grense for landbruk» omkring tettsteder, og som kunne øke forutsigbarheten for landbruksarealene ytterligere. I denne omgang har en ikke sett dette som nødvendig på regionalt nivå, siden mange tettsteder allerede har tilstrekkelige arealreserver for lang tids utvikling. Der hvor tettstedsutviklingen kan utfordre viktige landbruksinteresser, oppfordres kommunene likevel til å fastsette en langsiktig grense mellom by-/tettsted og landbruksområdene i kommuneplanens arealdel.

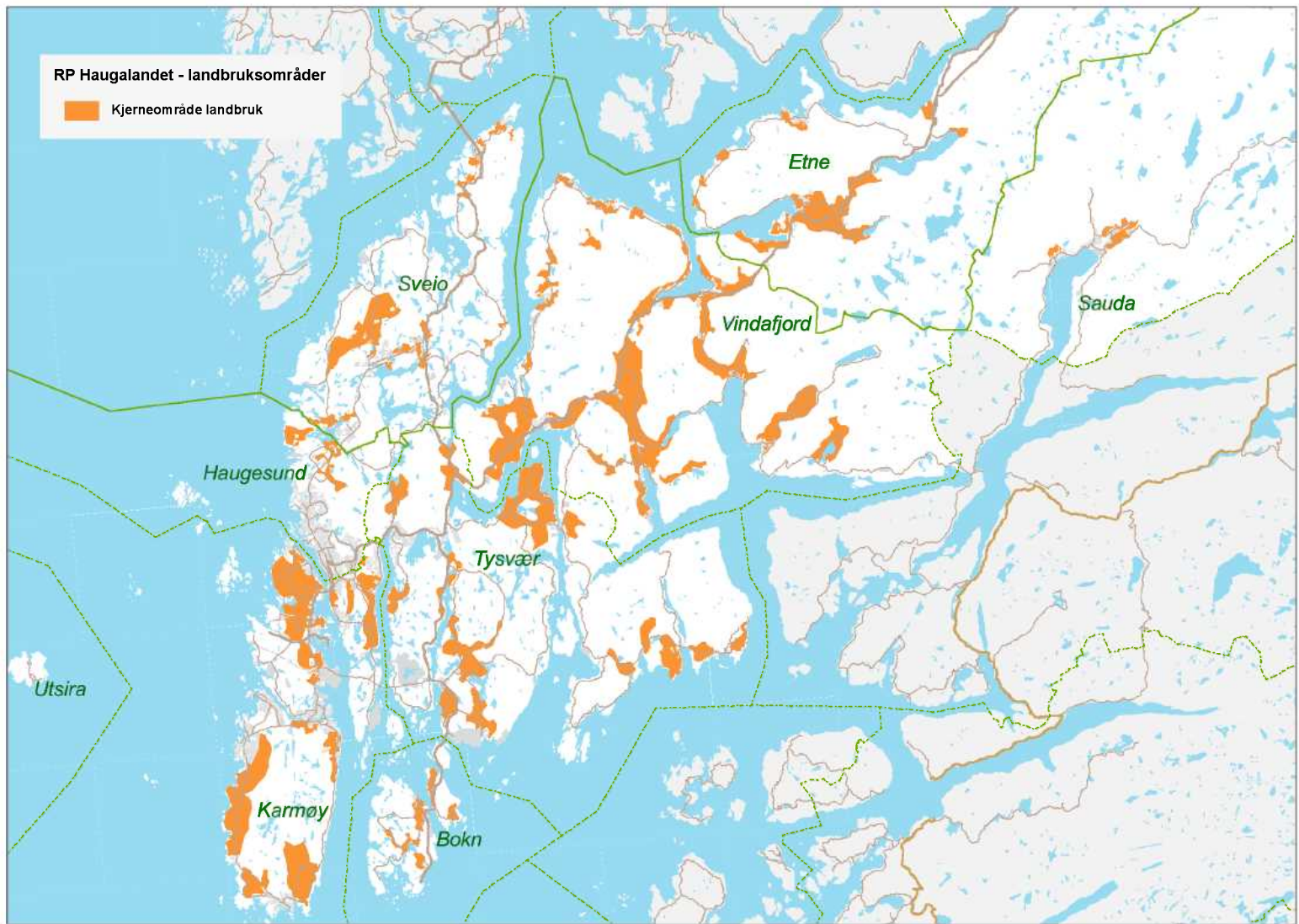
4.6.2 Begrense tiltak og aktiviteter som forstyrrer landbrukseffektiv drift

Det stilles stadig økende krav til rasjonell drift i landbruket for å opprettholde lønnsomhet. Sammen med nye krav i produksjonen, har dette bidratt til en strukturendring der gårder slås sammen, og det blir færre selvstendige enheter. Dette gir også endringer i bygningsstrukturen. Gårdshus på nedlagte bruk blir skilt fra som ordinære bolighus, mens en del eldre driftsbygninger kan bli stående ubenyttet. Ønsker om videre boligbygging omkring tidligere gårdshus, eller bruk av tomme driftsbygninger til annen næring, kan på sikt påvirke rammebetingelsene for fortsatt landbruksdrift.

For å bidra til lik forståelse, felles håndtering av dispensasjonssaker i landbruksområder på tvers av kommunene, og større forutsigbarhet for landbruksdriften, er det utarbeidet felles retningslinjer for forvaltning av LNF-områder. Retningslinjene vil som hovedregel omfatte alle LNF-områder i kommuneplanene. Retningslinjene gir felles rammer for saker om gardshus, fradeling av tun, bruk av ledige driftsbygninger og gårdstilknyttet næring. Ved utbygging skal matjord tas vare på til matproduksjon.



Perlene i matlandskapet. Fotograf: Sissel Bakke



Retningslinjer for kjerneområde landbruk

27. Kjerneområde landbruk i kommuneplanene

Kjerneområde landbruk i regional plan skal vises som hensynsoner i kommuneplanen. Spredt utbygging i kjerneområdene til formål utenfor landbruksnæringen, tillates ikke.

Retningslinjer for Landbruks- natur- og friluftsområder (LNF)

28. Forvaltning av LNF-områder

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

29. Gardshus på landbrukseiendom

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

30. Fradeling av tun

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

31. Gårdstilknyttet tilleggsnæring

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

32. Nye driftsbygninger

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

33. Bruk av ledige driftsbygninger på aktiv landbruks-eiendom

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

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

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

35. Massefyllinger

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

36. Bevaring av matjord ved utbygging

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

4.7 REGIONAL GRØNTSTRUKTUR



«Regional grønnstruktur» er sammenhengen av viktige naturområder, friluftsområder, landskapsområder og kulturvernområder i og utenfor tettbebyggelsen. Områdene er viktige for aktivitet, opplevelse, friluftsliv, kulturvern, biologisk mangfold, og klima- og flomregulering. Slike områder må innarbeides i kommunale planer og tas hensyn til ved planer om utbygging. For å opprettholde god folkehelse, er det særlig viktig at det sikres områder for aktivitet og friluftsliv i og nær boligområder. Med utgangspunkt i mål 8 er det formulert to strategier, som beskrives nærmere på side 69.

Mål (jfr. side 5)

Mål 8: Friområder, landbruksområder og verdifulle natur- og kulturområder tas vare på for langsiktig bruk og vern.

Strategier

4.7.1 - Ivareta sammenhengende, regional grønnstruktur

4.7.2 - Sikre tilgang til friluftsområder i og nær by og tettsteder



4.7.1 Ivareta sammenhengende, regional grønnstruktur

Grønnstrukturen er sammenhengen av naturpregede områder, områder for lek og aktivitet, landskaps- og kulturvernområder innenfor og utenfor byggesonen. Grønn (og blå) struktur utgjør en overordnet struktur på linje med veier og bebyggelse, og kan være mer eller mindre sammenhengende. Planlegging og sikring av en helhetlig blå/grønnstruktur gir grunnlag for friluftsliv, ferdsel og aktivitet, bevarer biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljø, og kan bidra til klima- og flomregulering.

Begrepet «regional grønnstruktur» omfatter blå-/grønnstrukturer av særlig betydning – enten områder som er viktige for mange mennesker/nær større tettsteder, større områder av regional betydning, eller områder av høy verdi. Regional grønnstruktur består av helheten av slike naturområder og friluftsområder, og der dels overlappende kulturverninteresser og landbruksinteresser forsterker de samlede vernehensynene. Den regionale grønnstrukturen ble avgrenset i forbindelse med fylkesdelplanen i 2004, og er revidert etter senere tids utbygging og gjeldende kommuneplaner.

Viktige natur-, friluftslivs-, landskaps- og kulturvernområder, og helheten i den regionale grønnstrukturen, skal innarbeides i kommunale planer – som LNF-områder, grønnstruktur, friområder, hensynssoner eller på annen måte. I den forbindelse må det også gjøres en vurdering av punktregistreringer, viltområder, lokalt viktige natur- og friluftslivsområder mv. Det er særlig viktig omkring de største tettstedene at det trekkes klare grenser mellom utbyggingsområder og viktige områder i grønnstrukturen. Ved plansaker eller søknader om tiltak, må den enkelte sak vurderes både i forhold til den sammenstilte grønnstrukturen og tematiske registreringer over natur-, friluftslivs-, landskaps- og kulturverninteresser mv. Temakart natur-, friluftsliv-, landskaps- og kulturvernområder er vist i vedlegg 3. Oppdaterte registreringer vil som regel være tilgjengelige på regionale og statlige web-portaler.

4.7.2 Sikre tilgang til friluftsområder i og nær by og tettsteder

Tilgang til grønnstruktur nær bosted gir muligheter for lek og aktivitet, og er viktig for helse og trivsel. Med økende inaktivitet i befolkningen, er det nødvendig å sikre områder som er lett tilgjengelige for bruk i hverdagen, slik at terskelen for uorganisert aktivitet blir så lav som mulig. Områder må være av en viss størrelse dersom de skal ivareta ulike grønnstrukturfunksjoner og fungere for blandet bruk. Tilrettelegging med stier og turmål i skogs- og utmarksområder nær bebyggelsen kan bidra til enklere og hyppigere bruk.

Kort avstand og trafiksikker atkomst gjør at parker og friluftsområder brukes langt oftere, og ulike befolkningsgrupper har ulik aksjonsradius for bruk. Generelt har voksne med god helse betydelig lengre aksjonsradius enn gjennomsnittet i befolkningen. Eldre mennesker og mennesker med redusert helsetilstand, vil imidlertid være avhengige av kort gangavstand til nærturområder. Korte avstander er også viktig for barn og unge for å venne seg til et aktivt livsmønster.




Faglige anbefalinger for tilgang til regional grønnstruktur:

Følgende kriterier anbefales lagt til grunn ved planlegging av nye utbyggingsområder:

- 500 meter som største gangavstand mellom bolig og nære friområder eller regional grønnstruktur.
- 20 dekar som minste størrelse på nære friområder.
- 3 km som minste lengde på overordnet turvei.
- 40 meter som minimum bredde på delområde eller grønnkorridor som binder områder sammen.
- 20 meter som minimum bredde på grøntbelte for fri ferdsel, rekreasjon og lek langs strandsonen og vassdrag (20 meter på hver side).

Arealstørrelse og minimumsbredde kan måtte økes der naturmangfold skal ivaretas.

Regionalplan for Haugalandet
Friluftsområder og grønstruktur

-  Friområder KP
-  Regionale friluftsområder
-  Grønstruktur
m. høyt prioriterte landbruks
og/eller kulturverninteresser





37. Generelle retningslinjer for grønnstruktur

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

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

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



5 GJENNOMFØRING

Retningslinjer og planbestemmelse gir rammer for videre planlegging

Regionale planer er et politisk rammeverk som legger føringer for areal- og transportforvaltning i regionen. Planen er retningsgivende og gjensidig forpliktende for kommunal, regional og statlig planlegging. Planen gir dermed et grunnlag for videre plansamarbeid, og gjennom oppfølging av planen, kan konfliktflaten mellom kommunene, fylkesnivå og statlig nivå reduseres. Føringerne i planen er beskrevet i retningslinjer og regional planbestemmelse:

- Retningslinjer i regionale planer er "regionale spilleregler" for å oppnå omforente mål for utviklingen i regionen. Retningslinjene er forankret i plan- og bygningsloven og kan være grunnlag for regionale myndigheter og statsetater til å fremme innsigelse hvis nye planforslag er i strid med disse.
- Regionale planbestemmelser gjelder foran godkjente kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Dette innebærer at det ikke kan gis tillatelse til tiltak som er i strid med en regional planbestemmelse. I planen er det utformet en slik bestemmelse om at nyetablering eller utvidelse av handelsvirksomhet bare skal skje i sentrumsområdene. Denne bestemmelsen erstatter statlig forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre fra 2008 («kjøpesenterstoppen»). Samtykkemyndighet til å fravike regionale planbestemmelser ligger hos fylkeskommunen, etter samråd med fylkesmannen og berørte kommuner.

Oppfølging gjennom kommunal planlegging

For at en regional plan skal gjennomføres, må den følges opp og innarbeides i kommuneplaner og reguleringsplaner. Samtidig gir dette muligheter for tilpasninger ut fra lokale forutsetninger. I planen legges det blant annet opp til at kommunene i planleggingen skal:

- Innarbeide senterstrukturen i kommunale planer, avgrense sentre og dimensjonere handel.
- Utarbeide sentrumsplaner, synliggjøre utviklingspotensiale, ta initiativ til stedsutvikling og etablere lokale utviklingssamarbeid.
- Gjennomgå fortettingspotensiale og utarbeide boligbyggeprogram.
- Stille krav til boligtetthet, bokvalitet og differensiert boligstruktur.
- Stille krav til lokalisering av næringsvirksomhet.
- Vise hovedrutenett for kollektivtransport, hovedsykkelnett og transportnett for gående.
- Stille krav til parkering.
- Innarbeide kjerneområde landbruk og retningslinjer for LNF-områder.
- Trekke klare, langsiktige grenser mellom landbruks-, natur- og friluftsområder og utbyggingsområder, og sikre tilgang til tettstedsnær grønnstruktur.

Regionale og statlige myndigheter har ansvar for å bistå og veilede kommunene i planleggingen.

| Element i planen | Implementering | Ansvar |
|--|--|---------------------------|
| Regional planbestemmelse og retningslinjer | Saksbehandling av planforslag og søknad om tiltak (regional planbestemmelse) | RFK, FMRO, SVV, kommunene |
| Regional planbestemmelse | Innarbeides i bestemmelser til kommuneplanene. | Kommunene |
| Retningslinjer | Forankres og innarbeides i kommunale planer | Kommunene |
| Hele planen | Planfaglig veiledning | RFK, FMRO, SVV |

Handlingsprogram

Regionale planer skal ha et handlingsprogram for gjennomføring av tiltak i planen, og som skal være løpende og rulleres årlig. Handlingsprogrammet inneholder planlegging eller prosjekter kommer i tillegg til løpende utarbeidelse og saksbehandling av kommunale planer. Fylkeskommunene har ansvar for koordinering av handlingsprogrammet, og det legges til grunn at dette organiseres gjennom et regionalt samarbeid.

| Aktiviteter i handlingsprogrammet | Hovedansvar | Side i plan-dokumentet |
|---|------------------------|------------------------|
| Regionalt samarbeid om gjennomføring av planen: Etablering av «ATP-samarbeid» | FK | 23 |
| Utarbeide regional handelsanalyse | FK | 27 |
| Initiere prosjekter for stedsutvikling | Kommunene | 28 |
| Vurdere regionale tilskudd for stedsutvikling | FK | 28 |
| Samarbeidsarenaer for sentrumsutvikling | Kommunene | 29 |
| Utarbeide felles plan for næringsområdene på Norheim og Raglamyr (kommunedelplan/områdeplan), basert på mål og strategier i regional plan og for å støtte opp om utviklingen av hele byregionen i et langsiktig perspektiv. | Haugesund, Karmøy, RFK | 47 |
| Planlegge sammenhengende infrastruktur for gange og sykling i større tettsteder | FK, SVV, komm. | 55 |
| Utvikle bybussnett, forstadsruter og regionale kollektivruter | FK | 56-57 |
| Utvikle vegnett i tråd med behov for tilgjengelighet og trafiksikkerhet | FK, SVV | 58-59 |
| Samarbeid om posisjonering og nasjonal finansiering av transportinfrastruktur | FK, SVV, komm. | 61 |
| Utforme transportpakke basert på strategier i regional plan og statlig konseptvalgutredning | FK, SVV, komm. | 61 |
| Kompetanseheving og erfaringsutveksling | Alle | |

Evaluering av hvordan planen virker og om målene nås

For at handlingsprogrammet skal kunne være et aktivt redskap, er det nødvendig å følge med på hvordan planen fungerer i bruk, og om utviklingen går i rett retning i forhold til målene i planen. Det er beskrevet et sett med indikatorer som kan benyttes til dette. Indikatorene, eller et utvalg av dem, kan benyttes for en helhetlig evaluering av planen, for å avdekke revisjonsbehov i forbindelse med regional planstrategi, eller for en status-oppdatering i forbindelse med gjennomgang av handlingsprogrammet. Et utvalg av indikatorer som kan benyttes for en enklere status-oppdatering, er merket med stjerne (*).

Indikatorer for evaluering av planen i bruk:

| | Indikatorer |
|-----------------------------------|--|
| Felles forståelse av planen | Foreslåtte og vedtatte innsigelser |
| | Kontaktpersoner |
| Implementering i kommunale planer | Tiltak for økt fortetting og utbygging i sentre |
| | Implementering kjerneområde landbruk og regional grønnstruktur |
| | Innføring av norm for uteoppholdsareal og parkeringsnorm |

Framtidig behov for revisjon av planen

Etter hvert som regional plan brukes, tiltak blir gjennomført og utviklingen endrer seg, kan det igjen bli nødvendig å revidere hele eller deler av planen. I regional planstrategi, som utarbeides hvert fjerde år, skal fylkeskommunene prioritere hvilke planer de skal arbeide med i den kommende fireårs-perioden. Jevnlige oppfølging av måloppnåelsen og hvordan planen virker, vil gi et godt underlag for å vurdere når et nytt revisjonsarbeid bør startes opp.

Indikatorer for evaluering av måloppnåelse:

| Effekt mål | Indikatorer | Datakilde |
|--|--|------------------------------------|
| 1. Regional utvikling | | |
| Befolkningsvekst | Befolkningsutvikling* | Statistikkbanken, SSB |
| Flytteoverskudd | Innenlands flyttestrømmer* | Statistikkbanken, SSB |
| Arbeidsplassvekst | Arbeidsplassutvikling* | Statistikkbanken, SSB |
| Tiltrekke etableringer | Nyetablerte foretak | Nærings-NM |
| 2. By-, tettsteds- og grendesentre | | |
| Økt andel av handel i tettstedssentrene | Handelsomsetning i og utenfor tettstedssentre* | SSB-bestilling |
| Flere arbeidsplasser i sentrene | Lokalisering av arbeidsplassvekst | SSB eller matrikkeldata |
| Mer folk i sentrene | Målpunkt for arbeids-, handlereiser og ærend | Regional RVU, tilvalg nasjonal RVU |
| Økt tilgjengelighet til senterfunksjoner | Funksjoner i sentrene | Egen kartlegging |
| Lokalisering etter senterstruktur | Lokalisering av regionale funksjoner | Egen kartlegging |
| 3. Boligbygging | | |
| Økt boligbygging i sentrene | Innbyggervekst i «prioriterte boligområder» | SSB-bestilling, GIS-analyse |
| Lite arealspredning | Lokalisering av nye boligområder | Kommuneplaner, GIS-analyse |
| Redusert arealforbruk | Arealforbruk til bolig* | Matrikkeldata, GIS-analyse |
| | Fortetting i boligbygging* | Matrikkeldata, GIS-analyse |
| Mer variert boligstruktur | Andel rekkehus og blokk* | Statistikkbanken, SSB |
| 4. Lokalisering av næringsvirksomhet | | |
| Arbeidsplassintensive virksomheter i sentrene | Lokalisering av kontorbygg* | Matrikkeldata, GIS-analyse |
| | Arbeidsplassvekst kontor, service, tjenesteyting | SSB-bestilling, GIS-analyse |
| Redusert arealforbruk | Arealforbruk til næring* | Matrikkeldata, GIS-analyse |
| | Fortetting i næringsbygging* | Matrikkeldata, GIS-analyse |
| 5. Samferdsel | | |
| God tilgjengelighet | Hastighet rushtime* | Tellepunkt (SVV) |
| Miljøvennlig persontransportvekst i by | Utvikling persontransport (ÅDT)* | Tellepunkt (SVV) |
| | Utvikling kollektivtransport* | Passasjerstatistikk |
| Økt gange/sykling i tettsteder | Reisemiddelfordeling | Regional RVU, tilvalg nasjonal RVU |
| | Tiltak for gange, sykling, kollektiv | Handlingsplaner |
| | Utvikling i gange/sykling | Tellepunkt |
| 6. Landbruksområder | | |
| Matproduksjon og kulturlandskap opprettholdes | Antall bruk, dyrehold og produksjon* | Statistikkbanken, SSB |
| Begrenset med tiltak som forstyrrer effektiv drift | Dispensasjoner i LNF | Registrering fylkesmannen |
| Landbruksarealer og matjord tas vare på | Omdisponering landbruksjord | KOSTRA, SSB |
| 7. Regional grønnstruktur | | |
| God tilgang til nære friluftsområder | Planstatus for tettstedsnære områder | Kommuneplanene |
| Reduserte inngrep i områder av regional verdi | Tiltak innenfor registrerte områder | Matrikkeldata, GIS-analyse |

6 KONSEKVENSER AV PLANEN



Plan- og bygningsloven setter krav til at det skal utredes konsekvenser av regionale planer som legger rammer for utbygging. Slike konsekvensutredninger (KU) skal beskrive konsekvenser av planforslaget for miljø og samfunn, sammenlignet med om utviklingen fortsetter som før (0-alternativ), slik at dette kan bli vurdert i prosessen. 0-alternativet i denne sammenheng innebærer at gjeldende planer videreføres – både fylkesdelplanen fra 2004, regionale og kommunale planer for øvrig, og den statlige kjøpesenterstoppen. I 0-alternativet planlegges det heller ikke noen nye investeringer på samferdselssektoren.

Viktigste endringer og konkretiseringer i planen

Forslag til «Regional plan for areal og transport på Haugalandet» inneholder en del konkretiseringer og enkelte nye momenter i forhold til fylkesdelplanen fra 2004 og andre gjeldende planer og bestemmelser. Det er konsekvensene av disse endringene som skal belyses i konsekvensutredningen. De viktigste endringene i planen er oppsummert nedenfor etter tema. I tillegg er det gjort en del språklige endringer, omformuleringer og omstruktureringer av innholdet i retningslinjene for å oppnå en tydeligere tematisk inndeling.

| Tema/delkapittel | Viktigste endringer og konkretiseringer i planen |
|-----------------------------------|---|
| By-, tettsteds- og grendesentre | Inndelingen i senterstrukturen endres. Enkelte sentre får endret status, og en del tidligere kommunedelsentre og lokalsentre sidestilles. Enkelte endringer med hensyn til grender som omfattes. Norheim sentrum får status som områdesentre (tidligere regionalt målpunkt). |
| | Regional planbestemmelse om at all handel skal lokaliseres i sentre erstatter rikspolitisk bestemmelse («kjøpesenter-stoppen»). Unntak for nærbutikk og for varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. |
| | Det etableres felles metode («regional handelsanalyse») for å dimensjonere handel i bynære områder. Unntak for dimensjonering kun for Haugesund sentrum. Det settes en ramme på 3.000 m ² handel i knutepunkter i bystrukturen. Størrelse på nærbutikk økes til 1.000 m ² . |
| Boligbygging | Prinsipper for prioritering og rekkefølge i boligbyggingen «innenfra og ut» i hvert tettsted tydeliggjøres. I bynære områder er prinsippet konkretisert på kart med inndeling i utbyggingsfaser. Kommunene skal detaljere dette gjennom kommuneplaner og boligbyggeprogram, og også utarbeide arealregnskap. |
| | Krav til tetthet i boligbyggingen økes noe i by-/tettstedsentre og bynære områder, og det settes maks-krav i de største sentrene. Normene gjøres felles for fortetting og utbygging i nye områder. |
| | Det skal planlegges for differensiert boligstruktur og bokvalitet og stilles krav til uteoppholdsareal og områder for lek og aktivitet. |
| Lokalisering av næringsvirksomhet | Prinsipper for lokalisering av næringsvirksomhet («rett virksomhet på rett sted») tydeliggjøres. I bynære områder er prinsippet konkretisert på kart gjennom kategorisering av næringsområder (inkludert Norheim og Raglamyr). Kommunene skal detaljere dette gjennom kommuneplaner, utarbeide arealregnskap og sette normer for arealutnyttelse. |
| Samferdsel | Økt prioritering av infrastruktur for gange og sykling på korte reiser innenfor tettstedene. |
| | Utvikling av konkurransedyktig bybussnett innenfor byområdet, og forstadsruter og regionale ruter til øvrige større sentre i regionen. |
| | Parkeringspolitikk som støtter opp under by- og tettstedsutviklingen, og en mer restriktiv parkeringspolitikk i byområdet – i tråd med lokaliseringsstrategi for næringsvirksomhet, byutvikling og miljøvennlig transport. |
| | Rammer for å styrke tilgjengelighet differensieres etter føringer og forutsetninger i ulike deler av regionen. |
| Landbruksområder | Det innføres felles retningslinjer for forvaltning av landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF) og behandling av søknad om tiltak i slike områder. |
| Regional grønnsstruktur | Retningslinjer er omformulert, og norm for tilgjengelighet til grønnsstrukturen er lagt som faglige anbefalinger. |
| Handlingsprogram | Det foreslås å etablere et regionalt samarbeid for oppfølging av planen, for posisjonering for statlig finansiering, og vurdering av finansiering/transportpakke. |
| | Det foreslås å initiere samarbeidsarenaer for sentrumsutvikling og stedsutviklingsprosjekter, og vurdere stimuleringsordninger. |
| | Etablert kriterier for evaluering av om målene i planen nås. |
| Annet | Retningslinjer for energibruk tas ut av planen (har tidligere omfattet tema som energiøkonomisering, oppvarmingsløsninger, avfall, spillvarme og fornybare energikilder). |

Vurdering av måloppnåelse

Konsekvenser av å videreføre gjeldende planer (0-alternativet) ble vurdert i forbindelse med valg av hovedstrategi (konsept) for regional plan. 0-alternativet ble sammenlignet med to alternative strategier med mer kompakt utbygging og miljøvennlig transport, og «By og tettsted»-strategien ble vurdert å gi bedre måloppnåelse enn 0-alternativet på alle punkter. «By og tettsted» gir større muligheter for å ta i mot en sterk befolkningsvekst uten at det oppstår store vekstutfordringer, styrker grunnlaget for utvikling i Haugesund sentrum og andre tettsteds-sentre, gir et mer kompakt utbyggingsmønster med kortere avstander til daglige gjøremål, reduserer vekst i klimautslipp, og gir mer gange, sykling og kollektivtransport. Vurderingene som ble gjort av 0-alternativet og «By og tettsted» gir et sammenligningsgrunnlag for å vurdere det endelige planforslaget. Sammenligningen må likevel ta høyde for at det er forskjell på reelle planer og mer stiliserte konsept-studier.

Tabell: Vurdering av måloppnåelse i konsept-studien ved å fortsette utviklingen som før (0-alternativ), og ved hovedstrategien «By og tettsted»

| Mål i planen | 0-alternativ | «By og tettsted» |
|----------------------------------|--|--|
| 1. Regional attraktivitet | Mangel på utvikling av by-/ tettstedssentre og infrastruktur gir redusert attraktivitet, kø og utfordringer med å ta i mot sterk befolkningsvekst. | Kortere avstander og større grunnlag for sentrumsutvikling. Bedre utnyttelse av infrastruktur, mindre kø og økt robusthet. Større mulighet for å ta i mot sterk vekst. |
| 2. Haugesund sentrum | Kø og manglende tilrettelegging gir redusert attraktivitet for investeringer i sentrum. | Flere innbyggere og arbeidsplasser i nær sentrum gir større grunnlag for investeringer og byutvikling. |
| 3. By- og tettstedsutvikling | Manglende tilrettelegging gir redusert attraktivitet for investeringer i tettstedssentrene. | Flere innbyggere og arbeidsplasser i nær tettstedssentrene gir større grunnlag for investeringer og funksjonsutvikling. |
| 4. Utbyggingsmønster | Vegbasert lokalisering av handel/service/kontor motvirker positiv boligfortetting. | Økt fortetting, arealutnyttelse og sentrumsrettet funksjons-lokalisering bygger opp om by- og tettsteds-sentre. |
| 5. Transportutvikling | Manglende utvikling av infrastruktur og sterk transportvekst gir økt kø og redusert framkommelighet. | Transportveksten reduseres og kan i byområdet langt på vei håndteres med gange, sykling og kollektivtransport. |
| 6. Infrastruktur | Prosjekter med vedtatt plan og finansiering gjennomføres. Gevinsten mer enn spises opp av trafikkvekst. | Tilgjengelighet til sentre og arbeidsplasser opprettholdes. Hovedvegnettet utvikles videre og samordnet med tettstedsutvikling. |
| 7. Bokvalitet og nærhet | Noe utfordringer med bokvalitet. Lengre avstander til daglige behov og redusert hverdags-aktivitet. | Økende tetthet krever fokus på bokvalitet. Press på grøntområder, men også muligheter for opprusting. Korte avstander, bedre grunnlag for hverdagsaktivitet. |
| 8. Bruk og vern av arealer | Jevnt arealforbruk, fortsatt nedbygging av dyrket mark. | Redusert arealforbruk pga økt fortetting og arealutnyttelse. Fortsatt press på tettstedsnære landbruks- og friområder. |
| Samlet vurdering av måloppnåelse | Middels negativ måloppnåelse | Middels til stor positiv måloppnåelse |

Virkningen av en regional plan skjer primært indirekte gjennom føringer for annen planlegging. Dreiningen fra dagens utvikling til mer konsentrert utbygging og miljøvennlig transport, vil pågå over tid og kan øke etter hvert som nye planer utarbeides. Underveis kan det også komme noe utvikling som i mindre grad bygger opp om «By og tettsted»-strategien – enten fordi planer allerede er godkjent, eller fordi planen og plansystemet har begrensede virkemidler. Planen kan derfor sees som et første skritt i dreiningen mot en mer «By og tettsted»-basert areal- og transportutvikling. Hvor langt regionen kommer i retning av «By og tettsted», og hvor fort endringen skjer, vil avhenge av videre planlegging og oppfølging, og av regional utvikling innen næringsliv, handel, bo- og arbeidsmarkeder og boligmarked mv.

Vurdering av andre konsekvenser

Senterstruktur og handel:

- Ny inndeling av senterstrukturen har et regionalt perspektiv med en tydeligere prioritering enn før av hva som er hovedsentrene, og mindre detaljering av status blant de små sentrene. Det er noen endringer i hvilke sentre som omfattes, men dette har mindre konsekvenser i og med planens generelle retningslinjer. Det generelle kravet til dimensjonering av handel gjelder for alle sentrene, med unntak av Haugesund sentrum. Innføring av regional handelsanalyse vil være et hjelpemiddel som gjør dimensjoneringen mer forutsigbar og enklere å håndtere.
- Planen gir ny status for Norheim sentrum/Oasen somområdesenter (tidligere regionalt målpunkt), og som gir økte utviklingsmuligheter innen bolig, kontor og servicefunksjoner. Retningslinjene innebærer likevel at Norheim sentrum ikke skal videreutvikles for handel (pkt. 8c). Utvikling for øvrige deler av Norheim og Raglamyr håndteres i kapittel 4.4 om lokalisering av næringsvirksomhet.
- Den regionale planbestemmelsen om lokalisering av handel i sentre gjelder for all handel, med unntak av nærbutikk og biler/båter/landbruksmaskiner/større byggevarer. Dette innebærer for eksempel at handel med møbler og hvitevarer også skal etableres i sentrene. Bakgrunnen er at disse bransjene har en stor andel småvarer (10-50 %), men innebærer samtidig at det i sentrene må gis rom for denne type etableringer.
- Omfang av handelsareal i knutepunktene (tidligere bydelssentre og lokalsentre) i Haugesund settes til 3.000 m² (tilsvarende areal som dagens Sveio sentrum). Dette gir rom for litt større dagligvarehandel og noe nærservice, men innebærer at disse områdene ikke utvikles for annen type handel.

Kommunenes planlegging:

Planen setter tydeligere krav enn før til strategisk planlegging av arealutviklingen i kommunene – med boligprioritering/-rekkefølge, differensiering av boligstruktur, sentrumsplanlegging, områdeplanlegging og næringslokalisering. Samtidig innebærer mål om utvikling av by- og tettstedssentrene at kommunene antagelig må være mer aktive enn før med å samarbeide med private aktører og tilrettelegge for utbygging i tettstedssentrene. Dette styrker behovet for plan- og utviklingskompetanse, veiledning og erfaringsutveksling, og til politisk styring.

Den strategiske planleggingen innebærer også at det enkelte steder kan bli aktuelt å endre gjeldende planer, der disse ikke bidrar til den ønskete utvikling. Kommunene står fritt til å endre gjeldende planer, så lenge dette er saklig begrunnet.

Utbyggingskostnader og prisnivå:

Planen legger føringer for at en vesentlig del av boligbyggingen skal skje i og nær by- og tettstedssentrene, og det samme med lokalisering av arbeidsplass- og besøksintensiv næringsvirksomhet og senterfunksjoner. Dette kan medføre høyere utbyggingskostnader og høyere prisnivå sammenlignet med om utbygging skulle skjedd på nytt areal. Endringer i befolkningsstrukturen gjør samtidig at etterspørselen etter sentrumsnære boliger forventes å stige, noe som kan gjøre flere sentrumsprosjekter regningssvarende. Når det gjelder realisering av arbeidsplass- og besøksintensiv næring i sentrum, vil det være behov for større grad av tilrettelegging fra offentlige myndigheter, ved at kommunale planer gir rom for utvikling, og gjennom styrking av tilgjengelighet.

Samlet sett vurderes den økte måloppnåelsen og positive konsekvenser av regional plan å overstige de utfordringer som forventes å oppstå. Endringene i planen vurderes å legge godt til rette for ønsket vekst, og samtidig gjøre regionen bedre i stand til å ta i mot veksten.

Vedlegg 1: Delrapporter i planarbeidet

Til planarbeidet er det utarbeidet ulike delrapporter på tema i planen.

- Norconsult 2009. Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet. Evaluering og rapportering.
- Rogaland fylkeskommune 2011. Planprogram.
- Rogaland fylkeskommune 2014. Alternative konsepter for samordnet areal- og transportutvikling.
- Statens vegvesen 2012. Rapport seminar og verksted 1. og 2. november 2012.
- Statens vegvesen 2014. Rapport planseminar 17. februar 2014.

Regional utvikling generelt:

- Ordkraft 2011. Omdømmebarometeret 2011 Haugesundregionen.
- Rogaland fylkeskommune 2011. Befolkningsutvikling, flytting og pendling mellom kommunene.
- Rogaland fylkeskommune 2011. Forventet befolkningsutvikling på Haugalandet til 2050.
- Telemarksforskning 2011. Næringsutvikling, innovasjon og attraktivitet i Haugesundregionen. TF-notat 34/2011.

By- og tettstedssentre:

- Juul og Frost Arkitekter 2014: Haugesund – potentialer for byutvikling og fortætning.
- Norconsult 2012. Kartlegging av senterstruktur og servicenivå. Oppsummeringsnotat.
- Norconsult 2013. Forprosjekt: Modell for handelsanalyser.

Arealutvikling:

- Rogaland fylkeskommune 2013. Boligarealanalyse.
- Rogaland fylkeskommune 2013. Næringsarealanalyse.

Transportutvikling:

- Asplan Viak 2012. Reisemønster og reisevaner på Haugalandet.
- Asplan Viak 2013. Reiselengder og klimautslipp fra privat transport på Haugalandet.
- Asplan Viak 2013. Vurdering av sykkel-potensialet på Haugalandet.
- Rogaland fylkeskommune 2013. Trafikkdata for biltrafikken.
- Rogaland fylkeskommune 2014. Trafikkdata for kollektivtrafikken.
- SINTEF 2012. Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2011.
- Statens vegvesen 2012. Forsinkelsesmåling E 134 Håvik - Ørpetveit.
- Statens vegvesen 2013. Ulykkessituasjon Haugalandet.

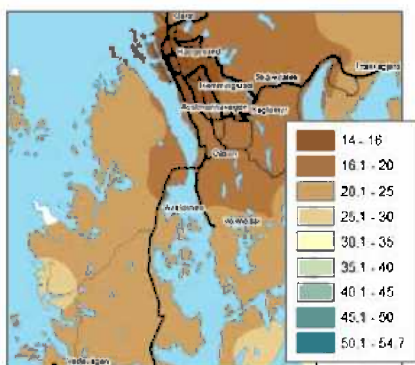
Landbruk og grønnstruktur:

- Rogaland fylkeskommune 2014. Fagrapport landbruk.

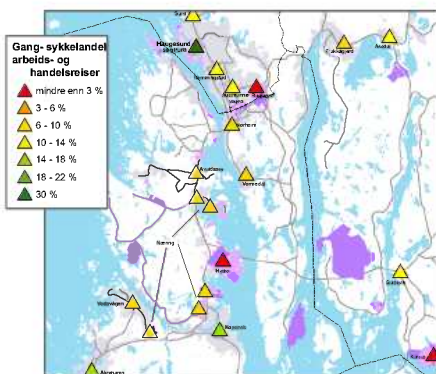
Vedlegg 2: Kategorisering av bynære næringsområder



Figur V1: Befolkingskonsentrasjon



Figur V2: Tilgjengelighet med bil
Kilde: Asplan Viak



Figur V3: Gang- og sykkel



Figur V4: Kollektivtransport

Lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i bynære områder

Med utgangspunkt i strategien om «rett virksomhet på rett sted» (side 45), er næringsområdene i ytre del av regionen sortert etter egnethet for lokalisering av «arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter». Sorteringen er gjort etter kriterier om nærhet til befolkningsskonsentrasjoner, biltilgjengelighet, potensiale for miljøvennlig transport (gange/sykkel/kollektiv), og konsekvens for klimautslipp:

Beliggenhet i forhold til befolkningsskonsentrasjoner:

Haugesund er regionalt befolkningstygndepunkt i regionen med ca 45.000 innbyggere. Sentrum ligger sentralt plassert i forhold til innbyggerfordelingen i byområdet, og med den klart høyeste innbyggertettheten i regionen. Resten av byen har en avtrappende tetthet utover fra sentrum, og de ytre områdene har relativt lav tetthet med mindre enn 1 innbygger/daa, alle arealer sett under ett. Kopervik og Åkra er lokale tyngdepunkter på Karmøy, med ca 8.000 innbyggere hver. Tettstedssentrene har høyest innbyggertetthet med 0,5-0,7 innb./daa, og dette avtar gradvis lenger ut fra sentrene. Øst for Haugesund, er Førre/Frakkagjerd det største befolkningstygndepunktet. For hvert av tettstedene er det sentrumsområdene som flest mennesker har kortest avstand til.

Tilgjengelighet med bil:

Tilgjengelighet i et større perspektiv er vurdert ut fra kjøretider med bil langs eksisterende vegnett. For befolkningen i ytre del av regionen sett under ett, er gjennomsnittlig kjøretid kortest til de sentrale delene av Haugesund, med ca 15 minutter. Gjennomsnittlige kjøretider avtar gradvis utover – med inntil 20 minutter i resten av byområdet, og inntil 25 minutter i øvrige deler av området Åkra-Kopervik-Aksdal.

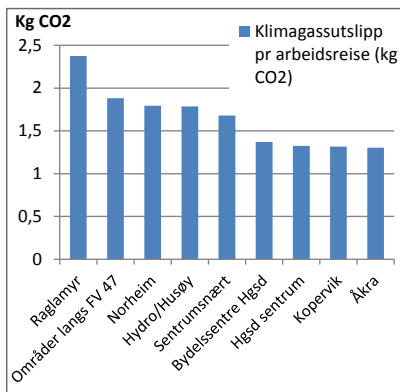
Gange og sykling:

Potensiale for gange er vurdert ut fra dagens reisevaner. Framtidig utvikling og tilrettelegging kan gi høyere gang-/sykkelandeler, og eventuell økning forventes å bli størst i områder som kan få høy fortetting.

Andelen gange og sykling er gjennomgående høyere til sentrumsområder enn til øvrige næringsområder. Gang-/sykkelandelen på arbeidsreiser, handlereiser og ærende til Aksdal sentrum ligger på ca 12 %, ca 15 % til Kopervik og Åkra sentrum, og 30 % til Haugesund sentrum. Til mindre sentre og områder langs hovedvegnettet, ligger gang-/sykkelandelen på rundt 8 %. Til større, bilbaserte områder som Hydro, Kårstø og Raglamyr, er det svært få som sykler eller går.

Kollektivtransport:

Potensialet for økt bruk av kollektivtransport er størst i områder med høy tetthet av innbyggere og arbeidsplasser. Det er særlig reiser som gjentas ofte, slik som arbeidsreiser, der det er størst sjanse for å benytte kollektivtransport, men samtidig må det skje reiser hele dagen for at det skal være grunnlag for effektiv drift. Kollektivtransporten er derfor avhengig av områder som både har høy konsentrasjon av arbeidsplasser, og i tillegg boliger, handel og andre funksjoner. På Haugalandet er Haugesund sentrum et regionalt tyngdepunkt for arbeidsplasser, boliger og andre funksjoner. Åkra, Kopervik og dels Aksdal er lokale knutepunkter som kan bindes sammen med byområdet.



Figur V5 Klimautslipp
Kilde: Asplan Viak

Klimautslipp:

Gjennomsnittlig klimautslipp pr besøk er størst på reiser til Raglamyrr, næringsområder langs hovedvegnettet, Norheim og Hydro/Husøy, og lavest til Åkra, Kopervik og Haugesund sentrum. Forskjellene områdene i mellom skyldes dels ulike reiselengder til hvert næringsområde og dels ulik bilandel på reisene.

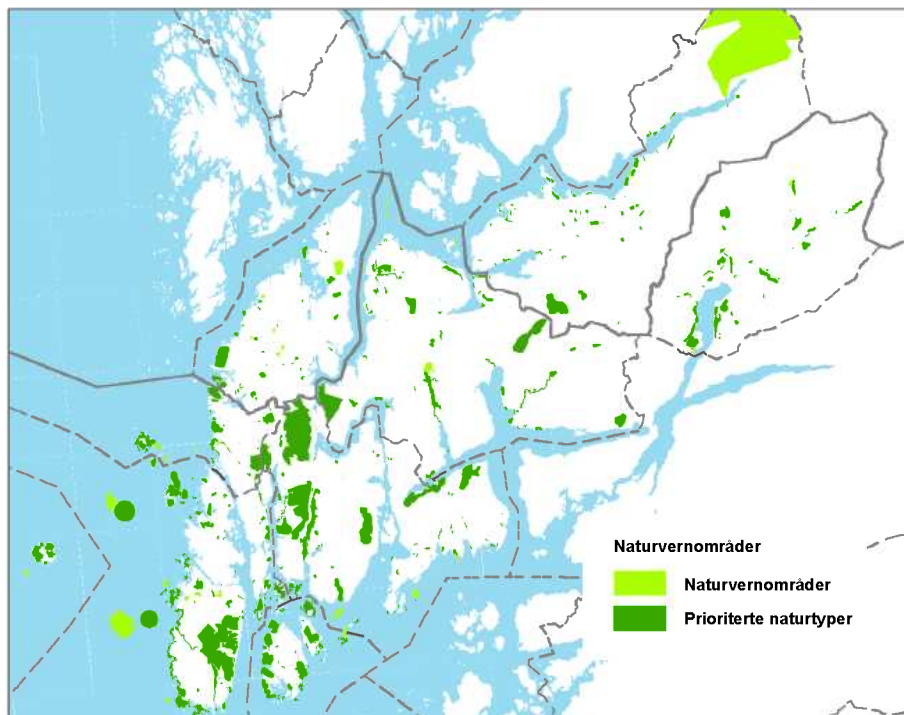
Tabel: Kategorisering av næringsområder i Haugesund/fastlands-Karmøy og tilrettelegging for type næringsvirksomhet:

| Kategori næringsområder | Områder i kategorien | Nærhet til befolkning | Miljøvennlig transport | Tilrettelegges for type virksomheter | Eksempler på type virksomheter |
|---|---|---|--|--|---|
| Kategori 1: Regionsenter | Haugesund sentrum | Regionalt befolkningstygdepunkt | Meget høyt gang-/sykkelpotensiale. Høy kollektivtilgjengelighet. | Virksomheter med regionalt høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet | Finans og eiendom, privat tjenesteyting, kontorvirksomheter, overnatting, servering, kultur |
| Kategori 2: Andre større sentre | Kopervik, Åkra og Aksdal sentrum, og Norheim sentrum/Oasen | Lokale befolkningstygdepunkt | Lokalt høyt gang-/sykkelpotensiale. Varierende kollektivtilgjengelighet. | Virksomheter med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet | Som kategori 1, lokalt basert. |
| Kategori 3: Innenfor by-/tettsted | Kvalmarka, Killingøy, Hasseløy, Risøy. Deler av Raglamyrr/Norheim, Frakkagjerd og Bygnes | Lavere befolkningstetthet, delvis integrert i tettstedsstruktur | Lokalt gang-/sykkelpotensiale. Varierende kollektivtilgjengelighet | Virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet | Blandet næring. Arealkrevende handel, håndverkere |
| Kategori 4: Ytterkant av by-/tettsted og langs hovedvegnett | Ekrene, Halsane, Storøy, Storasund, deler av Norheim og Raglamyrr, Bø, Husøy, flyplassen, Veasletta, Aksdal næringspark. Deler av Frakkagjerd og Bygnes | Lav befolkningstetthet, mindre integrert i tettstedsstruktur | Lavt gang-/sykkelpotensiale. Lav kollektivtilgjengelighet | Virksomheter med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet | Transport/distribusjon, anlegg, lettere industri, reparasjon, lager, engros |
| Kategori 5: Utenfor by-/tettsted | Hydro, Gismarvik, Kårstø | Utenfor befolkningstygdepunkter | Lavt gang-/sykkelpotensiale. Lav kollektivtilgjengelighet. | Tyngre industri-bedrifter | Tyngre industri |

Vedlegg 3: Grøntstruktur. Natur- og friluftsområder

Naturverdier på Haugalandet:

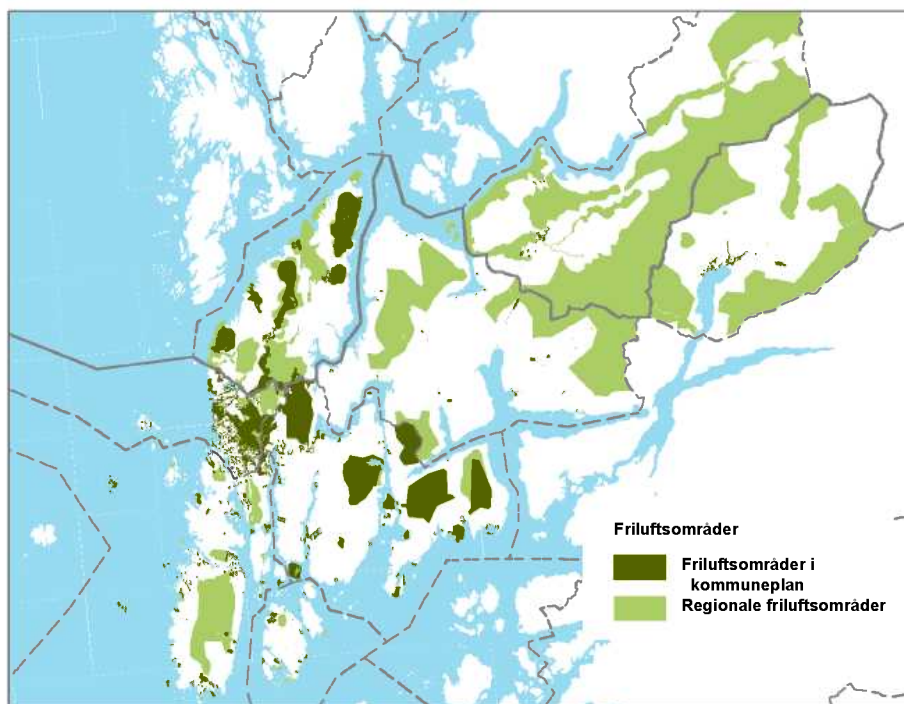
Kartlegginger av områder med naturverdier gjøres i forbindelse med større utbyggingsprosjekter, eller som egne kartleggingsprosjekter i statlig, regional eller kommunal regi. I tema-kartet er det illustrert områder som er registrert med nasjonal eller regional verdi, basert på data fra Miljødirektoratet (Naturbase) og Fylkesmannen i Rogaland. Punktdata om enkelt-lokaliteter, og lokalt viktige naturområder (C-områder), er ikke tatt med.



Figur V6: Naturverdier på Haugalandet

Friluftsområder på Haugalandet:

Registreringer av friluftsområder på Haugalandet oppdateres i forbindelse med regionale og kommunale planer. Regionale friluftsområder på tema-kartet er hentet fra «Fylkesdelplan for friluftsliv, idrett, naturvern og kulturvern» fra 2005 og Temaplan for friluftsliv i Hordaland. I tillegg viser kartet friluftsområder fra kommuneplanene. Hensynssoner for friluftsliv, LNF-områder med særlige friluftsinnteresser (LNF-F), gravlunder, idrettsanlegg og parker mv. er ikke tatt med på kartet.

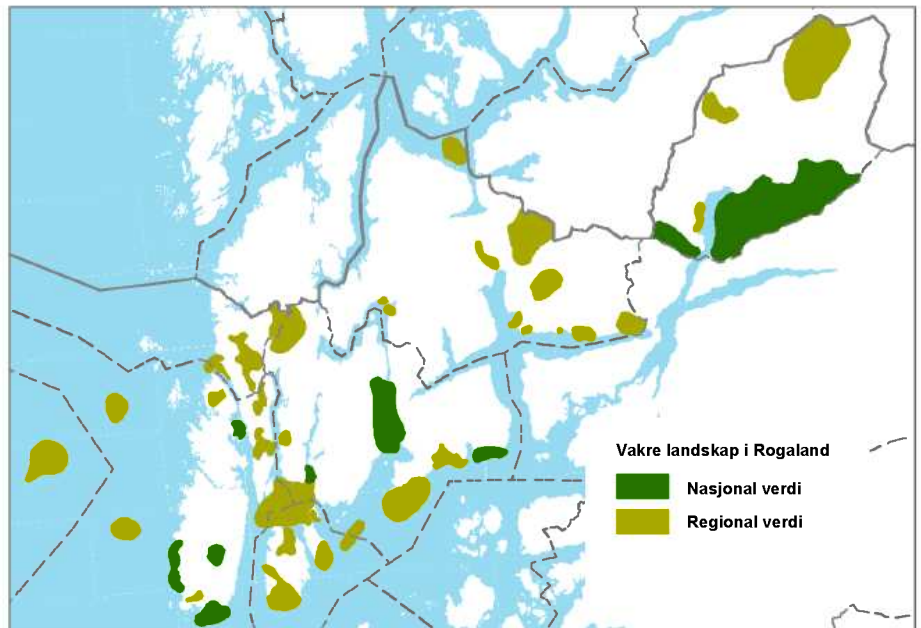


Figur V7: Friluftsområder på Haugalandet

Vedlegg 3: Grøntstruktur. Landskaps- og kulturvernområder

Områder med landskapsverdi:

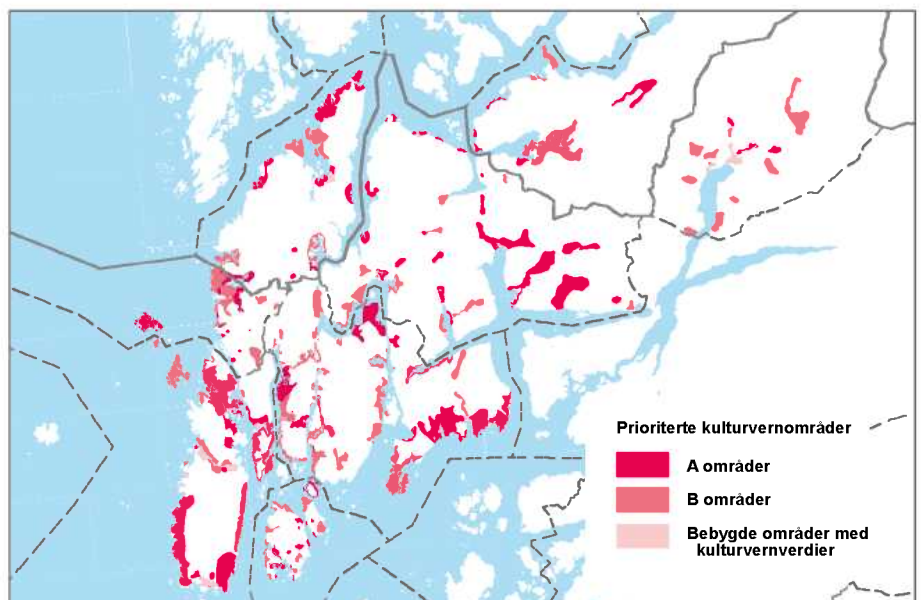
Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Fylkesmannen i Rogaland og Rogaland Reiseliv, gjennomførte 1993-94 en kartlegging og vurdering av estetiske landskapskvaliteter i fylket. Landskapskomponenter i hvert område ble klassifisert, og ved sammenstilling ble det lagt vekt på kriteriene intensitet, helhet, variasjon og særpreg. På temakartet er det vist områder som ble vurdert å ha meget høy og høy landskapsverdi (nasjonal interesse og fylkesinteresse). I samme periode ble det også gjennomført en «Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap», der hovedvekten ble lagt på tradisjonelle kulturmarkstyper og botaniske kvaliteter.



Figur V8 Områder med landskapsverdi

Prioriterte kulturvernområder:

Til fylkesdelplanen fra 2004 ble det vurdert områder der det kunne forventes særlige konflikter med kulturminner ved en eventuell utbygging. Vurderingen ble gjort ut fra kjente fornminner og nyere tids kulturminner (SEFRAK A- og B-objekter), og i tillegg områder med høyt potensiale for funn av fornminner. Potensiale for funn ble vurdert ut fra erfaring, lokalkjennskap og forekomst av landskapstyper og områder med mulighet for tidlig bosetting. På temakartet er det illustrert områder der det ikke tilrås videre utbygging (A-områder), eller der videre utbygging må ta tilpasses kulturminneinteresser (B-områder).



Figur V9: Prioriterte kulturvernområder



ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Regionalplanavdelingen
Postboks 130, 4001 Stavanger
Telefon 51 51 66 00
Fax: 51 51 66 74
www.rogfk.no