

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

---

Dato: 10.04.14  
Saksnr: 1/14

**Sak: Status for planarbeidet.**

---

### **Saken gjelder**

Styringsgruppa orienteres om status for planarbeidet og arbeid som er gjennomført siden forrige møte.

### **Status for arbeidet**

Siden forrige møte i styringsgruppa, er følgende gjennomført:

- Revisjon av konsept-rapport:  
Utkast til konsept-rapport fra november 2013 er revidert og det er laget en fullstendig rapport. Hovedendringene fra november omfatter innarbeidelse og redigering av situasjonsbeskrivelse, gjennomføring av nye transportberegninger, og uttrekk av prognoser spesielt for byområdet. Rapporten ble sendt ut til prosjekt- og styringsgruppene i første del av februar. Det er kommet inn skriftlige tilbakemeldinger fra alle kommunene, og i tillegg Statens vegvesen (se sak 2/14).
- Gjennomføring av plankonferanse:  
17. februar ble det arrangert plankonferanse i Haugesund, der kommunene, statlige og regionale etater, og representanter for regionalt næringsliv og regionale organisasjoner var invitert. Til sammen deltok ca 160 personer, og en stor del var lokale politikere. Eksterne foredragsholdere innledet med faglige råd om byutvikling, attraktiv tettstedsutvikling og erfaringer fra areal- og transportsamarbeid i andre regioner. Fylkeskommunen orienterte om behov og mål, konseptene, og om transportutfordringer. Det arbeides med en egen dokumentasjonsrapport fra konferansen, som vil bli sendt ut så snart den er ferdig. Presentasjoner fra konferansen er lagt ut på fylkeskommunens websider. En rapport fra konferansen forventes snart å være ferdig.
- Vurdering av bolig- og næringsarealer opp mot konsept 2:  
Det er startet et arbeid med å vurdere ledige bolig- og næringsarealer i regionen opp mot hovedstrategiene i konsept 2 og målformuleringene som det har vært tilslutning til. Dette er nærmere omtalt i sak 3.

### **Annet arbeid**

Parallelt med regional plan, pågår det også arbeid med:

- Mulighetsstudie for E 134 (Statens vegvesen).
- Oppstart av konseptvalgutredning (KVU) for byområdet Haugesund og E 134 Akسدal-flyplassen (Statens vegvesen).

### **Konklusjon i prosjektgruppa**

*Prosjektgruppa tar saken til orientering.*

### **Forslag til konklusjon i styringsgruppa**

*Styringsgruppa tar saken til orientering.*

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

---

Dato: 10.04.14  
Saksnr: 2/14

**Sak: Anbefaling om valg av hovedstrategi for utarbeidelse av regional plan.**

Vedlegg 4: Tilbakemeldinger i forbindelse med konseptvalg.

---

### Saken gjelder

Styringsgruppa orienteres om tilbakemeldinger som har kommet fra kommunene og Statens vegvesen om valg av konsept. Styringsgruppa skal gi sin anbefaling til valg av hvilket konsept som revisjon av regional plan skal bygge på.

### Bakgrunn

Det er gjennomført en kvantitativ analyse av konseptene i forhold til kriterier som arealforbruk, byliv, reiseavstander, gange/sykkel, transportvekst og kostnader mv, og det er gjort en vurdering av om konseptene bidrar til å oppnå målene en har forslått. Samlet sett er konsept 1 vurdert å komme dårligst ut, mens både konsept 2 og konsept 3 er vurdert å gi klart bedre måloppnåelse enn konsept 1. Konsept 3 er vurdert å svare bedre enn konsept 2 på utfordringer i byområdet. Beskrivelse og vurdering av konseptene er sammenfattet i egen rapport.

Styringsgruppen ønsket på forrige møte at kommunene skulle få anledning til en bredere forankring om strategivalget som konseptene innebærer, før det ble tatt stilling til valg av konsept. Revidert konsept-rapport ble derfor sendt ut til kommunene med frist for tilbakemelding 15. mars. Alle kommunene, og i tillegg Statens vegvesen, har kommet med tilbakemeldinger, og disse er i sin helhet gjengitt i vedlegg 4. Selve vedtakene/hovedpunktene i tilbakemeldingene er gjengitt nedenfor.

### Tilbakemeldinger om konsept-valg

Nedenfor er selve vedtakene/hovedpunkter i tilbakemeldingene fra kommunene og Statens vegvesen gjengitt. Sakspapirene inkludert saksframlegg er gjengitt i vedlegg 4.

- Haugesund kommune:
  1. *Haugesund kommune mener det vil være riktig å utarbeide et planforslag som legger opp til en foretting og satsing på byen og tettstedene gjennom en kombinasjon av alternativ 2 og 3. Dette vil gi det mest optimale miljøregnskapet og den beste samfunnsøkonomien.*
  2. *Byområdet i Haugesundregionen er i sterk vekst, og tidligere adskilte tettsteder vokser sammen. Byområdet utvikler seg de facto i en nord/sør-gående akse fra Åkra og Kopervik i sør via Haugesund til Sveio sentrum i nord og en øst/vest-gående akse fra Haugesund i vest til Aksdal og Grinde i øst. Dette må hensyntas når en skal planlegge utviklingen av byområdet i et 30-årsperspektiv. Det naturlige byområdet strekker seg inn i de fire kommunene Sveio, Haugesund, Karmøy og Tysvær med Haugesund sentrum som det naturlige midtpunktet.*
  3. *Ny regional plan må legge opp til en sterk satsing på kollektivtrafikk, gange og sykling i og rundt Haugesund. Her er bolig- og arbeidsplass tettheten stor nok til å utforme et kollektivsystem som oppleves som attraktivt nok til å kunne konkurrere med privatbilen. Sykkelbyprosjektet for Haugesund og Karmøys fastlandsside er godt i gang, og Haugesund kommune er i ferd med å implementere en egen gåstrategi. Haugesund kommune vil i tillegg presisere at Haugesund sentrum skal være et tjenlig regionsenter for*

hele regionen, ikke bare for byområdet. Det innebærer at det må være lett å komme inn til byen med bil for dem som kommer fra områder med dårlig kollektivbetjening.

4. *Haugesund kommune har, som eneste kommune i regionen, overoppfylt kravene til fortetting i gjeldende fylkesdelplanplan. Haugesund kommune er fortsatt innstilt på å bidra til fortetting, slik det for eksempel legges opp til i planprogrammet for Fagerheim (6 boliger per dekar i gjennomsnitt). Det må likevel fortsatt være rom for en diversifisert boligutbygging i Haugesund slik at også byen kan tilby eneboligtomter.*
5. *Haugesund kommune presiserer viktigheten av at alle felles publikumsfunksjoner som det bare finnes en av i regionen, må lokaliseres til Haugesund sentrum i likhet med det som er bestemmelsen i gjeldende fylkesdelplan.*

▪ Sauda kommune:

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

▪ Bokn kommune:

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

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

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

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

▪ Tysvær kommune:

1. *Tysvær kommune ber om at det i regionalplanarbeidet blir fokus på utvikling av hele regionen og et godt samspill mellom landsbygd, tettsteder og byområder i det videre planarbeidet.*
2. *Haugalandet er et felles bo- og arbeidsmarked, og gode kommunikasjoner og transportsystem er avgjørende for regionens utvikling. Viktige transportårer og transporttilbud må derfor oppgraderes i forhold til forventet trafikkmengde. Oppgradering av vegnettet er viktig både av hensyn til næringstransport, persontransport og av hensyn til kollektivtrafikkens framkommelighet. Bygging av gang- og sykkelvegnett internt i byer og tettsteder og mellom tettstedene må prioriteres og båtruter til bygder og øysamfunn må sikres rammebetingelser for å overleve. Areal- og transportplanen bør ha klare mål og strategier i forhold til regionens framtidige behov når det gjelder transport og kommunikasjoner som kan og bidra til å sikre gode levevilkår og et attraktivt arbeidsmarked gjennom regionforstørring.*
3. *Haugalandet trenger et levende regionsenter med tyngdepunkt i Haugesund sentrum, Karmøys fastlandsside og ytre sone i Tysvær. I regionalplanarbeidet bør en legge opp til en senterstruktur som gir en fornuftig rollefordeling mellom de ulike by- og*

tettstedsområdene. Haugesund sentrum er i en særstilling, og det kan her være behov for egne virkemidler for å sikre gode rammebetingelser for handel og opplevelse. Rollefordelingen mellom byene og tettstedsområdene bør sikres med felles retningslinjer for handel og næringsetablering i hele regionen.

4. *Haugalandet trenger også strategier for å ta vare på og videreutvikle de landlige områdene og bygdesentraene i regionen. Et minimum av arbeidsplasser, servicetilbud og infrastruktur er avgjørende for bosettingen i mange bygdesamfunn. Virkemidler som kan bidra til å opprettholde aktivitetene på landsbygda, stimulere til fast busetning og utvikling av bygdesentra bør drøftes i planarbeidet.*
  5. *I den regionale planstrategien er det pekt på at Rogfast vil medvirke til regionforstørring, felles bo- og arbeidsmarked og større muligheter for vekst ved at folk kan velge arbeidsplass og boplass i et større geografisk område. Det er også pekt på at regionforstørring kan gi muligheter for dempet press på matjorda på Jæren. Vi må da arealmessig legge til rette for at en større del av naturlig vekst i Rogaland skal kunne skje i nordfylket, og det må utarbeides befolkningsprognoser som også tar hensyn til Rogfasteffekten.*
  6. *Med bakgrunn i ønske om å ta hele fylket og regionen i bruk og sikre godt samspill mellom by og land, anbefaler Tysvær kommune at konsept 2 «By og tettsted» velges som hovedretning for det videre arbeidet med areal- og transportplan for Haugalandet.*
- Karmøy kommune:
    1. *Haugalandet trenger et levende regionsenter. Dette senteret har tyngdepunkt i Haugesund sentrum, men omfatter også deler av Karmøys fastlandsside og ytre sone i Tysvær. For utvikling av Haugesund sentrum hviler det et særlig ansvar på Haugesund kommune knyttet til å utarbeide funksjonelle arealplaner for utvikling av senteret, herunder å sikre framkommelighet til de regionale institusjoner og det regionale servicetilbud som ligger i sentrum.*
    2. *Karmøy kommune har 3 byer og flere tettsteder som er attraktive boligområder med tilhørende private og offentlige servicetilbud. For å videreutvikle disse til beste for befolkningen i Karmøy, og i samsvar med kommuneplanen for Karmøy, anbefaler formannskapet at konsept 2 «By og tettsted» velges som hovedretning for det videre arbeidet med den regionale planen for areal og transport på Haugalandet. Dette fører til mindre press på LNF-områdene i kommunen, noe vi anser som viktig i Karmøy.*
    3. *Haugalandet er et felles bo- og arbeidsmarked, og gode kommunikasjoner og et godt transportsystem er avgjørende for regionens utvikling. Viktige transportårer og kollektivtilbud må derfor oppgraderes i forhold til forventet trafikkmengde. For å nå målet om endret reisemiddelvalg fra privatbil til sykling og gange, må gang- og sykkelvegnett internt i byer og tettsteder og mellom tettstedene prioriteres.*
  - Utsira kommune:

*Utsira formannskap gir ordfører fullmakt til å stemme på vegne av Utsira kommunestyre med unntak for konsept 3 Storby.*
  - Vindafjord kommune:

*I arbeidet med ein felles regionalplan for areal og transport på Haugalandet tilrår Vindafjord kommune konsept 3 som hovudretning for det vidare arbeidet med planen. Det er viktig for regionen med ein by som eit sterkt og samlande regionsenter, der Haugesund er det sentrale byområdet der ein legg til rette for større vekst, høgverdig kollektivtilbod og med sykkel- og gangstiar som alternativ til biltrafikk.*

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

▪ Etne kommune:

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

Etne kommune ønskjer å ha en sterk Haugalandsregion med Haugesund som regionsenter, men ønskjer også å ha ei utvikling som styrker tettstadene i den indre delen av regionen.

▪ Sveio kommune:

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

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

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

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

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

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

▪ Statens vegvesen:

Den største forskjellen i konseptene er mellom konsept 1 på den ene siden og 2 og 3 på den andre. Konsept 1 legger opp til arealspredning og transport med personbil, enda mer spredt utbygging enn tilfellet er i dag. En slik utvikling vil være i strid med nasjonale føringer. Den vil ikke være bærekraftig på sikt, ved at den innebærer større forbruk av verdifullt landareal, mer forurensning fra transport, og behov for betydelige investeringer i infrastruktur, som vei, vann og avløp, samt skole, omsorg og andre kommunale funksjoner. Statens vegvesen kan ikke stå inne for en utviklingsretning i tråd med konsept 1. Konsept 2 og konsept 3 innebærer begge en mer konsentrert og styrt arealutbygging enn det som til nå har vært tradisjon på Haugalandet. I tråd med nasjonale føringer mener Statens vegvesen at det er riktig å gå i retning av mer konsentrert utbygging, arealdisponering som bygger opp under kollektivtilbudet og by- og tettstedsutvikling som legger til rette for mer sykling og gåing.

Det er viktig at alle kommuner styrer arealutviklingen rundt sine tettsteder. Det gjør at man legger til rette for mest mulig korte daglige reiser, og ikke minst at man opprettholder og

*styrker sine lokalsamfunn. Sånn sett kommer man langt med en utviklingsretning i tråd med konsept 2. Det er likevel konsept 3 som gjør at man kan hente ut den største gevinsten. Et noe større befolkningsgrunnlag i regionsenteret gjør at man danner et bedre grunnlag for et godt kollektivtilbud, som naturlig nok må ha et visst kundegrunnlag for at det skal være lønnsomt.*

Haugesundregionens næringsforening har ikke gitt noen skriftlig tilbakemelding, men har i prosjektgruppa og gjennom media gått inn for at en legger «0-alternativet» til grunn. 0-alternativet utgjør et sammenligningsgrunnlag som skal klargjøre hvordan den framtidige situasjonen kan forventes å bli dersom det ikke gjennomføres større tiltak eller endringer. Næringsforeningen har også hevdet at sentraliseringen uansett vil innebære en realisering av konsept 3 og advart mot å forsterke dette.

Fylkesmannen i Rogaland har heller ikke gitt skriftlig tilbakemelding, men har i prosjektgruppa lagt vekt på at konsept 3 realiserer det største potensialet, blant annet for kollektivtrafikk. Det er viktig med full tyngde på dette, og at en ikke velger vekk gode løsninger. Fylkesmannen anbefaler derfor konsept 3 som det beste konseptet.

Det har også kommet tilbakemelding fra en privatperson (Svein Elling Austbø fra Våg i Tysvær), som blant annet mener at Haugesund ikke er noen storby, at hver kommune må få utvikles for seg, og at alle må få handle der de ønsker.

### **Oppsummering og vurdering**

Sett under ett vurderes det å være god oppslutning om å legge vekk konsept 1 og velge konsept 2 som hovedstrategi for utarbeidelse av regional plan. Alle kommunene har i sine tilbakemeldinger vært enige om at en ønsker å styrke eksisterende tettsteder og legge til rette for økt gange, sykkel og kollektivtransport.

Vindafjord kommune har anbefalt konsept 3, fordi de mener regionen er tjent med et sterkere regionsenter, samtidig som de ser at konsept 2 og 3 ikke vil være forskjellig for deres egen del. Bokn kommune anbefaler en kombinasjon av konsept 1 og 2, fordi de ønsker å kunne tilby større arealer med tanke på at folk og bedrifter fra Sør-Rogaland skal kunne etablere seg. Haugesund kommune ønsker å kombinere konsept 2 og 3. Fylkesmannen og Statens vegvesen peker på at konsept 3 gir den største gevinsten samlet sett. Når det gjelder å kunne kombinere konsepter, vurderes det reelt sett ikke å være mulig å kombinere konsept 1 med de to andre konseptene. Konsept 1 betyr å ta i bruk strategier som trekker i motsatt retning av de øvrige konseptene og som vil bidra til å undergrave en mer konsentrert arealutvikling og mulighetene for å styrke miljøvennlig transport. Konsept 2 og 3 innebærer derimot en type strategier og virkemidler som trekker i samme retning, om enn med litt ulik styrke. Byområdet særlige utfordringer med hensyn til transportutvikling og betydning av et hensiktsmessig utbyggingsmønster, innebærer at det vil være behov for en høyere arealutnyttelse og sterkere virkemiddelbruk i byområdet (som lagt til grunn i konsept 3). Dette kan kombineres med at en legger konsept 2 til grunn for planlegging og utvikling i øvrige deler av regionen. Konsept 3 har delvis blitt oppfattet som om det bare er i Haugesund det skal være utvikling. Det er ikke riktig, og det kan derfor være behov for en nærmere utdyping og felles forståelse av hva en slik kombinasjon vil innebære.

Noen av kommunene har, sammen med anbefaling av konseptvalg, gitt en del tilleggskommentarer i sine vedtak. Enkelte av disse kommentarene kan oppfattes som at en ved siden av en konsentrert strategi med tettstedssentrene som utgangspunkt, samtidig ønsker å ha muligheten for spredt bebyggelse/etablering av nye tettsteder, og for lokalisering av næringsområder langs hovedvegnettet. Utvikling av nye tettsteder og vegbaserte arealer er rendyrket som strategi i konsept 1. Som beskrevet over, vurderes dette å ville undergrave mulighetene for realisering av konsept 2/3 med konsentrert arealutvikling og miljøvennlig transport. Analysen av dagens utviklingstrekk viser at utviklingen pr i dag går i feil retning i forhold til nasjonale og regionale mål, og ytterligere arealtilgang vurderes å ville forsterke disse utfordringene. Fra administrativt hold har derfor fylkeskommunen anbefalt at det

foretas en gjennomgang av hvordan dagens arealer støtter opp om strategiene i konsept 2. Dette vil bli en sentral del av det videre arbeidet.

### **Konklusjon i prosjektgruppa**

*Prosjektgruppa viser til evalueringen av konseptene og til tilbakemelding fra kommunene om ønsket utvikling. Prosjektgruppen mener konsept 1 ikke vil bidra til å nå målene for regional utvikling som det tidligere er gitt tilslutning til. Prosjektgruppa anbefaler derfor at konsept 1 legges vekk som utviklingsstrategi.*

*Samlet sett er det et flertall av kommunene som har anbefalt konsept 2 som strategi for utforming av regional plan. Dette reflekterer en forventning i regionen om at det skal legges til rette for en attraktiv tettstedsutvikling i alle deler av regionen. Konsept-evalueringen viser at konsept 2 kommer godt ut på de fleste områder – både med å styrke grunnlaget for sentrumsutvikling, legge til rette for økt gange, sykkel og kollektivtransport, og for å nå fastsatte klimamålsetninger. Basert på innspillene og den faglige vurderingen sett under ett, anbefaler prosjektgruppa derfor at konsept 2 legges til grunn som hovedstrategi for utforming av regional plan.*

*Prosjektgruppa viser ellers til tilbakemeldinger fra Haugesund og Vindafjord kommuner, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Rogaland, og til evalueringen som viser at en mer konsentrert arealutvikling og sterkere virkemiddelbruk i Haugesund/fastlands-Karmøy kan gi ytterligere styrking av byutvikling og miljøvennlig transport. I det videre planarbeidet bør det diskuteres om konsept 2 kan kombineres med konsept 3 i det sentrale byområdet for å bidra til dette.*

(Karmøy og Tysvær sine representanter oppfattet at de hadde et bundet mandat gjennom vedtak i sine formannskap og reserverte seg derfor mot ledd 3 i konklusjonen. Det samme gjorde næringsforeningen.)

### **Forslag til konklusjon i styringsgruppa**

*Styringsgruppa viser til evalueringen av konseptene og til tilbakemelding fra kommunene om ønsket utvikling. Styringsgruppa mener konsept 1 ikke vil bidra til å nå målene for regional utvikling som det tidligere er gitt tilslutning til. Styringsgruppa anbefaler derfor at konsept 1 legges vekk som utviklingsstrategi.*

*Samlet sett er det et flertall av kommunene som har anbefalt konsept 2 som strategi for utforming av regional plan. Dette reflekterer en forventning i regionen om at det skal legges til rette for en attraktiv tettstedsutvikling i alle deler av regionen. Konsept-evalueringen viser at konsept 2 kommer godt ut på de fleste områder – både med å styrke grunnlaget for sentrumsutvikling, legge til rette for økt gange, sykkel og kollektivtransport, og for å nå fastsatte klimamålsetninger. Basert på innspillene og den faglige vurderingen sett under ett, anbefaler styringsgruppa derfor at konsept 2 legges til grunn som hovedstrategi for utforming av regional plan.*

*Styringsgruppa viser ellers til tilbakemeldinger fra Haugesund og Vindafjord kommuner, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Rogaland, og til evalueringen som viser at en mer konsentrert arealutvikling og sterkere virkemiddelbruk i Haugesund/fastlands-Karmøy kan gi ytterligere styrking av byutvikling og miljøvennlig transport. I det videre planarbeidet bør det diskuteres om konsept 2 kan kombineres med konsept 3 i det sentrale byområdet for å bidra til dette.*

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

---

Dato: 10.04.14  
Saksnr: 3/14

**Sak: Kategorisering av sentre og vurdering av bolig- og næringsarealer i tråd med konsept 2.**

---

### **Saken gjelder**

Det er startet et arbeid med å vurdere hvordan kommuneplanenes bolig- og næringsarealer bidrar til å bygge opp om strategiene i konsept 2. Vurderingen er ment å danne grunnlag for retningslinjer og plankart til regional plan. Foreløpige resultater fra dette arbeidet legges fram for styringsgruppa.

### **Bakgrunn**

Tilbakemeldinger fra kommunene indikerer at det er et flertall for å legge til grunn konsept 2 for utforming av regional plan. Dette innebærer å legge til rette for en mer kompakt arealutvikling, som bygger opp om eksisterende by- og tettstedssentre, og som gir grunnlag for korte avstander og en høy andel gåing og sykling og kollektivtransport innenfor tettstedene

Tidligere gjennomgang av dagens kommuneplaner viser at det er svært store arealreserver på Haugalandet – nærmere 15.000 daa av både godkjente boligarealer og næringsarealer. Sammenlignet med arealforbruket siste tiår på ca 230 daa boligareal og 70 daa næringsareal pr år, ser det ut til å være areal nok for lang tid. Ikke alle disse arealene er lokalisert i tråd med strategiene i konsept 2. I tidligere møter har fylkeskommunen derfor ment at dersom en har ambisjoner om en regional utvikling i tråd med konsept 2, bør det ses nærmere på hvordan kommuneplanenes arealer samsvarer med strategiene i konseptet.

### **Kategorisering av sentre**

Strategiene i konsept 2 legger stor vekt på tettstedene og tettstedssentrum som sentrale i arealutviklingen. Som innledning til vurdering av bolig- og næringsarealer, er det derfor gjort en vurdering av egenskaper ved tettsteder og sentrumsområder som inngår i senterstrukturen i gjeldende fylkesdelplan, og det er gjort en gruppering av sentrene på bakgrunn av dette.

I grupperingen er det benyttet kriterier som tar utgangspunkt i forslag til regionale mål som det har vært tilslutning til i styringsgruppen. Dette omfatter omfang av arbeidsplasser og innbyggere i og nær sentrum, sentrumsfunksjoner, antall daglige reiser til tettstedssentrum, omsetning innen detaljhandel, arealtetthet og bruk av gange/sykkel.

Grupperingen av sentre er gjort ut fra sentrenes egenskaper og funksjon pr i dag. Framtidig utvikling kan innebære at enkelte tettstedssentre endrer sin funksjon noe. Dette må vurderes i forhold til en planlagt arealbruk som støtter opp om konsept 2.

### **Vurdering av boligområder og senter-/næringsområder**

Hovedstrategier for arealbruk i konsept 2 innebærer at virksomheter med mange arbeidsplasser eller besøk skal lokaliseres i by-/tettstedssentre, mens arealutviklingen for øvrig skal konsentreres om sentrene og gi grunnlag for styrking av disse og for korte avstander til daglige gjøremål. Som første skritt i en arealvurdering, er det utarbeidet kart som illustrerer hvordan avstander og muligheten for gange/sykkel varierer etter om nye virksomheter lokaliseres i eller utenfor by-/tettstedssentre, og hvor nær nye boliger legges i forhold til de samme by-/tettstedssentrene



### **Videre arbeid**

Til neste møte arbeides det videre med gruppering av sentre og vurdering av arealbruk. Det vil bli utarbeidet en nærmere kategorisering og angivelse av arealer som anses å være i tråd med konsept 2, eventuelt som ikke er det.

### **Konklusjon i prosjektgruppa**

*Prosjektgruppa gir innspill til videre arbeid med kategorisering av sentre og vurdering av arealer som er i tråd med konsept 2.*

### **Forslag til konklusjon i styringsgruppa**

*Styringsgruppa tar saken til orientering.*

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

---

Dato: 10.04.14  
Saksnr: 4/14

**Sak: Anbefalinger fra arbeidsgruppe for distriktskommuner.**

Vedlegg 5: Notat fra arbeidsgruppe for distriktskommuner.

---

### **Saken gjelder**

Styringsgruppa orienteres om arbeidet i som er gjort i arbeidsgruppe for distriktskommuner og innspillene som kommunene har kommet med.

### **Bakgrunn**

På prosjektgruppemøtet i september ble det besluttet å opprette en egen arbeidsgruppe for distriktskommuner. Hensikten var å få en nærmere diskusjon om hvilken betydning regional plan vil ha for distriktskommunene, og hva som gir en god måloppnåelse for disse. Det er avholdt to møter i arbeidsgruppa, og innspillene er oppsummert i et notat.

### **Innspill fra kommunene**

Innspillene viser at det er relativt stor variasjon blant kommunene, denne variasjonen kan blant annet begrunnes med forskjeller i geografi/topografi, politikk eller historisk utvikling. En kan allikevel trekk frem noen felles momenter som kommunene er opptatt av.

Flere av kommunene trekker frem mål 1 som det viktigste målet, da dette er et mål som er viktig for hele regionen. Videre er kommunene opptatt av transport, men med en todelt innfallsvinkel. Kommunene er opptatt av en skal satse på kollektiv, sykkel og gange i tettsteder, men fremhever også viktigheten med å sikre god infrastruktur til distriktene. Det siste begrunnes med at dette er sentralt for å opprettholde levedyktige grender.

Spredt boligbygging er et aktuelt tema i stort sett alle kommuner. Selv om realiteten er ganske lik i kommunene (det sentraliseres i større og større grad) så har kommunene ulike strategier for spredt boligbygging i sine kommuneplaner.

Kommunene er opptatt av lokalisering av næring, da spesielt med tanke på arealkrevende næring som må lokaliseres utenfor sentrene. Strategiene i kommuneplanene handler i stor grad om at næring skal lokaliseres langs med hovedfartsårene, en kan være tjent med regionale føringer rundt lokalisering av arealkrevende næring.

Arealplanleggingen i kommunene gjøres i stor grad av private aktører. Dette medfører at kommunene mister en del av styringen og gjør det vanskeligere å følge opp regionale føringer. Kommer en fram til at regionale føringer legger opp til en ny retning for planleggingen så er det viktig at kommunene har en tett dialog med næringslivet og grunneierne.

### **Konklusjon i prosjektgruppa**

*Prosjektgruppa tar saken til orientering.*

### **Forslag til konklusjon i styringsgruppa**

*Styringsgruppa tar saken til orientering.*

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

---

Dato: 10.04.14  
Saksnr: 5/14

**Sak: Videre arbeid, prosess og medvirkning.**

---

### Saken gjelder

Det legges fram en kort beskrivelse av hvordan det videre arbeidet med utforming av regional plan tenkes gjennomført.

### Forslag til møteplan vår/høst 2014

Siden møteplan for våren 2014 ble planlagt i november, har det skjedd en del endringer ved at konseptvalget ble utsatt og noen av møtene i Haugalandspakken er flyttet. Som tidligere varslet, er en del av møtedatoene derfor flyttet i forhold til forslag fra november.

Prosjektgruppa: Som utgangspunkt arrangeres møtene kl 09.30 på Gamle Slaktehuset i Haugesund.

- Tirsdag 1. april.
- Onsdag 21. mai.

En kommer nærmere tilbake til møtedatoer for høsten.

Styringsgruppa: Som utgangspunkt arrangeres møtene kl 12-14 hos Statens vegvesen i Haugesund.

- Torsdag 10. april.
- Torsdag 5. juni (koordinert med Haugalands-pakken).
- Fredag 26. september (koordinert med Haugalands-pakken).
- Torsdag 4. desember (koordinert med Haugalands-pakken).

### Arbeid med plandokument

Regional plan forutsettes å skulle bestå av et tekstdokument med plankart, regionale planbestemmelser, retningslinjer og faglige råd. For de tyngste temaene ligger det faglige grunnlaget i all vesentlighet i konseptrapporten og delrapporter som er utarbeidet. Det gjenstår likevel arbeid med å sy dette sammen på en hensiktsmessig måte, og nødvendig prosess rundt dette. I tillegg gjenstår det noe arbeid på temaene regional grønnstruktur, bokvalitet og folkehelse. Fylkeskommunen tar sikte på å legge fram forslag til rammer for plandokumentet på neste prosjektgruppemøte i mai.

### Arbeidsgrupper

- Arbeidsgruppe for landbruk har hatt to møter, der de har gjennomgått fagrapport og gitt tilbakemeldinger på forslag til retningslinjer for LNF-områder. Arbeidet i gruppa vurderes å være fullført.
- Arbeidsgruppe for distriktskommuner har hatt to møter, der de har gitt innspill til utfordringer som er sentrale for disse. Innspillene er sammenfattet i en rapport til prosjektgruppa.
- Arbeidsgruppe for senterstruktur har hatt ett møte med diskusjon omkring struktur og retningslinjer for handel. Det videre arbeidet har vært utsatt i påvente av konseptvalget. En planlegger å kalle inn til et nytt møte i gruppa over påske.

### Oppstart av KVV for Haugesund, fastlands-Karmøy og E 134 Aksdal-flyplassen

Statens vegvesen har fått i oppgave å utarbeide en konseptvalgutredning (KVV) for transportsystemet i Haugesund og fastlands-Karmøy, og for E 134 Aksdal-flyplassen. En KVV er en overordnet, faglig utredning, som i likhet med konseptene i regional plan skal gi en prioritering av hvilke utfordringer det er særlig viktig å gripe tak i, og belyse alternative, strategiske valg, og gi en samlet anbefaling.

Arbeidet har helt nylig startet opp og skal være ferdig våren 2015. Statens vegvesen har prosjektleder og styringen med arbeidet, og kommunene og fylkeskommunen vil bli involvert underveis. Det vil være sentralt med en tett dialog mellom KVVU-arbeidet og arbeidet med regional plan for å tilstrebe at konklusjonene i disse to arbeidene drar i samme retning.

**Konklusjon i prosjektgruppa**

*Prosjektgruppa tar saken til orientering.*

**Forslag til konklusjon i styringsgruppa**

*Styringsgruppa tar saken til orientering.*