

## Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Side i brev	Retn.I	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
1		1		Kommunene er fornøyde med hovedtrekkene i planen og slutter seg til konsept 2, som tidligere valgt.	Kommunene har gitt tilslutning til konsept 2 «By og tettsted» og bekrefter dette i oversendelsesbrevet. Forslag til endringer i planen fjerner imidlertid styring som er nødvendig for å realisere konsept 2. Det foreslås også at planen i større grad skal legges opp etter store vegprosjekter i regionen. I så fall er det høyst sannsynlig at framtiden i regionen vil ligge nærmere 0-alternativet (utviklingen fortsetter etter dagens kommuneplaner), eller til og med konsept 1 (utviklingen legges ytterligere opp etter store vegprosjekter i regionen). Begge disse konseptene vil gi større transportbehov, høyere bilavhengighet, mindre gange/sykling/kollektivtransport, bli langt dyrere, og gi svakere by- og tettstedssentre.
2		1		Samferdselsdelen dreier seg i for stor grad om byområdet.	Planen har hovedvekt på de delene av samferdselsutviklingen som sterkest påvirkes av tettsteds- og arealutviklingen, og som det derfor er størst behov for å se i sammenheng ("samordnet areal- og transportplanlegging"). Dette gjelder ikke minst de bynære områdene og større tettsteder for øvrig. I tillegg viser planen prioriteringer for utvikling av kollektivtrafikk og hovedvegnett. Når det gjelder riksvegnettet, er det staten som styrer prioriteringene, og det pågår det som kommunene påpeker allerede planlegging av disse gjennom andre prosesser enn regionalplanen.
3		1		Pågående planlegging av riksvegnettet er ikke hensyntatt i planen	
4		1		KVU Haugesund er samkjørt med regionalplanarbeidet.	"By og tettsted"-arealbruken er lagt til grunn i alle konseptene i KVU, med unntak av 0-alternativet. I anbefalingen i KVU-rapporten står det at <i>"for at en skal lykkes med målet om å begrense biltrafikken i Haugesund, er det en absolutt betingelse at planene for en mer konsentrert arealbruk i ATP blir fulgt opp i videre utbygging av Haugesundsområdet"</i> .
5		1		Utbyggingsareal som går med til E 134 skal erstattes med nytt areal.	Kommunene på Haugalandet har arealreserver for svært lang tid - ca 40-60 år for boligarealer og mye mer for næringsareal. Med så store arealreserver, har utfordringen i planen vært å få til en prioritering av hvilke arealer og lokaliseringer som best bygger opp om den ønskete tettstedsutviklingen. Det er derfor vanskelig å se at det skal være et nærliggende behov for å vurdere ytterligere utbyggingsareal, selv om noe kan bli omdisponert til vegbygging.
6		1		Usikkerheten rundt hvor framtidige veitraseer skal gå, gjør det komplisert å akseptere fase-inndeling av boligområdene (pkt. 11 i retningslinjene).	Fase-inndelingen av boligområder er basert på nærhet til by- og tettstedssentrene, behov for å styrke disse sentrene, og potensialet for gange, sykling og kollektivtransport. Selv om framtidig veiplanlegging og -utbygging kan komme til å berøre utbyggingsområder, forventes tettstedsstrukturen å ligge fast. Det er derfor grunn til å tro at utbygging "innenfra og ut" i hvert enkelt tettsted fortsatt vil fungere. Hvis arealer i "fase 1" blir berørt av vegutbygging, betyr det bare at utbyggingen i tettstedet muligens går tidligere over til arealer i "fase 2".
7		1		Det er viktig at regionalplanen blir samkjørt med Hordaland, bl.a. innenfor landbruk.	I Regional planstrategi for Hordaland 2012-2016 er det definert at det er behov for ein plan for landskap og grønstruktur i Hordaland, og hensikten med arbeidet er en felles politikk for forvaltning av landskap og grønstruktur. Planarbeidet har ikkje starta opp enno og vil bli vurdert på nytt i arbeidet med ny planstrategi for inneverande periode. For øvrig er det ønskelig også med samordning innenfor Rogaland fylke. I Rogaland finnes det lignende retningslinjer for landbruk i regionale planer både for Jæren og Ryfylke - tilpasset lokale forhold.

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

Nr.	Tema i planen	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
8		1		Metode for regional handelsanalyse må være utarbeidet i forkant av vedtak dersom det skal være krav om handelsanalyse i planen.	Rogaland fylkeskommune har utarbeidet rammer for regional handelsanalyse på Jæren og presentert dette for kommunene der. Regional handelsanalyse på Haugalandet bygges opp etter lignende mønster, men tilpasses tettstedsstrukturen på Haugalandet. Metodikken er foreløpig benyttet for å vurdere dimensjonering av handel i Tysvær og Aksdal sentrum. Fylkeskommunen kan presentere resultatene av dette arbeidet for kommunene dersom det er ønskelig.
9		1		Avgrensning av "bynære områder" i regionalplanen bør samordnes med satsingen på kollektivtransporten. Sveio har ingen utvidet kollektivsatsing i planen og bør utelates fra "bynære områder".	I planforslaget er de sterkeste vekstområdene i Haugesund, Karmøy, Tysvær og Sveio avgrenset og kalt «bynære områder». Det er i disse områdene at veksten er sterkest, kommunegrensene ligger tettest, og der utviklingen og bo- og arbeidsmarkedet er mest integrert. Det er derfor i de «bynære områdene» at det er størst behov for en felles og forpliktende strategi for areal og transportutviklingen. Strategiene i planen er derfor konkretisert mer i disse områdene enn i øvrige deler av regionen. Det er også en sterkere prioritering av miljøvennlig transport i de bynære områdene, og tilpasset lokale forutsetninger. Kollektivtransport vil i alle deler av Haugalandet ha langt mindre potensiale enn gange og sykling, og satsing på kollektivtransport er derfor ikke avgjørende for avgrensning av «bynære områder». Hordaland vedtok i 2015 en plan for senterstruktur i hele fylket med krav om gjennomføring av handelsanalyse for alle sentre. I «Regional plan for areal og transport på Haugalandet» er dette kravet knyttet til de bynære områdene. Fra Hordaland sin side vil det innebære en forskjellsbehandling om Sveio unntas fra det som er et generelt krav om handelsanalyse. Også av den grunn anses det hensiktsmessig at søndre del av Sveio inngår i «bynære områder» i planen.
10		1		Planen peker på viktige mål og strategier for regionen framover.	Mål og strategier er formulert sammen med kommunene etter en analyse av hva som er de viktigste utviklingsbehovene i regionen på areal- og transportområdet, og som gjorde det nødvendig å utarbeide en felles, regional plan.

## Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
11		1		Kommunene mener at planen legger opp til for mye regional styring.	I planarbeidet har en sett at gjeldende regionale og kommunale planer har gitt en utvikling som ikke er i tråd med mål på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå. Det siste tiåret har det mange steder vært lav tetthet, by-/tettstedsspredning, økte avstander og økende bilavhengighet. Dette ble bekreftet gjennom ulike fagrappører og analyse av utviklingstrekk (konsept-analyse). Kommunene og fylkeskommunene ble derfor enige om å legge hovedstrategien "By og tettsted" til grunn for utforming av den regionale planen. Strategien innebærer blant annet boligbygging i gangavstand til sentrum og lokalisering av handel/kontor/service i by-/tettstedssentrum. Det ble tydeliggjort at det ville være behov for en felles arealstrategi og gjennomgang av gjeldende planer med tanke på sterkere lokaliseringsstyring for å oppnå dette. Sammenlignet med ambisjonsnivået i "By og tettsted", vurderes likevel virkemidlene i den regionale planen å være relativt svake. Det er bare den regionale planbestemmelsen for lokalisering av handel som gir direkte styring. På andre områder er det den kommunale planleggingen som er den viktigste arenaen for realisering av "By og tettsted". Det er imidlertid allerede godkjent et betydelig omfang av reguleringsplaner som ikke bygger opp under "By og tettsted". Skulle en tatt steget helt ut, ville det derfor vært behov for regionale planbestemmelser også for lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter og boligbygging, og muligens for jordvern. Det har imidlertid vært signaler fra prosjekt- og styringsgruppen på at en ikke ønsket å ta i bruk slike virkemidler. Den regionale planen benytter i stedet retningslinjer overfor den kommunale planleggingen. Disse er noe endret siden høringsutkastet, blant annet ved en større bruk av "bør" i stedet for "skal". Retningslinjene er fra før differensiert by-land, og gir i tillegg rom for detaljering på lokalt nivå.
12		2		Kommunene ønsker en plan som gir rom for vekst både i byer, tettsteder og bygder, og legger til rette for at en kan ta hele regionen i bruk både for stedsutvikling, næringsutvikling og boligutvikling.	Planen legger til rette for å bygge opp om både små og store sentre, slik at de kan ha et godt servicetilbud for sine omland, utvikle gode møteplasser og være attraktive for etableringer og ny utbygging. Prinsippet om "innenfra og ut" gjelder for hvert enkelt tettsted og grend. Det betyr ikke at utvikling av mindre tettsteder skal stoppe opp i forhold til større, men at det i alle tettsteder skal prioriteres et utbyggingsmønster som styrker senterdannelsen. Valget av konsept 2 "By og tettsted" innebærer at planen ikke har noen virkemidler som "omdirigerer" utvikling inn til de bynære områdene fra omlandet. Planen har imidlertid en større grad av detaljering og styring i de bynære områdene enn i omlandskommunene, og som er begrunnet med at vekstutfordringene er større, og det er større behov for en felles koordinering over kommunegrensene. Dermed blir det en større del av planen som omtaler denne delen av regionen.
13	Senterstruktur	3	1,2	Tillegg i overskrift til retningslinje 1 og 2 om "handel og tjenesteyting". <i>(Innspill 21. mars, frafalt i innspill 12. april).</i>	Begrepet "publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner" kan det ta litt tid å få godt tak på, og begrepet er forsøkt forklart i plandokumentet. Forslaget om å legge til "handel og tjenesteyting" i retningslinjene, vurderes imidlertid ikke å bedre forståelsen av hvilke funksjoner som omfattes, fordi det innfører et nytt begrep ("tjenesteyting"), som ikke nødvendigvis er overlappende den øvrige teksten. Dette kan føre til økt uklarhet om grenseoppganger og hva som skal gjelde.

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

Nr.	Tema i planen	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
14	Senterstruktur	3	2a	Frakkagjerd og Ølensvåg blir områdesentre i stedet for tettstedsentre (rykker opp et hakk i senterstrukturen)	Senterstrukturen gir prioriteringer for funksjonslokalisering, boligbygging og tilrettelegging for miljøvennlig transport. Dersom prioriteringene skal ha verdi, kan ikke alle steder prioriteres samtidig. Grunnlaget for enighet om betegnelsen "regiondelsenter" i Aksdal, var at Aksdal skulle prioriteres, mens Frakkagjerd skulle ha lokale funksjoner (tettstedsentre). Likere betegnelser på Frakkagjerd og Aksdal svekker denne prioriteringen. Betegnelsen kan også oppfattes som ønske om en senere "båndby-utvikling" langs E 134, noe som vil bli svært bilbasert. Tilsvarende behov for prioritering og fare for "båndby-utvikling" gjelder også mellom Ølen og Ølensvåg. Ølensvåg som områdesenter vurderes heller ikke å være i overensstemmelse med kommunens egen funksjonslokalisering. Både Tysvær og Vindafjord har for øvrig fått svært mange sentre med i senterstrukturen.
15	Senterstruktur	3	2a	Ekrene i Sveio blir nytt tettstedsenter (er ikke definert som senter i planforslaget)	Befolkningsveksten på Rophus/Ekrene har vært like sterk som Sveio sentrum. Utbyggingsmønsteret gir svakt grunnlag for gange/sykling/kollektivtransport - med lav arealutnyttelse og svak samlokalisering av funksjoner. Sveio sør/Haugesund nord er blant de mest bilbaserte områdene i hele regionen, der innbyggerne i stor grad baserer seg på Haugesund som sitt senter. Samtidig ønsker kommunen at Sveio sentrum skal ha status som "regiondelsenter" på linje med langt mer utviklede sentre i andre kommuner. Pr i dag har ikke Sveio et tilbud som faglig sett kvalifiserer til en slik status, men betegnelsen er uttrykk for et politisk ønske om å satse på Sveio sentrum som knutepunkt mellom Haugesund og Stord og ble forhandlet fram i planprosessen. I en slik sammenheng kan funksjons- og handelsutvikling på Ekrene svekke grunnlaget for et sterkt Sveio sentrum ved at det blir vanskelig å tiltrekke funksjoner begge steder på en gang. Da Hordaland fylkeskommune vedtok planen i juni i fjor, ble for øvrig ikke Ekrene gitt status som tettstedsenter. Imidlertid ble område på Ekrene vest lagt inn som boligområde i fase 3.
16	Senterstruktur	3	2a	Stava og Storesund på Karmøy blir nye tettstedsentre (er ikke definert som sentre i planforslaget)	Planen differensierer mellom de bynære områdene som har en sterkere vekst, og regionen for øvrig. I de bynære områdene stilles det sterkere krav til at mesteparten av veksten styres til senterområder som kan gi grunnlag for korte avstander og miljøvennlig transport. Utenom sentre i senterstrukturen vil det fortsatt være rom for noe utbygging og vedlikeholdsvekst i tråd med gjeldende planer. Sterkere krav i bynære områder har gjort at en på Karmøy har lagt opp til færre småsentre enn i indre deler av regionen - sett i forhold til befolkningsmengden. Etablering av ytterligere sentre på Karmøy vurderes å svekke muligheten for et mer arealeffektivt utbyggingsmønster og at større andel av transportbehovet skal kunne dekkes med gange, sykling og kollektivtransport. En prioritering av utvikling på Storasund og Stava vil for øvrig lett komme i konflikt med landbruksinteresser og andre arealbruksinteresser.

## Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
17	Senterstruktur	3	2c	Regionale funksjoner avgrenses til funksjoner "som bare gis på ett sted i regionen som helhet".	Det er viktig for utviklingen av et sterkere bysentrum på Haugalandet at planen gir tydelige signaler om at regionale funksjoner med mange besøkende eller arbeidsplasser pr areal skal lokaliseres i Haugesund sentrum. Hvis det finnes flere eksemplarer av samme funksjon, trenger imidlertid ikke begge/alle ligge i Haugesund sentrum. Da vil det gi større nærhet og tilgjengelighet i regionen at én av dem lokaliseres i Haugesund sentrum, mens andre kan lokaliseres i regiondelsentre i andre deler av regionen. Begge hensyn er viktige å ivareta. Det vises for øvrig til figur 4.4 i plandokumentet om sentre i senterstrukturen og deres omland.
18	Senterstruktur	3	2e	Gi unntak fra retningslinje om at funksjoner i områdesentrene ikke skal konkurrere med regionsenter/regiondelsentre, men med forutsetning om at det ikke fører til økt bilbruk.  <i>(Innspill fra 31. mars gikk i stedet på å redusere styringen i retningslinjen ved å endre fra "skal" til "bør". Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	Retningslinje 2 om lokalisering av "publikumsrettede funksjoner" skal bidra til lokalisering i senter som samsvarer med det omland funksjonene skal dekke. Hensikten er å legge grunnlag for sterke sentre, godt funksjonstilbud i alle deler av regionen, kortere avstander og økt miljøvennlig transport. Dersom prinsippet om samsvar mellom funksjon og omland legges vekk, faller en del av hensikten med en senterstruktur bort. Dersom det er konkrete forhold som vurderes å være utfordrende, anbefales dette eventuelt å håndteres for seg - uten at en trenger å svekke senterstrukturen som grep.
19	Senterstruktur	3	2f	Gi unntak fra retningslinje om at funksjoner i tettstedssentre/grendesentre/knutepunkter i bystrukturen ikke skal konkurrere med andre sentre, men med forutsetning om at det ikke fører til økt bilbruk.  <i>(Innspill fra 31. mars gikk i stedet på å redusere styringen i retningslinjen ved å endre fra "skal" til "bør". Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	Forslaget om å gi unntak dersom det ikke fører til økt bilbruk, vurderes å være vanskelig å håndtere i praksis. Det kreves omfattende analyser for å dokumentere dette godt - noe som innebærer at mange etableringer vil forsøke å argumentere for hvorfor akkurat de bør være unntaket. Unntaket tar heller ikke hensyn til at retningslinjen er ment å styrke senterutviklingen generelt, og ikke bare håndtere biltrafikk. I realiteten vurderes en unntaksformulering ikke å gi bedre styring enn "bør" - kanskje tvert i mot.
20	Senterstruktur	4	3c	Redusere styring for å unngå at nærbutikk/nærservice baseres på forbipasserende langs hovedveg (endre fra "skal" til "bør").  <i>(Innspill 21. mars. Haugesund var da ikke enig i dette innspillet. Frafalt i innspill 12. april).</i>	Det sentrale hensynet i retningslinjen er at nærbutikk/nærservice ikke skal konkurrere med sentre i senterstrukturen, og dette kan gjerne tydeliggjøres. Hensikten med retningslinjen er å styrke eksisterende sentre og møteplasser, framfor bilbaserte konsepter langs hovedvegen. Framtidig utbygging og omlegging av hovedvegnett utenom eksisterende tettsteder, kan forsterke utfordringene på dette området. Mulige ønsker om utbygging utenfor eksisterende tettsteder, der vegservice eventuelt kombineres med dagligvare og annen detaljhandel eller service, kan skape utfordringer for etablerte virksomheter i tettstedene. Samtidig finnes det eksempler på virksomheter for eksempel Åkrafjordtunet i Etne) som i stor grad har vokst opp på grunnlag av forbipasserende trafikk, og der det i mindre grad går utover eksisterende sentre. Erfaringsmessig kan denne type saker håndteres ved hjelp av dispensasjon, og uten at det er nødvendig å endre hovedregelen. Hensynet i retningslinjen kan likevel ivaretas ved en omformulering av retningslinjen.

## Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Side i brev	Retn.I	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
21	Lokalisering av handel	5	Regional planbestemmelse	Tillate etablering av "større planteutsalg" utenfor sentrumsområder (nytt unntak fra regional planbestemmelse).	Unntakene fra regional planbestemmelse (salg av biler, båter, landbruksmaskiner og større byggevarer) er varer som kjøpes sjelden, og der handelen derfor bidrar mindre til "byliv". I tillegg er disse varene vanskeligere enn andre å transportere i et bysentrum. Planteutsalg har imidlertid et langt bredere sortiment av varer, tildels utenfor egen bransje (bransjegliedning), og en betydelig del av omsetningen er småvarer. Planteutsalg er derfor mer sammenlignbar med møbelforretninger og forretninger som selger elektriske apparater. Det anbefales derfor at det ikke gis unntak for planteutsalg. Det vises for øvrig til delrapport til Regionalplan for Jæren. Når det gjelder handel i Hordaland, åpner regionalplan for senterstruktur i Hordaland for at planteutsalg kan tillates utenfor senterområder. Da Hordaland fylkeskommune vedtok planen i juni i fjor, ble planen likevel vedtatt uten en slik åpning.
22	Lokalisering av handel	5	Regional planbestemmelse	Til beskrivelse av regional planbestemmelse legges det til at den "gjelder fram til ny kommuneplan eller kommunedelplan blir godkjent".	Regional planbestemmelse gjelder foran eldre planer. Nye planer som vedtas etter regional planbestemmelse, går foran bestemmelsen, slik som foreslått. Regional planbestemmelse skal imidlertid legges til grunn for de nye planene (RPB §5). Begge hensyn kan komme tydelig fram ved en omformulering.
23	Lokalisering av handel	5	5a, 7c	Grense for nærbutikk som kan etableres utenfor sentrumsområder, og som er unntatt for krav om handelsanalyse, utvides fra 1.000 til 1.200 m2 BRA.	Unntak for nærbutikk opp til 1.000 m2 er det samme som i Regionalplan for Jæren og vurderes å ha fungert godt der. Haugalandet er en mindre region, og mange steder vil forretninger på 1.000 m2 allerede ha potensiale til å undergrave et lite tettstedsentrum. Framtidig økning i netthandel og arealeffektivisering forventes å forsterke dette. Det vurderes derfor ikke å være grunnlag for en lokal differensiering for Haugalandet på dette punktet. Når det gjelder handel i Hordaland, åpner regional plan for senterstruktur i Hordaland for at det kan tillates handel inntil 3.000 m2 utenfor senterområder. Da Hordaland fylkeskommune vedtok Haugalandsplanen i juni i fjor, ble planen likevel vedtatt uten en slik åpning. Det vises for øvrig til vurderinger av dette i forbindelse med høringen.
24	Dimensjonering av handel	5	6	Redusere styring om å dimensjonere areal for handel i samsvar med sentrenes sitt handelsomland og nivå i senterstrukturen (innskutt formulering om "som hovedregel").  <i>(Innspill fra 21. mars gikk i stedet på å redusere styringen i retningslinjen ved å endre fra "skal" til "bør". Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	Hensikten med at det skal være rimelig samsvar mellom handelstilbud og lokalt befolkningsgrunnlag i sentrene, er å kunne støtte opp om sentrumsutvikling i alle deler av regionen og å redusere veksten i biltransport. Lignende krav har vært også i gjeldende fylkesdelplan. Dersom kravet til dimensjonering svekkes, kan det gi rom for nyetableringer som øker bilavhengighet og i ytterste konsekvens "slår i hjel" tilbudet i andre sentre. Det vil i så fall svekke det lokale funksjonstilbudet, og gi økt transport og bilavhengighet. Så lenge de samme kravene til avgrensning og dimensjonering gjelder i hele regionen, vurderes det heller ikke å svekke konkurransen.  Formuleringen "som hovedregel" vurderes å gi tilsvarende grad av styring som om det benyttes bør. Begge innspillene fra 31. mars og 14. april vurderes derfor å innebære svekket styring.

## Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
25	Dimensjonering av handel	6	7b, 11, 19a	Sveio sør (fra Ekrene i sør til og med Sveio sentrum) utelates fra "bynære områder" og tilhørende krav om handelsanalyse (7b), rekkefølge i boligutbygging (11) og kategorisering av næringsområder (19a).	Avgrensningen av "bynære områder" er gjort ut fra hva som er det største vekstområdet i regionen, der kommunegrensene ligger tetttest, og der veksten og bolig-/arbeidsmarkedet går på tvers av disse grensene. Sveio er meget tett integrert sørover og framstår et stykke på vei som en "soveby" til Haugesund - med høyere arbeidspendling enn andre kommuner, og funksjonsavhengighet på grunn av lav egendekning. Sveio argumenterer med at de bør utelates fra "bynære områder" fordi det ikke signaliseres like sterk kollektivsatsing i Sveio som i aksene mot Aksdal og Åkra/Kopervik. Kollektivtransport er imidlertid ikke like strukturerende for utviklingen på Haugalandet som i større byer, og det avgjørende må være å oppnå like vilkår for områder som fungerer som en helhet. Av hensyn til likebehandling i Hordaland, er det heller ikke ønskelig å utelate Sveio fra krav om handelsanalyse, ettersom dette ellers gjelder i resten av Hordaland. Da Hordaland fylkeskommune vedtok planen i juni i fjor, ble for øvrig ikke avgrensningen for "bynære områder" endret. Imidlertid ble område på Ekrene vest lagt inn som boligområde i fase 3.
26	Dimensjonering av handel	6	8b	Fjerne formulering om at det kan etableres inntil 3.000 m2 BRA forretning i "knutepunkter i bystrukturen."  <i>(Innspill 21. mars. Haugesund var da ikke enig i dette innspillet. Frfalt i innspill 12. april).</i>	Dette er en retningslinje som kun gjelder for områder i Haugesund kommune. I langt de fleste av knutepunktene i bystrukturen er det allerede etablert minst 3.000 m2 BRA forretning. Hensikten med retningslinjen er derfor ikke å gi rom for enda mer handel i knutepunktene (bekreftes i brev fra Haugesund kommune). Haugesund kommune viser til at de allerede har lagt dette inn i sin kommuneplan.
27	Dimensjonering av handel	6	8c	På Norheim og Raglamyr kunne vurdere "mindre utvidelse av handelsvirksomhet er en følge av forbedring av kvalitet på bygg og utomhusarealer".  <i>(Formuleringen er svært lik innspill fra 21. mars, da formuleringen var å tillate "mindre utvidelse av handelsvirksomhet dersom hensikten er å bedre arkitektonisk kvalitet på bygg og utomhusarealer". Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	Den ønskede formuleringen ligner på pkt 6.6.1, ledd 3 i gjeldende plan, og som siden har vært sentral i argumentasjonen for en videre utvikling av kjøpesentre på Norheim/Raglamyr. Siden gjeldende plan ble vedtatt, nærmer det seg en dobling av handelsomsetningen på Norheim og Raglamyr, mens omsetningen i sentrum har stått nesten stille. Framtidig økning i netthandel og arealeffektivisering forventes å forsterke konkurransen om den fysiske handelen ytterligere. Konsekvensene av å tillate videre utvikling av handel på Norheim og Raglamyr kan derfor bli ytterligere forsterket og vil stå i konflikt med mål om utvikling av andre sentre i regionen. Dimensjonene er såpass store, at både Haugesund sentrum, Aksdal sentrum og Kopervik sentrum må forventes å bli betydelig berørt. Fra fylkesmannens side var det for øvrig et vilkår for å godta Norheim som områdesenter, at det ikke ble gitt rom for utvidelse av handel.  De to innspillene fra 21. mars og 12. april inneholder svært like formuleringer, og konsekvensene av dem er derfor tilsvarende.
28	Prioritering av boligbygging	7	10a	Redusere styring av boligbygging "innenfra og utover" i by-, tettsteds- og grendesentre (endre fra "skal" til "bør").	Planarbeidet har vist at en utbygging i tråd med gjeldende planer ikke er nok til å oppnå regionale og kommunale mål. Hovedstrategien "By og tettsted" er basert på en endring i utbyggingsstrategiene. Planen inneholder likevel ikke virkemidler som gir direkte styring overfor vedtatte planer for boligbygging. Det er gjennom kommuneplanene og tilhørende boligbyggeprogram at rekkefølgen endelig detaljeres.

## Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
	Prioritering av boligbygging	7	10	Tillegg om at "Innholdet i planen skal vurderes årlig, dette gjelder også om det er behov for rullering".	Plan- og bygningsloven setter krav om at fylkeskommunene en gang i hver fireårsperiode skal ta stilling til prioritering av regionale planoppgaver, herunder hvilke planer som skal revideres - tilsvarende som for kommunal planstrategi og kommunale planer. Handlingsprogrammet til regionale planer skal imidlertid rulleres årlig. I den forbindelse kan det også vurderes om måloppnåelsen i planen er tilstrekkelig god.
29	Prioritering av boligbygging	7	11 + kart	Fjerne retningslinje 11 og kart som angir rekkefølge for utbygging av boligområder innenfra og utover i de bynære områdene (fase 1-2-3 og områder som skal vurderes relokalisert). Erstatte dette med krav til at Haugesund, Karmøy og Tysvær skal utarbeide en interkommunal plan for utbyggingsrekkefølge av godkjente boligområder.  <i>Innspillet 21. mars innebar også å fjerne retningslinje 11 og kart for utbyggingsrekkefølge i de bynære områdene, men uten at det var krav om interkommunal plan. Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	Planarbeidet har vist at en utbygging i tråd med gjeldende planer ikke er tilsterkelig til å oppnå regionale og kommunale mål, og at det derfor er behov for å endre utbyggingsstrategiene, slik som forutsatt i konsept 2 "By og tettsted". Dette er et svært sentralt punkt i planen for å dreie utviklingen i ønsket retning. Planen inneholder likevel ikke virkemidler som gir direkte styring overfor vedtatte planer, men ledige boligområder er kategorisert ut fra nærhet til by- og tettstedssentrene, betydning for å styrke disse sentrene, og potensialet for gange, sykling og kollektivtransport. Det er likevel gjennom kommuneplanene og tilhørende boligbyggeprogram at rekkefølgen endelig detaljeres.  Sammen med lignende grep i pkt 19b, framstår dette som den viktigste endringen i forhold til forslaget 21. mars. Utarbeidelse av en interkommunal plan kan være et godt tiltak som kan gi økt detaljering og utdyping av grepene i regionalplanen, men det er en forutsetning at grepene i regionalplanen opprettholdes som grunnlag for interkommunal og kommunal planlegging. Hovedgrepene i den regionale planen kan ikke overlates til en interkommunal plan - det ville svekke den regionale styringen og skape betydelig usikkerhet om når en plan vil være ferdig, hvilken styring den vil inneholde, og om kommunene i det hele tatt vil klare å bli enige.
30	Arealutnyttelse i boligområder	8	12	Tillegg i teksten om at det er "sine kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner" at kommunene skal stille krav til tetthet i boligbyggingen.	Det er riktig som forslaget presiserer at tetthet i boligbyggingen må forankres i kommunale planer.
31	Arealutnyttelse i boligområder	8	12	Endre retningslinjer om tetthet i boligbyggingen til bare å være anbefalinger.	Planforslaget fokuserer på betydningen av korte avstander til daglige behov, muligheter for gange og sykling, og en mer variert boligstruktur. I den sammenheng er det viktig at sentrumsnære boligområder gis en god arealutnyttelse, slik som retningslinjene legger opp til. Dette gjelder særlig i de litt større sentrene som kan tilby nærhet til et bredere funksjonstilbud, og hvor transportetatene vil investere i gange, sykling og kollektivtransport. Kun bruk av anbefalinger vurderes ikke å ville felle forpliktelse for kommunene eller gi god nok måloppnåelse, og kan også svekke forutsigbarheten for fylkeskommunale transport-investeringer. Muligheten som gis for en mer detaljert differensiering i kommunale planer, der enkeltområder gis en lavere utnyttelse, er ment for å ivareta lokalt handlingsrom.
32	Arealutnyttelse i boligområder	8	12	Presisering om å se tetthetskravene i sammenheng med tomtestørrelse, utforming og terreng mv. endres fra "skal" til "bør".	Hensikten med siste del av § 12 er å gi rom for skjønnsutøvelse der tetthetskravene kan innebære dårlige boforhold fordi lokale forhold skaper vanskeligheter. Eksempelvis kan en bratt tomt være vanskelig å utnytte rasjonelt. Formuleringen kan også brukes som argumentasjon overfor utbyggere for å redusere utnyttelse som kan gi dårlig bokvalitet på vanskelige tomter.



## Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
33	Bokkvalitet	9	14b	Fjerne krav til minstestørrelse for felles uteoppholdsareal og krav om at uteoppholdsareal skal være sammenhengende, skjermet fra trafikk/støy og være godt belyst. <i>(Innspill fra 12. april er det samme som 21. mars. Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	Parallelt med økende grad av konsentrert boligbygging, har det i mange prosjekter vist seg at det legges mindre vekt på å planlegge tilstrekkelig med uteområder av god kvalitet. For å oppnå gode bomiljø, der det ligger til rette for trivsel og aktivitet, er det behov for økt fokus på bokkvalitet - også på Haugalandet. Krav til "minste felles uteoppholdsareal" vurderes å være et hensiktsmessig redskap. Det er lagt opp til en fleksibilitet ved at inntil halvparten av arealet kan dekkes utenfor egen tomt i de større sentrene. Utenfor sentrumsområdene er kravene allerede redusert som følge av innspill i høringen. Lignende krav settes også til utbygging på Jæren, der tettheten normalt er høyere, og det derfor er vel så vanskelig å oppnå gode uteoppholdsareal.
34	Bokkvalitet	9	14c	Fjerne krav om at alle boenheter bør ha egnet privat uteplass. <i>(Innspill fra 12. april er det samme som 21. mars. Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	
35	Bokkvalitet	9	14d	Fjerne krav om vindanalyse for bygg som er 8 etasjer eller høyere. <i>(Innspill fra 12. april er det samme som 21. mars. Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	Høye bygg kan forårsake "vind-tunneler" rundt bygningen som gjør at nærmiljøet kan få redusert verdi som uteoppholdsareal. Det forventes å bli bygget få bygg på 8 etasjer eller mer utenom Haugesund, og det vises til at Haugesund kommune ønsker å beholde retningslinjen.
36	Bokkvalitet	9	15a	Fjerne konkrete krav til antall og størrelse på lekeplasser ved boligutbygginger ("lekeplass-norm"). <i>(Innspill fra 12. april er det samme som 21. mars. Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	Planen legger opp til at det skal være et kommunalt ansvar gjennom den kommunale, overordnede planleggingen å sikre tilgang til en variasjon av større og mindre lekeplasser og aktivitetsområder. Erfaringsmessig kan det oppstå et betydelig press ved utbygging av enkeltprosjekter, og som særlig kan gjøre det vanskelig å ivareta både barn og voksnes behov for uteareal og møteplasser - også i sentrumsområder.
37	Lokalisering av næring	10	17a	Redusere styring av at næringsvirksomheter lokaliseres etter prinsipp om "rett virksomhet på rett sted" (A-B-C) (endre fra "skal" til "skal fortrinnsvis").  <i>Formuleringen er svært lik innspill fra 21. mars, da det ble foreslått å endre til "bær" i stedet for "skal fortrinnsvis". Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	Det er store reserver av ledige næringsarealer på Haugalandet. Planen legger opp til at næringsarealene skal få en best mulig utnyttelse, og en utvikling i tråd med områdenes tilgjengelighet. Det er særlig viktig å lokalisere arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter i sentrumsområder for å gi korte reiseavstander, redusert transporttetterørsel og muligheter for gange, sykling og kollektivtransport. Dette har minst like stor betydning som lokalisering av boliger for å oppnå en ønsket areal- og transportutvikling, og det er derfor avgjørende å opprettholde styring på dette området dersom målene i planen skal nås. A-B-C-strategien skal for øvrig detaljeres gjennom kommuneplanene.  De to innspillene fra 21. mars og 12. april inneholder svært like formuleringer, og konsekvensene av dem er derfor tilsvarende.
38	Kategorisering av næringsområder	11	19a	Veasletta næringsområde endres fra kategori 4 ("virksomheter med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet") til kategori 3 ("virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet").	Veasletta ligger helt i ytterkant av Veas tettsted med irekte tilknytning til hovedvegnettet, og er et svært bilbasert område. Veasletta vurderes derfor å passe godt i næringskategori 4, slik denne er definert.

## Vedlegg 4: Fylkesrådmennenes vurdering av endringsforslagene enkeltvis

Nr.	Tema i planen	Side i brev	Retn.l	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
	Kategorisering av næringsområder	11	19b	Fjerne retningslinje 19b om kategorisering av næringsområder i byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy med tilhørende krav til arealutnyttelse og parkeringsdekning, og erstatte dette med krav til at kommunene skal utarbeide en interkommunal plan for de samme temaene	Sammen med lignende grep i pkt 11, framstår dette som den viktigste endringen i forhold til forslaget 21. mars og en sterk ytterligere svekkelse av styringen i lanen på et svært vesentlig punkt. Utarbeidelse av en interkommunal plan kan være et godt tiltak som kan gi økt detaljering og utdyping av grepene i regionalplanen, men det er en forutsetning at grepene i regionalplanen opprettholdes som grunnlag for interkommunal og kommunal planlegging. Hovedgrepene i den regionale planen kan ikke overlates til en interkommunal plan - det ville svekke den regionale styringen og skape betydelig usikkerhet om når en plan vil være ferdig, hvilken styring den vil inneholde, og om kommunene i det hele tatt vil klare å bli enige.
39		11	19b	Tillegg i næringskategori 3: "Næringsområder i søndre bydel"-	Det er riktig at det her har blitt en ulikhet mellom tabellen i § 19 b og § 26b. Forslaget retter opp dette.
40	Kategorisering av næringsområder	11, 12	19b, 20	Hele Norheim-/Raglamyrområdet legges inn i næringskategori 3 ("virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet"), i stedet for en deling mellom næringskategori 3 og 4 (hvh. middels og lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet. (Norheim sentrumsområde ligger fortsatt i kategori 2: Virksomheter med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøkstetthet.)  <i>(Innspill fra 12. april er det samme som 21. mars. Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	Videre utvikling av Norheim og Raglamyr, og forholdet til Haugesund sentrum, har vært en sentral del av planarbeidet. Norheim/Raglamyrområdet er delvis bebygd, men arealutnyttelsen er ikke særlig høy, og det er et betydelig utbyggings- og fortettingspotensiale i områdene. Dersom områdene bygges ut med besøks- eller arbeidsplassintensive virksomheter, vil dette kunne vanskeliggjøre byutvikling i Haugesund sentrum, øke bilavhengigheten i regionen og undergrave mulighetene for å styrke kollektivtrafikken. Planforslaget legger derfor føringer for Norheim/Raglamyrområdet basert på prinsippet om "rett virksomhet på rett sted", og der det er foreslått en inndeling av området i tre næringskategorier. De østre og søndre delene av Norheim/Raglamyrområdet ligger helt i ytterkant av byområdet, med direkte tilknytning til hovedvegnettet, og vurderes derfor å passe godt i næringskategori 4, slik denne er definert. Det er likevel behov for en del oppfølgende planlegging på lavere plannivåer, der Norheim og Raglamyr må sees som en helhet. Det er derfor innarbeidet et punkt i handlingsplanen om oppstart av et felles planarbeid for Haugesund og Karmøy sine områder på Norheim og Raglamyr. Et slikt oppfølgende planarbeid må bygge på de hovedstrategiene som planen trekker opp, og detaljere og utfylle disse.
41	Samferdsel	13	21	"Formålsparagraf" om at transportutvikling samordnes med by-/tettsteds- og arealutvikling endres fra "skal" til "bør".	"Formålsparagrafen" i samferdselskapitlet har lignende ordlyd som tilsvarende retningslinjer i andre kapitler. Formuleringen om at transportutvikling skal samordnes med by-/tettsteds- og arealutvikling, er grunnleggende i all samordnet areal- og transportplanlegging - også for denne regionalplanen.
42	Tilrettelegging for miljøvennlig transport	13	22	Redusere styring av at transportinfrastrukturen utvikles for å gi god tilgjengelighet, trafiksikkerhet og miljøvennlig transport (endre fra "skal" til "bør").	Det har vært et ønske fra kommunene om en offensiv holdning fra transportetatene med hensyn til transportutvikling i regionen. Det burde derfor være velkomment når planen signaliserer at "i hele regionen skal transportinfrastrukturen utvikles for å gi god tilgjengelighet, trafiksikkerhet og miljøvennlig transport".
43	Tilrettelegging for miljøvennlig transport	13	22	Ekrene, Storasund og Stava tas med blant "regiondelsentre, områdesentre og større tettsteder", og som innebærer en større satsing på gange og sykling innenfor tettstedet.	Det vises til vurderinger under § 2a om at Ekrene, Storasund og Stava ikke anbefales som tettstedssentre i planen fordi det innebærer "utvanning" av senterprioriteringen og videre utbygging i svært bilbaserte områder. Sett i forhold til de bynære områdene ellers, vurderes disse områdene heller ikke å falle inn under betegnelsen "større tettsteder".

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

Nr.	Tema i planen	Side i brev	Retn.I	Beskrivelse av innspill	Fylkesrådmennenes vurdering
44	Parkering	14	24b	Fjerne "bør-krav" om mobilitetsplan ved etablering av virksomheter med mer enn 50 ansatte eller 1000 m2 BRA. <i>(Innspill 21. mars. Haugesund var da ikke enig i dette innspillet. Frafalt i innspill 12. april).</i>	Tiltak som gjennomføres i større virksomheter kan ha stor betydning for å tilrettelegge for økt gange, sykling og kollektivtransport blant de ansatte. Mobilitetsplan er et verktøy for å identifisere aktuelle tiltak. Tiltaket er et "bør-tiltak", og gir derfor allerede rom for lokale vurderinger om det enkelte tilfelle.
45	Tilrettelegging for miljøvennlig transport	14	25	Betegnelsen på området der det skal prioriteres mellom transportformer endres fra "bynære områder" til "bynære hovedakser". <i>(Innspill 21. mars. Haugesund var da ikke enig i dette innspillet. Frafalt i innspill 12. april).</i>	"Bynære områder" og "bynære hovedakser" er ikke det samme i planen. "Bynære områder" omfatter hele det største vekstområdet i regionen, med Åkra, Aksdal og Sveio sentrum som ytterpunkter. "Bynære hovedakser" omfatter aksene fra Åkra/Kopervik og Aksdal inn til Haugesund og tettstedene langs disse aksene, og er dermed et snevrere område.
46	Parkering	14	26b	Parkeringskrav for næringsområder i "bynære områder" gjøres om fra retningslinjer til anbefalinger. Nærmere normer skal settes gjennom interkommunal områdeplan nevnt i 19b.  <i>(Innspillet er det samme som 21. mars, med unntak av at det da ikke sto noe om at normer skal innarbeides i en interkommunal områdeplan. Haugesund var da ikke enig i dette innspillet.)</i>	En bevisst parkeringspolitikk er et svært sentralt virkemiddel for å stimulere til mer miljøvennlig transport. De konkrete parkeringskravene i § 26b er tilpasset den type næring som de aktuelle områdene anbefales tilrettelagt for (se også anbefalinger fra fagrapport gjengitt på s. 60 i plandokumentet). De konkrete kravene skal gjelde innenfor byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy, og for å unngå at Haugesund sentrum "utkonkurreres" mht. nye etableringer, bør hele byområdet omfattes. Det vises til at Haugesund allerede har innarbeidet lignende krav i sin kommuneplan. En kartlegging av parkeringsforholdene i Norheim/Raglamyr-området i 2014, konkluderte for øvrig med at dagens utbygging har stor overkapasitet på parkering i forhold til hva som normalt er i bruk.  Utarbeidelse av en interkommunal plan kan være et godt tiltak som kan gi økt detaljering og utdyping av grepene i regionalplanen, men det er en forutsetning at grepene i regionalplanen opprettholdes som grunnlag for interkommunal og kommunal planlegging. Hovedgrepene i den regionale planen kan ikke overlates til en interkommunal plan - det ville svekke den regionale styringen og skape betydelig usikkerhet om når en plan vil være ferdig, hvilken styring den vil inneholde, og om kommunene i det hele tatt vil klare å bli enige.
47	Landbruk	15	27	Tillegg i teksten om endelige grenser for kjerneområde landbruk skal settes i kommuneplanene	Det er riktig som det foreslås at det er i de kommunale planene at grenser for kjerneområde landbruk endelig fastsettes.
48	Landbruk	15	27	Redusere styring av å ikke tillate spredt utbygging i kjerneområde landbruk (endre til "bør").	Hensikten med kjerneområdene er å gi landbruksnæringen forutsigbare arealvilkår i områder som er sentrale for matproduksjon. I slike områder bør hensynet til matproduksjon være overordnet, og utbygging bør derfor skje i henhold til godkjente planer.
49	Landbruk	15	29	Fjerne retningslinje om ikke å tillate mer enn én bolig på små gårdsbruk og bruk uten selvstendig drift (a), og at mer enn én bolig på aktive bruk vurderes opp mot bruksstørrelse og produksjonsomfang.	
50	Landbruk	15	30	Fjerne retningslinje med presisering av kjøreregler ved fradeling av tun.	Vern av matjord har et stadig sterkere fokus i nasjonal politikk. Det er derfor ikke urimelig at forvaltningen av landbruksområder og vern av majord tydeliggjøres i regionale planer.

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

<b>Nr.</b>	<b>Tema i planen</b>	<b>Side i brev</b>	<b>Retn.l</b>	<b>Beskrivelse av innspill</b>	<b>Fylkesrådmennenes vurdering</b>
51	Landbruk	15	33	Fjerne retningslinje med presisering av kjøreregler for bruk av ledige driftsbygninger på aktiv landbrukseiendom.	§27-28 er særlig viktig for helhetlig planlegging omkring tettstedene, mens § 29-36 også skal være klargjørende i forhold til praktisering av regelverket innen landbruksforvaltningen.
52	Landbruk	15	34	Fjerne presisering av at bruksendring for bruk av driftsbygninger på fradelte tun/passivt bruk gjøres midlertidig, og at det som hovedregel ikke tillates bruksendring til publikumsrettet virksomhet.	