

**Vilje  
gir vekst**

**Plankonferanse 17. februar 2014:**

# **Informasjon om konseptvalg**

**Regional plan for areal- og transport på Haugalandet**



**ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE**



**HORDALAND  
FYLKESKOMMUNE**

## INNHold

Referat .....	2
Regionutvikling, Janne Johnsen.....	3
Bærekraftig bypolitikk, Kjersti Nerseeth .....	7
Hva gjør tettsteder attraktive? Michael Fuller-Gee....	8
Hvorfor samarbeider regioner? Tor Atle Odberg.....	10
Utviklingsretning på Haugalandet, Bernt Østnor.....	15
Innspill fra kommunene.....	16
Innspill fra fylkeskommunen, Gottfried Heinzerling....	19
Konseptene, Christine Haver.....	21
Hva har skjedd etterpå?.....	22
Styringsgruppas anbefaling.....	22
Deltakerene.....	23

## Referat fra konferanse på Haugalandet 17. februar

Regional plan for areal og transport på Haugalandet er et planarbeid der kommunene, fylkeskommunen, statlige etater og berørte interesser sammen skal legge langsiktige rammer for utvikling av regionen.

Det er beskrevet tre alternative hovedretninger som planen kan sikte mot. Konsept 1 «Vegbasert / spredt», konsept 2 - «By og tettsted» og konsept 3 «Storby».

Mandag 17. februar ble det arrangert en plankonferanse i Haugesund der formålet var å gi informasjon og legge til rette for spørsmål og diskusjon om retningsvalget.

Det var stor interesse for konferansen som samlet et stort antall kommunepolitikere, kommuneledere og representanter fra lokalt næringsliv.

## Regionutvikling

Fylkesordfører Janne Johnsen ønsket velkommen og innledet konferansen med et hovedbudskap om at arbeidet med Regionalplan for areal og transport på Haugalandet skal være en arena for samarbeid. Betydningen av at hele regionen står sammen om videre retningsvalg ble vektlagt. Dette vil kreve at alle kommunene deltar og strekker seg etter gode helhetsløsninger. Regionen «taper» og «vinner» sammen. Behovet for felles løsninger og økt samarbeid om regional utvikling, ligger til grunn for utarbeiding av en regional plan. Fylkeskommunen ønsker å bidra til regional vekst og økt attraktivitet på Haugalandet. Dette handler først og fremst om å legge til rette for attraktive by og tettsteder, mer effektiv og miljøvennlig transport og gode bomiljø. Regionen står nå overfor et strategivalg og kommunene ble oppfordret til å gi en klar tilbakemelding om valg av hovedretning. Konsept 1, basert på dagens utvikling med vegbasert og spredt utbygging, vil imidlertid ikke gi grunnlag for å arbeide videre med en regionalplan. Konsept 2 og 3 gir derimot samme hovedretning og dermed også et grunnlag for videre planarbeid.

Haugalandet er en av Norges største byer. Haugesund, Karmøy og Tysvær har til sammen nesten 90 000 innbyggere. Byområdet ligger strategisk til i «krysset» mellom E39 (Kyststamvegen) og E134 (øst-vest forbindelsen). På Haugalandet er det viktig å ha to fokus: Byområdet og Distriktet. I byområdet må man bygge på en måte som gir grunnlag for et godt kollektivsystem. I distriktet må man fortsatt tenke at mye av transporten må skje med privatbil. Distriktene kan bygge opp om de eksisterende tettstedene og ha fokus på gangavstand fra bolig til nærmiljøfunksjoner (butikk, skole, offentlige kontor). Byområdet må satse på tett utbygging i kollektivtraseer.



Deretter fulgte tre inspirerende innlegg innenfor tema som attraktivitet, bærekraft og regionalt samarbeid.





Alle kommunene på Haugalandet var godt representert. Til stede var også representanter for næringslivet, staten og fylkeskommunen. Ca 150 deltakere var med for å få innblikk i kunnskapsgrunnlaget planen skal bygge på, nasjonale forventninger og erfaringer fra andre regioner.













# BÆREKRAFTIG BYPOLITIKK

Kjersti Nerseth, sivilarkitekt og leder av Stoltenbergregjeringens «Fagråd for bærekraftig bypolitikk»

Kjersti Nerseth, sivilarkitekt og leder av Fagråd for bærekraftig bypolitikk, innledet med å vise til de mest sentrale utfordringene ved samfunnsutviklingen som utløser behovet for en mer bærekraftig byutvikling. I forbindelse med dette ble befolkningsvekst, byvekst, boligmangel, byspredning og sektorinteresser vektlagt. Stadig flere vil bo i byen. Mennesker med høyere utdanning trekkes mot storbymiljøer der arbeidsmulighetene er størst. Boligmangel ble nevnt som et økende problem gjennom at unge og lavtlønnede har vanskeligheter med å komme inn på boligmarkedet. Nerseth påpekte at dagens utvikling bærer preg av en svak arealpolitikk der sektorinteressene ofte vinner frem på bekostning av mer helhetlige løsninger som er best for bymiljøet. Dette har ført til en byutvikling som er skapt av en rekke ulike aktørers handlinger, men ikke som resultat av et felles mål.

Nerseth trakk frem fortetting som et av de viktigste virkemidlene for å oppnå målsetningene for fremtidig utvikling på Haugalandet. Hun viste til at fortetting kan være motsetningsfylt, men først og fremst er miljøvennlig fordi det gir et bedre befolkningsgrunnlag for videre utvikling av kollektivsystemet. Fortetting gir også bedre økonomisk grunnlag for handel i byen. Å gå i motsatt retning der man tilrettelegger for byspredning, vil være kostbart og lite bærekraftig. Et viktig premiss for tilføring av urbane kvaliteter er at det bor nok folk i byen. Tett, nær by med mange mennesker gir en trygg og attraktiv by. Det bør derfor satses på å utvikle færre og urbane byer i stedet for mange mindre sentre med få tilbud. Det må tilrettelegges for en gangbar by som er tuftet på nærhet til kollektivtransport, arbeidsplasser, skole, barnehage og andre daglige gjøremål. Byen må legge til rette for en praktisk hverdag. Fortetting tilrettelegger for helsefremmende adferd. Dette bør synliggjøres ved at det utarbeides bybaserte helseregnskap for hvordan god byplanlegging kan gi helsegevinst og spare samfunnet for store kostnader knyttet til inaktivitet.

Vi må begrense byspredning og heller fortette i de byene som allerede er etablert. Vi må finne en god balanse mellom bærekraftig areal(for)bruk, tilstrekkelig boligbygging og effektiv transport av personer, varer og tjenester.

Kommunal tilrettelegging for fortetting rundt knutepunkter, og andre måter å bygge opp under trafikkgrunnlaget, er en forutsetning for å utløse statlige kollektivinvesteringer.



# HVA GJØR TETTSTEDER ATTRAKTIVE?

Michael Fuller-Gee, sjefarkitekt Arendal kommune og jurymedlem til «Statens pris for attraktiv stad»

## Attraktive tettsteder

Michael Fuller-Gee, sjefarkitekt og byplansjef i Arendal kommune, er for tiden en av de mest etterspurte foredragsholderne innen samfunnsplanlegging. Med sitt innlegg på Haugalandet, inspirerte og utfordret han forsamlingen til å ta tydelige grep som setter mennesket i sentrum for en attraktiv tettstedsutvikling.

Han pekte blant annet på den store utfordringen med at det bygges kjøpesenter som årelater småbyene. Videre til paradokset med at eneboliger og skoler legges til merverdige steder langt utenfor sentrum. Han la ned «forbud» mot å bygge flere eneboliger og mente at årsaken til at vi har så mange kjedelige og identitetsløse tettsteder i dag, skyldes at norske kommuner mangler politisk vilje.

Forsamlingen ble utfordret til å lytte til de unge og legge til rette for bedre oppvekstforhold og mer menneskevennlige tettsteder. Dette vil styrke attraktiviteten og trekke til seg de målgruppene vi ønsker. En god tettstedsutvikling handler først og fremst om å samle aktivitetene rundt et torg.

Fuller-Gee viste videre til at det som kjennetegner attraktive steder er at de har tatt regi over egen fremtid gjennom fire sentrale virkemidler. Attraktive steder satser på å ha en sentrumsutviklingsplan og legger særlig vekt på boligbygging (god bokvalitet), næringspolitikk og innbyggerdeltakelse.



I følge Fuller – Gee handler en positiv tettstedsutvikling først og fremst om politisk vilje og følgende plangrep:

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

Mennesker over 65 år utgjør i dag en kjøpesterk gruppe på boligmarkedet. Disse menneskene etterspør i stor grad bynære leiligheter. Dette kan kommune utnytte for å forsterke tettsted/by, dette kan gi grunnlag for økt aktivitet i tettstedet. I tillegg kan eksisterende infrastruktur utnyttes på en effektiv måte.

”Skal vi lykkes i kampen om å få tilgang på de kloke hodene og de flittige hendene, må vi være: **-attraktive** og fremtidsrettede, nyskapende og lærende”.

Pollen, Arendal 1994



Pollen, Arendal 1996/2013



Flesteparten av dem som flytter til Oslo, er unge mennesker SSB

”Det skyldes jobb, studiemuligheter og de sosiale tilbudene.

Det er jo ingen valgmuligheter i de små byene”.

Malin Hjelvik – Aftenposten 15.juni 2006





# HVORFOR SAMARBEIDER REGIONER OM AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLING?

Tor Atle Odberg, partner Citiplan AS.

## Regionalt samarbeid

Tor Atle Odberg fra Citiplan AS viste i sitt innlegg til en rekke suksesskriterier som har skapt en positiv utvikling i andre regioner, som for eksempel Buskerud byen. Politisk lederskap og nettverksbygging ble trukket frem som to av de viktigste forutsetningene for å få ting til og arbeide sammen over tid. Prosessen knyttet til Nasjonal transportplan ble også vektlagt som sentral for en positiv utvikling av byregioner. Større byregioner står sterkere. Kommunene må ha planredskapene klar og være enig lokalt når NTP-toget går. For øvrig ble følgende påpekt i forbindelse med dette innlegget.

- *Kjøpekraft og befolkningsvekst gir utfordringer som gjør det nødvendig å utnytte eksisterende infrastruktur*

- *Et hovedmål i NTP er at veksten i persontransport i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Dette gjør det nødvendig å legge økt vekt på Connectedness og legge bedre til rette for økt tilgjengelighet til et større arbeidsmarked. Koble til næringslivsclustre, utdanningsinstitusjoner ol.*

- *Arealbruk er all transports mor. Alt vi gjør med hensyn til areal skaper transportbehov. Smører vi tynt utover og tillater spredt utbygging- blir det kostbart. Og det skaper mye transport, men ikke økonomisk grunnlag for kollektive transportløsninger. Tilby urbanitet! Det trengs også for å møte eldrebølgen.*

- *Eksisterende sentra må krympes og styrkes. Definer sentrumsavgrensning ut fra gang- og sykkelavstand! Det må legges til rette for trivsel og høyverdig transportsystem mellom sentrene. Dette vil kreve at en helhetlig virkemiddelpakke tas i bruk.*

I region sør har byene fått større gjennomslagskraft nasjonalt ved at de opptrer samlet; som Agderbyen, Grenlandsområdet og Buskerudbyen. Disse byene er nå nevnt i NTP, kommunegrensene er ikke lenger så viktige, de står sammen om transportutfordringene.





## Connectedness og bedriftenes viktigste infrastruktur

**Næringslivet** vil ha tilgang til:

- et kompetent og stort arbeidstaker-marked

**Arbeidstakerne** vil ha tilgang til:

- et interessant og stort arbeidsgiver-marked
  - gode kommunale tilbud og stedskvaliteter
- Framtiden vil dreie seg om kampen om hodene



## Attraktivitet

- Attraktive byområder er av stor betydning for hele kommunen og byregionen
- Byregionens framtidige attraktivitet vil avgjøres like mye av hva vi velger å ikke gjøre utenfor byen som hva vi velger å gjøre i byen
- Hva gjør et område attraktivt? - døde byer og tettsteder er ikke spesielt attraktive



Kompaktbystrategi

# ARBEIDSTAKERNE Verdiene sitter i hodene

# INNOVASJON OPPSTÅR i møtet mellom mennesker

# VERDISKAPING Menneskene er den viktigste infrastrukturen







Tysnes

Fitjar

Stord

Bømlo

Sveio

Haugesund

Vi

Utsira

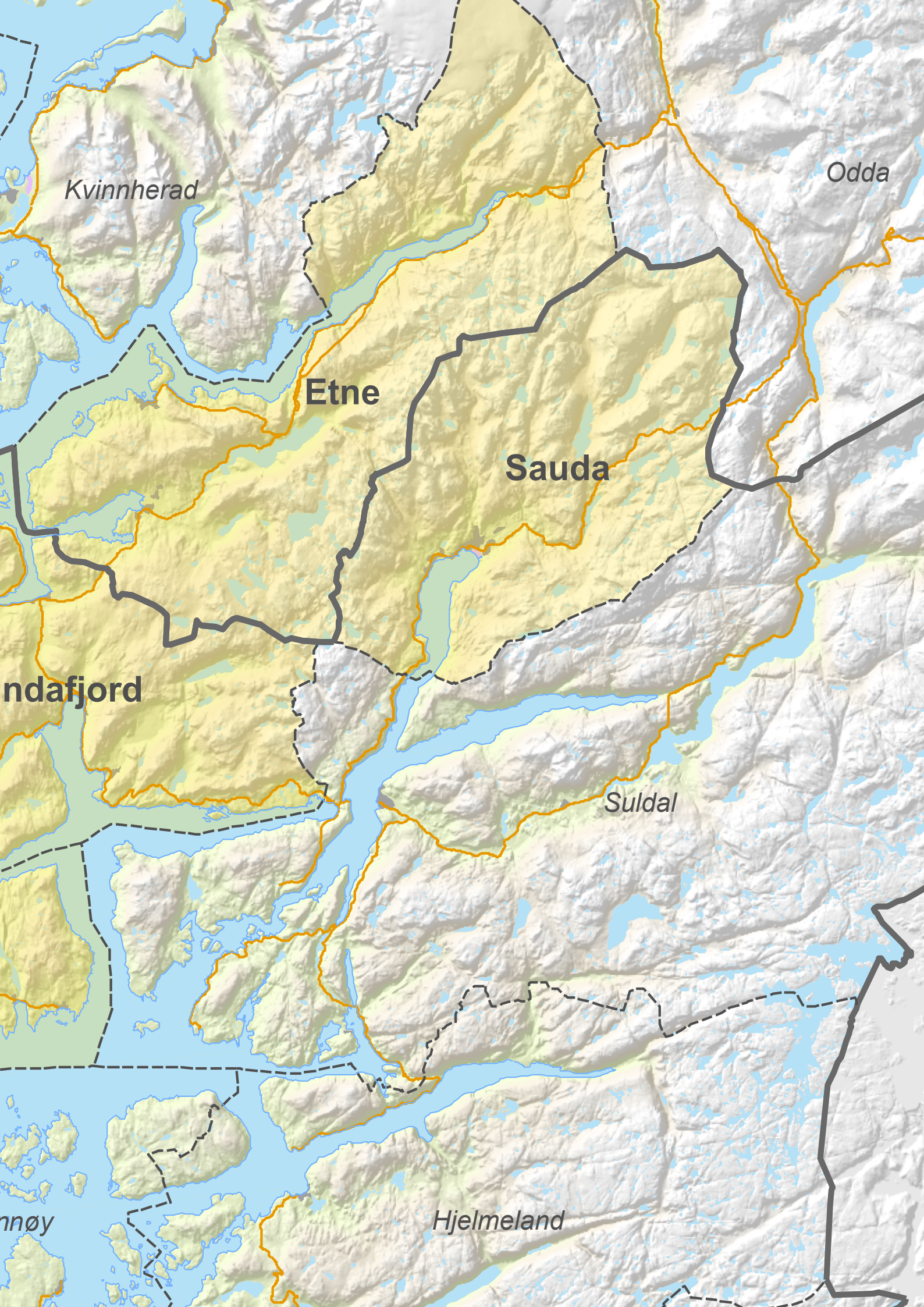
Tysvær

Karmøy

Bokn

Fi





Kvinnherad

Odda

Etne

Sauda

Sandafjord

Suldal

Sunnøy

Hjelmeland





Kunnskap om dagens utviklingstrekk og analyse av framtidige utfordringer gir grunnlag for å vurdere hva det er behov for å gjøre noe med, og hva en ønsker å oppnå.

# UTVIKLINGSRETNING PÅ HAUGALANDET

Bernt Østnor, prosjektleder for planarbeidet i fylkeskommunen

## Behov for å dreie utviklingsretning på Haugalandet?

Bernt Østnor, prosjektleder for planarbeidet i fylkeskommunen, vektla innledningsvis at Regionalplan for areal og transport på Haugalandet må ha eierskap og forankring i regionen dersom den skal bli realisert.

I planarbeidet har en brukt kunnskap om dagens utviklingsstrekk og for å vurdere hva det er nødvendig å endre på framover og hvilke mål en vil sette.

Gjennom utarbeiding av et solid kunnskapsgrunnlag om transport- og arealutviklingen på Haugalandet er det vurdert at regional planlegging må bidra til å løse og oppfylle følgende behov /mål:



1. En attraktiv region
2. Haugesund sentrum - en urban og levende by.
3. By- og tettstedssentre som dekker alle behov
4. Korte avstander
5. Miljøvennlig transport, flere som går, sykler og reiser kollektivt
6. Felles arbeidsmarked, tilgang til service- og tjenestetilbud.
7. Gode bomiljø, aktiv livsform.
8. Ta vare på arealverdier.

Mange av disse målsetningene er felles og allerede vedtatt i form av nasjonale, regionale og kommunale planer. Men utviklingen går i motsatt retning og målene vil ikke bli nådd, hvis man fortsetter i samme spor. Dette skyldes at planleggingen til nå har hatt hovedfokus på å redusere arealbrukskonflikter. Dagens utviklingsstrategi kunne ha fungert noenlunde i en mellomstor region med moderat vekst. Men veksten er tredoblet etter 2006, og en legger til grunn at det vil vedvare. Det foreligger dermed et større behov for å samordne areal- og transportutvikling for å unngå sterke vekstsmertor som gjør det vanskeligere å ta i mot ønsket vekst. Det er derfor vurdert å være behov for endring av utviklingsretning. Det er beskrevet tre alternative utviklingsretninger for framtida (konsepter), som så er analysert og sammenlignet. Hensikten med dette er å tilrettelegge (faglig) for strategivalg (politisk), jf. Planprogrammet.

**Vilje gir vekst**

### Konsept-analyse : Prioritering av behov i regionen.

1. Attraktiv region!
2. Haugesund sentrum – urban og levende by.
3. By- og tettstedssentre som dekker alle behov
4. Korte avstander
5. Miljøvennlig transport, flere som går, sykler og reiser kollektivt
6. Felles arbeidsmarked, tilgang til service- og tjenestetilbud.
7. Gode bomiljø, aktiv livsform.
8. Ta vare på arealverdier.





**Vilje gir vekst**

### Konsept-analyse : Strategivalg

Hensikten er å tilrettelegge (faglig) for strategivalg (politisk), jf. planprogrammet:

- Utarbeide ulike scenarier for framtidig utvikling.
- Vurdere ulike virkemidler.
- Anbefale et konsept.



**Vilje gir vekst**

### Oppsummering behov/mål:

- Mye som er felles i vedtatte nasjonale, regionale og kommunale mål.
- Mange av målene vil ikke bli nådd.
- Mer sannsynlig at utviklingen går motsatt av vedtatte mål om arealforbruk, transportutvikling og styrking av by-/tettstedssentre.





## INNSPILL FRA KOMMUNENE

Tre kommuner fikk anledning til å presentere sitt syn på konseptvalgutredningen og hva de mener blir viktige hensyn i den videre prosessen.

### Haugesund kommune



Wigleik Winje la vekt på at Haugesund er beredt på å ta rollen som et storbysentrum for regionen. Byen har lite areal men har mye bra innhold allerede, som for eksempel Sjøfartsdirektoratet, egen høyskole osv. Bysentrum må styrkes ytterligere og tilføres flere urbane kvaliteter gjennom transformasjon og fortetting. Han påpekte at Haugesund ikke må bli en forstad til Sør-fylket, men utvikles til en levende og pulserende by som kan tilby jobbmarked, handel, kultur og fritid som et gode for hele regionen. Utvikling av et sterkere storbysentrum er svaret på mange av utfordringene vi har knyttet til klima, bolig, næring, infrastruktur ol. . Ny utbygging må skape attraktivitet og liv. Dette er nødvendig for å kunne trekke de kloke hodene. Unge mennesker med høy utdanning vil søke seg til byer som har puls, der det skjer noe.

Haugesund kommune driver for tiden et parallelt arbeid med en kommunedelplan for sentrum og kommuneplan. Et grunnleggende premiss for dette arbeidet er at folk skal arbeide, handle og bo i sentrum.

E39 Kyststamvegen vil endre Vestlandet. Ny teknologi vil endre samfunnet (eks. økt netthandel). Andel eldre i befolkningen vil øke. Vi må planlegge for endring.

## Vindafjord kommune

Anne Sofie Sandvik, enhetsleder Areal og forvaltning i Vindafjord kommune, innledet med å peke på at Vindafjord utgjør en stor en stor del av Haugalandet målt i areal. Hun presenterte slagordet for kommunen som er – VITAL OG SENTRAL og pekte på at kommunen har "alt": både landbruk, arealkrevende industri, sentrum/landsbygd og attraktivitet.



Vindafjord kommune vektlegger samarbeid som en viktig forutsetning for å lykkes med en samordnet areal og transport plan for hele regionen. Vindafjord kommune mener at Haugesund som et regionalt bysenter vil være viktig for alle kommuner i regionen. Samtidig er det sentralt at det også legges til rette for å styrke kommune-, lokal- og mindre bygdesentre. Betydningen av transport med fokus på videre utvikling av E134 ble særlig vektlagt. Effektiv vei, kollektivsatsing (ekspressbuss), gode gang og sykkelvei i sentre, trygge veier mellom alle sentre og ikke minst gode transportforbindelser mellom senterstruktur, landbruk, bustad og næringsutbygging ble også nevnt. Avslutningsvis ble det pekt på noen utfordringer kommunen mener det videre planarbeidet må ta på alvor. Dette gikk på videre utvikling av landbruket, bosetting, betydningen av levende bygder og fremtidig lokalisering av arealkrevende industri.

## Tysvær kommune

Ordfører Harald Stakkestad kom i sitt innlegg med en klar anbefaling om å velge konsept 2. Han mener det er dette alternativet som vil sikre levende og attraktive bygder og tettsteder i de indre og mer landlige områdene på Haugalandet. Han presenterte også et kart over det utbyggingsmønsteret som Tysvær kommune foretrekker. Her er de ytre sonene i Tysvær lagt inn som en del av et fremtidig storbysenter. (både FastlandsKarmøy og ytre Tysvær er del av byområdet «H-byen», her kan det utvikles «bydeler i Haugesund»)



ROGALAND

HORDALAND





# INNSPILL FRA FYLKESKOMMUNEN

Gottfried Heinzerling, samferdselssjef i Rogaland fylkeskommune

## Kan Haugalandet vokse seg stort og samtidig unngå vekstsmerter?

Samferdselssjef i Rogaland fylkeskommune Gottfried Heinzerling gikk igjennom de økonomiske realitetene knyttet til videre vegbygging og vedlikehold av veier på Haugalandet. Han pekte på at en fortsatt like sterk bilbasert utvikling i regionen vil kreve både en Haugalandspakke 2 og 3 dersom vegnettet skal holde tritt med veksten i trafikken. I følge Heinzerling er det urealistisk å tro at trafikantene i regionen vil akseptere å finansiere dette gjennom bompenger.

Samferdselssjefen viste videre til at tilskuddsnivået til kollektivtrafikken i dag er på en smertegrense i forhold til fylkeskommunens økonomi. Fylkeskommunen bruker like mye ressurser på et busstilbud i Nord-fylket som i Sør-fylket, men resultatet er magert.

Han konkluderte med at noe må gjøres for å motivere flere folk til å reise kollektivt og da er det helt avgjørende at det blir gjort tiltak for å begrense bilbruken. Samferdselssjefen anbefalte en konsentrert utbygging innenfor et storbyalternativ. Han uttalte at dette vil være billigst og mest gunstig for videre utvikling av et godt kollektivtrafikktilbud i regionen. Han minnet videre om at tiden er knapp med tanke på at arbeidet med Rogfast nå starter og kom med en sterk oppfordring til kommunene om å ta et retningsvalg nå og ikke vente på en eventuell fremtidig endring i kommunestrukturen.

ROGALAND

HORDALAND





# KONSEPTENE

Christine Haver, Regionalplansjef

## Nærmere presentasjon av konseptene

Regionalplansjef Christine Haver presenterte de tre konseptene og gikk mer detaljert igjennom de mest sentrale vurderingene som planleggerne har gjort i arbeidet med konseptvalgutredningen. Det ble påpekt at de statlige og kommunale målsetningene om en mer bærekraftig samfunnsutvikling ikke kan nås, dersom kommunene fortsetter med å styre arealbruken hver for seg. Valg av et vegbasert konsept vil også medføre at det ikke er grunnlag for å samordne areal og transportpolitikken. Befolkningsgrunnlaget vil ikke være stort nok til at det vil være lønnsomt med kollektivsatsing og fremkommeligheten vil bli gradvis svekket. Dette vil bli kostbart for både fylkeskommunen og kommunene. Regionalplansjefen anbefalte at kommunene konsentrerer seg om konsept to og tre. Velges en av disse konseptene vil utviklingen dreies i retning av et mer konsentrert utbyggingsmønster. Dette vil føre til mindre arealbruk, lavere infrastrukturkostnader og tilstrekkelig befolkningsgrunnlag for en videre satsing på kollektivtransport. Det øker også mulighet for mer gåing og sykling. Et slikt grep vil imidlertid innebære et tettere samarbeid mellom kommunene på Haugalandet, noe som særlig vil gjelde nabokommunene til Haugesund.

Haver minnet også om at fortsatt omfattende bygging av boliger, kjøpesentre og næring utenfor by og tettsteder vil redusere grunnlaget for et styrket regionsenter.

### Konsept 1 veibasert



	Konsept 1: Vegbasert
Attraktivitet	Biltilgjengelighet, enkel arealtilgang og store tomter.
Arealstrategi	Utnytte tilgjengelighet langs hovedveger.
Handel, service og offentlige funksjoner	Sterkere tilrettelegging utenfor sentrum.
Transportstrategi	Full vegkapasitet i henhold til transport-eterspørsel.
Hoved-vegnettet	Utbedring av hovedvegnettet.
Kollektiv	Fokus på skoleskuss. For øvrig velferdstilbud.
Sykkel	Hovedfokus på sikker skoleveg.
Trafikkregulering	Ingen restriktive virkemidler.

### Konsept 2 By og tettsted

- Konsentrert arealbruk
- Bygge ut og fortette i by- og tettstedsentrene
- By- og tettstedsentre som dekker alle daglige behov
- Prioritere gange og sykkel innenfor tettstedene
- Kollektivtransport i byområdet og mot Aksdal og Åkra.

### Konsept 3 Storby (Regionsenter)

- Bygger på konsept 2
- Det som skiller alternativ 3 fra 2 er:
  - Mer konsentrert byutvikling for å gi plass til høyere vekst innenfor byen.
  - Tydligere bydelsutvikling (flerfunksjonelle sentre) innenfor Haugesund og nærliggende deler av Karmøy.
  - Bedre grunnlag for kollektiv, gange og sykkel i byområdet. Tyngre satsing, bedre tilbud.

Konsept 3 har fortsatt med en konsentrert tettstedsutvikling i andre kommuner.



# HVA HAR SKJEDD ETTERPÅ?

Alle kommunene og Statens vegvesen har levert sine innspill.

## Styringsgruppas anbefaling

Før det ble gjort et valg om hvilket konsept som skulle legges til grunn for revisjon av regional plan, ble konseptene og evalueringen sendt ut til kommunene og andre parter, slik at de kunne gå nærmere gjennom materialet og gi sine innspill.

Tilbakemeldingene ga et klart mandat for å planlegge for mer konsentrert arealbruk, sterkere by-/tettstedsutvikling og mer miljøvennlig transport. Et flertall av kommunene anbefalte at konsept 2 «By og tettsted» ble lagt til grunn.

### **På styringsgruppemøtet 10. april ga styringsgruppa sin anbefaling:**

Styringsgruppa tar til orientering at et flertall av kommunene på Haugalandet ønsker konsept 2 «By og tettsted».

Styringsgruppa anbefaler derfor at konsept 2 legges til grunn for revisjon av «Regional plan for areal og transport på Haugalandet».

I områder som blir beskrevet som sentrumsområder, og som gir rom for høyverdig kollektivtilbud, må det legges til rette for høyere arealutnyttelse.



# DELTAKERE

Dag Inge Aarhus	Karmøy kommune	Marit Løvrig	Haugesund kommune
Per Ivar Aase	Kolumbus	Asbjørn Moe	Etne Vindafjord Næringsutvikling
Svein Abrahamsen	Rogaland fylkeskommune	Arne-Christian Mohn	Haugesund kommune
Åse Aleheim	Sveio kommune	Anette Mokleiv	Fylkesmannen i Rogaland
Stål Alfredsen	Haugesund kommune	Hege Skogland Mokleiv	Haugesundregionens Næringsforening
Gunvald Alfsen	Sveio kommune	Kjersti Nerseth	k.n.Ark arkitektkontor
Roald Alsaker	Karmøy kommune	Ole Henrik Nesheim	Karmøy kommune
Tormod Andreassen	NHO Rogaland	Svein Nesse	Sveio kommune
Arnfinn Ansok	Statens vegvesen	Jarle Nilsen	Karmøy kommune
Ola S. Apeland	Tysvær Kommune	Roger Nilsen	Etne kommune
Kristine Aurdal	Tysvær kommune	Laima Nomeikaite	Plan Vest
Aasmund Austerheim	Tysvær kommune	Lars Tore Nordskog	Haugaland Næringspark
Arvid Bakken	Tysvær kommune	Tor-Atle Odberg	Citiplan AS
Ingemund Berge	Etne kommune	Linda Christine Olsen	Tysvær kommune
Leiv Berge	Rogaland fylkeskommune	Sven Olsen	Haugesund kommune
Magnar Bergjord	Haugesund og omeng jeger og fiskeforening	Hilde Cathrine Pettersen	Karmøy kommune
Arne Bergsvaag	Rogaland fylkeskommune	Henriette Prytz	Vindafjord kommune
Susan Borg	Karmøy kommune	Geir Ragnhildstveit	Sveio kommune
Erik Brinchmann	Haugesund kommune	Håkon Randal	Karmøy kommune
Bjørn Bruaset	Tysvær kommune	Håkon Randal	Karmøy kommune
Roar Bævre	Etne kommune	Geir Egil Risanger	Haugesund kommune
Sissel Aakre Bøe	Haugesund kommune	John-Fredrik Rognsvaag	Tysvær kommune
Rolf Børseth	Haugaland Handelspark AS	Ove Røys	Karmøy kommune
Bjarte Børtveit	Statens vegvesen	Airis Sae-Tang	Statens vegvesen
Geir Malvin Bårdsen	Sveio kommune	Morten Sageidet	Fylkesmannen i Rogaland
John Leiv Dahlseng	Tysvær Venstre, Leder	Tore Bjørnstad Sand	Rogaland Kollektivtrafikk
Henry Damman	Statens Vegvesen	Anne Sofie Sandvik	Vindafjord kommune
Sven Ivar Dybdal	Tysvær kommune	Elin Schanche	Rogaland fylkeskommune
Kristin Dybdal Holthe	Rogaland fylkeskommune	Egil Severeide	Haugesundregionens Næringsforening
Marianne Eidesvik	Haugesund Kommune	Aase Simonsen	Karmøy kommune
Sigurd Eikje	Karmøy kommune	Rolf L. Sjursen	Haugesundregionens Næringsforening
Kristian Endresen	Haugesund kommune	Tor Erling Skare	Utsira kommune
Vibeke Enerstvedt	Sveio kommune	Steinar Skartland	Vindafjord kommune
Ruth Grethe Ø. Eriksen	Sveio kommune	Børge Skårdal	E134 Haukelivegen AS
Linn Therese Erve	Sveio kommune	Peter Sonnenberg	Norconsult AS
Johanna Ferrer Guldager	Haugesund kommune	Harald A. Stakkestad	Tysvær kommune
Bergitte Flatebø	Karmøy kommune	Petter Steen	Haugesund kommune
Andreas Fløgstad	Sauda kommune	Tone Stople	Statens vegvesen
Gustav Løge Fosse	Rogaland KrF	Siv Storesund	Karmøy kommune
Michael Fuller-Gee	Arendal kommune	Bernt Egil Strømme	Sauda Kommune
Bjørn Gilje	Sveio kommune	Jarle Stunes	Karmøy kommune
Michael Gråfe	Karmøy kommune	Narve Susort	Tysvær Venstre
Roar Gundegjerde	Etne kommune	Svein Sæle	Vindafjord kommune
Inger Kallevik Haavik	Haugaland Vekst IKS	Annette Sæther	Haugaland Vekst IKS
Trygve Hagland	Karmøy kommune	Sigve Sørheim	Etne kommune
Trygve Hagland	Utvalg for samfunnsplanlegging. (Nestleder)	Ivar Tangeraas	Sauda kommune
Terje Halleland	Rogaland Fylkeskommune	Rune Teikari	Sveio kommune
Emily Halvorsen	Forum for natur og friluftsliv	Helge Thorheim	Karmøy kommune
Sissel Hansen Tysse	Tysvær kommune	Ivar Thorkildsen	Statens vegvesen
Gunn Haraldseid	Vindafjord kommune	Kenneth Tollefsen	Sveio kommune
Jarle Haukås	Haugaland Næringspark AS	Dagfinn Torstveit	Haugesund kommune
Christine Haver	Rogaland fylkeskommune	John Arne Ulland	Haugesund kommune
Gottfried Heinzerling	Rogaland fylkeskommune	Jarle Utne-Reitan	Haugesund kommune
Torgeir Hellesen	Haugesund kommune	Arvid S. Vallestad	Tysvær kommune
Elling Hetland	Etne kommune	Alise Veia	Haugesund kommune
John K. Holvik	Karmøy kommune	Ole Johan Vierdal	Vindafjord kommune
Kari Hope	Plan vest AS	Knut Vikestrand	Plan vest AS
Marit Aga Hustvedt	Vindafjord kommune	Ingvild Vikse Johansen	Rogaland fylkeskommune
Margaret Hystad	Karmøy kommune	Vigleik Winje	Haugesund kommune
Unni W W Høivik	Statens vegvesen	Per Ørpetveit	Tysvær kommune
Geir Ims	Ryfylke IKS	Bernt Østnor	Rogaland fylkeskommune
Kjartan Innbjo	Vindafjord kommune	Elisabeth Østnor	Haugesund kommune
Jarle Jacobsen	Sveio kommune	Ellen Øye	Rogaland Fylkeskommune
Frøde H. Johnsen	Tysvær kommune	Emly Årvik	Tysvær kommune
Janne Johnsen	Rogaland fylkeskommune	Frøde Sulen	Sauda Kommune
K. Tormod Karlsen	Haugaland Vekst IKS	Balestrand	Vindafjord kommune
Siri Klokkestuen	Etne kommune	Ragnhild Bakkevig	Haugesund kommune
Laif Malvin Knutsen	Karmøy kommune	Tove Jakobsen	Statens vegvesen
Erik Kvalheim	Etne kommune	Sissel Hansen	Tysvær Kommune
Inger Teodora Kværnø	Tysvær kommune	Jan Havneraas	Haugesund kommune
Elisabeth Kynbråten	Haugesund kommune	Bente Pettersen	Haugesund kommune
Gro Osmundsen Kyvik	Statens vegvesen	Anne Holm	Haugesund kommune
Tor Kyvik	H. J. Kyvik A/S	Magnus Storesund	Haugesund kommune
Rita Leinan	Haugesund kommune	Dag Terje Solvand	Melvær og Lien
Sigmund	Lier Tysvær kommune	Anders Almås	Melvær og Lien
Kyrre Lindanger	Bokn kommune	Olav Askeland	Askeland Eiendomsutvikline
Oddrun Lund	Statens Vegvesen	Einar Tho	Haugesunds avis
Runar Lunde	karmøy kommune	Terje Emil Johannesen	Karmsund avis
Yvonne Løvseth	Karmøy kommune	Birkeland	Vindafjord kommune



Vilje  
gir vekst



14-0754 grafisk.senter@vegvesen.no



ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE