



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

RAPPORT

SEMINAR OG VERKSTED 1. OG 2. NOVEMBER 2012



Bokstaven «h» i runealfabetet
omkr. år 1000

REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ **HAUGALANDET**

SEMINAR OG VERKSTED –
Regionalplan for areal og
transport på Haugalandet.
Haugesund 1. og 2. november 2012

Opplegg og ansvar:
Bernt Østnor,
Rogaland fylkeskommune og
Ellen Johnsen Haaberg,
Statens vegvesen.
Møteleder 1. dag:
Christine Haver,
Rogaland fylkeskommune
Verkstedleder 2. dag:
Ellen Johnsen Haaberg

Rapport:
Rapportansvar og tekst:
Inge Fosselie, FOSSCOM
Design og lay out: Brit Elve Strand,
Grafisk senter, Statens vegvesen
Foto: Martin Blystad, Grafisk senter,
Statens vegvesen

Formålet med seminaret og
verkstedet i Haugesund var todelt:

- Presentere datafunn, dagens
situasjon og nasjonale mål
og forventninger
- Skape felles forståelse
for dagens situasjon og for
framtidens behov og mål



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE



Statens vegvesen

Haugalandet er vikingkongenes
hjemland, Norges fødested. En
lang og dramatisk historie for-
teller hvordan nasjonen Norge
ble etablert i denne regionen
rundt år 1000. Den gang var
regionen et viktig knutepunkt
langs leia - Nordvegen - som
gav navn til landet vårt.

INNHOOLD

Samhandling	3
Viktig dag	3
DAGENS SITUASJON PÅ HAUGALANDET	6
Hva er «Regional plan for areal og transport på Haugalandet?»	6
Status og utviklingstrekk innen areal-, by- og tettstedsutvikling	8
Transportutvikling på Haugalandet – status, utviklingstrekk og utfordringer ...	10
Lokalbuss	12
NASJONALE FORVENTNINGER OG VIRKEMIDLER	16
Framtidsrettet transportutvikling i byområder	16
Framtidsrettet arealutvikling og by- og tettstedsutvikling - eksempler fra Framtidens byer	18
HVA KAN VI LÆRE AV ANDRE?	20
Regionsamarbeidet Buskerudbyen – Hva vil vi oppnå og hvordan gjør vi det?	20
Sentrum som attraktiv etableringsarena - hvordan kan vi samarbeide?.....	22
Utfordringer fra dag 1	24
VERKSTED HAUGALANDET	26
Oppgave: Supplere utfordringsbildet	28
Oppgave: Hva er de viktigste utfordringene?	30
Oppgave: Hvorfor er utfordringene blitt utfordringer?	34
Oppgave: Hvordan ønsker du at Haugalandet skal være om 40 år?	38
Oppgave: Hva vil vi oppnå med og på Haugalandet?	42
Veien videre med regional plan	46
Tid for evaluering!	47
Program	50
Deltakere	51
Faksimile Haugesunds Avis	52
Faksimile Karmsund	54

Samhandling

Fylkesordfører Janne Johnsen, Rogaland fylkeskommune

– Haugalandet er en region med enormt sterk vekst. Derfor er det viktig å bli enige om hvordan vi skal utvikle regionen, sa fylkesordfører Janne Johnsen da hun åpnet seminaret.

– Vi samler så mange gode aktører som mulig for å kikke inn i krystallkula og håper verden blir omtrent som vi tenker oss. Men planene blir ikke bedre enn det vi forplikter oss til, understreket hun.

Fylkesordføreren pekte på at det nå er viktig å ha et overordnet blick på regionen og utvikle den i fellesskap.

– Det heter samhandling, det tror eg blir bra!



Viktig dag

Ellen Johnsen Haaberg, Statens vegvesen

- Dette er en viktig dag for prosessen, for resultatene og for dere. Vi skal prøve å finne felles forståelse for utfordringer og målene vi skal jobbe mot i regionen. Noen skal ta beslutninger og noen skal gjennomføre dem. Felles for oss alle er at vi skal leve med resultatene!

Alle kommunene på Haugalandet var godt representert på seminaret om Regionalplan for areal og transport på Haugalandet. Til stede var også representanter for næringslivet, staten og fylkeskommunen. Over 100 deltakere var med for å få innblikk i kunnskapsgrunnlaget planen skal bygge på, nasjonale forventninger og erfaringer fra andre regioner.





DAGENS SITUASJON PÅ HAUGALANDET

Hva er «Regional plan for areal og transport på Haugalandet?»

Christine Haver, regionalplansjef Rogaland fylkeskommune

- Dette er en stor dag. Vi har jobbet med plan for areal og transport lenge. Nå skal vi peke ut veien videre sammen med dere, sa Christine Haver.

Eierskap

Regional plan er en revisjon av gjeldende fylkesdelplan som ble godkjent i 2009. Året etter startet en prosess der et av de viktige poengene var å lage en plan alle kan føle eierskap til. Den skal ha en bred og tydelig forankring, basert på fakta og kunnskap for å skape den felles plattformen som er nødvendig for å komme videre.

Prosess

Vi har en situasjonsbeskrivelse. Nå er vi samlet for å vurdere behov. Behov og mål skal gi mandater for det videre arbeidet med å sette sammen konsepter, der vi foreslår ulike veier for å nå målene. Til slutt ender vi opp med et samlet planforslag, en anbefaling.

Areal og transport

Samordnet areal- og transportplanlegging (ATP) er et grunnleggende premiss for hele planarbeidet. Poenget er å begrense transportbehov og korte ned avstanden til daglige

gjøremål. Arealbruken må effektiviseres, utbyggingen må samles.

- Vi skal ikke lage en blåkopi av Regionalplan Jæren, slo Christine Haver fast, men vi kan lære av en del erfaringer derfra. Ved tett utnyttelse er det viktig å ivareta kravene til gode leve- og oppvekstmiljøer.

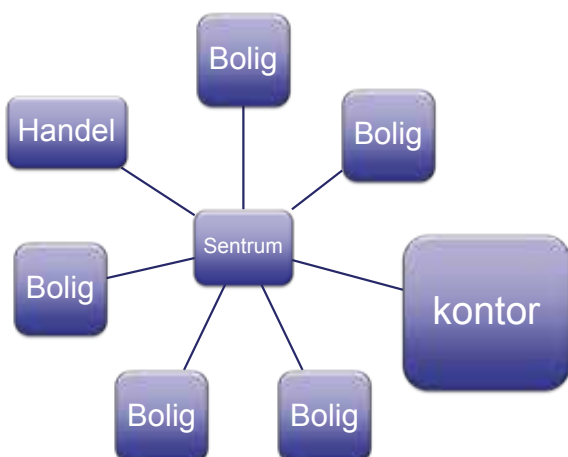
Vekst

Haver understreket hvor viktig det er å legge til rette for at veksten som kommer gir en god samfunnsutvikling. Haugalandet må være klar til å ta imot mange nye innbyggere framover. - Vi må komme bort fra at det er bilvegene som skaper grunnlaget for alle etableringer! Dette gjør oss enda mer avhengig av bilen.

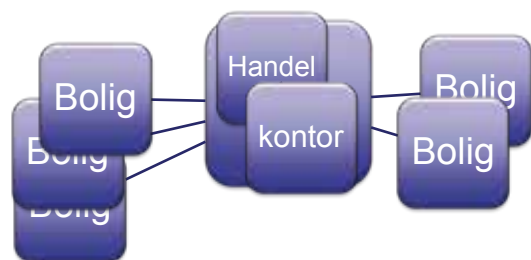
Sterkest virkemiddel

Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesenter er regjeringens sterkeste virkemiddel. Formålet er klinkende klart: 1) Styrke eksisterende by- og tettstedssentre 2) Bidra til effektiv arealbruk 3) Bidra til miljøvennlige transportvalg. På denne måten unngår vi en utvikling som fører til byspredning, bilavhengighet og dårligere tilgjengelighet for dem som ikke har bil.

Ikke slik:



Men slik:



SAMORDNET AREAL OG TRANSPORTPLANLEGGING

- Grunnleggende premiss i planen
- Arealbruk og transportsystem må ses i sammenheng!
- Rikspolitisk retningslinje for Areal og transportplanlegging (RPR for ATP)

Begrense
transportbehov
Kort avstand daglige
gjøremål

- Effektiv trafikkavvikling
- Reduksjon klimautslipp

Effektiv arealbruk
Samle utbygging

- Vern av natur og
kulturmiljø
- Kundegrnlag kollektiv



Status og utviklingstrekk innen areal- by- og tettstedsutvikling. Funn fra utredninger som er gjennomført

Bernt Østnor, rådgiver Rogaland fylkeskommune

Nye innvandrere vil stå for mer enn 60 prosent av folketallsøkningen på Haugalandet. Aldersgruppen 70+ vil utgjøre 35 prosent. Vi må tenke oss om: - Hvordan planlegger vi for de nye innvandrerne og for de gamle, slik at de kan leve et aktivt liv i regionen, spurte Bernt Østnor.

Rogfast

Vi har gått gjennom en rekke rapporter for å få et inntrykk av hva Rogfast kan bety for Haugalandet. Disse viser at det vil bli økt mobilitet, regionforstørring, reduserte transportkostnader og mer trafikk. Muligheten for pendling begge veier vil øke, det vil også klyngedannelse som kan gi effektivisering og verdiskaping i næringslivet. Vi må ta høyde for dette, men det er vanskelig å spå hvor stor effekten blir, og når og hvor den kommer.

Lokalisering

Haugesund er regionalt tyngdepunkt for befolkning og arbeidsplasser, i tillegg til knutepunkter på Karmøy og ytre Tysvær. Flerfunksjonelle knutepunkter er viktig for å oppnå mer miljøvennlig transport. Knutepunktene gir kortere reiseavstander og dermed høyere andel gåing og sykling.

Arealutvikling

Det er bygd flest nye boliger i Karmøy og Haugesund, og dernest Tysvær og Sveio. I boligbyggingen har det vært noe økende fortetting, men det er også en god del boligbygging med lav tetthet i ytterkant av tettstedene. Nye næringsbygg har særlig kommet i Haugesund og Karmøy, og i bilbaserte områder i ytterkant av by og tettsteder. Tilretteleggingen av arbeidsplasser utenfor sentrene er økende. Det er mye ledig bolig- og næringsareal i regionen og fortsatt en del press på landbruksjord. Samordningen mht. lokalisering av boliger og arbeidsplasser ser ut til å bli svakere i stedet for sterkere. Dette kan gi en utvikling med ytterligere økt bilbruk.

By- og tettstedsutvikling

Av sentrene er det Haugesund sentrum som har flest arbeidsplasser, dernest Raglamyr og Kopervik. Haugesund sentrum har også flest innbyggere. Det er innbyggervest i sentrene, og vi må lykkes med å tilrettelegge for at kvinner og barn kan bo sentralt. Handelsomsetningen i Haugesund har holdt seg på gammelt nivå, mens Raglamyr har doblet verdien av omsetningen. Handel skaper flest reiser per arbeidsplass.

Sentrumsbesøk

Haugesund er arbeidsdominert, mens Raglamyr er handelsdominert. Alle sentrene i regionen dekker primært et lokalt handelsomland, inkludert Haugesund sentrum. Bare Raglamyr har et mer regionalt nedslagsfelt. Raglamyr er det stedet som tiltrekker flest besøkende, ikke like mange drar til Haugesund sentrum. Reisene til Haugesund sentrum er kortere og har en høyere andel gående og syklende enn reisene til Raglamyr. Det er haugesunderne som i størst grad besøker Raglamyr – med bil!

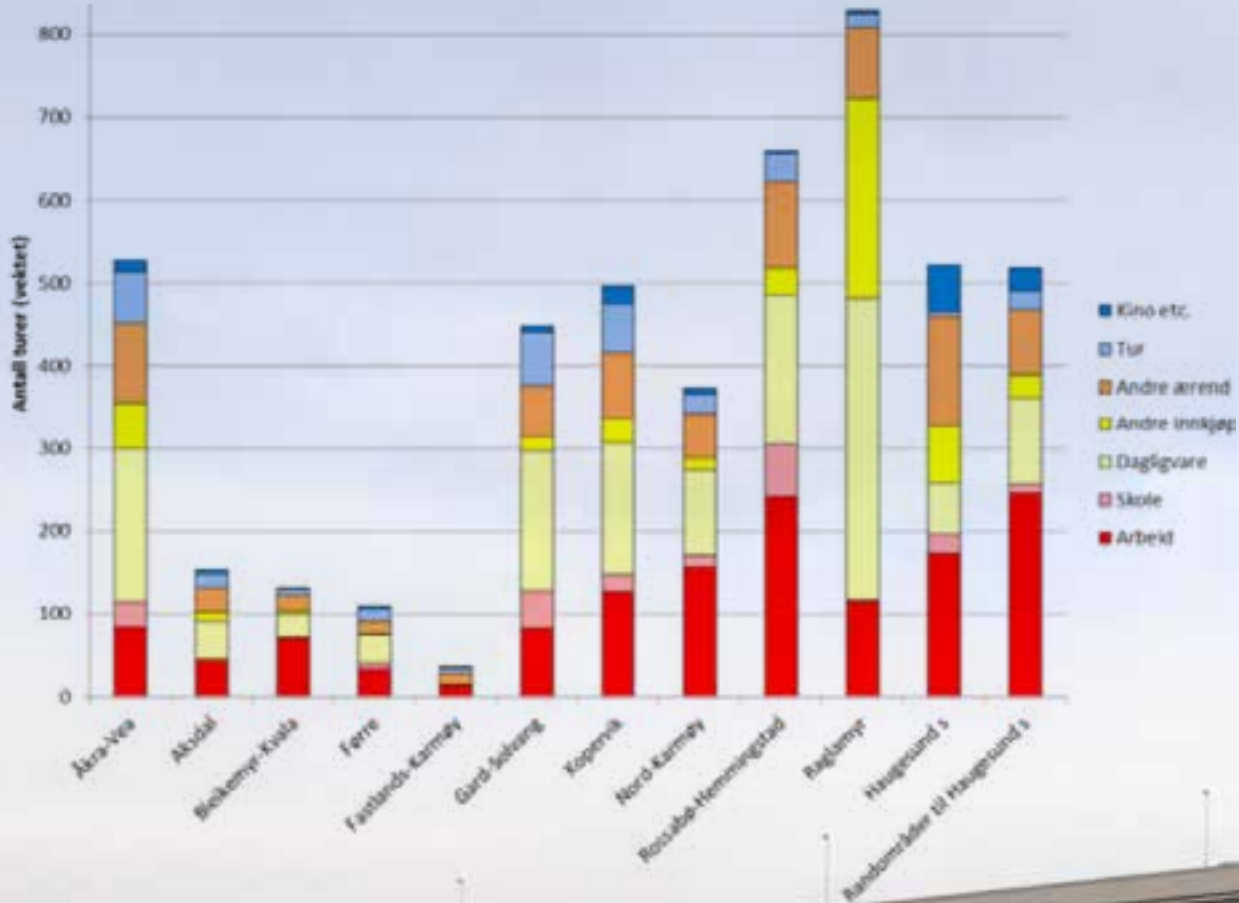
Innspill

Haugesund bør styrkes som regionsenter, som et kulturelt, økonomisk og sosialt knutepunkt, Raglamyr kan ikke dekke denne funksjonen. Skal vi enes om noe felles, må det skje noe med Haugesund sentrum.

Lokalisering av nye næringsbygg



Årsaker til sentrumsbesøk



Transportutvikling på Haugalandet – Status, utviklingstrekk og utfordringer

Gottfried Heinzerling, samferdselssjef Rogaland fylkeskommune

Haugalandet er en svært sammensatt region, mer enn Stavanger-regionen. Utfordringene knyttet til transport i et 30 års perspektiv er ganske ulike. Vi har fått et flott faktagrunnlag i Reisevaneundersøkelsen 2012.

- Folk beveger seg, Haugalandet er en bevegelig region! slår samferdselssjefen fast.

Reisemåte

Det er lite som tyder på at det går mot mindre biltransport på Haugalandet, snarere tvert imot. To av tre turer skjer som bilfører i dag, men både mobiliteten og bilholdet kan øke. Andelen busstransport er liten, men det er ingen overraskelse. Handelen er flyttet ut av Haugesund sentrum. Det er et høyt antall bilpassasjerer, og det er bra. Det er den lave kollektivandelen som er det verste.

Trafikkstrømmer

I østre del er utfordringen å sikre god tilgjengelighet, selv med lave trafikkstrømmer. Vestre del har kapasitetsproblemer, der er det rundt 30 000 turer i døgnet mellom Karmøy og Haugesund. Antall kollektivturer er minimalt i forhold.

- Det finnes ingen løsning som er lik for hele regionen, vi må tenke oss godt om!

Utfordringer og muligheter

- Vi har spredt arealbruk på Haugalandet! Transport er bare et speilbilde av det vi har gjort i arealsammenheng. Mange arbeidsplasser i Haugesund sentrum er et godt utgangspunkt for utviklingen videre. Hva man gjør med Haugesund vil bety mye for kollektivtransport, gåing og sykling. Og så må vi diskutere om det går an å gjøre noe med den høye markedsandelen bilførere.

Kollektiv og profilering

- Det er en utfordring å øke kollektivandelen, men vi kan ikke bare pøse penger inn i et kollektivopplegg. Vi må tenke grundig gjennom hva vi gjør. Kan bybuss-systemet i

Haugesund sentrum gi mer identitet enn de grønne Kolumbus-bussene? Profilering er et stikkord. Bussene her trenger ikke samme design som i Stavanger.

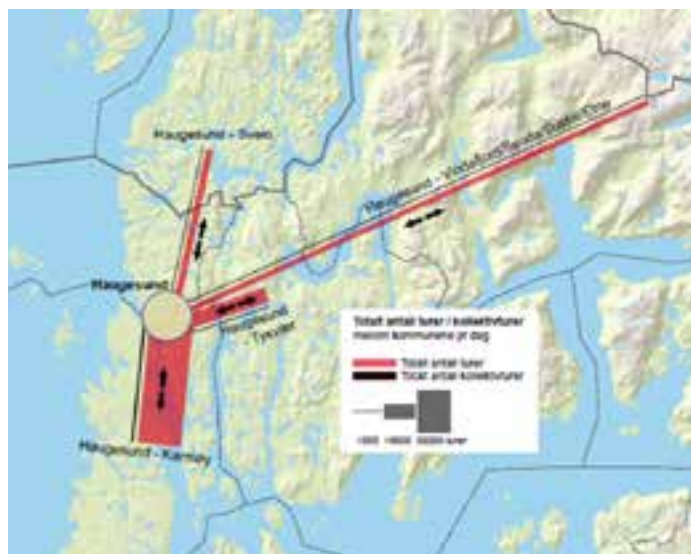
Gåing og sykling

Det er lav markedsandel for gåing. Virkemiddelet for å endre dette er en arealbruk som gir kortere og mer overkommelige turlengder. Og så er det lurt å se på muligheter for å fremme kollektivtransport, gåing og sykling gjennom mobilitets- og transportplaner på bedriftsnivå. Snart når vi taket for driftskostnader for kollektiv. - Vi må tenke på hva vi kan utrette innen drift og vedlikehold, vi må ikke bare tenke nyinvestering.

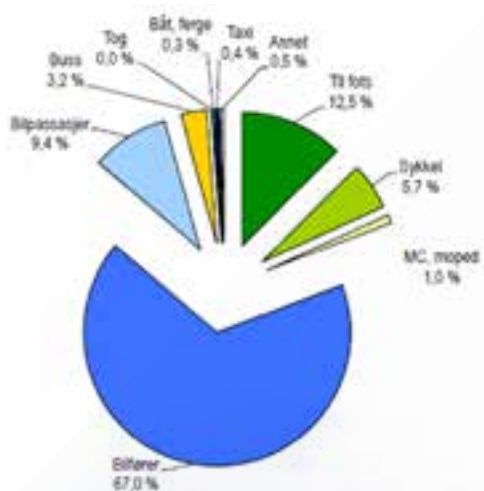
Jæren-erfaringer

Gottfried Heinzerling tror erfaringer fra Jærenregionen kan være gode å se på: Positive grep i kollektivtilbudet og restriktive tiltak forklarer en tredel av økningen. Dersom en skal oppnå resultater, er det viktig med samordnet bruk av ulike virkemidler innen både areal og transportsektoren.

Figuren viser hovedtransportstrømmen i regionen basert på reisevaneundersøkelsen Haugalandet 2011.

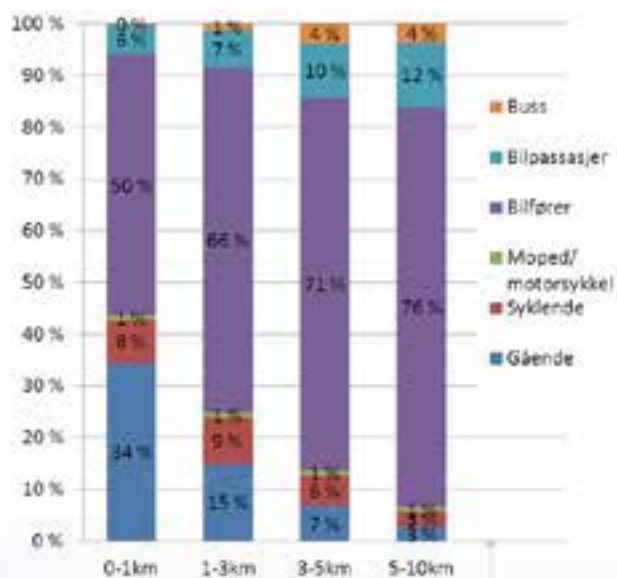


Reisemiddelvalg



Figuren viser reisemiddelvalg. Kilde: SINTEF 2012

Sammenheng reiseavstand og transport



Kilde: RVU Haugalandet.



Lokalbuss

Ordfører Petter Steen jr. i Haugesund er en varm tilhenger av godt busstilbud. Han mente det ville ha mye for seg å koble inn venstre hjernehalvdel og være litt kreativ i bussopplegget med profilerte busser og høy frekvens. – Her er det et stort potensial, men vi tar det ikke ut, sa han.

På konferansen sto han fram og fortalte at han hadde «sett lyset» på Azurkysten i Frankrike, nærmere bestemt i Cannes, som har et svært attraktivt bussopplegg.

«Det går an å kjøpe kort og få rabatter, men for enkeltbilletter har de følgende enkle system: Prisen er en Euro, uansett alder. Ingen barnebillett, ingen honnør. Svært hyppige avganger.

Bussene er enkle. Få ordinære sitteplasser, mange ståplasser, men med gode fasiliteter for barnevogner og rullestoler. I tillegg til de ordinære bussene som har samme størrelse som Kolumbus sine, har de to «kjæledegger» som betjener de trange gatene i indre by.»







Tysnes

Fitjar

Stord

Bømlo

Sveio

Haugesund

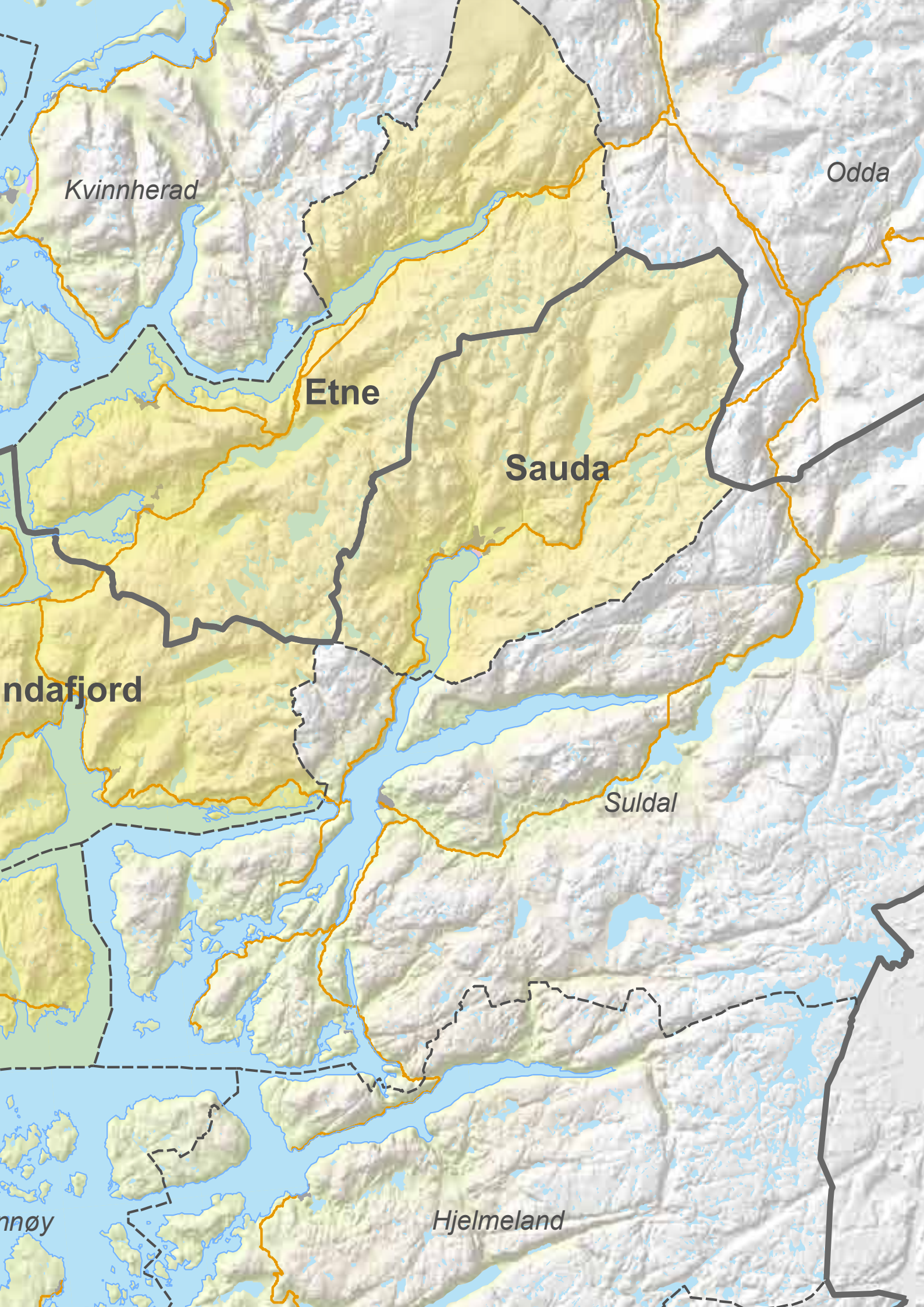
Utsira

Karmøy

Bokn

Tysvær

Finnsnes



Kvinnherad

Odda

Etne

Sauda

Sandafjord

Suldal

Sunnøya

Hjelmeland

Framtidsrettet transportutvikling i byområder

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør Statens vegvesen

- Dette er et av nybrottsstrekkene i etatsforslaget til Nasjonal transportplan 2014-2023. Vi har fokusert mye på byområdenes utfordringer. Status for NTP'en nå: Akkurat nå forberedes meldingen i regjeringen mot behandling i Stortinget våren 2013. Høringen viser bred støtte til forpliktende avtaler og bypakker.

Utfordringer

Globalisering: 70 prosent vekst i verdenshandelen siden 1965 slår ut i mye transport.

Befolkningsvekst: Norge vokser sterkest i Europa relativt sett. Innvandring og det at vi blir eldre, er de største driverne.

Økonomisk vekst: Flere får bedre råd, og vi bruker mest penger på varer, tjenester og litt reiser. Nesten all inntektsøkning kommer til å generere transport. Vi må få en transport som kan fungere. – Vi må være veldig bevisste på hvordan vi kommer til å møte utfordringene, formante vegdirektøren.

Utfordringer i byområdene

- Trenden er klar; kollektivtransporten er et spørsmål om skoleskyss, bortsett fra i de fire største byene. Her har vi en svær jobb å gjøre! Vi må tenke flersidig, på hensiktsmessig arealbruk, miljøvennlig transport og restriktive tiltak for biltrafikken. Dette er hovedinnholdet i bypakker. Mange steder har man kommet godt i vei, se til Buskerudbyen der fem kommuner går sammen om felles arealbruk.

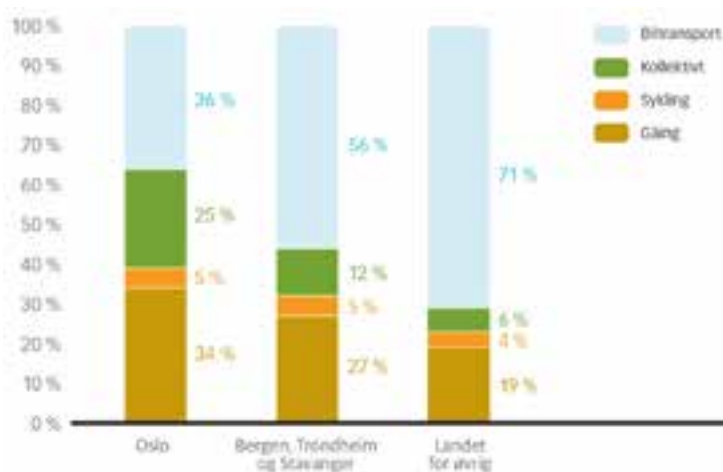
Restriktive tiltak

- Det er behov for restriktive tiltak mot biltrafikken de aller fleste steder. Det er ingen enkel snømåking i Hauge-sund å fortelle folk at dette er nødvendig, det er noe med følelseslivet vi jobber mot, sa Moe Gustavsen. Han pekte på at Hugesund er noe helt annet i 2012 enn for 30 år siden, da det var mer et tettsted. Haugalandet har mye av de samme utfordringene som de større byområdene, selv om omfanget og styrken er mindre. – Denne regionen bør og kan samspille om å møte veksten. Det er en forutsetning for å få en positiv utvikling, slo han fast.

Konsentrert arealbruk

- Arealbruken er all transports mor! Jeg har sagt det mange ganger, sånn er det i dag, selve grunnlaget for å lage en strategi for arbeidet videre. Det nytter ikke å tenke på hvordan det kunne ha vært! Sammen må vi

Byområdenes utfordringer er ulike



prøve å få til dette, vi må gå framover, det er den eneste veien vi kan gå! I staten er det en policy at virksomheten skal lokaliseres så ansatte og besøkende i størst mulig grad kan reise kollektiv, gå og sykle. Der kollektivtilbudet er godt, skal vi ha parkeringsavgift.

Klimameldingen – klimaforliket

Befolkningsveksten i byområdene må tas med kollektivtransport gåing og sykling. Det er mange byer som ikke har satt høye nok mål for miljøvennlig transport, men det er fordi målene ble satt før vi fikk klimaforliket. Vi ser vi har mange prosesser som er ganske gode her. Jeg anbefaler sterkt at byene setter seg ambisiøse mål. Det bør for eksempel være realistisk å få til 10 til 20 prosent sykling. Umeå i Sverige har en sykkelandel på 19 prosent, fordi det er lagt til rette for det. Vi må erkjenne at vi ikke er flinke nok! Kollektivtransport er stort sett et organiseringsspørsmål; vi må klare å gjøre flere ting samtidig. Og så må folk gå mye mer. - Vi møtte mye latter da vi la fram gåstrategien, folk mente de kunne gå fra før! Det er et spørsmål om å tenke gjennom og legge til rette. Dette er vi for lite flinke til, innrømmet vegdirektøren.

Ingen av konseptene i konseptvalgutredningene (KVU) er i nærheten av å møte utfordringene som ligger i Klimameldingen, men det gjør jo diskusjonen mer omfattende.

Bypakker

Her handler det om samhandling og forpliktende avtaler gjennom en dynamisk prosess. Bypakkene er helt avhengige av god samhandling og et godt regionalt engasjement. Det legges stor vekt på godt gang-, sykkel- og kollektivtilbud og restriktive tiltak mot bilbruk.

KVU Haugalandet

- Haugesund og nabokommunene har bedt om statlig KVU. Vi vil tenke oss om litt til før vi eventuelt anbefaler en KVU for dette området. Dette er ikke et nei, understreket vegdirektøren. – Ved oppstart av neste NTP tar vi stilling til hvilke KVUer som bør være med i utredningen.

Terje Moe Gustavsen er opptatt av å bidra til å forhandle fram avtaler om samlet langsiktig innsats mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene.

- Det må være fylkeskommunene og kommunene som virkelig vil noe her. Vi skal følge dem opp, stille kompetanse til rådighet og drive kompetansebygging og formidling.

Ordskitte

Etter vegdirektørens innlegg repliserte ordfører Petter Steen jr. i Haugesund at det ligger en god invitt i at lokalt engasjement vil ha betydning for det Vegvesenet vil satse på.

– Vi ser konturene av en båndby fra Bergen til Sandnes. Jeg har lyst til å si at vi kommer til å være aktivt til stede for å få på plass en KVU så snart som mulig, sa Steen.

- Fra å være en utkant blir man plutselig liggende midt i, sa vegdirektøren, som understreket at en god samfunnsutvikling er betinget av lokalt engasjement og regional understøttelse, der ligger bærekraften. – Det skulle bare mangle om ikke sentrale myndigheter også bidrar, la han til.

Geir Toskedal, rektor for kulturskolen, Karmøy: - Vi venta i 22 år på T-forbindelsen. Hvordan stiller vegdirektøren seg til en noe raskere saksgang?

- Vi må se om vi kan gjøre noe med balansegangen mellom lokalinnflytelse og framdrift i planleggingen. Noe av det mest inspirerende for meg er å være i forsamlinger som denne og kjenne på vilje og utålmodighet. Vi må sikre at vi har disse diskusjonene i framtida, sa Moe Gustavsen



Framtidsrettet arealutvikling og by- og tettstedsutvikling - eksempler fra Framtidens byer.

Tor Atle Odberg, rådgiver Miljøverndepartementet.

Framtidens byer er et unikt samarbeidsprosjekt mellom fire departementer, tre næringslivsorganisasjoner, 13 byer og ni byregioner. Poenget med prosjektet er å redusere utslippene av klimagass, skape bedre bymiljø og arbeide for klimatilpasning. Det er et poeng at det skal være kort vei fra opplevd problem til minister og departement.

Samarbeid

De som er flinke til å samarbeide over kommunegrensene kan få til mye. Godt samarbeid krever en god, felles forståelse av utfordringene, felles interesse av å få til noe, klare mål og godt beslutningsgrunnlag. Samarbeidet i Framtidens byer drives i forhold til ordninger knyttet opp mot Transnova og belønningsordningen.

Ja-kommune

Mange er opptatt av å være en ja-kommune, men det er risikabelt. Man kan ikke si ja til alt, noe må man også si nei til – for å holde kursen og være forutsigbar. – Smøres arealbruken tynt utover og vi bygger på hver knaus, blir det dyrt, da skaper vi smultringbyer med stort transportbehov og kø, kork og kaos på veiene, advarte Odberg. Dette skaper stort behov for infrastruktur og er dyrt for kommuneøkonomien.

Knutepunkt

En utvikling basert på knutepunkter er veien å gå. Der er det mulig å utnytte eksisterende infrastruktur og bygge opp under gåing, sykling og kollektivtransport i egne korridorer. Slik gjør man det for eksempel i København. – Små avstander gir store muligheter!

Kampen om hodene

- Bedriftenes viktigste infrastruktur er hodene, slo Odberg fast. Det er viktig for bedriftene å være koblet til et større bolig- og arbeidstakermarked for å vinne kampen om hodene. Arbeidstakerne på sin side vil ha tilgang til et interessant og stort arbeidsgivermarked og gode kommunale tilbud og steds kvaliteter, med andre ord: Attraktive byer med byrom der mennesker kan møtes.

Kunnskap

Nesten alle byområdene i Framtidens byer har gjennomført en KVVU, det er et godt grunnlag, for KVVUene inneholder mye kunnskap vi ikke har hatt tidligere. Vi har fått et bedre grunnlag for å ta gode beslutninger gjennom å samarbeide.

Anbefaling

En framtidsrettet anbefaling fra Framtidens byer går ut på å satse på en offensiv byutvikling fulgt opp av sterkt regionalt og lokalt samarbeid. Legg opp et forpliktende, faktabasert samarbeid mellom næringsliv, administrasjon og politikk for å skape forutsigbarhet for investorer. En utvikling basert på gode knutepunkter er godt grunnlag for urbanitet og bærekraftig utvikling.

Folk sitter i bilene mellom spredte kjøpesentra



«Ja til alt» blir kostbart

Smøres arealbruken utover og vi bygger på hver knaus gir det:

- stort transportbehov
- bilbasert (kø, kork og kaos)
- stort infrastrukturbehov – det er dyrt for kommuneøkonomien...

«Knutepunktsbasert utvikling»

- små avstander
- utnytte eksisterende infrastruktur
- bygge opp under gange, sykkel og kollektivtransport



HVA KAN VI LÆRE AV ANDRE?



Buskerudbyen

Regionsamarbeidet Buskerudbyen – Hva vil vi oppnå og hvordan gjør vi det?

Tore Askim, prosjektleder Buskerudbyen

Buskerudbyen er et samarbeid om felles areal- og transportplan mellom fem kommuner, fylkeskommunen, fylkesmannen, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket.

- Grunnen til at vi skaper resultater, er at vi klarer å samarbeide forpliktende med klar politisk styring, sa Tore Askim.

Avtalebasert

Fundamentet for samarbeidet er to avtaler: En langsiktig samarbeidsavtale mellom de ti partnerne og en fire-årig belønningsavtale mellom Samferdselsdepartementet, fylkeskommunen og kommunene.

– En av grunnene til at vi kom inn under belønningsordningen var at vi hadde fått til et forpliktende samarbeid, understreket Askim.

Spille på lag

- Vi må løfte oss fra vår egen tue og spille på lag med andre. Det kreves bred tilslutning til løsningene om vi skal få til en holdbar endring av samfunnet; endret arealstrategi og politikk. Dette kan være smertefullt mens det står på, men

ofte er det slik at etter smerte kommer det mye glede også! Samarbeidet er basert på likeverdige partnere. Vi er opptatt av å skape god samarbeidskultur og vil ha konsensus ved beslutninger. Næringslivet (NHO) har vært støttende fra dag én i å samarbeide over grensene.

Erkjennelse

Det ligger en felles erkjennelse i bunn for samarbeidet: Befolkningsvekst, økte køer og økte utslipp. Politikerne erkjenner mer og mer at man ikke klarer å bygge seg ut av utfordringene, kapasiteten på nye veiprosjekter spises opp raskt. Forpliktende samarbeid gir oss en region med størrelse av betydning overfor nasjonale myndigheter.

– Vi hadde ikke kommet så langt uten de flinke folka i stat, fylkeskommune og kommuner og alle de andre som har vært med, ikke minst politikerne, sa Tore Askim.

Arealstrategi

Buskerudbyen er den raskest voksende regionen på Østlandet og regnes som en del av StorOslo. Regionen vil ha 220 000 innbyggere i 2040. Veksten skaper behov for en

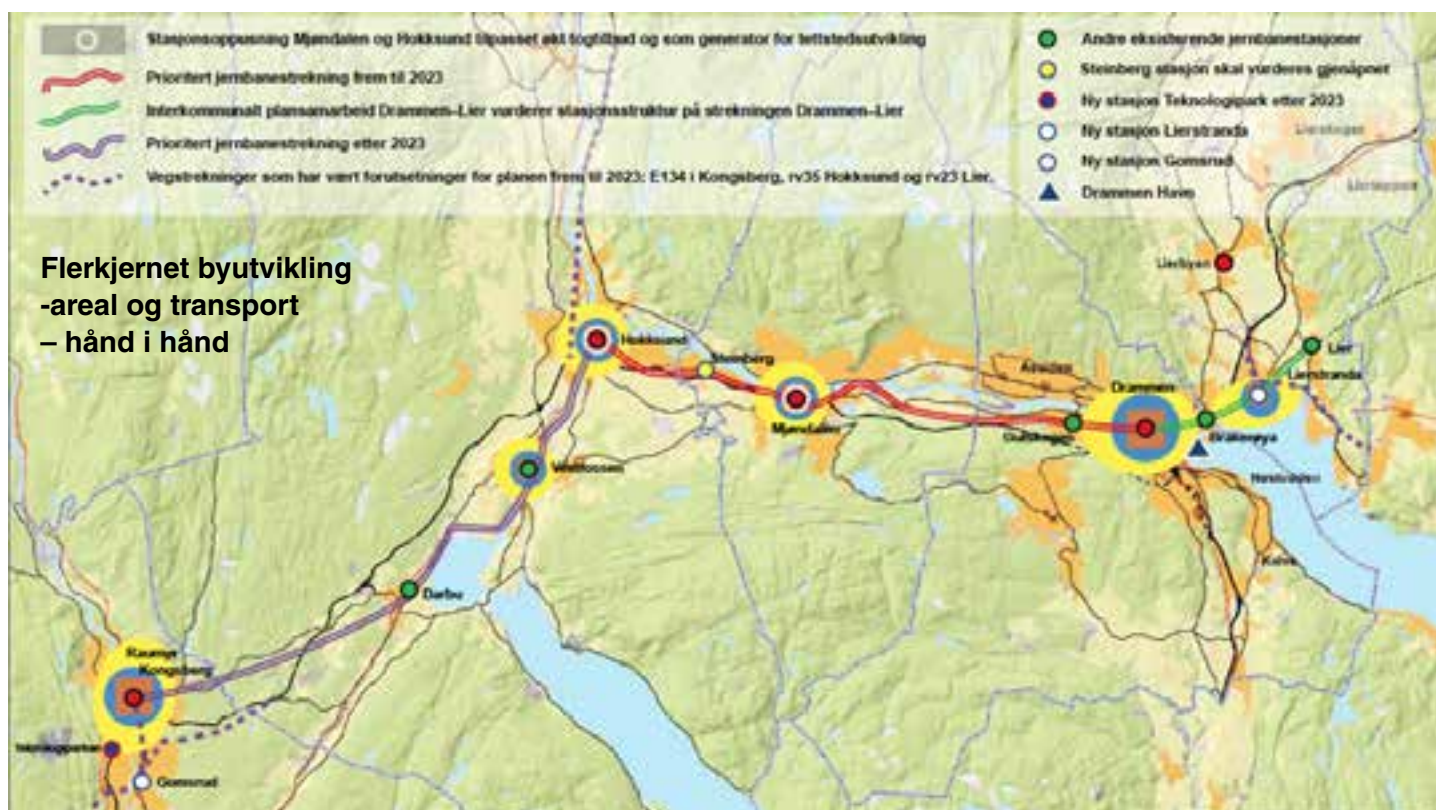
fornytt arealstrategi, transportstrategi og –finansiering. En overordnet arealstrategi foreslår seks prioriterte utviklingsområder for Buskerudbyen. Alle områdene har potensial for flerfunksjonell byutvikling med boliger, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner. Dessuten har de jernbanestasjon. 80 prosent av nye boliger skal komme innenfor knutepunktene.

Nasjonale mål

Arealstrategien for de seks områdene skal bidra til å realisere nasjonale mål om at trafikkveksten i byområder skal tas av kollektivtransport, sykkel og gåing. Målet for hele Buskerudbyen er blant annet at antall syklende og kollektivreisende skal doubles og at andelen reiser med privatbil skal reduseres med minst 10 prosentpoeng. Og så skal flere gå.

Oppfølging

- Vi må komme vekk fra formalitetene og over til realitetene. Poenget er å få opp forutsigbarheten og unngå innsigelsene. Kommunikasjon er stikkordet!



HVA KAN VI LÆRE AV ANDRE?

Sentrum som attraktiv etableringsarena - hvordan kan vi samarbeide?

Odd Midtskog, Sentrumsutvikling AS

- Det er overdrevent å si at norske bysentra ligger i ruiner, men veldig mange gågater ligger tomme og forlatte store deler av dagen og mange attraktive lokaler står ledige. Det er politikerne som har skylda for utviklingen, og det er kommunen og gårdeierne som kan gjøre noe med den. De kan lære av kjøpesentrene. Slik beskrev Odd Midtskog situasjonen.

Revitalisering

Det er en vedtatt politikk å revitalisere sentrum. Problemet er at man verken i departement eller kommune forstår noe av markedskreftene som styrer utviklingen. Handel er den desidert viktigste grunnen til at folk besøker sentrum. Derfor er det viktig å satse på sentrum som etableringsarena og gjøre noe med årsaken til at så mange aktører velger bort sentrum. Skal vi beholde handelen i sentrum, må den få større konkurranse – i sentrum!

Forpliktelse

Skal det bli liv i sentrum må butikkene forpliktes i leiekontrakt til felles åpningstider og markedssamarbeid, felles markedsføring, rett og slett. Dette har kjøpesentrene lært. Og så må gårdeierne forplikte seg til å informere bedre om lokalene sine slik at attraktive leietakere kan få oversikt over hvilke muligheter som finnes.

Odd Midtskog synes det er merkelig at gårdeierne ikke har fått med seg at problemet ikke er at butikkene taper kampen om kundene, men at de selv taper kampen om de gode leietakerne.

Kommunens ansvar

Midtskog mener kommunene har mye av ansvaret i dette bildet. Han understreket hvor viktig det er at butikkene ligger i et område med et godt kollektivtilbud og gode parkeringsmuligheter. Bosettingsmønsteret gjør at kollektivtilbudet aldri klarer å erstatte bilen som transportmiddel i sentrum. Kommunen tenker ikke business på vegne av leietakerne, slik kjøpesentrene gjør. Sjelden har vel kommunale representanter engasjert seg i hva som skal til for at butikkene i sentrum skal gå bedre.

Styrke sentrum

Viktige grunner til å styrke sentrum som arena er at handel i sentrum gir flere arbeidsplasser enn handel i kjøpesenter. Handel i sentrum gir stor grad av lokalt eierskap, mens handel i kjøpesenter reduserer lokalt eierskap. Handel i sentrum genererer lokal investeringskapital, mens handel i kjøpesenter fjerner den.

- Det som kreves er at gårdeierne vil og at kommunen deltar og er pådriver, var Odd Midtskogs klare råd og konklusjon.

Kollektivtilbudet er for dårlig!





Dagens sentrumshandel
er ikke en skjør plante
som må beskyttes mot
konkurransen



For å beholde handelen i
sentrum må den få mer
konkurransen!

I SENTRUM



UTFORDRINGER FRA DAG 1

Etter innleggene på seminaret ble deltakerne delt inn i summegrupper. Med bakgrunn i det som ble presentert fikk gruppene i oppgave å formulere utfordringene på Haugalandet. Utfordringene er delt inn i tre hovedgrupper: 1) Arealbruk, 2) By- og tettstedsutvikling og 3) Transportsystemet.

Svarene fra gruppene er en blanding av utfordringer og forslag til tiltak/løsninger. Alle svar er gjengitt under. De er summert slik at utfordringene er med uthevet skrift, med mulige tiltak/løsninger punktvis under. Oppsummeringen er grunnlag for videre arbeid på verkstedet, dag 2.

Arealbruk

Spredd boligbygging

Legge opp til arealbruk som tillater korte reiser og bygger opp om kollektivtransport, sykling og gåing.

Boligtetthet langs eksisterende infrastruktur.

Felles arealplanlegging på tvers av kommunegrensene som kan gi grunnlag for å tilrettelegge for økt kollektivtransport.

Avstemme målsetting om økt fortetting og samtidig ivareta behov for utvikling relatert til landbruk, opprettholde et godt bygdemiljø og oppvekstmiljø, samt annen næring som turisme, fritid etc.

Arealbruk som gir korte reiser.

Samordne planlegging av for eksempel barnehage-lokalisering med bosetting.

Kan ikke gjøre noe med eksisterende arealbruk

Regionalt samarbeid

Ytterligere styrket interkommunal samhandling.

Viktig å ha god lokal forankring der kommunene får anledning til forpliktende medvirkning.

Kommunesamarbeid.

Regional utvikling

Planen må forankres i andre samfunnsperspektiv.

Se mot bedre samhandling i regionen, miljøaspektet, framtidige konkurransefaktorer.

Synliggjøre mulighetene for arbeidsmarked.

Få fugleperspektiv på tanken om utviklingen og se mer mot Haugalandet vs. sørfylket og nordover mot Hordaland.

Kommunestruktur.

Internasjonal befolkning.

Rogfast/relativ tyngde.

Stor-Haugaland.

Styrke utdanningsinstitusjoner.

Inkludering av nye landsmenn. Innvandrere står for mye av veksten.

Langsiktighet – ikke endre retning og strategi hvert fjerde år

Mulighet for god og langsiktig strategi hvis regional og lokal politisk vilje.

Manglende planrespekt

Differensiert utfordringsbilde ytre og indre del.

Indre Haugalandet – utvikling og vekst må skapes.

En del av løsningen for å håndtere veksten langs kysten?

Ulikheter indre/ytre strøk.

Åpne for spredt bebyggelse også.

Manglende politisk helhetsgrep i regionen

Se regionen som helhet – holde sammen.

Enighet i målsetting om samarbeid i hele regionen på tvers av kommunegrensener.

Dårlig koordinering av areal og transport i planleggingen

Behov for å tenke samordnet areal- og transportplanlegging.

Knutepunkter + tetthet. Tilbud/ulike funksjoner.

Behov for helhetlig planlegging, ikke utbygging i “hytt og vær”.

Knutepunktsatsing i hele regionen.

Få struktur på og koordinere utbygging og kollektivtrafikk.

Fortettingspotensial, gangavstand, knutepunkt.

Boligpolitikk som ikke legger til rette for kollektiv

Tilrettelegging av boligareal ved sentrum.

Fornuftig arealbruk, bevare kvaliteter.

Behov for revisjon av dagens kommuneplaner –

“feil” lokalisering

Få boliger i sentrum i tillegg til handel (utnytte arealene)

Fortetting – både tett og godt.

Vekstregion med overskudd av areal

Lær av Forus. Lage et sterkt næringsområde for én region.

Aksen Norheim-Raglamyr.

By- og tettstedsutvikling

Haugesund som regionsenter

Viktig å bygge opp og styrke Haugesund som regionsenter. Aksept for Haugesund som regionsenter.

Regionsenteret Haugesund – hva skal det innebære for Haugalandet?

Haugesund sentrum er svekket

Sette ledige arealer og lokaler i arbeid. Stimulere til investeringer.

Mer attraktivt for de som arbeider i sentrum, også foreta andre gjøremål i sentrum, eks. handel.

Bærekraftig sentrumsutvikling

Sentrums kvalitet på flere nivåer, bruk hele døgnet, boliger i byen. Blanding av funksjoner og tetthet mellom funksjoner.

Svekket sentrumshandel.

Flerfunksjonelle og selvforsynte sentre i hele regionen. Viktig at distriktene også har liv i sine lokale sentre. Skape attraktive bygdesentre.

Interkommunalt samarbeid

Arealbruk som gir korte reiser.

Gode oppvekstvilkår i våre kommuner – nærmiljø, nærhandel.

Perifere kjøpesentre

Fortsatt overvekt av fokus på sentrum-Raglamyr-Norheim-diskusjonen. Det er noe mindre fokus på miljø- og boligtema.

Lokaliseringsstyring

Handel, hvor?

Lokalisering er nøkkelen til bærekraftig regionsenter og lokale senter.

Større fortetting i sentre.

Transportsystemet

Lav kollektivandel

Utvikle kollektivtilbudet mellom Haugesund-Karmøy-Tysvær.

Må få økt kollektivtrafikk – lavere pris og økt frekvens.

Kollektivfelt på hovedårer.

Knytte kollektivtilbudet opp med de store bedriftene (mye en i hver bil nå)- arbeidsbuss.

Bybuss i Haugesund?

Utvikling av kollektivtilbudet, tenke utenfor boksen.

Rutestruktur og frekvens som gjør at folk velger å parkere bilen og bruke bussen, forståelig, fleksibelt, lett å kjøpe

billett og kort.

Kollektivtransport er retta mot skoletransport, ikke arbeidsreiser. Samordning av kollektivtilbudene.

Prioritere utbygging i Karmsundgata.

Må utnytte potensialet i Haugesund med mange arbeidsplasser.

Øke sykkelbruk

Gang- og sykkelveier.

Tilrettelegging for bruk av sykkel, lite sykkelparkering.

Høy andel bilreiser

Andel kjøreturer er sterkt konsentrert i Haugesund-Karmøy-området.

Holdningsendring til bilbruk.

Regionalt samarbeid

Interkommunalt samarbeid.

Finne riktige virkemidler

Utnytte kompiskjøring og samkjøring.

Bruke positive virkemidler, potensial for endring.

Samordna virkemiddelbruk, både pisk og gulrot, restriksjoner på bilbruk.

Ulike behov i sentrale strøk og i distriktene

Sikre gode trafikkknutepunkter.

Må ikke glemme at bilen fortsatt er dominerende transportmiddel.

Sette inn tiltak der veksten kommer.

Negative utviklingstrekk

Vegkapasitet -> virkning for andre tiltak.

Personbiltrafikk dominerer i reisemiddelfordelingen

Transport er en refleksjon av arealbruk.

Bevisstgjøring hos oss alle til nye måter å utvikle fellesløsninger for transport

Positivt med fokus på reisemiddelfordeling.

Tilrettelegge for gode transittmuligheter, for eksempel mellom sykkel og buss, som henger sammen med knutepunktstanken.

Planlegge for å redusere transportbehov, helhetlig og samordnet.

Park and ride, p-plasser i knutepunkt.

Framkommelighet

Prioritering, målretta tiltak som gir kjappest resultat, spesielt nyetableringer.



Christine Haver

Christine Haver, Rogaland fylkeskommune

Velkommen til verksted.
Hva ønsker vi med Haugalandet?
Det er spørsmålet.
Vi skal drøfte behov og mål.



Ellen Johnsen Haaberg

Verkstedleder, Statens vegvesen

Aldersspennet er 27 til 64 – med en viss opphopning rundt 50-års klassen. Vi mangler ungdommer og pensjonister.
– Noen av dere må snakke for dem som ikke er her i dag!
Dette er ingen ferietur, det er heller ikke slik at bare én skal jobbe i gruppa. Alle er likeverdige, hele gruppa er ansvarlig for resultatene som kommer ut av denne dagen.

Verksted Haugalandet ga innspill på hvilke behov Haugalandet har når det gjelder arealbruk, by- og tettstedsutvikling og transportsystem, og hvilke mål man skal sette for utviklingen i regionen. Her står deltakerne i presentasjonsringen og forteller hvem de er, hvor de kommer fra og hva de jobber med.



Oppgave:

Gå gjennom utfordringene fra i går, prøv å holde dere til de tre temaene.

Sjekk om utfordringene som står der er fullstendige.

Kom med nye hvis det er noe som mangler.

- Ser positiv utvikling i Haugesund på mange måter; befolkningsvekst og en del fortetting i Haugesund sentrum. Bildet er ikke svart. Vi må ha litt større vekt på nabokommuner også og få fram de indre kommunene i regionen.
- Har diskutert transportløsninger og framkommelighet. Mye diskusjon om Raglamyr. Må legge til rette knutepunkt for kompiskjøring.
- Byutvikling, primært at befolkningsøkning vil komme på innvandring, viktig å få fram utfordringene knyttet til dette.
- Krav til sykkelparkering på kjøpesentre. Folkehelseperspektivet må med.
- Regionalt samarbeid, skal ikke bare være interkommunalt, men gjelder også næringslivet.

Ellen Johnsen Haaberg minnet om at det er veldig lett å snakke om løsninger og tiltak, men det er viktig å være klar over utfordringene og hvilke mål vi skal nå. - Vi er i en åpnefase og samler mye data og kunnskap. Ikke alt skal utredes i regionalplan.

Når vi starter lukkefasen, må vi fokusere på det som er viktig og skal være med videre. Noen problemstillinger skal tas regionalt, andre på kommuneplan.



Plukk ut tre utfordringer dere mener er de viktigste innenfor

- 1) Arealbruk
- 2) By- og tettstedsutvikling og
- 3) Transportsystem

Det skal være utfordringer, ikke løsninger eller tiltak.

GRUPPE 1

Arealbruk

- Arealbruken må støtte opp om sentrumsutviklingen
- Rett arealbruk på rett sted
- Boligbygging i nærhet av eller i sentrumsområder

By- og tettstedsutvikling

- Definere en tydelig senterstruktur med regionsenter, kommunesenter og tettsted. Styre arealbruken slik at den bygger opp under denne strukturen

- Redde Haugesund, enighet om at Haugesund er vårt regionsenter
- Handel og arbeidsintensiv virksomhet må ligge i sentrum

Transportsystem

- Kommunikasjon på tvers av kommune- og fylkesgrenser må samordnes
- Høy andel bilreiser, "alle kjører bil"
- Definere og utvikle et kollektivrutenett og knutepunkt som gir effekt

GRUPPE 2

Arealbruk

- Forutsigbarhet i arealutviklingen
- Aktiv styring av arealbruken (tenk Rogfast/Hordfast), vekst.
- Differensiert arealutfordring

By- og tettstedsutvikling

- Lokalisering av tjenestetilbud
- Senterfunksjoner i de ulike kommuner
- Styrke regionsenteret!



Transportsystem

- Flyplass/havn
- Godstransport
- Kollektiv

GRUPPE 3

Arealbruk

- Bedre interkommunalt samarbeid. Kanskje burde vi få en ny samarbeidsarena
- Større enighet om forutsigbar politikk om hvor vi skal ha ulike typer handel
- Sterkere politisk prioritering (tøffere!). Må stå på vedtakene, troverdig

By- og tettstedsutvikling

- Bedre interkommunalt samarbeid. Funksjonsdeling, samarbeidsorgan
- Haugalandsbegrepet forvirrer, kanskje Haugesund-regionen som nytt begrep

Transportsystem

- Få på plass en KVVU for regionen. Vil fange opp en masse utfordringer.
- Rogfast og Hordfast, muligheter og begrensninger.

Hva gjør vi mellom Rogfast og Hordfast? Offensiv holdning.

- Flyplass og havn inn i en framtidretta utvikling, konkurrenter i sør og nord.

GRUPPE 4

Arealbruk

- Regionalt samarbeid. Ytterligere styrket interkommunal samhandling. Kommunesenteret i Karmøy ligger 1,7 mil fra Haugesund, Tysvær 1,5 mil. Her kan vi gjøre veldig mye.
- Differensiert utfordringsbilde for indre og ytre del. Ulikheter i ytre og indre strøk.
- Få boliger i sentrum i tillegg til handel, fortetting – både tett og godt.

By- og tettstedsutvikling

- Videreutvikling av Haugesund som regionsenter, definere "regionsenter."
- Perifere kjøpesentre, lokaliseringpolitikk er en utfordring.
- Lokaliseringsstyring. Hva skal vi ha hvor?

Transportsystem

- Lav kollektivandel, bolig- og næringsareal langs kollektivtrasé.



- Finne riktige virkemidler, som kan omfatte negative og positive tiltak for å fremme kollektivtrafikken.
- Ulike behov i sentrale strøk og i distriktene, ulike transportbehov.

GRUPPE 5

Arealbruk

- Forpliktende samarbeid om arealbruk
- Rett næringsvirksomhet på rett plass
- Boligpolitikk som legger til rette for en robust transportmiddelfordeling

By- og tettstedsutvikling

- Hvordan bygge opp om Haugesund som regionsenter
- Definere sterke selvforsynte sentra i regionen
- Fortetting

Transportsystem

- Privatbilismens dominans
- Lite effektivt kollektivtilbud
- Dårlig tilrettelagt for gang og sykkel

GRUPPE 6

Arealbruk

- Forpliktende samarbeid om arealbruk.
- Rett næringsvirksomhet på rett plass, lokalisering.
- Boligpolitikk som legger til rette for endret transportmiddelfordeling. Må ta variasjonene inn over oss.

By- og tettstedsutvikling

- Hvordan bygge opp om Haugesund som regionsenter. Er sveibuen like stolt over Haugesund by som haugesunderen er? Tenke på Haugesund som min by.
- Definere sterke, sjølstyrte sentra dit vi kan sykle og gå, det trekker med seg fortetting.

Transportsystem

- Privatbilismen dominerer, snu dette.
- Lite effektivt kollektivtilbud
- Dårlig tilrettelagt for gåing og sykling, en trist affære.



GRUPPE 7

Arealbruk

- Hvordan utnytte posisjonen strategisk som knutepunkt mellom Bergen og Stavanger?
- Få til helhetlig arealplanlegging i regionen. Arealbruk som støtter opp om kollektivbruk.

By- og tettstedsutvikling

- Robust senterutvikling i hver kommune.
- Utvikle både handelssenter (Raglamyr) og "gamlebyen," samspill mellom nytt og gammelt..

Transportsystem

- Økt kollektivandel
- Bedre tilrettelegging for sykkel og gange.
- Finne riktige virkemidler (myke og harde), for eksempel bevisstgjøring og profil på tilbud.

Det var mange som pekte på "Haugesund som regionsenter" i denne første verkstedøvelsen. En attraktiv og slagkraftig region trenger et godt utviklet regionsenter, et lokomotiv som er sterkt nok til å trekke resten av regionen med seg. Haugesund har blitt oppfattet som regionsenter i noen sammenhenger, men nå er det tydelig at mange ønsker å gjøre byen enda sterkere for å møte utfordringene som ligger i en sterk befolkningsøkning og mulighetene Rogfast og Hordfast kan gi.

På verkstedet var det også bred enighet at det må gjøres tydelige grep i areal- og transportutviklingen i regionen; dagens utvikling kan ikke fortsette.

*Dermed var det tid for erkjennelse og ny verkstedøvelse:
Bla om!* →



Hvorfor har det blitt som det har blitt?

Hvorfor er utfordringene blitt utfordringer?



GRUPPE 1

- Spredt arealbruk, arealene ikke godt nok utnyttet. Utbyggingspolitikken etter krigen har vært ja til alt. Eneboliger er ikke den beste måten å utnytte arealene på. Planene har ikke blitt fulgt godt nok. Bestemmelsene er klare nok, men det er gitt mange dispensasjoner.
- Mangler en tydelig senterstruktur. Kan være manglende prioritering av sentrumsfunksjoner. Tillatt utbygging av nye senter, mangler samordning mellom kommuner og private eiere. Endret kommunikasjonsmønster.
- Har ikke definert og utviklet et knutepunktsnett for kollektivtransport som er godt nok og som gir effekt. Velstandsøkning gir økt mobilitet, i dag har alle mulighet til å reise hvor de vil, når de vil. Har ikke en bærekraftig trafikkutvikling.
- Skal du lage en god plan, tar det tid. Vi må tenke samfunnsutvikling og at det koster penger. Og så må vi spille på lag!

GRUPPE 2

- Det er behov for samarbeid mellom fylket, kommuner og Statens vegvesen. Stort etterslep på transportnettet. Sterk kjøpekraft i befolkningen, kjøper flere biler. Utviklingen har akselerert, skaper nye utfordringer. Kollektivtilbudet er dårlig, befolkningsgrunnlaget i regionen har vært for lite for høy frekvens og lav pris. Veldig stor befolkningsvekst i vente. Grunnlaget for å bygge gode kollektivløsninger blir bedre.



GRUPPE 3

- Handelen har blitt flytta ut av gamlebyen Haugesund. Behagelig å kjøre til et kjøpesenter der alt er under tak. Hva skal Haugesund sentrum være, mangler tankegang rundt dette. Det er ikke godt nok samarbeid mellom kommune, næringsliv og gårdeierne. Hvordan er det mulig å knytte den gamle og nye byen sammen?
- Me talar for oss sjøl! Det har vi gjort i hver kommune. Har vært styrende for mangel på samarbeid. Mangler en felles visjon for Haugalandet.
- Vi har ikke vært gode nok på senterutvikling og arealbruk. Har ikke vært særlig selektive når vi har plassert nye virksomheter.
- Alle har bil og kollektivtilbudet er dårlig, vegsystemet er ikke tilpasset dagens behov. Klimatiltak og transportmønster er i utakt. Har ikke tatt inn over oss utviklingen tidlig nok. Har en blomstrende privatbiltrafikk. Det er et puslespill å reise kollektivt. Gir opp etter en stund. Må kunne gjøres enklere.
- Manglende samarbeid. Manglende samhandling.

GRUPPE 4

- De enkelte kommuner og de som styrer dem er seg sjøl nok. Det er ikke populært å meine noe om hva nabo-kommunen gjør. Mangler struktur og interkommunalt samarbeid som er forpliktende.
- Privatbilismen dominerer med velstandsøkningen. Manglende restriktive tiltak. Det er for lett å sette seg i bilen og kjøre i dag. For dårlige kollektivløsninger. Spredt boligbygging.
- Manglende framsnakking av Haugesund sentrum. Kjøpesenter utenfor by eter opp noe av det byen skal leve av. Gårdeierne i sentrum mangler helhetstenkning.

Kommentar:

Årsaken til situasjonen er at vi har fått økt mobilitet. Vi kjører ikke hest og kjerre lenger.

Kommune- og fylkesgrensene er usynlige for folk flest, men ikke for politikere og administrasjon. Mangler evnen til å se ting i fugleperspektiv, hva vi kan få til sammen. Mangler lokomotiv á la Stavanger, bør få til ett lokomotiv hvis vi skal få til forpliktende samarbeid. Det har vært for lite samarbeid mellom fylke, kommuner og Statens vegvesen, men nå er det lyspunkter. Vi har ikke sett behovet for samarbeid.



GRUPPE 5

- Det er behov for politisk styring og felles målsetting. Mismatch mellom planlegging, ressurser og behov. Velstandsutviklingen har ikke blitt fulgt opp. Kanskje statlige myndigheter har hatt for sterkt fokus på Stavanger og Jæren, slik at vi har havna litt i skyggen.
- Mangel på felles målsetting er blitt tydeligere de siste årene. Viljen er der, men vi må finne en løsning. Viktig skisma å holde Haugesund som regionsenter og avklare de andre sentrene. Vi må senke skuldrene. Haugesund må ikke alltid opptre på vegne av andre kommuner.

Kåre Bua, Bokn:

- Jeg brenner for at Haugesund skal være regionsenter og bli styrket som det. Vi er nødt til å spille med de økonomiske kreftene, dersom vi spiller mot, oppnår vi bare forsinkelser. Kommunene og staten må legge offentlige tiltak sentralt. Vi må øke sentral boligbygging i Haugesund og legge opp til at kommunikasjonssystemet i distriktet går mot Haugesund. Jeg ønsker et handlekraftig og økonomisk sterkt gårdeierselskap.

Petter Steen jr, Haugesund:

Skal regionsenteret være regionsenter må regionsenteret være romslig. Men av og til må det ta på seg ledertrøya på vegne av de andre kommunene. Vi vokser fort. Det gir oss noen utfordringer, men det gir jaggju mange muligheter også!



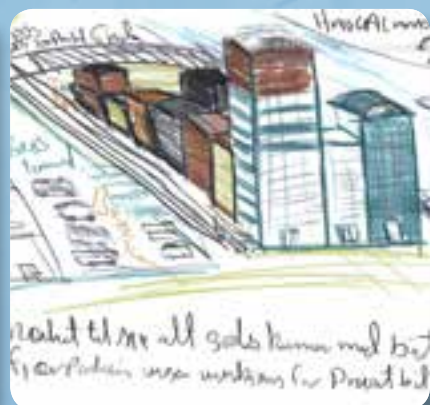
Det er klart for øvelsen ”Blanke ark og fargestifter,” der deltakerne i verkstedet først skal tegne og fortelle hvordan de ser for seg regionen i 2052. Deretter drøfter man fellestrekk ved framtidsvisjonene.

Det ble en livlig økt med stor aktivitet, konsentrert jobbing og god kontakt i gruppene.



Hvordan ønsker du at Haugalandet skal være om 40 år?



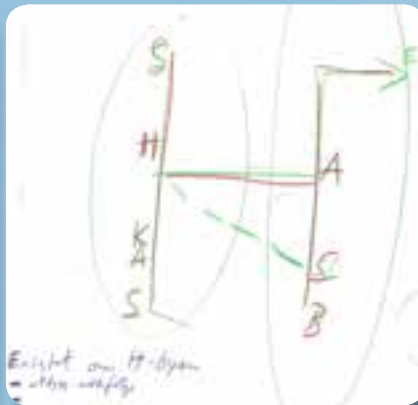


Haugalandet 2052

Haugalandet har vokst sammen til "H-byen" med Haugesund som sterkt og attraktivt regionssentrum med over 70 000 innbyggere. Byen strekker seg nå østover til Aksdal med mye kunnskapsindustri, variert handel og spennende og variert næringsliv. Nye næringer har vokst fram etter god tilrettelegging, bevisst kompetanseoverføring og bærekraftig energi.

Regionen har vokst seg godt sammen til en mangfoldig og klart definert region med styrket posisjon i forhold til Stavanger og Bergen, men som også samhandler godt med Stavanger- og Bergensregionen. Interaksjonen mellom de tre byene har ført til at det er 15 minutters frekvens på Kystbussen. H-byen har høyhastighetstog til Bergen, Stavanger og Oslo. Europavegene er bygd ut til fire felt med midtdeler gjennom hele regionen.

Sjøen er viktigere for regionen enn noen gang, siden det meste av langtransport av gods nå er blitt overført fra veg til sjø. Dette har H-byen visst



å utnytte med å legge til rette attraktive sjønære arealer, der næringslivet har etablert seg i sterk grad. Flere nye broer over Karmsundet bidrar til å gjøre H-byen enda sterkere og mer attraktiv.



Kommunikasjonene internt i H-byen er også meget gode. Kollektivtransport er tilgjengelig i gåavstand fra alle knutepunkter i regionen. 30 prosent av alle reisende sykler, 30 prosent reiser kollektivt, mens 40 prosent kjører bil. Av disse har over halvparten valgt elektrisk bil. Transportutviklingen har bidratt til bedre miljø og folkehelse.



Folk i H-byen lever og trives som aldri før, og fotballinteressen har aldri vært større. På den supermoderne nye "Arena H-byen" ser 102 000 tilskuere Haugesund slå Barcelona 3-1. Heia Haugalandet!



Oppgave:

Hva vil vi oppnå med og på Haugalandet?

Inndeling i homogene grupper, diskuter og prioriter, formuler de viktigste målene for

- 1) Arealbruk
- 2) By- og tettstedsutvikling
- 3) Transportsystem

Det var fem grupper; tre kommunegrupper (to med byområdekommunene, og en med utkantkommunene), en for næringsliv og en for regionale og statlige myndigheter

SAMMENDRAG av rapporteringen:

1 Arealbruk

Bærekraftig arealbruk. Ideal å redusere trafikk. Forutsigbar sentrumsstruktur.

Nok arealer til å bygge opp sentrumsfunksjonene. Utvikle boligområder. Rett balanse mellom vekst og vern.

Interkommunalt forpliktende samarbeid. Forutsigbar arealdisponering. Tett og effektiv arealbruk i by og tettsted, strammere og enda strengere regime. Rett virksomhet på rett plass. Lojalitet mot langsiktige mål. Forutsigbare planer for alle som skal delta i arbeidet. Arbeide for det gode liv og god folkehelse på heile Haugalandet.

Bustadareal og næringsareal atskilt. Gjennomgående grøntstruktur til rekreasjonsområder. Samarbeide og styrke hverandres sterke sider.

2 By- og tettstedsutvikling

Styrke by- og tettstedet i forhold til natur, næring og kultur. Definere senterstrukturen. Spille på lag med næringslivet. Fullt trykk på utbygging av Haugesund som regionsenter, urbanisering og fortetting. Sentrumsnære boliger. Broene binder sammen, er fine å se på, "broenes by," noe unikt.

Sterke og robuste kommunesentra, attraktive steder. Alle arbeider for en sterk Haugesund by og samling av sentrale funksjoner.

3 Transportsystem

Høyverdig kollektivtrafikktilbud i hele regionen. Godt tilbud for gående og syklende

Bruke arealene slik at det er mulig med miljøvennlig transport. Økt statlig finansiering til transport. Opprusting av E134 og E39 - NÅ! Haugalandet er viktig knutepunkt øst-vest og nord-sør. Dette gjelder å styrke Vestlandet. Få fram at vi har den korteste veien øst-vest på E134. Vi er et knutepunkt her.

Øke kollektivandelen, få ned kø og forsinkelser. Bedre framkommelighet. Øke andelen gående og syklende i vårt flate landskap (motvind!).

Næringslivsgruppa mente at for å kunne sette mål, må vi ha en visjon. Det burde vært laget en visjon for regionen. Hva er det som er unikt for regionen, slik at vi kan bli oppfattet som en attraktiv region? Næringslivet har meisla ut visjonen: Vi skal bygge Vestlandets knutepunkt. Infrastrukturen gjør at vi havner midt i smørøyet. – Vi trenger et felles referansepunkt, vi må bli enige om hva vi skal selge!

Stemmer det
vi har sagt
overens med
nasjonale mål og
forventninger?

JA!



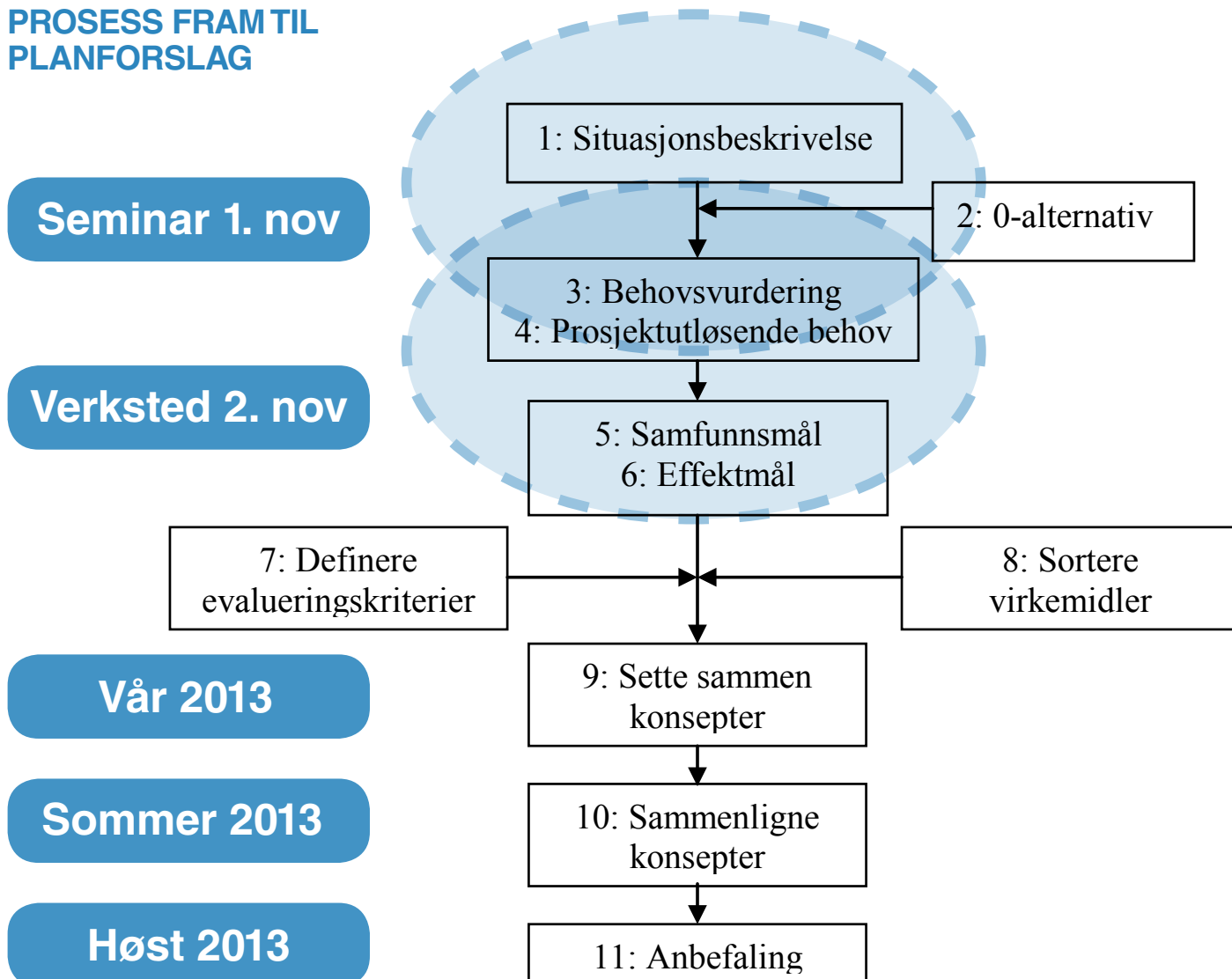
Veien videre med regional plan

Bernt Østnor:

De nærmeste ukene vil vi jobbe videre med å sammenfatte en beskrivelse av dagens situasjon på Haugalandet, utviklingstrekk og utfordringer for arealutvikling, by-/tettstedsutvikling og transportutvikling. Vi vil bruke innspillene fra verkstedet som underlag for hva det er viktigst å gjøre noe med, og for å lage forslag til mål. Senere skal vi utarbeide "konsepter," det vil si alternative pakker med virkemidler og tiltak som kan være aktuelle å sette i verk for å nå målene. I den forbindelse tar vi sikte på å arrangere et nytt verksted i en eller annen form.



PROSESS FRAM TIL PLANFORSLAG



Tid for evaluering!

Ellen Johnsen Haaberg:

Denne samlinga er en begynnelse, vi har fått mye å jobbe videre med. Hva var bra? Hva kan bli bedre?

- Føler at det har vært svært nyttig, tror vi har gitt noen gode innspill til dere som jobber med planene. Vi blir oppbygd og tenker mer på framtida.
- Fantastisk kjekt å være her, det er masse energi i rommet, og vi begynner å se felles bilder.
- Dette er å bygge bro mellom kommuner og regioner – og mellom mennesker.
- Vi er enige om at vi har mange fine tanker og mål, nå er jobben å holde fast på dette.
- Takk for to flotte dager! Kunne godt tenkt meg det litt mer komprimert, men veldig nyttig. Det er et godt virkemiddel på vei mot en god, felles oppfatning av framtida i regionen.
- Kjekt å være med! Tror en slik konferanse er med og styrker felles forståelse av utfordringene vi har. Nå må vi få noen overordna mål på plass.
- Vi må tenke på Hordaland og Vestlandet, det er viktig at vi får allierte rundt oss. Arbeidet må forankres i kommuneplaner.
- Dette har vært med på å styrke felles forståelse av utfordringer vi har, håper det vil ha mindre å si hvilken kommune en bor i.
- Ønsker at referatet kommer raskt og blir sendt til samferdselsutvalget.
- Det er viktig at vi nå holder tempo, det kan fort bli et regjeringsskifte.

- Utrulig interessant prosess, fylte på og fylte på i går. Her er det mye vi kan ta med oss videre. Det er en stor oppgave å formidle det vi har vært med på.
- Vi må holde framdriften!





Program:

SEMINAR 1. NOVEMBER

- 08:00 Registrering og kaffe**
Møteleder: Christine Haver, regionalplansjef Rogaland fylkeskommune
- 08:30 Velkommen** v/Janne Johnsen, fylkesordfører Rogaland fylkeskommune.
Introduksjon til dagen v/Ellen Johnsen Haaberg, Statens vegvesen.
- 08.50: DAGENS SITUASJON PÅ HAUGALANDET**
Hva er Regional plan for areal og transport på Haugalandet? Sentrale utfordringer som planarbeidet fokuserer på v/Christine Haver, regionalplansjef Rogaland fylkeskommune.
Status og utviklingstrekk innen arealutvikling og by-/tettstedsutvikling. Funn fra utredninger som er gjennomført. v/Bernt Østnor, Rogaland fylkeskommune.
Oppgaver
- 10:20 Pause
- Status, utviklingstrekk og utfordringer innen transportutvikling på Haugalandet.** v/Gottfried Heinzerling, samferdselssjef Rogaland fylkeskommune.
Oppgaver
- 11:30 Lunsj
- 12.30: NASJONALE FORVENTINGER OG VIRKEMIDLER**
Framtidsrettet transportutvikling i byområder. v/ Terje Moe Gustavsen, vegdirektør Statens vegvesen.
Framtidsrettet arealutvikling og by-/tettstedsutvikling. Eksempler fra Framtidens Byer. v/Tor Atle Odberg, Miljøverndepartementet.
- 13.45: HVA KAN VI LÆRE AV ANDRE?**
Regionsamarbeidet Buskerudbyen – hva vil vi oppnå, og hvordan gjør vi det? v/Tore Askim, Buskerudbyen.
- 14:15 Pause
Oppgaver
Sentrum som attraktiv etableringsarena – hvordan kan vi samarbeide? v/Odd Midtskog, Sentrumsutvikling AS.
- Veien videre med regional plan.** v/Bernt Østnor, Rogaland fylkeskommune.
- Spørsmål og tilbakemeldinger.**
- 16:00 Slutt.

VERKSTED 2. NOVEMBER

- Registrering og kaffe**
Verkstedleder: Ellen Johnsen Haaberg, Statens vegvesen
- 08:30 Velkommen.**
Introduksjon til dagen, presentasjon av deltakerne, inndeling i grupper.
- Gruppeoppgave:**
Oppsummere innspill fra dag 1.
Supplere utfordringsbildet.
- 10:15 Pause.
- Gruppeoppgave:**
Prioritere hvilke utfordringer som er viktigst innenfor arealbruk, by-/tettstedsutvikling og transportsystem.
- Gruppeoppgave:**
Hvorfor har utfordringene blitt utfordringer?
- 12:00 Lunsj.
- Individuell oppgave:**
Hvordan ønsker du at Haugalandet skal være om 40 år?
- 13:45 Pause.
- Gruppeoppgave:**
Hva vil vi oppnå med og på Haugalandet? Stemmer det vi har sagt med nasjonale mål og forventninger?
- Oppsummering av dagen. Veien videre.**
- 15:30 Slutt.

– Dere er for avhe

Vi haugalandinger må bli mindre avhengig av bil. Det er helt nødvendig for å takle befolkningsveksten.

Tekst: HANS INGE RINGODD og
ESPEN LØVVIK
Foto: HARALD NORDBAKKEN

HAUGESUND: – Folk må kunne jobbe og handle uten å ty til bilen, sier Christine Haver, som er regionalplansjef i Rogaland fylkeskommune.

I går og i dag samler fylkeskommunen byråkrater, politikere og næringslivsrepresentanter fra Haugalandet for å diskutere, og komme med innspill til, arbeidet med en ny regionalplan. Denne planen skal være styrende for utviklingen på Haugalandet fram mot 2040.

Bakteppet for planen er folketallsframskrivingene som sier at innflyttere vil stå for over halvparten av befolkningsøkningen, og at en tredjedel av veksten vil skje i aldersgruppa over 70 år.

Må ta styringen

Haver advarer mot den etablerte oppfatningen av at bilveiene skal skape nyetableringer, og at disse bare skal skje langs de nye transportaksene som kommer med Rogfast og T-forbindelsen. Denne type etableringer er etterspurt av utbyggere og næringsliv, men vil skape større avhengighet av bilen som transportmiddel.

Regionalplansjefen mener kommunene må være samkjørte. Sammen med fylkeskommunen må de ta styringen over utviklingen, og sørge for en dreining fra bilavhengighet til kollektivbruk og andre miljømessige transportformer.

– Vi må klare å tenke hvor vi ønsker etableringer, og bygge der det er viktig med etableringer og tette befolkningskonstrasjoner, sier Haver.

Må lære av Jæren

Hun mener Haugalandet må se til Jæren i arbeidet med regionalplanen. Selv om de gjør mye bra der, har regionen store utfordringer som bunner i spredt arealbruk, 40.000 arbeidsplasser på Forus uten skikkelig kollektivtilbud, svake sentrumsområder, bilbasert handel og høy boligtetthet som har gått ut over bokvaliteten. Det fører bl.a. til at biltrafikken er i ferd med å strupe transport-systemet.

– Utviklingen på Haugalandet må skje på en slik måte at vi ikke gjør samme feil som på Jæren, sier Haver, som under-



TETT TRAFIKK: Regionalplansjef Christine Haver mener kommunene må være samkjørte – at de sammen med fylkeskommunen må ta styringen over utviklingen, og sørge



ADVARER: Regionalplansjef Christine Haver i Rogaland fylkeskommune.

streker at Haugalandet har bedre tid enn Jæren til å få løst denne type utfordringer.

Regionsenteret viktig

Hun advarer samtidig mot å

bruke «klipp og lim»-metoden og kopiere de grepene som nå blir tatt sør for Boknafjorden for å redusere bilbruk og øke kollektivandelen.

De ulike tettstedene på Haugalandet har sin identitet. Kommunene må spille på de sterke sidene i regionen, og se disse opp mot den forventede befolkningsøkningen.

– Det er viktig å se arealbruk og infrastruktur i sammenheng, sier regionalplansjefen.

Samtidig som vi må bo tettere og bli mindre avhengige av bil, mener Haver det er viktig å skape attraktive sentrumsområder. Ikke minst i regionsenteret.

– Haugesund må være et attraktivt regionsenter. Det betyr mye for at folk utenfra skal flytte til regionen, sier Haver.

Hun mener den nye overordnede regionalplanen vil være veldig viktig for utviklingen for Haugalandet.

Tett samarbeid

– Målet er at planen skal skape forutsigbarhet for utbyggere og næringsliv, og gi like rammevilkår i alle kommunene, sier regionalplansjefen.

Dette krever et mye tettere samarbeid kommunene imellom enn det som hittil har vært tilfellet.

– Jeg er opptatt av at vi skal få til samhandling mellom kommunene, en samhandling de selv etterlyser, sier Haver.

fakta

■ Arbeidet med gjeldende fylkesdelplan for areal og transport for Haugalandet ble ferdigstilt i 2004 og godkjent i miljøverndepartementet i 2009.

■ I 2010 startet arbeidet med en full revidering av planen.

■ Det nye planutkastet skal være klart neste sommer/høst. Det skal behandles i kommunene før planen endelig vedtas av fylkestinget.

■ Planen skal legge de overordnede føringene for utviklingen av regionen fram mot 2040.

hans.inge.ringodd@h-avis.no
espen.lovvik@h-avis.no

ngig av bil



for en dreining fra bilavhengighet til kollektivbruk og andre miljømessige transportformer. ARKIVFOTO: ALF-ROBERT SOMMERBAKK

Foreslår samkjøring

Bare en av ti reiser på Haugalandet skjer som bilpassasjer. Samferdselsjefen ønsker mer samkjøring.

Den nytilsatte samferdselsjefen i Rogaland fylkeskommune, Gottfried Heinzerling, mener samkjøring – kompiskjøring – kan løse en del av køproblematikken på Haugalandet.

Heinzerling påpeker at veldig mange i regionen jobbpender til Haugesund sentrum. Samtidig viser en fersk reisevaneundersøkelse for Haugalandet at 77 prosent av alle reisene i regionen skjer med bil. Men bare ti prosent av oss er bilpassasjerer. De aller fleste kjører alene.

Bare 3,2 prosent av reisene skjer med buss, inkludert skolereisene.

– Bilkjøring til handel og arbeid utgjør den klart største andelen. Men det er bilreisene til skole og arbeid som skaper rush, påpeker fylkessamferdselsjefen. Han mener flere boliger, bedre rutenett og flere arbeidsplasser i sentrum kan øke kollektivandelen.



LØSNING: Samferdselsjef i Rogaland fylkeskommune Gottfried Heinzerling tror at kompiskjøring vil gi mindre køer.



VELLYKKET: Fremtiden i våre hender, Fairtrade, SILK-festivalen og støttespillere inviterte og folk strømmet til. FOTO: PRIVAT

Hundrevis til bords

Folk strømmet til Det store matgildet i Skudehallen. – Vi har overbevist noen om å kaste mindre mat, sier Nini Hæggernes i Fremtiden i våre hender.

Tekst: EVA M. STERNHOFF

KARMØY: Hun er glad, stolt og takknemlig. Lederen av Fremtiden i våre hender har, sammen med Ståle Pedersen i Fairtrade, stått i spissen for et arrangørkorps av mange frivillige. Og sponsorer og støttespillere som gjorde det hele mulig.

– Utrolig kjekt å få sånn respons på arrangementene. Vi har mange å takke. Særlig

Karmsund videregående skole som laget så imponerende festmat, sier Hæggernes.

Tristram Stuart, som har «mettet 5.000» mange steder, ga uttrykk for at han var imponert over at 500–600 kom til Skudehallen. Prosentvis høyere del av befolkningen enn han har vært med på noe annet sted. Selv bidro han med foredrag ved tre arrangement.

– En fantastisk mann som helt sikkert bergtok mange, sier Hæggernes.

Både Fivh og Fairtrade-foreningene vil jobbe videre med temaet matsløseri. Det har de også utfordret noen skoler til å gjøre.

eva.sternhoff@h-avis.no

Varsler om alvorlig svikt

Branntekniske pålegg ved asylmottaket i Tyssedal ble rapportert utbedret – uten at jobben var gjort.

Tekst: KAI-INGE MELKERAAEN

ODDA: Dette er ett av en lang rekke kritikkverdige forhold som rådmann og kommuneoverlege i Odda nå tar opp i en bekymringsmelding til Utlendingsdirektoratet (UDI Vest). De to kommunetoppene har sett seg lei på forholdene ved mottaket i Tyssedal, som drives av driftsoperatør Lopex Vest AS.

I bekymringsmeldingen til UDI Vest forteller de om møte med driftsoperatøren, som de opplever som «preget av manglende ydmykhet/erkjennelse og ansvarsfraskrivning».

– Vi er i tvil om mottaket har aktivitetsprogram som praktiseres eller fungerer, om det arbeides med nødvendig systematikk i arbeid for å forebygge vold og trusler, og om

det avholdes brannøvelser med tilstrekkelig hyppighet, skriver rådmann Ingrid Gudal og kommuneoverlege Steinar Jacobsen.

Odda statlige mottak for asylsøkere drives på tredje året i en gammel boligblokk i Tyssedal. Driftsoperatør har hele tiden vært Lopex Vest AS. Ifølge egen nettside driver selskapet seks mottak (Sogndal, Voss, Ytrebygda, Kvinesdal, Bremanger og Odda) etter avtale med Utlendingsdirektoratet.

Hroar Espeland (52) er både styreleder og daglig leder i selskapet, som er registrert med adresse i Bergen og oppgir å ha fem ansatte.

Ovenfor Haugesunds Avis ville Hroar Espeland torsdag ettermiddag ikke kommentere innholdet i bekymringsmeldingen, som han sier han bare har fått tid til å «skumle-se».

kai.inge.melkeraaen@h-avis.no

Klar tale:

På tide at gårdeierne i sentrum

Odd Midtskog er en person som alle som er opptatt av Hauge-sund sentrums fram-tid må ta til seg. Han er involvert i sen-trumsutvikling i man-ge norske byer og har et knallhardt budskap: Det er ikke kjøpesen-trene utenfor som får bysentraene til å for-vitre. Hovedårsaken er at kjøpesentrene ikke får reell konkurranse fra sentrumsmiljøet.

■ TERJE EMIL JOHANNESSEN

-Kjøpesenterleiderne har lykkes fordi de er dyktige og fordi de aldri har møtt reell konkurranse fra gårdeierne i sentrum, sa han på seminaret som fylkeskommunen og vegvesenet arrangerte på Rica Maritim Hotell i Hauge-sund i forrige uke. Seminaret markerte at nå starter hovedløpet med å utforme en ny regional plan for areal og transport på Haugalandet. Midtskog griper rett inn i hjertet av pågående debatt. Utenfra kan det stundom se ut som et vespesbol.

Ti måneder

Om ti måneder vil planen ligge på bordet, klart for politisk behandling i kommunene, fylkeskommunen og etter hvert for godkjenning i Miljøverndepartementet. Før det skjer, har det funnet sted en knallhard dragkamp om prinsippene som skal legges til grunn for utviklingen på Haugalandet. Partene i denne diskusjonen er først og fremst politikerne i alle kommunene i regionen og deres planleggere, dernest fylkeskommunens politikere og planleggere og kanskje aller viktigst: næringslivet på Haugalandet, det være seg handelsstand, boligbyggere og eiendomsutviklere, for å nevne noen grupper. Også en rekke interesseorganisasjoner kommer til å involvere seg: næringsforeninger, fagforeninger, eldreorganisasjoner, velforeninger, sykehistforbund, bilistorganisasjoner, m.v.

Ting henger sammen

I den kommende regionalpla-



Mange steder i sentrum står det tomme lokaler. Det er gårdeierne nødt å gjøre noe med. Ill. foto: Even Solheim.

nen vil det lages bestemmelser for utviklingsmønstre for transport, nærings- og boligarealer som skal imøtekomme flere overordnede statlige mål om fortetting og konsentrasjon i knutepunkter, økt satsing på kollektivtrafikk og bedre tilrettelegging for syklister og fotgjengere. For kommunene på Haugalandet er det mye som står på spill. Utbyggingsmønstrene vil være avgjørende for hvor nye boliger blir tillatt bygget og for hvor nye arbeidsplasser kan etableres. Boligbyggingen er en nøkkel for inntektene til kommunene: vi skatter til den kommunen vi bor i. Ofte vil lokaliseringen av arbeidsplassene influere på hvor folk velger å bosette seg. Dermed er svært mye knyttet sammen. Det er ikke likegyldig hvilke bestemmelser som blir knesatt i den nye regionplanen.

Mye eksotisk krydder

For Hauge-sunds vedkommende handler diskusjonen om planbestemmelsene også om hvilken vektlegging som skal skje mellom sentrum og Ragla-my - og om Hauge-sund klarer å få aksept for å starte en offensiv

byutvikling nordover mot grensa til Sveio. På samme måte er Karmøy kommune interessert i å ta i bruk de nye mulighetene som åpner seg langs den nye T-forbindelsen og Tysvær er opptatt av sine egne potensial på sin side av den samme aksene. Hos Tysvær-buen er det også fullt fokus på utviklingen av Akdsdal som kommunesenter. Tilsvarende fokus finner vi i Sveio, Vindafjord og Etne, med mange variasjoner. Boken har spesielt skarpt fokus på Rogfast. Står tunnelprosjektet ferdig tidlig på 2020-tallet, har øykommunen kommet midt i et smørøye. Vi står med andre ord foran en spennende prosess med mye eksotisk krydder og med mange tester på kvalitetene i det regionale samarbeidet.

Må ikke beskyttes!

Det er midt oppe i denne sammensatte virkeligheten at Midtskog dukker opp med sine håndlagde «sveper». Etter å ha jobbet med senterutvikling rundt om i landet gjennom mange år, kritiserer han planleggerne på alle offentlige nivå kontant og intens. Han mener at verken saksbehandlerne i de berørte

departementer, i den regionale statsforvaltningen, planleggerne i fylkeskommunen eller i kommunene har tilstrekkelig forståelse for de markedskreftene som styrer investeringene og hva som kreves av forutsigbarhet og rammebetingelser. Han sa det ikke, men avslørte en dypt forankret skepsis til alle dem som kun jobber med virkeligheten på papir.

-Sentrum må ikke beskyttes mot konkurranse. Sentrum må få enda tøffere konkurranse, sa han og mente at tiden er moden for å gjøre noe med årsakene til at mange handelsbedrifter velger sentrum bort som sin næringsarena. Han mener at gårdeierne er en vesentlig årsak til at det ikke tas nye grep. De tenker for kortsiktig og for snevert og lager seg utleieavtaler som ikke støtter opp om felles forpliktelser i form av deltakelse i felles markedstiltak, felles åpningstider, osv.

-Det er utleier og ikke butikene i sentrum som ofte ødelegger profilen, sa han og nevnte en rekke eksempler på hvordan ukritisk utleie kan ødelegge mye i et sentralt handlestrøk. Mange butikkeiere er ekstremt opptatt

av at nabolaget påvirker egen profil, men kan ofte lite gjøre når naboeieren «er bevisstløs i gjerningsøyeblikket». Han stilte samtidig spørsmål om hvorfor det er så viktig for banker, eiendomsmeglere og tilsvarende servicebedrifter å ligge på gateplan og etterlyste en mye bedre koordinering av utleie av ledige butikk- og næringsarealer i sentrum. Slik koordinering finner ikke sted i dag og det kan ofte være svært tidkrevende å finne fram til eierne. På samme måte mente han at gårdeierne i mye større grad burde samarbeide for å flytte leietakere i sentrumsområdet for å reddykke bransjeprofilen kvartal for kvartal. I flere norske byer, blant annet på Hamar, etableres det nå gårdeierselskap der gårdeierene overlater all utleie til dette for å få tatt nye grep for å løfte handelsmiljøet inn i ei ny tid. Odd Midtskog sa mye mer til ettertanke, men plassen tillater desverre ikke en formidling av dette.

Må lære av køene på Jæren

Det var regionplansjef i Rogaland fylkeskommune, Christine Haver, som ledet konferansen og

Midtskog tilbake i byen torsdag

Den frittalende Odd Midtskog kommer tilbake til Hauge-sund torsdag denne uka. Han skal oppsumme-

re sin kunnskap og erfaringer om sentrumsutvikling på et seminar om Hauge-sund kommune, Rogaland

fylkeskommune og Hauge-sund sentrum arrangerer på Totalen.

Tema for formiddagssemina-

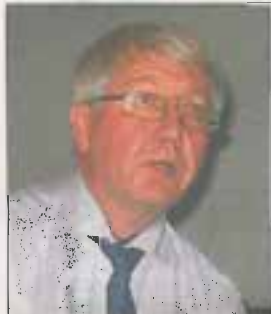
ret er «Byutvikling - levende sentrum» og det er byutviklingssjef i Hauge-sund, Kristine Synnes Jepsen, som skal innlede om arbeidet med sentrumsplanen. Det

er plass til hundre deltakere og invitasjon er gått ut til gårdeiere og butikkeiere i sentrum samt politikere.

...slåss sammen



Christine Haver.



Veidirektør Terje Moe Gustavsen



Byviter Odd Midtskog.

som i sitt innledningsforedrag spente opp det store bildet av hvilket arbeid alle involverte nå skal gjennom. Som hovedansvarlig har hun en rekke overordnede mål å strekke seg mot, effekter å oppnå og politiske avklaringer som er nødt til å finne sted.

Hun vil dra med seg erfaringer med den spredte arealbruken på Nord-Jæren. I dag er mange kontorarbeidsplasser her uten kollektivdekning, noe som presser fram økt bilbruk. Det samme har vært effekten av nye handlemønstre. Trafikkavviklingsproblemer er økende og tidvis formidable. Dette må Haugalandet lære av. Hun viste til prognoser som viser at med Rogfast på plass om ti år, kan Haugalandet oppleve en vekst på hele 28.000 nye innbyggere fram til 2030. Per i dag har ikke regionen øremerkede arealreserver til å ta imot en slik stor vekst. Regionen står med andre ord overfor en krevende situasjon.

35 000 flere i 2050?

Også Bernt Østnor, rådgiveren i fylkeskommunen som skal føre regionplanen i pennen, var opptatt av prognosene for befolkningsutviklingen på Haugalandet. Han brukte SSB's tall og opererte med en potensiell vekst fram mot 2050 på nærmere 35.000 mennesker. Over 60 prosent av disse vil være innflyttere, resten vil fødselsoverskuddet ta seg av. Han gikk også gjennom de ferskeste tallene for arealforbruk til både boliger og næringsareal. Haugalandet har per dato ledig 16.000 daa boligareal i tillegg til et forsettligspotensial. På næringsbyggsiden er det snakk

om 17.000 daa pluss forsettligspotensial. 150 daa dyrket mark forsvinner hver år. Utfordringene er store og behovet for en tett dialog om by- og tettstedsutvikling derfor avgjørende viktig for å få til en balansert samfunnsutvikling. Han minnet samtidig alle kommunerepresentanter om at Haugesund sentrum er nødt til å styrkes i årene som kommer, økonomisk, sosialt og kulturelt.

Attraktiviteten her vil påvirke mulighetene for befolkningsvekst i hele regionen, sa han blant annet.

3 av 4 i bil

Den nye samferdselssejefen i Rogaland, Godtfried Heinzerling, tok for seg utfordringene på transportsektoren. I dag er privat bilbruk svært dominerende. 76,4 prosent av alle reiser på Haugalandet i 2011 skjedde enten som bilfører eller som bilpassasjer. Antall fotgjengere synker og utgjorde ifjor kun 12,5 prosent. Sykkelbrukerne (5,7 prosent) har ikke kompensert for nedgangen i antall fotgjengere, noe som ikke bare bekymrer samferdselssejefen, men alle som er opptatt av folkehelsen.

-Vi må få til en arealbruk som bygger opp både under korte reiser og kollektivtransporten, sa han blant annet.

Mer kompakte byer og tettsteder

Veidirektør Terje Moe Gustavsen orienterte om statens jobbing med Nasjonal Transportplan for perioden 2014-2023 som departementet skal legge fram våren 2013. Han viste til at vekstprognosene for Sør-Vestlandet er be-

tydelige og skaper store utfordringer også på Haugalandet. De store veiprosjektene vil bety mye både for regionen og tettstedene, herunder også tilrettelegging for fotgjengere og for syklistene. De nasjonale målsettingene er at 20 prosent av transportarbeidet skal skje på sykkel, mens kollektiv- og fotgjengerne tilsammen skal øke sin andel opp mot førti prosent. Det vil kreve utforming av enda mer kompakte byer og tettsteder som knutepunkter. Moe Gustavsen kom også inn på statens bidrag gjennom de såkalte «bypakkene». Haugesundregionen er aktuell kandidat til å delta i denne satsingen.

Vegdirektøren kom også inn på E134's rolle i transportarbeidet øst-vest i Sør-Norge. Han erkjente stamvegens betydning, men var forholdsvis unnvikende da han ble presset på hvor høyt den bør prioriteres i kommende NTP.

-Det er ikke sammenfall mellom den øst-vest-forbindelsen som er mest vintersikker og den som er kortest, sa han og fikk dermed opp pulslagene hos alle E134-entusiastene i salen. I den etterfølgende replikkrunder klargjorde han ikke dette synspunktet ytterligere, men det var oppmott flere som fikk sagt sitt til ham før han pakket kofferten og dro tilbake til hovedstaden.

En spennende dag med et kompakt innhold og mye å tenke på.

Jada, jada, vi skal gjøre oss ferdige med dette hersens giftermålet til Unni og Grifflir. Skjønt, hersen og hersens, de har foreldre, de også. Og foreldre er ikke å spøke med. Som vi vet er blod rødt enn vann. Hvis man da ikke er kongelig, for da er det jo blått som gjelder. Og før vi vet ordet av det popper Behnen opp. Armer og ben, men trist som flaten, og slik vil vi ikke ha det. Vil vi vel? Dog, Behn meg her og Behn meg der, vi må til Karmøy. De er nå lykkelig gifte, som det heter. Takket være sirabuen og presten Anker Sira Kvina. En vel og merke intetanende prest. Da intetanende i forhold til parets verdslige utskielser. Ren utukt og fyrry. Ja, den vinen den vinen. Pærehenglevinen. Men de fikk altså omsider gitt hverandre sine ja. Ekteskapet ble inngått på tunet til Erik Blodøks, på Avaldsnes. Omtrent der Edvin Olai Nordfylke bor i dag. Tilstede, utenom de tre nevnte var Blodøks sin nevø, Arne Bark Neseblod. Han hadde dukket opp fullstendig uanmeldt. Men som han så treffende selv sa det; Hvem i all verden skulle jeg meldt det til? Ikke var posten innført i Norge, Blodøks hadde ikke telefon, og det hadde strengt tatt heller ikke jeg, og alle brevueene var i Syden. Han hadde selvsagt vurdert røyksignaler, men han fikk ikke tak i nok røyk på så kort varsel. Bark Neseblod viste seg imidlertid å være en riktig hylar på kjøkenet, så det passet faktisk ganske så godt likevel. Og Pærehengleild så heller ikke ut til å ha noe imot det. Tvert om flirte hun passe romslig og ga seg i kast med potetene på en måte de ikke hadde sett før. «Her må vi sannelig passe på», sa Unni til sin nybakte. «Og da mener jeg ikke potetene», poengterte hun. Grifflir nikket så underbittene slang rundt hodet, og ikke en centimeter var tørr i nærmeste omkrets. De trengte ikke å ha vært flere. Men det var de. Unni hadde nemlig fått det for seg at hun ville innføre noe nytt, hun ville ha forlovere til sin inngåelse av ekteskapet. Hun hadde egentlig ikke hørt om fenomenet forlover, men var likefullt bestemt på at slik skulle det være. Selv hadde hun valgt seg en av søstrene Anfinsen som forlover, dog uten å ha peiling på om vedkommende var interessert, eller disponibel. For selv om haugevis av søstrene hadde forlatt Torshavn for denne gang og således kunne være lokalt gangbare var det likevel ikke sikkert at den utvalgte hadde anledning til å være med. For de hadde alle sammen tross alt tonnevis med jern i ilden her hjemme. Og zink, messing, bronse, brosm, ulke... en gru. Men Unni tok nå en sjanse, uten at det vel egentlig var noen sjanse å ta, isolert sett. For hva kunne vel skje? Hun hadde forhørt seg rundt om på Åkra, og hadde fått det samme svaret over alt. At det verste som kunne skje var at hun fikk et nei, vel og merke hvis det var ja hun var ute etter. En av dem hun innhentet hjelp fra var FKH-trener Grindhaug. Også han løftet frem et nei som det verst tenkelige. I tillegg fikk hun noen gode råd med seg på veien. Som det å være kompakt, og å falle av når det var nødvendig. Ikke selge seg, men søke relasjoner og doble når det bød seg en mulighet fremover. Unni var i stor undring da hun forlot Grindhaugen, men likevel lys til sinns. Hun gikk for Anfinsen. Grifflir valgte seg Torleiv Olsvold som forlover. En bergenser med spesialkompetanse på Nestléprodukter, siktet hvetemel og gresk amalgam, samt løp i bakrom og trapper. Selger og gentleman. En sjelden kombinasjon, vil noen si. Men det kommer vel mer an på hva man selger, får vi tro. Og så var særdeles etterrettelige Olsvold veldig for de norske lover. Som skreddersydd for oppgaven som forlover, med andre ord. Etter at paktten var inngått var det tid for mat og skjenk. Men hva i all verden; Hvem andre enn Arvid Stueland dukket opp i forklede og dispensersko. Grifflir flirte lurt da Stueland rundet hjørnet. Det var nemlig han som hadde fått ham til Avaldsnes. Først hadde restaurantbaronen takket høflig nei. Det var denne tidsklemma. Men da han fikk solgt Litlaperlør ordnet det seg. Og her var han, klar som en sopp. Grifflir hadde foreslått egg, men Arviden sto steilt på sitt. Det måtte bli sopp, hvis ikke var det uaktuelt. Og Grifflir var jo klar over at det var sveibuen som satt med både trumfen og saltkaret, i tillegg til at han var en meget bestemt herremann. Så her var det bare å gi etter. Så akkurat der og da angret Grifflir på at han ikke hadde presset mer på Petter Steen jr, som etter forlydender skulle være en real konge på tilberedelse av «fritttert elg», en finsk spesialitet.

Kilder; Arne Bark Neseblods foreldre, samt «De kortvokstes fortvilte rop på tykkere innleggssåler», fritt gjenfortalt etter en novelle av Alf Saltveit. Og multi-gens attestert av Sigurd O.

Ukens Knut;

... Det skal en viss grad av ringhet i ævnen til for å gå og være varig tilfreds med livet og at på kjøpet vente sig noget nyt og godt av det.

(En vandrer spiller med sordin).

■ SVEIN O. HANSEN



Drøsen





Bilde fra Skudenenes. Foto: Destinasjon Haugesund & Haugalandet / Fotograf: Ørjan B. Versen

*«Handel i sentrum
genererer lokal
investeringskapital,
mens handel
i kjøpesenter
fjerner den»*

Odd Midtskog, Sentrumsutvikling AS



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

*«Og det e klart du var kry
som fekk besøkja ein by
med tri broer og pianå hemma,
det fekk deg te glemma
seks humpete busssmil
fudle tå spy.»*

*Fra «Ein liten himføing på bytur i gamle dagar»
av Ingvar Moe*