

21. Samordning av areal- og transportutvikling

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

22. Tilrettelegging for god tilgjengelighet, trafikk-sikkerhet og miljøvennlig transport

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

Tabell: Utviklingsstrategier for å styrke tilgjengelighet, miljøvennlig transport og trafikk-sikkerhet.

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

23. Hovednett for miljøvennlig transport i tettsteder

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

24. Generelle krav til parkering i tettsteder

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

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

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

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

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

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

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