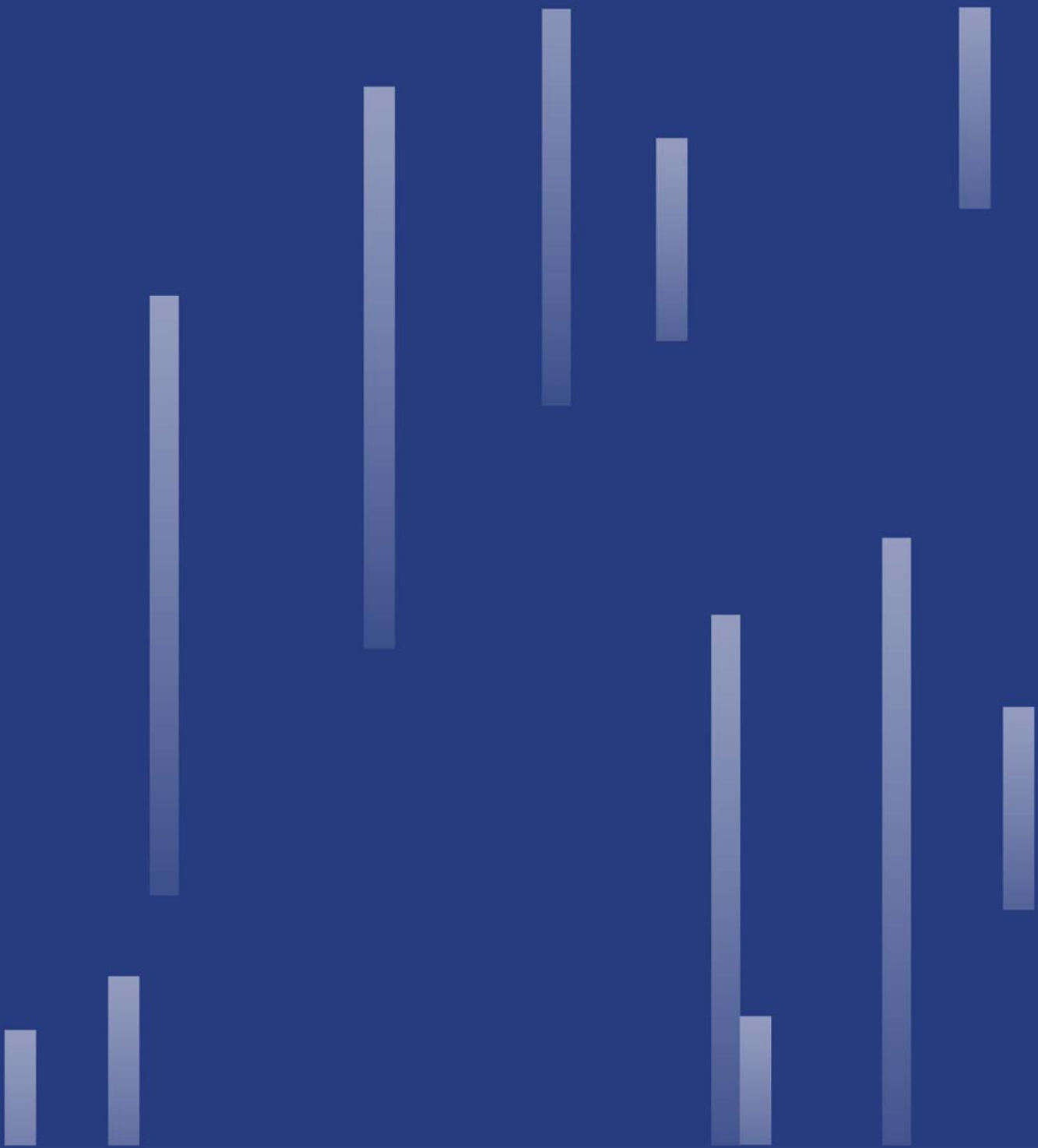


Areal og transportutvikling på Haugalandet

Fagnotat til bompengeutredning Haugalandet



Innhold

0. SAMMENDRAG	4
1. INNLEDNING	6
2. BEFOLKNINGSVEKST OG BOLIGBYGGING	7
2.1. Befolkningsveksten endrer seg.....	7
2.2. Geografisk fordeling av befolkningsvekst innenfor kommunene.....	9
2.3. Arbeidsplasser og sysselsetting	13
2.4. Geografisk fordeling av arbeidsplasser og arbeidsplassvekst.....	14
3. AREALUTVIKLING – BOLIG, NÆRING, HANDEL	18
4.1. Boligbygging	18
4.2. Nye næringsbygg.....	20
4.3. Handelsomsetning	21
4. BILTRAFIKK – TRAFIKKMENGDE OG TRAFIKKAVVIKLING	23
4.1. Biltrafikken går både opp og ned	23
4.2. Trafikkavvikling i Haugesund og på Karmøy.....	27
5. REISEMIDDELFORDELING OG REISELENGDER	29
6.1. Lite gåing på Haugalandet, men litt mer sykling	29
6.2. De fleste hverdagsreisene på Haugalandet er korte	31
6.3. Kollektivtransport på Haugalandet.....	34
6. TRAFIKKULYKKER	35
6.1. Færre trafikkulykker enn før.....	35
6.2. Geografisk fordeling av trafikkulykker	37
VEDLEGG	39

Vedlegg 1: Bomstasjoner og trafikkmålepunkter	39
Vedlegg 2: Trafikk og hastighet på målepunkter i Haugesund og på Karmøy.....	40
Vedlegg 3: Tidligere fagrapporter om areal og transport på Haugalandet	45

0. SAMMENDRAG

Dette fagnotatet omhandler regionale utviklingstrekk innen areal og transport på Haugalandet det siste tiåret. Notatet skal bidra til felles kunnskapsgrunnlag om areal- og transportutfordringer i regionen og gi bakteppe for å vurdere framtidige utviklingsscenarier og utviklingsbehov.

Befolkningsveksten endrer seg

Haugalandet har bak seg en periode med sterk nærings- og befolkningsvekst. Årlig befolkningsvekst økte fra omkring 0,5 % på starten av 2000-tallet til ca 1,2 % fra og med 2006, mens fra 2015 er den nede på 0,2 % igjen. Ca 2/3 av befolkningsveksten har vært innvandrere og norskfødte med innvandrerforeldre. Siden 1990 har andelen «godt voksne» (45-66 år) på Haugalandet økt fra 20 til 28 % og varsler at «eldrebølgen» for alvor vil slå inn i løpet av et par tiår.

En god del fortetting, men likevel arealspredning

I 2011 bodde ca halvparten av befolkningen på Haugalandet innenfor «gang-/sykkelavstand» til små og store tettstedssentre i regionen. Dette har holdt seg og økt marginalt. I årene 2011-14 kom ca 60 % av befolkningsveksten innenfor «gang-/sykkelavstand», mens dette falt til 40 % fra 2015. Arbeidsplassene i regionen viser imidlertid klar tendens til «tettstedsspredning» - det vil si mindre kompakt lokaliseringmønster. I 2013 lå 70 % av alle arbeidsplasser i gang-/sykkelavstand/sentrumsnært, men dette er redusert til 64 %. Haugesund sentrum er likevel fortsatt klart største arbeidsplasskonsentrasjon.

Tilsvarende har det vært en god del boligfortetting mange steder, men likevel reduseres andelen av den totale boligmassen som er lokalisert i gang-/sykkelavstand/sentrumsnært. Mesteparten av nye forretningsbygg er lokalisert på Norheim, Raglamyr og Bygnes – samtidig er det reduksjon i handelsomsetning i Haugesund og Kopervik sentrum. Nye kontorer har kommet dels på Norheim og dels i Haugesund sentrum.

Nullvekst i biltrafikken sentralt i Haugesund, men økning i Karmøy og ellers i regionen

Omfanget av bilkjøring pr innbygger er fallende, men befolkningsvekst gir likevel økende biltrafikk for regionen som helhet. I sentrale deler av Haugesund har det vært tilnærmet «nullvekst» i biltrafikk det siste tiåret, men noe vekst på enkelte innfartsårer. På sentrale deler av Karmøy har trafikkveksten vært omkring 1,5 % årlig og ca dobbelt så høy som befolkningsveksten, men kan se ut til å være omtrent halvert de senere årene. Ellers i regionen har det vært 1-2 % årlig trafikkvekst på E134 og ca 2-3 % på E39, men også her har det flatet ut de siste årene.

Mest trafikk om ettermiddagen, noe forsinkelser enkelte steder

Trafikkbelastningen i regionen er på sitt høyeste om ettermiddagen rett etter arbeidstid – ca kl 15.30 – 16.00. I Haugesund er det i perioder redusert hastighet i Karmsundgata ved Flotmyr, Opelkrysset-Storasundsgata og E134/Spannavegen (Plantasjen). På Karmøy er det i perioder redusert hastighet på fv. 547 mot Håvik-krysset og forbi Hydro, inn mot Eide-krysset og til slutt inn mot Åkra sentrum.

Mer gåing enn før, men høy bilbruk på korte reiser

Andelen reiser som gjennomføres med bil på Haugalandet ser ut til å være noe redusert siden 2011, og gangandelen har tilsvarende økt. Dette gjør at gang- og sykkelandelen på Haugalandet ikke er så veldig annerledes enn andre mellomstore regioner. På korte reiser under 1 km er gangandelen likevel bare halvparten av det nasjonale gjennomsnittet. Kollektivandelen i regionen er svært lav, men bruken av bybuss i Haugesund har hatt en klar økning.

Nedgang i trafikkulykker, men relativt mange blant gående og syklende

Antallet trafikkulykker viser tydelig nedadgående trend, og klarest når det gjelder antall lettere skadde. Antall ulykker pr innbygger er omtrent som for landet som helhet, men andelen ulykker blant fotgjengere, syklister og MC er klart høyere – og tilsvarende lavere blant bilister.

1. INNLEDNING

Kommunene på Haugalandet og Rogaland og Vestland fylkeskommuner skal utrede nye bompengepakker som kan avløse Haugalandspakken når denne går ut i 2023. Det skal utarbeides en «bompengeutredning» for å se nærmere på hvilke områder, strekninger eller typer tiltak som skal være med i de nye bompengepakkene.

I bompengeutredningens fase om «strategiske valg» (3B), skal det utredes alternative innretninger mht. geografisk avgrensning, utviklingsstrategier, «miljøprofil», inntektsgrunnlag/økonomisk handlingsrom, bompengebelastning for trafikantene mv. Dette fagnotatet om «Regionale utviklingstrekk» beskriver utvikling det siste tiåret og gir et bakteppe for å vurdere framtidige utviklingsscenarier og utviklingsbehov.



Figur 1.1: Bompengeutredningen (fase 3) deles i tre del-faser (3A-C) for å styrke prosess og forankring.

De første kapitlene i notatet omhandler befolknings-, arbeidsplass- og arealutvikling i regionen og skal belyse hvilke mekanismer som påvirker transportbehov og transportmengde. Andre del av notatet går nærmere inn på trafikkutvikling, -kapasitet og avvikling, reisevaner og ulykker mv.

Data i notatet er innhentet fra SSB, Matrikkelen, Statens vegvesen, vegdata.no, reisevaneundersøkelser og Google Maps. Datasett for transportutvikling beskriver for det meste perioden etter at dagens Haugalandspakke ble innført, det vil si fra ca 2009/-10, for å unngå større brudd/forstyrrelser. For vegstrekninger som ble direkte berørt da T-forbindelsen åpnet, er det benyttet data fra og med 2014. Arealutviklingen til og med ca 2011/-12 ble beskrevet til «Regional plan for areal og transport på Haugalandet», og det er her i stor grad fokusert på årene etter.

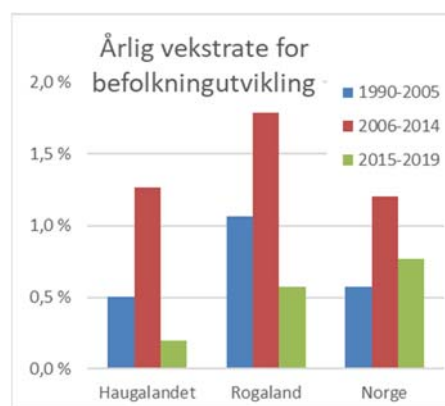
2. BEFOLKNINGSVEKST OG BOLIGBYGGING

2.1. Befolkningsveksten endrer seg

Veksttakten er lavere enn før

Haugalandet, Rogaland og hele Norge har bak seg en periode med svært sterk nærings- og befolkningsvekst. Veksten fra begynnelsen på 2000-tallet ble omtrent doblet i årene 2006-14. På Haugalandet gikk det fra omkring 0,5 % til ca 1,2 % årlig befolkningsvekst fra og med 2006. Utviklingen har imidlertid endret seg de senere årene, og fra 2015 har regionen hatt en årlig befolkningsvekst omkring 0,2 %.

Befolkningsveksten på Haugalandet lå omtrent på landsgjennomsnittet fram til 2014, men en del lavere enn Rogaland som helhet. De siste årene har utviklingen på Haugalandet vært en del svakere enn landsgjennomsnittet.

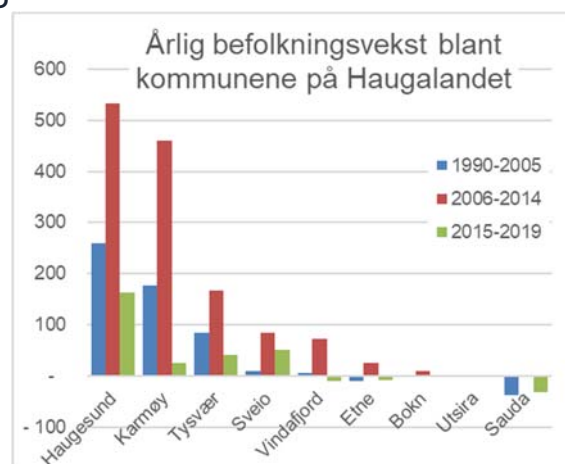


Figur 2.1: Gjennomsnittlig årlig innbyggervekst i tre ulike perioder: 1990-2005, 2006-14 og 2015-19.

Kommunevis befolkningsutvikling

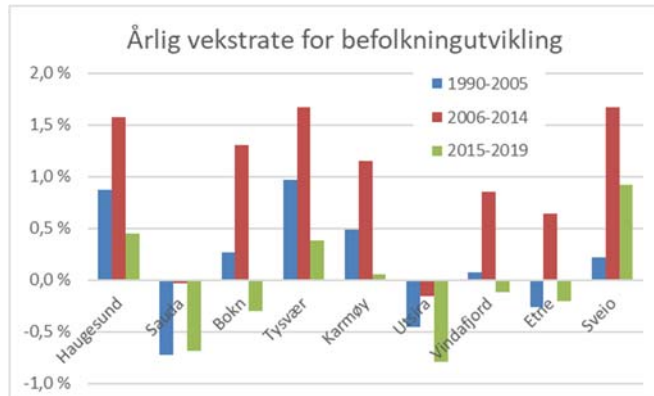
Hovedtyngden av befolkningsveksten i regionen de siste tiårene har kommet i Haugesund og Karmøy – med til sammen nesten 1.000 nye innbyggere årlig i perioden 2006-14. Tysvær og Sveio har også opplevd jevn vekst – til sammen ca 250 årlig i samme periode. Også Vindafjord, Etne og Bokn hadde en del vekst i disse årene.

Fra 2015 har bildet endret seg, og alle kommunene har hatt en betydelig svakere vekst. Karmøy har hatt den kraftigste oppbremsingen, mens Sveio har i størst grad opprettholdt veksten. Sauda, Vindafjord, Etne, Bokn og Utsira har hatt befolkningsnedgang etter 2015.



Figur 2.2: Årlig befolkningsvekst blant kommunene på Haugalandet i periodene 1990-2005 (blå søyler), 2006-14 (rød søyler) og 2015-19 (grønne søyler).

Vekstratene i de enkelte kommunene har endret seg tilsvarende. Sveio, Tysvær og Haugesund hadde den høyeste vekstraten 2006-14, fulgt av Bokn og Karmøy. Etter 2015 er Sveio den eneste kommunen med vekstrate høyere enn landsgjennomsnittet, fulgt av Haugesund og Tysvær.

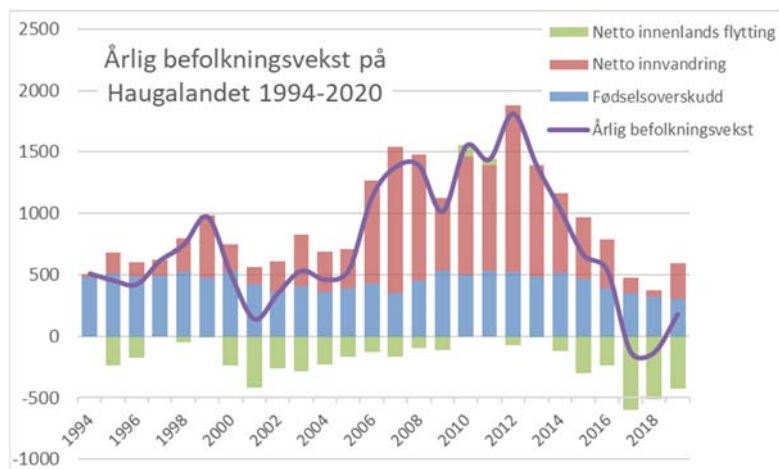


Figur 2.3: Gjennomsnittlig årlig innbyggervest i kommunene på Haugalandet for tre ulike perioder.

Arbeidsinnvandringen er sterkt redusert

Innbyggerveksten på Haugalandet 2006-14 hadde sammenheng med sterk næringsvekst og utvidelse av EU, som til sammen ga grunnlag for høyere arbeidsinnvandring. Netto regional innvandring avtok etter toppåret 2012, men har likevel vært positiv hvert år (rød søyler i figur 2.2). Totalt har ca 2/3 av befolkningsveksten på Haugalandet de siste 25 år bestått av innvandrere og norskfødte med innvandrerforeldre.

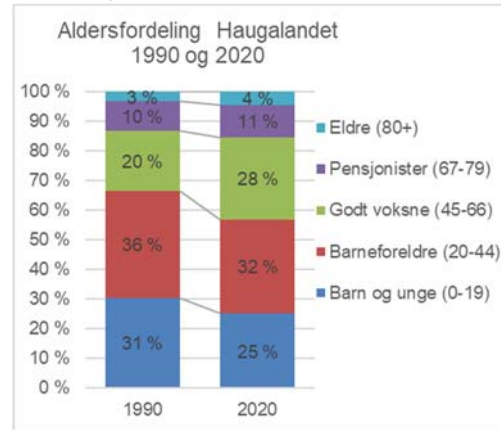
Samtidig har Haugalandet de aller fleste år netto innenlands fraflytting (negative verdier for grønne søyler). Fra 2017 har netto utflytting vært større enn tidligere. Fødselsoverskuddet har vært noenlunde stabilt og gitt 4-500 nye haugalendinger årlig, men også fødselsraten har gått ned de senere årene. I Rogaland har antall barn pr kvinne (fruktbarhetstall) gått ned fra ca 2,1 til ca 1,7.



Figur 2.4: Årlig befolkningsvekst på Haugalandet 1994-2020, fordelt på innvandring (rød søyler), innenlands flytting (grønne søyler) og fødselsoverskudd (blå søyler).

Høyere andel av «godt voksne» i befolkningen

Også sammensetningen i befolkningen endrer seg over tid. Barn, ungdom og unge voksne (0-44 år) utgjorde ca 67 % av befolkningen på Haugalandet i 1990. Andelen har nå gått ned til ca 57 %, men det absolutte antallet i disse aldersgruppene har likevel økt noe. Samtidig har andelen «godt voksne» (45-66 år) økt fra 20 til 28 % og varsler at «eldrebølgen» for alvor vil slå inn i løpet av et par tiår. Andelen yngre innbyggere er noe lavere i de mindre og indre kommunene, men forskjellene er ikke veldig store foreløpig.



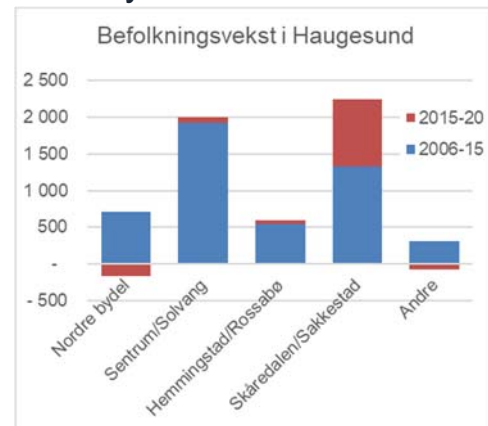
Figur 2.5: Aldersmessig sammensetting av befolkningen på Haugalandet 1990 og 2020.

2.2. Geografisk fordeling av befolkningsvekst innenfor kommunene

Geografisk fordeling i Haugesund og Karmøy

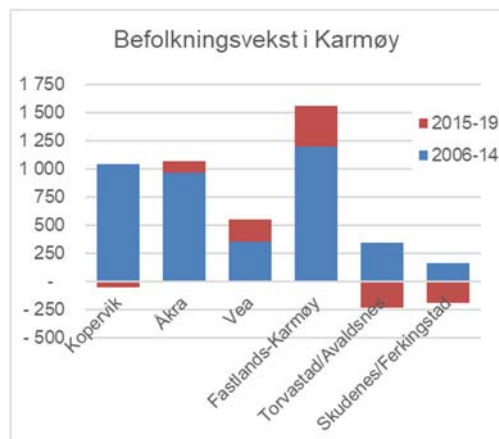
I Haugesund var det sterk befolkningsvekst i sentrum og på Solvang i perioden 2006-15, i tillegg til Skåredalen, men også de øvrige delene av kommunen hadde befolkningsvekst. Etter 2015 er det særlig Skåredalen og dels Haugesund sør som har vokst videre, mens øvrige deler av kommunen har hatt mindre endringer.

Figur 2.6: Befolkningsvekst i soner i Haugesund for periodene 2006-14 og 2015-20.



Hovedtyngden av befolkningsveksten på Karmøy i perioden 2006-15 skjedde på fastlandet og i Kopervik og Åkra, men også de andre delene av kommunen hadde befolkningsvekst. Etter 2015 er det fastlandet som har hatt den største veksten, i tillegg til Veia og noe på Åkra. Nordre og søndre del av Karmøy har imidlertid hatt befolkningsnedgang de senere årene.

Figur 2.7: Befolkningsvekst i tettsteder og soner på Karmøy for periodene 2006-14 og 2015-20.



I Sveio har omtrent halvparten av befolkningsveksten 2006-19 kommet i og omkring Sveio sentrum, ca 40 % i søndre del av kommunen og vel 10 % i nordre del. I Tysvær har nesten 85 % av befolkningsveksten kommet i vestre del av kommunen, og mest i Førre/Frakkagjerd tettsted (ca 45 %) og Akrdal/Grinde (ca 25-30%). Av andre tettsteder, har både Ølen, Etne, Skjold, Sandeid og Ølensvåg m.fl. hatt en positiv utvikling.

Befolkningsvekst i tettstedsentre og «sentrumnære områder»

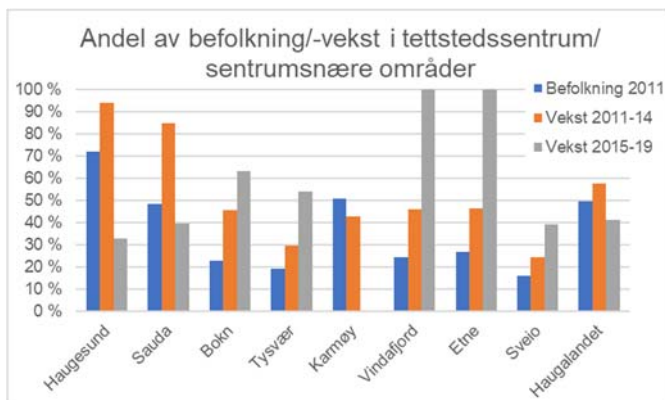
Et av de sentrale grepene i Regional plan for areal og transport på Haugalandet var å planlegge det enkelte tettsted sin utvikling «innenfra og ut» - det vil si å øke fokus på hvordan en kan tilrettelegge for bolig- og innbyggervækst i sentrumnære områder av hvert tettsted. Hensikten var å stimulere til attraktiv tettstedsutvikling, bygge opp om lokale funksjoner/møteplasser og gi mulighet for flere til å gå og sykle til daglige behov.

I dag bor ca halvparten av befolkningen på Haugalandet innenfor det som kan sies å være «gang-/sykkellavstand» til små og store tettstedsentre i regionen – her forstått som områder der folk reelt går og sykler mer enn det som ellers er vanlig i den enkelte kommune, og samtidig har større tilbøyelighet til å bruke eget tettstedsentrum. I regionalplanen ble disse områdene angitt tilsvarende som i figur 2.9 (turkise sirkler). I årene 2011-14 ser det ut til at det befolkningsmessig var en relativ styrking av de sentrumnære områdene ved at befolkningsandelen i disse områdene økte - muligens med unntak av Karmøy. Totalt kom nærmere 60 % av befolkningsveksten i «gang-/sykkellavstand»/«sentrumnært»¹.

¹ Kartleggingen er basert på data fra SSB om befolkning i ruter 250m*250m. Dataene gir et oversiktsbilde, men er ikke helt nøyaktige. På detaljnivå, og der veksten er lavere, kan resultatene påvirkes av om en SSB-rute faller akkurat innenfor eller utenfor de områdene som analyseres.

Etter 2015 snudde dette, og ca 60 % av befolkningsveksten kom i stedet utenfor disse områdene.

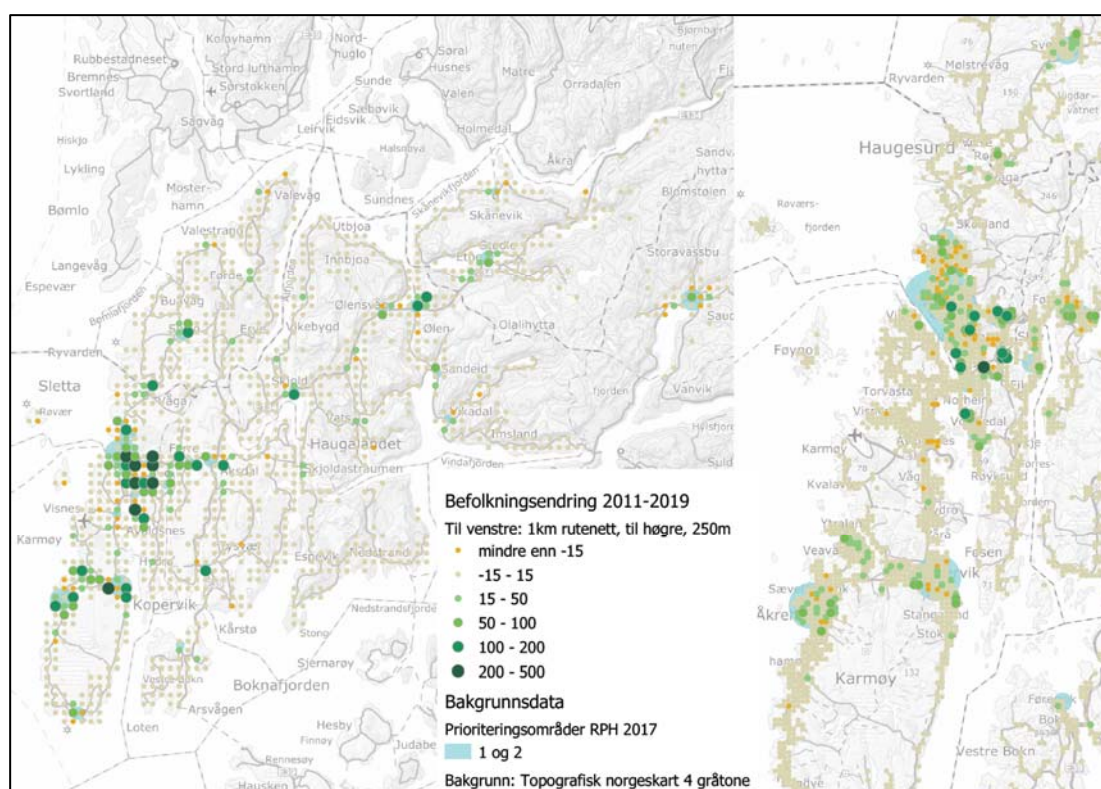
Sveio, Tysvær, Vindafjord og Etne ser fortsatt ut til å ha hatt en økende andel og antall av befolkningen i «gang-/sykkelavstand» til sine tettstedssentre, selv om store utslag for Vindafjord og Etne må sees i sammenheng med lav befolkningsvekst og nedgang i distriktene.



Figur 2.8: Andel av befolkningsveksten som har kommet i tettstedssentre og «sentrumnære områder» i hver av kommunene på Haugalandet.

I Haugesund var det et tydelig skifte, der nesten all veksten kom innenfor «gang-/sykkelavstand» i 2011-14, men bare ca 30 % etterpå. På Karmøy har andelen som bor sentrumsnært gått ned siden 2011, selv om det absolutte antallet har økt noe.

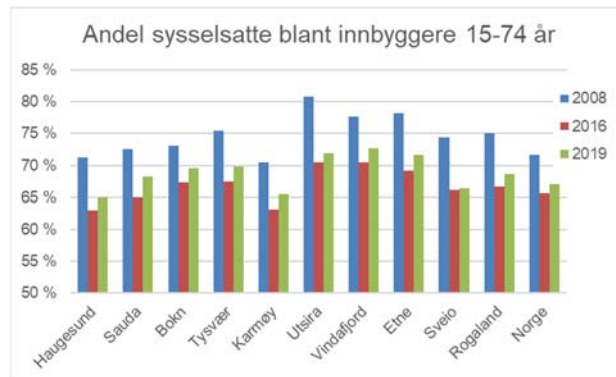
Kartet i figur 2.10 viser hvor befolkningsveksten i hele perioden fra 2011 har kommet. Grønne sirkler illustrerer vekst og oransje nedgang. I byområdet har den sterkeste veksten har kommet i Skåredalen, Hemmingstad, på Solvang, Vassbrekke, Spanne og langs sundet. På Karmøy har det vært sterkest vekst på Stong og Oddavegen øst på Åkra og Eidetoppen og Monsvikvegen i Kopervik. I Tysvær har hovedtyngden av veksten kommet På Førre, Frakkagjerd og Grinde, i Vindafjord mest i Ølen og Skjold, og i Sveio har det vært mest vekst i sentrum og på Rophus.



Figur 2.9: Områder med befolkningsvekst på Haugalandet i perioden 2011-19. Antall nye innbyggere i ruter 1km*1km (hovedkart) og 250m*250m (utsnitt). Data: SSB.

2.3. Arbeidsplasser og sysselsetting

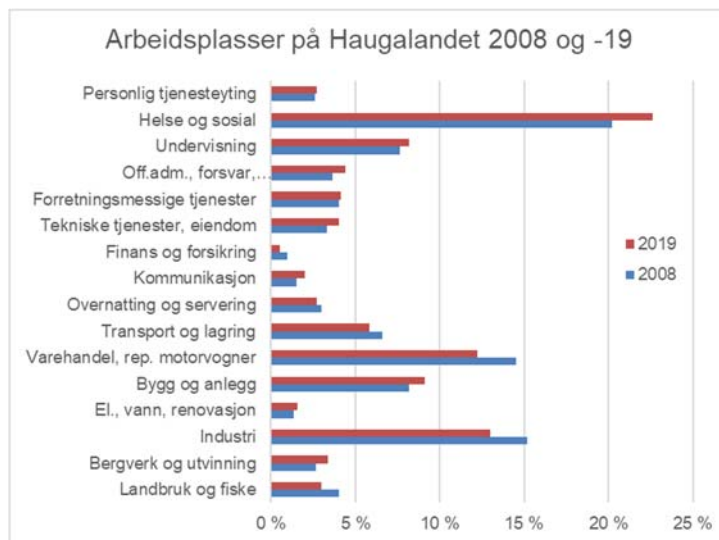
Sysselsettingen blant innbyggere 15-74 år på Haugalandet har gjennom flere år ligget ikke langt unna gjennomsnittsnivået nasjonalt i følge SSB. Haugesund og Karmøy ligger de fleste år lavest i regionen, mens flere av de mindre og indre kommunene har høyere sysselsetting. Sysselsettingen var særlig høy i årene 2007-08, men falt til et lavere nivå i 2015-16. De siste årene har andelen sysselsatte steget et par prosentpoeng igjen, og i regionen som helhet, er omtrent 2 av 3 innbyggere 15-74 år i arbeid pr 2019.



Figur 2.10: Andel sysselsatte blant innbyggere 15-74 år i kommunene på Haugalandet, i fylket og nasjonalt.

Næringsstruktur

Næringsstrukturen på Haugalandet består av en høyere andel arbeidsplasser innen industri, maritim og leverandørvirksomhet enn Rogaland og landet som helhet. I tillegg er det en noe høyere andel landbruk, transport, bygg/anlegg og helse/sosial. På den annen side er andelen tjenesteyting (teknisk, forretning og personlig) lavere enn nasjonalt.



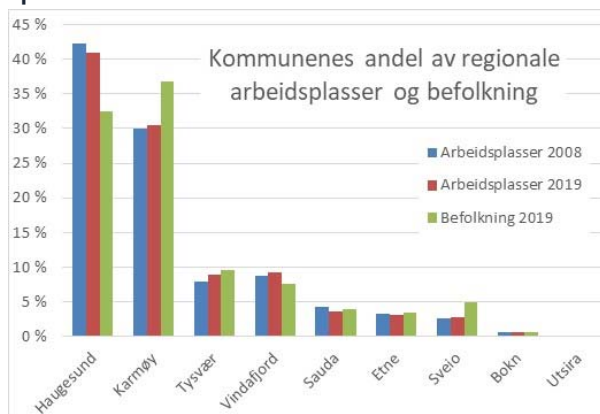
Figur 2.11: Utvikling i nærings sammensetting på Haugalandet 2008-19. Data: SSB.

Utviklingen det siste tiåret har gått i samme retning som på nasjonalt nivå - med færre arbeidsplasser innen industri, landbruk og varehandel, og flere særlig innen helse, undervisning, tekniske tjenester og offentlig administrasjon.

2.4. Geografisk fordeling av arbeidsplasser og arbeidsplassvekst

Geografisk fordeling av arbeidsplasser

Det største antallet av arbeidsplasser i regionen ligger i Haugesund og deretter Karmøy kommune. Haugesund har som regionsenter en høyere andel arbeidsplasser, sammenlignet med befolkningsmengden. Også Vindafjord har høy andel arbeidsplasser relativt sett. I perioden 2008-19 har Karmøy, Tysvær, Vindafjord og i noen grad Sveio fått en høyere andel av arbeidsplassene enn tidligere innenfor sine grenser, mens andelen i Haugesund, Sauda og Etne kommune ser ut til å være noe redusert.

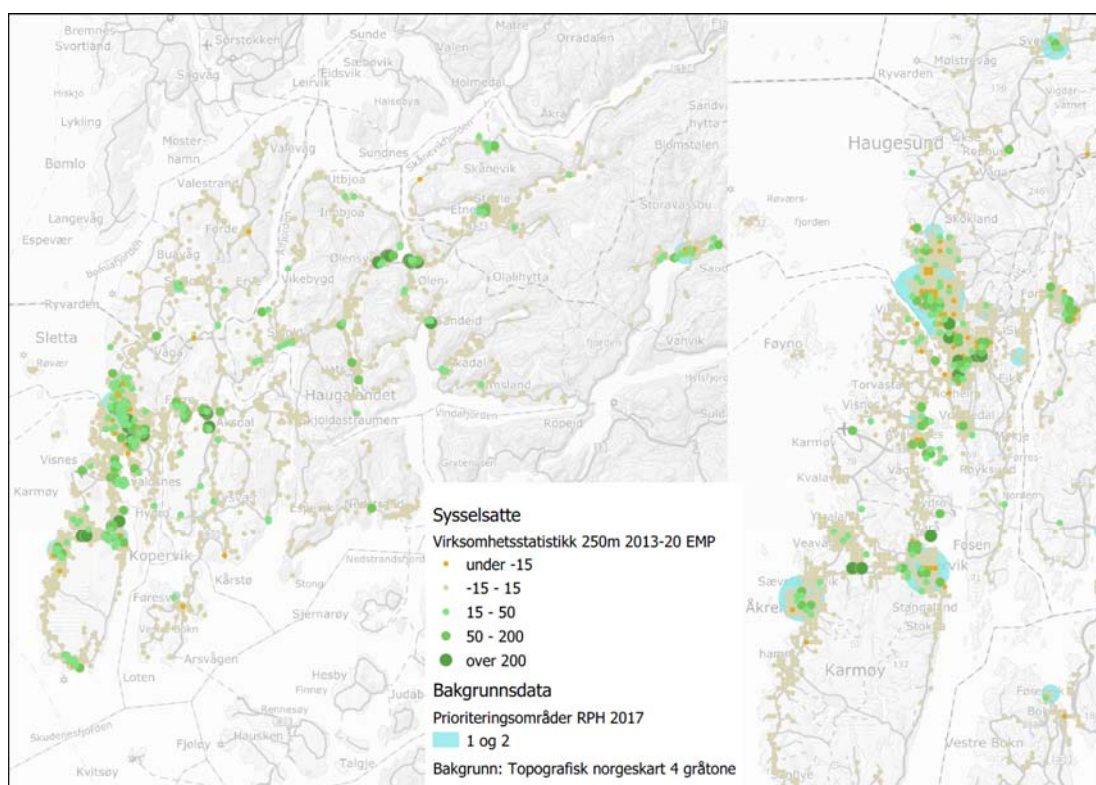


Figur 2.12: Kommunenes andel av arbeidsplasser i regionen (2008 og -19), og sammenligning med andel av befolkningen.

Kartet i figur 2.13 viser geografisk fordeling av alle arbeidsplasser i regionen pr 2020, illustrert som antall arbeidsplasser innenfor ruter 250m*250m. Kartet viser at den klart største arbeidsplasskonsentrasjonen i regionen ligger i og omkring Haugesund sentrum. Andre større arbeidsplasskonsentrasjoner er Raglamyr, og Norheim i byområdet, Hydro og Kopervik på Karmøy, Kårstø og Akسدal næringspark i Tysvær, Ølen og Westcon i Vindafjord, og Sauda sentrum.

Bare Tysvær har økt sin andel av sentrumsnære arbeidsplasser, men fra et lavt nivå. Haugesund, Sveio og Vindafjord har hatt mindre reduksjoner. Bokn, Utsira og Etne er ikke vist pga uklarheter i datagrunnlaget.

Kartet i figur 2.15 viser geografisk fordeling av arbeidsplassveksten i regionen i perioden 2013-20. I byområdet Haugesund/fastøands-Karmøy ser det ut til at den største veksten har kommet i søndre del - med Norheim og Hemmingstad-området, i tillegg til noe i Haugesund sentrum. På Karmøy ser veksten ut til å ha vært sterkest på Bygnes og Veasletta. I Tysvær er veksten fordelt på Akسدal, Frakkagjerd og Akسدal næringspark, mens i Vindafjord har det kommet flest arbeidsplasser i Ølen og Sandeid.

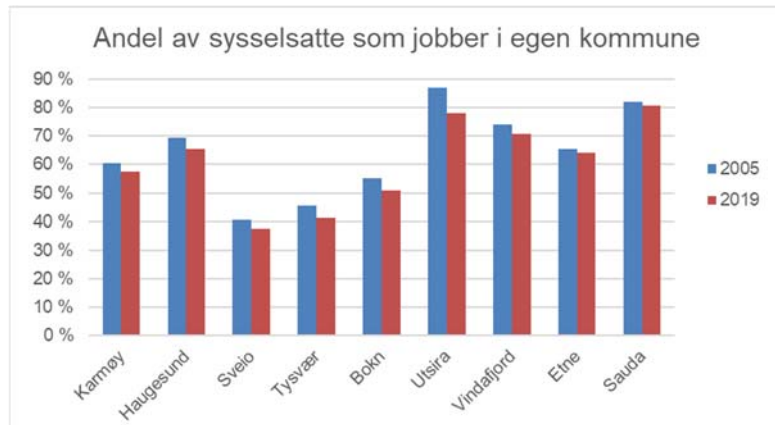


Figur 2.15: Områder med arbeidsplassvekst på Haugalandet i perioden 2013-20. Data: SSB

Pendling mellom kommunene

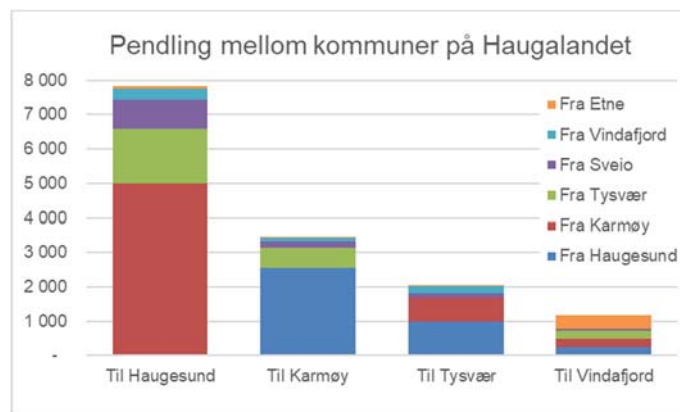
60 % av alle arbeidstakere på Haugalandet har arbeidssted i egen bostedskommune. Andelen er størst i kommunene som har langt avstand til andre kommuner – i både Utsira og Sauda ligger andelen over 80 %. Sveio og Tysvær ligger nærmere byområdet og har mye høyere utpendling – der arbeider mer enn halvparten utenfor egen kommune.

Siden 2005 er andelen som pendler ut av egen kommune økt i alle kommuner – og fra 37 % til 40 % for hele regionen. Økningen har vært relativt størst på Utsira og i Tysvær, Bokn og Haugesund, og minst i Etne og Sauda³.



Figur 2.16. Andel av arbeidstakere i den enkelte kommune som har arbeidssted i bostedskommunen.

Haugesund er den av kommunene med størst innpendling, nærmere 8.000 arbeidstakere pendler til Haugesund fra en av de andre kommunene på Haugalandet. Ca 5.000 pendler fra Karmøy til Haugesund, men en del av dette er innbyggere på fastlands-Karmøy. Ca 3.500 personer pendler til Karmøy (inkludert fastlands-Karmøy), hvorav 2.500 fra Haugesund. Ca 2.000 pendler til Tysvær og nærmere 1.200 til Vindafjord.



Figur 2.17. Kommunene på Haugalandet med størst innpendling. Antall innpendlere pr 2019.

³ Pendling omfatter her arbeidsreiser som krysser kommunegrenser, uavhengig av reiselengde. Eksempelvis inkluderes reiser som går mellom Haugesund kommune og fastlands-Karmøy.

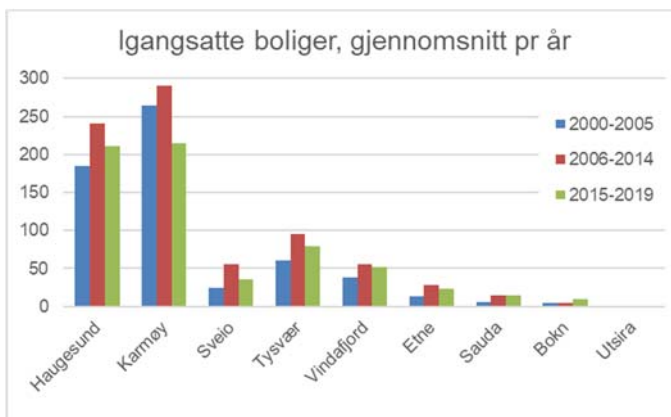
3. AREALUTVIKLING – BOLIG, NÆRING, HANDEL

4.1. Boligbygging

Boligbyggingen mer stabil enn befolkningsveksten

Mens befolkningsveksten har gått markant opp og ned igjen, har boligbyggingen hatt en jevnere utvikling. I perioden 2006-14 ble det igangsatt nærmere 800 boliger pr år på Haugalandet, mens både før og etter har antallet ligget omkring 600. Flest boliger bygges i Karmøy og Haugesund, fulgt av Tysvær, Vindafjord og Sveio.

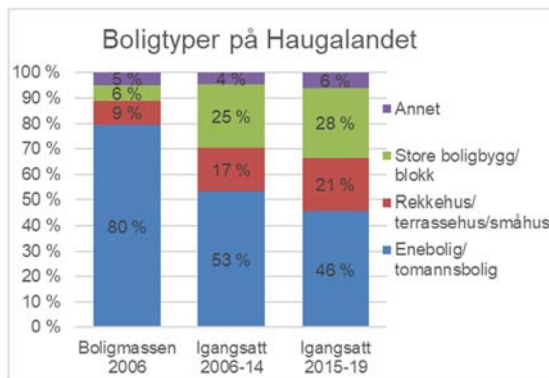
Når boligbyggingen i perioder er høyere enn befolkningsveksten, har det blant annet sammenheng med et økende antall enslige og små familier. Gjennomsnittlig husholdningsstørrelse i regionen er redusert fra ca 2,4 til ca 2,2 personer siden 2005. Haugesund har flere små husholdninger i mange år, mens reduksjonen de senere år har vært mer markant i andre kommuner.



Figur 3.1: Årlig antall nye boliger i kommunene på Haugalandet, fordelt etter periode.

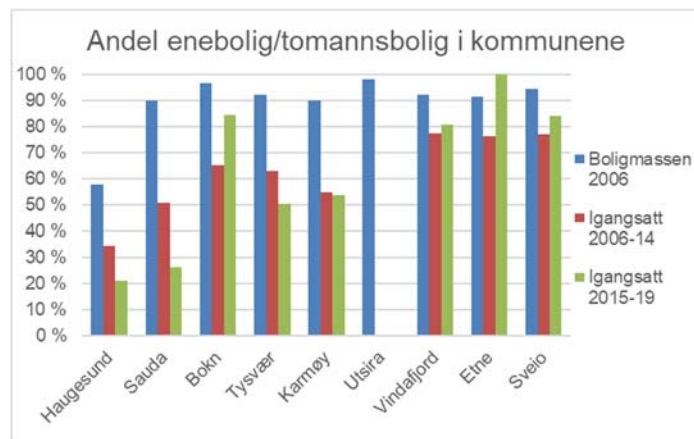
Litt flere rekkehus og leiligheter

Haugalandet er en region med høy andel eneboliger. Eneboliger og tomannsboliger utgjorde i 2006 ca 80 % av alle boliger. Siden 2006 har imidlertid nesten halvparten av nye boliger vært rekkehus, terrassehus, leiligheter eller lignende. Andelen eneboliger/tomannsboliger er dermed redusert til knappe 75 % i 2019.



Figur 3.2: Ulike boligtyper på Haugalandet: Boligmassen pr 2006, og nye boliger 2006-19.

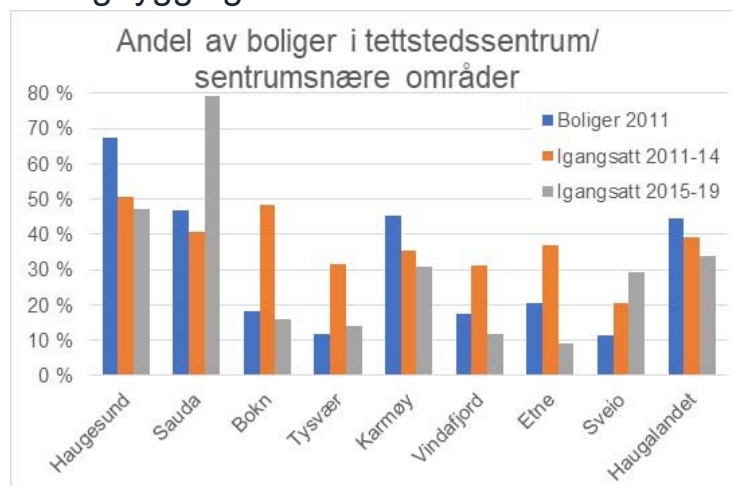
Boligsammensetningen varierer en del fra kommune til kommune. I 2006 utgjorde eneboliger og tomannsboliger ca 58 % av alle boliger i Haugesund kommune og 90 % eller mer i alle de andre kommunene. Siden 2006 bygges det langt færre eneboliger/tomannsboliger – særlig i Haugesund (bare 25 %), men også i Sauda, Karmøy og Tysvær er ca halvparten eller mer enten rekkehus, leiligheter eller lignende typer boliger.



Figur 3.3: Ulike boligtyper i kommunene på Haugalandet: Boligmassen pr 2006, og nye boliger 2006-19.

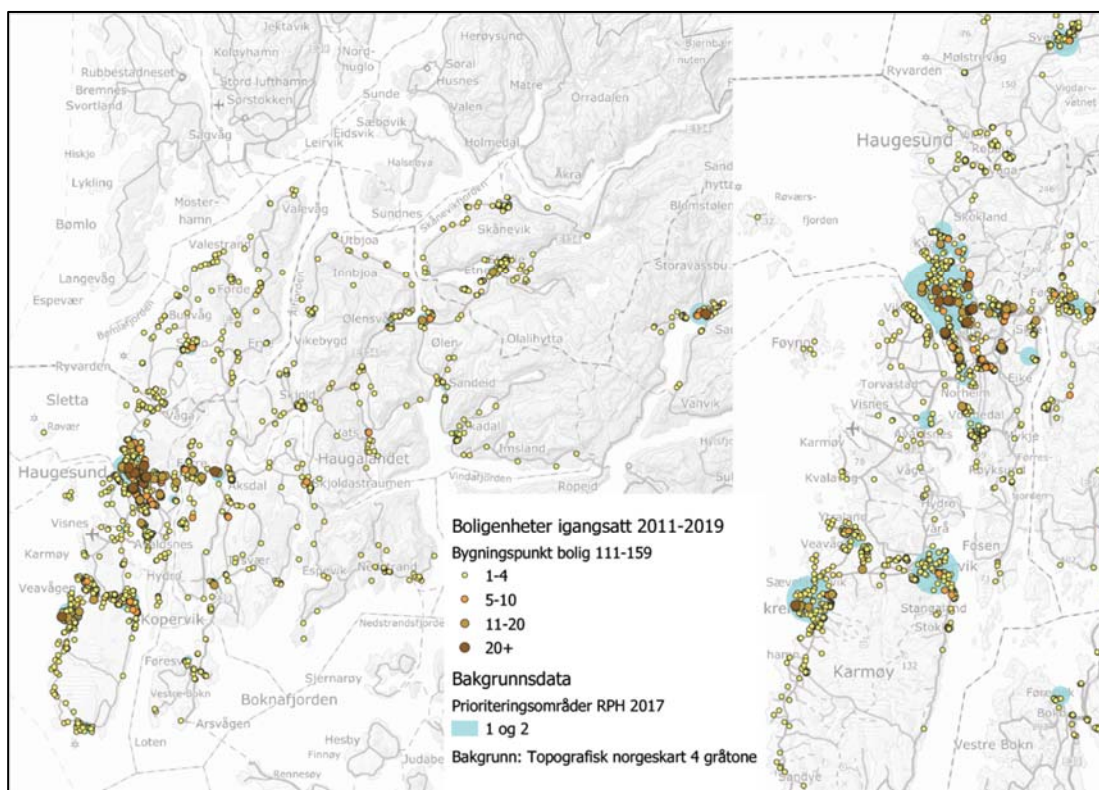
Geografisk fordeling av boligbygging

I 2011 lå ca 45 % av alle boliger innenfor tettstedssentre og «sentrumsnære områder» i et tettsted, og tilsvarende vel 49 % av befolkningen, jf. kap. 2.2. Ingen av delene er voldsomt endret siden den gang, men både boligandelen og befolkningsandelen er litt redusert – boligandelen med vel 1 %-poeng og befolkningsandelen med nesten 3 %-poeng. Den sentrumsnære boligandelen er mest redusert i Haugesund og dernest Karmøy, men har økt i Bokn, Tysvær og Sveio – riktignok fra lavere nivåer.



Figur 3.4: Andel av boligbygging som har kommet i tettstedssentre og «sentrumsnære områder» i hver av kommunene på Haugalandet.

Kartet i figur 3.5 viser geografisk fordeling av nye boliger (igangsettingstillatelse) i perioden 2011-19. I byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy har det kommet mange boliger langs Karmsundet, i sentrum, på Hemmingstad/Fjellveien og i Skåredalen. De største boligprosjektene på Karmøy har kommet i ytre deler av Åkra, Kopervik og Norheim/Spanne. Videre er det bygget en god del boliger i Akسدal og på Frakkagjerd, og sentralt i Sveio, Ølen, Etne og Sauda. Boligbyggingen er angitt med året det gis tillatelse til å starte bygging, slik at innflytting og befolkningsvekst i de samme områdene (figur 2.9) kommer noe senere.



Figur 3.5: Lokalisering av nye boliger på Haugalandet i perioden 2011-19 (igangsettingsstillatelse). Antall boliger i ruter 250m*250m. Data: SSB.

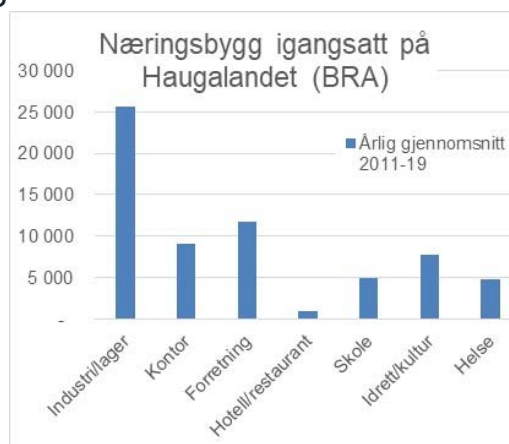
4.2. Nye næringsbygg

Mer lager og mindre forretningsbygg

Det siste tiåret er det bygget i størrelsesorden 25.000 m² BRA industri- og lagerbygg årlig i regionen, ca 9.000 m² kontorbygg og nærmere 12.000 m² BRA forretningsbygg. Skoler, idrettshaller, kulturbygg og helse-institusjoner utgjør til sammen ca 18.000 m² BRA årlig. I forhold til årene før (2004-10) er dette betydelig mer industri/lager, mens omfanget av forretning er betydelig redusert.

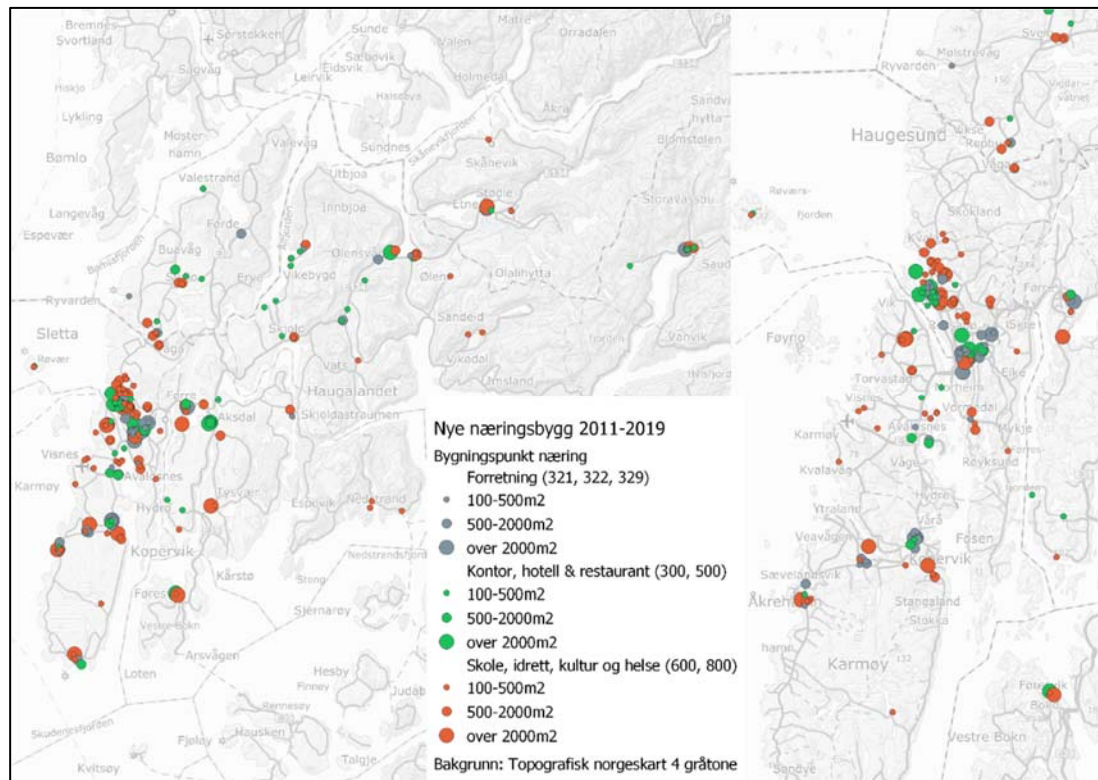
Hovedtyngen av industri/lager har kommet i Karmøy, Tysvær og Vindafjord, mesteparten av forretning i Karmøy og kontorer i Haugesund. Det bør samtidig påpekes at omfanget varierer sterkt fra år til år, dvs at store enkeltetableringer kan gi betydelige utslag i regionen.

Kartet i figur 3.5 viser geografisk fordeling av nye næringsbygg (igangsettingsstillatelse) av typer som har mange besøkende og/eller arbeidsplasser i forhold til arealet – såkalte «besøks- og arbeidsplassintensive næringer». Hovedtyngden av nye forretningsbygg har kommet på Norheim, Raglamyr og Bygnes, og tallene inkluderer



Figur 3.6: Årlig utbygging av næringsbygg (igangsettingsstillatelse) på Haugalandet 2011-19. Data fra SSB.

både dagligvare, utvalgshandel, bilbutikker, byggevare, møbel/elektro mv. Hovedtyngden av nye kontorbygg i regionen har kommet i sentrale deler av Haugesund, på Norheim og Austmannavegen. Skole/idrett/kultur/helse-kategorien domineres av end el større idrettshaller og skole-utbygginger i og i ytterkant av forskjellige tettsteder.



Figur 3.7: Lokalisering av nye næringsbygg på Haugalandet innen «besøks- og arbeidsplassintensive næringer» i perioden 2011-19. Data fra Matrikkelen.

4.3. Handelsomsetning

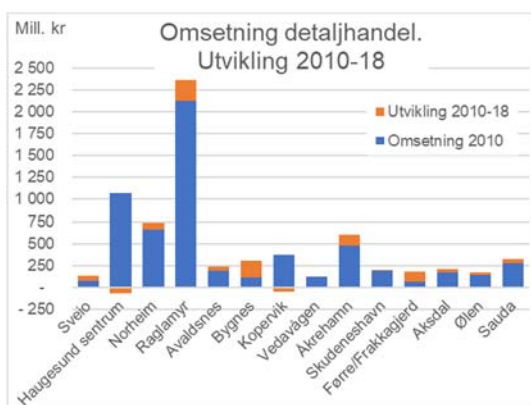
Handel er viktigste årsak til «byliv» i by- og tettstedssentrene. Handel er også den aktiviteten som gir flest reiser samlet sett, sammen med arbeidsreiser. Relativt sett har handelen i by- og tettstedssentrene hatt en krevende utvikling gjennom mange år, og dette kan over tid få konsekvenser for by-/tettstedsutvikling og transportvaner generelt. I sum har den svakeste utviklingen de siste 20 år vært innen utvalgsvarer som bok/papir og ur/foto/optikk, men også innen klær og elektro. Utvalgsvarer utgjør en relativt høy andel av omsetningen i bysentre og kjøpesentre, og færre butikker/bedrifter innen utvalgsvarer er medvirkende til omfanget av ledige lokaler. Jernvarer og aktører med bredt vareutvalg (Biltema, Jula mv.) har hatt sterkere utvikling og klart størst vekst i antall butikker/bedrifter, samtidig som disse aktørene oftere oppnår unntak fra lokaliserings-bestemmelser enn andre⁴.

På Haugalandet har samlet omsetning innen detaljhandel vokst i de fleste by-/tettstedssentre og handelsområder, med unntak av Haugesund sentrum, Kopervik og

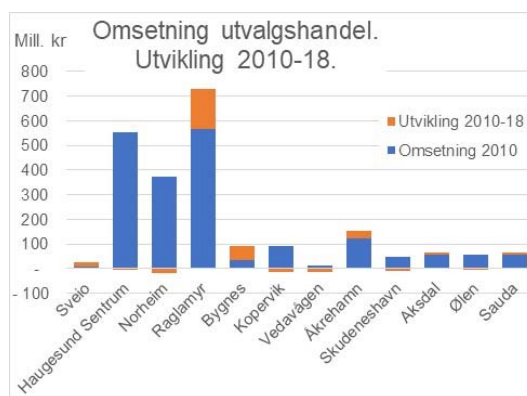
⁴ Vista Analyse 2019. Omsetningsutvikling i varehandel og tjenesteyting i et utvalg norske byer for perioden 2008-2017. Vista-rapport 2019/30.

Vedavågen. Detaljhandel omfatter både dagligvarer, klær/sko, møbel/elektro, byggevarer, bok/papir, andre «shoppingvarer» mv, men ikke biler/båter eller drivstoff. Relativt sett har veksten vært klart størst på Bygnes.

Ser en nærmere på såkalt «utvalgshandel» som det gjerne er mye av i by-/tettstedssentre og på kjøpesentre (klær, sko, interiør, belysning, bok/papir, apotek, urmaker, gullsmed, kosmetikk og lignende), ser en at Raglamyr har hatt den klart største veksten, fulgt av Bygnes og Åkrehamn. Haugesund sentrum, Kopervik og Vedavågen har hatt størst nedgang.



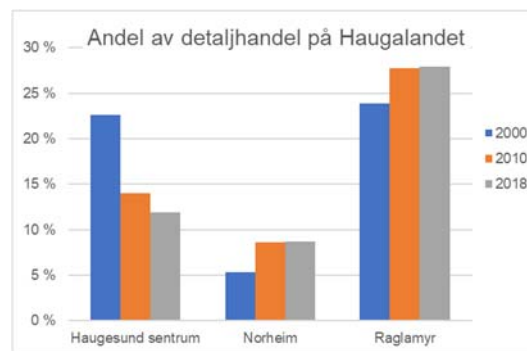
Figur 3.8. Omsetning innen detaljhandel i by-/tettstedssentre og andre handelsområder på Haugalandet i 2010 (blå), og vekst 2010-18 (rød).



Figur 3.9. Omsetning innen «utvalgshandel» i by-/tettstedssentre og andre handelsområder på Haugalandet i 2010 (blå), og vekst 2010-18 (rød).

Omsetningsutvikling i kroner gir ikke hele bildet av hvordan en bransje eller et område utvikler seg, blant annet fordi innkjøpspriser, lokalleie og lønninger endres over tid. I en del sammenhenger korrigeres det for dette – eksempelvis pleier bransjekonsulentene Vista Analyse å korrigere utviklingen i forhold til konsumprisindeks.

Figur 3.11 viser relativ utvikling som andel av handel på Haugalandet som helhet for Haugesund sentrum, Norheim-området og Raglamyr. Haugesund sentrum har bortimot halvert sin andel siden 2000, mens både Norheim og Raglamyr har økt sin andel med ca fire %-poeng.



Figur 3.10. Andel av detaljhandel-omsetning på Haugalandet som skjer i Haugesund sentrum, på Norheim og Raglamyr. Utvikling 2000-18.

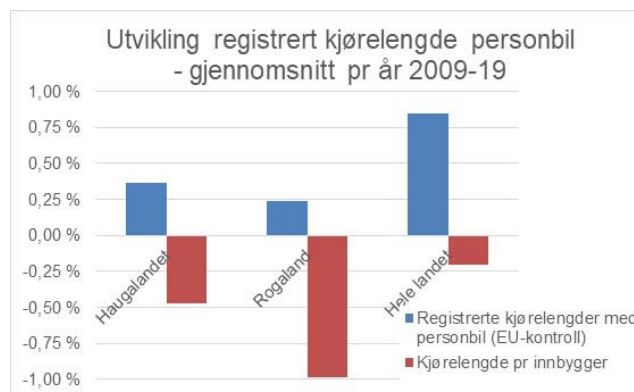
4. BILTRAFIKK – TRAFIKKMENGDE OG TRAFIKKAVVIKLING

4.1. Biltrafikken går både opp og ned

Kortere kjørelengde pr innbygger, men mer bilkjøring totalt

Siden 2009 har samlet kjørelengde for personbiler på Haugalandet økt fra ca 670 til ca 695 millioner km årlig (data fra SSB/EU-kontroller⁵). Dette tilsvarer nærmere 0,4 % årlig vekst i kjørelengde. I samme periode har befolkningen økt med over 0,8 % årlig, slik at kjørelengden pr innbygger likevel er redusert med nærmere 0,5 % årlig. Utviklingen i kjørelengde viser en ikke ubetydelig samvariasjon med økonomisk utvikling/arbeidsmarked/nettoinnflytting til regionen.

Samlet kjørelengde hadde relativt sterk vekst 2005-07, stagnasjon 2008—11 (finanskrise), deretter vekst et par år, ny stagnasjon 2014-15 (konjunkturedgang), liten opptur igjen 2016-18, og deretter flatere utvikling. I Rogaland som helhet har samlet kjørelengde økt mindre og befolkningen mer, slik at kjørelengde pr innbygger er redusert med ca 1,0 % årlig. Nasjonalt har kjørelengdene økt relativt mer enn på Haugalandet, og reduksjonen pr innbygger vært mindre.

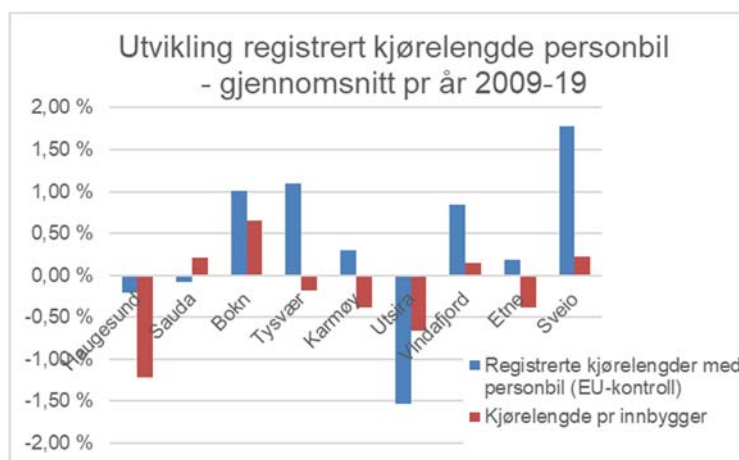


Figur 4.1: Registrerte kjørelengder totalt og pr innbygger. Årlig prosentvis utvikling 2010-19. Data: SSB/EU-kontroller.

I noen kommuner er det litt mer bilkjøring, men andre steder mindre. Blant kommunene på Haugalandet, har det vært en reell nedgang i samlet kjørelengde i Haugesund, Sauda og Utsira. Sveio, Tysvær, Bokn og Vindafjord har hatt størst relativ økning.

⁵ Geografisk inndeling gjøres etter bosted for kjøretøyets eier.

Kjørelengde pr innbygger har gått ganske markant ned i Haugesund (-1,2 % årlig - totalt -11% i perioden) og noe mindre på Utsira og i Etne, Karmøy og Tysvær (-0,7 til -0,2 % årlig). På Bokn har det vært en økning pr innbygger (+0,7 % årlig), men mindre i Sauda, Sveio og Vindafjord.

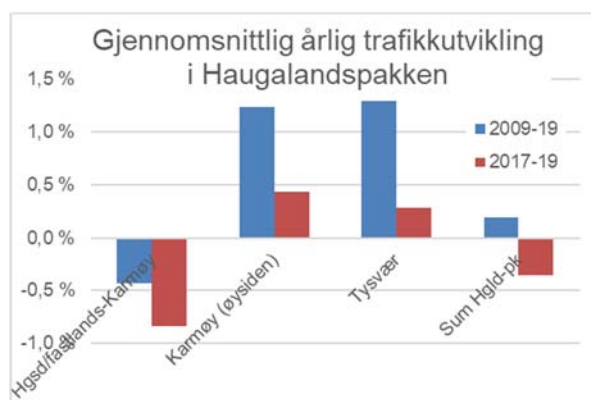


Figur 4.2: Registrerte kjørelengder totalt og pr innbygger i kommunene på Haugalandet. Årlig prosentvis utvikling 2010-19. Data: SSB/EU-kontroller.

Trafikkutviklingen på bomstasjoner i Haugalandspakken

Data om utvikling i biltrafikken er samlet inn fra bomstasjoner og andre målepunkter på statlig og fylkeskommunalt vegnett. Det er primært benyttet punkter med kontinuerlig måling over lengre tid eller gjentakende måleperioder for å gi sikrere datagrunnlag. Perioden fra og med 2009 er valgt for å unngå «forstyrrelser» ved innføring av bomstasjonene i 2008. For bomstasjonene på Norheim og Toskatjønn er det vist utvikling fra og med 2014, siden trafikken her ble endret ved åpning av T-forbindelsen i 2013.

Bomstasjonene i Haugalandspakken har til sammen hatt en gjennomsnittlig trafikkvekst på 0,2 % årlig fra 2009 til 2019. Det er særlig bomstasjonene i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy som trekker dette ned – de viser samlet en nedgang på -0,4 % årlig. Bommene på øysiden av Karmøy (Bygnes, Veakrossen og Liknes/Åkra sør) har hatt en gjennomsnittlig trafikkvekst på 1,2 % årlig, mens bommene i Tysvær (Hodnafjell og Liland) har økt med 1,3 % årlig.

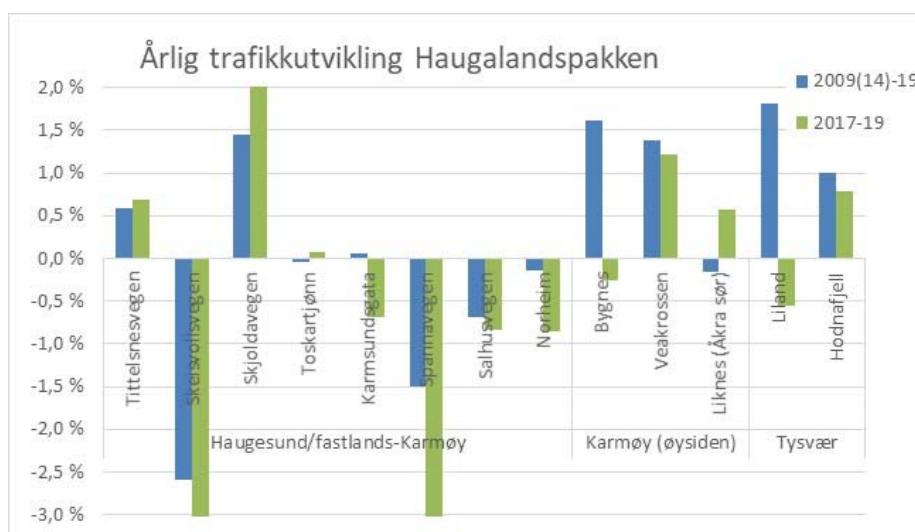


Figur 4.3: Gjennomsnittlig årlig trafikkutvikling på bomstasjoner i Haugalandspakken for perioden 2009-19 og de siste årene 2017-19.

De siste årene 2017-19 viser en litt annen utviklingstrend enn bompengerperioden som helhet. For Haugesund/fastlands-Karmøy er nedgangen doblet i disse årene til -0,8 % årlig, mens veksten på Karmøy og i Tysvær er betydelig redusert – til ca 0,4 % årlig på Karmøy og 0,3 % på hovedvegene i Tysvær.

Ser en nærmere på hver enkelt bomstasjon, framkommer det et mer differensiert bilde:

- I byområdet Haugesund/ fastlands-Karmøy har tre av bomstasjonene med høyest trafikk hatt tilnærmet «nullvekst» 2009-19. Dette omfatter Karmsundgata v/Meieriet og to av hovedvegene inn/ut av byområdet (Norheim og Toskartjønn). Karmsundgata og Norheim har hatt noe nedgang de siste årene. Hovedvegen fra nord (Tittelsnesvegen v/Gard) har derimot hatt en økning på ca 0,6 % årlig. Noe av økningen antas å være reell, men må også sees i sammenheng med sterk trafikkreduksjon i Skeisvollsvegen, der det er innført trafikkregulerende tiltak. I Skjoldavegen v/Eivindsvatnet har trafikken økt en god del – dette antas primært å ha sammenheng med utbygging og befolkningsvekst i Skåredalen, i og med at det ikke har vært lignende vekst ved Toskartjønn. Nedgangen i Spannavegen antas å ha sammenheng med gravearbeider i Spannavegen/Storasundsgata/Floravegen. Trafikken i Salhusvegen har hatt mindre svingninger i trafikkmengden, og en liten nedgang i perioden som helhet.
- På Karmøy er det også en del forskjeller fra bomstasjon til bomstasjon. Veakrossen har hatt den jevneste utviklingen, med 1,4 % årlig vekst siden 2009 og 1,2 % årlig siden 2017. På Bygnes har derimot den relativt høyere utviklingen 2009-17 stoppet opp de siste par årene. Ved Liknes/Åkra sør har trafikkmengden vært ganske stabil og gitt omtrent nullvekst i tiåret som helhet.
- Bomstasjonen på Liland/Sundfør på E39 hadde en del vekst, særlig 2012-17, men de senere årene har dette stoppet opp. E134 v/Hodnafjell har vist en jevnere trafikkvekst.



Figur 4.4: Gjennomsnittlig årlig trafikkutvikling på hver enkelt av bomstasjonene i Haugalandspakken. Periodene 2009(14)-19 og 2017-19.

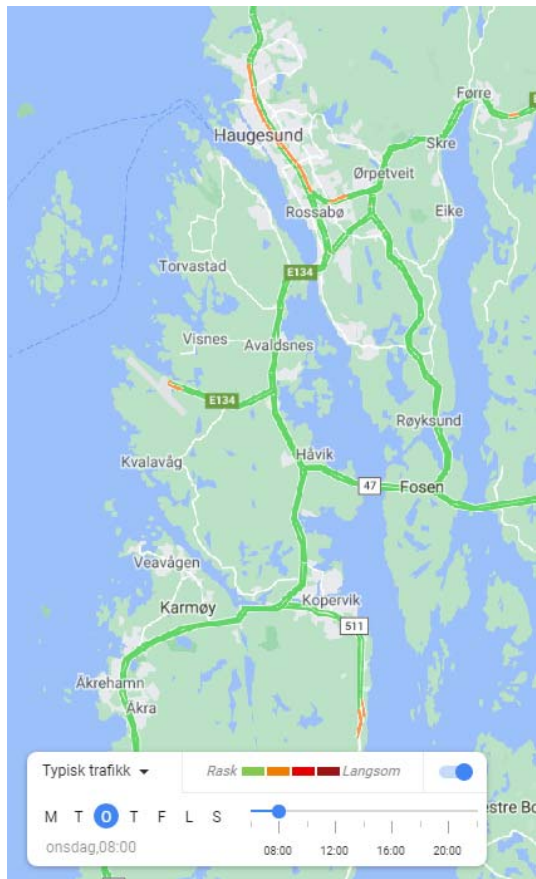
- Ny fv 4848 Norheim-Raglamyr har vært blant vegstrekningene med sterkest trafikkvekst – hele 2,9 % årlig 2012-19, men nedgang siden 2017.
- På Karmøy viser tellepunktet ved Tjøsvold/Åkra nord samme tendens som bomstasjonen i Veakrossen, dvs ca 1,4 % vekst årlig, noe som er dobbelt så høyt som befolkningsveksten på Åkra i samme periode. De senere årene har trafikkutviklingen vært lavere, med ca 0,5 % årlig 2017-19.
- Tellepunkter ved Skudeneshavn og sør for Kopervik (fv 511) viser ca 1 % årlig trafikkvekst.
- T-forbindelsen har hatt relativt sterk trafikkutvikling, og mest i det østre løpet mot Mjåsund (ca 4 % årlig). De to andre løpene mot vest (Håvik) og nord (Fosen) har til sammen en vekst på liknende nivå, men mindre hver for seg.
- Også hovedvegene i de øvrige kommunene har hatt en ganske sterk trafikkutvikling, med 1-2 % på E134 og ca 2-3 % på E39-tellepunkter. Trafikkutviklingen på E39 ser imidlertid ut til mer eller mindre å ha flatet ut de siste årene.

4.2. Trafikkavvikling i Haugesund og på Karmøy

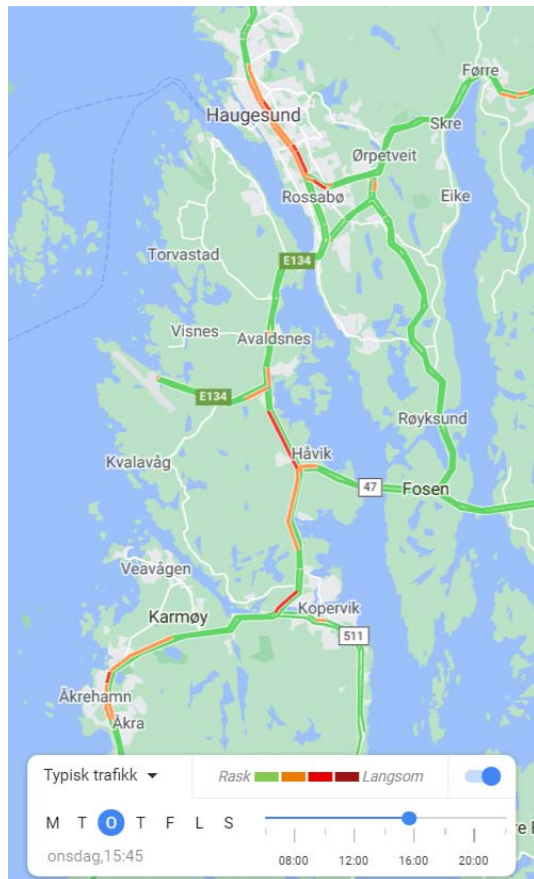
Når det gjelder morgentrafikken i regionen, kan det se ut som om trafikken spres over et noe lengre tidsrom enn på ettermiddagen, slik at toppbelastningen reduseres. Ut fra datagrunnlaget virker utfordringene å være relativt moderate og knyttet til avgrensede områder. Enkelte kryss/rundkjøringer kan ha en del kryssende trafikk og svingebevegelser som kan gi redusert hastighet på hovedveg. Eksempelvis er det mellom ca 07.30 og 08.00 det noe redusert hastighet gjennom Haugesund inn mot en del rundkjøringer/kryss. Google trafikk angir omfanget som «middels trafikk» (oransje) – se figur 4.6.

Trafikkbelastningen i regionen (antall kjøretøy pr tid) ser ut til å være på sitt høyeste om ettermiddagen etter arbeidstid – ca kl 15.30 – 16.00. I Haugesund er det redusert hastighet i Karmsundgata nordover ved Flotmyr, Opelkrysset-Storasundsgata (Meieriet) og E134 østover mot kryss med Spannavegen (Plantasjen). Kryssende trafikkstrømmer og omfang av svingebevegelser ser ut til å ha betydning. Google trafikk angir omfanget stedvis som nivå 3 av 4, dvs. «forsinkelser i trafikken» (rød) – se figur 4.7. På Karmøy er det tilsvarende forsinkelser på fv. 547 sørover mot Håvik-krysset med T-forbindelsen og i noen grad videre sørover forbi Hydro, deretter inn mot Eide-krysset ved avkjøring til Kopervik, og til slutt inn mot Åkra sentrum. Også her angir Google nivået stedvis som «forsinkelser i trafikken».

I vedlegg 2 er det vist mer detaljerte data for trafikk og hastighet på utvalgte målepunkter i Haugesund og på Karmøy – helt ned på 5-minutts oppløsning. Dette gir god informasjon om trafikk og trafikkavvikling på enkeltpunkter. Dataene fanger imidlertid ikke like godt opp trafikksituasjonen mellom registreringspunktene. Pr i dag foregår det ingen kontinuerlig kjøretidsmåling på hovedvegnettet på Haugalandet, slik det gjøres i de største byene. Fra tjenester som «Google Maps» kan det avleses et omtrentlig bilde av «typisk trafikk» og forventet kjøretid til ulik tid på døgnet, men resultatene angis ikke eksakt, og samme spørring kan gi litt ulikt svar over tid.



Figur 4.6: Oversiktsbilde av morgentrafikken i Haugesund og på Karmøy (Google Maps). Bilde oktober 2020.



Figur 4.7: Oversiktsbilde av ettermiddagstrafikken i Haugesund og på Karmøy (Google Maps). Bilde oktober 2020.

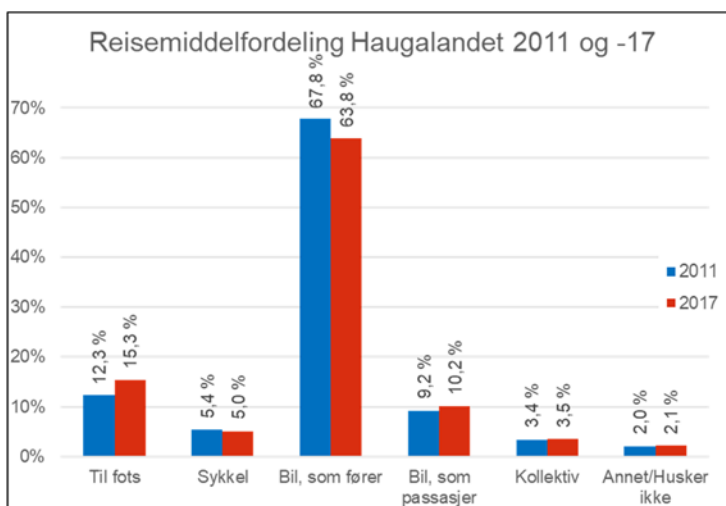
5. REISEMIDDELFORDELING OG REISELENGDER

6.1. Lite gåing på Haugalandet, men litt mer sykling

Flere som går og færre som kjører bil

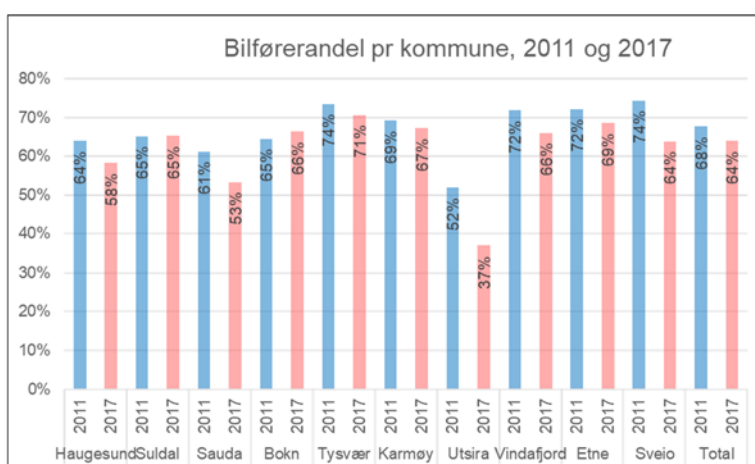
Det er gjennomført to større undersøkelser på Haugalandet av hvordan innbyggerne reiser i hverdagen, hva som er grunnen til reiser og hvilket reisemiddel som benyttes.

Resultatene viser at bortimot 2/3 av alle reiser blant innbyggere over 13 utføres som bilfører – ca ¾ hvis passasjerer inkluderes. Dette er høyt sammenlignet med nasjonale tall. Bilbruken ser likevel ut til å være noe redusert fra 2011 til 2017 – fra ca 68 til ca 64 %. Tilsvarende har andelen gåing økt fra ca 12 % til 15 %. Dette er fortsatt lavt i nasjonal sammenheng, men et klart skritt i riktig retning.



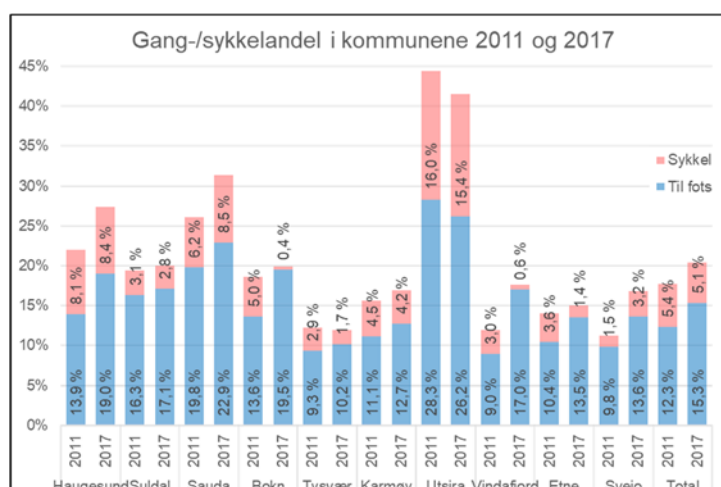
Figur 5.1: Andel gange/sykkel/kollektiv i et utvalg byregioner og nasjonalt.

Andelen bilførerturer er redusert i nesten alle kommuner fra 2011 til 2017. Reduksjonen er relativt stor på Utsira, i Sauda, Haugesund – kommuner som fra før hadde lavest bilførerandel i regionen. Men også Sveio og Vindafjord har like stor reduksjon i bilbruken.



Figur 5.2: Bilførerandel blant innbyggere i kommunene på Haugalandet 2011 og 2017.

Utsira, Sauda og Haugesund er de kommunene med høyest gang-/sykkelandel i regionen. Sauda, Haugesund, Vindafjord og Sveio har hatt en økning fra 2011 til 2017 – særlig i gangandel. Andre kommuner har mindre endringer.



Figur 5.3: Gang- og sykkelandel blant innbyggere i kommunene på Haugalandet 2011 og 2017.

Reisemiddelfordeling – sammenligning med andre regioner

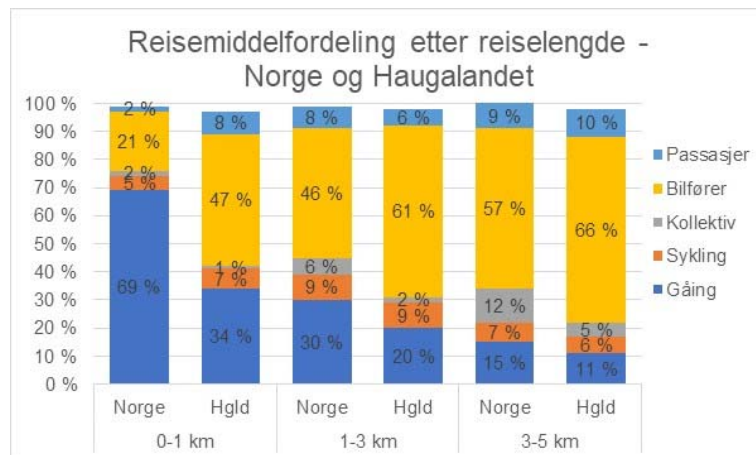
Etter økning i gang-andel fra 2011 til 2017, er gang- og sykkelandel på Haugalandet sammenlignbar med en del andre, mellomstore regioner i Norge, slik som Nedre Glomma, Kristiansandsregionen og Grenland. Kollektivandelen er likevel en god del mindre enn i disse. Både gåing, sykling og kollektivbruk er gjennomgående høyere i større byområder.



Figur 5.4: Andel gåing, sykling og kollektivbruk i et utvalg regioner. NRVU 2018/RVUH 2017.

Forskjellene i reisemiddelfordeling mellom Haugalandet og landet for øvrig, er dels knyttet til kollektivandel i større byer. Men vel så slående er likevel den store forskjellen i gangandel på korte reiser.

Mens nasjonale undersøkelser viser 69 % gangandel på reiser under 1 km, er gangandelen bare halvparten på Haugalandet og bilbruken tilsvarende høyere. På reiser 1-3 km er gangandelen 30 % nasjonalt og 20 % på Haugalandet. Lav gang-/sykkelandel på korte reiser har ofte sammenheng med spredt arealbruk, lite forsinkelser i trafikken og god parkerings-tilgjengelighet.



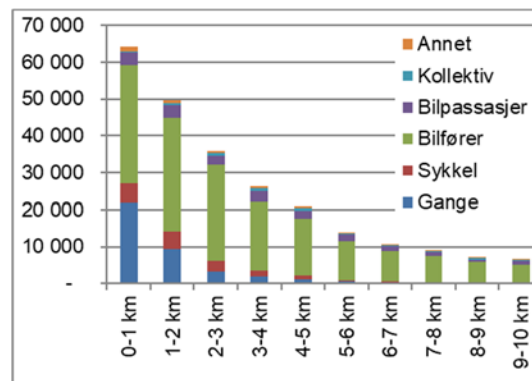
Figur 5.5: Andel gåing, sykling og kollektivbruk i et utvalg regioner. NRVU 2018/RVUH 2017.

6.2. De fleste hverdagsreisene på Haugalandet er korte

60 % av daglige reiser på Haugalandet er under 3 km.

Hver dag gjennomføres det vel 320.000 personreiser på Haugalandet⁷. Over 60 % av alle reisene er kortere enn 3 km. Turer, følgereiser, skolereiser og dagligvareinnkjøp er gjennomsnittlig de korteste typene reiser, mens fritidsreiser, besøk, andre innkjøp og arbeidsreiser kan være lengre.

Det er stor grad av sammenheng mellom reiselengde og bruk av reisemiddel. På de aller korteste turene (0-1 km) er det ca 42 % som går eller sykler. Gang-/sykkelandelen er også brukbar på reiser 1-2 km (29 %), men faller på lengre reiser.

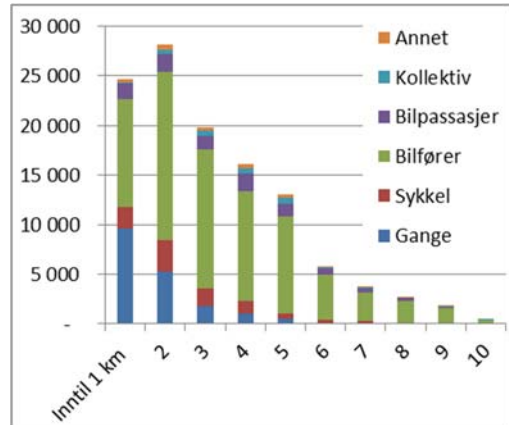


Figur 5.6: Daglige personreiser på Haugalandet etter avstand og reisemåte (RVU 2011).

⁷ Reisevaneundersøkelse Haugalandet 2011.

Reiser internt i byområdet

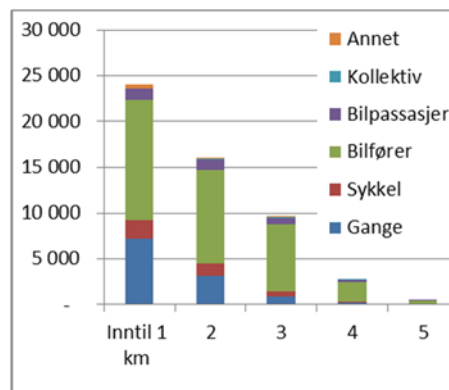
Internt i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy foretas det daglig ca 117.000 reiser, dvs ca 35 % av alle reiser i regionen. Gåing er mest vanlig på reiser opp til 2 km, og sykkel opp til ca 4 km. Samlet gang-/sykkelandel er likevel bare 24 % - noe som er lavt til å være et såpass lite byområde. Selv på reiser under 1 km, er det flere som kjører enn som går. Dette har sannsynligvis sammenheng med relativt god biltilgjengelighet og parkeringsdekning, og at arealtettheten ikke er veldig høy i forhold til større byer.



Figur 5.7: Daglige reiser internt i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy etter avstand og reisemåte (RVU 2011).

Reiser internt i andre tettsteder

Internt i kommunesentrene og andre større tettsteder på Haugalandet (utenom Haugesund/fastlands-Karmøy) foretas det daglig ca 53.000 reiser. 75 % av disse er kortere enn 2 km, og samlet gang-/sykkelandel er ca 30 %. På reiser kortere enn 1 km er det nesten dobbelt så mange som kjører, som det er gående. Potensialet for økt andel gåing og sykling vurderes derfor som svært høyt.

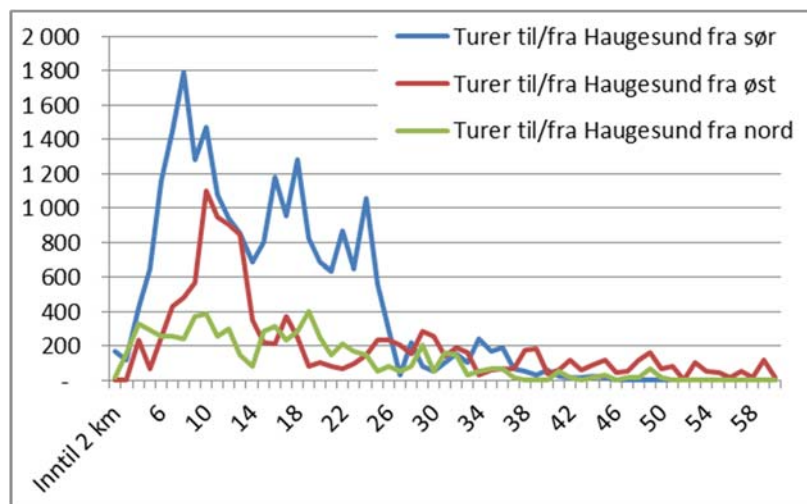


Figur 5.8: Daglige interntreiser i kommunesentre og andre større tettsteder etter avstand og reisemåte (RVU 2011).

Lengre reiser inn/ut av byområdet og i distriktene

Hver dag skjer det ca 43.000 reiser inn eller ut av byområdet Haugesund, og totalt tilbakelegges ca 800.000 km. Hovedtyngden av reisene (ca to tredjedeler) er mellom 5 og 20 km. Lengdefordelingen på transportstrømmene sørfra (blå linje i figuren), østfra (rød linje) og nordfra (grønn linje) viser at de fleste reisene kommer fra Nord-Karmøy, Kopervik, Åkra og vestre del av Tysvær.

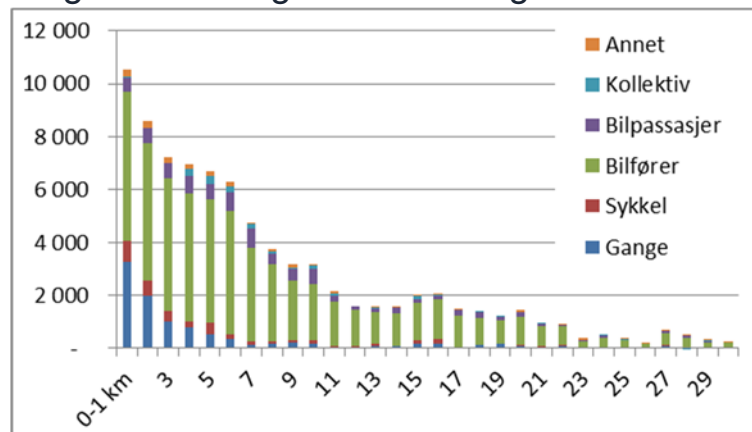
Reisene fra Sveio kommer har ikke like markante tyngdepunkter. Reisene skjer i all hovedsak med bil (vel 90 % inkl. passasjerer), knappe 4 % er gåing og sykling, og tilsvarende for kollektivreiser.



Figur 5.9: Lengdefordeling på reiser til Haugesund fra Karmøy (blå linje), østfra (rød linje) og nordfra (grønn linje) (RVU 2011).

Noen korte og mange lange reiser i regionen for øvrig

Øvrige reiser i regionen, som ikke berører byområdet eller er internreiser i andre større tettsteder, utgjør til sammen ca 86.000 daglige reiser, eller ca 740.000 km. Hovedtyngden av reisene (ca 70 %) er kortere enn 10 km, men kun 16 % er gåing/sykling. Bilførerturer er dominerende også på helt korte reiselengder.

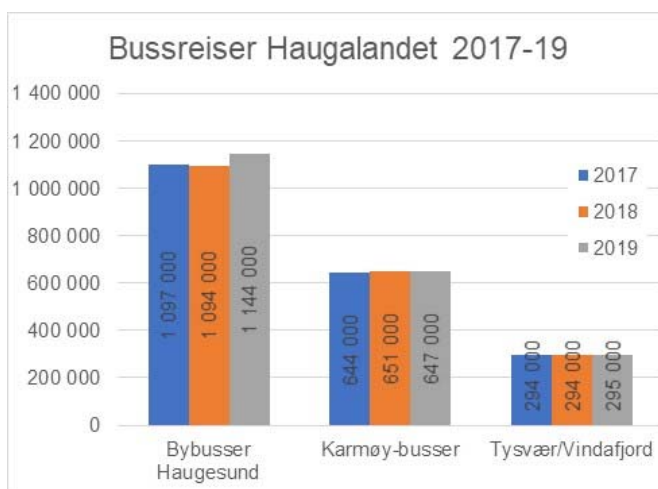


Figur 5.10: Øvrige reiser i regionen, dvs utenfor byområdet og andre større tettsteder. Fordeling etter reiselengde og reisemiddel (RVU 2011).

6.3. Kollektivtransport på Haugalandet

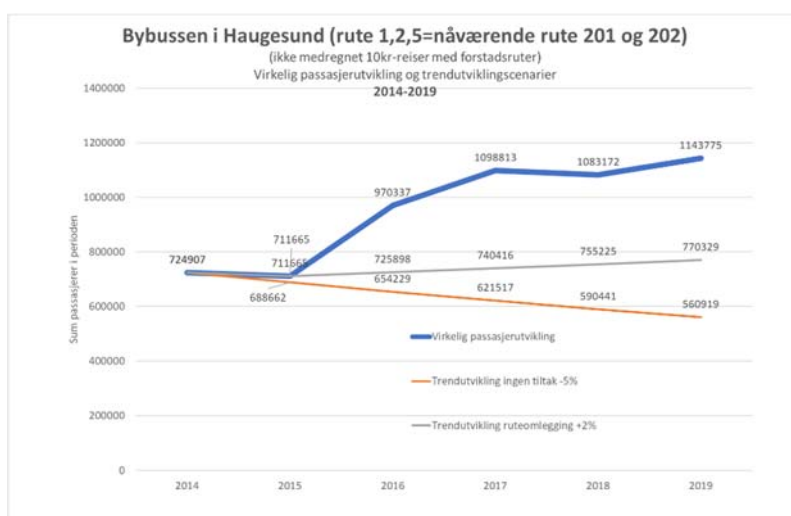
Kollektivtrafikken på Haugalandet hadde en negativ utvikling med gjennomsnittlig ca 2 % årlig nedgang på slutten av 90-tallet og begynnelsen av 2000-tallet. En omlegging i 2006 bidro til å snu utviklingen og gi økende antall busspassasjerer, men dette snudde igjen i 2011. En gjennomgang den gang viste at over 40 % av alle busstreiser på Haugalandet var skoleskyss og til sammen ca 2/3 av reisene ble foretatt av barn og ungdom. Kollektivandelen blant innbyggere over 13 år var på ca 3,2 %, men bare 1-2 % på arbeidsreiser.

I 2015 ble det så foretatt en effektivisering og markedstilpassing av bussrutene i regionen, med sterkere satsing på hovedruter med potensiale for passasjervekst. Tydeligere bybussruter i Haugesund/fastlands-Karmøy suppleres av «forstadsruter» til Karmøy og Tysvær, regionale ruter innover til Vindafjord og Sauda, og for øvrig skoleruter. På forstadsrutene og regionale ruter har passasjerantallet siden den gang vært relativt stabilt.



Figur 5.11: Antall busspassasjerer på bybussruter og ruter til Karmøy og Tysvær/Vindafjord.

I byområdet ga omleggingen, og ikke minst takstreduksjonen med 10 kr nærbillett, en markant vekst i antall passasjerer på bybussrutene. Fra vel 700.000 passasjerer i 2015, steg det til 1,1 mill i 2017 og ytterligere 4 % siste år.



Figur 5.12: Utvikling i antall busspassasjerer på bybussrutene i Haugesund/fastlands-Karmøy 2014-19.

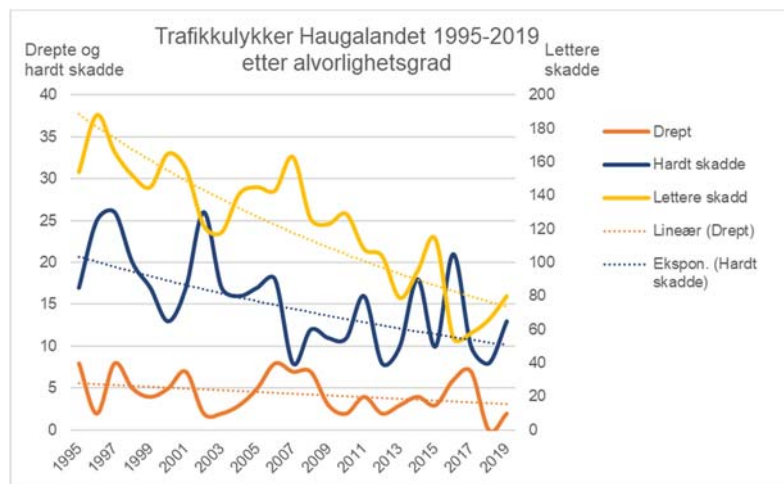
6. TRAFIKKULYKKER

6.1. Færre trafikkulykker enn før

Nedadgående trend, særlig for lettere skadde

Fra et lavere nivå på 70- og 80-tallet, steg antallet trafikkulykker på Haugalandet ganske sterkt på siste del av 90-tallet mot et nivå med ca 5-8 drepte, 20-25 hardt skadde og over 150 lettere skadde pr år.

Etter den tid har det vært en klar nedadgående trend i omfang av trafikkulykker, og tydeligst når det gjelder antall lettere skadde, som de senere årene stort sett har ligget under 100 pr år. Antallet drepte og hardt skadde svinger noe mer fra år til år, relativt sett, men også her er nivået betydelig redusert.



Figur 6.1: Antall drepte og skadde i trafikkulykker på Haugalandet 1995-2019-19, fordelt etter skadegrad. Kilde: SSB.

Omfang av trafikkulykker omtrent som for landet som helhet

I forhold til befolkningsmengden, er omfanget av trafikkdrepte og -skadde på Haugalandet omtrent som for landet som helhet. Etter at Haugalandet hadde klart å redusere sitt ulykkesomfang noe på begynnelsen av 2000-tallet, lå det nasjonale gjennomsnittsnivået vel så høyt. Siden da har trenden vært nedadgående både nasjonalt og på Haugalandet, og årlig antall drepte og hardt skadde ligger nå omkring 15 pr 100.000 innbyggere.

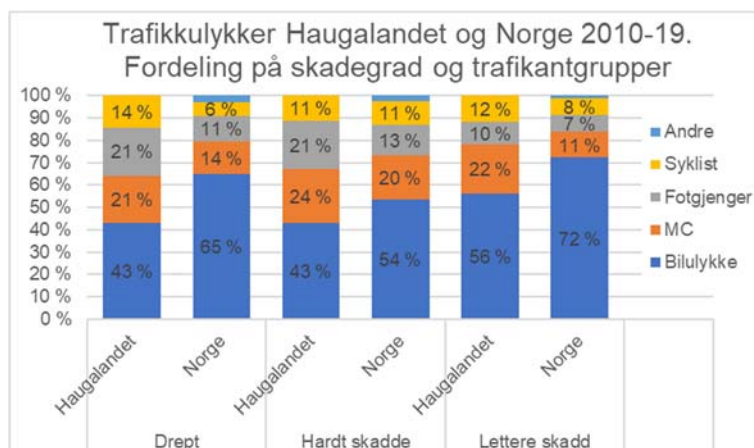


Figur 6.2: Drepte og hardt skadde pr 100.000 innbyggere på Haugalandet og for hele landet 2000-19. Kilde: SSB.

Høyere andel av fotgjenger- og syklistulykker enn nasjonalt

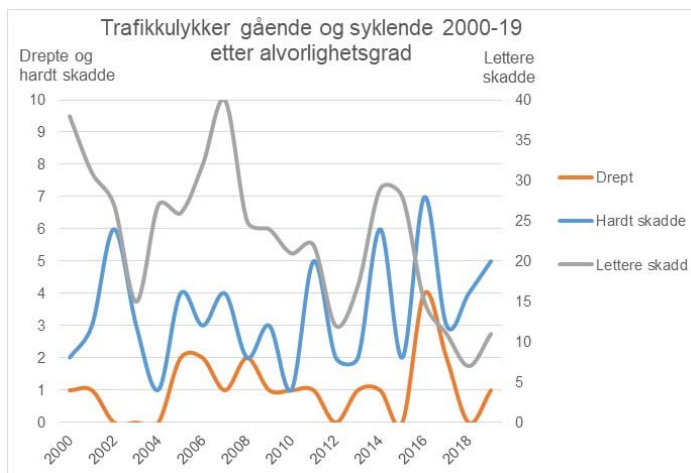
Sammenlignet med landet som helhet, har Haugalandet en høyere andel ulykker blant fotgjengere, syklister og MC enn blant bilister⁸. Dette gjelder for alle skadegrader.

Blant alvorlige ulykker (drepte og alvorlig skadde), har fotgjengere og syklister det siste tiåret utgjort en tredjedel på Haugalandet, mot ca 20 % nasjonalt. Forskjellen øker relativt dersom en tar hensyn til at gang-/sykkelandelen på Haugalandet er lavere enn nasjonalt.



Figur 6.3: På Haugalandet er det en høyere andel trafikkulykker ulykker blant fotgjengere, syklister og MC i forhold til gjennomsnittet nasjonalt. Kilde: SSB og vegdata.no

Blant fotgjengere og syklister har antall drepte ligget rundt 1-2 årlig, hardt skadde ca 2-5 og lettere skadde omkring 15-25. Tallene svinger fra år til år, og med såpass små verdier, bør man være forsiktig med å konkludere trender. Det kan likevel se ut til at omfanget av lettere skadde fotgjengere og syklister er på vei nedover. Når det gjelder mer alvorlige ulykker, kan det imidlertid ikke spores noen tilsvarende forbedring.

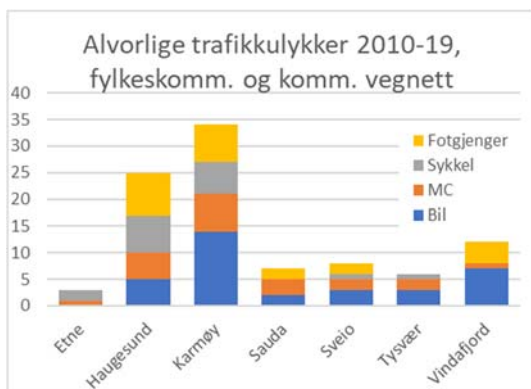


Figur 6.4: Årlig antall drepte og skadde fotgjengere og syklister i trafikkulykker på Haugalandet 2000-19, fordelt etter skadegrad. Kilde: vegdata.no

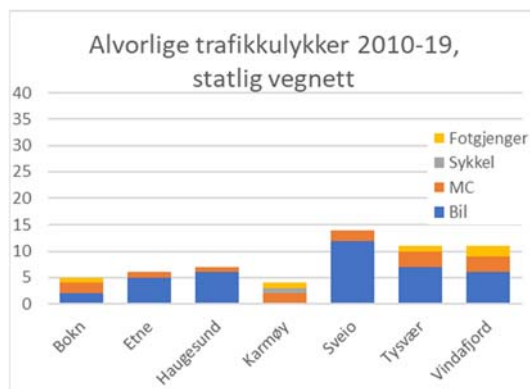
⁸ Nasjonale data: ssb.no. Regionale data: vegkart.no.

6.2. Geografisk fordeling av trafikulykker

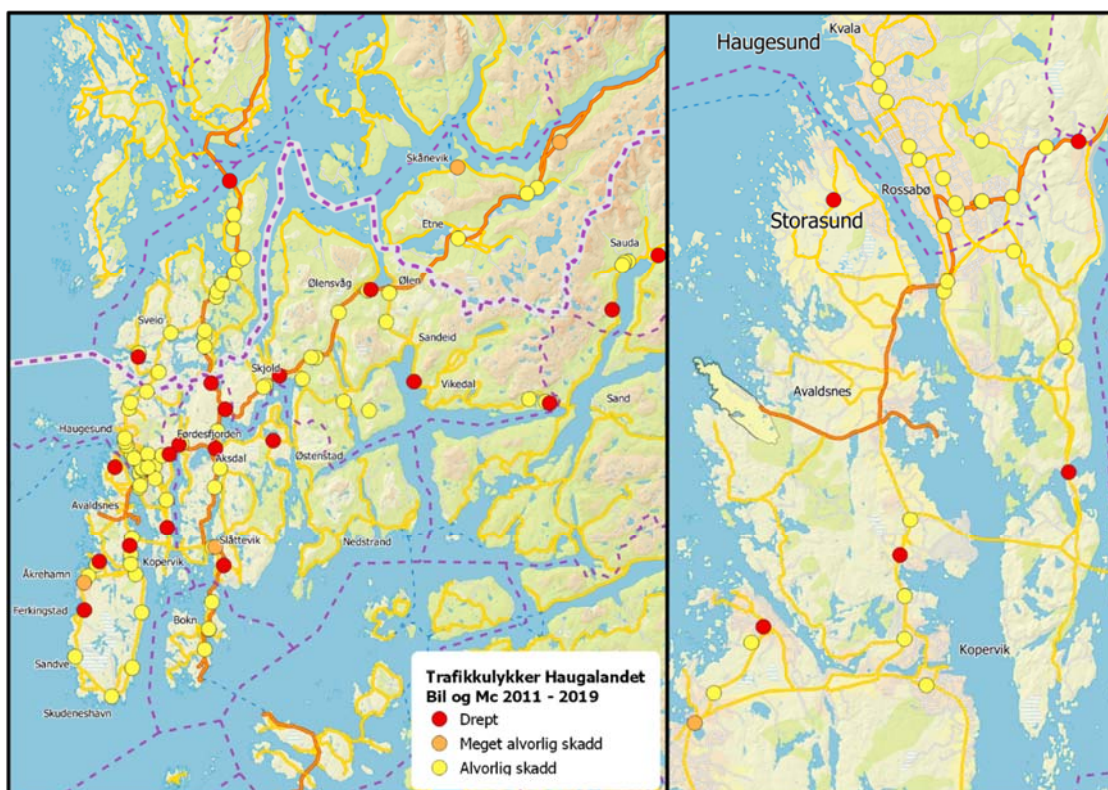
Ca 60 % av alvorlige trafikulykker i regionen det siste tiåret har skjedd på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Nesten alle fotgjenger- og syklistulykker (80-90 %) skjer der, mens av bilulykkene skjer mer enn halvparten (55 %) på statlig vegnett. Det er særlig mange fotgjenger- og syklistulykker i Haugesund og Karmøy, mens Vindafjord kommer på «3.plass» når det gjelder ulykker på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett. Bilulykkene er fordelt på flere kommuner, og særlig når en ser fylkeskommunalt, kommunalt og statlig vegnett under ett.



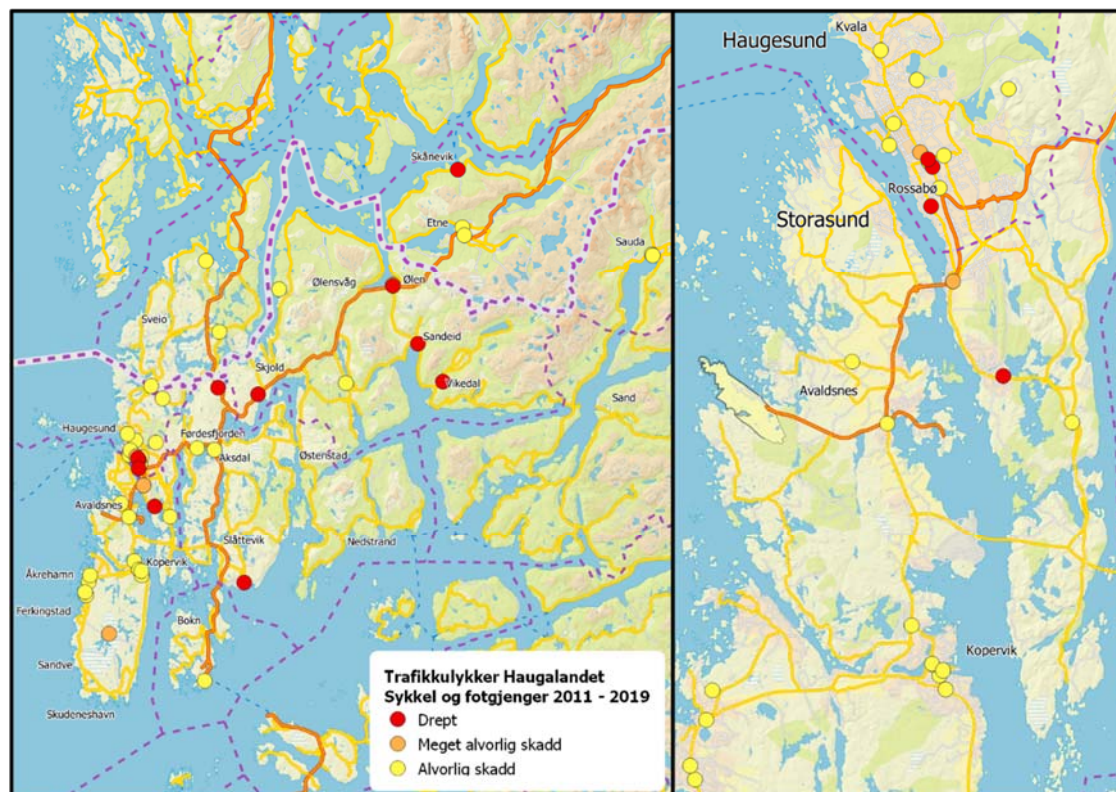
Figur 6.5: Antall drepte og hardt skadde på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett på Haugalandet 2010-19. Fordeling på trafikantergruppe og kommune.



Figur 6.6: Antall drepte og hardt skadde på statlig vegnett på Haugalandet 2010-19. Fordeling på trafikantergruppe og kommune.



Figur 6.7: Lokalisering av alvorlige bil- og MC-ulykker 2011-19 på Haugalandet. Kilde: vegdata.no.



Figur 6.8: Lokalisering av alvorlige fotgjenger- og sykkel-ulykker 2011-19 på Haugalandet.
Kilde: vegdata.no.

VEDLEGG

Vedlegg 1: Bomstasjoner og trafikkmålepunkter

Strekning/område	Tellepkt-nivå	Veg	Sted	ÅDT 2019*	Årlig utvikling	Perio
Karmsundgata	1	Fv 47	Haugesund nord/Halsane	7 000	1,1 %	2009-
Karmsundgata	Bom	Fv 47	Gard	16 400	0,6 %	2009-
Karmsundgata	1	Fv 47	Stavangergt./sykehuset	27 700	0,1 %	2009-
Karmsundgata	Bom	Fv 47	Meieriet/Rossabø	24 300	0,1 %	2009-
Karmsundgata	Bom	E 134	Norheim	19 400	-0,1 %	2014-
Karmsundgata	2	E 134	Norheim	19 500	0,2 %	2014-
Fylkesveger Haugesund	Bom	Fv 924	Skeisvollsvegen	3 800	-2,6 %	2009-
Fylkesveger Haugesund		Fv 938	Skjoldav./Flotmyr øst	8 400	-	
Fylkesveger Haugesund	Bom	Fv 938	Skjoldav./Eivindsvatnet	7 600	1,4 %	2009-
Fylkesveger Haugesund	Bom	Fv 831	Spannav. v/Hemmingstad	6 800	-1,5 %	2009-
Fylkesveger Haugesund	Bom	Fv 923	Salhusv. v/gravlunden	4 700	-0,7 %	2009-
Fylkesveger Haugesund		Fv 4848	Norheim v/Monter	11 900	2,9 %	2012-
E 134 i byområdet	1	E 134	Nordbø	16 900	1,5 %	2014-
E 134 i byområdet		E 134	Plantasjen	14 400	0,1 %	2014-
E 134 i byområdet	1	E 134	Toskatjønn	15 400	-0,1 %	2014-
E 134 i byområdet	Bom	E 134	Toskatjønn	15 500	0,0 %	2014-
Karmøy	1	Fv 547	Bygnes nord	15 200	1,7 %	2009-
Karmøy	Bom	Fv 547	Bygnes nord	15 100	1,6 %	2009-
Karmøy	Bom	Fv 547	Veakrossen	12 900	1,4 %	2009-
Karmøy	2	Fv 547	Åkra nord/Tjøsvold	13 000	1,4 %	2011-
Karmøy	Bom	Fv 47	Åkra sør/Liknes	4 900	-0,2 %	2009-
Karmøy	2	Fv 547	Skudeneshavn nord	3 600	0,9 %	2011-
Karmøy	2	FV511	Kopervik sør	3 100	1,1 %	2009-
T-forbindelsen			Nord/Fosen	4 400	1,6 %	2013-
T-forbindelsen			Vest/Håvik	4 100	2,5 %	2013-
T-forbindelsen			Øst/Mjåsund	4 200	4,1 %	2013-

* Bomstasjonene i Haugesund måler bare trafikk ut av byen. ÅDT-verdien er anslått til å være to ganger i bomstasjonen.

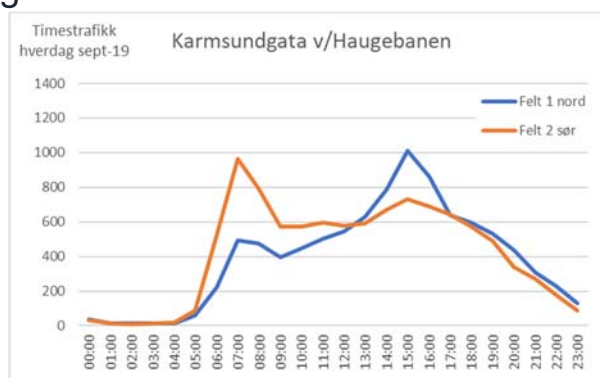
Figur: Bomstasjoner og målepunkter vist i figur 5.5. Daglig antall kjøretøyer (ÅDT) og gjennomsnittlig årlig trafikktutvikling for perioden 2009-19 og 2017-19.

Vedlegg 2: Trafikk og hastighet på målepunkter i Haugesund og på Karmøy

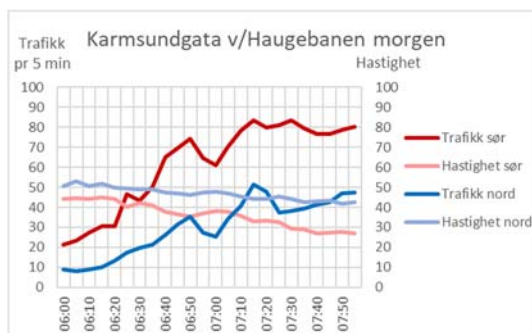
Data om timestrafikk på målepunkter er hentet fra trafikkdata.no. Det er beregnet gjennomsnitt for alle hverdager i september 2019. Data om trafikk og hastighet pr 5. minutt er spesialbestilling fra Statens vegvesen. Det er beregnet gjennomsnitt for hverdager uke 47-48 i 2019. Måleperioder er valgt for å gi sammenlignbarhet med tilsvarende data for 2011.

Fv 47 Karmsundgata ved Haugebanen

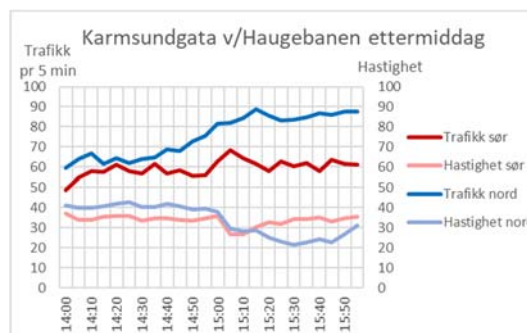
Trafikken i Karmsundgata ved Haugebanen har en topp rett før kl 08 om morgenen, og med noe redusert hastighet inn mot lyskrysset ved Skillebekkgata. Om ettermiddagen er trafikken høyere, og litt mer likeverdig nord- og sørover. Gjennomsnittlig hastighet nordover ligger da mellom 20 og 30 km/t ca kl 15-16.



Figur 0.1: Trafikkmengde pr time på hverdager, Karmsundgata v/Haugebanen (gjennomsnitt sept. 2019).



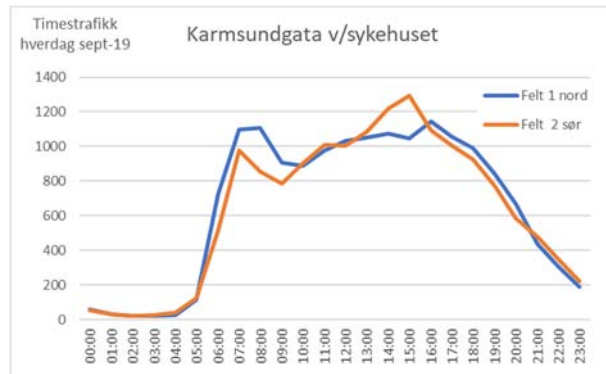
Figur 0.2: Trafikkmengde og hastighet kl 06-08 i Karmsundgata ved Haugebanen på hverdager (gjennomsnitt uke 47-48, nov. 2019).



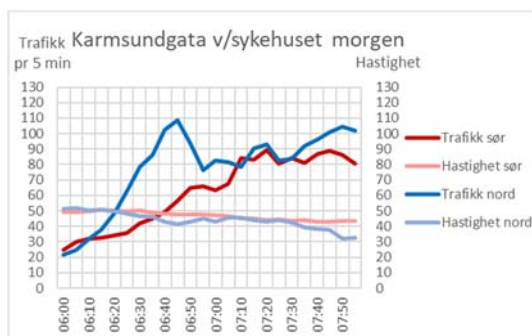
Figur 0.3: Trafikkmengde og hastighet kl 14-16 i Karmsundgata ved Haugebanen på hverdager (gjennomsnitt uke 47-48, nov. 2019).

Fv 47 Karmsundgata ved sykehuset

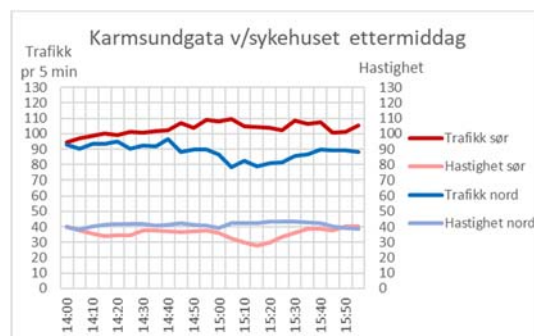
Karmsundgata ved sykehuset er det målepunktet i regionen som har jevnest trafikk hele dagen, med over 1600 biler/time hele perioden 07-19. Forsinkelsene akkurat ved sykehuset er likevel moderate, og gjennomsnittshastigheten ligger over 30 km/t så å si hele tiden. Dette har likevel sammenheng med at kapasiteten i rundkjøringene nord for sykehuset og ved Storasundgata i noen grad virker regulerende for strekningen i mellom.



Figur 0.4: Trafikkmengde pr time på hverdager, Karmsundgata v/sykehuset (gjennomsnitt sept. 2019).



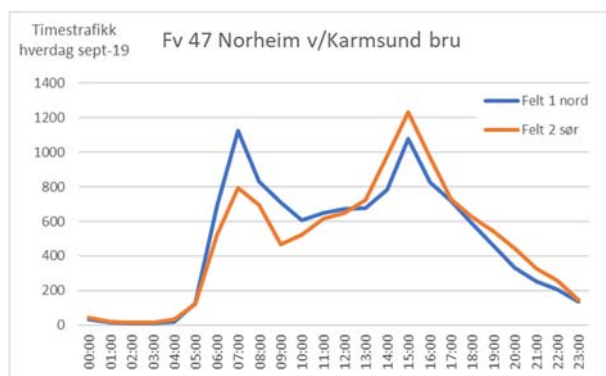
Figur 0.5: Trafikkmengde og hastighet kl 06-08 i Karmsundgata ved sykehuset på hverdager (gjennomsnitt uke 47-48, nov. 2019).



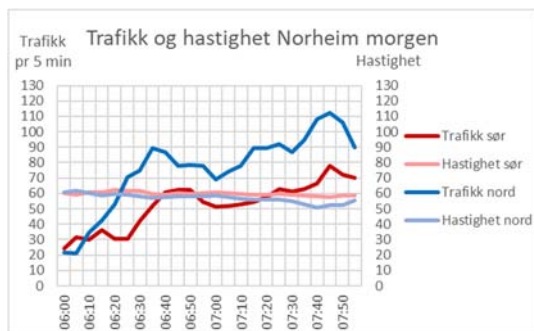
Figur 0.6: Trafikkmengde og hastighet kl 14-16 i Karmsundgata ved sykehuset på hverdager (gjennomsnitt uke 47-48, nov. 2019).

Fv 47 Karmsundgata ved Norheim/Karmsund bru

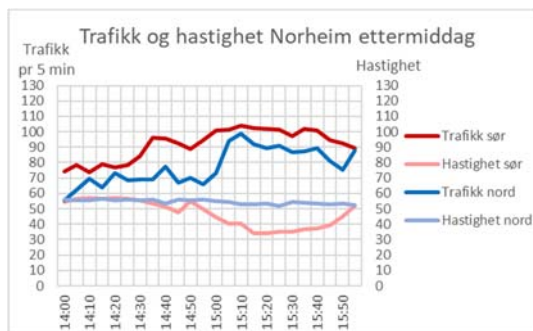
Ved Karmsund bru er det klare toppunkter i trafikken morgen og ettermiddag. Toppbelastningen om morgenen rett før kl 08 og om ettermiddagen kl 15-16 er så å si på høyde med målepunktet ved sykehuset, mens trafikken midt på dagen er en god del lavere. Om morgenen ser det ikke ut til å være forsinkelse i trafikken, og heller ikke om ettermiddagen er det stort mer enn en halvtime at gjennomsnittlig hastighet er under 40 km/t.



Figur 0.7: Trafikkmengde pr time på hverdager, Karmsundgata v/Norheim (gjennomsnitt sept. 2019).



Figur 0.8: Trafikkmengde og hastighet kl 06-08 i Karmsundgata ved Norheim på hverdager (gjennomsnitt uke 47-48, nov. 2019).



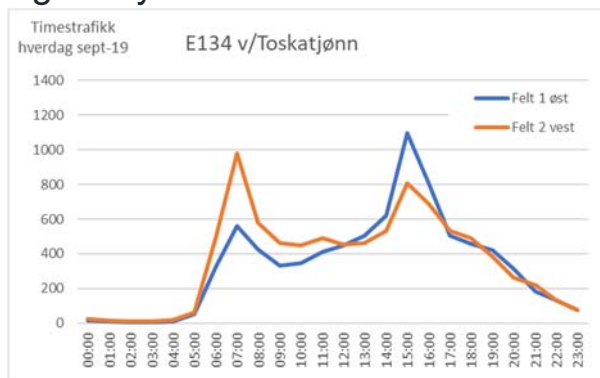
Figur 0.9: Trafikkmengde og hastighet kl 14-16 i Karmsundgata ved Norheim på hverdager (gjennomsnitt uke 47-48, nov. 2019).

Andre innfartsårer og parallellveger i byområdet

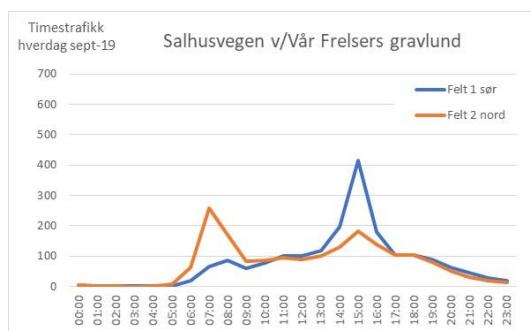
På E134 ved Toskatjønn er morgentrafikken mot byen og ut igjen på ettermiddagen på samme nivå som i 2011, mens det motsatt er noe redusert – antagelig som følge av T-forbindelsen.

Andre fylkesveger i byområdet viser klare trafikktopper morgen og ettermiddag, mens det er mindre trafikk om formiddagen.

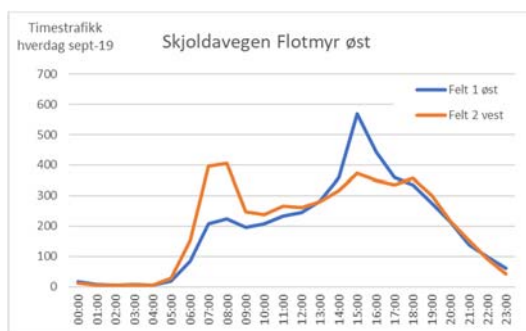
Trafikkmengdene er langt mindre enn i Karmsundgata. Særlig Salhusvegen ser ut til å fungere som en «avlastingsveg» for Karmsundgata, men toppbelastningen virker ikke å ha økt siden 2011.



Figur 0.10: Trafikkmengde pr time på hverdager, E134 ved Toskatjønn (gjennomsnitt sept. 2019).



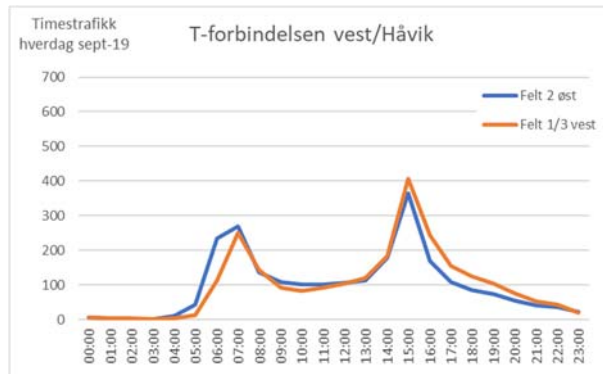
Figur 0.11: Trafikkmengde pr time på hverdager, Salhusvegen v/Vår Frelses gravlund (gjennomsnitt sept. 2019).



Figur 0.12: Trafikkmengde pr time på hverdager, Skjoldavegen øst for Flotmyr (gjennomsnitt sept. 2019).

Fv 553 T-forbindelsen ved Håvik

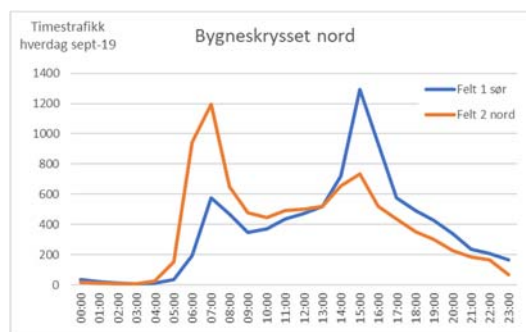
Vestre og nordre del av T-forbindelsen (Haugesund-Karmøy) har klare toppe morgener og ettermiddag og virker i stor grad å være preget av arbeidstrafikk. I disse løpene er det like mye trafikk i begge retninger morgener og ettermiddag – det vil si at pendlingen går i begge retninger. Østre løp mot Mjåsund har i noe større grad «enveispendling» i retning Tysvær. I tillegg er det noe mindre trafikk enn i vest og nord.



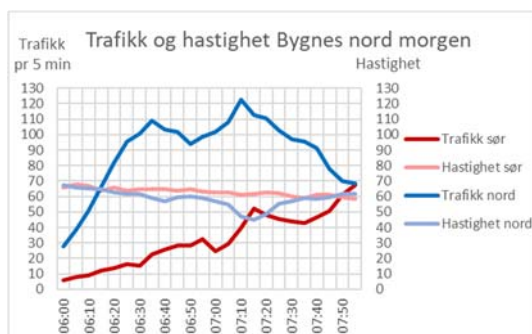
Figur 0.13: Trafikkmengde pr time på hverdager, T-forbindelsen ved Håvik (gjennomsnitt sept. 2019).

Fv 547 Bygneskrysset nord

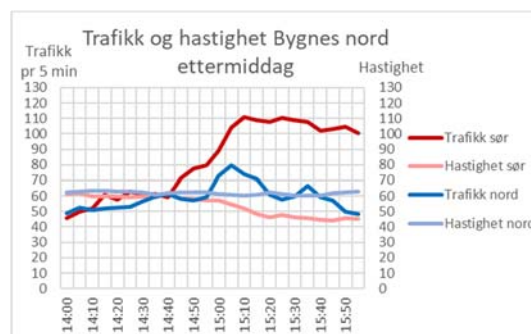
Trafikken på fv 547 Bygnes nord viser en typisk «pendlingsprofil» med klar topp nordover på morgenen og tilsvarende sørover på ettermiddagen. Begge toppene har økt med anslagsvis 10 % siden 2011. Gjennomsnittshastigheten ligger hele veien over 45 km/t.



Figur 0.14: Trafikkmengde pr time på hverdager, fylkesveg 547 ved Bygnes nord (gjennomsnitt sept. 2019).



Figur 0.15: Trafikkmengde og hastighet kl 06-08 på hverdager, fylkesveg 547 ved Bygnes nord (gjennomsnitt uke 47-48, nov. 2019).

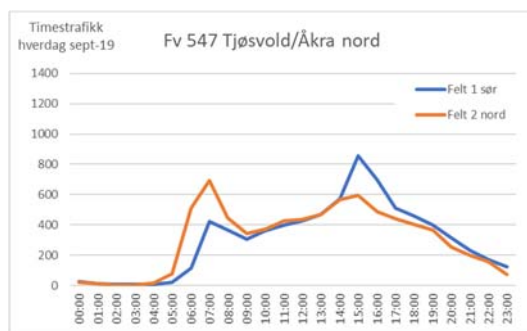


Figur 0.16: Trafikkmengde og hastighet kl 14-16 på hverdager, fylkesveg 547 ved Bygnes nord (gjennomsnitt uke 47-48, nov. 2019).

Fv 547 Tjøsvold/Åkra nord

Fv 547 nord på Åkra har klare toppunkter i trafikken morgen og ettermiddag, men har likevel en noe jevnere fordeling over døgnet enn på Bygnes. Trafikken i makstimen ser ut til å ha økt ca 5-10 % siden 2011, dvs noe mindre enn trafikkmengden som helhet. Muligens henger dette sammen med noe mer trafikk utover ettermiddag/tidlig kveld.

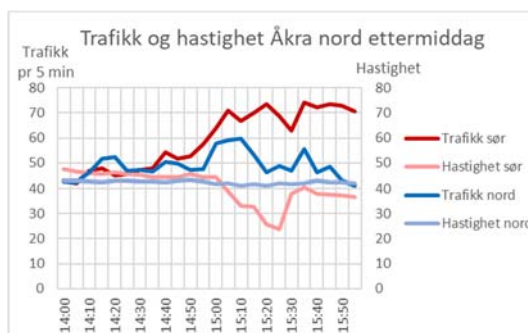
Gjennomsnittshastigheten ligger for det meste over 35 km/t, men kryper nesten ned mot 20 km/t før 15.30. Det har tidvis vært økte utfordringer med forsinkelse på ettermiddagen, og bygging/graving og suboptimal kryss-avvikling kan være medvirkende.



Figur 0.17: Trafikkmengde pr time på hverdager, fylkesveg 547 ved Åkra nord/Tjøsvold (gjennomsnitt sept. 2019).



Figur 0.18: Trafikkmengde og hastighet kl 06-08 på hverdager, fylkesveg 547 ved Åkra nord/Tjøsvold (gjennomsnitt uke 47-48, nov. 2019).



Figur 0.19: Trafikkmengde og hastighet kl 14-16 på hverdager, fylkesveg 547 ved Åkra nord/Tjøsvold (gjennomsnitt uke 47-48, nov. 2019).

Vedlegg 3: Tidligere fagrapporter om areal og transport på Haugalandet

I forbindelse med Regional plan for areal og transport på Haugalandet og KVV Haugesund ble det utarbeidet fagrapporter om areal- og transportutvikling på Haugalandet som fortsatt har relevans som del av kunnskapsgrunnlaget i bompengeutredningen. Nedenfor er det nevnt noen av de mest sentrale.

- Asplan Viak 2012. Reisemønster og reisevaner på Haugalandet.
- Asplan Viak 2013a. Reiselengder og klimautslipp fra privat transport på Haugalandet.
- Asplan Viak 2013b. Vurdering av sykkelpotensialet på Haugalandet.
- Asplan Viak 2013c. Klimaberegninger fra reiser til arbeid og handel/service
- NORCE 2018. Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2017
- Rogaland fylkeskommune 2011a. Befolkningsutvikling, flytting og pendling mellom kommunene.
- Rogaland fylkeskommune 2011b. Forventet befolkningsutvikling på Haugalandet til 2050.
- Rogaland fylkeskommune 2013a. Boligarealanalyse.
- Rogaland fylkeskommune 2013b. Næringsarealanalyse.
- Rogaland fylkeskommune 2013c. Trafikkdata for biltrafikken.
- Rogaland fylkeskommune 2013d. Regional sykkelstrategi på Haugalandet.
- Rogaland fylkeskommune 2014. Trafikkdata for kollektivtrafikken.
- Rogaland fylkeskommune 2014. Alternative hovedgrep for samordnet areal- og transportutvikling.
- SINTEF 2012. Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2011.
- Statens vegvesen 2012. Forsinkelsesmåling E 134 Håvik - Ørpetveit.
- Statens vegvesen 2013. Ulykkessituasjon Haugalandet.
- Statens vegvesen 2015. KVV Haugesund.

Rogaland fylkeskommune

Postboks 130 sentrum
4001 Stavanger

Besøksadresse

Arkitekt Eckhoffs gate 1
4010 Stavanger

Telefon

51 51 66 00

E-post

firmapost@rogfk.no

www.rogfk.no



Rogaland
fylkeskommune

Lydbølger fra mangfoldige Rogaland – vårt vitale fylke.
Disse grafiske bølgene gjengir lyden av Månafossen, Gjesdal.