

# Bompengeutredning Haugalandet

## - utviklingstrekk areal og transport

Politisk referansegruppe, 26. november 2020.

Bernt Østnor, samferdselsavd., Rogaland fylkeskommune

# Notat om areal- og transport- utvikling på Haugalandet siste 10-15 år

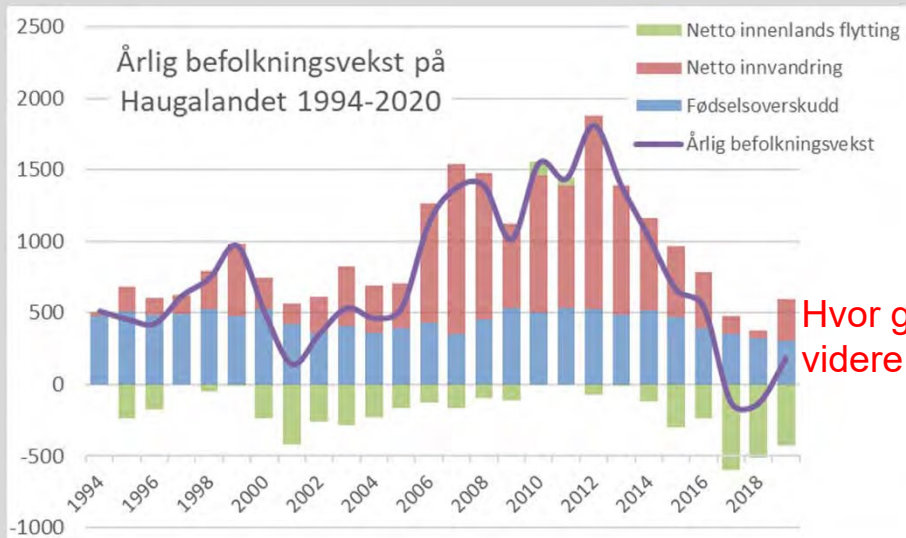
## Hensikt:

- Felles kunnskapsgrunnlag om utvikling i regionen – blir lokale/regionale/nasjonale mål oppnådd?
- Grunnlag for antagelser om framtidig utvikling - hvilke framtidige utfordringer skal nye bompengepakker bidra til å håndtere?

## Tema:

- Befolknings- og arbeidsplassutvikling
- Trafikkmengde, trafikkvekst, trafikkavvikling
- Boligbygging, næringsbygg
- Reisemønster, reisemiddelfordeling
- Trafikkulykker





## Befolkningsutvikling

Befolkningsveksten har avtatt betydelig:

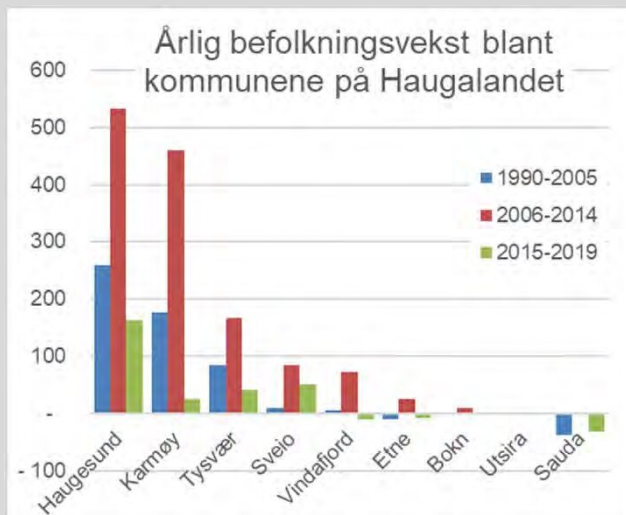
- 1990-2005: Moderat vekst, 0,5 % årlig
- 2006-14: Sterk vekst, 1,2 % årlig
- 2015-19: Svakere utvikling, 0,2 % årlig
- Innvandring (røde søyler): Utgjør ca 2/3 – betydelig redusert
- Fødselsoverskudd (blå søyler): Utgjør ca 1/3 – synkende
- Innenlands flytting (grønne søyler): (Nesten) alltid negativ

Kommunene:

- Haugesund og Karmøy har vokst klart mest
- Tysvær, Sveio og Bokn også høy vekstrate (%)
- Karmøy stoppet brått opp etter 2014, indre kommuner nedgang

Aldersfordeling:

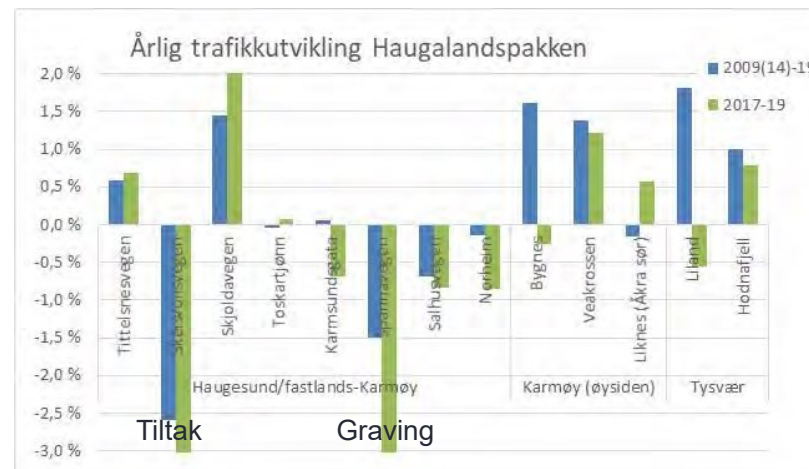
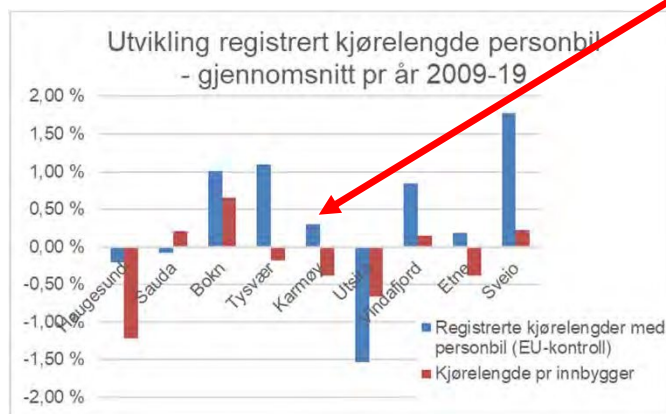
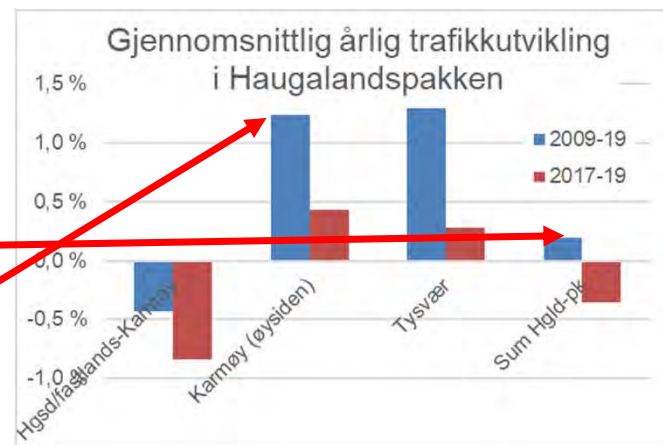
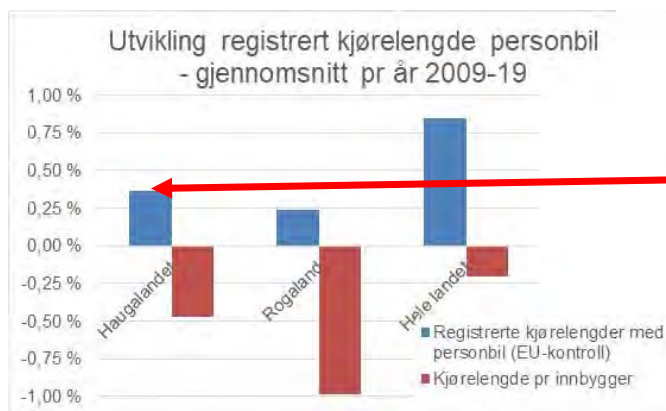
- Høyere andel «godt voksne» (eldrebølgen er på vei).
- Færre unge voksne (normalt de som reiser mest).



# Trafikkutvikling

- Hver person kjører mindre enn før. Kjørelegde pr innbygger går ned i mange kommuner.
- Markant nedgang pr person i Haugesund og Utsira – deretter Karmøy og Etne.

- Noen steder går totaltrafikken likevel opp pga bef.vekst.
- I byområdet har trafikken i bommene gått ned – nedgangen tilsvarer endringen i 2013 (åpning av T-forb.)
- Trafikkveksten har blitt klart svakere senere år (2017-19).



1.  
2.



# Årlig prosentvis trend i trafikktegninger 2009-2019

Gjennomsnitt for hele perioden (lavere vekst senere år).  
Data fra bomstasjoner og tellepunkter

+ 2-3 % på E 39 nord

+ 1-2 % på E 134

+ 2 % på E 39 sør

Ca +1,5 % årlig på Midt-Karmøy (dobbelt av bef.vekst)

Haugesund

«Nullvekst» i store deler av Haugesund siste 10 år

Storasund

Trafikkvekst Norheim-Raglamyr

Nordbø uklar siste 4 år(?)

Reiser mot øst/sør øker i T-forbindelsen

Perioden 2014-19 er benyttet i områder påvirket av T-forbindelsen

# Årlig prosentvis trend i trafikkteλλinger 2009-2019

Gjennomsnitt for hele perioden (lavere vekst senere år).  
Data fra bomstasjoner og tellepunkter

+ 2-3 % på E 39 nord

+ 1-2 % på E 134

+ 2 % på E 39 sør

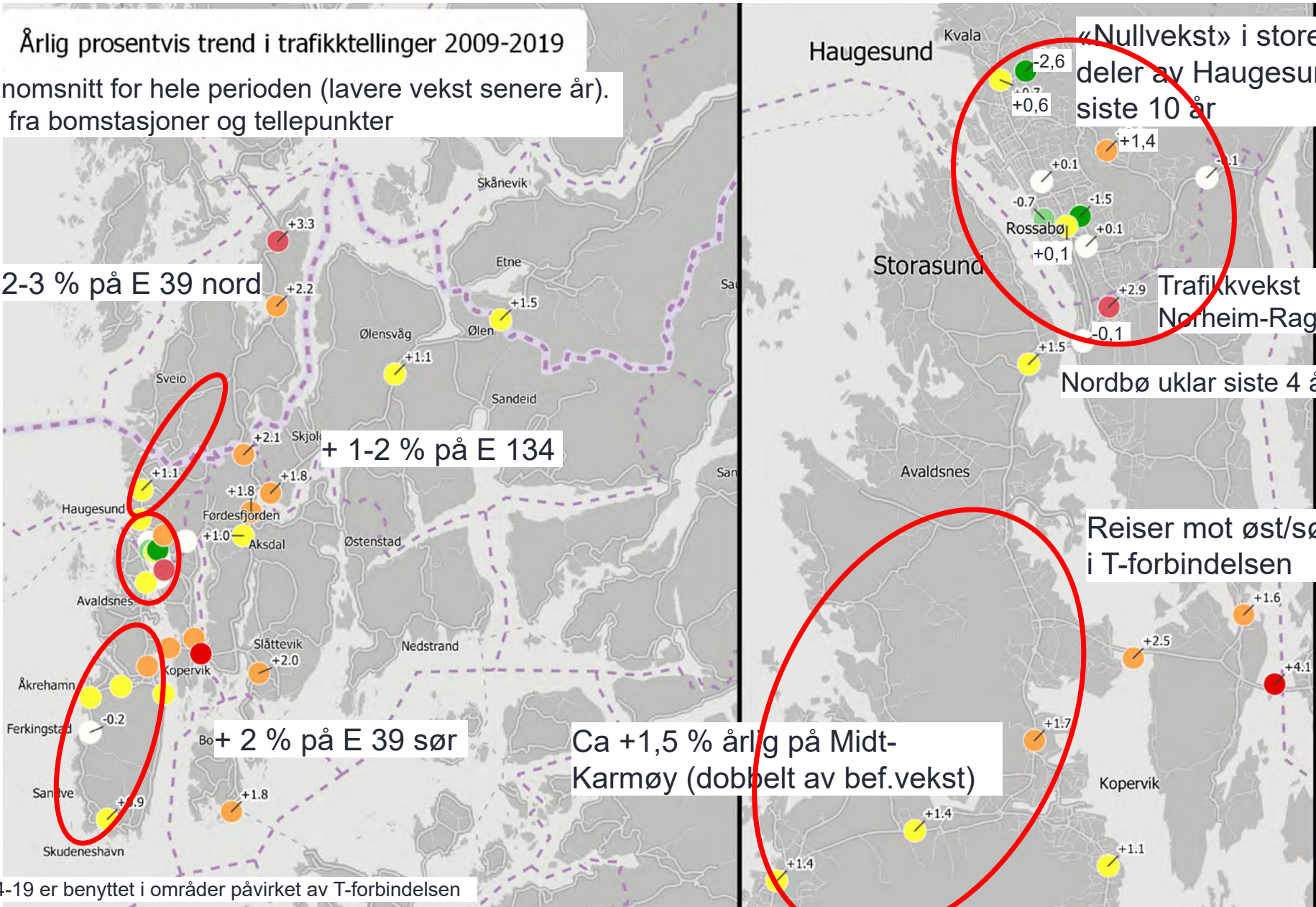
Ca +1,5 % årlig på Midt-Karmøy (dobbelte av bef.vekst)

«Nullvekst» i store deler av Haugesund siste 10 år

Trafikkvekst Norheim-Raglamyr

Nordbø uklar siste 4 år(?)

Reiser mot øst/sør øker i T-forbindelsen



Perioden 2014-19 er benyttet i områder påvirket av T-forbindelsen

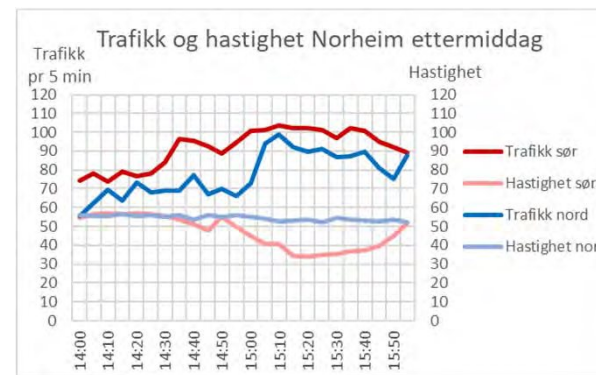
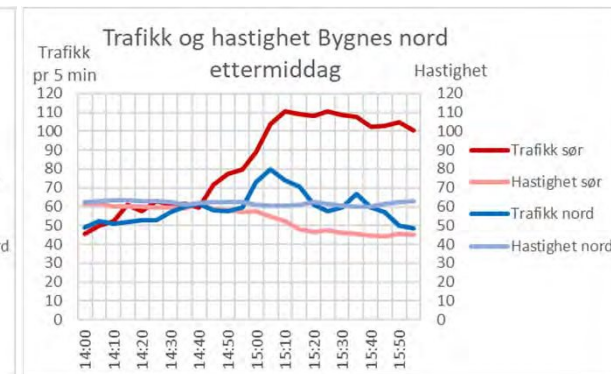
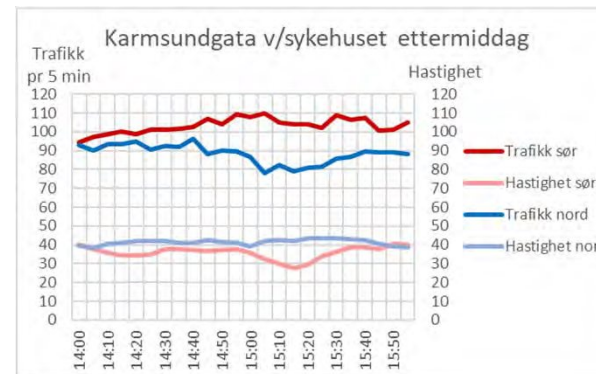
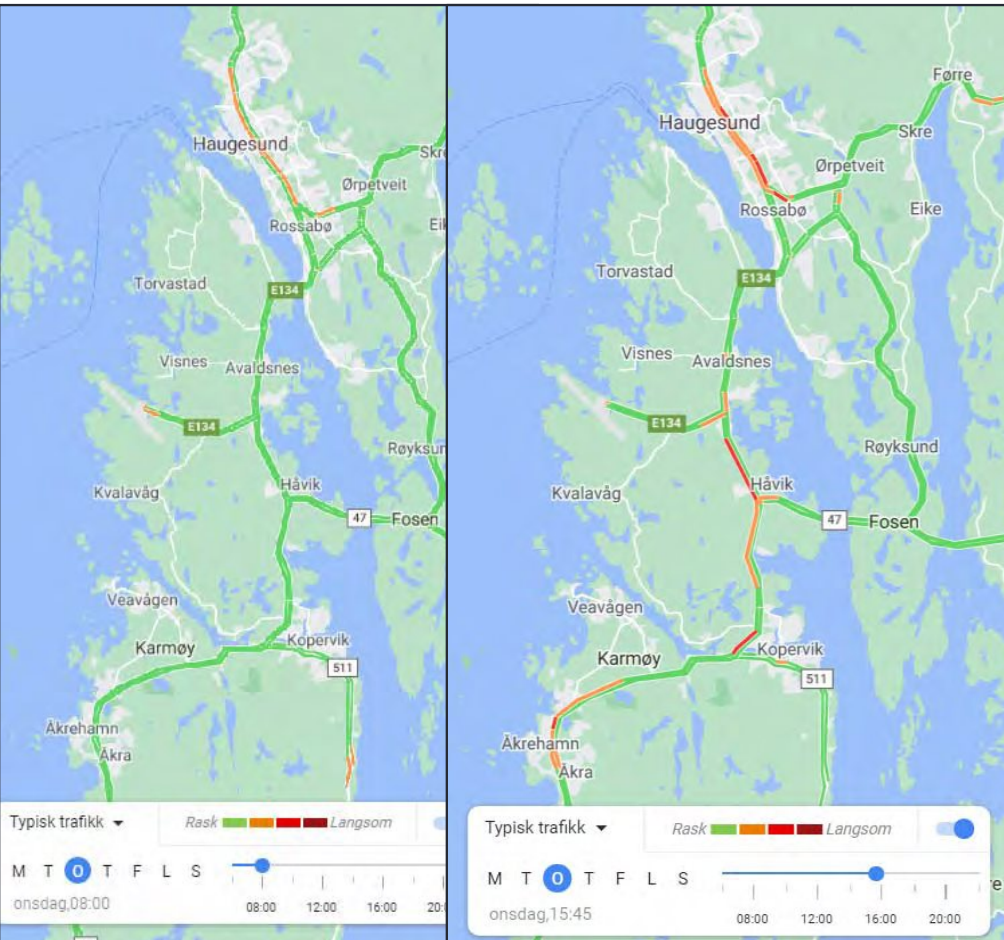


# Trafikkavvikling:

- Begrensede utfordringer i morgentrafikken
- Stedvise forsinkelser om ettermiddagen i Haugesund og på Karmøy

## Trafikk på enkelt-punkter:

- Sykehuset: Jevnt høy trafikk, grei avvikling
- Fv 47 Norheim: Litt redusert hastighet kl 15-16
- Bygnes nord: Økning etter kl 15, grei avvikling
- Åkra nord: Noe redusert hastighet kl 15-15.30

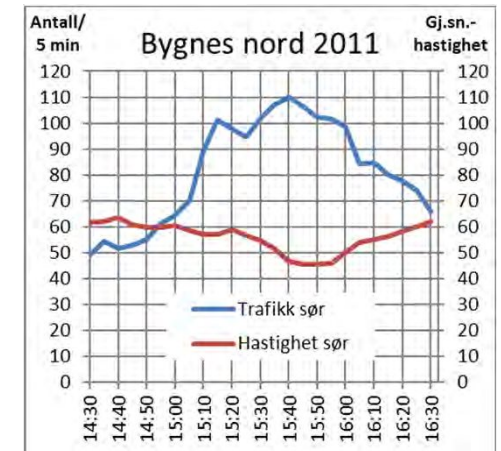
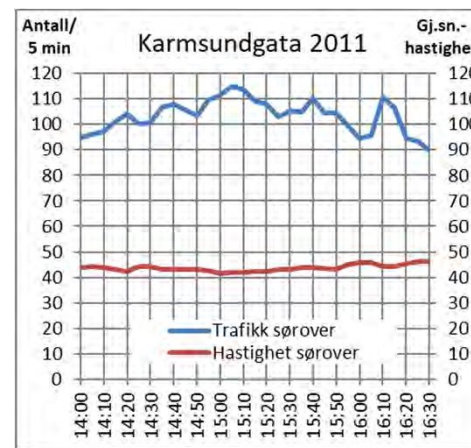
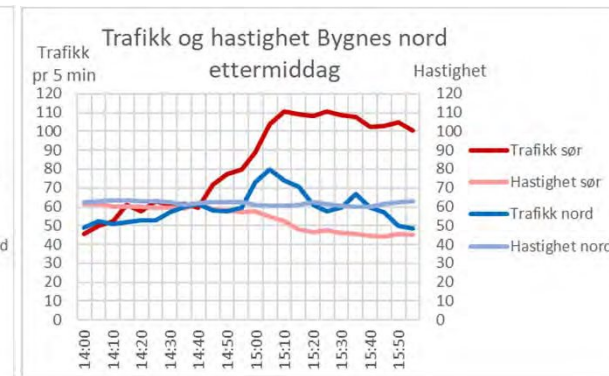
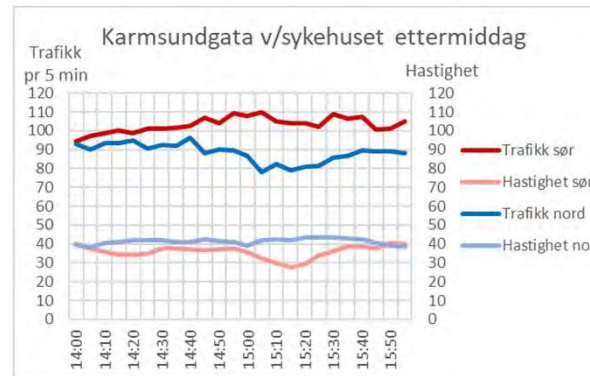
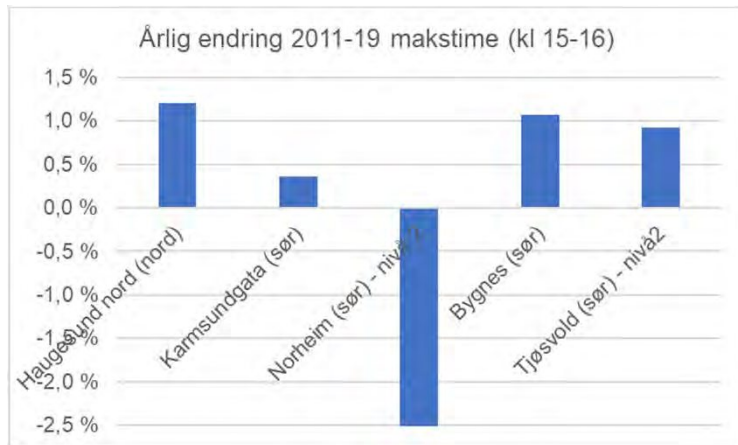


# Trafikkavvikling 2011-19:

- Endringer i makstime avviker noe fra total
- Noe mer vekst for makstime Haugesund, noe mindre på Karmøy

## Detaljert avvikling pr 5 min om ettermiddagen:

- Sykehuset: Toppen ikke økt, men varer muligens noe lengre(?)
- Bygnes nord: Toppen ikke økt, men varer muligens noe lengre.

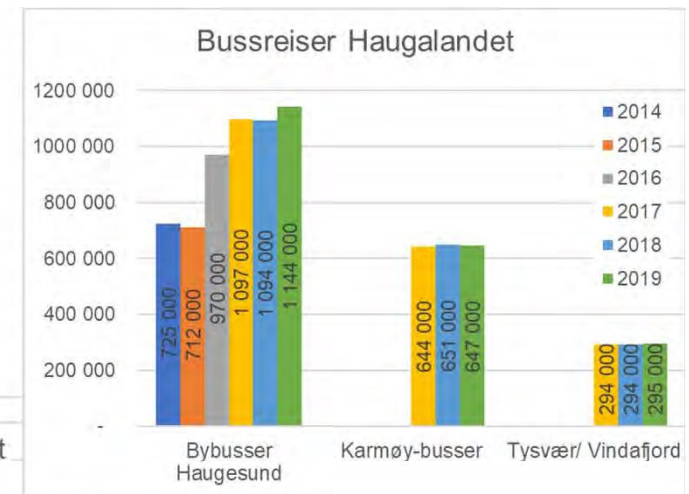
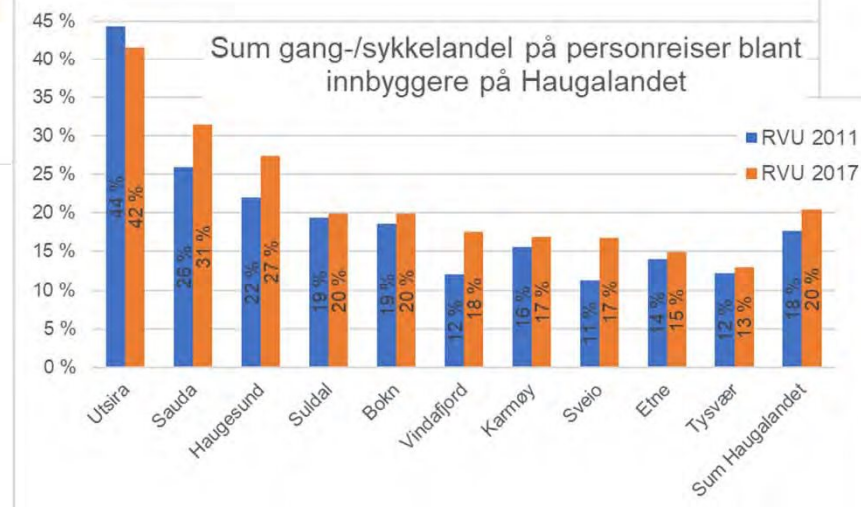
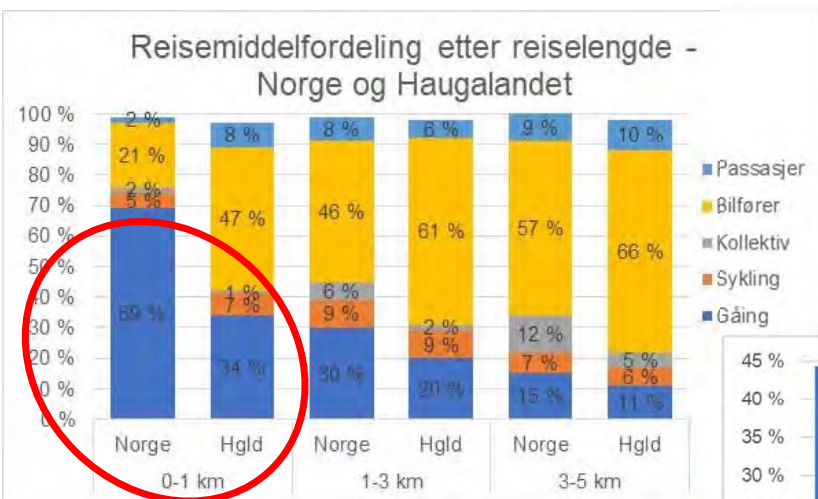




# Gåing, sykling og kollektiv

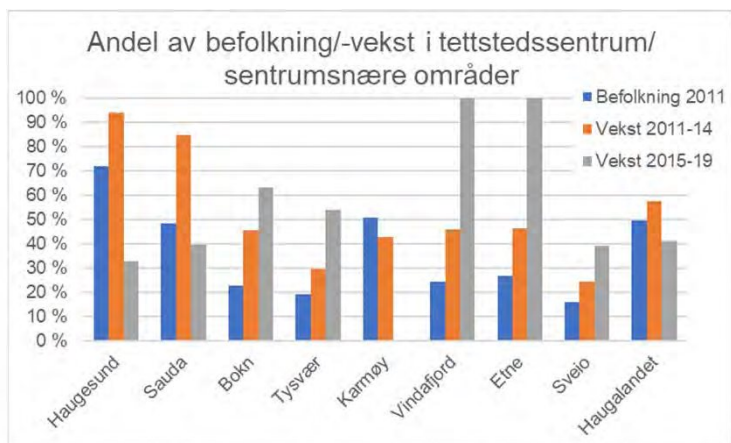
- Fortsatt mye bil på korte reiser (dobbelt av landsgjennomsnitt!?)
- Mer gåing og mindre bil fra 2011 til 2017, tar innpå andre regioner mht. gang/syssel
- Utsira, Sauda, Haugesund + Sveio/Vindafjord

- Generelt lav kollektivandel i regionen (ca 3,5 % - hvorav ca 2/3 er barn og unge)
- Økning bybuss Haugesund særlig etter 2015, ellers mindre endringer

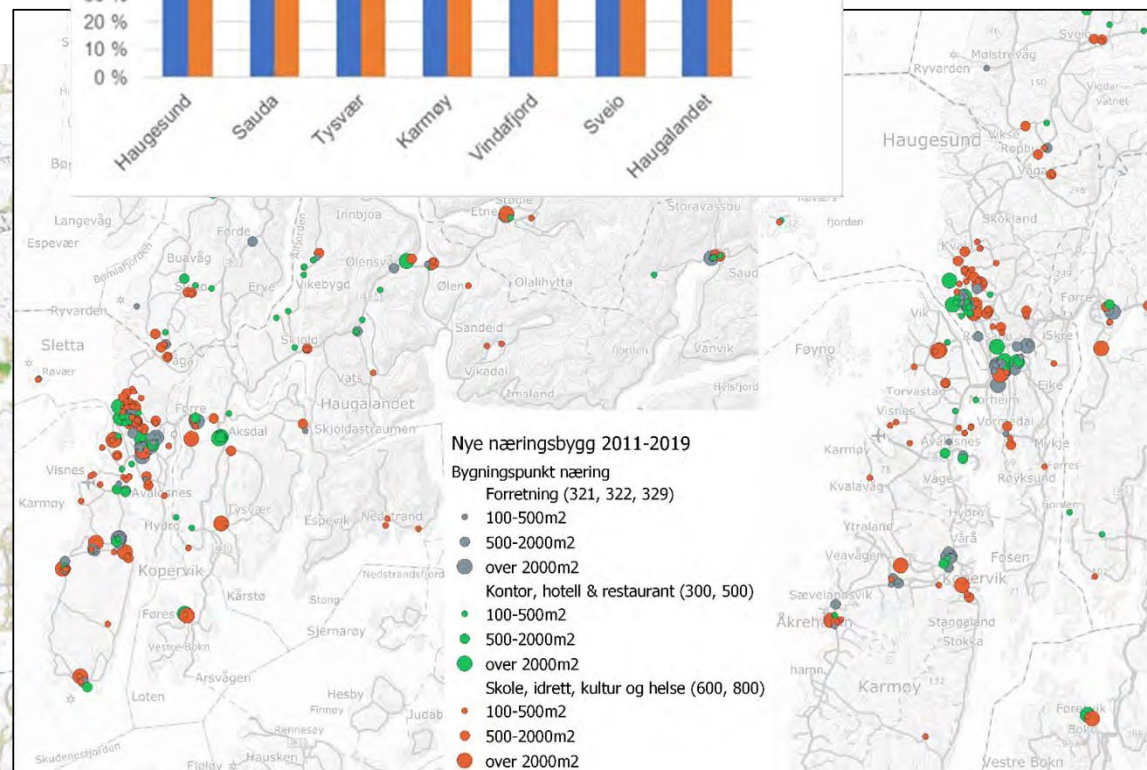
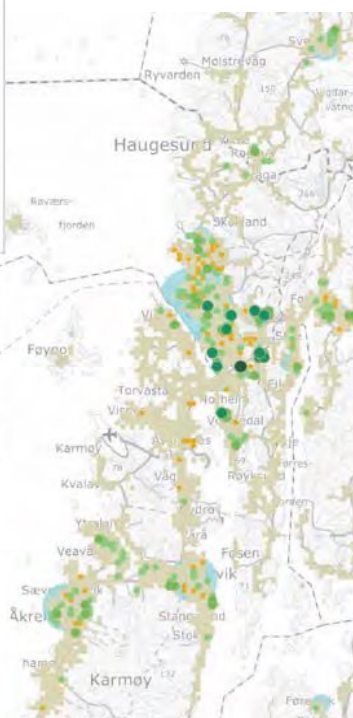
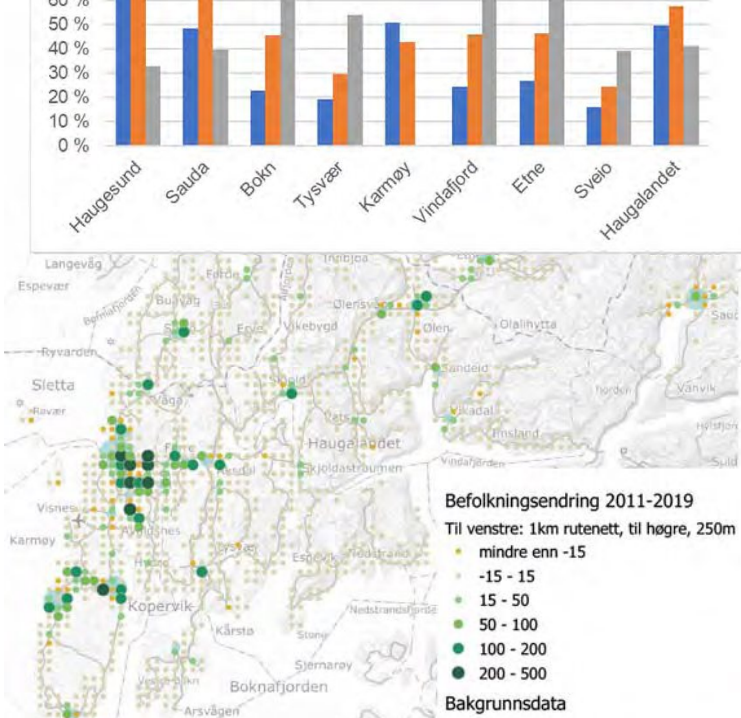
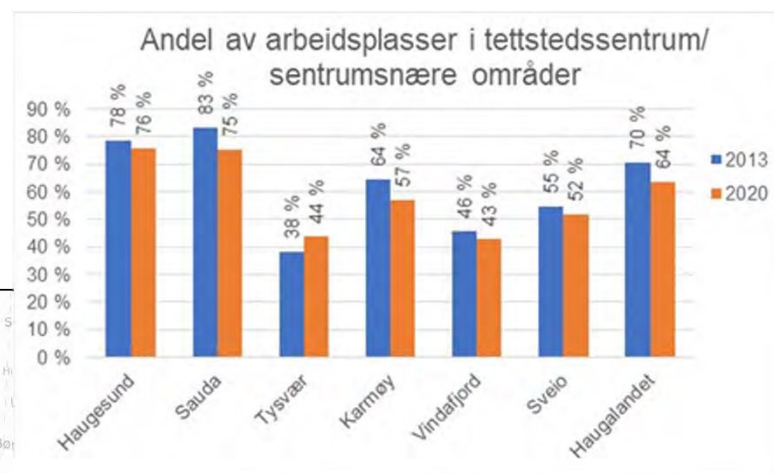


# Arealutvikling

- Andel av befolkning i sentrumsnære områder har økt marginalt - mindre de senere årene.
- Store forskjeller mellom kommunene.

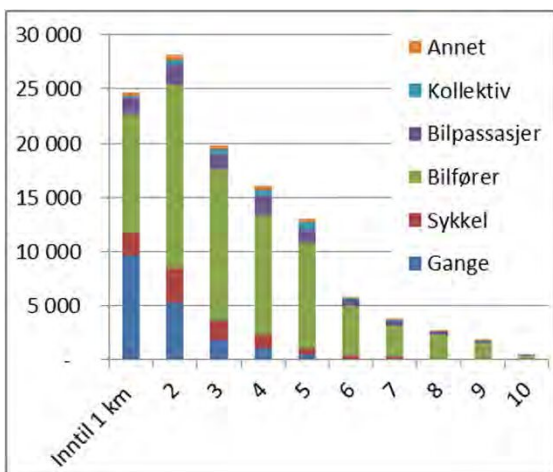


- Andel av arbeidsplasser i sentrumsnære områder går ned i nesten alle kommuner.
- Mye handel og kontor utenfor sentrumsområdene.

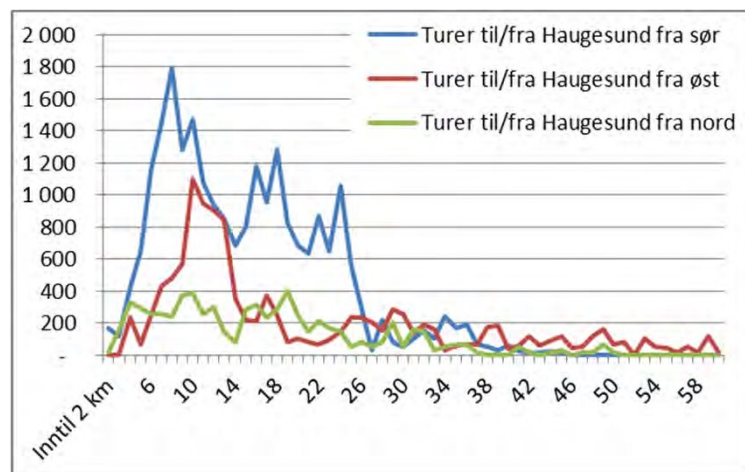




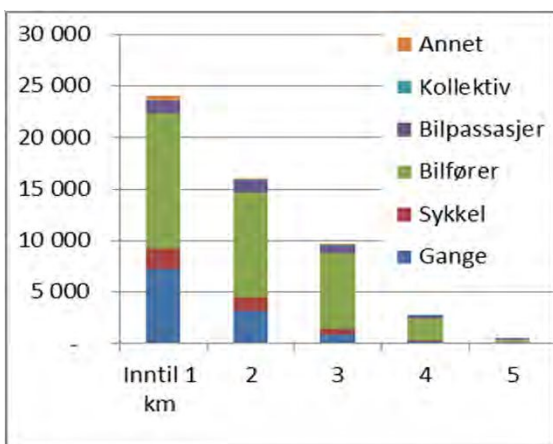
# Reiser i og mellom tettsteder...



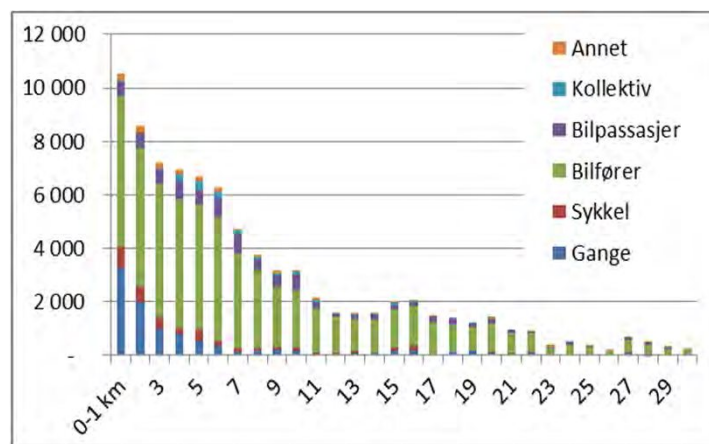
Internt Haugesund/ fastlands-Karmøy



Til/fra Haugesund/ fastlands-Karmøy



Internt i andre større tettsteder



Andre personreiser i regionen

Ca 320.000 daglige personreiser (RVU 2011):

- Ca 117.000 reiser i byområdet – stort sett under 5 km
- Lengre til/fra byområdet – til sammen 43.000 reiser (snitt nærmere 20 km).
- Mange veldig korte turer i andre større tettsteder (53.000 reiser)
- Mer spredning på øvrige reiser i regionen, men også der mange korte.



# Trafikkulykker:

- Færre ulykker enn før, særlig for lettere skadde. Hadde tidligere færre ulykker enn nasjonalt pr innb., men nå omtrent på nasjonalt nivå.
- Høyere andel GS- og MC-skadde og færre bilskadde enn nasjonalt – gjelder alle skadegrader.

