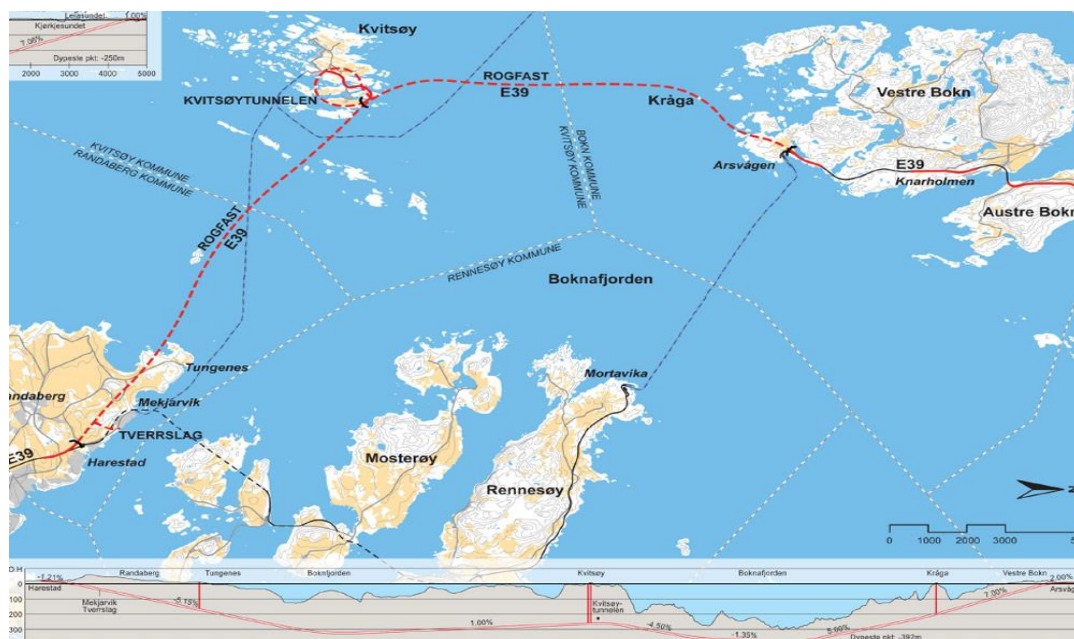


Konsekvensutredning



E39 Rogfast

Av: Prognosesenteret & Rambøll

Dato: 14.11.2023

Konsekvensutredningen inneholder analyse av hvilke konsekvenser og muligheter som oppstår i forbindelse med utbyggingen av E39 Rogfast i Rogland.

Prosjektleder: Kåre Elnan, ke@prognosesenteret.no

Om Prognosesenteret





Prognosesenteret er et frittstående markedsanalyseforetak med spesialisering i tjenester knyttet til markedsproblematikk i de europeiske bygge-, anleggs- og eiendomsmarkedene. Selskapet har siden etableringen i 1978 utviklet seg til å bli Nordens ledende leverandører av høykvalitets markedsanalyser til bygg- og anleggsektoren. Prognosesenterets brede kompetanse i metodologi, statistisk analyse og markedsforståelse, samt vårt store nettverk, sikrer aktørene i markedet et best mulig beslutningsverktøy både på operativt og strategisk nivå.

Om Rambøll

Rambøll Norge er et ingeniør- og rådgivningsselskap med ca. 1 700 ansatte. Selskapet har hovedkontor i Oslo og avdelingskontorer i flere byer i Norge. Kartleggingen av potensielle ringvirkninger av E39 Rogfast er utført av avdelingen for industri, forretningsutvikling og logistikk.

Innhold

Oppdrag og metode.....	7
1 Befolkningsutvikling og flyttemønster.....	12
1.1 <i>Befolkning og husholdninger</i>	13
1.2 <i>Boligdekningen (husholdningen vs. Boligmassen)</i>	17
1.3 <i>Regionale befolknings-framskrivinger</i>	21
1.4 <i>Flytteaktivitet og- mønster</i>	26
1.5 <i>Flytteplaner</i>	32
1.6 <i>Boligpriser og- utvikling</i>	38
1.7 <i>Kjøpskapasitet</i>	39
2 Nærings- og arbeidsplassutvikling.....	43
2.1 <i>Arbeidsplass- og næringsutvikling</i>	44
2.2 <i>Hvilke næringer/bransjer forventes å få et løft fremover som følge av Rogfast-utbyggingen?</i>	50
2.3 <i>Handel, lekkasjer og tilsig</i>	54
2.4 <i>Leieprisenivå – komparative fordeler</i>	58
2.5 <i>Flytteplaner, lokalisering og kriterier for valg</i>	60
3 Utvikling av godstransport.....	63
3.1 <i>Virkninger for godstrafikken</i>	64
4 Utvikling i reisemønster og bruk av samferdselstilbud og flyreiser.....	68
4.1 <i>Hvordan vil redusert reisetid og avstandskostnader påvirke reisemønsteret?</i>	69
4.2 <i>Pendling, inn- og utpendling på tvers av kommuner i regionen</i>	69
4.3 <i>Transportkostnader</i>	73
4.4 <i>Endringer i preferanser Haugesund lufthavn vs. Stavanger lufthavn..</i>	74
5 Referanser.....	76

	Arbeidsplasser, næring og transport	Bosetting
Utfordringer og muligheter? 	<ul style="list-style-type: none"> • God tilgang på nye næringsarealer gir godt grunnlag for nyetableringer. • Spesialisering og næringsklynger kan danne barrierer, men også muligheter, for nyetableringer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lite differensiert boligmasse • Lavere boligpriser på Haugalandet kan realisere boligkjøp for en kjøpekraftig husholdningsmasse fra Nord-Jæren
Hovedhypotese 	<p><i>Rogfast-forbindelsen vil føre til vekst i antall arbeidsplasser og arbeidstakere på Haugalandet. Dette vil i første instans føre til økt pendling mellom Haugalandet og rekrutteringsområdet. Men en forholdsvis lang og dyr reisevei vil resultere i at flere bosetter seg og jobber på Haugalandet på mellomlang sikt.</i></p>	
Hva vil skje? Prognoser 	<ul style="list-style-type: none"> • Spesialisering og konsolidering av næring i sentral- og rekrutteringsområdet (nord- og sørfylket). • Nyetableringer av virksomheter knyttet til «nye» nasjonale næringer • Optimisme gir god grobunn for vekst og innovasjon. • Ingen vesentlig overføring av trafikk fra sjøtransport til vei-transport • Ingen betydelig endring i valg av Sola Lufthavn og Hauge-sund Lufthavn 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikkvekst for dagpendlere i den umiddelbare fasen etter åpning • Transportkostnader overgår reisetidsbesparelse og fører til økt bosetting på Haugalandet • Økt regional befolkningsvekst etter åpning • Utbygging av en mer differensiert boligmasse, både i pris, størrelse og eieform.
Hva bør gjøres? 	<ul style="list-style-type: none"> • Forbedre kvaliteten på veistreknings tilknyttet E39 Rogfast. • Tilrettelegge for parkeringsarealer nær knutepunkter. • Utbedre kollektivsambandet for økt mobilitet • Tilgjengeliggjøre nye næringsarealer med tilhørende infrastruktur • Sikre kompetansetilbudet til fremvoksende næringer gjennom godt samarbeid mellom næringsliv og utdanningsinstitusjoner 	<ul style="list-style-type: none"> • Tilrettelegge boligbygging i sentrale områder • Tilrettelegge utbygging av infrastruktur og servicetilbud for innbyggere • Interregionalt samarbeid om kollektivtilbud vil bidra til å stimulere et mer fleksibelt bo- og arbeidsmarked.
Samfunns-messige mål	<ul style="list-style-type: none"> • Den gjennomførte analysen viser at utbyggingen av Rogfast over tid vil bidra til å nå majoriteten av oppsatte samfunnsmessige mål. Havnene i regionen vil bevare sin sterke posisjon for langtransport, mens Rogfast vil bidra til å effektivisere regional og nasjonal transport. • Rogfast vil til en viss grad bidra til et tettere bo- og arbeidsmarked, men takten og omfanget på en slik utvikling vil i stor grad bero på de kostnadsmessige barrierene for bruk av den nye veiforbindelsen. Bedre kommunikasjon på vei, redusert reise- og transporttider i kombinasjon med god tilgang på nye næringsarealer vil bidra til næringsetableringer innen eksisterende og nye bransjer. 	

Sammendrag

Prognosesenteret har i samarbeid med Rambøll fått i oppdrag av Næringsforeningen Haugalandet å utrede konsekvenser og muligheter Rogfast vil føre til/by på. Analysen belyser følgende problemstillinger:

- 1) Befolkningsutvikling og flyttemønster
- 2) Arbeidsutvikling innen ulike bransjer
- 3) Utvikling av godstransportene på vei og sjø
- 4) Utvikling i reisemønster og bruk av samferdstilbud, herunder også flyreiser.

Videre benytter vi oss av analyseperioden 2023-2048 for å kunne si noe om eventuelle forskyvninger som kan oppstå som følge av Rogfast.

Funn fra både husholdningsundersøkelsen, bedriftsundersøkelsen og intervjuer med bedriftene viser at det er stor optimisme på Haugalandet knyttet til næringslivets videre vekst og utvikling, og at det en forventning til at Rogfast vil være en vesentlig bidragsyter til den positive utviklingen.

Vi finner at Rogfast-forbindelsen vil føre til vekst i antall arbeidsplasser og arbeidstakere på Haugalandet. Dette vil i første instans føre til økt pendling mellom Haugalandet og rekrutteringsområdet. Men en forholdsvis lang og dyr reisevei vil resultere i at flere bosetter seg og jobber på Haugalandet på mellomlang sikt. Vi legger til grunn at Rogfast vil føre til økt pendling de to første årene etter åpning, og at Haugalandet får økt befolkningsvekst først i 2035. Trafikkveksten påvirkes av mange forhold, som veksten i sysselsettingen, boligpriser og bompenger, slik at det er vanskelig å forutse hvor høy veksten blir.

For å imøtekomme befolkningsveksten på Haugalandet vil det være avgjørende å bygge mer differensiert med tanke på boligtyper og til ulike priser. Haugalandet vil kunne få en økt vekst av barnefamilier fra og med 2035 noe som taler for et behov etter eneboliger. Det er enn stor andel eneboliger i boligmassen i dag, og for å tilgjengeliggjøre denne til en ny generasjon må det samtidig bygges en større andel leiligheter (spesielt egnet for den eldre delen av befolkningen). Disse ønsker i større grad å kjøpe en leilighet ved neste boligkjøp, og denne boligtypen er det en underdekning av i dag.

Vi argumenterer for at Rogfast vil styrke satsningen på «nye» nasjonale næringer med allerede etablerte sterke fagmiljøer og næringsklynger knyttet til havvind, maritim industri, karbonfangst og batteriproduksjon. En videreutvikling av samarbeidet mellom næringslivet, utdanningsinstitusjoner og fagmiljøer i området vil være viktig for å sikre næringslivet god tilgang på korrekt arbeidskraft. Videre har Haugalandet flere komparative fortrinn i forbindelse med bedriftsetablering, bl.a. grunnet stor tilgang på ledig næringsareal, energi, og relativt lave leiekostnader, kombinert med mangel på regulert næringsareal i sørfylket. Rogfast vil nok ikke medføre strukturelle endringer i næringslivet på Nord-Jæren og på Haugalandet, men heller medføre økt konsolidering og spesialisering i de ulike regionene.

For godstransporten finner vi at en fast forbindelse under Boknafjorden vil bidra til regionforstørring og økt mobilitet for kortreist gods, dvs. for gods som har en transporttid på inntil 3 - 4 timer i veinettet. Men kombinasjonen av en reisetidsforkortelse på 40 minutter til Stavangerregionen og økte kostnader på 500 - 700 kroner for en lastebil ved bruk av Rogfast-sambandet vil ikke føre til vesentlig godsoverføring fra sjøtransport til veitransport.

På kort sikt vil det ikke bli endringer i nåværende rutestruktur med skip over Stavanger Havn eller Karmsund Havn. Begge havner har en sterk markedsposisjon og betydelig trafikk i norsk målestokk. Rogfast kan imidlertid føre til at rederiene unnlater å anløpe begge havner på dager med lite trafikk, som ved transport med containerskip eller roro-skip.

På lengre sikt har Karmsund Havn en sterk posisjon for videre vekst. Regionforstørringen vil bidra til forsterkning av gjeldende næringsstruktur i kombinasjon med at det er mest næringsarealer tilgjengelig på Haugalandet. Det vil trolig bli en ytterligere spesialisering av trafikken over de to havnene, selv om begge gjenspeiler aktiviteten i næringslivet som betjenes.

Vi argumenter for at innbyggerne ikke vil endre preferanser i valg av lufthavn etter utbyggingen av Rogfast. Årsaken er at selv med redusert reisetid, vil fremdeles transportkostnaden bli så stor at det

ikke vil påvirke valg av flyplass. Som en konsekvens venter vi ikke en betydelig konkurranse i reisende mellom Haugesund lufthavn og Sola lufthavn.

Konklusjoner

Nærings- og arbeidsplassutvikling avgjørende for befolkningsvekst på Haugalandet

Det er bedriftsetableringer og vekst i antall arbeidsplasser som vil drive befolkningsveksten på Haugalandet. Rogfast bidrar med å styrke satsingen på «nye» nasjonale næringer, hvor maritim industri allerede er et eksisterende satsingsområde med sterkt fagmiljø og næringsklynge på Haugalandet, samt fremtidige næringer som havvind, karbonfangst og batteriproduksjon. Tilgang på ledig regulerte næringsareal og lavere gjennomsnittlige leiepriser enn i Stavangerregionen gjør at Haugalandet har komparativt fortrinn innen areal- og transportintensive næringer. Forventet bompengerpriser vil ikke gi avgjørende barriere for virksomhetsetableringene.

Moderate boligpriser og et mer variert boligtilbud viktig for rekruttering til Haugalandet

Befolkningsutviklingen på Haugalandet vil starte med pendling, men bompengekostnadene vil etter hvert føre til flyttinger. Befolkningsveksten vil øke boligletterspørselen. Særlig aldersgruppen 30-39 år er positive til flytting, og etablering av nye arbeidsplasser i kombinasjon med sterkere kjøpekraft for husholdninger fra Stavangerregionen vil virke gunstig på flyttestrømmen. Vekst i antall barnefamilier taler for økt etterspørsel etter eneboliger, samtidig taler en stor andel eldre og en betydelig overvekt av små husholdninger for leiligheter. Ved å tilrettelegge for bygging av leiligheter vil flere av dagens eksisterende eneboliger bli frigjort til barnefamilier. Samtidig vil det være behov for noe boligbygging av eneboliger grunnet slitasje og beliggenhet. En riktig boligstrategi med differensiert boligbygging til ulike prisklasse vil derfor kunne forsterke tilflyttingen.

E39 Rogfast vil bidra til regionsforstørring

Det blir ingen vesentlig overføring av trafikk fra sjøtransport til veitransport. Transport med skip i regionen har en begrenset konkurranseflate med veitransport. Videre vil reisetidsforkortelsen ha størst betydning for tungetrafikken internt i Rogaland. Virkningen av økt mobilitet vil avhenge av transportmarkedets betalingsvilje for bompenger. I tillegg ventes det en konsolidering av trafikken i færre trafikkhavner. Både Stavanger Havn og Haugesund Havn er store og fremgangsrrike havner i norsk målestokk. En videre utbygging av veinettet vil i første rekke påvirke sjøtransporten over havner med et svakt trafikkgrunnlag og lav frekvens i transporttilbudet med skip.

Rutetilbud og destinasjoner viktigst for utviklingen for lufthavnene

Det ventes ingen betydelig endring i valg av Sola Lufthavn og Haugesund Lufthavn. Flyselskapene har lik pris ved reise fra Sola og fra Haugesund. De reisende vil derfor velge den nærmeste lufthavnen. Dersom den reisende skal betale bompenger for å velge avgang fra Sola i stedet for fra Haugesund, så må det være særlige grunner til det.

Felles mål og samarbeid på tvers av næringer og sektorer

E39 Rogfast vil legge til rette for en positiv vekst på Haugalandet. Veksten vil imidlertid ikke komme av seg selv. Det vil følgelig være viktig at kommunene, næringsforeningene, bedriftene og utdanningsinstitusjonene samarbeider om å konkretisere mål og strategier for å oppnå ønsket vekst i regionen.

Oppdrag og metode

Prognosesenteret har i samarbeid med Rambøll utredet konsekvenser og muligheter knyttet til etablering av en fergefri europaveiforbindelse mellom nord- og sør-Rogaland. Bakgrunnen er Stortingets vedtak om bygging av en undersjøisk tunnel under Boknafjorden, benevnt som E39 Rogfast prosjektet. Utbyggingen inngår i et overordnet politisk mål om etablering av en fergefri veiforbindelse mellom Kristiansand og Trondheim. Finansieringen og fremdriftsplanen ble vedtatt av Stortinget i desember 2020. Arbeidet er påbegynt på flere delstrekninger. Etter planen skal veiforbindelsen åpnes om ti år, i 2033.

Finansiering

Rapporten er finansiert av Næringsforeningen Haugalandet, Rogaland fylkeskommune og Haugaland vekst kommunene: Haugesund, Tysvær, Karmøy, Utsira, Sveio, Bokn, Vindafjord, Etne, Suldal og Sauda.

Om E39 Rogfast

E39 Rogfast omfatter bygging av en undersjøisk tunnel på 26,7 kilometer i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune. Det blir verdens dypeste og lengste tunnel som noensinne er bygd. I tillegg etableres det en tunnelarm på 3,5 kilometer til Kvitsøy som da får fastlandsforbindelse. Det bygges også en ny vei på ca. 1,4 kilometer på Bokn med tre bruer for å knytte den nye forbindelsen til nåværende E39. I tillegg etableres tre deponier med steinmasser og nye tilknytninger til lokale veier. Hele prosjektet er kostnadsberegnet til 23 mrd. kroner (2023 kroner).

Boknafjorden krysses i dag av to ferjesamband. Hoved-sambandet går mellom Mortavika og Arsvågen og er en del av E39 mellom Stavanger og Bergen. Det andre ferjesambandet er på strekningen Mekjarvik-Kvitsøy. Det antas at fergetrafikken bortfaller når veiforbindelsen er i drift.

Prosjektet har tre samfunns mål:

- Rogfast skal bidra til å utvikle E39 til en viktig forbindelsesveg for Vestlandet som en del av den nasjonale transportkorridoren langs Vestlandskysten

- Rogfast skal bidra til å utvikle et sammenhengende godstransportsystem med tilførsel mot de sentrale havnene og andre knutepunkt langs Vestlandskysten
- Rogfast skal bidra til å utvikle et felles bo- og arbeidsmarked for Nord-Jæren og Haugalandet

I tillegg til samfunnsmålene har E39 Rogfast konkrete effektmål knyttet til transportsystemets kvalitet og kapasitet. Det er:

- Reduksjon i tidskostnadene mellom Nord- og Sør-Rogaland gjennom at reisetiden reduseres med 40 minutter
- Økt trafikanntytte og redusert ulempekostnad ved at ventetiden i ferjesambandet forsvinner. Risikoen for driftsavbrudd og nedetid skal reduseres til et minimum
- Ingen vekst i ulykkeskostnadene som følge av etableringen av fastlandsforbindelsen. Selv om beregningene viser en økning i antallet skadde og drepte skal sikkerheten i prosjektet legges på et nivå slik at det ikke blir en økning

Det forutsettes en fartsgrense i tunnelen på 100 km/time. Klimagassutslippet fra utbyggingen er anslått til 0,5 mill. tonn Co-ekvivalenter, før utslippsreducerende tiltak

Nytten av veiforbindelsen under Boknafjorden

E39 Rogfast er et stort samferdselsprosjekt, både i økonomiske termer og i kompleksitet. Dette er tre hovedkategorier av virkninger som skal vurderes før tiltak av dette omfanget gjennomføres:

- Prissatte virkninger, som nytten av spart reisetid for brukerne og for transportørene, og nytten for storsamfunnet, som reduserte utslipp av klimagasser og færre ulykker
- Direkte virkninger som vanskelig kan måles, som forbruk av uberørt natur og konflikter med annen arealdisponering, som fritidsformål eller boligformål.
- Indirekte virkninger, dvs. virkninger på andre markeder enn transportmarkedet,

som effekter av regionforstørring for boligmarkedet, for arbeidsmarkedet og for næringslivets konkurranseevne.

I Norge legger transportetatene avgjørende vekt på de prissatte virkningene i vurderingen av samferdselsprosjekter. Andre virkninger er en del av bildet, men de har sjelden besluttende betydning for om tiltaket skal realiseres. Indirekte virkninger kan beregnes dersom de har vesentlig innflytelse på vurderingen. Det er imidlertid ikke et krav til at slike virkninger skal inngå i de statlige utredningene.

De aller fleste samferdselsprosjektene av vesentlig størrelse har negativ netto nytte basert på investeringens omfang og nytten over 40 år, forutsatt at det kun er statlig finansiering i prosjektet. Ofte kan nytten være under halvparten av kostnadene. Finansiering fra andre kilder, som bompenger, reduseres statens investeringsbehov og forbedrer nettoytten av tiltaket. Balansen mellom kostnader og nytte forverres når infrastrukturkostnadene i et prosjekt øker langt mer enn den gjennomsnittlige prisstigningen, noe som ofte har vært situasjonen de siste årene. Det er imidlertid mange eksempler på at store prosjekter blir realisert til tross for negativ netto nytte i de samfunnsøkonomiske modellene. Beslutningstakerne legger avgjørende vekt på faktorer som vanskelig kan beregnes på lang sikt, som byutvikling, regional utvikling, økonomisk vekst, fordelingsvirkninger og tilrettelegging for kollektive trafikk-løsninger.

Det er ingen garanti for at bedre samferdselsinfrastruktur fører til at samfunnsmålene for investeringen oppnås som forventet. Det har derfor stor betydning at de berørte regionene er engasjert i måloppnåelsen etter at investeringen er gjennomført og bidrar til å forsterke de positive virkningene. Det tar vanligvis 10-15 år før potensialet er fullt ut realisert.

Om finansieringen av E39 Rogfast

Bompenger er en helt avgjørende faktor for at store fergeavløsningsprosjekter som Rogfast skal være lønnsomme i samfunnsøkonomiske termer. Rogfast har en bompengandel på 60 prosent av investeringen. Ved kostnadsoverskridelse inntil et avtalt nivå skal merkostnadene dekkes av statlige midler. Bompenger påvirker den økte mobiliteten som veiinvesteringen legger til rette for. Det kan igjen få konsekvenser for ringvirkningene, som veksten i bolig- og arbeidsmarkedene.

I finansieringen av Rogfast er det forutsatt at om lag 5 900 kjøretøy i gjennomsnitt passerer daglig gjennom tunnelen i åpningsåret, benevnt som årsdøgntrafikk (ÅDT). Det er planlagt at trafikken skal øke til ca. 13 000 daglige kjøretøy-passeringer i løpet av 20 år etter åpningen. Det er nødvendig for å kunne finansiere brukernes andel av investeringen. I 2022 var det i gjennomsnitt 4 579 kjøretøy som daglig benyttet fergesambandet Mortavika-Arsvågen, målt på E39 ved Mortavika fergekai (Statens vegvesen, 2023). Fergesambandet har 70 avganger per døgn på virkedagene.

Bompengene antas å bli henholdsvis 421 kroner og 1 176 kroner for kjøretøy i klasse 1 og klasse 2 (2023 kroner) (Nygård, 2023). Det forutsettes differensiering mellom sporadiske og jevnlig brukere, og mellom kjøretøy med ulike energibærere. I 2023 er kostnadene for sporadiske brukere av fergesambandet mellom Mortavika og Arsvågen ca. 160 kroner for personbiler med fossilt drivstoff. Satsen reduseres med abonnement og ved kjøring med elbil. Den laveste satsen for en elbil er 57 kroner.

For et tungt kjøretøy med lengde på 14,5-17,5 meter vil transportører med abonnement kunne redusere satsen til 539 kroner per passering. Det er derfor en forventning om at trafikken skal øke betydelig fra dagens nivå til tross for at kostnadene for brukerne kan to- eller tredobles når veiforbindelsen er ferdigstilt om ti år.

Det har vist seg fra andre steder i Norge at trafikken er relativt lite påvirket av betydelige prisendringer i bomringene. Mange bilister mener at de ikke har andre relevante transportmiddelvalg enn egen bil. I kalkylen ble det forutsatt en elbilandel på 16 prosent. Fordelingsprofilen i bompengesatsene mellom ulike grupper av trafikanter kan få vesentlig betydning for trafikkomfanget, som arbeidspendingen gjennom tunnelen.

Reisetiden mellom Stavanger og Haugesund er i dag 1 time og 46 minutter for en personbil (Statens Vegvesen, 2023). Strekningen er 86 kilometer. Det er antatt å være 10 kilometer og 10 minutter lengre reisetid til Sandnes fra Haugesund enn til Stavanger. For en mellomstor lastebil er kjøretiden ytterligere 10 minutter lengre. Det forventes en gjennomsnittlig tidsbesparelse på ca. 40 minutter med en tunnel kontra en ferge. Det går i dag en ferge hvert 20. minutt på virkedagene i hoved-sambandet. Transporttiden er 24 minutter.

Brukernes betalingsvilje for økt mobilitet og kortere reisetid fremgår ikke av undersøkelsene

som er utført. Trolig vil det være avhenge av den samlede reisetiden fra dør til dør, reisekostnadene og hvem som betaler for reisene. Ofte er det arbeidsgiveren som betaler reisekostnadene til de ansatte i forbindelse med pendling til og fra arbeidsstedet. Det er sannsynlig at flere reisende vil ta bussen i stedet for egen bil når satsene er har betydning innvirkning på trafikantenes økonomi.

Utredningens mandat

Mandater er utarbeidet i samarbeid med Næringsforeningen Haugalandet, Rogaland fylkeskommune og Haugaland vekst kommunene: Haugesund, Tysvær, Karmøy, Utsira, Sveio, Bokn, Vindafjord, Etne, Suldal og Sauda. Partene ønsker nærmere analyse av hvilke konsekvenser og muligheter som Rogfast-forbindelsen kan føre til. Analysen har tre hovedelementer:

- Kartlegging av virkningene av den nye veiforbindelsen for bosettingen og for arbeidsplassutviklingen
- Kartlegging av andre, større endringer som kan oppstå, for eksempel knyttet til økt konsentrasjon av arbeidsplasser og befolkning
- Kartlegging av tiltak som kan forsterke de antatt positive virkningene av Rogfast for Haugalandsregionen

De forrige vurderingene av regionale virkninger av E39 Rogfast ble gjennomført i 2002 og i 2010 i forbindelse med arbeidet med konseptvalgutredningen. Det er behov for en oppdatert analyse. Menon Economics gjennomførte i 2015 en overordnet modellberegning av produktivitetsvirkningene av en fergefri E39-forbindelse mellom Kristiansand og Trondheim. Deres konklusjon var at nytten av fergeavløsningsprosjekter er størst når reisetidsforbedringen er betydelig og der det allerede er høy produktivitet i næringslivet. Rogaland kom best ut når det gjaldt produktivetsgevinster av en ny fast forbindelse mellom Kristiansand og Trondheim.

Problemstillinger og gjennomføring

For å få en best mulig oversikt over hvilke konsekvenser og muligheter som oppstår av utbyggingen av E39 Rogfast, ønsker kommunene på Haugalandet i samarbeid med Næringsforeningen å gjennomføre en konsekvensutredning som blant annet belyser følgende problemstillinger:

- Befolkningsutvikling og flyttemønster
- Arbeidsplassutvikling innen ulike bransjer
- Utvikling av godstransport på vei og sjø
- Utvikling i reisemønster og bruk av samferdstilbud, herunder også flyreiser

Til det første kulepunktet «Befolkningsutvikling og flyttemønster» har vi gjennomført en deskriptiv analyse basert på demografi-, flytte-, eiendoms- og ligningsdata. Dette gir nyttig innsikt om befolkningen, mobiliteten, eiendoms- og økonomiske forhold som både er viktige grunnstener i analysen. Det representerer også et viktig grunnlag for å kvantifisere markedsdata om kommunene på Haugalandet. Videre bruker vi også befolkningsframskrivninger fra SSB, og egne modeller på fremtidig boligbehov og kjøpskapasitet for å si om forventet utvikling fremover.

Vi har gjennomført en innbyggerundersøkelse rettet mot et representativt utvalg av befolkningen i regionen, benevnt som sentralområdet, rekrutteringsområdet og referanseområdet. En innbyggerundersøkelse bidrar til å forstå hvordan Rogfast utbyggingen vil påvirke bosettingen og hvordan husholdningene ønsker å bo i fremtiden. Undersøkelsen vil være rettet mot dagens befolkning.

Det andre kulepunktet «Arbeidsplassutvikling innen ulike bransjer» gjennomføres også ved bruk av deskriptiv analyse basert på handels-, sysselsettings-, og registerdata. Det er gjort tilsvarende undersøkelse rettet mot næringslivet i regionen. Den består av to deler: del en er spørsmål om omfanget av samarbeid med bedrifter i Sør-Rogaland i dag, og del to gjelder bedriftenes vurdering av virkningene av Rogfast for økt samarbeid eller konsolidering med søsterselskap, underleverandører eller kunder som er lokalisert i Sør-Rogaland. I tillegg benytter vi en handelsmodell for å si noe om dagens varehandel og forventede effekter av Rogfast på varehandelen fremover.

Det tredje kulepunktet «Utvikling av godstransport på vei og sjø» vil bli gjennomført med deskriptiv analyse basert på trafikkdata. Det er også gjennomført digitale møter med Stavanger Havn IKS og Karmsund Havn IKS for å kartlegge nåværende trafikk over havneterminalen, forventet utvikling mot 2033, og hvilke temaer som ønskes belyst knyttet til effektene av Rogfast utbyggingen. I tillegg vil det bli gjort en undersøkelse rettet mot terminaloperatører og rederier i Stavanger Havn IKS og Karmsund Havns IKS.

Det fjerde og siste kulepunktet «Utvikling i reise-mønster og bruk av samferdstilbud, herunder også flyreise» vil i likhet med foregående punkter, gjennomføres med deskriptiv analyse basert på tilgjengelige reise- og trafikkdata. Vi tar også i bruk funn fra undersøkelsene rettet mot næringslivet og husholdningene i regionen, samt tidligere forskning på området for å kunne si noe om ventet utvikling fremover.

Kilder

Konsekvensutredningen er basert på følgende hovedkilder

- Dokumenter/rapporter
- Intervjuer og samtaler med innbyggere og næringslivet
- Kvantitativ data fra Prognosesenterets egen statistikk og SSB

Definisjoner

Sentralitetsindeks

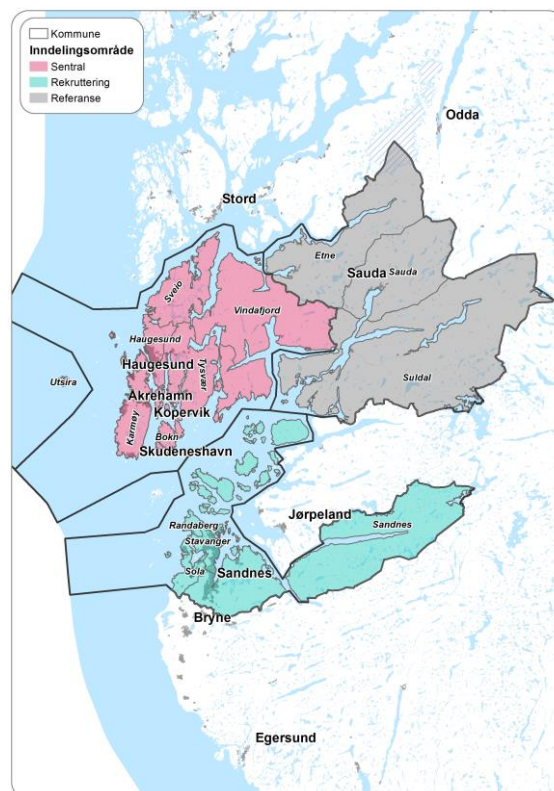
Vi bruker en kommuneinndeling for Haugalandet som består av sentralområdet og referanseområdet. I tillegg har vi rekrutteringsområdet, som tilhører Nord-Jæren. Se tabellen til høyre for hvilken kommune som tilhører de ulike områdene.

I tillegg benytter vi oss av SSBs sentralitetsindeks over kommuner, som sier noe om hvor sentrale de er. Indeksen blir ofte brukt som et mål på folks tilgang til arbeidsplasser og tjenester. SSB definerer de ulike kommunene etter ulike sentralitetsklasser, basert på nærhet til en rekke servicetilbud. Dette er en skala fra 1-6 der 1 er de mest sentrale kommunene og 6 er de minst sentrale kommunene. Nasjonalt er det seks kommuner (Oslo og nære omlandskommuner) som ligger i sentralitetsklasse 1. Videre er klassegrensene satt slik at de nest største byene Bergen, Trondheim og Stavanger ikke kommer i øverste sentralitetsklasse.

Av tabellen ser vi at rekrutteringsområdet er det mest sentrale området i analysen, mens sentralområdet har større variasjon med alt fra middels sentralt til lite sentralt. Alle kommunene i referanseområdet betegnes som lite sentrale. Utsira, som er en del av referanseområdet i analysen, er den minst sentrale kommunen i Norge, ut ifra sentralitetsindeksen.

Tabell 1 Sentralitetsindeks

Kommune Klasse	Områdetype
Sentralområdet	
Haugesund	3
Karmøy	4
Tysvær	4
Sveio	4
Vindafjord	5
Bokn	5
Referanseområdet	
Etne	5
Sauda	5
Suldal	6
Utsira	6
Rekrutteringsområdet	
Stavanger	2
Sola	3
Sandnes	2
Randberg	3



Kart 1. De definerte områdetypene: sentralområdet, referanseområdet og rekrutteringsområdet.

Boligtyper

Vi bruker en tredelt inndeling på boliger: eneboliger, småhus og leiligheter.

Eneboliger inkluderer ordinære eneboliger, men også de med hybelleilighet og sokkelleilighet, samt våningshus.

Småhus defineres som både tomannsbolig, del av tomannsbolig, del av våningshus, våningshus tomannsbolig, rekkehus, kjedehus inkl. atriumhus, og til slutt andre småhus med tre boliger eller flere

Leiligheter omfavner andre bygg et boligbygg, terrassehus, store frittliggende boligbygg på 2-5 etasjer eller over, bo- og servicesenter, studenthjem/studentboliger og annen bygning for bofellesskap.

Undersøkelser og intervjuer

Vi har valgt å supplere analysen vår med en *innbyggerundersøkelse* og en *bedriftsundersøkelse*. Førstnevnte er rettet mot et representativt utvalg av befolkningen i regionen. Antall respondenter er 703. Sistnevnte er rettet mot næringslivet i regionen. Antall respondenter er 82.

Innbyggerundersøkelsen ble gjennomført som en telefonundersøkelse av Norstat. Se vedlegg 2 og 3 for bakgrunnsvariabler og spørsmål som ble stilt.

Vi har også supplert bedriftsundersøkelsen med kvalitative dybdeintervjuer med enkelte sentrale aktører i Haugalandområdet.

Metode

For innbyggerundersøkelsen var det på forhånd avtalt antall respondenter ut ifra de økonomiske rammene som ble gitt. Mens bedriftsundersøkelsen ble sendt ut til 508 medlemsbedrifter i NHO Rogaland, noe som gir en svarprosent på

16 prosent. Vi skulle ideelt sett hatt både like stort antall mennesker i de ulike aldersgruppene i innbyggerundersøkelsen, og flere medlemsbedrifter i bedriftsundersøkelsen for å styrke våre resultater.

Vi kan ikke utelukke utvalgsskjevhet i våre undersøkelser. Det er for eksempel langt flere mellom 50-99 år som har svart enn 18-39 år i innbyggerundersøkelsen, og det kan påvirke reliabiliteten til funnene våre. Videre kan det være særtrekk ved bedriftene og innbyggerne som valgte å delta og de som ikke valgte å delta, og hvis det *ikke* er tilfeldig kan det påvirke resultatene våre. Videre er det slik at jo mer detaljert utvalget er (for eksempel ulike bransjer), desto mindre respondenter er det, og det påvirker følgelig representativiteten. Vi har supplert med kvalitative dybdeintervjuer for å imøtekomme dette. Det er også viktig å nevne at Prognosesenterets vurderinger baserer seg på mer enn 20-års erfaring og kompetanse. Gjennom mange tusen liknende intervjuer om boligpreferanser finner vi at funnene i denne rapporten samsvarer med tidligere resultater rundt samme tematikk.

Innbyggerundersøkelsen er vektet slik at de som bor i mindre sentrale kommuner har like stor vekt som de som bor i mer sentrale kommuner. Bedriftsundersøkelsen er ikke vektet.

Nåtidskjevhet kan påvirke resultatene ettersom flere av spørsmålene stilt i undersøkelsen dreier seg om 10 år frem i tid. Det er vanskelig å svare på hva vi tror kommer til å skje om 10 år, og det gjør at resultatene fra undersøkelsene er heftet med noe mer usikkerhet.

1 Befolkningsutvikling og flyttemønster

Oppsummering

I dette kapitlet ser vi på hvordan befolkningen og husholdningene på Haugalandet og Nord-Jæren er i dag og hvordan dette vil utvikle seg framover når vi hensyntar effektene av Rogfast. Vi legger til grunn at økt trafikkvekst kommer før økt bosetting, slik at vi først ser en bosettingseffekt i 2035. Haugalandet vil få økt boattraktivitet ettersom gjennomsnittlig boligpris er lavere enn i rekrutteringsområdet. Husholdninger som foretar en boligreise fra rekrutteringsområdet til sentralområdet vil med andre ord ha en betydelig kjøpskapasitet. Tilgang på varierte og tilpassede boliger har betydning for om folk etablerer seg og blir boende. Derfor argumenterer vi for en mer differensiert boligbygging og til ulike prisnivåer på Haugalandet enn det som er tilfellet i dag. Vi har også gjennomført en husholdningsundersøkelse som støtter opp under eksisterende funn, samt utvider analysen. Under er en oppsummering av de viktigste funnene fra dette kapitlet.

Regionale befolkningsframskrivninger

- ✓ Vi legger til grunn en høy befolkningsvekst fra 2035 for å hensynta bosettingseffekten av Rogfast. Årsaken er at vi tror det vil ta noe tid før husholdningene flytter på seg.
- ✓ Ifølge framskrivningen vår vil alle de tre områdene få en vekst i den yngste aldersgruppen, som indikerer en vekst i antall barnefamilier. Dette taler for økt behov for eneboliger.

Boligdekning, boligbygging og boligbehov

- ✓ Det er en underdekning på 6 000 leiligheter og tilsvarende overskudd på eneboliger i sentralområdet i dag. Dette i tillegg til en økende andel eldre i befolkningen tilsier at kommunene i sentral, og referanseområdet bør tilrettelegge for bygging av sentralt beliggende og lettstelte boløsninger. Det er i denne sammenhengen viktig å legge opp til boligløsninger som ikke blir for kostbare, da prisnivået for bruktboliger i sentralområdet er moderate. Ved å bygge leiligheter eller andre små og lettstelte boliger tilpasset eldre, vil man frigjøre eneboliger/familieboliger til yngre boligkjøpere som er i etableringsfasen. En del av de eldre (ene-)boligene kan av standardmessige eller beliggenhetsmessige årsaker være lite attraktive for nye boligkjøpere, hvilket tilsier at det

også vil være en viss interesse for nye ene-/familieboliger i fremtiden.

- ✓ Det årlige boligbehovet fram til åpningen av Rogfast er beregnet til å være 470 boliger i sentralområdet, 18 boliger i referanseområdet, og 1 372 boliger i rekrutteringsområdet.
- ✓ Det årlige boligbehovet etter åpningen av Rogfast er beregnet til å være 490 boliger i sentralområdet, 27 i referanseområdet, og 1 573 i rekrutteringsområdet.

Flytteaktivitet, flyttemønster og flytteplaner

- ✓ Det har vært en stabil flytteaktivitet siden 2010 for de definerte områdene. De fleste flytter korte distanser, ofte innen samme kommune og grunnkrets.
- ✓ Det er først og fremst de yngre som flytter mest. 42 prosent av respondentene i husholdningsundersøkelsen er enig i at Rogfast vil føre til økt tilflytting til Haugalandet,
- ✓ De fleste er svært positive til utbyggingen av Rogfast og særlig er det respondenter i aldersgruppen 30-39 år som er positive til at Rogfast vil gi økt boattraktivitet til Haugalandet.

Bolig- og områdepreferanser

- ✓ Enebolig er den mest foretrukne boligtypen, etterfulgt av leiligheter.
- ✓ Nærhet til servicetilbud og butikker, er de to viktigste kriteriene for valg av boområde.

Boligpriser og kjøpskapasitet

- ✓ Gjennomsnittsverdien på boliger er høyest i rekrutteringsområdet. En beboer som flytter fra rekrutteringsområdet til Haugalandet, vil ha en betydelig kjøpekraft. Dette øker boattraktivitet.
- ✓ Men underdekningen av boliger og en homogen boligmasse på Haugalandet kan presse opp boligprisen, og dette kan gjøre det mindre attraktivt som boområde. Dette er også et argument for viktigheten av å bygge forskjellige boligtyper.

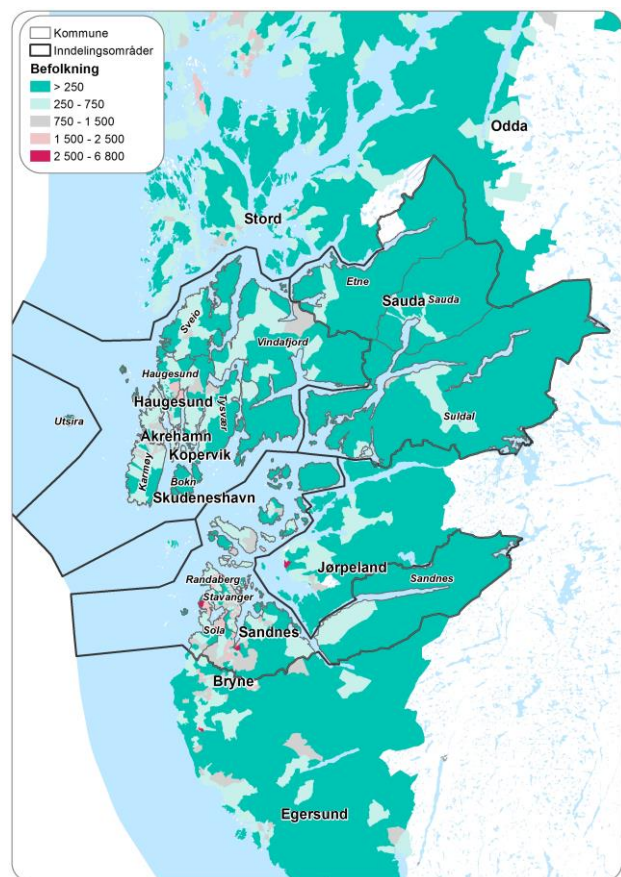
1.1 Befolkning og husholdninger

En strukturert analyse av befolkningen og husholdningene som er bosatt på Haugalandet og Nord-Jæren vil være en viktig forutsetning for å forstå konsekvensene av Rogfast-utbyggingen. I det følgende delkapittelet vil vi derfor se nærmere på sammensetningen av befolkningen, blant annet når det gjelder alderssammensetningen og husholdningstyper.

Ved inngangen til 2023 var det en total befolkning på omtrent 388 800 i de definerte kommunene på Haugalandet og Nord-Jæren. Størst befolkning er det i rekrutteringsområdet med omtrent 268 500 innbyggere, i sentralområdet er det omtrent 107 600 og referanseområde har minst befolkning på 12 600 personer.

Tabell 2 Total befolkning i områdene i dag

	Referanse	Rekruttering	Sentral	Totalt
< 24 år	3 578	80 049	31 490	115 117
24-34 år	1 409	41 316	14 463	57 188
35-44 år	1 511	40 032	14 309	55 852
45-54 år	1 619	36 141	14 902	52 662
55-64 år	1 687	31 044	12 740	45 471
65-74 år	1 492	22 492	10 855	34 839
75+ år	1 343	17 471	8 848	27 662
Totalt	12 639	268 545	107 607	388 791



Kart 2. Befolknings tetthet i sentralområdet, referanseområdet og rekrutteringsområdet

Alderssammensetning i dag

Tabell 3 Alderssammensetning i områdetypene

Aldersgruppe	Referanseområdet	Rekrutteringsområdet	Sentralområdet
< 24 år	2 %	4 %	3 %
24-34 år	12 %	18 %	15 %
35-44 år	15 %	19 %	17 %
45-54 år	17 %	19 %	19 %
55-64 år	18 %	17 %	17 %
65-74 år	18 %	13 %	15 %
75år+	18 %	11 %	14 %
Totalsum	100 %	100 %	100 %

De tre områdetypene har ulike alderssammensetning. Rekrutteringsområdet har flest innbyggere i aldersgruppene 35-44 år og 45-54 år, mens sentralområdet har flest i aldersgruppen 45-54 år. Disse to områdene har en alderssammensetning som tilsier stor andel barnefamilier. Til kontrast skiller referanseområdet

seg ut med størst andel i aldersgruppene 55-64 år, 65-74 år og 75 år eller eldre (se Tabell 3). Dette henger sammen med at området består av lite sentrale kommuner, og desto mindre sentralt et område er – desto eldre befolkning er det.

Felles for alle områdene er at andelen i aldersgruppen yngre enn 24 år er svært lavt. For sentralområdet og rekrutteringsområdet synker andelen eldre fra og med aldersgruppen 55-64 år. Motsatt er det i referanseområdet hvor andelen yngre synker fra og med 45-54 år.

Tabell 4 Alderssammensetning i kommunene i sentralområdet

Aldersgruppe	Haugesund	Karmøy	Tysvær	Vindafjord	Bokn	Sveio
< 24 år	4 %	2 %	2 %	2 %	4 %	2 %
24-34 år	16 %	15 %	14 %	14 %	12 %	13 %
35-44 år	17 %	17 %	18 %	16 %	11 %	18 %
45-54 år	20 %	19 %	19 %	18 %	20 %	19 %
55-64 år	16 %	17 %	18 %	18 %	20 %	17 %
65-74 år	14 %	15 %	15 %	16 %	13 %	17 %
75år+	13 %	15 %	15 %	17 %	20 %	14 %
Totalsum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Ved å se på kommunene i de ulike områdetypene får vi et mer detaljert bilde. Kommunene i sentralområdet kjennetegnes ved at det er flest i aldersgruppen 45-54 år, etterfulgt av 55-64 år, jf. Tabell 4. Dette er noe eldre alderssammensetning enn områdetypene under ett.

Haugesund er den mest sentrale kommunen i sentralområdet, og har også større andel yngre enn resten av kommunene i området. Vindafjord og Bokn er de minst sentrale kommunene og har tilsvarende større andel eldre. En tilflytting av yngre i aldersgruppen 24-34 år fra rekrutteringsområdet, som ønsker å etablere familie eller allerede er småbarnsforeldre, vil være et positivt bidrag for å jevne ut skjevhetene i alderssammensetningen i disse kommunene. I tillegg kan en utvidelse av arbeidsmarkedet føre til at flere velger å bosette seg i sentralområdet. For nærmere analyse, se delkapittel 1.2 «Regionale befolkningsframskrivninger» og kapittel 2 «Arbeidsplassutvikling» innen ulike bransjer.

Tabell 5 Alderssammensetning i kommunene i referanseområdet

Aldersgruppe	Etne	Sauda	Suldal	Utsira
< 24 år	2 %	2 %	1 %	0 %
24-34 år	11 %	12 %	12 %	10 %
35-44 år	16 %	16 %	14 %	13 %
45-54 år	18 %	17 %	16 %	13 %
55-64 år	17 %	19 %	19 %	26 %
65-74 år	17 %	17 %	18 %	20 %
75år+	18 %	18 %	18 %	17 %
Totalsum	100 %	100 %	100 %	100 %

Referanseområdet er det minst sentrale området, med sentralitetsklasse 5 og 6. Det er en større andel i aldersgruppene 65-74 år og 75 år eller mer sammenlignet med de to andre områdene, jf. Tabell 6.

Tabell 6 Alderssammensetning i kommunene i rekrutteringsområdet

Aldersgruppe	Stavanger	Sandnes	Sola	Randberg
< 24 år	5 %	3 %	3 %	2 %
24-34 år	19 %	17 %	17 %	16 %
35-44 år	18 %	21 %	21 %	18 %
45-54 år	18 %	20 %	19 %	20 %
55-64 år	16 %	17 %	17 %	18 %
65-74 år	13 %	13 %	12 %	12 %
75 år +	11 %	10 %	11 %	13 %
Totalsum	100 %	100 %	100 %	100 %

Rekrutteringsområdet har en yngre befolkning enn sentralområdet og referanseområdet. Dette er typiske trekk for mer urbane områder, særlig for storbyer som Stavanger. For området som helhet er det flest i aldersgruppene 35-44 år og 45-54 år. Det er omtrent like stor andel unge mellom 24-34 år som andelen voksne mellom 55-64 år. Videre har Stavanger størst andel unge av kommunene i området, hvilket kan forklares med at flere unge flytter dit for å studere eller jobbe.

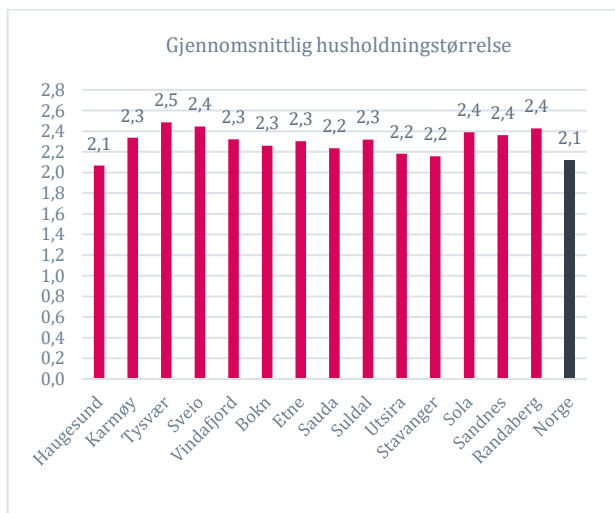
I dag er det høyere andel yngre i rekrutteringsområdet enn i sentralområdet. Ifølge våre befolkningsframskrivninger vil dette også gjelde fram til 2048. Ser vi ti år fram i tid til åpningen av Rogfast, er det interessant å se på gruppen som i dag er mellom 24-34 år, da denne gruppen er mer mobile enn eldre aldersgrupper. Dette samsvarer godt med den utalte målgruppen for Haugalandet (Haugaland Vekst, 2021).

Husholdningsstørrelse

Husholdningsstørrelsen og sammensetningen av de ulike husholdningstypene er to viktige forutsetninger for å kunne si noe om boligbehovet fremover.

Gjennomsnittlig husholdningsstørrelse i Norge er 2,1 personer per husholdning. Husholdningsstørrelsen har sunket i flere år, som følge av at stadig flere bor alene, samtidig som andelen som får tre eller flere barn har sunket betraktelig. Det er verdt å merke seg at våre definerte kommuner har en gjennomsnittlig husholdningsstørrelse høyere enn landsgjennomsnittet, jf. Figur 1.

Det er imidlertid noen variasjoner når vi ser på den enkelte kommune. Tysvær i sentralområdet har størst gjennomsnittlige husholdningsstørrelse med 2,5 personer. Flere kommuner har gjennomsnittlig 2,4 personer i husholdningen: Sveio, Sola, Sandnes og Randaberg. Dette passer godt sammen med alderssammensetningene og husholdningstypene i de respektive kommunene, og indikerer en relativ stor andel barnefamilier. Haugesund har lavest gjennomsnittlig husholdningsstørrelse blant kommunene, tilsvarende landsgjennomsnittet. Dette er i tråd med husholdningssammensetningen i Haugesund, hvor størst andel er enslige voksne.



Figur 1 Gjennomsnittlig husholdningsstørrelse

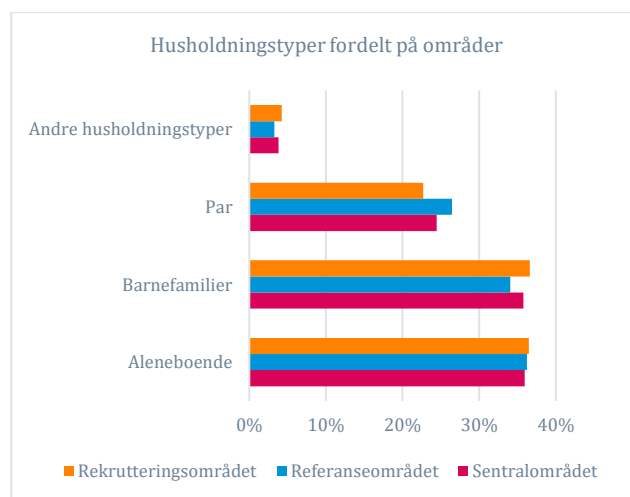
Husholdningstyper

Det er omtrent like mange barnefamilier som aleneboende i de tre definerte områdene. Rundt en fjerdedel er par. Dette samsvarer med det vi finner nasjonalt (SSB, 2022). Tabell 7 viser antall husholdninger fordelt på de definerte områdene. Figur 2 viser en grovinndeling av husholdningstypene, og av figuren ser vi at de definerte områdene har en relativt lik husholdningssammensetning.

Ut ifra et boligbehovsperspektiv er det interessant at det er omtrent like mange barnefamilier som enslige ettersom disse sammensetningene ofte har ulike boligbehov. En stor andel barnefamilier taler for eneboliger, mens en stor andel aleneboende taler for leiligheter. Dette indikerer også at det er behov for ulike boligpriser ettersom kjøpekraften til enslige og barnefamilier ofte er forskjellig. I tillegg viser forskning at fastlandsforbindelser nær storbyer påvirker boligbyggingen i favør av flere leiligheter (Diez-Gutierrez, 2020). Som vi skal se senere i analysen består den eksisterende boligmassen stort sett av eneboliger, hvilket tyder på en ubalanse mellom boligdekningen og boligbehovet framover. Dette blir beskrevet nærmere i delkapittel 1.2 under «Boligbygging og boligbehovet»

Tabell 7. Antall husholdningstyper

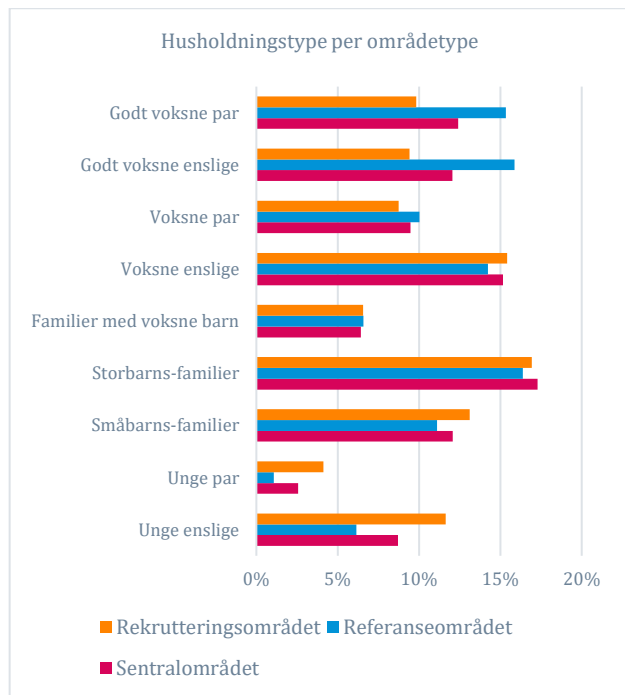
Husholdningstype	Referanseområdet	Rekrutteringsområdet	Sentralområdet	Totalsum
Unge enslige	2 930	115 383	35 255	153 568
Unge par	514	40 893	10 419	51 826
Småbarns-familier	5 295	129 847	48 962	184 104
Storbarnsfamilier	7 806	167 753	70 058	245 617
Familier med voksne barn	3 136	65 001	26 008	94 145
Voksne enslige	6 785	152 729	61 459	220 973
Voksne par	4 776	86 699	38 418	129 893
Godt voksne enslige	7 562	93 244	48 885	149 691
Godt voksne par	7 317	97 383	50 308	155 008
Andre husholdninger	1 557	41 891	15 539	58 987
Totalsum	47 678	990 823	405 311	1 443 812



Figur 2 Gruppeinndeling sortert på områdetype

Husholdningssammensetningen varierer noe mer når vi bruker en mer detaljert inndeling. Figur 3 viser at referanseområdet har størst andel godt voksne par

og godt voksne enslige, noe som er i tråd med alderssammensetningen i kommunene. Videre har sentralområdet og rekrutteringsområdet størst andel storbarnsfamilier, etterfulgt av voksne enslige. Det er verdt å legge merke til at rekrutteringsområdet har betydelig flere unge enslige og unge par, enn sentralområdet og referanseområdet. Årsaken er trolig at mange studerer i Stavanger og at det er et attraktivt sted for unge å jobbe.



Figur 3 Husholdningstype per områdetype

Husholdningstype i sentralområdet

Alle kommunene i sentralområdet, bortsett fra Haugesund, har høyest andel storbarnsfamilier og lavest andel unge par. Det varierer hvor stor andel resten av husholdningstypene utgjør, i de enkelte kommunene (se Tabell 8).

Bokn har en større andel godt voksne enslige og godt voksne par. Haugesund har flere voksne enslige enn storbarnsfamilier. Det er verdt å merke seg at Haugesund har en større andel unge enslige, enn resten av sentralområdet. Karmøy, Sveio og Vindafjord har en mer spredt husholdningssammensetning. Tysvær har like stor andel godt voksne par som småbarnsfamilier. Det er også tydelig at alle kommunene i sentralområdet har en veldig lav andel unge enslige og unge par. Personer mellom 20 år og 40 år er en målgruppe sentralområdet trenger for å øke bo- og næringsattraktiviteten i området (Haugaland Vekst, 2021).

Tabell 8 Husholdningstype i sentralområdet

Type	Bokn	Haugesund	Karmøy	Sveio	Tysvær	Vindafjord	Totalsum
Unge enslige	6 %	12 %	7 %	6 %	6 %	7 %	9 %
Unge par	2 %	3 %	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %
Småbarnsfamilier	10 %	10 %	13 %	14 %	15 %	12 %	12 %
Storbarnsfamilier	19 %	16 %	18 %	17 %	20 %	17 %	17 %
Familier med voksne barn	8 %	6 %	7 %	6 %	7 %	7 %	6 %
Voksne enslige	11 %	19 %	13 %	13 %	12 %	13 %	15 %
Voksne par	12 %	8 %	10 %	11 %	10 %	10 %	9 %
Godt voksne enslige	14 %	13 %	12 %	11 %	10 %	14 %	12 %
Godt voksne par	16 %	10 %	13 %	15 %	15 %	14 %	12 %
Andre husholdninger	2 %	4 %	4 %	4 %	3 %	4 %	4 %

Husholdningstyper i referanseområdet

Kommunene i referanseområdet har noe ulik husholdningssammensetning seg imellom, men også sammenlignet med sentralområdet og rekrutteringsområdet. Dette henger sammen med at referanseområdet skiller seg noe mer når det gjelder sentralitet og alderssammensetning.

Felles for kommunene i referanseområdet er at de har en lav andel unge enslige og unge par. Etne har høyest andel storbarnsfamilier. Sauda har høyest andel godt voksne enslige. Suldal har like mange storbarnsfamilier som godt voksne par, og Utsira har like mange voksne enslige som godt voksne par.

Tabell 9 Husholdningstyper i referanseområdet

Type	Etne	Sauda	Suldal	Utsira	Totalsum
Unge enslige	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %
Unge par	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Småbarnsfamilier	12 %	10 %	12 %	12 %	11 %
Storbarnsfamilier	17 %	16 %	17 %	15 %	16 %
Familier med voksne barn	7 %	7 %	6 %	6 %	7 %
Voksne enslige	14 %	15 %	14 %	16 %	14 %
Voksne par	9 %	11 %	10 %	12 %	10 %
Godt voksne enslige	15 %	17 %	15 %	14 %	16 %
Godt voksne par	14 %	15 %	17 %	16 %	15 %
Andre husholdninger	5 %	2 %	3 %	3 %	3 %

Husholdningstyper i rekrutteringsområdet

Alle kommunene i rekrutteringsområdet, bortsett fra Stavanger, har flest storbarnsfamilier og småbarnsfamilier. Stavanger har flest voksne enslige tett etterfulgt av storbarnsfamilier. Videre er det omtrent like mange småbarnsfamilier som unge enslige. Sistnevnte utgjør 12 prosent, noe som utgjør litt over 32 000 personer. Det er sannsynlig at flere i denne gruppen vil flytte til og jobbe på Haugalandet i årene etter at Rogfast har åpnet. Til motsetning fra de andre definerte områdene har rekrutteringsområdet en mindre andel godt voksne enn de to andre områdene.

Tabell 10 Husholdningstyper i rekrutteringsområdet

Type	Randaberg	Sandnes	Sola	Stavanger	Totalsum
Unge enslige	9 %	10 %	10 %	13 %	12 %
Unge par	3 %	4 %	4 %	5 %	4 %
Småbarnsfamilier	14 %	15 %	15 %	12 %	13 %
Storbarnsfamilier	20 %	18 %	19 %	16 %	17 %
Familier med voksne barn	8 %	7 %	7 %	6 %	7 %
Voksne enslige	12 %	14 %	13 %	17 %	15 %
Voksne par	10 %	9 %	10 %	8 %	9 %
Godt voksne enslige	9 %	9 %	8 %	10 %	9 %
Godt voksne par	13 %	10 %	11 %	10 %	10 %
Andre husholdninger	3 %	4 %	4 %	4 %	4 %

1.2 Boligdekningen (husholdningen vs. Boligmassen)

I dette delkapittelet skal vi se på forholdet mellom befolkningen/husholdningene og boligmassen. Ved å gjøre dette får vi en oversikt over boligdekningen i de definerte kommunene i dag, samt at det gir oss et godt grunnlag for hvordan boligutviklingen kan tilrettelegges for å imøtekomme det fremtidige boligbehovet på Haugalandet.

Tilgang på varierte og tilpassede boliger har betydning for om folk etablerer seg og blir boende (NOU 2020:15). Vi finner at det er en overvekt av eneboliger

i alle de tre definerte områdene, og at andelen er høyest i referanseområdet. I referanseområdet er andelen eneboliger hele 76 prosent, mens sentralområdet har hele 64 prosent eneboliger. I rekrutteringsområdet er andelen kun 40 prosent, noe som er et typisk storbypreg med flere leiligheter og færre eneboliger.

Det er viktig å ha ulike boliger til ulike livsfaser. Der som sentralområdet skal rekruttere beboere fra rekrutteringsområdet kan det være nødvendig med flere leiligheter og småhus for å imøtekomme beboernes preferanse, gitt forutsetningen om at beboere ønsker å bo i samme boligtype neste gang, som de har i dag. Hvis dette stemmer, viser våre analyser at det er en underdekning av småhus og leiligheter i dag. Ettersom det er overvekt av eneboliger, blir muligheten for de som ønsker mindre boligtyper (småhus og leiligheter) og/eller som ønsker å leie vanskeligere. I tillegg vil en økt tilførsel av leiligheter og småhus med mulighet for å leie gi den yngre befolkningen mulighet til å bosette seg uten for mye forpliktelser (NOU 2020:15).

Samtidig vil det være etterspørsel etter eneboliger hvis flere unge skal flytte vekk fra storbyen for å etablere familie. Dette bekreftes med funn fra husholdningsundersøkelsen der vi spør husholdningene om hvilken boligtype de er bosatt i dag, og hvilken boligtype som mest sannsynlig blir den neste. Vi har tidligere beskrevet at det er flest eneboliger i de definerte områdene. En god del av etterspørselen etter eneboliger kan bli dekket gjennom den eksisterende eneboligmassen, men for å frigjøre denne må det nødvendigvis finnes boliger til de som flytter fra eneboligene. I tillegg kan tilstanden på de eksisterende eneboligene ikke være tilstrekkelig etter dagens standard.

Tabell 11 viser alderssammensetningen på boligene i de definerte områdene. Over halvparten av alle eneboliger ble bygget i perioden 1946-1990, noe som kan tyde på at en del av disse boligene kan eller bør oppgraderes for å møte dagens krav til standard i boliger. For en del eldre boliger med lav standard, kan det være økonomisk lønnsomt å erstatte eldre boliger med nye. Det betyr at det fremdeles vil være etterspørsel etter nye eneboliger.

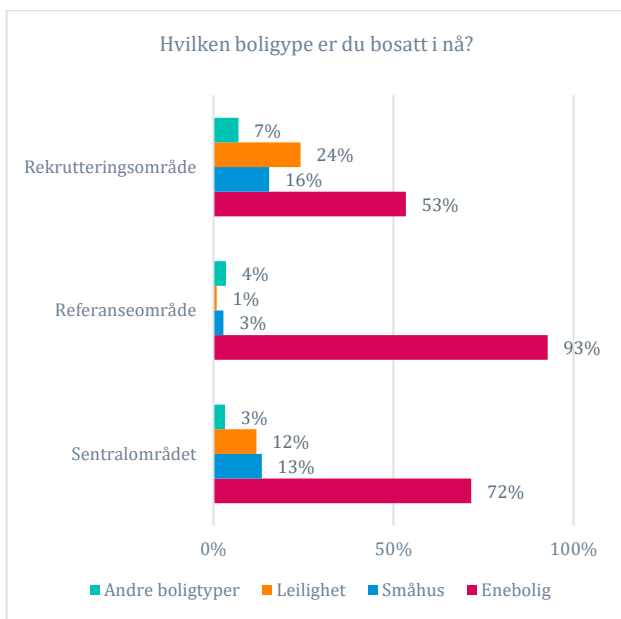
Tabell 11 Alder på eneboliger (bebodd og ubebodd)

År	Referanseområdet	Rekrutteringsområdet	Sentralområdet
1900 og tidligere	12 %	3 %	6 %
1901-1920	3 %	3 %	5 %
1921-1940	8 %	4 %	4 %
1941-1945	1 %	0 %	0 %
1946-1960	15 %	9 %	12 %
1961-1970	10 %	13 %	12 %
1971-1980	18 %	16 %	17 %

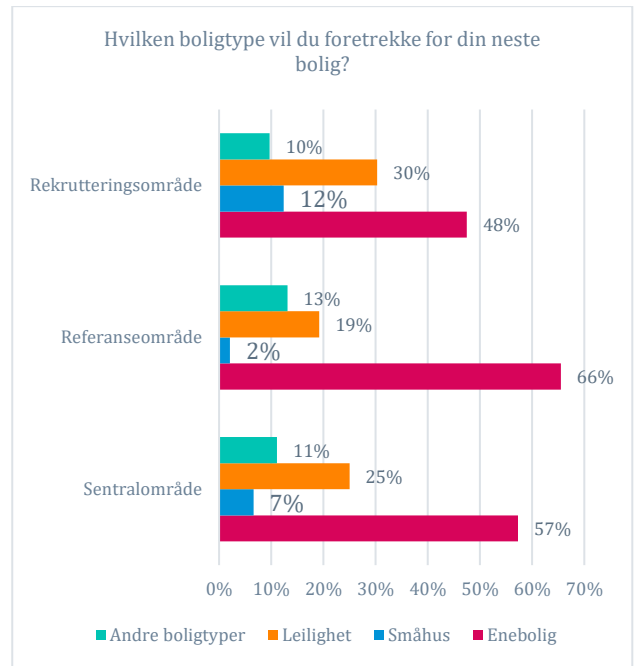
1981-1990	13 %	20 %	16 %
1991-2000	7 %	12 %	10 %
2001-2010	5 %	10 %	9 %
2011-2020	7 %	8 %	8 %
2021 og etter	1 %	1 %	1 %
Totalsum	100 %	100 %	100 %

Boligpreferanser

I befolkningsundersøkelsen ble respondentene spurt om en rekke forhold knyttet til boligpreferanser, blant annet hvilke boligtype de bor i dag, og hvilken boligtype de vil foretrekke for sin neste bolig.



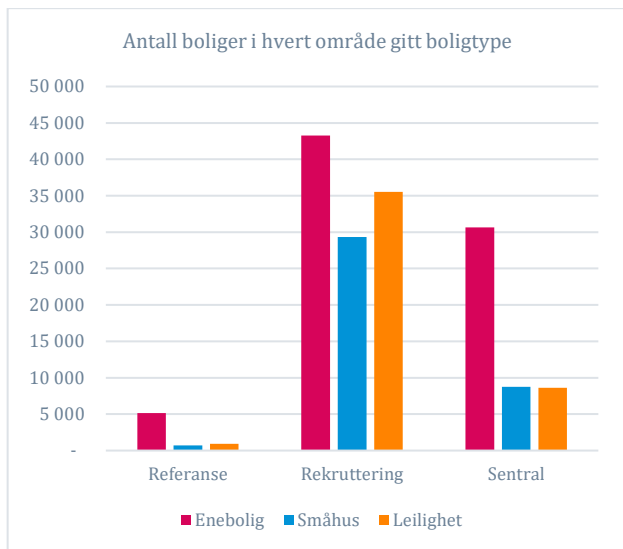
Figur 4 Svar fra husholdningsundersøkelsen, hvilken boligtype er du bosatt i nå?



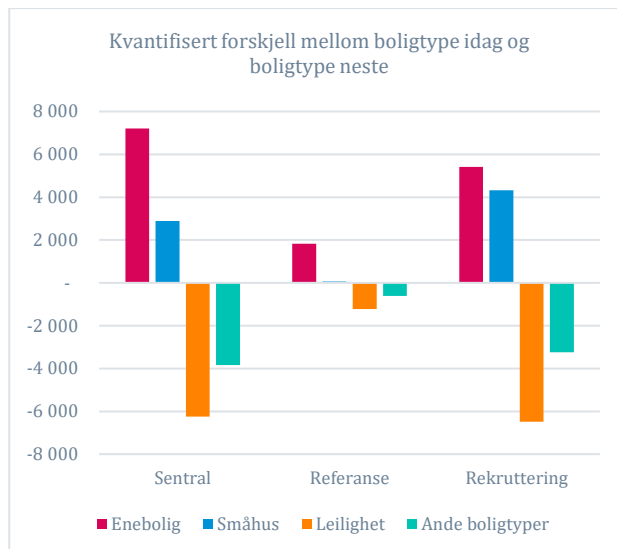
Figur 5 Svar fra husholdningsundersøkelsen, hvilken boligtype vil du foretrekke for din neste bolig?

Den største andelen av husholdninger bor i dag i eneboliger og majoriteten foretrekker eneboliger neste gang. Dersom vi fordeler dette på områdetyper blir andelen som bor i enebolig i dag, og som foretrekker dette neste gang, mindre for mer sentrale områder. Dette er i tråd med boligdekningen i de ulike områdene.

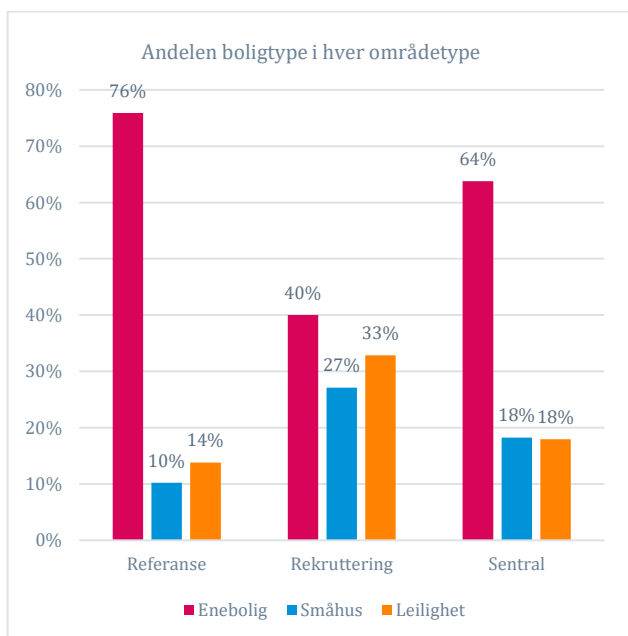
Selv om flest foretrekker enebolig som sin neste bolig, er andelen som ønsker leilighet i fremtiden høyere enn andelen som bor i leilighet i dag. I rekrutteringsområdet, er det i dag 24 prosent som bor i leilighet, mens det er 30 prosent som foretrekker dette neste gang. Det samme gjelder for sentral- og referanseområde der det bor hhv. 12 og 1 prosent i leilighet i dag, men det er hhv. 25 og 19 prosent som foretrekker dette neste gang. Våre funn fra befolkningsundersøkelsen viser et behov for et mer variert boligtilbud enn det vi ser i dag. Boligpreferansene understøttes også av tendensen til at områder med fastlandsforbindelse nær en storby får en endret boligmasse mer lik den vi ser i større byer (Diez-Gutierrez, 2020).



Figur 6 Antall boliger i hvert område gitt boligtype



Figur 8 Kvantifiserte resultater fra husholdningsundersøkelsen med faktiske antallet boliger i hvert område, gitt boligtype

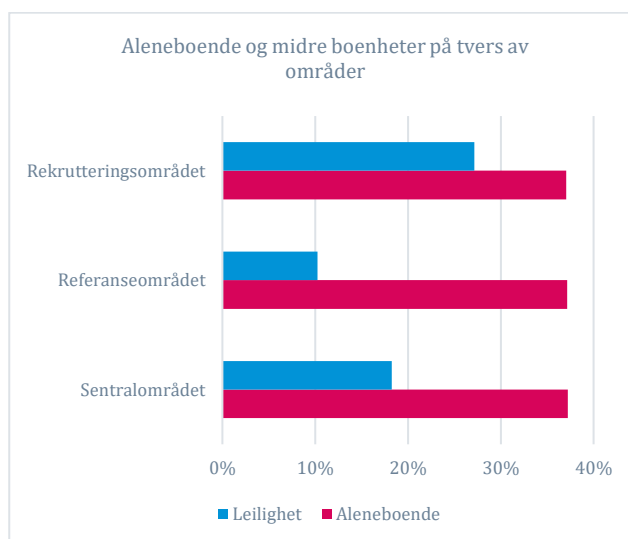


Figur 7 Andelen boligtype i hver områdetype

For å analysere boligdekningen i de ulike områdene bruker vi svarene fra husholdningsundersøkelsen. Med utgangspunkt i disse andelenene, og den totale boligmassen i området kan vi si noe om hvor mange boliger det vil utgjøre når eksempelvis 25 prosent av husholdningene ønsker en leilighet som sin neste boligtype. Her går vi ut ifra antall boliger i dag, for så å trekke fra antallet i hver boligtype husholdningene neste gang. Det blir tydelig at det er en underdekning på antall leiligheter både i sentralområdet og rekrutteringsområdet på over 6 000 boliger hver. På samme måte er det et overskudd av eneboliger i alle områder, gitt svarene fra husholdningsundersøkelsen, kvantifisert med det faktiske antallet boliger i området. Se Figur 8.

Sammenligning med boligmassen og husholdningsmassen

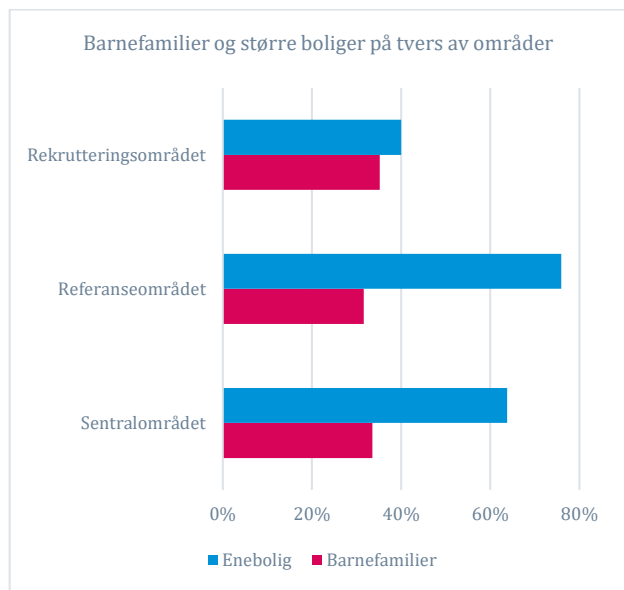
Dersom vi sammenligner husholdningssammensetningen på Haugalandet med boligmassen, er det et mer differensiert bilde. Med de tidligere beskrevne husholdningstypene kan vi gjøre noen enkle antakelser for å analysere boligdekningen. Dersom vi antar at alle aleneboende husholdninger vil bo i en leilighet, blir det tydelig at det er en stor leilighetsmangel i alle områdetypene. Rekrutteringsområdet er det området med høyest andel leiligheter i den eksisterende boligmassen, og ser dermed ut til å ha en bedre dekning av boliger for små husholdninger.



Figur 9 Andelen aleneboende og leiligheter på tvers av områder

Om vi videre antar at større husholdninger, typisk barnefamilier, er bosatt i eneboliger, er det i alle områder langt flere eneboliger enn barnefamilier i hver

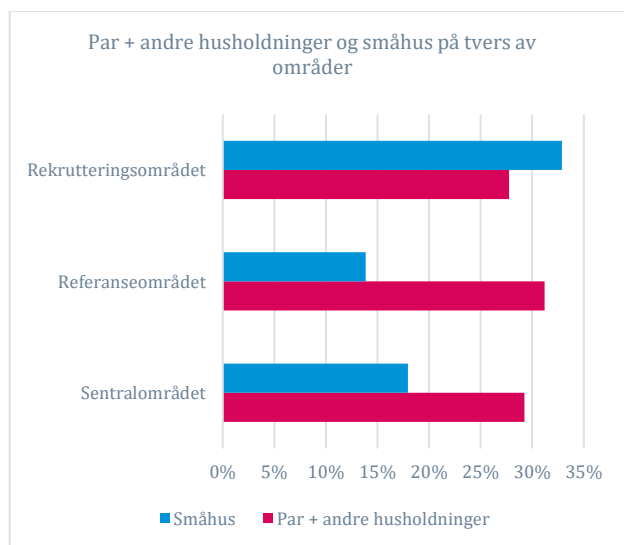
region, målt som andel av bolig- og husholdningsmassen.



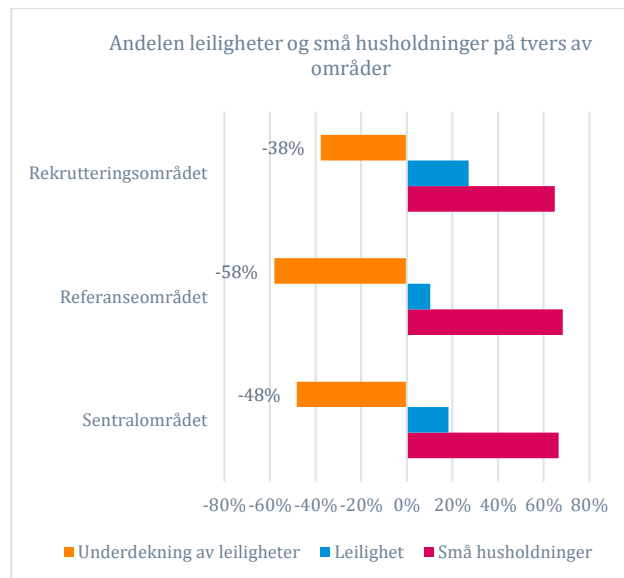
Figur 10 Andelen barnefamilier og eneboliger på tvers av områder

Ettersom rekrutteringsområdet har en større andel leiligheter av sin totale boligmasse, er det også færre eneboliger.

Den siste befolkningstypen er i denne sammenhengen par og andre husholdningstyper. Her sammenligner vi med boligtypen småhus. I Figur 11 kan vi se at andelen småhus er relativt liten i de to områdene referanse- og sentralområdet. Vi har derfor en større andel husholdninger som er par og «andre husholdninger», enn boligtypen småhus. I rekrutteringsområdet er det derimot flere småhus enn det er mindre husholdninger.



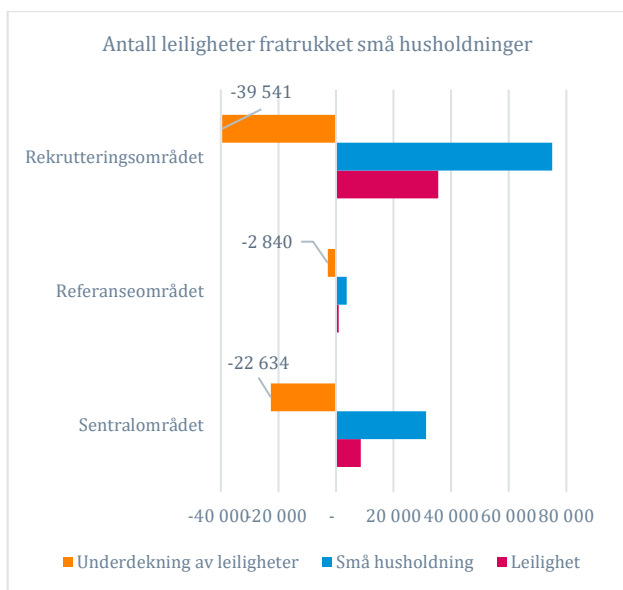
Figur 11 Andelen par og andre husholdninger og småhus på tvers av områder



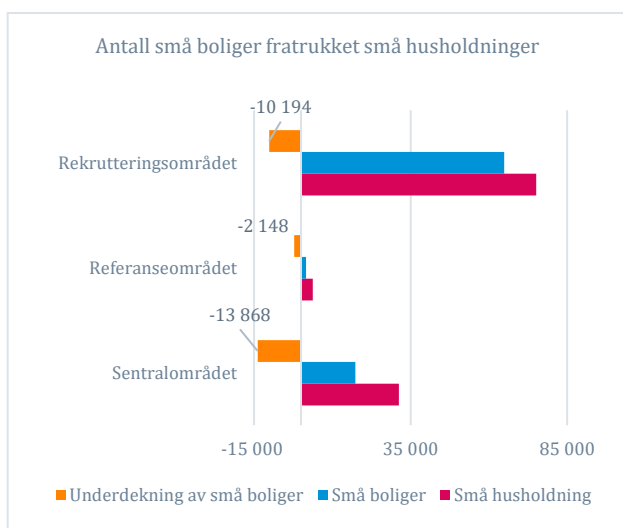
Figur 12 Over/underdekning av leiligheter mot små husholdninger

I Figur 12 er det sammenlignet andelen små husholdninger, her definert som aleneboende, par og andre husholdninger, og andelen leiligheter i hvert område. Denne husholdningstypen utgjør en stor del av den eksisterende populasjonen på Haugalandet og Nord-Jæren, og som vi så i husholdningsundersøkelsen er det en relativt stor andel som foretrekker leiligheter til å være deres neste boligtype. Mange av de mindre husholdningene ønsker å bo i mindre boliger, tilpasset deres husholdning. Det er en tydelig underdekning av denne type mindre og enklere boliger for disse husholdningstypene. Underdekningen utgjør her forskjellen i prosentvis andel mellom andelen leiligheter og små husholdninger, og underdekningen er størst i referanseområdet.

I Figur 13 har vi omgjort andelen til faktiske antall. Også her markerer de oransje søylene den faktiske underdekningen av leiligheter sammenlignet med små husholdninger. Som nevnt tidligere er det ikke nødvendigvis slik at alle små husholdninger ønsker å bo i leiligheter. Derfor har vi i Figur 14 sammenslått leiligheter og småhus, til små boliger. Også her er det en tydelig underdekning av små boliger sammenlignet med små husholdninger, men antallet i underdekning minker betraktelig.



Figur 13 Antall faktisk underdekning av leiligheter sammenlignet med små husholdninger



Figur 14 Antall faktisk underdekning av små boliger sammenlignet med små husholdninger

1.3 Regionale befolkningsframskrivninger

Befolkningsveksten i Norge er nå på det høyeste siden 2012, hovedsakelig på grunn av det høye antallet ukrainske flyktninger. For å hensynta konsekvensene av flyktningsstrømmene på befolkningsframskrivningen har SSB oppjustert alle framskrivingene i årene fremover. I likhet med SSB tror vi at scenariet med middels nasjonal vekst er det mest sannsynlige for Norge fremover. Imidlertid argumenter vi for at den regionale befolkningsframskrivningen vil følge

framskrivningen til SSB med høy nasjonal vekst som en konsekvens av effektene av Rogfast på regionen. Videre argumenterer vi for å bruke høy vekst-scenariet for alle de definerte områdene, ettersom vi tror at effektene av Rogfast ikke kan avgrenses til et spesifikt område, men heller at det vil føre til mer spredt og positive ringvirkninger.

Den framtidige befolkningen på Haugalandet og i Nord-Jæren er en avgjørende forutsetning for å kunne vurdere boligbehovet i tiden framover. En svak befolkningsutvikling vil gi et svakt boligmarked, som igjen vil gjøre det mindre attraktivt for næringsaktører. Motsatt effekt vil det være ved en sterk befolkningsvekst.

En regional befolkningsframskriving er en beregning av den framtidige befolkningsstørrelsen og sammensetningen for kommunene i Norge. I analysen vår sammenligner vi befolkningsveksten i to scenarier: 1) SSBs hovedalternativ som betegnes som den mest trolige utviklingen gitt situasjonen ved framskrivingstidspunktet, og 2) SSBs alternativ med høy nasjonal vekst. I tillegg benytter vi oss av erfaringstall fra andre infrastrukturprosjekter tilknyttet fastlandsforbindelser.

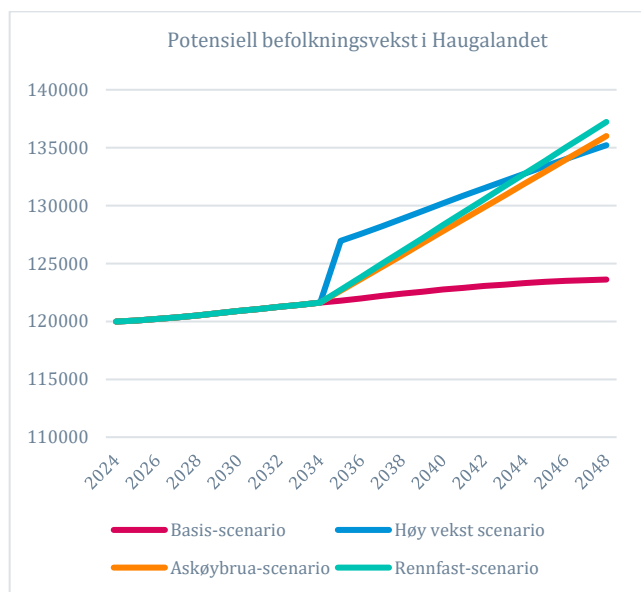
Det er imidlertid verdt å nevne at slike befolkningsframskrivninger har usikkerhet knyttet til seg. Framtidig fruktbarhet, dødelighet, innenlandsk flytting og inn- og utflytting kan endre seg mer enn antatt, for eksempel om ukrainske flyktninger blir boende permanent eller andre utforutsette hendelser skjer. Videre tar SSBs hovedalternativ først og fremst utgangspunkt i hva som skjer hvis alt hovedsakelig fortsetter som før, mens scenariet med høy nasjonal vekst forutsetter høyere fruktbarhet, høy levealder og høy innvandring. Det blir med andre ord ikke hensyntatt framtidige planer som infrastrukturprosjekter slik som Rogfast, industrisjokk og/eller konsekvenser av boligbygging. Dermed er det avgjørende å supplere med egne argumenter og forutsetninger for å få en mer realistisk befolkningsframskriving etter at Rogfast-forbindelsen er på plass.

Det kan være mange fordeler ved å gå fra fergeforbindelse til fastlandsforbindelse. For det første blir reisetiden og ventetiden betraktelig redusert, men det frigjør også tid til andre formål og det kan øke bostedsattraktiviteten. For det andre blir det også lettere å reise når en slipper å forholde seg til ferjeruter – bilveiene er tilgjengelige hele døgnet. I tillegg viser forskning at hvis fastlandsforbindelsen er nær en storby så kan det føre til relativ stor befolkningsvekst.

Til tross for flere fordeler ved fastlandsforbindelse er forskningen sprikende på hvor signifikante effektene er på befolkningsvekst. Omtrent halvparten av evalueringene har positivt effektiv, mens resterende har

negativ eller ingen effekt (Andersen, Nilsen, Diez-Gutierrez & Tørset, 2016 og Transportøkonomisk institutt, 2016). Eksempelvis finner Diez-Gutierrez (2020) at jo dyrere bompengavgiften er desto mindre effekt vil fastlandsforbindelsen ha. Rogfast vil kreve bompenger opp mot 400 kroner per passering for personbiler og rundt 1 000 kroner for tyngre kjøretøy ((Prop. 45 S (2020-2021), 2020). Videre finner forskeren at det fulle befolkningsvekstpotensialet ikke blir realisert før bomavgiftene er nedbetalt. Ett eksempel er Askøy som opplevde en veldig høy vekst i befolkningen de første to årene etter bompengavgiften ble avviklet i 2006 (Askøy kommune, 2019 og 2020). I tillegg blir de positive effektene som befolkningsvekst mindre og mindre jo lengre avstand det er fra storbyer. Ifølge forskning fra Transportøkonomisk institutt kan fastlandsforbindelse påvirke bosettinger positivt, men først og fremst der reisetiden reduseres til under 30 minutter og/eller der det er betydelige naturressurser. Eksempler på slike prosjekter er Rennfast, Askøybrua og Hvalerbrua. Se kapittel 4 for nærmere analyse om reisemønster/vaner.

Til forskjell vil Rogfast redusere reisetiden fra om lag 1 ½ time til ned mot en time som kan være i det lengste laget for mange (strekning Haugesund-Stavanger). Kortest reisetid vil det bli for Bokn og sørlige deler av Tysvær med 30-45 minutter reisevei.



Figur 15 Befolkningsvekst i Haugalandet i fire ulike scenarier

For å vurdere effekten av Rogfast-forbindelsen på befolkningsveksten i Haugalandet er det hensiktsmessig å se til tidligere infrastrukturprosjekter. Som nevnt er forskningen sprikende, men noen infrastrukturprosjekter har signifikant positiv effekt på befolkningsveksten, eksempelvis E39 Rennfast og fv652 Askøybrua (Transportøkonomisk institutt, 2016). Førstnevnte åpnet i 1992 og har Stavanger som nærmeste storby. Sistnevnte åpnet i 1993 og har Bergen

som nærmeste storby. Begge prosjektene avviklet bompengavgiften i 2006. Endringen i reisetid er forskjellig for Rennfast, Askøybrua og Rogfast. Rennfast bruker rundt 30 minutter inn til Stavanger, mens med Askøybrua tar det 20 minutter inn til Bergen. Rogfast-forbindelsen vil stort sett ha lengre reisetid enn både Askøy og Rennfast, men Bokn og sørlige deler av Tysvær vil ha en reisetid mer lik Rennfast.

Det også verdt å nevne et annet infrastrukturprosjekt som åpnet i 2009, Fv519 Finnfast som koblet sammen Finnøy med Stavanger. Denne forbindelsen førte til en reduksjon i reisetid fra 70 minutter med ferge til 35 minutter med bil. Menon Economics (2015) finner at befolkningen i Finnøy økte med et årlig gjennomsnitt på 2,2 prosent i perioden 2010-2015, noe som utgjør 11 prosent over en fem-års periode.

Basert på SSBs befolkningsframskrivninger og erfaringstall fra Askøy og Rennfast har vi illustrert fire befolkningsscenarier for Haugalandet. Videre har vi brukt en 15 års periode etter åpningen av Rogfast ettersom bosettinger ofte tar tid og fordi denne perioden har blitt brukt i tilsvarende evalueringer av infrastrukturprosjekter (Tvetter, Fastlandsforbindelse for Indre Fosen - konsekvenser for befolkningen, 2018 og Transportøkonomisk institutt, 2016). Dette er også årsaken til at vi i denne øvelsen utelukker erfaringstall fra Finnfast ettersom det ikke har gått 15 år siden den ble oppført. Basis-scenariet er hovedalternativet til SSB, og viser befolkningsveksten i fravær av Rogfast. Askøy-scenariet tar utgangspunkt i den faktiske veksten Askøy opplevde i en 15 års periode fra åpningen til avviklingen av bompenger i 2006 på 12 prosent, og tilsvarende for Rennfast med en befolkningsvekst på 13 prosent (Transportøkonomisk institutt, 2016). I tillegg har vi supplert med SSBs scenario med høy nasjonal vekst som er noe mer moderat vekstnivå enn tilfellet med Askøy og Rennfast på 11 prosent over en 15 års periode. Hovedårsaken er at lang reisevei og forholdsvis dyr bompengavgift taler for mindre effekt enn det som var tilfellet for Askøy og Rennfast.

I tråd med liknende evalueringer av infrastrukturprosjekter (Tvetter, Welde, & Odeck, 2017, Transportøkonomisk institutt, 2016 og Andersen, Diez-Gutierrez, Nilsen, & Tørset, 2018) gjør vi en antakelse om at før bosettingseffektene slår inn har alle scenarier samme befolkningsvekst som tilsvarer basis-scenariet. Det betyr at vi først og fremst forventer en større befolkningsvekst etter åpningen av Rogfast. På kort sikt tror vi at pendlingen vil øke først, men på lengre sikt forventer vi at flere velger å bosette seg på Haugalandet fremfor å pendle på grunn av lang og dyr reisevei. På bakgrunn av dette forutsetter vi basis-scenariet for perioden 2024-2034.

I denne øvelsen får vi fire ulike vekst-scenarier fra og med 2035, hvorav basis-scenariet kan ses på som et referansepunkt til hvordan veksten ville ha blitt uten Rogfast (jf. Figur 15). Askøy-scenariet vil føre til en økning på 14 573 mennesker over en 15 års periode sammenlignet med basis-scenariet. Rennfast-scenariet vil få en økning på 15 791 personer i samme periode (se Tabell 12). Rennfast er sammenliknbar med Rogfast fordi den i sin tid bidro til å redusere reisetid for regional trafikk på den samme strekningen som Rogfast vil betjene (Bayer, Gressgård, & Harstad, Regionale effekter som følge av Rogfast og Ryfast, 2015). Rennfast bidro til befolkningsvekst, økt andel arbeidspendlere mot Nord-Jæren og en konvergering av gjennomsnittlig lønnsnivå og boligpris mot nivået i Stavanger. Ettersom Rogfast vil koble sammen et større arbeidsmarked enn Rennfast er det ventet at Rogfast vil kunne gi ytterligere effekter på bo- og arbeidsmarkedet i Haugalandet. Men siden Rogfast-forbindelsen både vil ha en lengre og dyrere reisevei enn både Askøybrua og Rennfast, kan det være mer naturlig å forvente noe lavere befolkningsvekst (Transportøkonomisk institutt, 2016). Derfor har vi valgt å bruke høy vekst-scenariet som svarer med SSBs scenario med høy nasjonal vekst. Vårt valgte scenario gir en økning på 13 780 personer i løpet av en 15 års periode, noe som tilsvarer en gjennomsnittlig årlig økning på 919 personer på Haugalandet.

Tabell 12 Befolkningsvekst i fire ulike scenarier

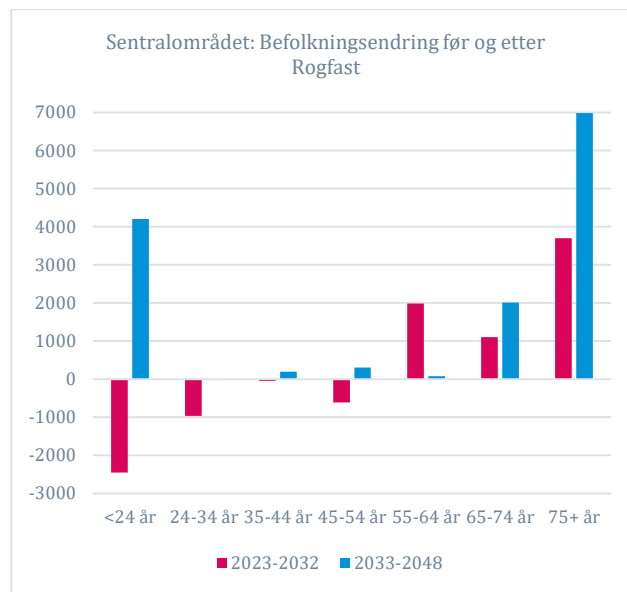
	Befolkning		Avvik fra basis-scenario	
	Åpningsår (2033)	15 år etter åpning (2048)	I prosent	Antall mennesker
Basis-scenario	121 433	123 614	0 %	0
Høy nasjonal vekst-scenario	121 433	135 213	11 %	13 780
Askøy-scenario	121 433	136 006	12 %	14 573
Rennfast-scenario	121 433	137 224	13 %	15 791

En nærmere titt på sentralområdet (se Figur 16), viser at det den yngste aldersgruppen får en vekst i perioden etter åpningen av Rogfast. Dette tyder på at det blir flere barnefamilier i området. Videre får aldersgruppen 35-44 år og 45-54 år. Mens de to eldste aldersgruppene får en betydelig vekst.

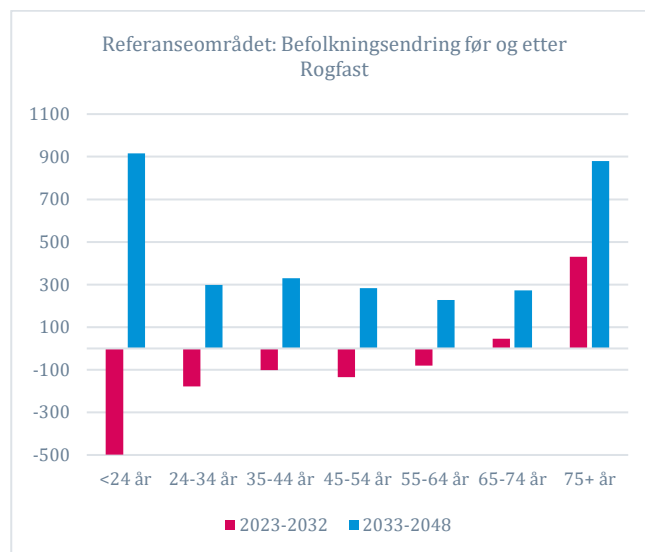
Referanseområdet vil få en vekst i alle aldersgrupper etter åpningen av Rogfast, jf. Figur 17. Det er verdt å legge merke til at før 2033 har referanseområdet negativ vekst for alle aldersgrupper, med unntak av de to eldste.

For både sentralområdet og referanseområdet taler et økende antall barnefamilier taler for behov for eneboliger og småhus, mens en økende andel eldre taler for behov for leiligheter. Imidlertid viser vår analyse

at dagens boligmasse er nok så homogen i form av at det er overvekt av eneboliger.



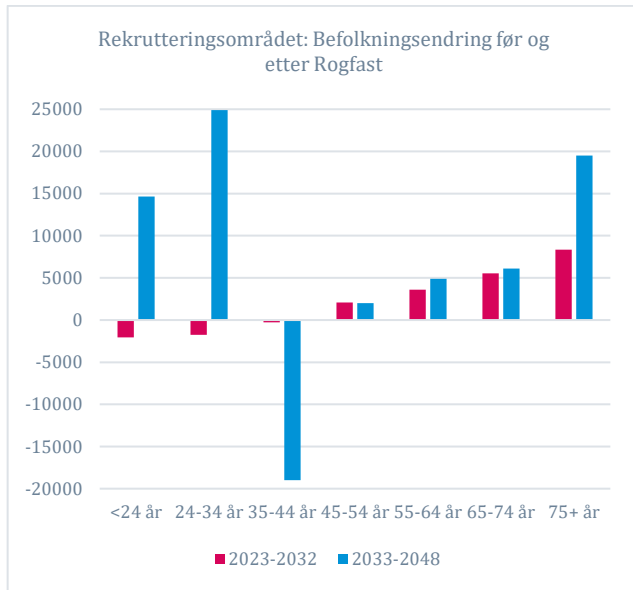
Figur 16 Befolkningsframskriving per aldersgruppe i sentralområdet, endring året før



Figur 17 Befolkningsframskriving per aldersgruppe i referanseområdet, endring fra året før

Figur 18 viser den regionale befolkningsframskrivingen for rekrutteringsområdet. I likhet med de to andre områdene har også rekrutteringsområdet negativ vekst for den yngste aldersgruppen i perioden før Rogfast. Til gjengjeld er det en stor vekst i de to yngste aldersgruppene i perioden etter åpningen av Rogfast. Det er en fordel at det er vekst i aldersgruppen 24-34 år ettersom yngre mennesker flytter mer på seg. Sannsynligheten for å flytte avtar når man har barn som har begynt på skolen. Flytteaktiviteten øker

igjen for husholdninger med ungdomskolebarn, og videregående barn (NOU 2020:15). Det er verdt å legge merke til aldersgruppen 35-44 år, som er den eneste med negativ vekst i begge periodene.



Figur 18 Befolkningsframskriving per aldersgruppe i rekrutteringsområdet

Boligbyggingen og boligbehovet

Basert på argumentene ovenfor tar vi utgangspunkt i framskrivingen med middels vekst før åpningen av Rogfast, og høy nasjonal vekst tre år etter åpningen i vår framskriving av boligbehov i de definerte områdene. Dette tilsier at boligbehovet på sikt vil bli høyere enn i dag.

I det forestående kapittelet vil vi se i hvilken grad boligproduksjonen bør endres basert på befolkningsframskrivingene. Vi vil også dokumentere den historiske byggeaktiviteten.

Fremskrevet boligbehov og igangsetting av boliger

Boligbehovet kan betraktes som en del av boligetterpørselen, der boligetterpørselen påvirkes av en rekke parametere i tillegg til demografien. Det defineres som antall boliger som må tilføres markedet hvert år for å holde tritt med den demografiske utviklingen. Dette beregnes basert på en modell for hver enkelt kommune, basert på ulike scenarier for befolkningsutviklingen. Boligbehovet kan dekkes på flere måter og må ikke nødvendigvis bety antall nybygde boliger. Nye boliger kan komme til ved boligtransformasjoner, der eksisterende bygningsmasse er omgjort for å dekke et boligformål. Boligbehov kan også dekkes ved at det blir en større andel sekundærboliger tilgjengelig, dvs. flere boliger til leie.

Tabell 13 viser det årlige boligbehovet i perioden 2022-2047, før og etter Rogfast-utbyggingen. Vi beregner boligbehovet basert på femårsperioder der vi antar en lik husholdningsstørrelse i fem år. Boligbehovet før Rogfast er dermed basert på scenariet med middels nasjonal vekst, som et gjennomsnitt av periodene frem til 2034. Etter Rogfast er dermed beregnet som et gjennomsnitt av periodene etter 2035, basert på høy-vekst scenariet. Usikkerheten tilknyttet både befolkningsframskrivinger og boligbehov øker med tiden.

Med høy vekst etter åpningen av Rogfast vil sentralområdet ha et gjennomsnittlig årlig boligbehov på 490 boliger. Før Rogfast med middel vekst vil det tilsvarende boligbehovet være 470 boliger. Referanseområdet vil ha et boligbehov på 27 boliger etter Rogfast mot 18 boliger før Rogfast. Rekrutteringsområdet vil ha et boligbehov på 1 573 boliger etter Rogfast mot 1 372 boliger før Rogfast.

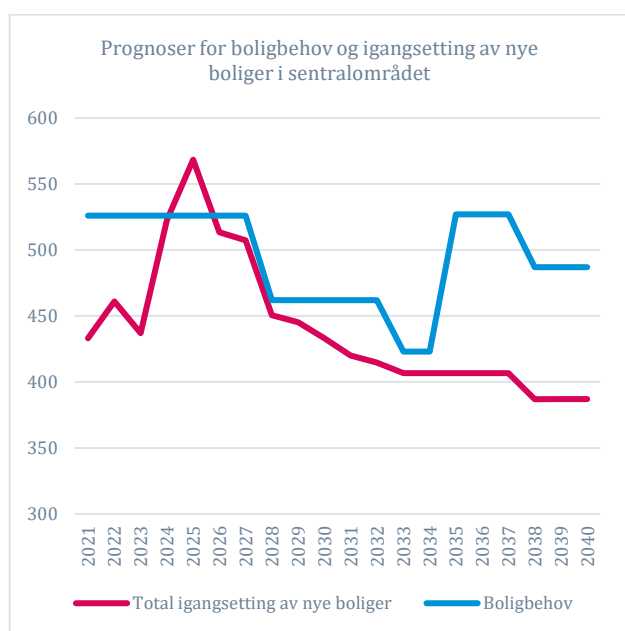
Tabell 13 Boligbehov med middels vekst og med høy vekst

Kommune	Før Rogfast: Middels vekst	Etter Rogfast: Høy vekst
Haugesund	175	196
Karmøy	145	147
Tysvær	68	66
Sveio	30	33
Vindafjord	50	49
Bokn	2	3
Etne	10	12
Sauda	-3	3
Suldal	7	10
Utsira	3	2
Stavanger	641	782
Sandnes	492	523
Sola	169	195
Randaberg	69	72
Total	1860	2093

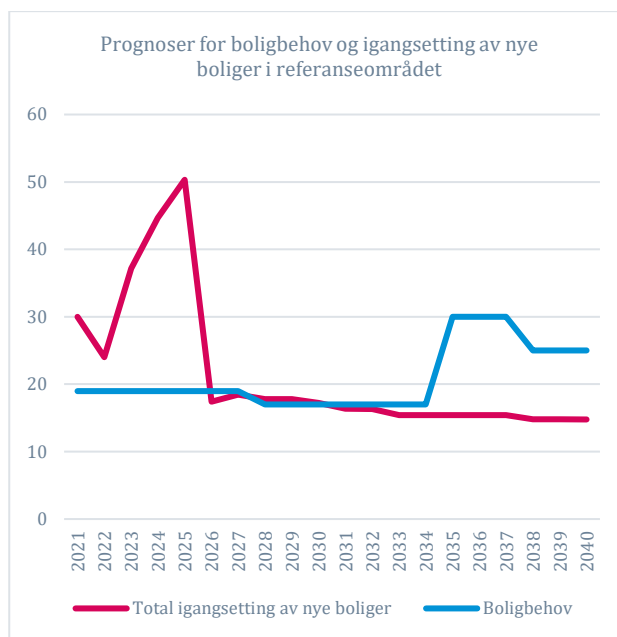
Prognoser for igangsettingen av nye boliger

For å analysere om den fremtidige igangsettingen av nye boliger er tilfredsstillende i området eller ikke sammenliknes det med basis-scenariet frem til 2034 og høy vekst etter dette. Ved å legge til en høy nasjonal vekst for befolkningsveksten fra 2035 hensyntar vi en økt befolkning som følge av nye infrastrukturprosjekter, som forklart under delkapittelet «Regionale befolkningsframskrivinger». Basert på de to ulike scenariene for befolkningsveksten beregner vi det årlige boligbehovet. Dette beskriver den demografiske etterspørselen etter boliger.

Den demografiske utviklingen vil være en viktig faktor for den underliggende boliggetterspørselen frem i tid. Når vi aggregerer boligbehovet på områdestype og sammenligner med den årlige boligbyggingen frem i tid, ser vi at underdekningen av boliger vokser utover i tid for alle områdene. Frem til 2034 ligger igangsettingen av nye boliger og boligbehovet nokså nært hverandre. Fra 2035 og fremover er befolkningen ventet å øke med ferdigstillingen av Rogfast og derfor øker også boligbehovet tilsvarende «høy vekst»-scenariet beskrevet under regionale befolkningsframskrivinger. Gapet mellom igangsettingen av nye boliger og det totale boligbehovet øker i alle regioner. Det dannes en tydelig underdekning av nye boliger med disse prognosene. Særlig i sentralområdet vil underdekningen av boliger bli markant fra åpningen av Rogfast-forbindelsen.

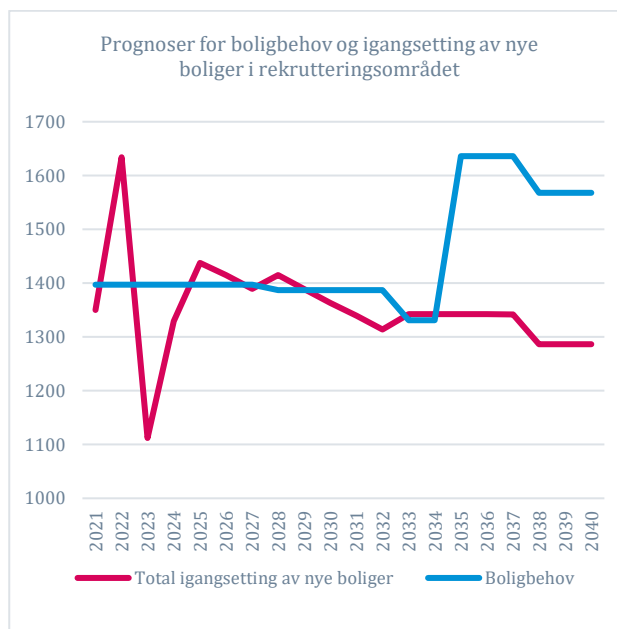


Figur 19 Igangsetting og boligbehov i sentralområdet. Boligbehov basert på middels nasjonal vekst frem til 2034 og høy vekst etter.



Figur 20 Igangsettingen og boligbehov i referanseområdet. Boligbehov basert på middels nasjonal vekst frem til 2034 og høy vekst etter.

I referanseområdet er både boligbyggingen og boligbehovet på et lavt nivå, målt i antall. Årlig boligbehov i perioden frem til 2034 er omtrent 18 boliger, tilsvarende den langsiktige prognosen for igangsettingen av nye boliger. Fra 2035 derimot ventes befolkningsveksten å ta seg opp og føre til et økt boligbehov på omtrent 30 boliger frem til 2040.



Figur 21 Igangsetting og boligbehov i rekrutteringsområdet. Boligbehov basert på middels nasjonal vekst frem til 2034 og høy vekst etter.

Den langsiktige prognosen for boligbyggingen i rekrutteringsområdet er vist i Figur 21, sammen med det årlige boligbehovet. Også her er den årlige igang-

settingen av nye boliger nokså lik det årlige boligbehovet frem til 2034, men så øker boligbehovet mer enn igangsettingen.

Boligbehov per boligtype

Dagens boligdekning varierer stort mellom Haugalandet og rekrutteringsområdet. Men felles er at det er flest antall eneboliger (se nærmere beskrivelse i kapittel 1.5 Boligdekning).

Som vi ser av befolkningsframskrivingene, vil det trolig være behov for et mer differensiert boligtilbud, blant annet fordi Haugalandet vil få en økning av barnefamilier, men også på grunn av eldrebølgen som vil treffe kommunene og fordi det allerede bor en relativt stor andel voksne enslige i området.

En økning i barnefamilier peker i retning av behov for eneboliger, noe som det allerede er mange av på Haugalandet. For å kunne frigjøre noen av disse eneboligene er det nødvendig med aldersvennlige leiligheter. Imidlertid er en del av dagens eneboliger gamle og vil derfor ha behov for omfattende renovring, noe som peker i retning av at det fortsatt må bygges eneboliger framover ettersom ikke alle vil eller kan påta seg slikt omfattende arbeid.

Men for å tiltrekke seg unge folk som ikke nødvendigvis er klare for å forplikte seg til å kjøpe på Haugalandet, men også for å imøtekomme eldrebølgen er det nødvendig å bygge betraktelig flere leiligheter fremover. Leiligheter er både attraktive til utleie, og for enslige og eldre.

Et mer variert tilbud av boliger vil også kunne gi økt mobilitet i det lokale boligmarkedet (NOU 2020:15). En årsak til dette er at beboerne i området kan flytte innad i samme område, i stedet for å måtte flytte ut for å dekke ulike boligbehov for ulike livsfaser. Dette kan igjen gjøre det mer sannsynlig at folk ikke flytter fra Haugalandet når livssituasjonen endrer seg.

Et annet argument for et mer differensiert boligtilbud er at forskning viser til at kommuner som blir påkoblet til større byer får en mer urban bebyggelse, for eksempel slik vi allerede ser det er i rekrutteringsområdet.

Som nevnt utgjør eneboliger majoriteten av dagens boligmasse for alle områdene. Når vi ser på igangsetting av boliger de siste syv årene, er det større variasjon mellom områdene (se Tabell 14). Det tyder dermed på at alle områdene er i gang med å danne en mer heterogen boligmasse, men at dette tar tid. Den årlige igangsettingen av nye boliger utgjør kun en liten andel av den totale boligmassen.

Tabell 14 Gjennomsnittlig årlig igangsetting per område i perioden 2016-2022

Område	Enebolig	Småhus	Leilighet
Sentralområdet	202	152	167
Referanseområdet	24	12	5
Rekrutteringsområdet	320	347	725

1.4 Flytteaktivitet og mønster

For å få en best mulig forståelse av hvilke konsekvenser den nye Rogfast-forbindelsen vil få, er det relevant å kartlegge flytteaktiviteten og flyttemønsteret for de tre områdetypene i analysen: *sentralområdet*, *referanseområdet* og *rekrutteringsområdet*.

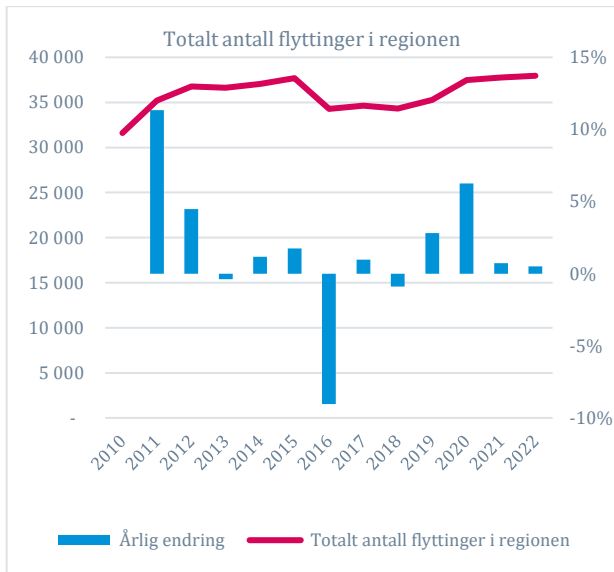
I dette delkapittelet vil vi få innsikt i flyttemønsteret for de aktuelle kommunene på Haugalandet og i Nord-Jæren. I tillegg vil vi se på flyttemønsteret for ulike aldersgrupper, herunder hvilke typer boliger man flytter fra og til.

Flytteaktiviteten er stabil over tid

Det totale antallet flyttinger i regionen har over tid vært relativt stabilt. Av Figur 22 ser vi at det har vært en økning de siste tre årene fra tidligere år.

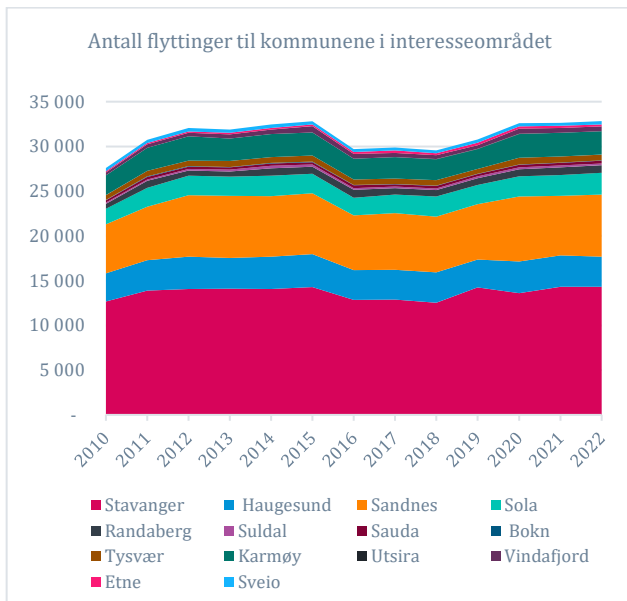
For perioden 2010-2022 er det rundt 37 500 – 38 000 flyttinger i året i regionen. I 2020 var det en økning på 6,2 prosent målt i antall flyttinger til, fra eller innad i regionen, hvilket gjenspeiler den nasjonale trenden dette året, med flere boligomsetninger og høyere flytteaktivitet enn normalt. Foreløpig har det høye nivået på antall flyttinger vært opprettholdt i både 2021 og 2022. Det høye nivået på flytteaktiviteten kan være midlertidig, og fremtidig data for 2023 vi trolig vise en nedgang i flytteaktiviteten gitt den makroøkonomiske situasjonen vi nå er i, med et høyt rentenivå og strammere husholdningsøkonomi.

Rogaland har så langt i 2023 hatt en tydelig bedre økonomisk utvikling enn det vi ser nasjonalt. Dette kommer av industrien som er lokalisert i området, særlig innen energiindustri, har vært utviklingen vært sterk.



Figur 22 Totalt antall flyttinger i regionen

Figur 23 viser det overordnede antallet flyttinger til kommunene som omfattes av analysen i samme periode. Stavanger har flest tilflyttinger, etterfulgt av Sandnes, mens flere av de mindre sentrale kommunene som Bokn og Utsira har veldig få tilflyttinger i perioden.

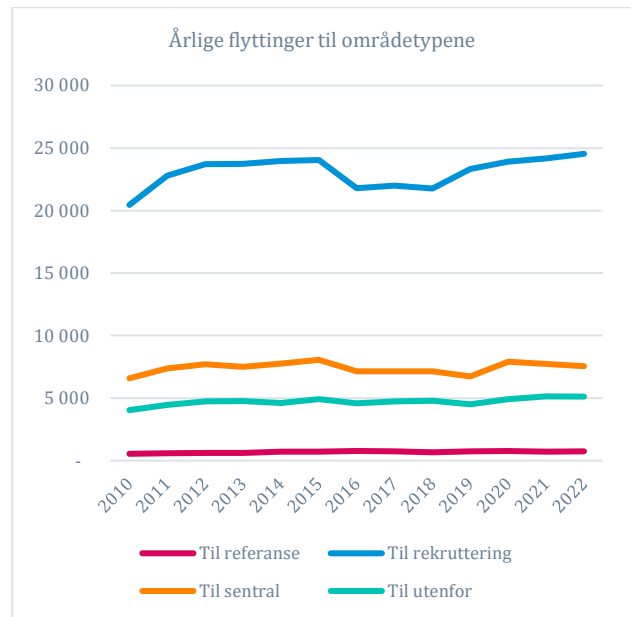


Figur 23 Antall flyttinger til kommunene i interesseområdet

Flyttemønster – de fleste flytter innad i samme område

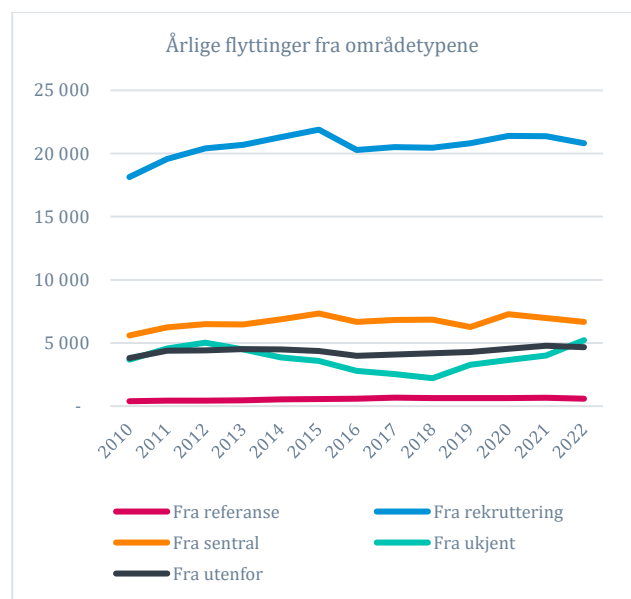
De fleste som flytter til eller innad på Haugalandet, flytter på samme måte som i resten av landet. Det typiske flyttemønsteret er kort flyttedistans, gjerne i nærområdet eller i samme kommune. Dette mønsteret blir bekreftet i de forestående figurene. I tillegg forekommer det også flest flyttinger mellom eneboliger.

Dette er ikke overraskende ettersom vi har en overvekt av eneboliger i Norge og i de definerte områdene.



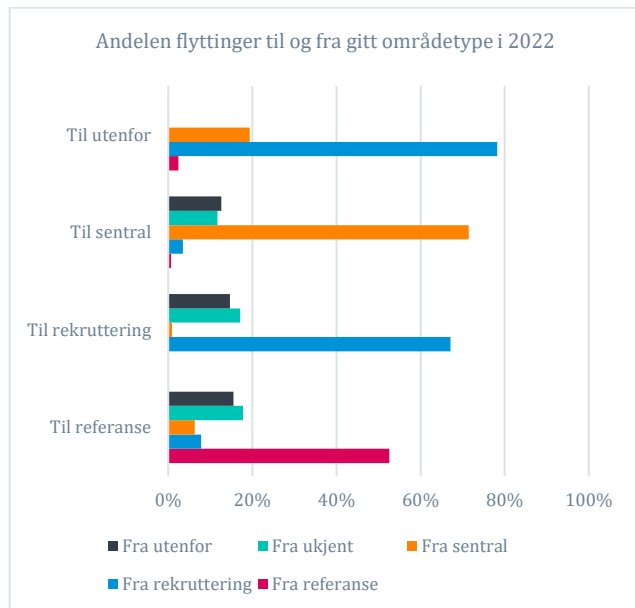
Figur 24 Årlige flyttinger til områdetypene

Figur 24 viser årlige flyttinger til de definerte områdene over tid. Her er det ikke definert hvilket område de flytter fra. Det er ikke overraskende at rekrutteringsområdet, som har den største og mest sentrale kommunen Stavanger, har høyest antall årlige flyttinger. Helt siden 1800-tallet har sentraliseringen i Norge vært en klar trend. Dette er et typisk trekk for storbyer som tiltrekker seg unge som enten skal studere eller arbeide. Området definert som «utenfor» i figuren er alle kommuner som ikke er en del av områdene vi setter søkelys på i analysen.



Figur 25 Årlige flyttinger fra områdetypene

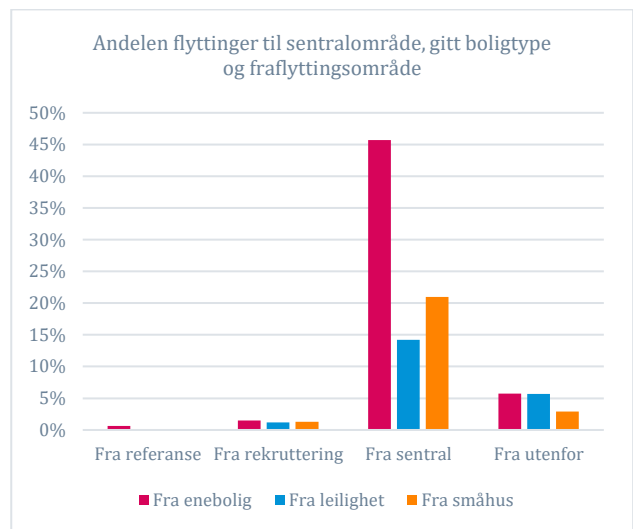
På samme måte som det flytter flest *til* rekrutteringsområdet, flytter det også flere *fra* dette området. Mer sentrale områder har som regel yngre befolkning enn distriktsområder. De yngste aldersgruppene er de som er mest mobile. De flytter gjerne til de mest sentrale områdene for å studere og jobbe, for deretter å flytte ut av storbyen i forbindelse med familieetablering. Det kan også være uteksaminerte studenter i Stavanger som får, og takker ja til, jobbtilbud andre steder. Her er det ikke definert hvor innbyggerne flytter *til*, det kan også være innad i samme område.



Figur 26 Andelen flyttinger til og fra gitt områdetype i 2022

Hvis vi ser nærmere på andelen flyttinger til og fra gitt områdetype i 2022 og antar at alle flyttinger *til* ett område utgjør 100 prosent, ser vi at de fleste flyttingene skjer innad i samme område. De fleste som flytter til sentralområde, flytter også fra sentralområdet, det samme gjelder for øvrige områder, jf. Figur 26. Dette bekrefter det nasjonale flyttemønsteret.

Flyttemønster i sentralområdet

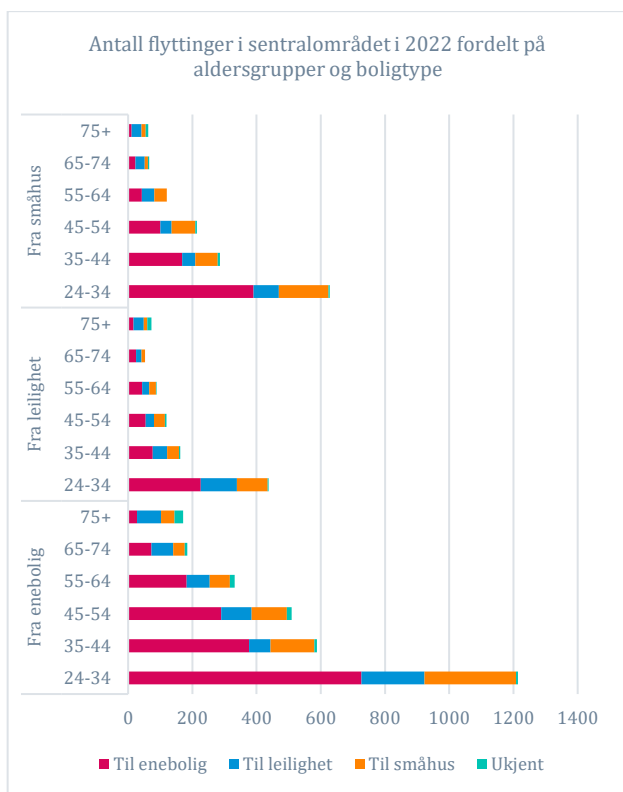


Figur 27 Andelen flyttinger til sentralområde, gitt boligtype og fraflyttingsområde i 2022

Hvis vi analyserer på et mer detaljert nivå, finner vi at sentralområdet har størst grad av internflytting fremfor tilflyttere fra rekrutteringsområdet. Når vi sorterer på de ulike kommunene i sentralområdet, finner vi det samme mønsteret: flesteparten flytter innad i samme kommune.

Det er liten grad av tilflyttinger fra rekrutteringsområdet. Figur 27 viser at kun 4 prosent av flyttingene *til* sentralområdet er flyttinger *fra* rekrutteringsområdet.

Når det gjelder boligtype folk flytter fra, er det slik at enebolig er den boligtypen flest flytter fra, uavhengig av hvilket område man flytter fra. En nærmere analyse over sentralområdet, viser at de fleste flytter fra enebolig til enebolig.



Figur 28 Antall flyttinger i sentralområdet i 2022 fordelt på aldersgrupper og boligtype

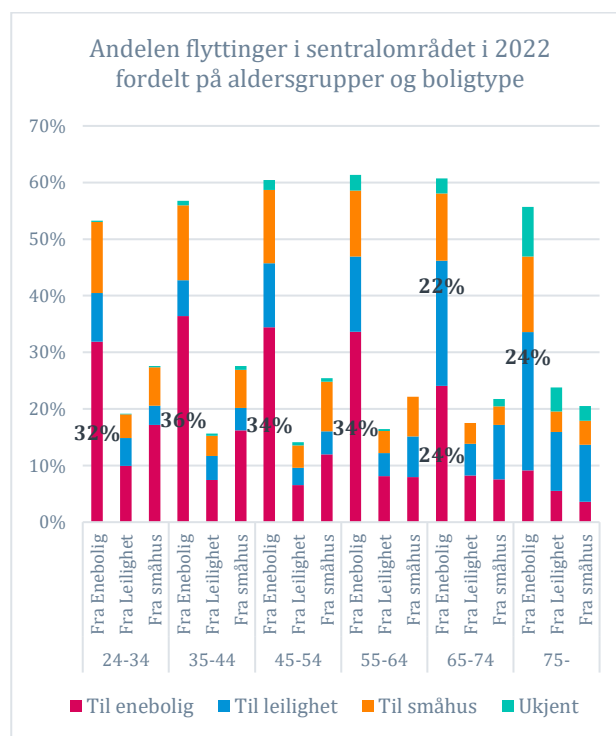
I tråd med det vi ser nasjonalt, er det først og fremst de yngre aldersgruppene som flytter. Figur 28 viser antall flyttinger innad i sentralområdet fordelt på aldersgrupper og boligtyper. Uavhengig av boligtype er det flest yngre som flytter i gruppen 24-34 år.

Det kan også være interessant å se på andelen flyttinger i sentralområdet. I Figur 29 måler vi andelen av flyttinger i sentralområdet, fordelt på de ulike aldersgruppene og boligtypene.

Det er et uttalt politisk ønske om at eldre skal bo hjemme så lenge som mulig. For å muliggjøre dette kan det kreve at eldre flytter til mer lettstelte boliger mer sentralt i kommunen, både på grunn av ressursbruk i kommunen, men også av hensyn til de eldre selv. Av flyttingene blant de eldre er det flest som flytter fra enebolig til leilighet.

Generelt er flytteaktiviteten i de eldre aldersgruppene lav, hvilket kan skyldes flere forhold. For det *første* kan det være en påkjennende prosess å flytte, og flytteprosessen oppleves gjerne tyngre jo eldre en blir. For det *andre* kan det være mangelfull tilgjengelighet av boliger tilpasset de eldre behov, både når det gjelder boligtype, planløsning og beliggenhet. For det *trede* kan verdien på nåværende bolig være for lav til å dekke kostnaden ved å kjøpe en ny leilighet. Spesielt i mindre sentrale kommuner, der bruktboligprisene er lavere, vil differansen mellom verdien på

bruktboliger og prisen på nye boliger kunne være en barriere for de eldre mobilitet.



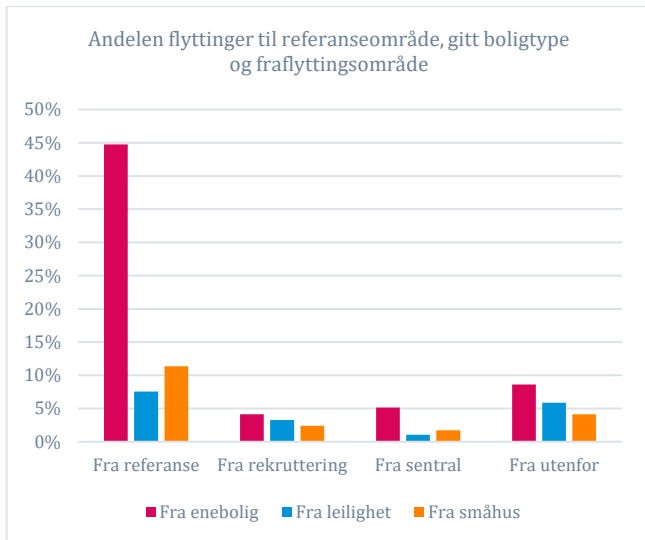
Figur 29 Andelen flyttinger i sentralområdet i 2022 fordelt på aldersgrupper og boligtype

I Figur 29 utgjør hver aldersgruppe 100 prosent, og fordelingen ser dermed på hvilke boligtyper det flyttes fra og til. Figuren illustrerer følgende:

- Blant den yngste aldersgruppen (24-34 år) er det flest flyttinger fra og til eneboliger. Det samme gjelder for aldersgruppene 35-45 år, 45-55 år og 55-65 år.
- For aldersgruppen 65-75 år, er det fremdeles en liten overvekt av de som flytter fra og til enebolig, men andelen som flytter fra enebolig til leilighet øker betydelig i denne aldersgruppen.
- Blant den eldste aldersgruppen 75+ år, er andelen som flytter til leilighet høyest, uavhengig av hvilken boligtype de flytter fra. Her er det hele 24 prosent av alle flyttinger som skjer fra enebolig til leilighet. Dette er i tråd med ønsket politisk utvikling.

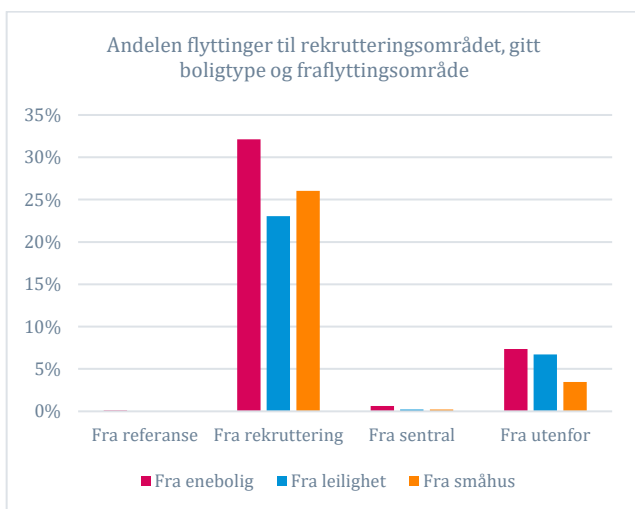
Flyttemønsteret i referanseområdet

Det samme mønsteret finner vi for de som flytter til referanseområdet. Igjen er det størst grad av internflytting, og uansett hvilket område de har flyttet fra så har flest flyttet fra enebolig, jf. Figur 30.



Figur 30 Andelen flyttinger til referanseområde, gitt boligtype og fraflyttingsområde

Flyttemønster i rekrutteringsområdet



Figur 31 Andelen flyttinger til rekrutteringsområdet, gitt boligtype og fraflyttingsområde

I likhet med de andre områdene er det størst internflytting i rekrutteringsområdet. Her utgjør alle flyttinger 100 prosent. Til kontrast fra de to andre områdene er det større variasjon mtp. boligtypene de flytter fra, hhv. 32 prosent enebolig, 26 prosent småhus og 23 prosent leiligheter. Det er vanlig med større variasjon i boligtyper jo mer sentral en kommune er, blant annet på grunn av sentralisering og en lavere andel eldre sammenlignet med distriktskommuner.

Flyttemønster fra rekrutteringsområdet til sentralområdet

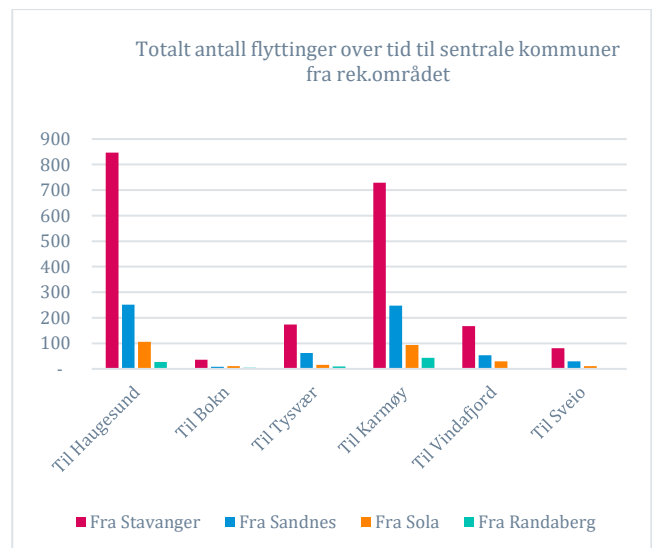
I forbindelse med Rogfast er det ønskelig å rekruttere tilflyttere fra rekrutteringsområdet (og andre områder) til sentralområdet på Haugalandet. Historisk er det er

svært få flyttinger fra rekrutteringsområdet til sentralområdet, se Tabell 15. For å kunne si noe representativt om flyttingene fra rekrutteringsområdet til sentralområdet, er det nødvendig å summere alle flyttinger over tid ettersom underlaget er svakt. Derfor har vi lagt til grunn perioden 2010-2022.

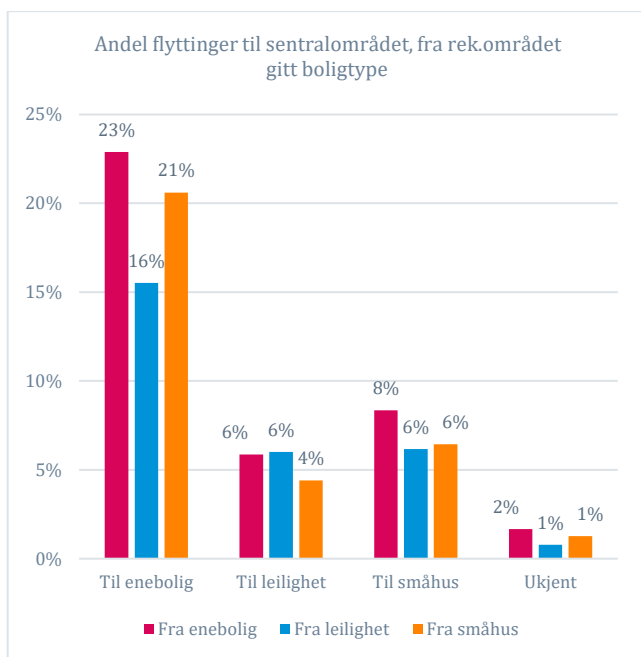
Tabell 15 Antall flyttinger fra rekrutteringsområdet til sentralområdet

År	Antall flyttinger
2010	258
2011	240
2012	218
2013	267
2014	266
2015	240
2016	206
2017	205
2018	190
2019	189
2020	249
2021	248
2022	264
Totalsum	3 040

Over tid er det flest som flytter fra Stavanger når de flytter til en av kommunene i sentralområdet, jf. Figur 32. Dette er ikke overraskende ettersom storbyer har høy grad av både tilflytting og fraflytting.



Figur 32 Totalt antall flyttinger over tid til sentrale kommuner fra rekrutteringsområdet

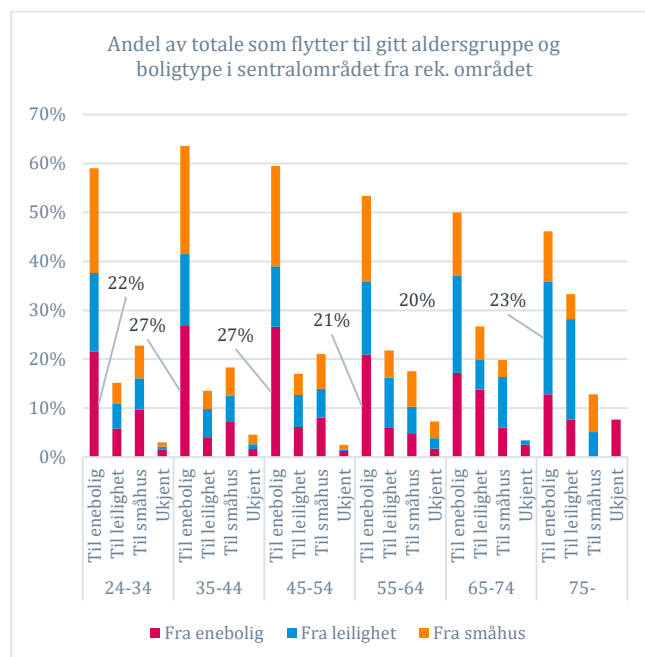


Figur 33 Andel flyttinger til sentralområdet, fra rekrutteringsområdet gitt boligtype

60 prosent av de som flytter fra rekrutteringsområdet til sentralområdet flytter til en enebolig, se Figur 33. Andelen som flytter fra leilighet og småhus til enebolig utgjør hhv. 16 prosent og 21 prosent. Dette kan indikere at mange flytter fra storbyen til distriktene for å etablere familie. Men det kan også være fordi enebolig er den boligtypen som er mest tilgjengelig, eller en kombinasjon av disse to.

Det er noen forskjeller på hvilke boligtype de ulike aldersgruppene flytter fra og til, se Figur 34. For den yngre gruppen 24-34 år er det flest som flytter fra enebolig til enebolig, men det er nesten like stor andel som flytter fra småhus til enebolig. Det er en veldig liten andel som flytter fra enebolig til leilighet i denne aldersgruppen. For husholdninger mellom 35-54 år er det flest som flytter fra enebolig til enebolig.

Noe mer overraskende er det at de eldste gruppene 65-74 år og de over 75 år har størst andel som flytter fra leilighet til enebolig, selv om andelen som flytter til leilighet fremdeles øker markant i disse gruppene. Dette kan bety at sentralområdet ikke har aldersvennlige leiligheter tilgjengelig, og/eller at boligprisen på leiligheter er høyere enn verdien av eneboligene de eldre besitter. Dette er således et argument for å øke igangsettingen av leiligheter fremover, se «Boligdekking og boligbehov» under delkapittel 1.2.



Figur 34 Andel av totale som flytter til gitt aldersgruppe og boligtype i sentralområdet fra rekrutteringsområdet

Flyttemønster til sentralområdet fra referanseområdet

Over tid er det registrert veldig få flyttinger til sentralområdet fra referanseområdet, så lite at det er ikke representativt for fremtiden.

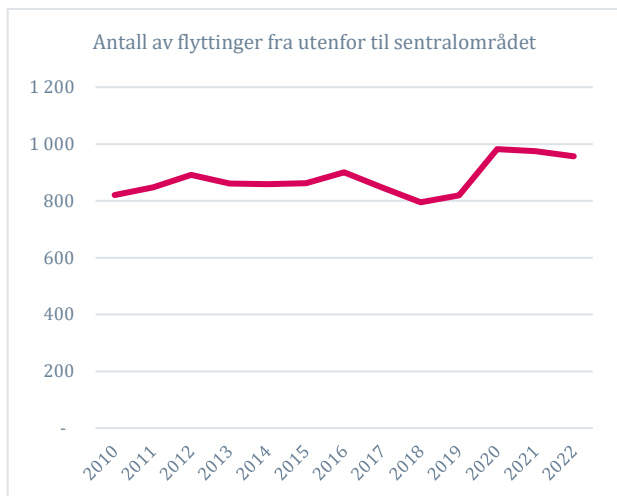
Tabell 16 Antall flyttinger til sentralområdet fra referanseområdet

År	Antall flyttinger
2010	48
2011	55
2012	41
2013	41
2014	41
2015	53
2016	42
2017	38
2018	53
2019	42
2020	45
2021	43
2022	52
Totalsum	594

Flytting til sentralområdet fra andre områder

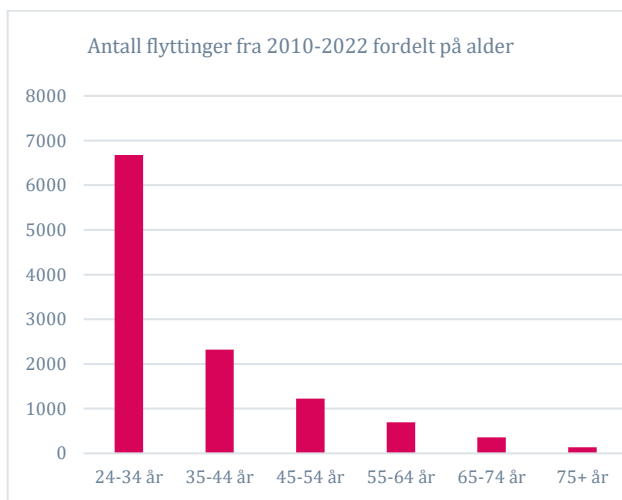
Over tid har kommunene i sentralområdet hvert år tiltrukket seg nye tilflyttere fra andre steder i landet enn

de andre kommunene på Haugalandet og Nord-Jæren, omtalt som «utenfor». De siste tre årene har det vært i underkant av 1 000 tilflytninger fra området «utenfor», til sentralområdet, årlig.



Figur 35 Antall flyttinger fra området "utenfor" til sentralområdet over tid

Denne type flytting er typisk for de som har røtter og opphav i sentralområdet, men har bodd utenfor for en periode grunnet jobb eller studier, for så å ha kommet tilbake til hjemstedet. Dette blir tydelig når vi fordeler flyttingene på alder.



Figur 36 Antall flyttinger fra 2010-2022 fordelt på alder

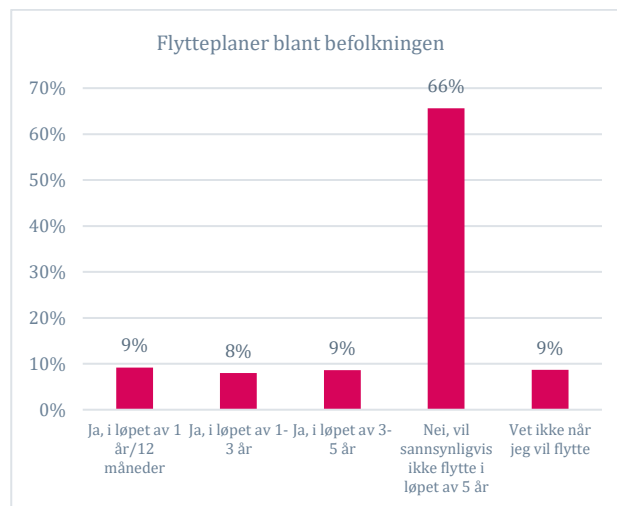
Mange av de samme mekanismene som gjelder hvilke boligtyper de ulike aldersgruppene flytter til og fra, gjelder også for denne flyttedistansen. Blant de yngste, 24-34 år, flytter de fleste fra leilighet fra «utenfor» til enebolig i sentralområdet. For alle resterende aldersgrupper er det flest som flytter til og fra enebolig.

1.5 Flytteplaner

I dette delkapittelet vil vi kartlegge flytteplanene til befolkningen, og hvorvidt flytteplanene og områdepreferansene vil påvirkes av Rogfast utbyggingen.

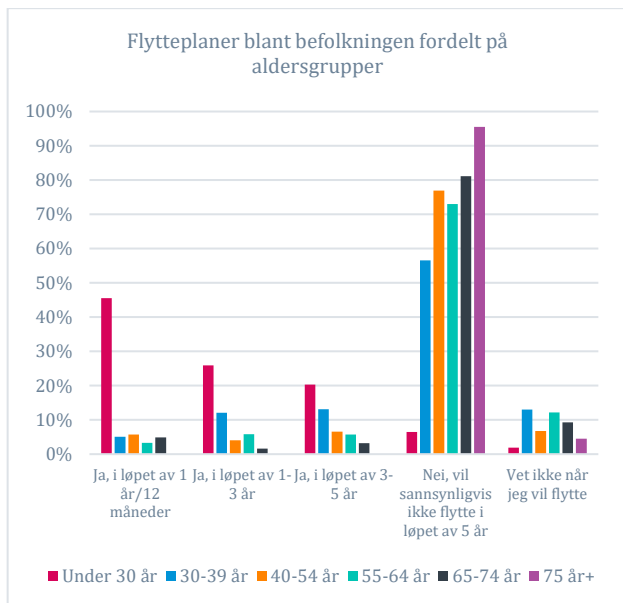
Funn fra befolkningsundersøkelsen

Vi har gjennomført en husholdningsundersøkelse blant befolkningen på Haugalandet og på Nord-Jæren. Her har vi blant annet kartlagt innbyggernes flytteplaner de kommende årene. I denne delen beskrives flytteplanene både *uavhengig av og avhengig av Rogfast-utbyggingen*. Ifølge funn fra undersøkelsen vil de fleste *ikke* flytte i løpet av de neste fem årene, mens 26 prosent vil flytte innen de neste fem år. Dette tilsvarer 183 respondenter. Dette er i tråd med våre forventninger om at tilflytting til Haugalandet først og fremst vil skje etter åpningen av Rogfast, og ikke i tiden før.



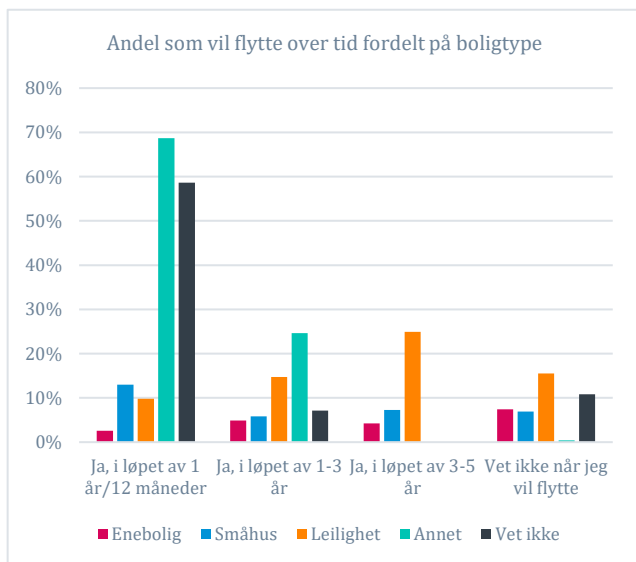
Figur 37 Flytteplaner blant befolkning fra husholdningsundersøkelse

Husholdningene på Haugalandet og på Nord-Jæren bekrefter tidligere antakelser om at de yngre er mer mobile og ser ut til å ha mer flytteplaner enn den øvrige delen av befolkningen. Mens blant de som mest sannsynlig ikke vil flytte i løpet av fem år er det en høyest andel eldre på 75+ år, se Figur 38.



Figur 38 Flytteplaner blant befolkningen fra husholdningsundersøkelsen fordelt på aldersgrupper

Videre kan vi se nærmere på flytteplanene fordelt på hvilke boligtyper respondentene bor i dag. «Andre boligtyper/annet» er definert som sokkelleilighet i enebolig og hybel. Vi har videre utelatt de som ikke har planer om å flytte de neste fem årene for å kunne se nærmere på de som har flytteplaner.

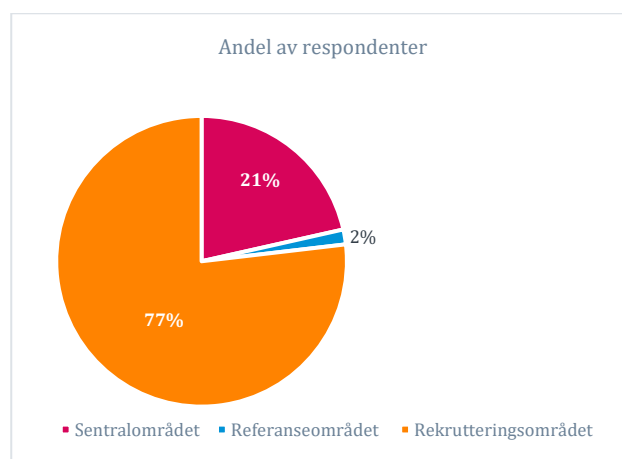


Figur 39 Resultat fra husholdningsundersøkelsen - flytteplaner fordelt på boligtype

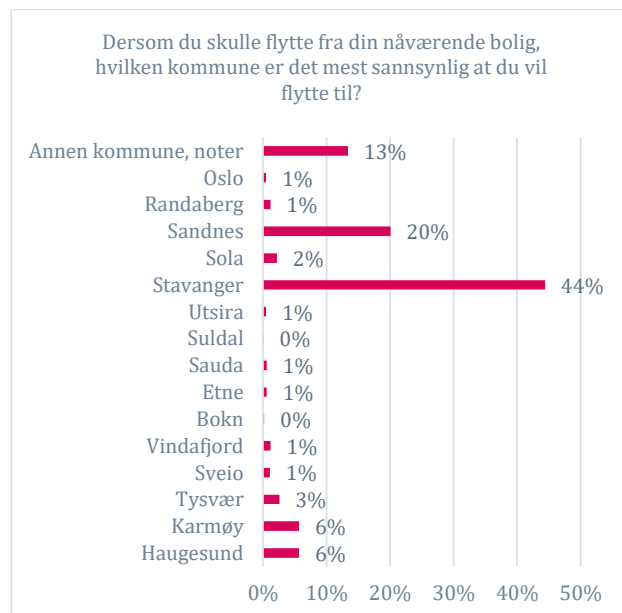
Blant de med flytteplaner er det de som bor i andre boligtyper, nemlig hybel og sokkelleiligheter som planlegger å flytte innen kortest tid. Dette har trolig sterk sammenheng med eierandelen blant innbyggerne. Flere av de som leier bolig flytter oftere og bor oftere i leiligheter, sokkelleiligheter og hybler enn

andre boligtyper. Eierandelen er høyere for de i enebolig og disse planlegger i mindre grad å flytte i løpet av en femårsperiode.

Av de som faktisk har flytteplaner, har hele 77 prosent av respondentene planer om å flytte til rekrutteringsområdet. Dette kan være respondenter som bor i rekrutteringsområdet i dag og ønsker å flytte internt i området, men også personer som flytter fra andre kommuner til rekrutteringsområdet. 21 prosent av respondentene planlegger å flytte til sentralområdet, mens kun 2 prosent planlegger å flytte til referanseområdet.



Figur 40 Andelen respondenter av de med flytteplaner, hvor de mest sannsynlig vil flytte til



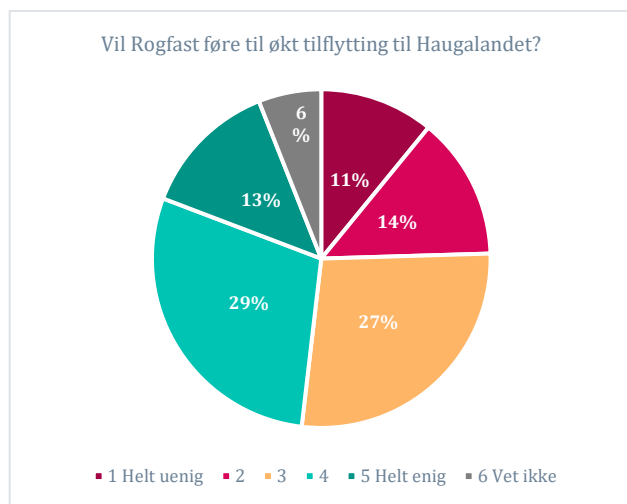
Figur 41 Husholdningenes flytteplaner per kommune

I Figur 41 blir husholdningene spurt om hvilken kommune de ville flyttet til dersom de skulle flytte fra sin nåværende bolig. Dette bildet bekrefter tidligere beskrivelser av husholdningenes flyttemønster. Det er flest flyttinger som foregår til, fra og innad i Stavanger

og Sandnes. Blant de som har notert andre kommuner er det en stor andel som oppgir at de har flytteplaner, men vet ikke til hvilken kommune. Blant disse er det også en mindre andel som planlegger å flytte utenlands.

Tilflytting og boattraktivitet

For denne delen av analysen inkluderer vi Rogfast for å se om respondentene i befolkningsundersøkelsen svarer annerledes på spørsmål rundt en rekke påstander om tilflytting på Haugalandet. Påstandene blir vurdert fra en skala fra 1 til 5, der 1 er helt uenig og 5 er helt enig.

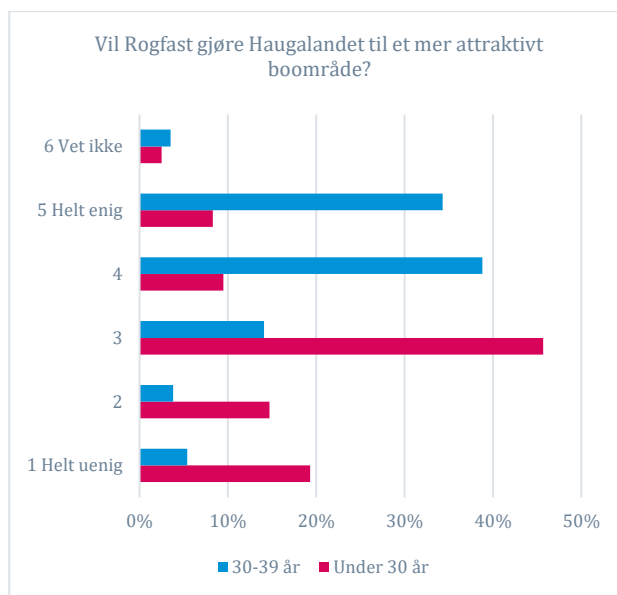


Figur 42 Vil utbyggingen av Rogfast-forbindelsen føre til økt tilflytting til Haugalandet? Svar fra husholdningsundersøkelsen.

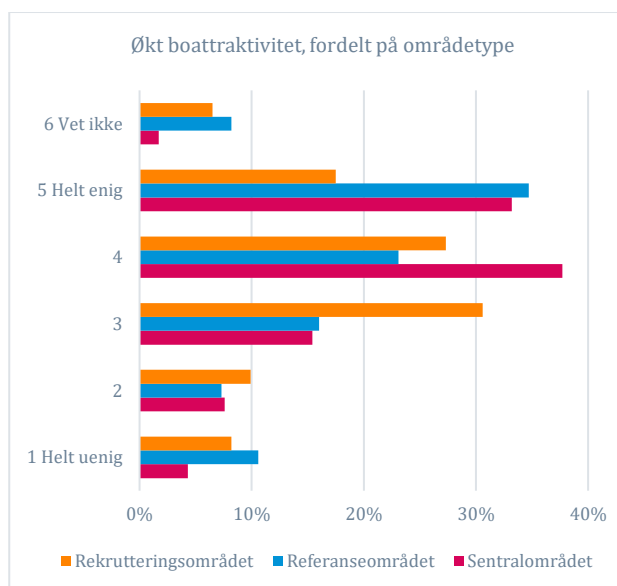
Figur 42 viser at 42 prosent (295 personer) av husholdningene er enige i at Rogfast vil føre til økt tilflytting til Haugalandet, mens en fjerdedel er uenig i at dette vil skje.

Selv om ikke alle respondentene tror Rogfast-forbindelsen vil føre til økt tilflytting til Haugalandet, er det fremdeles en del som mener det vil gjøre Haugalandet mer attraktivt som boområde. Blant de to yngste aldersgruppene, mener 73 prosent av de mellom 30-39 år at Haugalandet vil bli et mer attraktivt boområde etter Rogfast-utbyggingen (se Figur 43). Dette støtter argumentet vårt om økt bosetting først noen år etter åpningen av Rogfast.

Funn fra befolkningsundersøkelsen indikerer at det vil være lettere å tiltrekke beboere i aldersgruppen 30-39 år, fremfor de under 30 år som ikke anser området som like attraktivt. Det skal likevel nevnes at Rogfast-forbindelsen ikke er ventet ferdigstilt før i 2033, og ved dette tidspunktet vil de som i dag er under 30 år være i aldersintervallet 30-39 år. Dersom svarene er aldersbetinget ut fra familie- og bosituasjon kan det være at det er de som er under 30 år i dag som vil anse Haugalandet som et mer attraktivt boområde etter utbyggingen er ferdig likevel.



Figur 43 Vil Rogfast gjøre Haugalandet til et mer attraktivt boområde? Svar fra befolkningsundersøkelsen.



Figur 44 Vil Rogfast-forbindelsen føre til økt boattraktivitet for Haugalandet, fordelt på områdetype.

Fordelt på de ulike områdene, mener respondentene i sentral- og referanseområdet at utbyggingen vil gjøre Haugalandet til et mer attraktivt boområde, enn respondentene i rekrutteringsområdet.

Bolig- og områdepreferanser

I denne delen kartlegger vi hvilke område- og boligpreferanser respondentene i befolkningsundersøkelsen har.

I NOU 2020:15 (s.42) trekkes det fram at muligheten for å kunne bo i enebolig er et av de viktigste aspektene ved å skulle bo i en distriktskommune. Dette samsvarer med funnene i befolkningsundersøkelsen

vår. I samme utredning ble det også klart at bo og flyttemotivet har endret seg i befolkningen. Mens arbeid var viktigste årsaken til flytting i 1972, er familieårsaker den viktigste nå (2008). Det er lite som tyder på at dette har endret seg siden utredningen, blant annet som følge av pandemiens digitalisering av arbeidslivet som har gjort oss mindre stedsbudne på grunn av arbeid. At familiemotivet er sterkere enn arbeidsmotivet understøtter behovet for å rekruttere unge til sentralområdet som ønsker å etablere familie, samt eksisterende småbarnsfamilier. I vår befolkningsundersøkelse, ber vi respondentene om å vurdere hvor viktige 10 ulike faktorer er for at de skal flytte. Det er nærhet til butikker og servicetilbud som er viktigst, etterfulgt av nærhet til natur og turområder. Deretter kommer nærhet til venner og familie. Nærhet til jobb havner midt på sammen med lave boligpriser og nærhet til sentrum.

Undersøkelsen tyder på at Rogfast-utbyggingen i liten grad vil påvirke hvilken kommune respondentene ønsker å bo i fremtiden. Men som vi har sett tidligere er det igjen aldersgruppen 30-39 år som er mest tilbøyelige til å flytte, og de utgjør her den største andelen som mener at utbyggingen kan påvirke ønsket bokommune i fremtiden. Det er trolig denne aldersgruppen som i størst grad vil bli påvirket av etablering av nye og flere arbeidsplasser på Haugalandet som følge av Rogfast.

Tabell 17 Vil utbyggingen av Rogfast endre hvilken kommune du vil ønske å bo i fremtiden? Resultater fordelt på alder

	Under 30 år	30-39 år	40-54 år	55-64 år	65-74 år	75 år+	65 år+
BASE	80	148	226	121	87	41	128
Ja	4%	13%	7%	1%	7%	0%	5%
Nei	96%	84%	88%	96%	91%	100%	94%
Vet ikke	1%	3%	6%	3%	2%		2%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabell 18 Hvilken kommune vil du foretrekke å flytte til etter utbyggingen av Rogfast?

Kommune	TOTAL
BASE	44
Haugesund	10 %
Karmøy	38 %
Tysvær	2 %
Sveio	1 %
Vindafjord	2 %
Bokn	1 %
Sauda	1 %
Suldal	1 %
Stavanger	25 %
Sola	2 %
Sandnes	4 %
Annen kommune, noter	14 %
TOTAL	100 %

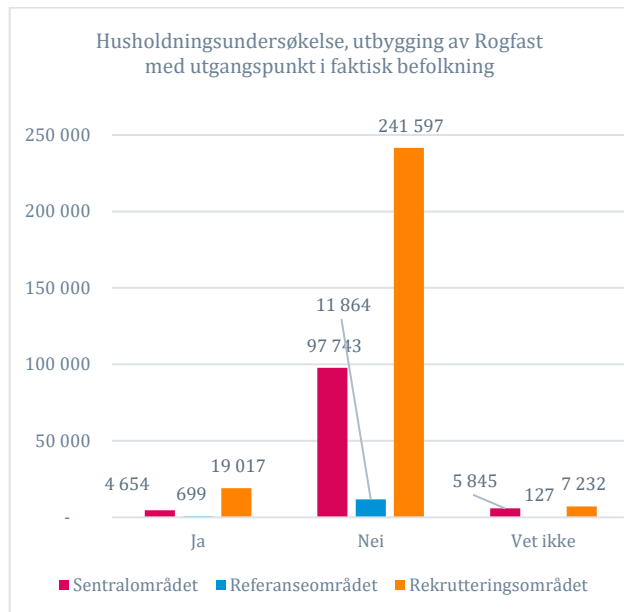
Totalt blant utvalget i undersøkelsen er det kun 6 prosent av respondentene som mener utbyggingen av Rogfast vil påvirke hvilken kommune de vil flytte til. I Tabell 18 har vi tatt utgangspunkt i de som svarer at utbyggingen av Rogfast vil påvirke hvilken kommune de vil foretrekke å flytte til, og fordelt svarene på de ulike kommune de foretrekker. Blant de som mener Rogfast-utbyggingen kan påvirke fremtidig bokommune er det flest som foretrekker å flytte til Karmøy og Stavanger kommune, hhv. 38 og 25 prosent. Dette kan tale for økt boligbygging i disse kommunene på lengre sikt. Av alle respondentene er det få som mener bostedskommune vil bli påvirket av Rogfast utbyggingen. Dette kan vise seg å stemme, men det er også rimelig å anta at husholdninger ikke reelt planlegger flyttingen ti år frem i tid. Når prosjektet nærmer seg ferdigstilling er det rimelig å anta at flere husholdninger vil flytte enn det som er oppgitt i undersøkelsen. I dette spørsmålet kunne husholdningene også svart følgende kommuner; Etne, Randa-berg, Utsira og Oslo. Disse er utelatt fra tabellen ettersom de ikke fikk noen oppslutning.

Husholdningsundersøkelsen omgjort til faktiske størrelser

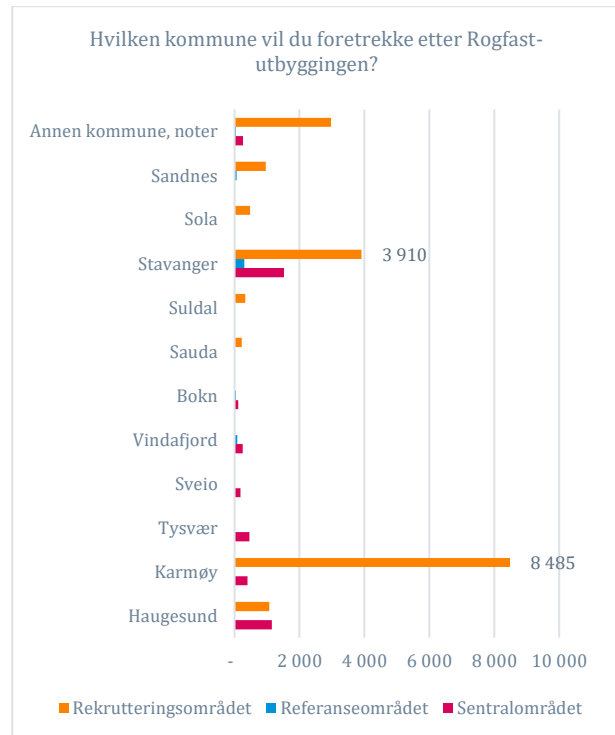
Ved å ta utgangspunkt i andelen fra husholdningsundersøkelsen og den totale befolkningen på Haugalandet og Nord-Jæren kan vi tallfeste andelen i undersøkelsen. Totalt er det bosatt 388 791 personer i regionen. Figur 45 viser antallet på hvor mange som tror utbyggingen av Rogfast kan påvirke deres fremtidige bokommune. Her blir det enda tydeligere hvor

liten andelen av totalen som mener Rogfast utbygging faktisk vil påvirke de.

Omtrent 350 000 personer vil ut fra dette ikke bli påvirket av Rogfast, mens omtrent 20 000 i rekrutteringsområdet vil kunne endre fremtidig bokommune. Det er også omtrent 13 000 som ut fra andelen i undersøkelsen, ikke vet om utbyggingen vil påvirke deres fremtidige bokommune.

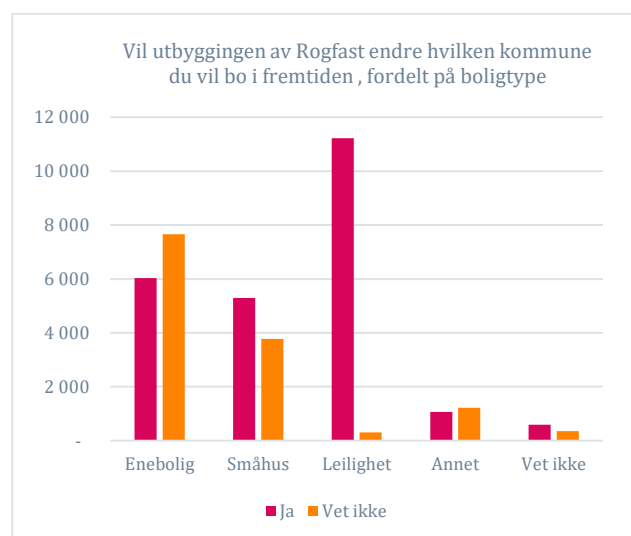


Figur 45 Vil utbyggingen av Rogfast endre hvilken kommune du vil ønske å bo i fremtiden? Fordelt på områdetype



Figur 46 Hvilken kommune befolkningen ville foretrukket etter Rogfast-utbyggingen basert på husholdningsundersøkelse, fordelt på hvilket område de er bosatt i dag.

Med omgjøringen av andelen fra husholdningsundersøkelsen til faktisk antall, er det flest som ville foretrukket å flytte til Karmøy og Stavanger etter utbyggingen av Rogfast. 8 485 personer, gitt andelen i undersøkelsen, fra rekrutteringsområdet ville foretrukket Karmøy, mens 3 910 personer fra rekrutteringsområdet ville foretrukket Stavanger. Her er det utelatt de kommunene respondentene kunne valgt, men som ikke fikk noe oppslutning.

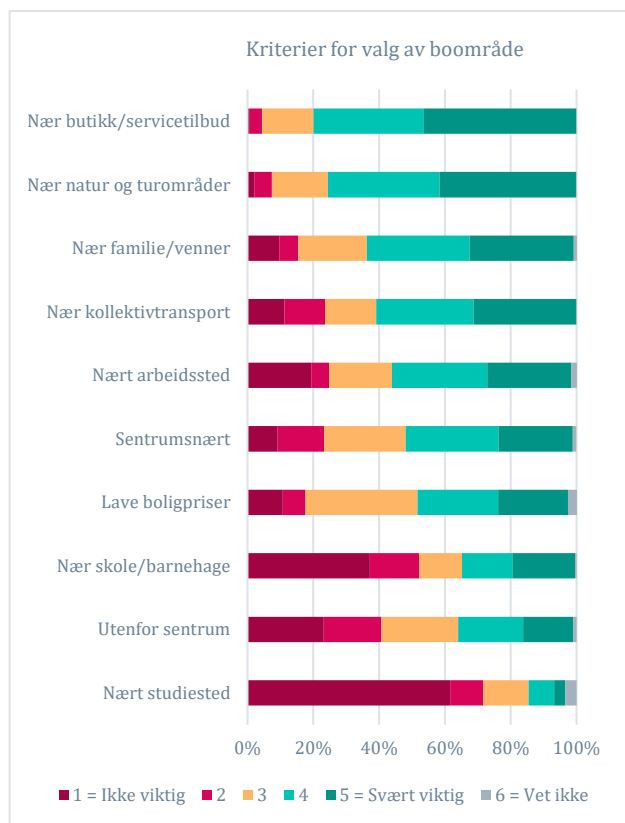


Figur 47 Befolkningsundersøkelse, vil utbyggingen av Rogfast endre din fremtidige bokommune. Kun respondenter som har svart ja eller vet ikke, kvantifisert med faktiske befolkningsstørrelser og fordelt på boligtypen de bor i dag.

Dersom vi utelater de som mener Rogfast-utbyggingen ikke vil påvirke fremtidig bokommune blir det tydeligere hvilke respondenter som faktisk mener utbyggingen vil påvirket deres valg. Her er det flest som bor i leilighet i dag som mener deres fremtidige bokommune kan påvirkes av Rogfast, jf. Figur 47. Dette resultatet bekrefter andre deler av befolkningsundersøkelsen der det er flest som bor i leilighet i dag som har flytteplaner den nærmeste tiden.

Kriterier for valg av boområde

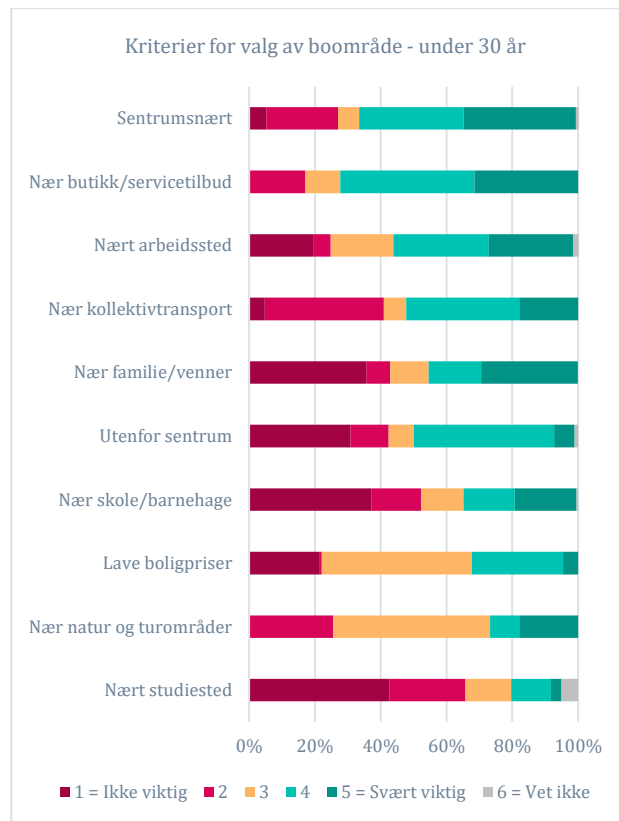
For å kartlegge hva husholdningene ønsker i nærheten av sitt bosted har vi i husholdningsundersøkelsen kartlagt hvilke tilbud husholdninger anser som mer eller mindre viktige. I Figur 48 er kriteriene rangert med andelen som har besvart hvert alternativ på en skala fra 1 til 5, der 5 tilsvarer svært viktig mens 1 tilsvarer mindre viktig. Kriteriene er så rangert fra høyest til lavest basert på andelen som har svart 5 «svært viktig». For utvalget er det viktigste nærhet til butikk/servicetilbud, der hele 46 prosent av alle respondenter gir dette høyest score.



Figur 48 Respondenter besvarer og rangerer viktigheten av ulike kriterier for valg av boområder

Det er tydelig at det er kriteriene nærhet til natur og tuområder, samt nærhet til butikk og servicetilbud som scorer høyest på denne rangeringen, der den grønne stolpen utgjør en størst andel, i Figur 48.

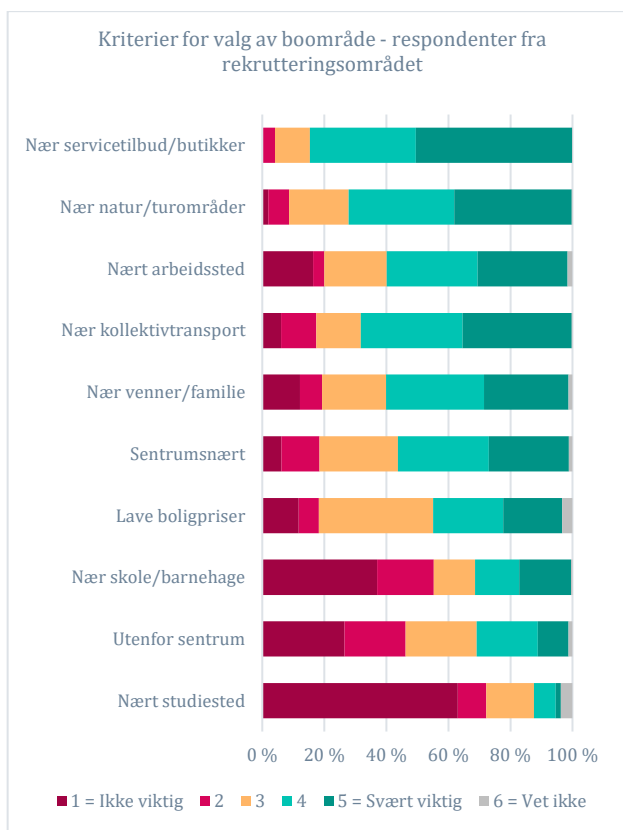
Disse kriteriene er det hhv. 41 og 46 prosent som anser som svært viktig. I motsatt ende finner vi kriteriet «nærhet til studiested». Ikke overraskende da en overvekt av respondentene er i arbeid og ikke studenter. De øvrige kriteriene har en varierende andel som anser som viktig.



Figur 49 Respondenter under 30 år sin rangerte viktighet av kriterier til valg av boområder

For den yngste respondentgruppen er deres kriterier for valg av boområde presentert i Figur 49. Alle aldersgruppene er nokså enig om hvilke kriterier som er viktig for valg av boområde, men den yngste anser det som noe mer viktig å være nært ulike tilbud, enn de øvrige grupper.

Rangeringen av kriteriene gjennomført av de ulike aldersgruppene, og her vist ved den yngste aldersgruppen, viser at for at kommunene på Haugalandet skal tiltrekke seg ny befolkning etter Rogfast-forbindelsen må en hel infrastruktur på plass. Husholdningene er opptatt av å bo i nærheten av arbeidssted, men viktigere er det at deres daglige behov er dekket gjennom nærhet til butikker og servicetilbud og natur og tuområder. Som vi skal se i kapittel 2 har Haugalandet gode muligheter for nye og flere arbeidsplasser, noe som vil gjøre det mer sannsynlig at framtidige beboere bosetter seg i nærheten av arbeidsted sitt.



Figur 50 Rangert kriterier for valg av boområde, gitt nåværende boligområde i rekrutteringsområdet

Hvis vi fordeler på hvilke områder respondentene er bosatt i dag er det nokså bred enighet om hva som er viktigst. Det er fremdeles nærhet til servicetilbud og butikk, samt nærhet til natur og turområder som er rangert høyest. Beboere i rekrutteringsområdet er noe mer opptatt av nærhet til kollektivtransport, servicetilbud, arbeidssted og sentrumsnærhet enn beboere fra de øvrige områdene. Her blir det igjen tydelig at dersom sentralområdet skal tiltrekke seg beboere fra rekrutteringsområdet etter Rogfast-utbyggingen, må det på plass en større infrastrukturutvikling.

Videre gjennomføres samme øvelse basert på hvilken familiesituasjon respondentene har i dag, og de samme resultatene holder også her. Fremdeles er nærhet til servicetilbud og butikker det viktigste. Videre anser derimot de som er alene uten barn det som viktig med lave boligpriser, mens de andre husholdningstypene anser ikke dette som like viktig. Dette kan enkelt forklares for at de som bor alene trolig har en lavere kjøpskapasitet enn de som har samboer eller ektefelle

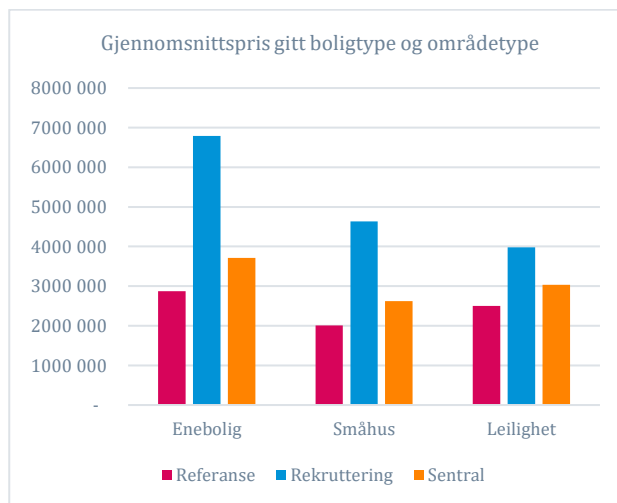
1.6 Boligpriser og utvikling

En viktig komponent i konsekvensutredningen vil være å se på boligprisnivået i de enkelte delene av Haugalandet, sammenlignet med andre områder i regionen. Vi har allerede sett at det demmes opp en underdekning av boliger.

Boligpriser

Figur 51 viser den gjennomsnittlige boligprisen for hver boligtype i de ulike områdetypene. Ikke overraskende er gjennomsnittsverdien på boliger klart høyest i rekrutteringsområdet.

Dette betyr at husholdninger i rekrutteringsområdet som eier bolig i snitt har høyere verdi på sine boliger enn husholdninger som eier bolig på Haugalandet, uavhengig av boligtype. Disse boligeierne vil dermed også stille med en sterkere kjøpekraft dersom de skulle ha byttet ut nåværende bolig i rekrutteringsområdet med bolig i sentralområdet. Samtidig kan en slik boligreise presse opp boligprisene i sentralområdet om det er mange nok med en høy kjøpekraft fra rekrutteringsområdet.



Figur 51 Gjennomsnittspris gitt boligtype og områdetype

- I gjennomsnitt er verdien av en enebolig i rekrutteringsområdet hele 45 prosent høyere enn gjennomsnittsverdien av en enebolig i sentralområdet
- I gjennomsnitt er verdien av et småhus i rekrutteringsområdet hele 43 prosent høyere enn gjennomsnittsverdien av et småhus i sentralområdet
- I gjennomsnitt er verdien av en leilighet i rekrutteringsområdet hele en 24 prosent høyere enn gjennomsnittsverdien av en leilighet i sentralområdet.

Tabell 19 viser gjennomsnittsverdien for de ulike boligtypene i de definerte kommunene. Av tabellen ser vi at boligeiere i rekrutteringsområdet stiller med en tydelig sterkere kjøpekraft ved å flytte til sentralområdet. Boligverdiene i de ulike kommunene gjenspeiles i sentraliteten i kommunen, der de minst sentrale kommunene har lavest boligverdier, uavhengig av boligtype.

Tabell 19 Gjennomsnittsverdi gitt boligtype i kommune, avrundet til nærmeste 100 000

Kommune	Enebolig	Småhus	Leilighet
Stavanger	kr 7 400 000	kr 4 800 000	kr 4 200 000
Sola	kr 6 800 000	kr 4 700 000	kr 3 500 000
Randaberg	kr 6 700 000	kr 4 700 000	kr 3 600 000
Sandnes	kr 5 900 000	kr 4 300 000	kr 3 500 000
Haugesund	kr 4 300 000	kr 2 700 000	kr 3 200 000
Tysvær	kr 4 100 000	kr 2 700 000	kr 3 000 000
Bokn	kr 4 100 000	kr 2 800 000	kr 2 800 000
Karmøy	kr 3 500 000	kr 2 600 000	kr 2 700 000
Vindafjord	kr 3 300 000	kr 2 400 000	kr 2 700 000
Suldal	kr 3 300 000	kr 2 700 000	kr 2 900 000
Etne	kr 3 200 000	kr 2 500 000	kr 2 300 000
Sveio	kr 3 100 000	kr 2 200 000	kr 2 100 000
Sauda	kr 2 300 000	kr 1 700 000	kr 2 300 000
Utsira	kr 2 100 000	kr 2 400 000	kr 2 300 000

Underdekning av boliger kan presse opp boligpriser

Med en høy befolkningsvekst etter åpningen av Rogfast vil boligbyggingen de neste årene skape en underdekning av boliger i kommunene i de definerte områdene.

Tidligere analyser gjort av (Andersen, Diez-Gutierrez, Nilsen, & Tørset, 2018) for liknende prosjekter viser en statistisk signifikant effekt på boligprisene i området som fikk en fastlandsforbindelse. Både oppføringen av Finnfast og Askøybrua viser en positiv vekst i boligprisene fra tredje året forbindelsen var åpnet. Dette tyder på at en bedre tilgjengelighet til øykommunene økte boattraktiviteten til området og dermed presset opp boligprisene her. Analysen viser også at de områdene med direkte forbindelse til store byer vil ha mer effekt på boligprisene, enn dersom forbindelsen er til en mindre norsk by. Det taler mer

positivt for kommunene som får en direkte forbindelse med Norges fjerde største by, Stavanger. Forskerne ser også antydninger til at boligprisene kan ha begynt å øke allerede før åpningen av fastlandsforbindelsen, noe som gir noe usikkerhet rundt resultatet. Det kan også skyldes en psykologisk effekt av at den fremtidige fastlandsforbindelsen øker boattraktiviteten. På lengre sikt viser effekten på boligpriser seg å være mindre. Det var ventet at boligprisene ville øke mer etter fjerning av bompenger, men noen tidligere analyser viser altså at vekstpotensialet er størst i den umiddelbare perioden etter åpning av fastlandsforbindelsen.

Basert på tidligere liknende analyser vil trolig sentralområdet også oppleve økte boligpriser som følge av en større trafikk til området, samt en økt attraktivitet for området. Som tidligere sammenlignet med boligdekningen, igangsettes det langt færre boliger enn det demografiske boligbehovet tilsier, noe som i seg selv vil presse opp boligprisene.

Økte boligpriser på Haugalandet vil kunne tette gapet i prisforskjellene mellom Stavanger-regionen og Haugalandet. Dette kan redusere boattraktivitet. En konsekvens er at tilflyttere fra rekrutteringsområdet ikke vil ha like sterk kjøpekraft i sentralområdet sammenlignet med situasjonen før Rogfast. Selv om kjøpekraften kanskje vil svekkes noe, tror vi likevel at den vil være større enn for de som på Haugalandet nå.

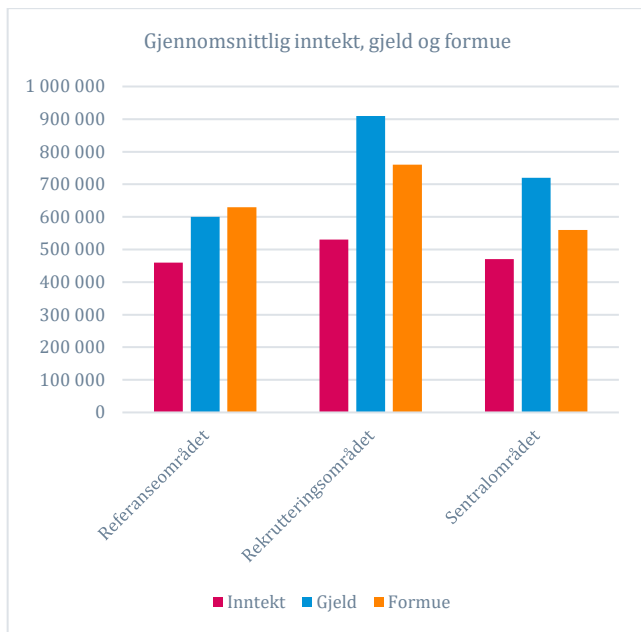
1.7 Kjøpskapasitet

Inntekt, gjeld og formue

Ved å sammenligne gjennomsnittlig inntekt, gjeld og formue i de tre definerte områdetypene finner vi at rekrutteringsområdet har de høyeste gjennomsnittsverdiene (se Figur 52).

Gjennomsnittlig personinntekt er hhv. 530 000 kroner i rekrutteringsområdet, 470 000 kroner i sentralområdet, og 460 000 kroner i referanseområdet. Det betyr at personer i sentralområdet har en lønn som utgjør 89 prosent av den i rekrutteringsområdet, og de i sentralområdet har en inntekt som tilsvarer 87 prosent av nivået i rekrutteringsområdet.

Ikke overraskende har også rekrutteringsområdet høyere gjennomsnittlig formue, det henger sammen med å ha høyere inntekt. Gjennomsnittlig gjeld er også størst i rekrutteringsområdet, og det henger igjen sammen med høyere inntekt som gjør det mulig å ta opp mer lån for å kjøpe bolig ettersom boligprisene i Stavangerregionen er høyere enn i de to andre definerte områdene.



Figur 52 Gjennomsnittlig inntekt, gjeld og formue i de tre definerte områdene

Tabell 20 viser gjennomsnittlig inntekt, gjeld og formue per kommune i de definerte områdetypene. Igjen kommer det tydelig fram at gjennomsnittlig personinntekt er lavere på Haugalandet enn i Stavanger-regionen. Men dette betyr til gjengjeld at kjøpekraften i rekrutteringsområdet er sterk, og dette kan komme Haugalandet til gode i form av økt bosetting.

Tabell 20 Gjennomsnittlig inntekt, gjeld og formue i de definerte kommunene

Kommune	Gj.snitt inntekt	Gj.snitt gjeld	Gj.snitt formue
Haugesund	460 000	740 000	530 000
Karmøy	450 000	720 000	540 000
Tysvær	470 000	760 000	560 000
Sveio	460 000	710 000	520 000
Vindafjord	480 000	670 000	660 000
Bokn	470 000	720 000	570 000
Etne	460 000	690 000	650 000
Sauda	450 000	560 000	530 000
Suldal	460 000	570 000	700 000
Utsira	500 000	570 000	640 000
Stavanger	540 000	910 000	790 000
Sola	560 000	960 000	820 000
Sandnes	500 000	850 000	700 000
Randaberg	520 000	920 000	750 000

¹ Kjøpskapasiteten er beregnet ut fra inntekt og formue innhentet fra anonymiserte skattemeldinger, og boligverdier. Boligverdiene er beregnet ut fra tinglyste omsetninger i Grunnboken, og annen info som boligstørrelse er hentet fra Matrikkelen, samt opplysninger i boligannonser. Boligverdieregningen oppdateres daglig, her tatt ut i november 2022, sammen med kjøps-

Kjøpskapasitet

Prognosesenteret har over mange år utarbeidet en egen modell for beregning av kjøpskapasitet¹ på individnivå. Modellen gjør det mulig å kunne si noe om kjøpekraften fordelt på geografi (kommuner/delområder) og aldersgrupper. Ved å se på variasjoner i boligpriser og kjøpskapasitet, vil vi kunne identifisere et eventuelt verdipotensial på Haugalandet.

Kjøpskapasitet er en beregnet størrelse basert på anonymiserte likningsdata, og beskriver hvor mye hver enkelt skatteyter maksimalt kan legge i et boligkjøp. Kjøpskapasiteten er beregnet som summen av lånekapital og egenkapital. Lånekapitalen er basert på inntekt, her gitt ved maksimalt mulig lånebeløp på fem ganger inntekt, gitt av boliglånsforskriften. Egenkapitalen er basert på gjeld- og formuedata, samt den beregnede boligverdien.

Videre er kjøpskapasitet beregnet både på *husholdningsnivå* og *individnivå* for alle skatteyttere over 23 år på kommune-, fylkes- og nasjonalt nivå. Boligverdien er også en beregnet størrelse, der vi beregner verdien av alle boliger i Norge. Dette er *ikke* det samme som hva boliger selges for.

Kjøpskapasiteten og boligverdiene er fordelt på persentiler, der persentil 50 er tilsvarende median i fordelingen, og representerer verdien som er midt i. Ved å bruke median beskriver vi den «typiske» norske person/husholdning og den «typiske» norske bolig.

Vi finner at den «typiske» norske husholdning maksimalt kan legge omtrent 6,4 millioner kroner i ett boligkjøp mens den typiske norske personen kan legge nesten 4 millioner kroner i ett boligkjøp. Tilsvarende koster den typiske norske boligen 4,1 millioner kroner.

Boligreisen for husholdninger fra Stavanger til Haugesund

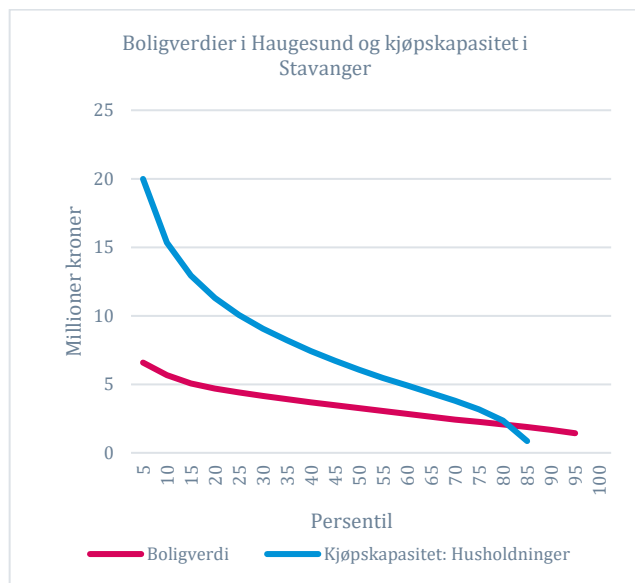
Den gjennomsnittlige gjeldsgraden for nedbetalingslån var ifølge Finanstilsynets årlige boliglånsundersøkelse i 2022 på 352 prosent (Finanstilsynet, 2022). Vi legger derfor ofte til grunn en lånemultiplikator på tre (tre ganger inntekt) da dette er nærmere empirien.

En første sammenligning mellom gjennomsnittlig boligverdi og kjøpskapasitet viser at med en lånemultiplikator på tre, vil en gjennomsnittlig husholdning ha høyere kjøpskapasitet enn den gjennomsnittlige boligverdien i alle kommuner, målt ved både boligverdi og kjøpskapasitet i samme kommune. Sett på tvers av kommuner er kjøpskapasiteten synkende med

kapasitetsberegningen som oppdateres ukentlig basert på fremskrevet inntektsnivå. Det er ikke observert store endringer i hverken boligverdi eller inntekts-, gjelds- eller formuenivå siden da.

sentralitetsklassen til kommunen. Desto mindre sentral kommune, desto lavere boligverdi og desto lavere kjøpskapasitet for den gjennomsnittlige husholdning og person bosatt i denne kommunen. Motsatt dersom husholdningen har bolig i en mer sentral kommune og er tilflytter til en mindre sentral kommune.

Rogfast-forbindelsen kan tiltrekke en større andel boligkjøpere fra rekrutteringsområdet. Hvorvidt de vil kunne bosette seg her avhenger dels av boligprisene i de ulike kommunene.

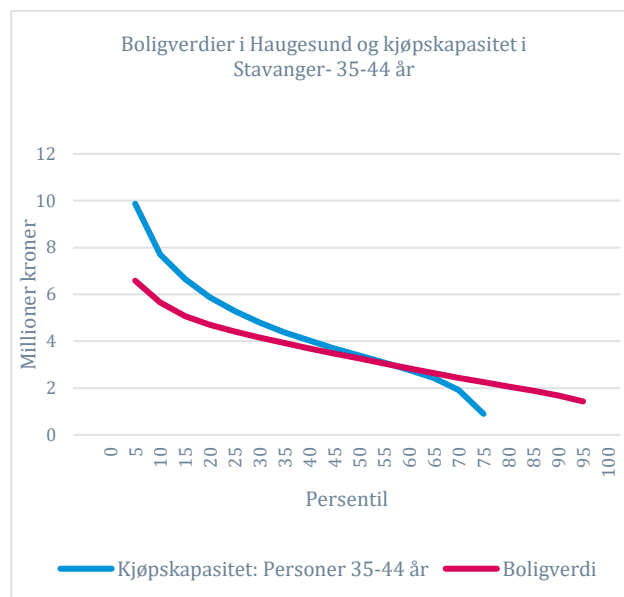


Figur 53 Boligverdier i Haugesund sammenlignet med kjøpskapasiteten i Stavanger over persentiler. Ved å sammenligne boligverdiene i Haugesund og kjøpskapasiteten i Stavanger er det mulig å analysere hvor enkelt eller vanskelig det er for en husholdning i Stavanger å etablere seg i Haugesund.

Ifølge Figur 53 har en median husholdning fra Stavanger en kjøpskapasitet på rundt 6,1 millioner kroner, mens en median bolig i Haugesund har en verdi på om lag 3,3 millioner kroner. Det er en betydelig større spredning i kjøpskapasiteten blant befolkningen i Stavanger enn i boligverdiene i Haugesund kommune. Eksempelvis er det kun 15 prosent av boligene i Haugesund som har en boligverdi på 5 millioner kroner eller mer, mens det er nesten 60 prosent av husholdningene i Stavanger som har en kjøpskapasitet på fem millioner kroner eller mer. Dette tyder på at de fleste husholdninger vil få en mindre belastende boligreise fra Stavanger til Haugesund. Denne tilsynelatende veldig homogene boligmassen i Haugesund kan dermed bli presset opp i pris dersom det er mange boligkjøpere fra Stavanger. Dette taler igjen for utbygging av en mer diversifisert boligmasse, men viktigheten av at boligmassen er diversifisert på pris.

Blant husholdningene i området som er mest sannsynlig å bli påvirket av Rogfast-utbyggingen er personer i aldersgruppen 35-44 år. Dette er som vist tidligere en nokså mobil aldersgruppe. Også gruppen

24-34 år er en mer mobil aldersgruppe, men stadig færre har en kjøpskapasitet i denne alderen, og er dermed mindre representative når vi sammenligner boligverdier og kjøpskapasitet.



Figur 54 Boligverdier i Haugesund og kjøpskapasitet i Stavanger gitt lånemultiplikator 3

For personer i aldersgruppen 35-44 år er medianen i Stavanger en kjøpskapasitet på 3,4 millioner kroner mens en median bolig i Haugesund har en verdi på 3,3 millioner kroner. For halvparten av boligmassen i Haugesund har halvparten av husholdningene i denne aldersgruppen fra Stavanger en høyere kjøpskapasitet enn boligverdiene. Det er dermed en større andel husholdninger som har en høyere kjøpskapasitet i Haugesund enn boligverdiene, når de rangeres som i Figur 54.

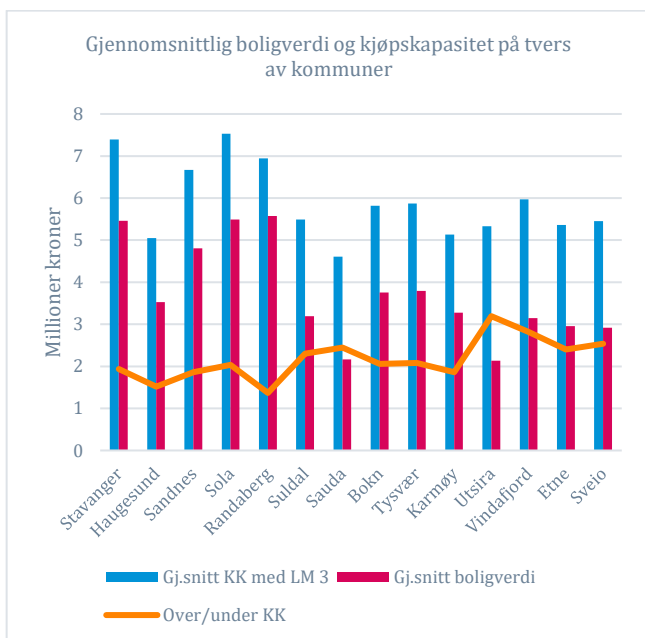
Gjennomsnittlig kjøpskapasitet og boligverdier fordelt på kommuner og område

Når vi ser på kjøpskapasitet og boligverdi i den enkelte kommune og område finner vi at den gjennomsnittlige kjøpskapasiteten for en husholdning er høyere enn den gjennomsnittlige boligverdien. Dette er likevel ikke ensbetydende med at alle husholdninger har kjøpekraften til å kjøpe den boligen de ønsker i kommunen de er bosatt. Som beskrevet tidligere er det en større spredning av kjøpskapasitet og boligverdier på tvers av kommuner, og mellom aldersgrupper.

Tabell 21 Gjennomsnittlig kjøpekraft

Radetiketter	Referanse	Rekruttering	Sentral
Enebolig	kr 2 900 000	kr 6 800 000	kr 3 700 000
Småhus	kr 2 000 000	kr 4 600 000	kr 2 600 000
Leilighet	kr 2 500 000	kr 4 000 000	kr 3 000 000
Kjøpskapasitet x5	kr 6 600 000	kr 9 100 000	kr 6 800 000
Kjøpskapasitet x3	kr 5 100 000	kr 7 200 000	kr 5 300 000

Ifølge Tabell 21 vil forskjellen mellom boligverdi og kjøpskapasitet øke med sentralitetsklasse. Desto mer usentral en kommune er, desto større forskjell er det mellom gjennomsnittlig boligverdi og kjøpskapasitet. I de mer usentrale kommunene er boligverdiene betydelig lavere enn gjennomsnittlig kjøpskapasitet. Som vist i Figur 55 er den oransje linjen som markerer overdekningen en gjennomsnittlig husholdning har innad i enhver kommune.



Figur 55 Gjennomsnittlig kjøpskapasitet, tre ganger inntekt og boligverdi

Det er som nevnt tidligere, stor forskjell mellom kommunene på hvor mange boliger det finnes innen en boligtype i hver kommune. I de minste kommunene finnes det kun et fåtall leiligheter og småhus. Å beregne gjennomsnittlig boligverdi av enkelte boligtyper i enkelte kommuner kan derfor bli lite informativt.

Det er tydelig at boligreisen mest sannsynlig vil være mer overkommelig for personer og husholdninger fra mer sentrale kommuner til mindre sentrale kommuner. Ifølge Figur 55 viser den oransje linjen at en gjennomsnittlig husholdning med et lån lik tre ganger inntekt, vil i enhver kommune ha en høyere kjøpskapasitet enn boligverdi i samme kommune. Sammenlignet på tvers av kommuner er kjøpskapasiteten tidvis lavere enn den gjennomsnittlige boligverdien. Randaberg, Sola og Stavanger er kommunene med høyest gjennomsnittlig boligverdi på omkring 5,5 millioner kroner. Dette er en høyere verdi enn den gjennomsnittlige kjøpskapasiteten i både Haugesund, Sauda, Karmøy, Utsira, Etne og Sveio. For den gjennomsnittlige husholdning med lån lik tre ganger inntekt vil det oppleves som vanskelig å flytte fra en av de sistnevnte kommunene til en av de førstnevnte kommunene. Motsatt vil det være for de som flytter fra Randaberg, Sola og Stavanger til kommunene i sentralområdet, dersom de er boligeiere i en av disse kommunene. Her vil de stille med en tydelig sterkere kjøpekraft i kommunene i sentralområdet.

2 Nærings- og arbeidsplassutvikling

Oppsummering

Virkningene av E39 Rogfast for næringslivet i regionen er drøftet i ulike dimensjoner.

Nærings- og arbeidsplassutvikling

- ✓ Rogfast bidrar til å øke spesialisering og konsolidering av næringer på tvers av regioner innad i Rogaland.
- ✓ Rogfast er med på å styrke satsningen på «nye» nasjonale næringer, som bl.a. batteriproduksjon, havvind, karbonfangst og maritim industri. Flere av disse næringene har allerede etablerte næringsklynger på hver sin side av Boknafjorden.
- ✓ Rogfast bidrar til å dempe presset på omdisponering av nye arealer til næringsformål. Sør-Rogaland og spesielt Nord-Jæren har blitt omtalt som en versting når det kommer til omdisponering av dyrket jord. Haugalandet har mye ferdigregulert næringsarealet, noe som tar presset vekk fra de sørlige delene av fylket. Dette forsterkes av at forbindelsen mellom regionene øker og at det dannes et felles arbeids- og konkurransemarked.
- ✓ Rogfast forsterker den allerede eksisterende næringsstrukturen i området. Jf. første punkt over: Rogfast bidrar til økt konsolidering og spesialisering av næringslivet i regionen. Haugalandet har store fortrinn ifb. med tilgang på areal og kraft, og prosessindustrien har allerede et sterkt fotfeste i regionen. Rogfast øker eksponeringen mot nye markeder og gir økt tilgang på relevant kompetanse.
- ✓ Rogfast forsterker optimismen i næringslivet. Dette fremkommer tydelig av vår bedriftsundersøkelse, og presiseres ytterligere i kapittel 2.2.
- ✓ Fremover er det viktig at aktører i regionen arbeider for å følge opp samfunns målet knyttet til tilrettelegging for bedre adkomst til E39. Det er også viktig at det arbeides med å opprettholde god kontakt mellom næringslivet og utdanningsinstitusjonene for å sikre bedriftene god tilgang på korrekt arbeidskraft, samt å øke bostedsattraktiviteten for unge og fagutdannede mennesker.

Næringsenes forventninger om Rogfast

- ✓ Næringslivet sett under ett har en svært positiv tilnærming til Rogfast. Industribedrifter, eierdomsutviklere og byggetreprenører er blant de som ser mest positivt på utbyggingen av Rogfast.
- ✓ De fleste aktørene forventer at Rogfast forbindelsen vil bidra til økt konkurranse, raskere teknologisk utvikling og bedre tilgang på arbeidskraft.
- ✓ Nærmere 90 prosent av respondentene svarer at Rogfast vil ha en positiv effekt på utviklingen av Haugalandet-regionen sett under ett.

Leiepriser og ledighetsnivå for næringslokaler

- ✓ Stavangerområdet har gjennomsnittlige leiepriser på industri- og kontorlokaler som er hhv. 50 og 62 prosent høyere enn på Haugalandet.
- ✓ Ledighetsgraden er like lav i begge regioner.
- ✓ Det er sannsynlig at utbyggingen av Rogfast fører til at flere areal- og transportintensive bedrifter flytter fra Stavangerområdet til Haugalandet. Sistnevnte vil ha store komparativ fordeler i form av vesentlig lavere leiekostnader, og vesentlig bedre tilgang på ferdigregulert areal (se kap. 2.1).

Flytteplaner og valgkriterier for lokalisering

- ✓ Omtrent 34 prosent av bedriftene anser det som sannsynlig at de vil flytte (delvis) til nye lokasjoner, mot 66 prosent uten flytteplaner.
- ✓ For bedriftene med flytteplaner som er lokalisert utenfor Haugalandet i dag, er sannsynligheten for at denne bedriften vil etablere seg på Haugalandet nesten dobbelt så stor som sannsynligheten for at bedriften ville etablert seg i Stavanger-regionen. I tillegg er sannsynligheten for at en bedrift fra Haugalandet med flytteplaner vil etablere seg i Stavanger-regionen omtrent 25 prosent.
- ✓ Viktigste for bedriftene med flytteplaner er nærhet til kunder og en god veiforbindelse, med hhv 62 og 53 prosent.
- ✓ Over 50 prosent av flyttekandidatene betrakter økte transportkostnader som en negativ faktor. Men denne andelen er bare på 25 blant bedriftene som ikke har noen flytteplaner.

2.1 Arbeidsplass- og næringsutvikling

I dette kapitlet drøftes hvilke ringvirkninger E39 Rogfast vil kunne få for arbeidsplass- og næringsutviklingen i Rogaland. Kunnskapsgrunnlaget er offentlig statistikk, tidligere utredninger og litteratur, samt næringslivets egne vurderinger av effekten, både på kort og lang sikt. I forbindelse med analysen er det gjennomført en nettbasert undersøkelse rettet mot næringslivet i regionen. I tillegg er det gjennomført fem dybdeintervjuer med sentrale næringslivsaktører i regionen. Bedriftsundersøkelsen ble både rettet med medlemmene i Næringsforeningen Haugalandet og mot bedrifter i Rogaland. I alt 81 bedrifter gjennomførte undersøkelsen knyttet til virkningene av Rogfast for Haugalandet og for egen bedrift.

Virkningene for næringslivet drøftes i ulike dimensjoner, som:

- Betydningen for realisering av samfunnsmålene for E39 Rogfast-utbyggingen
- Betydningen for næringsstrukturen og næringsutviklingen
- Betydningen for bedriftene som har besvart undersøkelsen
- Betydningen for arbeidsplassveksten i kommunene på Haugalandet
- Andre mobilitetsøkende tiltak som kan forsterke de positive virkningene for næringslivet

Informasjon om næringslivets sammensetning på Haugalandet og i Stavangerregionen følger som eget vedlegg. Det samme gjelder svarene fra spørreundersøkelsen til næringslivet.

Samfunnsmålene for E39 Rogfast

Samfunnsmålene i statlige samferdsels-utredninger er rettet mot tilrettelegging for økt mobilitet. Forventningen er at økt mobilitet vil føre til økonomisk vekst og en positiv samfunnsutvikling på en rekke områder, deriblant et mer integrert arbeidsmarked og forsterkning av næringslivets konkurransekraft. E39 Rogfast har ikke bare ett, men tre samfunns mål:

- Rogfast skal bidra til å utvikle E39 til en viktig forbindelsesveg for Vestlandet som en del av den nasjonale transport-korridoren

langs Vestlandskysten (E39 Kyststamvegen).

- Rogfast skal bidra til å utvikle et sammenhengende godstransportsystem med tilførsel mot de sentrale havnene og andre knutepunkt langs vestlandskysten
- Rogfast skal bidra til å utvikle et felles bo- og arbeidsmarked for Nord-Jæren og Haugalandet.

Konkrete effektmål knyttet til kjøretid, kapasitet og sikkerhet utarbeides i tillegg til samfunnsmålene. Det er også underliggende mål knyttet opp mot næringslivets konkurransevne, som:

- E39 skal bidra til bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosttingsmønsteret.

Det er ikke alltid slik at økt mobilitet fører til positive samfunns effekter som overstiger samfunnskostnadene. Med samfunnskostnader forstås blant annet naturinngrep og økte utslipp av klimagasser. Det er også mange eksempler på at samferdselsinvesteringer forsterker sentraliseringen i en region, selv om målet er en mer balansert regional utvikling. E39 Rogfast forventes imidlertid å ha en høy positiv samfunnsnytte, og flere tidligere analyser av den samfunnsøkonomiske nytten i forbindelse med utbyggingen fremholder dette. Samfunnsnyttien forventes i tillegg å være betydelig større for Rogfast enn for de andre ferjeavløsningsprosjektene i E39 korridoren.

I vår analyse har vi sett nærmere på hvilke positive samfunns effekter som E39 Rogfast kan få, ut over de forventede mobilitetsvirkningene som ligger til grunn for beslutningen. Antatte ringvirkninger inngår ikke i de samfunnsøkonomiske modellene som ligger til grunn for de statlige transportetatenes anbefalinger, men de er svært viktige for de politiske vurderingene av hvilke tiltak som realiseres.

Rogfast styrker satsingen på «nye» nasjonale næringer

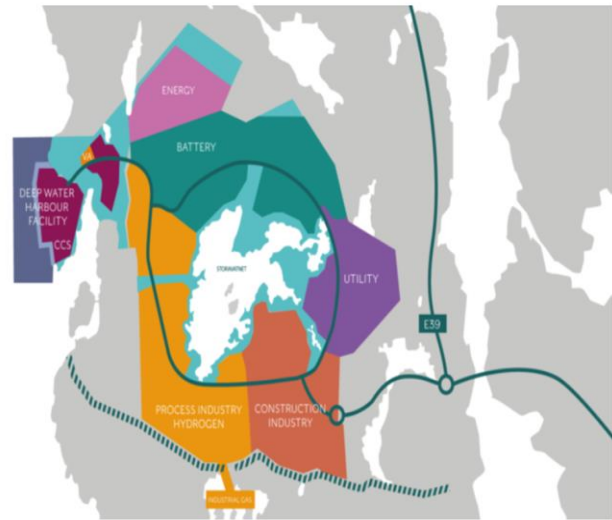
Det skilles mellom lokale, regionale og nasjonale ringvirkninger av statlige infrastrukturinvesteringer. En hovedårsak til at ringvirkninger ikke inngår i det statlige beslutningsgrunnlaget er at ringvirkningene som oftest er av regional art. Når det gjelder E39 Rogfast er det imidlertid sannsynlig at samferdselsinvesteringen også vil forsterke realiseringen av andre viktige, overordnede samfunns mål, som innen utslipp av klimagasser på norsk jord.

Det grønne skiftet og behovet for en mer robust fastlandsøkonomi har ført til at Regjeringen har iverksatt en rekke initiativ for ny næringsutvikling i Norge. Det er pekt på 9 «grønne» næringer som skal gis særlig prioritet med hensyn til utvikling i årene fremover, som havvind, maritim industri, karbonfangst og batteriproduksjon. Svært mange av Regjeringens satsningsområder har allerede sterke fagmiljøer og næringsklynger i Rogaland, både på Haugalandet og i Stavangerregionen. Gjennom økt mobilitet og regionforsterking vil E39 Rogfast bidra både direkte og indirekte bidra til utvikling og økt nasjonal verdiskaping i disse næringene.

Norwegian Offshore Wind er et godt eksempel på en organisasjon som arbeider for å fremme næringsinteresser på Haugalandet. Det er en interesseorganisasjon for leverandørindustrien og deres samarbeidspartnere. De har hovedkontor i Haugesund og arbeider for utvikling av norsk vindkraftteknologi, primært innen flytende havvind, hvor Rogaland og Vestlandet generelt har store fortrinn. P.t. har klyngen hele 380 medlemsbedrifter, og har Arena PRO status, som innebærer at de får økonomisk støtte fra staten for videre utvikling. Satsningen på flytende havvind vil kunne bli svært viktig for at Norge skal møte økte behov og unngå underskudd i kraftproduksjonen de kommende årene, spesielt ettersom store deler av oljenæringen skal elektrifiseres med fastlandsprodusert fornybar energi. Regjeringen har som mål at det innen 2040 skal tildeles områder egnet for 30 GWh i havvindproduksjon, noe som tilsvarer det hele det norske kraftsystemet produserer av energi i dag. Blant tildelingsområdene det er gitt godkjenning for allerede i dag, finner vi Utsira Nord hvis grense for godkjent utbygging ligger kun 7 kilometer utenfor Utsira. Konesjonsområdet har et areal på like over 1000 kvadratkilometer, og det skal i første omgang bygges ut tre felt med flytende havvind med en kapasitet på i alt 1,5 GWh. Søknadsfristen for deltakelse i konkurransen av disse konsesjonene er allerede 1. november 2023. Utbyggingen av havvind vil kunne få store positive konsekvenser for Haugalandet, og Rogaland generelt.

Haugalandet Næringspark har også store ambisjoner om å tiltrekke seg grønn industri. Dette er industrier med store behov for arealer og energi. Mange av forutsetningene ligger allerede til rette for etablering i Næringsparken, ettersom arealene allerede er ferdigregulert til næringsformål. I næringsparken er det allerede ferdigregulert totalt 5000 dekar dedikert til næringsareal, med tilhørende havnearlegg og dypvannskai. I tillegg har Statnett vedtatt utbygging av en regional kraftlinje med en kapasitet på totalt 420 kW som skal levere elektrisk kraft til Haugalandet, som vil inneholde en transformator lokalisert i næringsparken. Denne linjen vil etter planene stå klar lenge før ferdigstilling av Rogfast, henholdsvis

i 2027. Illustrasjonen nedenfor er hentet fra Haugalandet Næringspark sine nettsider, og viser hvordan arealene i næringsparken foreløpig er planlagt utbygd:



Kart 3: Utbyggingsplaner i Haugalandet Næringspark (Haugaland Næringspark, u.d.)

Industrinæringen står allerede sterkt på Haugalandet. Spesielt prosessindustrien i Rogaland er i stor utstrekning lokalisert på Haugalandet, og har derfor store fortrinn i forbindelse med å videreutvikles etter åpningen av forbindelsen.

Rogfast demper presset på omdisponering av nye arealer til næringsformål

En annen positiv effekt er bidraget til en bedre balanse mellom ulike arealformål i Rogaland. Jæren er Norges viktigste landbruksregion. Samtidig har det over lang tid vært et betydelig press på omdisponering av arealer til bolig- eller næringsformål på Nord-Jæren. Dette kommer ofte på bekostning av landbruksarealer, våtmarksarealer eller fritidshensyn.

Det er i utgangspunktet kommunen selv som avgjør hvordan og til hva arealet skal benyttes, men bruken og eventuell omdisponering av areal må holde seg innenfor rammene av nasjonal politikk. Stortinget vedtok i juni 2023 en ytterligere innskrenkning av kvoten på antallet dekar dyrket jord som kan omdannes nasjonalt i løpet av et år. Grensen har blitt redusert over tid, og er etter det seneste vedtaket satt til 2000 dekar dyrket jord årlig. Rogaland fylke har over flere år vært det fylket i Norge som omdisponerer mest dyrket jord. En stor majoritet av omdisponeringen forekommer på Jæren. Utviklingen har medført at Rogaland for første gang i 2020 vedtok en egen jordvernstrategi for å forhindre ytterligere nedbygging og omdisponering av jordbruksareal. Målet satt i strategiplanen var en maksimal årlig omdisponering av

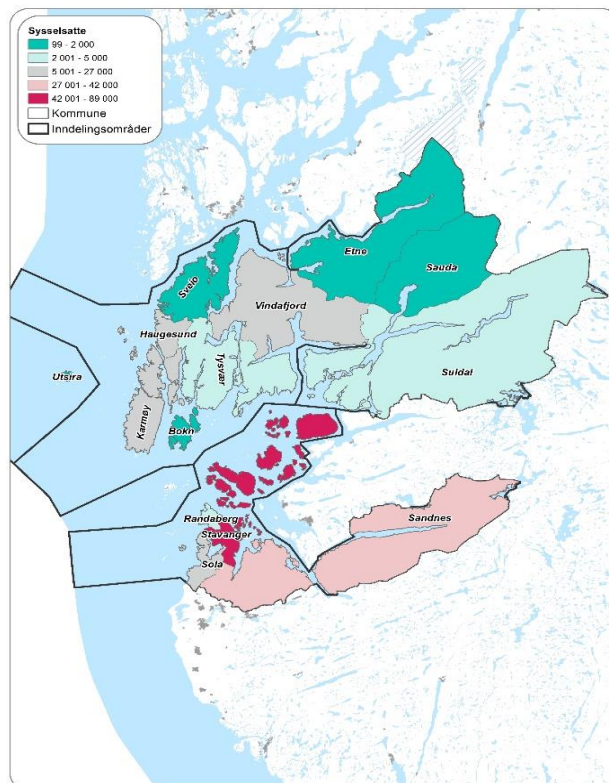
jordbruksareal i hele fylket på 10 prosent av det nasjonale jordvernmålet f.o.m. 2022.

Et ytterligere tiltak i oppfølgingen er «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging», som fremholder sentralmyndighetenes forventninger til kommunenes og fylkeskommunenes arealplanlegging lokalt og regionalt (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023). Som følge av dette legges det i regionale areal- og transportplaner i Rogaland at næringsvirksomheten i fylket skal lokaliseres i næringsområder etter prinsippet om «rett virksomhet på rett sted». Det vil si at næringsvirksomheter finner lokalisering i næringsområder som passer med virksomhetens areal- og transportbehov. Mangelen på omdisponeringsmuligheter i den sørlige delen av fylket gir Haugalandet et fortrinn i forbindelse med etablering av areal- og transportintensiv næring.

Både nasjonale mål og internasjonale avtaler vil gjøre det mye vanskeligere å omdisponere LNF-arealer til andre formål i årene fremover. For hele regionen er det derfor viktig at kommunene på Haugaland har ledige regulerte arealer til bolig- eller næringsformål, og uregulerte arealer som i mindre grad er i strid med andre arealformål.

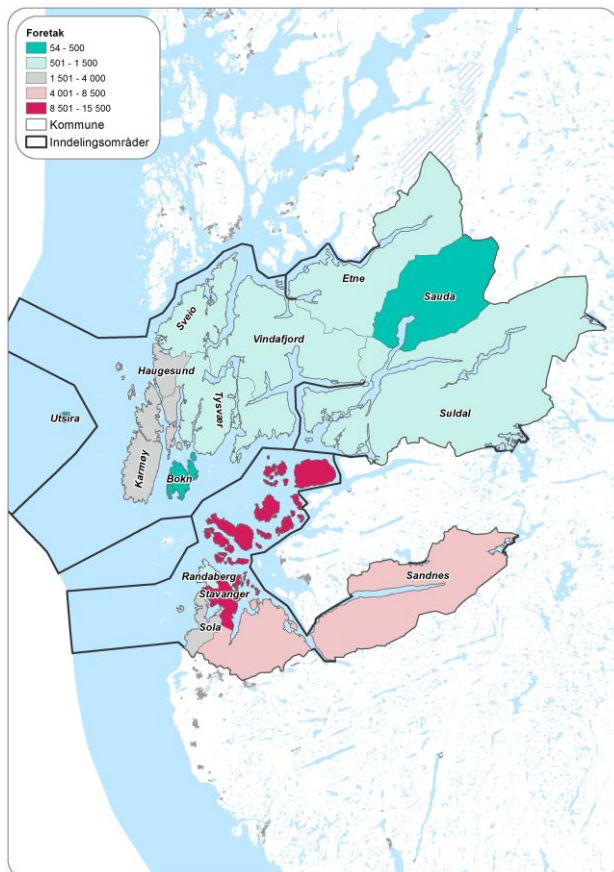
Det antas at E39 Rogfast vil bidra til å forsterke utviklingen av, og dermed konsentrasjonen av arealkrevende næringer med etablerings- eller utvidelsesbehov på Haugalandet. Dette gjelder fortrinnsvis kommuner som kan tilby langsiktige, stabile rammebetingelser både for bedrifter og for nye sysselsatte. Utviklingen er allerede underveis flere steder på Haugalandet, deriblant på nordsiden av Rogfast tunnelutløp hvor Næringsparken Haugalandet er lokalisert. Næringsparken er for tiden Norges største ferdigregulerte næringsområde, med totalt 5000 dekar ferdigregulert areal dedikert til næringsaktivitet.

Rogfast forsterker den etablerte næringsstrukturen



Kart 4: Antall sysselsatte fordelt på kommune

E39 Rogfast vil isolert sett ikke føre til strukturelle endringer i næringslivet på Nord-Jæren og på Haugalandet. Dette er en tydelig tilbakemelding både i bedriftsundersøkelsen og i dybdeintervjuene. Årsaken er at det allerede eksisterer sterke næringsklynger på begge sider av Boknafjorden, med ulike fortrinn og markeder. Det gjelder også sjøbasert næringsvirksomhet som i dag utøves over de offentlige havneterminalene i Risavika eller på Husøy. Hovedhypotesen vår er at Rogfast vil bidra til ytterligere konsolidering og spesialisering av næringslivet som eksisterer på begge sider av Boknafjorden, og øke potensiale for samhandling mellom de regionene.



Kart 5: Antall foretak fordelt på kommune

Kommunene i sentralområdet, som omfatter Hauge-sund, Karmøy, Tysvær, Sveio, Vindafjord og Bokn, huser totalt 50 045 sysselsatte (per 31.12.22). Store deler av de sysselsatte i sentralområdet, foruten om de som arbeider innen hovednæringen helse- og sosialomsorg, er sysselsatt i sekundærnæringer som innen industrien og i bygge- og anleggsnæringen, eller i servicenæringer som kan knyttes opp mot disse. Også varehandel og reparasjon av motorvogner, og ikke minst transport og lagring huser mange av de sysselsatte i sentralområdet (se Tabell 22 nedenfor). Vår antakelse er at Rogfast vil bidra til ytterligere spesialisering innenfor de ulike regionenes styrker, og ytterligere utvikling innenfor næringer som bærer fordel av de ulike regionenes komparative fortrinn. I Haugalandets tilfelle innebærer dette økt vekst og flere bedriftsetableringer innen industri og transport og lagringsnæringene, som er både areal- og energikrevende. Dette sammenfaller med andre utviklings-trekk gjennomgått tidligere i delkapittelet, jf. fremveksten av «nye» nasjonale næringer, som f.eks. batteriproduksjon, CCS og karbonfangst og prosess-industri.

Tabell 22 Sysselsatte i sentralområdet fordelt på hovednæring

Hovednæring	Antall sys-selsatte	Andel av totalt antall sysselsatte i sentralom-rådet
Annen tjenesteyting	751	2 %
Bergverksdrift og utvinning	1 789	4 %
Bygge- og anleggsvirksomhet	4 403	9 %
Elektrisitets-, gass-, damp- og varmtvannsforsyning	421	1 %
Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting	1 848	4 %
Finansierings- og forsikringsvirksomhet	251	1 %
Forretningsmessig tjenesteyting	2 120	4 %
Helse- og sosialtjenester	11 070	22 %
Industri	6 243	12 %
Informasjon og kommunikasjon	1 190	2 %
Internasjonale organisasjoner og organer	0	0 %
Jordbruk, skogbruk og fiske	1 415	3 %
Kulturell virksomhet, underholdning og fritidsaktiviteter	598	1 %
Lønnet arbeid i private husholdninger	7	0 %
Offentlig administrasjon og forsvar	2 076	4 %
Omsetning og drift av fast eiendom	318	1 %
Overnattings og serveringsvirksomhet	1 396	3 %
Transport og lagring	3 127	6 %
Undervisning	4 118	8 %
Uoppgitt	335	1 %
Vannforsyning, avløps- og renovasjonsvirksomhet	361	1 %
Varehandel, reparasjon av motorvogner	6 208	12 %
Totalt antall sysselsatte	50 045	100 %

Stavangerområdet er på sin side kjent for å huse store deler av den norske petroleumsnæringen og komplementære næringer som leverer tjenester til petroleumsnæringen. Dette fremkommer tydelig dersom vi ser i Tabell 23 som viser næringsstrukturen i rekrutteringsområdet, som består av kommunene Stavanger, Sola, Sandnes og Randaberg, målt etter hvilke hovednæringer som sysselsetter innbyggerne i området:

Tabell 23 Antall og andel av alle sysselsatte fordelt på hovednæring, rekrutteringsområdet

Hovednæring	Antall sysselsatte	Andel av totalt antall sysselsatte i rekrutteringsområdet
Annen tjenesteyting	2 718	2 %
Bergverksdrift og utvinning	27 137	17 %
Bygge- og anleggsvirksomhet	9 993	6 %
Elektrisitets-, gass-, damp- og varmtvannsforsyning	1 110	1 %
Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting	9 724	6 %
Finansierings- og forsikringsvirksomhet	2 065	1 %
Forretningsmessig tjenesteyting	9 507	6 %
Helse- og sosialtjenester	27 279	18 %
Industri	9 811	6 %
Informasjon og kommunikasjon	6 492	4 %
Internasjonale organisasjoner og organer	11	0 %
Jordbruk, skogbruk og fiske	1 595	1 %
Kulturell virksomhet, underholdning og fritidsaktiviteter	3 056	2 %
Lønnet arbeid i private husholdninger	52	0 %
Offentlig administrasjon og forsvar	7 090	4 %
Omsetning og drift av fast eiendom	1 256	1 %
Overnattings- og serveringsvirksomhet	6 663	4 %
Transport og lagring	6 175	4 %
Undervisning	11 197	7 %
Uoppgitt	818	1 %
Vannforsyning, avløps- og renovasjonsvirksomhet	921	1 %
Varehandel, reparasjon av motorvogner	15 710	10 %
Totalt antall sysselsatte	160 380	100 %

Som vi ser av tabellen ovenfor, er hovednæringen bergverksdrift og utvinning den største enkeltnæringen i rekrutteringsområdet, med unntak av helse- og sosialtjenester. Videre ser vi av Tabell 24 at Stavanger kommune dominerer denne statistikken, ettersom at 55 prosent av alle sysselsatte i rekrutteringsområdet har arbeidsstedsadresse i Stavanger kommune. I vedlegg 4 finnes samlet statistikk for alle tre delområder.

Tabell 24 Sysselsatte i rekrutteringsområdet

Kommune	Antall sysselsatte	Andel av totalt antall sysselsatte i rekrutteringsområdet
Stavanger	88 929	55 %
Sola	26 763	17 %
Sandnes	41 116	26 %
Randaberg	3 572	2 %

Det er imidlertid en forventning om at E39 Rogfast vil bidra til en forsterkning av den etablerte næringsstrukturen. En klar tilbakemelding fra bedriftene i bedriftsundersøkelsen er at Rogfast antas å medføre gevinster for bedrifter i begge områder ettersom tilgangen på nye, større markeder forbedres, og fordi tilgang-en på riktig arbeidskraft, korrekt kompetanse og et større arbeidsmarked vil forbedres. Effektene av Rogfast på pendleraktiviteten mellom Nord-Jæren og Haugalandet diskuteres avslutningsvis i dette delkapittelet og i et eget kapittel, hhv. kapittel 4.

Samlet sett vil dette innebære at Rogfast blir en vinnvinn-investering for begge regioner og for fylket generelt. Dette er også den generelle holdningen blant den store majoriteten av bedrifter som har besvart bedriftsundersøkelsen. Det har ikke kommet fram synspunkter som tyder på E39 Rogfast får noen negative virkninger for Haugalandet eller for Stavangerregionen, verken i dybdeintervjuene eller i bedriftsundersøkelsen. Optimismen blant bedriftene tar oss over i neste punkt.

Rogfast forsterker optimismen i næringslivet

Bedriftsundersøkelsen viser at det er betydelig optimisme i næringslivet i forbindelse med utbyggingen av E39 Rogfast, både knyttet til utviklingen i egen bedrift, til utviklingen av næringslivet på Haugalandet og til betydningen av Rogfast for den generelle utviklingen til hele regionen. Vår bedriftsundersøkelse viser at 95 prosent av bedriftene har god kjennskap til og følger med på fremgangen i prosjektet, og hele 90 prosent av bedriftene svarer at Rogfast vil ha en positiv innvirkning på utviklingen på Haugalandet. Forventningene om den generelle utviklingen blir videre spesifisert i et spørsmål om bedriftenes forventninger om økonomisk vekst i regionen, hvor samtlige bedrifter oppgir en forventning om en inflasjonsjustert årlig vekst i økonomien på minimum 2 prosent det kommende tiåret etter åpningen av Rogfast. Dette er så klart ikke enkelt å spå, men vitner til en generell optimisme blant bedriftene rundt utbyggingen av Rogfast og betydningen av dette for næringslivet i regionen.

De aller fleste bedriftene anser at nytten av reisetidsforkortelse overstiger merkostnadene i bompenger. Det er en forventning om at utfordringene med økte

bomavgifter vil «gå seg til» etter en oppstartsperiode. Transportkostnadene er mindre enn 5 prosent av de totale kostnadene for mesteparten av bedriftene som har deltatt i undersøkelsen. For de mest transportintensive bedriftene, som transportselskap og engros-handelsbedrifter, kan økte transportkostnader få stor økonomisk betydning. Det er likevel en felles oppfatning av at avstandsgevinstene ved en fast forbindelse er høyere enn merkostnadene bompengene utgjør, både for den enkelte bedrift og for næringslivet som helhet.

Rogfast bidrar til arbeidsplassvekst på Haugalandet

34 av totalt 81 bedrifter i bedriftsundersøkelsen oppgir at de har flytte- eller ekspansjonsplaner de neste 10 årene. I bedriftsundersøkelsen har vi forsøkt å kartlegge hvor virksomhetene med flytteplaner vil foretrekke å etablere ny virksomhet eller relokalisere til. Det er sentralområdet/Haugalandet som ser ut til å tiltrekke seg flesteparten av bedriftene, ettersom hele 36 prosent av bedriftene med flytteplaner oppgir Haugesund kommune som foretrukket lokasjon for ny eller relokalisert virksomhet. Neste på listen over foretrukne kommuner er Karmøy, som er blitt oppgitt av 18 prosent av bedriftene med flytteplaner. Av kriteriene som fremheves som viktigst for valget av ny lokalisering er det nærhet til kunder, gode veiforbindelser, god tilgang til arbeidskraft og tilpassede lokaler som er trukket frem som de viktigste. Bedriftenes flytteplaner og lokasjonspreferanser diskuteres mer inngående i kapittel 2.5. Andre faktorer, som bl.a. komparativt lavere leiekostnader på Haugalandet bidrar også til å underbygge dette bildet. Sistnevnte diskuteres mer inngående i kapittel 2.4.

Bedriftene og transportselskapene er mindre følsomme for kostnadsendringer enn arbeidstakere som vil måtte bruke sambandet ofte. Transportkostnaden inngår vanligvis i innkjøpskostnaden til mottakeren. Transportselskapene fakturerer bompengene som en separat kostnad til sine kunder. Situasjonen er annerledes for arbeidstakere som daglig eller ukentlig pendler i Rogfast-sambandet. Hver passering med privatbil er beregnet å koste ca. 400 kroner (2023-kroner), som et gjennomsnitt for alle passeringer (se kapittel 4 for nærmere diskusjon om den enkeltes reisemønster og tilpasning). Selv om det skulle bli en betydelig prisdifferensiering mellom faste og tilfeldige trafikanter, vil kostnadsnivået trolig oppfattes å være for høyt for arbeidspendlere. Arbeidstakerne kan derfor tilpasse seg en kostnadsøkning fra ferge til tunnel på flere måter, som:

- Flytting nærmere arbeidsplassen
- Økt bruk av kollektivtransport

- Krav til arbeidsgiver om kostnadsdekning eller økonomisk kompensasjon for økte reiseutgifter

Dersom arbeidsmarkedet utvikler seg svært positivt på Haugalandet vil trolig flere velge å flytte nærmere arbeidsplassen (se kapittel 1 om regionale befolkningsframskrivninger). I bedriftsundersøkelsen fremheves dette bildet ytterligere. Over 60 prosent av bedriftene antar at Rogfast vil medføre både økt befolkningsvekst og tilflytting til Haugalandet etter ferdigstillelse. Vi vil likevel understreke at arbeidsmarkedsutviklingen er den sterkeste drivkraften for økt mobilitet i befolkningen. Tidligere litteratur på sammenlignbare prosjekter understreker også dette. Dermed antas det en økt befolkningsvekst først noen år etter åpningen av forbindelsen, noe som ligger til grunn for våre antakelser vedrørende befolkningsvekst i kapittel 1.

Andre mobilitetsøkende tiltak for å forsterke virkningene for næringslivet

Det er viktig at regionen følger opp samfunns målet knyttet til tilrettelegging for bedre adkomst til E39 for havnene og andre sentrale næringsknutepunkt. Det pågår et arbeid knyttet til oppgradering av riksvei 47 som bør ses i sammenheng med samfunns målet for den faste forbindelsen. Nye tilkoblinger til E39 fra næringsområder og annen kritisk infrastruktur bør opparbeides før prosjektet sluttføres. Det gjelder også parkeringsanlegg for kjøretøy for å styrke bruken av kollektive transport-løsninger. Dersom tilknyttet samferdsels-infrastruktur ikke opparbeides samtidig med hovedprosjektet, vil det ofte ta lang tid før nye tilpasninger kan finne sted, i kombinasjon med at grunneierbidrag kreves.

Et annet aspekt som det er viktig at regionen arbeider aktivt med er å sikre bedriftene i regionen god tilgang på korrekt arbeidskraft. I dybdeintervjuene hevdes det at det allerede er et svært godt samarbeid mellom næringslivet på Haugalandet og fagutdanningsinstitusjoner i området, herunder Fagskolen Rogaland. Det er viktig at det i kommunene på Haugalandet, regionen og fylkeskommunen generelt arbeides mot å øke tilgangen på korrekt kompetanse, samt mot å øke attraktiviteten for unge mennesker mot å ta fagutdannelse ved å tilrettelegge for god kontakt med næringslivet i regionen.

2.2 Hvilke næringer/bransjer forventes å få et løft fremover som følge av Rogfast-utbyggingen?

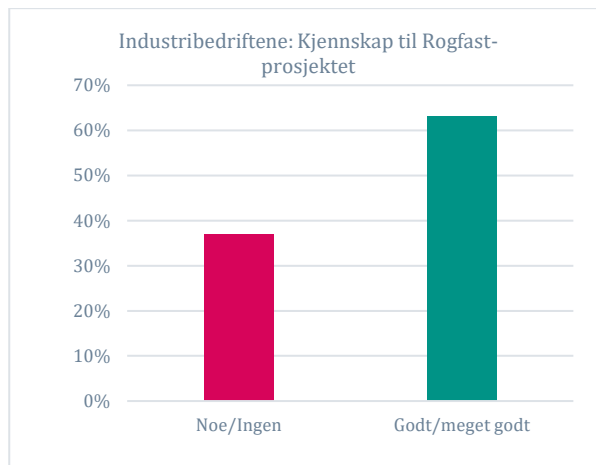
I forbindelse med analysen har vi gjennomført en undersøkelse rettet mot mer enn 500 bedrifter med mer enn fem ansatte lokalisert på Haugalandet. I tillegg ble også bedrifter lokalisert i Stavanger-regionen invitert til å delta. Det var i alt 82 bedrifter som besvarte undersøkelsen. Vi har også gjennomført dybdeintervjuer med sentrale næringsaktører for å diskutere forventninger til konsekvenser av Rogfast.

Bedriftsundersøkelsen viser i alt positive resultater og effekter for hver enkelt bedrift. Særlig innen industri, bygg- og anlegg og tjenesteytende næringer venter bedriftene større positive effekter.

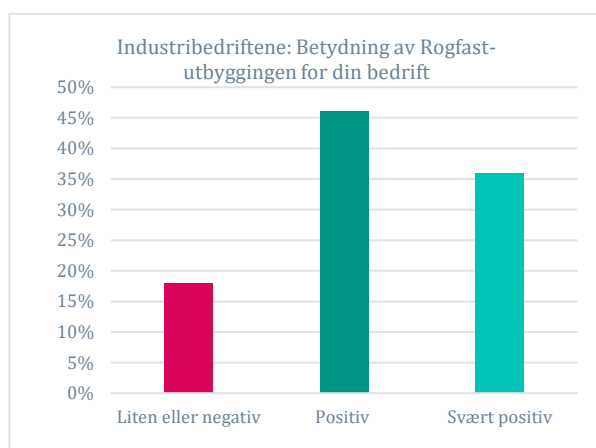
Industribedriftene

Majoriteten (63 prosent) av industribedriftene oppgir at de har god kjennskap til Rogfast-prosjektet, og mer enn 8 av 10 industribedrifter svarer at de forventer positive eller svært positive effekter av den nye Rogfast forbindelsen.

Disse funnene overensstemmer godt med de tilbakemeldingene vi har fått i de kvalitative dybdeintervjuene, der flere trekker frem de muligheter som vil skapes for næringslivet, og da spesielt industri, areal- og transportintensive næringer.



Figur 56 Hvordan vil du beskrive din egen kjennskap til Rogfast-prosjektet? Svar fra bedriftsundersøkelsen.



Figur 57 Hvordan vurderer du betydningen av Rogfast forbindelsen for din bedrift? Svar fra bedriftsundersøkelsen.

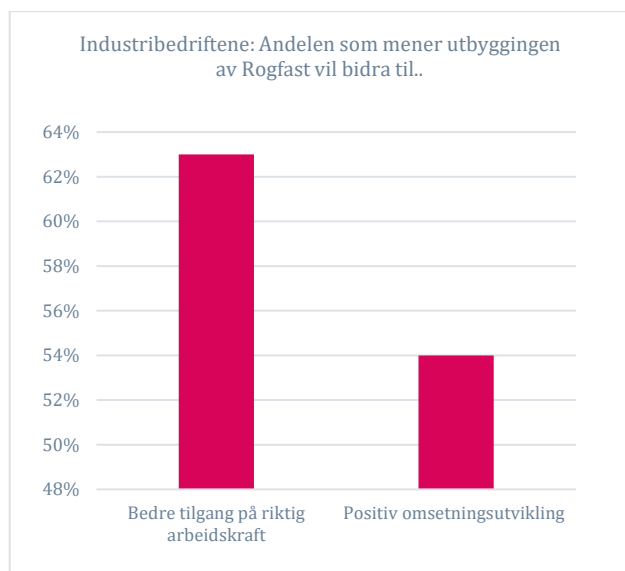
Det er i første rekke forventninger til bedre tilgang til arbeidskraft, som ligger til grunn for industribedriftene positive forventninger til effekten av Rogfast. Det er i denne sammenhengen viktig å være klar over at bompenggeprisen for å benytte Rogfast vil kunne påvirke arbeidsmobiliteten betydelig.

Ut over forventninger om bedre tilgang til arbeidskraft, mener også en god del av industribedriftene at de vil oppnå en positiv omsetningsutvikling i kjølvannet av Rogfast utbyggingen.

En forutsetning for en eventuell vekst blant industribedriftene vil være at nye bedrifter etablerer seg på Haugalandet, eller at eksisterende bedrifter utvider virksomheten. Slike utvidelser vil skape rom for flere arbeidsplasser, som i første rekke vil bidra til økt pendling fra nærliggende områder.

I og med at bompenggeprisene for daglig bruk, antageligvis vil ligge på et høyt nivå, er det sannsynlig at en betydelig andel av de som først vil pendle til sitt

nye arbeidssted på Haugalandet, etter hvert vil flytte og bosette seg i nærheten av arbeidsplassen.



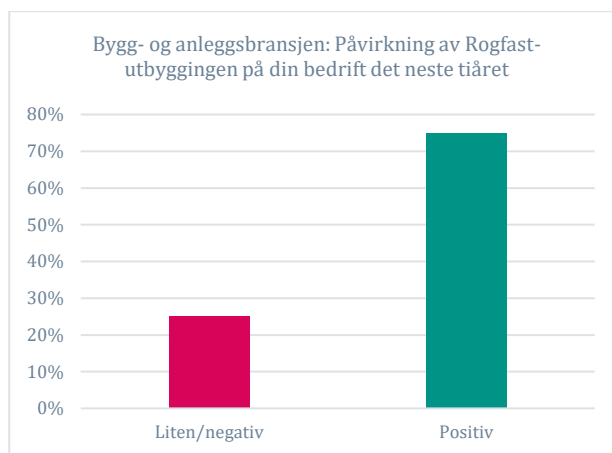
Figur 58 Hva tror du at Rogfast forbindelsen vil bidra til angående din bedrift? Svar fra bedriftsundersøkelsen.

Industribedriftene forventer også en positiv effekt på handelen i regionen, ved at både innkjøp og salg av varer og tjenester mellom Haugalandet og andre områder i regionen vil øke.

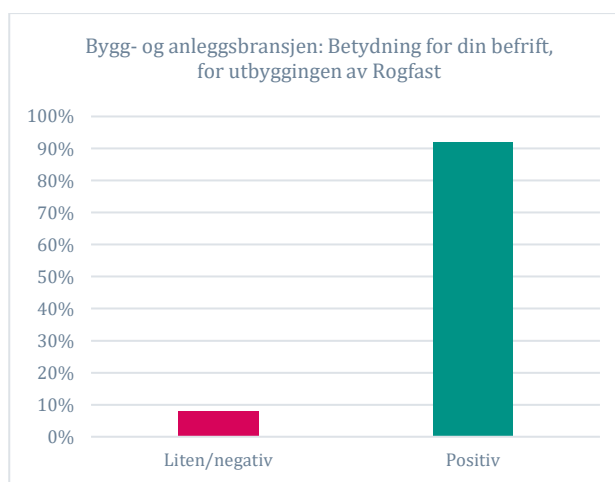
Bygg- og anleggsbransjen

Ifølge bedriftsundersøkelsen er de fleste bedriftene innen bygg- og anleggsnæringen positive til utbyggingen av Rogfast, med hele 92 prosent, se Figur 60. Optimismen er størst blant utviklere og entreprenører som driver med oppføring av bygninger.

Vi venter at bygg- og anleggsnæringen er den delen av næringslivet på Haugalandet som kan få en positiv effekt av utbyggingen selv før ferdigstilling. Dette ettersom en del aktører fra nærområdet trolig vil bli engasjert i utbyggingen, selv om det skulle være «ikke-lokale» totalentreprenører i prosjektet. Dette bekreftes av at hele 75 prosent av respondentene innen bygg og anlegg venter en positiv effekt av Rogfast-utbyggingen selv i løpet av det kommende tiåret, jf. Figur 59

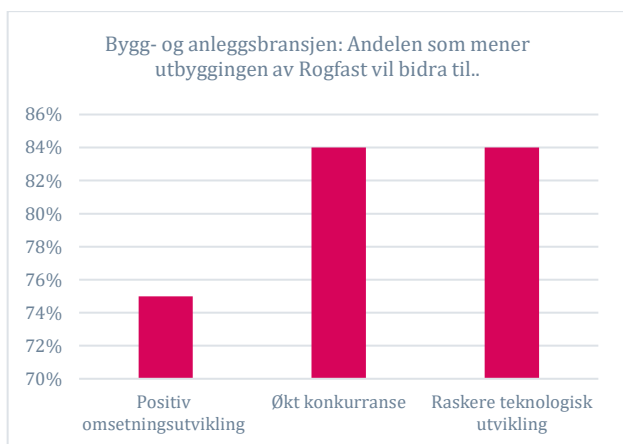


Figur 59 Hvordan forventer du at Rogfast forbindelsen påvirker utviklingen for din bedrift i det kommende tiåret? Svar fra bedriftsundersøkelsen.



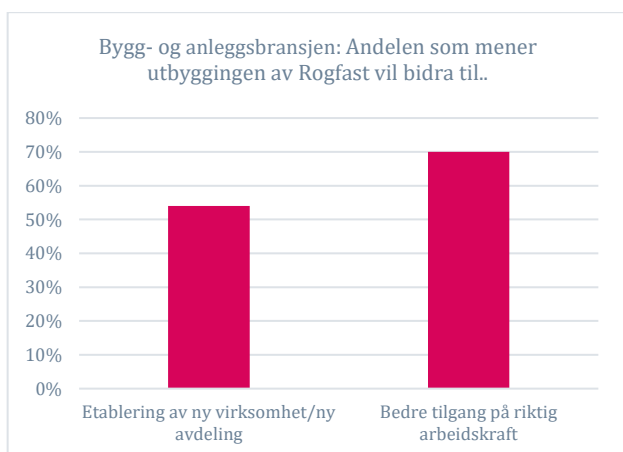
Figur 60 Hvordan vurderer du betydningen av Rogfast forbindelsen for din bedrift? Svar fra bedriftsundersøkelsen.

Over 80 prosent av respondentene innen bygg og anlegg venter at Rogfast-utbyggingen vil gi økt konkurranse samt raskere teknologisk utvikling. Flertallet av bedriftene i denne næringen venter også at Rogfast-utbyggingen vil føre til en økt omsetningsvekst i deres bedrifter. Med en høyere omsetning i fremtiden kommer også en positiv utvikling for arbeidsmarkedet innen bygg og anlegg.



Figur 61 Hva tror du at Rogfast forbindelsen vil bidra til angående din bedrift? Svar fra bedriftsundersøkelsen.

Omtrent 70 prosent av bygg- og anleggsbedriftene venter at utbyggingen av Rogfast forbindelsen vil gi en bedre tilgang på arbeidskraft. Som tidligere nevnt vil forbindelsen gi bedre mobilitet både med tanke på flytting, men også på pendling, der sistnevnte kan leses nærmere i kapittel 4. Over halvparten av bedriftene innenfor næringen venter nye etableringer av nye virksomheter og avdelinger i Rogaland etter utbyggingen.



Figur 62 Hva tror du at Rogfast forbindelsen vil bidra til angående din bedrift? Svar fra bedriftsundersøkelsen.

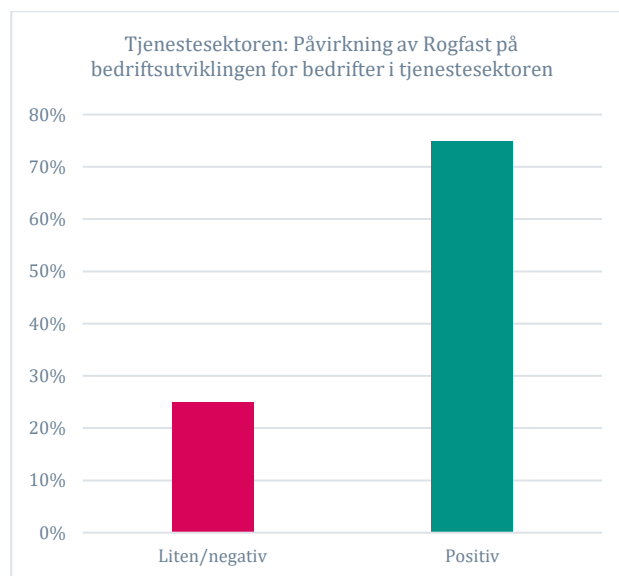
Bygg- og anleggsbedriftene venter at kjøp og salg av deres tjenester vil øke på Haugalandet ved utbyggingen av Rogfast-forbindelsen.

Sektor for tjenesteytende næringer, inkludert informasjon og kommunikasjon

Bedriftene innen tjenesteytende næringer har også en positiv tilnærming til Rogfast. Her er det den samme andelen bedrifter som mener Rogfast vil ha en positiv effekt på deres bedrift det kommende tiåret, som bygg- og anleggsnæringen, nemlig 75 prosent.

Omtrent en fjerdedel av bedriftene forventer imidlertid at Rogfast-utbyggingen vil få liten eller ingen effekt for deres bedrift.

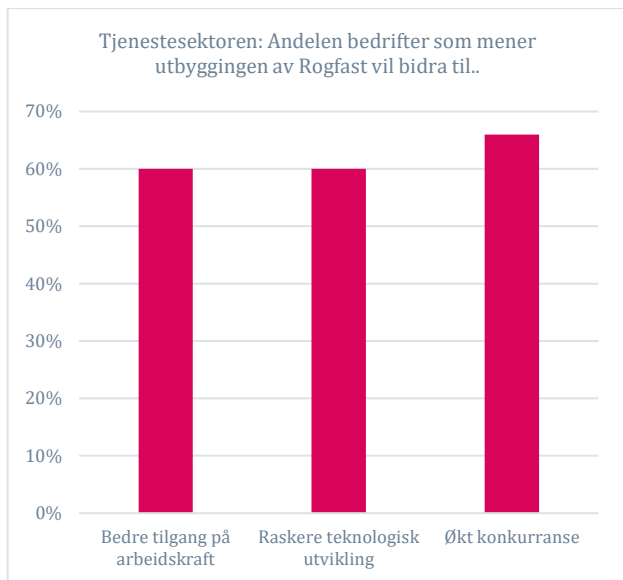
Bedriftene innen tjenestesektoren forventer ingen vesentlig positiv effekt før prosjektet er ferdigstilt, planlagt i 2033.



Figur 63 Hvordan forventer du at Rogfast forbindelsen påvirker utviklingen for din bedrift i det kommende tiåret? Svar fra bedriftsundersøkelsen.

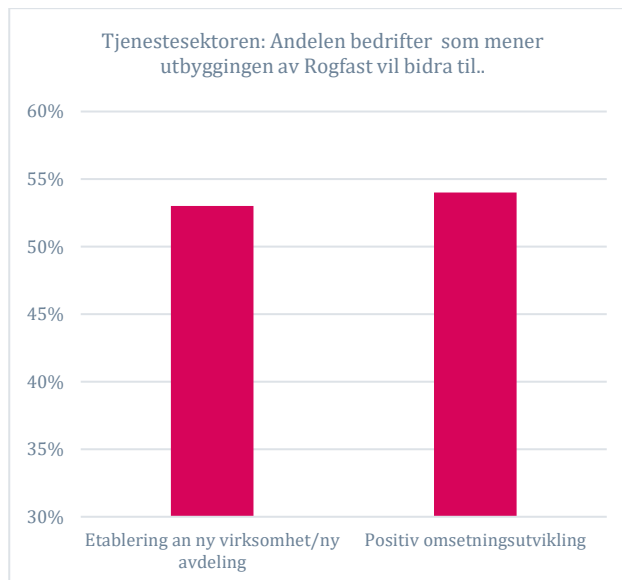
Flertallet av bedriftene innen tjenestesektoren har god kjennskap til Rogfast.

Over halvparten av bedriftene innen tjenestesektoren, 60 prosent, forventer at Rogfast-forbindelsen vil bidra til bedre tilgang på arbeidskraft og raskere teknologisk utvikling, se Figur 64. Dette er nokså likt som bedriftene innen bygg- og anlegg. To av tre tjenestebedrifter forventer også at konkurransen vil øke når Rogfast står ferdig.



Figur 64 Hva tror du at Rogfast forbindelsen vil bidra til angående din bedrift? Svar fra bedriftsundersøkelsen.

Også når det kommer til etablering av nye virksomheter, nye avdelinger og omsetningsutvikling er flertallet av bedriftene positive, med hhv. 53 og 54 prosent av bedriftene.



Figur 65 Hva tror du at Rogfast forbindelsen vil bidra til angående din bedrift? Svar fra bedriftsundersøkelsen.

Øvrige næringer

Bedrifter i andre næringer har også svart på undersøkelsen, men her har vi et for lite underlag til hva som vil være representativt for næringen på lengre sikt i hele regionen. Vi kan likevel trekke ut noen hovedlinjer;

- Bedriftene innen finans, forsikring og eiendomsmegling venter ikke store effekter på deres næring som følge av utbyggingen av Rogfast.
- Undervisning og offentlig administrasjon venter mindre effekter av utbyggingen av Rogfast.
- Transport og lagring er stort sett positive og optimistiske til utbyggingen. De venter bedre tilgang på arbeidskraft og raskere teknologisk utvikling.
- Varehandelen venter positive effekter av utbyggingen, hovedsakelig økt pendling og økt omsetningsutvikling.

2.3 Handel, lekkasjer og tilsig

Målet med dette delkapittelet er å vise dagens situasjon for varehandelen på Haugalandet og den fremtidige situasjonen når vi hensyntar effektene av Rogfast. Mer bestemt skal vi rette oppmerksomhet på om det vil oppstå handelslekkasjer fra Haugalandet til Nord-Jæren. Vi vil også adressere veksten av netthandel og dens effekter på tradisjonell detaljhandel mot 2050.

Detaljhandelsstilbudet

Detaljhandelsomsetningen i sentralområdet var 10 945 mill. kroner i 2022 (se Tabell 25). Haugesund kommune sto for litt over halvparten av dette (5 600 mill. kroner). I 2022 var handelstilsiget 611 mill. kroner. Dette er ikke overraskende ettersom Haugesund har det beste handelsstilbudet i sentralområdet. I tillegg har Haugesund det nest høyeste forbruket per innbygger i hele regionen, med et forbruk på om lag 132 000 kroner per år (jf. Tabell 26). Karmøy har et handelstilsig på 186 mill. kroner. De resterende kommunene i sentralområdet opplevde betydelig handelslekkasje.

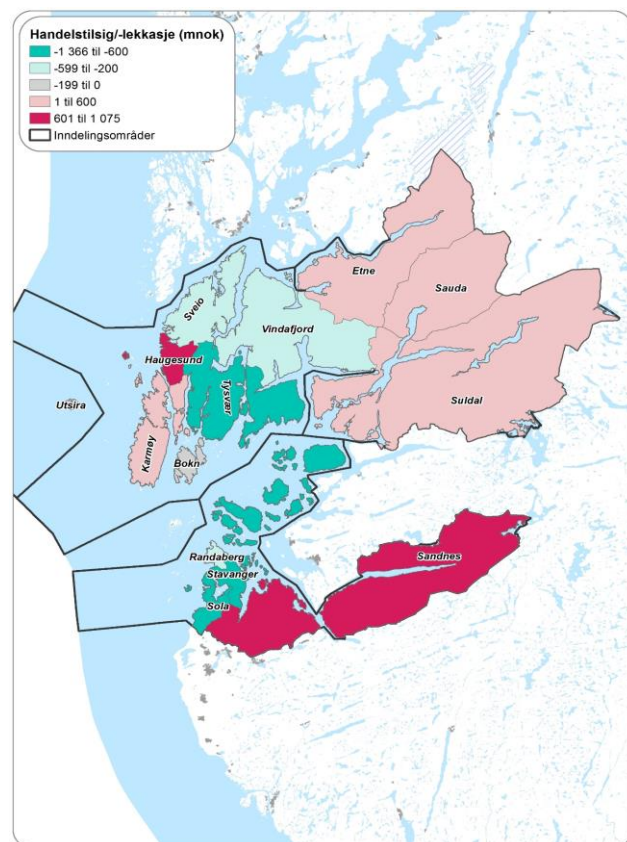
I rekrutteringsområdet har Sandnes en massiv detaljhandelsomsetning som tiltrekker seg rikelig med eksterne penger fra nabokommunen Stavanger. Sola har et relativt svakt butikktilbud og har det høyeste forbruket per innbyggertall i hele regionen med litt over 140 000 kr. Selv om Stavanger har det sterkeste handelsstilbudet basert på kroneverdi, taper de fortsatt virksomhet på tvers av kommunegrensene, først og fremst til Sandnes.

Kommunene i referanseområdet har både lav omsetning og lavt forbruk. Dette henger trolig sammen med at referanseområdet har et beskjedent detaljhandelsstilbud.

Det er viktig å nevne at detaljhandelsdataen fra SSB ikke inkluderer tjenester og servering. Disse tallene er ekskl. drivstoff, netthandel, servering og tjenester. Alle omsetningstall gjennom rapporten er ekskl. mva.

Tabell 25 Handelstilsig/-lekkasje 2022 (mnok per år)

Inndelingsområde	Kommune	Omsetning (mnok)	Forbruk (mnok)	Handelstilsig/-lekkasje (mnok)
Sentral	Haugesund	5 600	4 989	611
	Karmøy	3 907	3 721	186
	Tysvær	641	1 274	- 632
	Vindafjord	586	829	- 243
	Sveio	191	519	- 327
	Bokn	19	70	- 52
Rekruttering	Stavanger	16 112	16 806	- 694
	Sandnes	10 051	8 975	1 075
	Sola	2 607	3 973	- 1 366
	Randaberg	783	1 043	- 261
Referanse	Etne	456	400	56
	Sauda	430	360	70
	Suldal	239	238	1
	Utsira	14	15	- 0

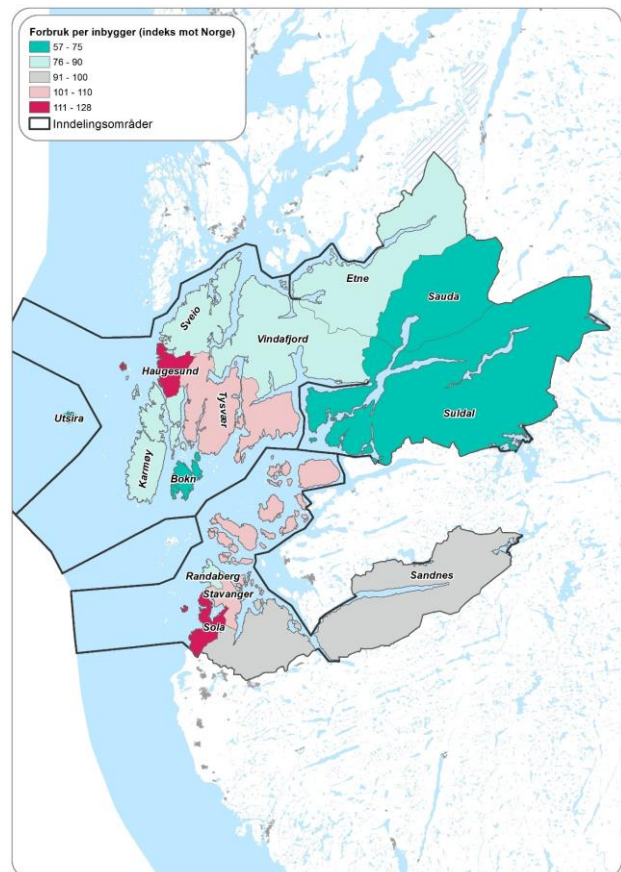


Kart 6 Handelstilsig/-lekkasje 2022 (mnok per år)

Ser vi nærmere på handelsforbruket per innbygger i de ulike områdene finner vi at Haugesund ligger 20 prosent over snittet i Norge (se Tabell 26). En indeks på 100 betyr at kommunen er lik gjennomsnittet for Norge, og Haugesund har en indeks på 120. Tysvær har et gjennomsnittlig forbruk lik snittet for Norge, mens de resterende kommunene i sentralområdet ligger en god del under. Det samme gjelder for kommunene i referanseområdet. I rekrutteringsområdet er det Sola som klart skiller seg ut med en indeks på 128, som tilsvarer et forbruk på om lag 30 000 kr mer enn landsgjennomsnittet.

Tabell 26 Handelsforbruk per innbygger (Kr. per år 2022)

Indelingsområde	Kommune	Forbruk per innbygger (nok)	Forbruk per innbygger (indeks)
Sentral	Haugesund	131 792	120
	Karmøy	86 740	79
	Tysvær	111 662	102
	Vindafjord	93 747	86
	Sveio	90 457	83
	Bokn	81 106	74
Rekruttering	Stavanger	115 103	105
	Sandnes	108 727	99
	Sola	140 304	128
	Randaberg	89 393	82
Referanse	Etne	98 208	90
	Sauda	79 221	72
	Suldal	62 333	57
	Utsira	69 712	64



Kart 7 Forbruk per innbygger 2022 (indeks mot Norge)

Handelsmodellering

Handelsområder

For å kunne estimere fremtidig handelstilslig- og lekaskjer må vi foreta en handelsmodellering med utgangspunkt i «standard handelsområder». Her defineres et standard handelsområde som et område med minimum fem butikker med mindre enn 100 meters avstand. Videre må området ha minst en dagligvarebutikk, en klesbutikk og en butikk til andre bransjer. Det er hovedsakelig benyttet butikkdata fra Andhøyregistrene med regnskapstall fra Brønnøysundregistrene, og Prognosesenterets beregnede omsetningstall. Disse er korrigert med tall fra aktørene i kommunen. Se Tabell 27 for de ulike handelsområdene.

Tabell 27 Handelsområder med dagens omsetning (mnok ekskl. mva. 2022)

Inndelingsområde	HOM Handelsområde	Dagens omsetning (mnok ekskl. mva)
Sentral	Raglamyr	2 385
	Haugesund	1 445
	Oasen Storsenter	934
	Amfi Åkrehamn	290
	Karmøy Sentrum	255
	Aksdal Senter	253
	Megasenteret	161
	Kopervik	136
	Håvåsen	122
	Skudenes	87
Rekruttering	Stavanger Sentrum	3 807
	Sandnes Sentrum	2 225
	Kvadrat	2 221
	Amfi Madla	1 512
	Forus Vest	1 425
	Hillevåg Nord	1 103
	Sola	1 005
	Randaberg	436
	Stadionparken	368
	Tasta Senter	326
	Hundvåg	284
	Stangeland	232
	Hillevåg	193
	Lura	145
Bryggen Senter Hommersåk	77	
Referanse	Sauda Sentrum	187
	Etne Senter	181
	Sand	75

I sentralområdet omsettes det detaljhandelsvarer for 10 045 mill. kroner (ref. Tabell 25) i og utenfor handelsområdene, hvorav 6 068 mill. kroner kommer fra de definerte standard handelsområdene (se Tabell 27). Resterende beløp er delt mellom standard handelsområder, og ikke-standard handelsområder (områder som ikke oppfyller kravene om minst fem butikker, hvorav en må være dagligvare og en må være klesbutikk) og frittstående butikker.

Om lag en tredjedel av all detaljhandel i Norge skjer i kjøpesentre. I sentralområdet er kjøpesenterandelen 34 prosent, der mye av omsetningen er fordelt på Amanda Storsenter og Oasen Storsenter. Videre er Raglamyr det største handelsområdet med 2 385 mill. kroner i omsetning (2022). 22 prosent av detaljhandelen i regionen foregår i dette handelsområdet. Haugesund sentrum har 13 prosent av handelen og Oasen Storsenter har 8,5 prosent.

Handelsmodellering

Det er benyttet en internasjonal anerkjent metodikk for å beregne konsekvensene av ny infrastruktur og økt befolkning. Metoden brukes av store nasjonale og internasjonale aktører og bygger på professor David Huffs teorier om trekraft (Gravity Modelling). Utgangspunktet er at forbrukere velger det nærmeste stedet som har de varene man trenger. Det er kombinasjonen av avstand og attraktivitet som er avgjørende for hvor vi velger å handle. God data på tilbud og etterspørsel er avgjørende for å handelsmodelleringen.

Hensikten med modelleringen er å beregne omsetning og fastsette markedsområdet (der kundene kommer fra) til handelsområder (der handelen skjer), samt beregne hvilke markedsandeler som oppnås i ulike deler av markedsområdet. Vi bruker data på grunnkrets nivå, som er den mest detaljerte statistiske inndelingen i Norge (ca. 14 000 grunnkretser). Metoden sikrer bl.a. at forbrukernes penger bare kan brukes en gang. Slik unngår vi dobbelttelling.

Etterspørselen beregnes i antall *innbyggere*, *arbeidsplasser* og *hytter* i hver grunnkrets. Det tas høyde for ulike forbrukstall ettersom befolkningens inntektsnivå og urbanitet er ulike.

Vi bruker handelsområder som våre forsyningspunkter når vi kjører Huff-modellen. Et attraktivitetspoeng gis til hvert handelsområde basert på attraktiviteten til tilbudet.

For å få best mulig presisjon på modelleringen beregnes først omsetningen for alle tilbud (handelsområder). Ettersom vi kjenner til omsetningen, er dette en god kontroll på treffsikkerheten. Deretter beregnes endringer ved å legge inn data på nye eller endrede tilbud. I dette tilfelle legges endringer i infrastruktur inn for å se effekter av kortere reisetider som følge av Rogfast.

Dagens situasjon

Vi har modellert handelsstrukturen slik den er i dag. Kart 8 viser dagens konkurransesituasjon i regionen med handelsområder og kjøpesentre. For resultater av modelleringen av dagens handelssituasjon, se vedlegg 1, tabell 20 og 21.

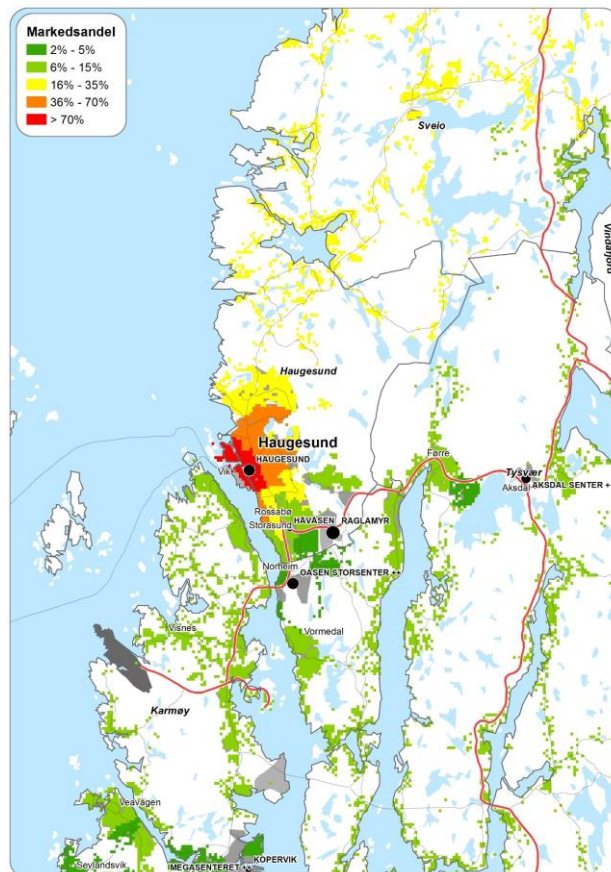


Kart 8 Handelsområder

Vi har først modellert dagens situasjon for å teste treffsikkerheten til modellen. En indeks på 100 betyr at vi har 100 prosent rett. For både Haugesund og Stavanger sentrum får vi en presisjonsindeks 105, og for de andre betydelige handelsområdene i intervallet 98-107. På grunnlag av dette er vi nokså trygge på at metodikken fungerer i dette markedet.

Deretter har vi modellert et scenario hvor Rogfast-forbindelsen er ferdig utbygget. For å gjøre resultatene sammenlignbare har vi brukt samme tilbud og etterspørsel som det er i dag. Dette gir en indikasjon på hvordan den nye infrastrukturen vil påvirke ytelsen til de ulike handelsområdene i regionen.

Rogfast-forbindelsen vil ut ifra vår modellering ikke resultere i store forskjeller i omsetningstallene i de ulike handelsområdene (se tabell 20 i vedlegg 1). En tunnel går i begge retninger, og naturlig nok pleier folk å handle i nærheten av der de bor og/eller jobber. Modellen indikerer en svært liten nedgang i omsetningen for sentralområdet generelt. Kartet under viser dagens markedsandeler for handelsområdet Haugesund sentrum. Ved kartlegging av situasjonen etter Rogfast endres ikke kartet.



Kart 9 Markedsandel - Haugesund sentrum handelsområde

Vi har også sett på fire ulike scenarier for handelen i sentralområdet for 2033 og 2043: 1) I dag uten tunnelen, 2) I dag med tunnelen, 3) 2033 med tunnelen og 4) 2043 med tunnelen. Når vi sammenligner disse fire scenarioene, får vi liknende resultater. Tabell 21 i vedlegg 1 viser hvor liten andel av det totale markedet som faktisk endrer seg.

Alle handelsområdene i sentralområdet og referanseområdet taper markedsandeler, mens alle i rekrutteringsområdet øker markedsandeler. Det er viktig å nevne at funnene her er svært teoretiske.

Hvis detaljhandelstilbudet skulle forbedres i noen av handelsområdene, vil deres markedsandel sannsynligvis øke. Vi bruker attraktivitetsskårene vi har for hvert handelsområde for å si noe om den fremtidige utviklingen. Tallene for rekrutteringsområdet øker fordi de får størst andel av regionens befolkningsøkning. Dersom befolkningen i sentralområdet og referanseområdet vokser mer enn det vi legger til grunn med høy nasjonal vekst (se kap. 1.3 for nærmere beskrivelse) og detaljhandelstilbudet blir bedre, er det ingen grunn til at deres andel av markedet ikke vil øke.

Trender i handelen

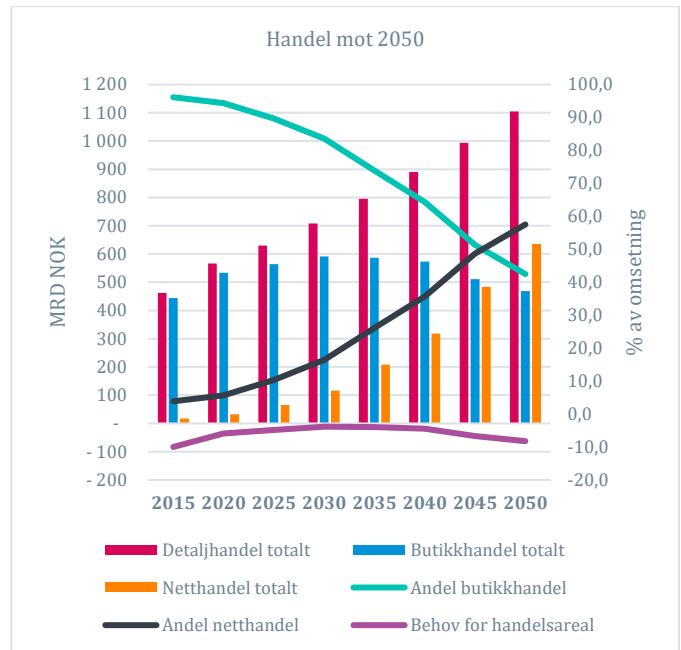
Helt siden 1970-tallet har forbruksveksten vært høy, og butikkene har fått svært mye av denne veksten. Etter finanskrisen i 2008 har kjøpekraften i Norge fortsatt å vokse, men lite av det har kommet butikkene til gode. Netthandelen er en viktig forklaring til dette, men en dreining i forbruk spiller også inn. Vi bruker mer penger på kapitalvarer, bolig og hytte. Boligene blir dyrere, og vi bygger hytter som aldri før. I tillegg spiser vi mer på restaurant, reiser mer og bruker generelt mer penger på opplevelser. Koronapandemien endret muligens dette mønster noe i en periode, men den kan også ha gitt langsiktige effekter.

Mye av forklaringen til den store forbruksveksten i Norge er høy vekst i antall husholdninger. I perioder har husholdningsveksten vært tre ganger så stor som veksten i antall personer. Fordi mye av det vi kjøper brukes av husholdningen har dette bidratt sterkt til forbruksveksten. For eksempel er det flere boliger som trenger vaskemaskin, møbler, TV osv.

Veksten i antall husholdninger og personer er nå relativt jevn. I 1960 var det gjennomsnittlig 3,3 personer i husholdningen mens i dag er gjennomsnittet på 2,1 personer (se nærmere beskrivelse om husholdninger i kap. 1.2)

Er den fysiske handelen og netthandelen like store i 2050?

De siste årene har det vært en stor vekst i netthandel, målt i kroner, men også sammenlignet med den fysiske handelen. Det forventes at detaljhandelen vil vokse fremover, men det er først og fremst netthandelen som vil ha sterkest vekst på bekostning av den fysiske handelen. Vi ser en liten nedgang i butikkens omsetning allerede i 2025, og denne nedgangen vil vare fram til 2045 gitt at prognosene holder seg. Særlig for klesbransjen kan denne endringen fra fysisk handel til netthandel bli dramatisk. I dag har Norge et handelsarealoverskudd på 10-20 prosent, mens i 2050 vil det ikke være noe mer behov for handelsareal enn det vi har i dag (se Figur 66).



Figur 66 Trender i fysisk handel og netthandel fram mot 2050

2.4 Leieprisnivå – komparative fordeler

For å kunne si noe om leieprisnivået i de definerte områdene har vi kartlagt leiemarkedet for næringslokaler. Kartleggingen ble gjennomført ved å hente ut nøkkeldata fra de største næringsmeglerne i Rogaland. Vi har lagt til grunn tall fra både offentlige markedsrapporter publisert av meglerne som EiendomsMegler1 (Røyland, 2020) og Newsec (Newsec, 2023) og vår egen meglerhusundersøkelse. I vår undersøkelse spurte vi meglerne om utleiepriser og ledighetsnivå på tre typer av næringslokaler; kontor, industri og lager/logistikk.

Haugalandet har i midlertidig ikke offisiell statistikk om leiemarkedet for næringslokaler (denne statistikken gjelder for storbyene i Norge). Vår kilde for Haugalandet blir derfor fra meglerne som har lokalkunnskap om markedet. Det er store forskjeller mellom sentrale områder og distriktene. Da datagrunnlaget er usikkert og varierende for distriktene har vi valgt sette søkelys på de sentrale områdene. Tabell 28 viser leieprisene på Haugalandet fordelt på byggtipe, og det er tydelig at kontorlokaler er det dyreste mens lager/logistikklokaler er har lavere leiepriser.

Tabell 28. Leiepriser fordelt på byggtipe

Byggtipe	Pris kr/m ²
Kontorlokaler	1 300 – 1 600
Industrilokaler	900
Lager-/logistikklokaler	800

Tabell 29. Estimert på ledighet som andel av totalt areal

Byggtipe	prosentandel av totalt areal
Kontorlokaler	10 %
Industrilokaler	5 %
Lager-/logistikklokaler	5 %

Tabell 29 viser estimater på ledigheten som andel av det totale arealet for de ulike næringslokaltypene på Haugalandet. Meglere påpeker at arealledigheten på kontorlokaler har endret seg fra høye nivåer under pandemien til lav ledighet i perioden etter. De viser også til et relativt rolig leiemarked for kontorlokaler. For industri- og lager/logistikklokaler ser vi også en stabil lav ledighet.

For Stavanger-regionen finnes det mer bearbeidet statistikk med prisintervaller innenfor hvert geografisk område der de også tar hensyn til teknisk standard til ulike byggtyper. Figur 67 viser prisintervaller for tre ulike byggtyper aggregert for hele regionen for bygg med god standard.

Kontorlokaler har den største spredningen med et leieprisintervall fra 1 500 kr per kvm til 3 200 kr per kvm. Spredningen er mindre for de to andre byggtypene industrilokaler og lager- og logistikklokaler. Disse to byggtypene har et prisintervall på hhv. 1 200 - 1 500 kr per kvm og 1 000 – 1 350 kr per kvm.



Figur 67 Prisintervaller for leiepriser fordelt på byggtyper, aggregert for Stavanger-regionen. Kun bygg med god standard

Når det gjelder ledighetsgrad, måles industrilokaler sammen med lager/logistikk og kalles for kombinasjonsleieendommer i følgende inndeling. Tabell 30 viser ledighet aggregert igjen for hele Stavanger-regionen:

Tabell 30. Ledighet aggregert for hele Stavanger-regionen

Byggtipe	Andel av totalt areal
Kontorlokaler	8,2 %
Kombinasjonslokaler	2,8 %

Ledigheten på kontorareal ligger på et historisk lavt nivå og vi må faktisk tilbake til 2014 for å finne så lave ledighetstall for kontorlokaler. Det er god utvikling flere steder i regionen, men særlig bidrar nedgangen på Forus. For kombinasjonsareal er det en stabil utvikling. Hittil i år er ledigheten noe redusert og flere bedrifter, særlig de med litt større arealbehov over 3 - 4 000 kvm, opplever det som noe vanskelig å finne egnet kombinasjonsareal for sin virksomhet.

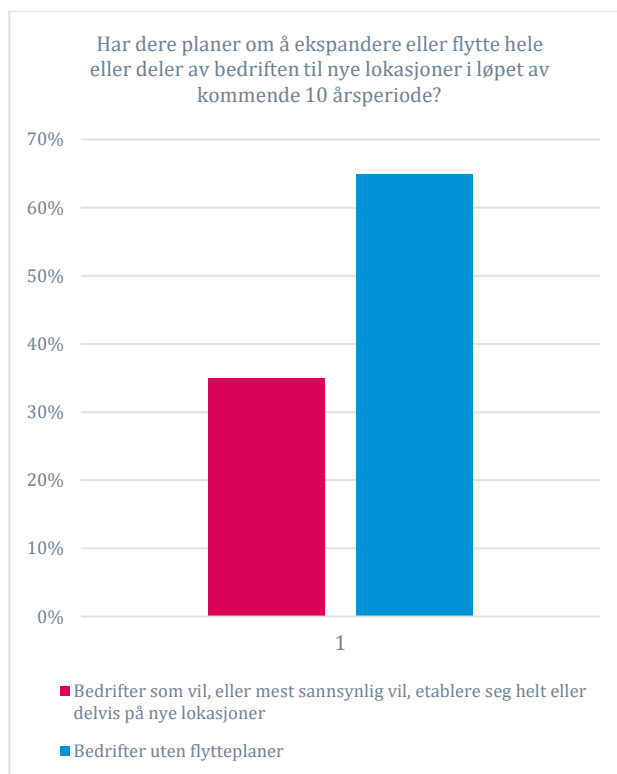
Sammenlignet med Haugalandet har Stavanger-regionen gjennomsnittlige leiepriser på industri- og kontorlokaler som er hhv. 50 prosent og 62 prosent høyere. Prisdifferansen for lager/logistikk ligger på

47 prosent. Ser vi på ledighetsgraden er den relativt lik for Haugalandet og Stavanger-regionen. Vi kan derfor konkludere at Haugalandet har en komparativ fordel i form av lavere leiekostnader for næringslokaler. Utbyggingen av Rogfast kan derfor føre til at flere arealintensive bedrifter som ønsker å redusere denne kostnadsposten, flytter fra Stavanger-regionen til Haugalandet. Det kan gi en økning i antall nyetableringer på Haugalandet, og bidra til at det bygges mer kombinasjonslokaler på Haugalandet. Bedre tilgang til utbyggbare tomter og et lavere prisnivå vil være de viktigste driverne for en slik utvikling.

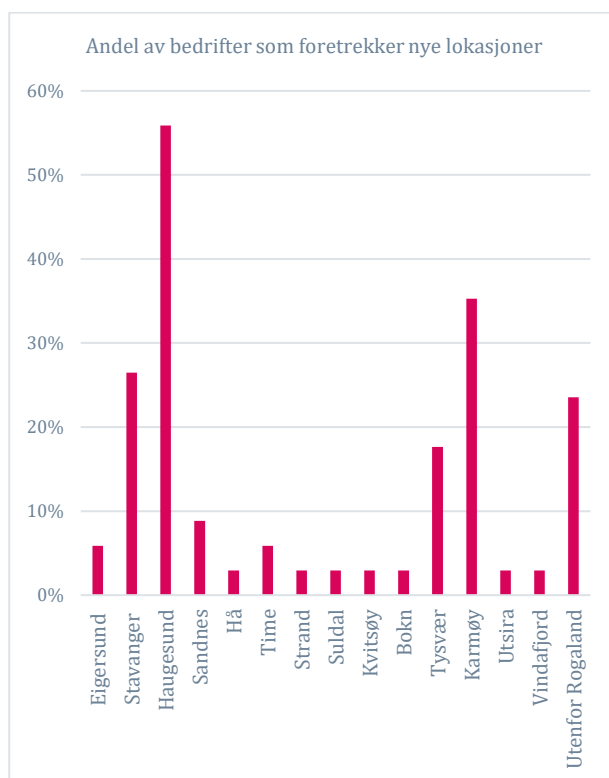
2.5 Flytteplaner, lokalisering og kriterier for valg

For å kunne si noe om arbeidsplassutviklingen frem mot 2033 og etter åpningen av Rogfast har vi kartlagt flytteplanene til bedriftene i regionen. I bedriftsundersøkelsen svarer bedriftene på en rekke spørsmål knyttet til flytteplaner og områdepreferanser ved valg av lokasjon for sin bedrift. Her har omtrent hundre respondenter svart på spørsmålene angående flytteplaner for hele eller deler av bedriften. Figur 68 viser svarene til bedrifter fordelt på om de har flytteplaner eller ikke.

Vi ser at omtrent 35 prosent av bedriftene anser det som sannsynlig at de vil flytte til nye lokasjoner, mot 65 prosent uten flytteplaner det kommende tiåret. Fordelingen av bedriftene med flytteplaner per næring viser at omtrent 54 prosent tilhører tjenesteytingssektoren. Bygg/anlegg og industri utgjør hhv 20 og 15 prosent, mens transport og lager har en andel på 9 prosent. Bedriftene som sannsynligvis vil flytte til nye lokasjoner har videre oppgitt hvilke(n) kommune(r) der de foretrekker å etablere seg i.



Figur 68 Har bedriften din planer om å ekspandere eller flytte hele eller deler av bedriften til nye lokasjoner de kommende 10 år? Svar fra bedriftsundersøkelsen



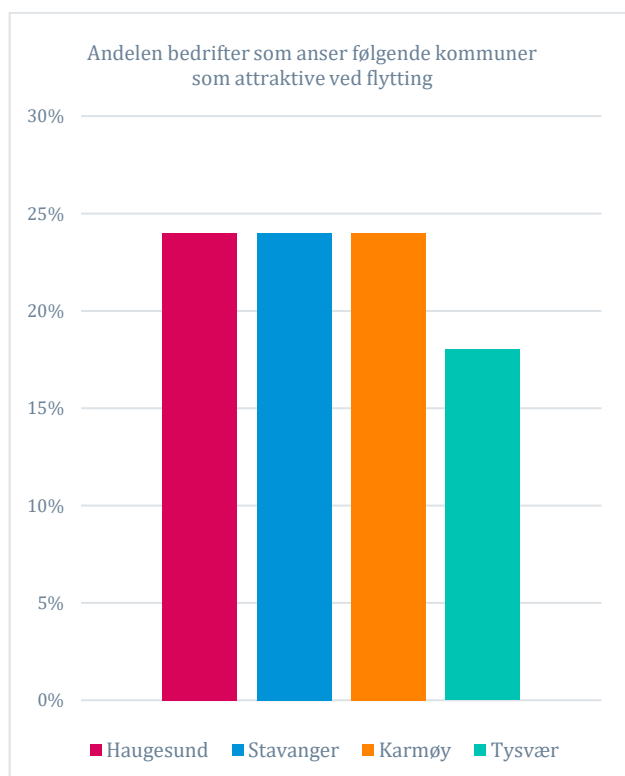
Figur 69 Hvor vil bedriften foretrekke å etablere seg, gitt at de har flytteplaner, svar fra bedriftsundersøkelsen

Figur 69 viser alle kommunene som ble vurdert som aktuelle for etablering av nye lokasjonen. Respondentene kunne velge flere kommuner så den ene kommunen utelukker ikke den andre. For kommunene Hå, Strand, Suldal, Kvitsøy, Bokn, Utsira og Vindafjord var det kun en respondent per kommune. Majoriteten av bedriftene (56 prosent) foretrekker Haugesund ved flytting, mens 35 prosent svarer at de vil foretrekke å etablere seg på Karmøy. Haugesund og Karmøy sin attraktivitet vil trolig bli forsterket når tilgjengeligheten til disse områdene forbedres.

26 prosent av bedriftene svarer at de vil foretrekke å etablere seg i Stavanger dersom bedriften skulle flytte. Omtrent en fjerdedel av bedriftene vurderer også å etablere seg utenfor Rogaland fylke.

Bildet endrer seg ganske betydelig om vi tar hensyn til hvilken kommune bedriften flytter fra. Antall bedrifter som vurderer å flytte til Haugesund fra en annen kommune utgjør 24 prosent av flyttekandidatene. Når vi tar bare bedriftene som er nå lokalisert utenfor kommunen de vurderer å flytte til, så er det en like stor andel (24 prosent) som vil flytte til Haugesund, Karmøy og Stavanger. Dette tyder på at disse kommunene er like attraktive (se Figur 70).

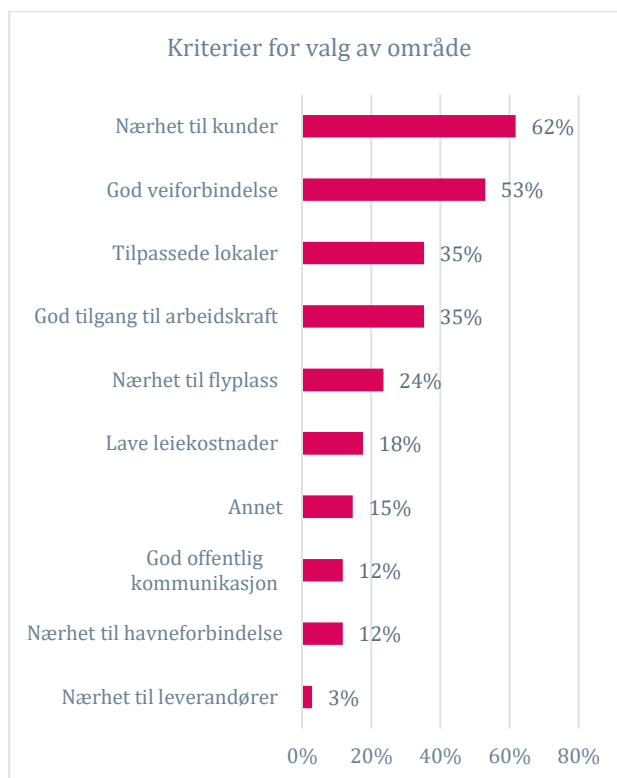
18 prosent av bedriftene som har planer om å flytte, anser Tysvær som en attraktiv kommune å flytte til.



Figur 70 Andel av bedrifter som anser følgende kommuner som attraktive, gitt at de flytter fra en annen kommune

Et annet spørsmål angående flytting handler om kriteriene som er viktigst ved valg av en ny lokasjon.

Respondentene kunne velge inntil tre alternativer. Figur 71 illustrerer rangeringen av kriteriene.

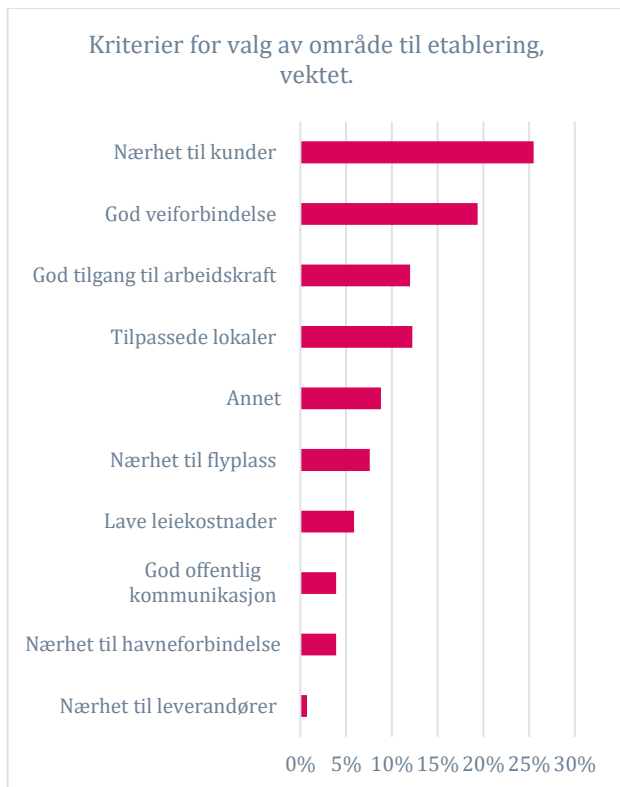


Figur 71 Hvilke kriterier bedriftene med flytteplaner har for valg av ny lokasjon, svar fra bedriftsundersøkelsen

Figur 71 viser hvilke kriterier som er viktigst for bedriftene ved valg av nye lokaler.

Nærhet til kunder og en *god veiforbindelse*, er viktigste kriterier ved valg av ny lokalisering, med hhv 62 og 53 prosent. Godt tilpassede lokaler, god tilgang til arbeidskraft (begge 35 prosent) og nærhet til flyplass (24 prosent) trekkes også frem som betydningsfulle faktorer ved valg av nye lokaler. Nærhet til leverandører rangeres som det minst viktigste kriteriet med 3 prosent.

For å illustrere den innbyrdes betydningen av de ulike kriteriene for valg av nye lokaler har vi regnet om resultatene fra undersøkelsen (i Figur 71) slik at totalen blir 100 prosent, jf. Figur 72.



Figur 72 Vektet snitt for kriterier for valg av lokasjon. Svar fra bedriftsundersøkelsen

Ved utbyggingen av Rogfast vil Haugalandet få en fastlandsforbindelse. Dette vil være avgjørende for å

tiltrekke seg bedrifter til Haugalandet, ettersom 19 prosent av bedriftene anser dette som det viktigste kriteriet for valg av område å etablere seg i. Også omgjort til et vektet gjennomsnitt er bedriftene opptatt av nærhet til kunder, tilgang på arbeidskraft og tilpassede lokaler. For at Haugalandet skal tiltrekke seg bedrifter det kommende tiåret vil det dermed være viktig å utnytte det fulle potensialet til den gode veiforbindelsen. Dersom utbyggingen av Rogfast fører til at Haugalandet tiltrekker flere kunder og arbeidskraft, vil dette være en populær lokasjon for bedriftene den neste tiårsperioden.

Den gjennomførte bedriftsundersøkelsen viser at de fleste bedriftene legger vekt på transportkostnadene når de skal vurdere hvor bedriften ønsker å etablere seg. Høye transportkostnader virker negativt, og vice versa. Det er i denne sammenhengen naturligvis relevant å vurdere transportkostnader opp mot tidsbesparelser, både for varetransport og arbeidsreiser. Sett opp mot dagens fergekostnader, vil økningen i transportkostnadene være høyest for husholdningene, men moderate for bedriftene (kostnader for å bruke tunellen sammenlignet med dagens fergekostnader). Besparelser knyttet til rimeligere lokalkostnader, samt tidsgevinsten for bedriftene forventes spesielt for areal- og transportintensive næringer, å være positive. Det betyr at Haugalandet vil fremstå som et mer attraktivt område for etablering etter at Rogfast ferdigstilles.

3 Utvikling av godstransport

Oppsummering

Det er ikke gitt at en ny fergefri motorvei langs Vestlandskysten vil føre til godsoverføring fra sjøtransport til veitransport. Det er flere faktorer enn transporttiden som påvirker konkurranseflaten mellom transportmidlene. I dette kapitlet drøftes virkningene for sjøtransportens konkurranseevne ut fra dagens trafikk. I tillegg vurderes endringer i konkurranseflaten mellom havnene i Rogaland etter Rogfast-utbyggingen. Under er en oppsummering av de viktigste punktene.

Virkninger for godstrafikken

- ✓ En fast forbindelse under Boknafjorden vil bidra til regionforstørring og økt mobilitet for kortreist gods, dvs. for gods som har en transporttid på inntil 3-4 timer i veinettet.
- ✓ Mobilitetseffekten minsker med transporttidens lengde. Sjøtransporten og Karmsund Havn betjener i stor grad gods som er langreist, som til og fra utlandet, og gods som ikke egnet for transport i veinettet.
- ✓ Kombinasjonen av en reisetidsforkortelse på 40 minutter til Stavangerregionen og økte kostnader på 500-700 kroner for en lastebil ved bruk av Rogfast-sambandet, vil ikke føre til vesentlig godsoverføring fra sjøtransport til veitransport.
- ✓ På kort sikt vil det ikke bli endringer i nåværende rutestruktur med skip over Stavanger Havn eller Karmsund Havn. Begge havner har en sterk markedsposisjon og betydelig trafikk i norsk målestokk.
- ✓ Rogfast kan imidlertid føre til at rederiene unnlater å anløpe begge havner på dager med lite trafikk, som ved transport med containerskip eller ro-ro skip. Da kan det lønne seg å utelate et anløp selv om kostnadene ved landtransport øker. Årsaken er at skipene blir stadig større
- ✓ På lengre sikt har Karmsund Havn en sterk posisjon for videre vekst. Regionforstørringen vil bidra til forsterkning av gjeldende næringsstruktur i kombinasjon med at det er mest næringsarealer tilgjengelig på Haugalandet.
- ✓ Det vil trolig bli en ytterligere spesialisering av trafikken over de to havnene, selv om begge gjenspeiler aktiviteten i næringslivet som betjenes.
- ✓ Blant de tre samfunnsmålene for E39 Rogfast er bedre veitilknytning for havnene og andre knutepunkter. Her er oppgradering av rv. 47 og bedre tilkobling til E39 et viktig tiltak. Den helt nødvendige oppgraderingen av Husøyveien er utsatt. For å kunne utnytte potensialet i E39 Rogfast er det viktig at tilknyttede veistrekningsområder og havner bygges ut samtidig og på en helhetlig måte.

3.1 Virkninger for godstrafikken

Overføring av trafikk fra sjøtransport til veitransport

I utgangspunktet vil betydelige forbedringer i veinettet føre til økt trafikk og godsoverføring fra andre transportmidler. I perioden 2010-2020 ble mange av de viktigste veiene mellom landsdelene i Norge bygd ut til firefelts motorveier over lange strekninger, samtidig som lastebiltrafikken ble internasjonalsert. Det reduserte kostnadene ved veitransport i kombinasjon med at kvaliteten og hastigheten ble forbedret. Blant konsekvensene var at sjøtransporten av detaljhandelsvarer fra logistikkentralen i Osloregionen til andre landsdeler falt bort. Godstransporten på bane tapte markedsandeler til veitransport ved distribusjon i Sør- og Midt Norge. Det ble etablert en midlertidig økonomisk støtteordning for å opprettholde den intermodale godstrafikken på bane. I utredningene rundt Rogfast og fergefri E39 Kristiansand-Trondheim har man vært klar over hvilke virkninger som en fast landforbindelse kunne få for sjøtransporten langs kysten. Det ene samfunns målet for E39 Rogfast indikerer at man vil bøte på virkningene for sjøtransportens konkurransevne:

- Rogfast skal bidra til å utvikle et sammenhengende godstransportsystem *med tilførsel mot de sentrale havnene* og andre knutepunkt langs Vestlandskysten

Det er ikke gitt at en ny fergefri motorvei langs Vestlandskysten vil føre til godsoverføring fra sjøtransport til veitransport. Det er flere faktorer enn transporttiden som påvirker konkurranseflaten mellom transportmidlene. I dette kapitlet drøftes virkningene for sjøtransportens konkurransevne ut fra dagens trafikk. I tillegg vurderes endringer i konkurranseflaten mellom havnene i Rogaland etter Rogfast-utbyggingen. Det er gjennomført flere dybdeintervjuer med regionale næringsaktører i tilknytning til arbeidet med dette kapitlet.

Havnene er naturlige, geografiske monopoler

Den største trafikken over havnene er gods som må transporteres med skip på grunn av volumet, vek-

ten, kostnadene eller hvor destinasjonene er lokalisert. Det er fire hovedkategorier av gods over havnene:

- Våtbulk, som drivstoff, kjemikalier og gasser
- Tørrbulk, som mineraler, stein, sement, korn og dyrefor. Dette godset benevnes også som massevarer.
- Uensartet stykkgoods, som kjøretøy, tømmer, byggevarer og bearbejdede metaller
- Ensartet stykkgoods, som sjømat og detaljhandelsvarer

På landsbasis utgjør bulktransportene over 80 prosent av volumet over havnene, målt i tonn. Stykkgoods utgjør under 20 prosent. Andelen stykkgoods var 13 prosent av det totale godsslaget over Karmsund Havn i 2022 (SSB, 2022). 87 prosent var bulklast. Bulkvolumet var ca. 6,5 mill. tonn. Private kaianlegg inngår i havneområdet. For dette godset har sjøtransporten betydelige fortrinn. Bulklastene vil vanskelig kunne overføres til modulvogntog i veinettet uten at kostnadene ved transport blir langt høyere. Mye av trafikken skjer med skip som har en lastekapasitet på 3 000 – 5 000 tonn. Til sammenligning transporterer en lastebil omkring 30 tonn per tur. I tillegg er havnene naturlige monopoler innenfor deres geografiske område for denne kategorien av gods. Det koster for mye med ekstra mellomtransporter med lastebil. Tilgangen på arealer i havneområdene og tilfredsstillende laste- og lossekapasitet for skip er de viktigste faktorene for videre utvikling av bulktrafikken.

Innen transport av stykkgoods har både Karmsund Havn IKS og Stavanger Havn IKS mye aktivitet som er rettet mot offshore virksomheten i Nordsjøen eller mot Storbritannia, der havnene i Rogaland har naturlige fortrinn. Begge havnene utvikler betydelige arealer med tilhørende kaianlegg for ny sjøbasert næringsutvikling, som innen offshore vind. Det er neppe mer enn 3-5 prosent av den samlede tonnassen over Karmsund Havn IKS som har en betydelig konkurranseflate med andre transportkorridorer.

Transportene av stykkgoods over lange avstander

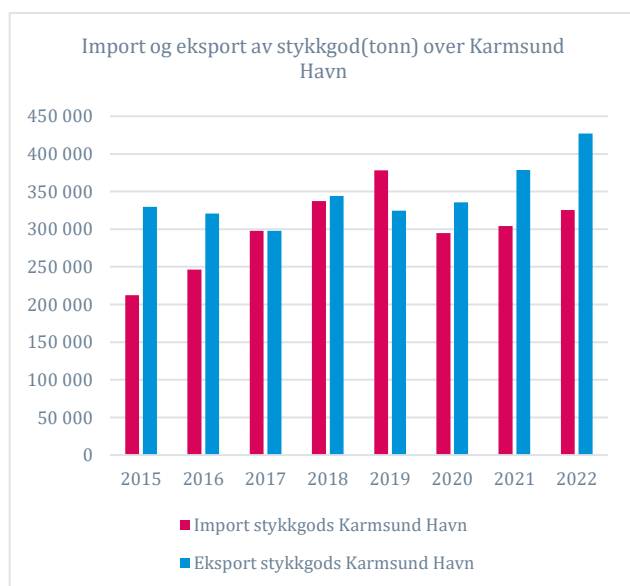
Konkurransen med veitransport gjelder i første rekke ved transport av stykkgoods, dvs. gods som både passer for transport med skip og med vognog. De største vareslagene som transporteres i veinettet er detaljhandelsvarer og byggevarer. Utbyggingen av Risavika i Stavanger tidlig på 2000-tallet ble blant annet begrunnet med målet om å konkurrere med Osloregionen om å bli senteret for vareforsyning av stykkgoods til Vestlandet. Dette målet

har vært krevende å få til. Gevinstene ved sentralisering av logistikksektorene til Oslofjordområdet har vært høyere enn merkostnadene ved transport. For to år siden mente den norske lederen for Europas største nærskipsrederi, Samskip B.V. at 80 prosent av vareforsyningen av detaljhandelsvarer til Vestlandet kommer fra Osloregionen (Gråthen, 2021).

Handelskjedene har en rekke distribusjonsalternativ ved forsyning av detaljhandelsvarer til kundene i Rogaland, som:

- Import til Osloregionen og videre distribusjon med lastebil til butikker og terminaler på Vestlandet eller med godstog til Sandnes og lastebil videre
- Sjøtransport fra sentral-europeiske havner, som Rotterdam, og transport med containerskip til den nærmeste offentlige havna for mottakeren
- Sjøtransport med ferger for kombinert passasjer- og godstransport fra Jylland til Stavanger eller Haugesund
- Biltransport fra dør til dør, med ferge mellom Hirtshals og Kristiansand.

Rederiene og havnene arbeider for å få mer gods på kjøp direkte til Vestlandet uten forutgående konsolidering og mellomlagring i Osloregionen. Figuren nedenfor viser utviklingen i importen og eksporten av gods i standardiserte lastbærere med containerskip, ferger eller ro-ro skip over Karmsund Havn, i tonn (SSB, 2022).



Figur 73: Import og eksport av stykkogods (tonn) over Karmsund Havn i perioden 2015-2022

Transportene av stykkogods på ca. 750 000 tonn i 2022 tilsvarer en årsdøgntrafikk på ca. 120 kjøretøy med en gjennomsnittlig nyttelast på 17 tonn. Ofte vil det vært tomt på lastepalet eller lite last i den ene retningen. I andre tilfeller kan det være mulig å konsolidere import og eksport på samme kjøretøy til og fra Karmsund Havn. Om lag 120 flere lastebiler gjennom Rogfast tunnelen per døgn kan derfor anses å være det teoretiske potensialet for godsoverføring fra sjø til vei for utenriks last som i dag går over Karmsund Havn. Til sammenligning var det en årsdøgntrafikk på 355 kjøretøy med mer enn 16 meters lengde på fergesambandet Mortavik-Arsvågen i 2022.

Viktige konkurransefaktorer ved transport over lange avstander er transporttiden, frekvensen mellom hver avgang og transportkostnadene. Det er daglige transporter med containerskip mellom Karmsund Havn og de største sentral-europeiske havnene. Havnens konkurranseevne svekkes med avstanden fra havneterminalene til avsenderne og mottakerne. Det øker kostnadene ved transport med skip. Mest betydning for overføringspotensialet har reisetidsforkortelsen av Rogfast. De aller fleste transportene av utenriks gods har en transporttid på over 10 timer. Transportkostnaden fra dør til dør for en 45 fots container eller en semitrailer vil ofte være omkring 10 000 kroner eller mer for godstransport til eller fra destinasjoner på Kontinentet. Kombinasjonen av en tidsbesparelse på 40 minutter og økte veibrukskostnader for en lastebil på f.eks. 500 kroner vil neppe føre til vesentlig godsoverføring av utenriks gods fra sjøtransport til veitransport.

Transportene av innenriks stykkogods

Havnestatistikken skiller ikke mellom innenriks gods mellom havner i Norge og gods til og fra kontinentalsokkelen. Det er i første rekke transportene innenriks med containerskip og med ro-ro-skip som konkurrerer med veitransporten. Stavanger Havn er et knutepunkt for innenriks transport med containerskip. Her omlastes gods mellom skip i innenriksfart og skip i utenriksfart. Mest gods omlastes til og fra andre havner lenger nord enn Haugesund. Den innenriks containertrafikken over Karmsund Havn er beskjeden. Karmsund Havn har mest inngående last med ro-ro skip, dvs. last som ruller om bord på hjul fremfor løftes om bord med en kran. Denne trafikken ble femdoblet fra 2021 til 2022, til ca. 120 000 tonn. Oppfatningen i havnene er at godsoverføring mellom transportmidlene krever andre endringer enn forbedringer av infrastrukturen i veinettet. Redusert reisetid gjennom en undersjøisk tunnel under Boknafjorden vil i første rekke bidra til forsterkning av andre fortrinn som lastebilen som transportform har, som fleksibilitet og hyppighet.

Ifølge Fjord 1, operatøren av fergesambandet Mortavik-Arsvågen, er det ikke foretatt noen kartlegging av tungtrafikken i fergesambandet. Det er imidlertid sannsynlig at det er dagligvarer, fersk sjømat og produkter mellom basene i offshorenæringene som representerer majoriteten av trafikken. Dette er varegrupper som fraktes langt med lastebil. Gjennomsnittlig kjørelengde er 188 km per tonn for næringsmidler (SSB, 2022). Det tilsvarer en kjørelengde på ca. 3 000 kilometer for en lastebil med 15 tonn nytelast. Hittil har det ikke lyktes å overføre dette godset i betydelig omfang til sjøtransport. Det tidskrite- tiske godset transporteres i stor utstrekning i veinettet i dag.

Kortere transporttid vil trolig bidra til økt transport av varegrupper som utgjør majoriteten av lastebil-trafikken målt i tonn, som byggevarer og produkter for gjenvinning. Ideelt sett skal overskuddet av jord, stein, betong og asfalt gjenvinnes og gjenbrukes der det har oppstått, som masser fra byggeprosjekter. Det er vanskelig å få til. Mest sannsynlig blir det en økende grad av spesialisering mellom Nord-Jæren og Haugalandet. Byggevarer og overskudd fra byggeprosjekter vil da konsolideres på Haugalandet, der det er mer arealer for plasskrevende virksomhet.

Fergefri E39 mellom Kristiansand og Bergen

Konkurransen fra biltransport vil øke når hele strekningen mellom Oslo og Bergen blir fergefri. Det vil særlig gjelde for gods mellom Bergensregionen og kontinentet. Overføringspotensialet øker ytterligere dersom godshavna på Dokken flytter til Ågotnes. Da blir det lenger transportavstand fra den offentlige havneterminalen og til vareeierne. Omfanget av bompenger ved transport til Ågotnes over den nye Sotra-forbindelsen eller til Haugesund med en Hordfast-forbindelse vil påvirke konkurranseflaten mellom transportformene. Transporttiden med lastebil er i dag ca. 5 timer fra Kristiansand til Haugesund. Reisetiden øker med nesten 3 timer ved kjøring mellom Kristiansand og Bergen. Med ytterligere investeringer i veistrekningen kan reisetiden kanskje komme ned mot 6 timer.

Redusert reisetid er ikke alene avgjørende for valget av transportmiddel, selv om det er en viktig faktor. Til sammenligning tar transport av gods på bane vesentlig lenger tid enn transport i veinettet i de fleste transportkorridorene i Sør-Norge. Infrastruk- turutviklingen rettet mot denne transportformen har stått stille de siste ti årene, mens transporttiden i veinettet er betydelig redusert. Trafikkvekst i den korteste passasjertrafikken med tog i de største byområdene prioriteres. Likevel er ikke bortfallet av gods så ille som man kunne frykte. Transportene av

stykkgods som haster, som småpakker og mindre kolli som omlastes i endeterminale, har i stor grad blitt overført til veitransport. Partigodset, dvs. gods i semitrailere som transporteres direkte til varemottakeren i samme lastbærer uten omlasting, har økt betydelig. Det avgjørende kriteriet er om transporttiden møter kravene i forsyningskjedene for de ulike kategoriene av gods.

Transport med skip og med godstog har mange av de samme fordelene og ulempene. Vareeierne må vurdere hva som er godt nok med hensyn til regularitet og transporttid opp mot de økonomiske og miljømessige effektene av transport med større enheter. Andre faktorer er mangelen på sjåfører ved langtransport i veinettet og selskapenes mål rundt reduserte utslipp av klimagasser. Siden 2019 har godstransportene på bane hatt tilsvarende eller høyere vekst enn tungtrafikken i veinettet i Norge. Importen av stykkgods med skip fra kontinentet har de siste årene økt mer enn importen i veinettet. Lasten settes i økende omfang på toget eller på skipet i stedet for å bli transportert av en sjåfør med trekkvogn over lange avstander, forutsatt at kravene til leveringstid innfris. Forutsetningen er at frekvensen og påliteligheten er i samsvar med transportkjøpernes behov.

Transportmarkedet er et kommersielt marked som kontinuerlig tilpasser seg vareeierne behov og betalingsvilje for ytelsene. Nye internasjonale regelverk og statlige insentiver for reduserte utslipp av klimagasser er andre rammebetingelser som påvirker transportmiddelfordelingen. Viktige faktorer ellers er bruken av ny teknologi. Det utvikles for eksempel nye emballaseløsninger som øker holdbarheten for ferske varer. Det kan dempe betydningen av kort transporttid som konkurransefaktor.

Virkninger på havnestrukturen

Konklusjonen er at E39 Rogfast ikke vil føre til gods- overføring fra sjøtransport på Haugalandet til veitransport i betydelig omfang. E39 Rogfast kan imidlertid føre til konsolidering av trafikken over havnene på Vestlandet i færre godsknutepunkter. Rederiene konsoliderer rutestrukturen på aksene Bergen-Haugesund-Stavanger der markedsgrunnlaget er størst, og der det er begrenset konkurranse med andre rederier på samme strekning. Skipene blir stadig større for å redusere enhetskostnadene ved transport over lange avstander. Fyllingsgraden er helt avgjørende for lønnsom drift. Grenseinntekten og grensekostnaden ved økt fyllingsgrad er avgjørende for rederiets engasjement for å utvide det geografiske området for søken etter ny last. Dersom kostnadene ved landtransport til havneterminalen

øker fremfor reduseres, vil det under ellers like forhold øke grensekostnadene og dempe ønsket om å hente gods lenger unna terminalen.

Kostnadene ved transport for vareeierne avhenger i første rekke av kapasitetsoverskuddet eller -underskuddet i transportkorridoren. I løpet av et kvartal kan det være store variasjoner i spotprisene. Prisene er transparente for standardisert gods, dvs. at aktørene har full oversikt over hva transport av en container koster ved bruk av de ulike transportformene. Det er små prisforskjeller ved transport med skip fra Rotterdam eller Hamburg til Stavanger, Haugesund eller Bergen. Omlasting av en container i Stavanger for videre biltransport til Haugesund eller Bergen vil sjelden lønne seg ved ordinære transportvolumer. I tillegg ønsker varemottakeren å få containeren levert til nærmeste havn, da leverandøren betaler frakten frem til havna og ikke videre til kundens mottakssted. Det vil neppe bli vesentlige endringer den etablerte rutestrukturen. Etableringen av nye ruter vil skje der potensialet anses å være størst. Dersom det areal- og transport-intensive næringslivet utvikles mer på Haugalandet enn på Nord-Jæren, vil det være mer aktuelt å etablere nye ruter her enn lenger sør.

Konsolidering i færre anløpssteder er mest relevant på dager eller uker der det er for lite transportvolum til at det lønner seg for rederiet å gjennomføre anløpet. For lite transportvolum kan f.eks. være under 10 containere for et skip som har kapasitet til 400 containere eller mer. Her kan det være mer lønnsomt for rederiet å sette containeren på lastebilen og seile forbi fremfor å anløpe den nærmeste havneterminalen. Mest sannsynlig er det at containeren losses i Risavika for videre transport til Haugalandet med lastebil. Karmsund Havn har imidlertid et betydelig konkurransefortrinn ved at Husøy-terminalen er lokalisert rett ved skipsleden. Det er praktisk talt ingen avvik fra «motorveien» ved anløp med skip til Husøy. Intervjuene viser at ingen av havnene antar at det blir vesentlige endringer i anløpsstrukturen og frekvensen som følge av Rogfast-utbyggingen.

4 Utvikling i reisemønster og bruk av samferdselstilbud og flyreiser

Oppsummering

I dette kapittelet ser vi på dagens reisemønster og bruken av samferdselstilbud og flyreiser, og hvordan dette vil bli påvirket av Rogfast. Vi legger til grunn at Rogfast-forbindelsen vil føre til økt vekst i antall arbeidsplasser og arbeidstakere på Haugalandet. Dette vil i første instans føre til økt pendling mellom Haugalandet og rekrutteringsområdet. Men en forholdsvis lang og dyr reisevei vil trolig resultere i at flere bosetter seg og jobber på Haugalandet på mellomlang sikt. Likevel tar bosettingseffekter tid og i den umiddelbare fasen etter åpning kan det fremdeles fremkomme trafikkvekst i både gods- og persontransport. Vi venter også økt trafikk for hele strekningen langs kystsambandet, utenfor de definerte områdene i denne analysen. Under er en oppsummering av de viktigste punktene.

Reisemønster

- ✓ Det er betydelig flere som pendler fra Haugalandet til Nord-Jæren enn omvendt.
- ✓ På kort sikt vil Rogfast-forbindelsen kunne gi økt trafikkvekst. For privatpersoner vil det trolig bli en dreining mot mer buss og samkjøring som følge av økte transportkostnader. Mens strekningen vil gjøre det mer attraktivt for tungtransport, som både får redusert reisetid og tilnærmet uendret reisekostnader.
- ✓ På mellomlangsikt vil en reisetid på rundt 1 time og relativt dyr bompengekostnad føre til økt bosetting og økt antall arbeidsplasser på Haugalandet fremfor økt pendling til og fra Nord-Jæren. Om bompengesystemet differensieres på daglige og tilfældige forbi-passinger vil det kunne gi flere dagpendlere.
- ✓ Selv om strekningen fra Stavanger til Haugesund fremdeles vil bli rundt en time, vil deler av strekningen være tilgjengelig innen 30-40 minutter. Det kan bidra til noe større pendling til disse kommunene, gitt arbeidsplassutviklingen her.

Transportkostnader

- ✓ I dag betaler flesteparten et sted mellom 0-50 kroner i transportkostnader til og fra jobb.
- ✓ Jo større differanse det er mellom dagens kostnader og kostnadene ved å bruke Rogfast, desto større tilpasninger vil innbyggerne ta. Dette understøtter vår hypotese om økt bosetting og økt antall arbeidsplasser på Haugalandet fremfor pendling til Nord-Jæren.
- ✓ For privatreiser venter vi først en betydelig trafikkvekst etter at bompengavgiften er nedbetalt.

Endringer i preferanser av Haugesund lufthavn vs. Sola Lufthavn

- ✓ I dag foretrekker respondentene i befolkningsundersøkelsen nærmeste flyplass, til både feriereiser og jobbreiser.
- ✓ Rogfast gjør avstanden mindre mellom Sola Lufthavn og Haugesund luft, og indikerer at færre vil benytte seg av Haugesund lufthavn til alle typer reiser.
- ✓ Til tross for funnene befolkningsundersøkelsen, tror vi likevel ikke at innbyggerne vil endre preferanser i valg av lufthavn. Årsaken er at selv med redusert reisetid med Rogfast, vil fremdeles transportkostnaden bli så stor at det ikke vil påvirke valg av flyplass. Som en konsekvens venter vi ikke en betydelig konkurranse i reisende mellom Haugesund lufthavn og Sola lufthavn.

4.1 Hvordan vil redusert reisetid og avstandskostnader påvirke reisemønsteret?

I dette kapitlet undersøker vi hvordan redusert reisetid kan påvirke reisemønsteret til innbyggerne på Haugalandet og Nord-Jæren. Videre bruker vi funn fra befolkningsundersøkelsen for å finne ut av hvordan dagens reisemønster er, og om Rogfast-utbyggingen kan ha betydning for valg av Haugesund flyplass eller Sola flyplass i tiden fremover.

Vi har tidligere nevnt at reisetid påvirker hvor attraktivt det er å bo og/eller å jobbe et sted. Når nye områder får en fastlandsforbindelse, endrer reisevanene seg (Berg, 2007) – hvor du tidligere måtte ta ferje og forholde deg til vær, ferjeruter og ventetid kan du benytte deg av Rogfast-tunnelen når det måtte passe deg. For dagens pendlere vil den reduserte reisetiden gi tidsbesparelser – tid man kan bruke til andre formål. Rogfast-forbindelsen vil øke tilgjengeligheten både for de som bor på Haugalandet og de som bor utenfor. Samtidig vil det være dyrt å benytte seg av Rogfast på grunn av bompengekostnaden. Vi forventer at transportkostnadene veier tyngre enn tidsbesparelsene, og at dette på mellomlang sikt fører til økt bosetting på Haugalandet fremfor pendling fra og til Stavanger-regionen. Imidlertid vil eventuelle bompengerabatter og kortere reisevei til næringsparker og andre store arbeidsplasser kunne dempe de negative effektene av en høy pris. Det er imidlertid vanskelig å tallfeste hvor høy trafikkveksten *faktisk* vil bli ettersom den påvirkes av mange forhold.

Tidligere forskning viser at øyer som har fått fastlandsforbindelse får et utvidet arbeidsmarked (Andersen, Diez-Gutierrez, Nilsen, & Tørset, 2018). Dette kan gjøre at folk tar jobber lengre unna ved at Rogfast gjør reisetiden kortere og lettere. Flere av respondentene i vår befolkningsundersøkelse peker på utvidet jobbmarked som en av de positive sidene ved utbyggingen av tunnelen. Samtidig er forskningen tydelig på at bompenger og reisevei lengre enn 30 minutter bidrar til å redusere det fulle potensialet ved ny infrastruktur. Selv om strekningen fra Stavanger til Haugesund fremdeles vil bli rundt en time, vil deler av strekningen være tilgjengeliggjort innen 30-40 minutter. Det kan bidra til noe større pendling til disse kommunene, gitt arbeidsplassutviklingen her.

4.2 Pendling, inn- og utpendling på tvers av kommuner i regionen

For å kunne utdype hvordan Rogfast vil påvirke reisevanene til innbyggerne, må vi først kartlegge hvordan dagens reisemønster er.

Det er totalt 3 363 personer som pendler mellom Haugalandet og rekrutteringsområdet per 4.kvartal 2022 (tabeller 31-34). Pendlere fra sentralområdet til rekrutteringsområdet utgjør hele 73 prosent av totalen, mens pendlingen fra rekrutteringsområdet til sentralområdet kun utgjør 15 prosent. Resterende er fra referanseområdet. Det er altså betydelig flere som pendler fra Haugalandet til rekrutteringsområdet enn motsatt.

Av arbeidsstyrken i sentralområdet er det 4,9 prosent som pendler til rekrutteringsområdet. Tilsvarende er det 5 prosent av arbeidsstyrken fra referanseområdet. I motsatt retning er det kun 0,3 prosent og 0,5 prosent av arbeidsstyrken som pendler til hhv. sentralområdet og referanseområdet.

Tabell 31 Antall som pendler fra sentralområdet til rekrutteringsområdet

Bosted/arbeidsted	Stavanger	Sandnes	Sola	Randaberg	Sum
Bor i Haugesund, arbeider i	487	130	185	10	812
Bor i Bokn, arbeider i	13	12	6	1	32
Bor i Tysvær, arbeider i	145	53	65	1	264
Bor på Karmøy, arbeider i	553	235	287	15	1090
Bor i Vindafjord, arbeider i	96	45	35	1	177
Bor i Sveio, arbeider i	55	17	20	0	92
Sum	1349	492	598	28	2467
Sum sysselsatte i rekrutteringsområdet	88 906	41 119	26 760	3 573	160 358

Tabell 32 Antall som pendler fra referanseområdet til rekrutteringsområdet

Bosted/arbeidsted	Stavanger	Sandnes	Sola	Randaberg	Sum
Bor i Suldal, jobber i	59	22	16	1	98
Bor i Sauda, jobber i	66	33	42	0	141
Bor på Utsira, jobber i	2	0	2	0	4
Bor i Etne, jobber i	31	11	8	1	51
Sum	158	66	68	2	294

Tabell 33 Antall som pendler fra rekrutteringsområdet til sentralområdet

Bosted/ arbeid- sted	Hauge- sund	Tysvær	Kar- m- øy	Bok- n	Vin- da- fjord	Svei- o	Sum
Bor i Stavanger, arbeider i	163	26	54	2	37	6	288
Bor i Sandnes, arbeider i	80	13	37	1	19	1	151
Bor i Sola, arbeider i	35	4	10	0	3	0	52
Bor i Randaberg, arbeider i	15	4	6	0	5	0	30
Sum	293	47	107	3	64	7	521
Sum sysselsatte i sentralområdet	22 327	4 806	16 071	321	5 038	1 486	50 049

Tabell 34 Antall som pendler fra rekrutteringsområdet til referanseområdet

Bosted/arbeidsted	Suldal	Sauda	Utsira	Etne	Sum
Bor i Stavanger, arbeider i	35	4	0	3	42
Bor i Sandnes, arbeider i	22	2	2	0	26
Bor i Sola, arbeider i	10	0	0	1	11
Bor i Randaberg, arbeider i	2	0	0	0	2
Sum	69	6	2	4	81
Sum sysselsatte i referanseområdet	2 100	1 955	99	1 626	5 780

I kapittel 1 argumenterte vi for at husholdninger i rekrutteringsområdet har betydelig høyere kjøpekraft i boligmarkedet, dersom de flytter til Haugalandet. Lavere boligpriser kan øke boattraktiviteten til området. I tillegg har Haugalandet arealreserver og et næringsliv som venter betydelig økt etterspørsel innen «grønne næringer». Dette gjør at Haugalandet har et komparativt fortrinn innen arealintensive og kraftintensive industrier. I tillegg vil det være mer attraktivt for transportintensive næringer som følge av redusert reisetid langs E39.

Et resultat er en økning i nye arbeidsplasser på Haugalandet. Ettersom bosettingseffekter ofte tar noe tid, forventer vi at pendlingen mellom Haugalandet og Nord-Jæren vil få en større effekt de første årene etter Rogfast. Imidlertid tror vi at økningen i pendlingen vil avta til fordel for økt bosetting på Haugalandet på mellomlang sikt, hovedsakelig på grunn av transportkostnadene for privatreisende.

Hvordan vil bompenger påvirke reisemønsteret?

I befolkningsundersøkelsen ble respondentene som benytter seg av ferge i dag, spurt om hvor mye de er

villige til å betale for bompenger med Rogfast. Antallet respondenter som besvarte dette spørsmålet var imidlertid for lavt til å gi grunnlag for representative funn. Av den grunn supplerer vi med erfaringstall fra det sammenliknbare infrastrukturprosjektet Rennfast (se diskusjon i kap.1.3 Regionale befolkningsframskrivinger for mer)

Rennfast åpnet i 1992 og hadde en bompengesats på 139 kroner i 2023-kroner, og avvirket disse i 2006. Evalueringen viser at det var en vekst i antall passeringer i tunnelen i perioden 2004-2005 på 2,6 prosent, men at denne økningen kom fra allerede lave nivåer. Etter avviklingen av bompengene økte antall passeringer med hhv. 21 prosent fra 2005-2006 og 22,6 prosent fra 2006-2007 (Bayer, Gressgård, & Harstad, 2015). Her er det viktig å huske på at Nord-Jæren opplevde betydelig økonomisk vekst i samme periode, så ikke all trafikkvekst kan forklares ut ifra bompengearvviklingen. Likevel, bompenger gjør at innbyggerne tilpasser seg annerledes. Berg (2007) finner i sin undersøkelse av *Reisevaner gjennom Rennfast med og uten bompenger* at prisen per passering i Byfjordtunnelen har vært så høy at folk enten har valgt å ta buss, samkjøring eller droppet hele reisen. Vi tror at innbyggerne vil tilpasse seg tilsvarende med Rogfast-tunnelen i perioden med bompenger.

Bayer, Gressgård og Jæren (2015) studerer videre betydningen av Rennfast for utviklingen på Haugalandet, og deretter hvilken betydning Rogfast kan få. Ved å studere utviklingen i antall arbeidstakere og arbeidsplasser på Haugalandet etter Rennfast, finner de at veksten i antall arbeidsplasser har ført til vekst i antall arbeidstakere. Dette indikerer at flere velger å både bosette seg og jobbe på Haugalandet, fremfor å pendle mot Nord-Jæren. Igjen, tror vi det samme vil gjelde for Rogfast ettersom reisetiden er både relativ lang og dyr. Men vi tror denne utviklingen vil skje gradvis. Det tar tid før man ser bosettingseffekter.

Til sammenligning vil Rogfast ha en bompengesats på rundt 400 kroner for personbiler og rundt 1 000 kroner for tungtransport. For personbiler vil Rogfast-forbindelsen øke transportkostnadene sammenlignet med dagens ferjepriser. Mens det for tungtransport vil være nesten uendret transportkostnader før og etter Rogfast. Berg (2007) fant at andelen tungtransport forble nærmest uendret både i perioden før og etter bompengearvviklingen for Rennfast. Dette peker i retning av økt konkurransefortrinn blant transportkrevende industri på Haugalandet ettersom reisetiden er redusert uten særlig endring i transportkostnader med Rogfast-forbindelsen.

Som nevnt i kapittel 2 har Haugalandet potensiale til å få en vekst i antall bedrifter. Tidligere forskning på effekter av fastlandsforbindelser viser at det også blir økt pendling fra byene til øyene (Andersen, Diez-Gutierrez, Nilsen, & Tørset, 2018). Det kan være flere

årsaker til dette, men en årsak kan være at fastlandsforbindelsen tilgjengeliggjør nye lokasjoner til etablering eller re-etablering av selskaper. Funn fra bedriftsundersøkelsen viser at Haugesund, Karmøy og Tysvær er tre attraktive kommuner for etablering for bedrifter. Videre viser analysen i kapittel 2 at Haugalandet er godt egnet til arealintensiv- og transportkrevende industri, noe som peker i retning av økt trafikkvekst i Rogfast-tunnelen.

Det er sannsynlig at Rogfast vil få større positive effekter på Haugalandet enn det Rennfast ga i sin tid. Rogfast vil gi ytterligere redusert reisetid, samt at veistrekningen vil føre til betydelig økt kapasitet og tilgjengelighet. Derfor legger vi til grunn at Rogfast-forbindelsen vil føre til økt vekst i antall arbeidsplasser og økt antall arbeidstakere på Haugalandet.

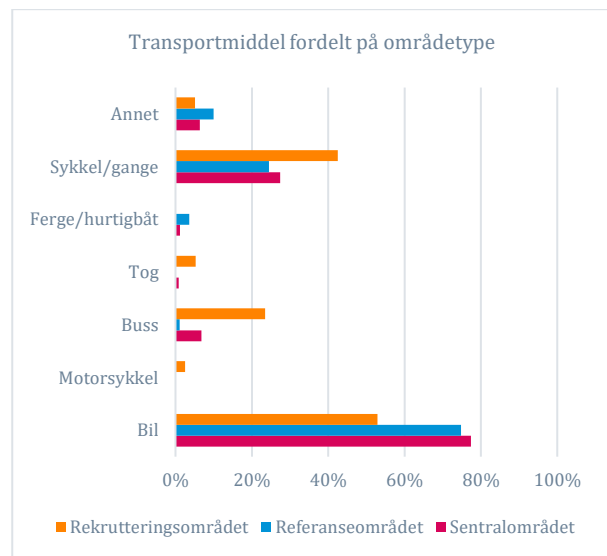
Det er viktig å nevne at hvis det er slik at faste reisende får en bompengerabatt, så vil de positive effektene av Rogfast forsterkes. I tillegg inkluderer prisen på fergebilletter et bompengelement i dag for utbygging av Rogfast. Vi regner med at dette elementet i fergeprisen gradvis vil øke, slik at de reisende ikke får et bompengehopp når Rogfast åpner.

Befolkningsundersøkelsen: Arbeidsreiser

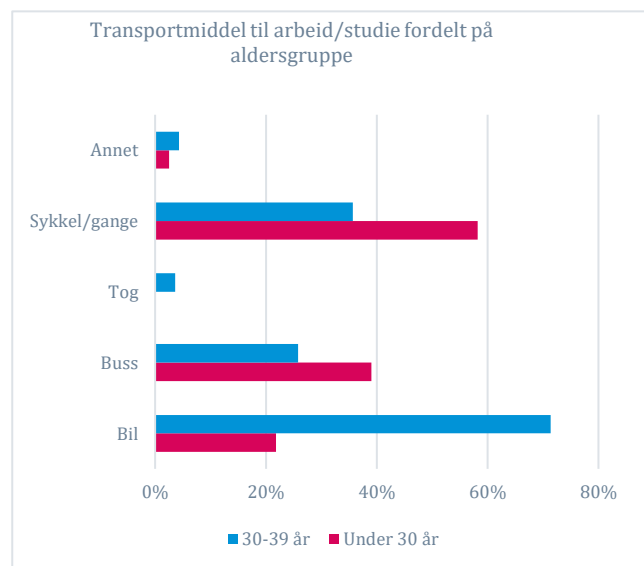
I befolkningsundersøkelsen fikk respondentene spørsmål knyttet til sine reisevaner til jobb- eller studiested. I undersøkelsen var det mulighet for å velge flere alternativer, så det ene svaret vil ikke utelukke et annet. Derfor er også totalen mer enn 100 prosent. Hele 60 prosent av respondentene svarer at de bruker bil som transportmiddel mellom hjemmet og jobb- eller studiested i dag. Videre svarer 38 prosent av respondentene at de bruker sykkel eller går. Ifølge befolkningsundersøkelsen er det ingen som bruker ferge i dag. Imidlertid viser pendlerstatistikken vår et annet bilde. En forklaring kan være at utvalget ikke er tilstrekkelig og/eller at respondentene det gjelder kun har svar at de bruker bil når de benytter seg av ferge.

Skiller vi mellom aldersgrupper svarer 58 prosent av de under 30 år at de benytter seg av sykkel eller gange. Motsatt svarer hele 71 prosent at de bruker bil i aldersgruppen 30-39 år. I Figur 75 har vi utelatt de alternativene som befolkningen i de aktuelle aldersgruppene ikke benytter seg av, her motorsykkel og ferge. Også de eldre aldersgruppene, uten de to som er vist her, benytter i størst grad bil som transportmiddel til arbeids- eller studiested. Det er dermed den yngste aldersgruppen som skiller seg ut her. Dette er ikke overraskende ettersom de under 30 år i større grad er studenter med dårligere økonomi, men det kan også være at disse er mer miljøbevisste. I tillegg bor de fleste unge i rekrutteringsområdet, som er det området hvor lavest andel benytter seg av bil. Hoved-

årsaken til dette er trolig en blanding av et godt kollektivtilbud og korte avstander fra hjemmet til jobb/studiested.



Figur 74 Transportmiddel fordelt på områdetype



Figur 75 Transportmiddel til arbeid/studie fordelt på aldersgruppe

Det er som tidligere kartlagt, i kapittel 1, flest yngre i rekrutteringsområdet, samt flere sentrumskommuner. Det viser seg også i hvilket transportmiddel som blir brukt av respondentene, ifølge Figur 74. Andelen som benytter kollektivtilbud, er tilnærmet ikke-eksisterende på Haugalandet. Her bruker derimot de fleste bil til arbeidssted. For at Haugalandet skal klare å tiltrekke seg de yngre fra rekrutteringsområdet kan det være attraktivt med et bredere kollektivtilbud. Sett i lys av bompengekostnaden av Rogfast kan det i seg selv gjøre det mer attraktivt med kollektivtilbud, uavhengig av en mulig befolkningsvekst.

Husholdningene får også spørsmål angående hvor lang reisetid de har mellom hjemmet og jobb, samt hvor lang tid de maksimalt er villig til å bruke.

Tabell 35 Hvor lang reisetid har du mellom hjemmet og arbeidssted i dag og hvor lang tid er du maksimalt villig til å bruke, svar fra befolkningsundersøkelsen

Hvor lang tid har du til jobb (minutter)	I dag	Maksimalt villig til å bruke
0-10 min	48 %	11 %
11-20 min	25 %	15 %
21-40 min	16 %	42 %
41-60 min	6 %	25 %
Over 60 min	5 %	7 %
Totalt	100 %	100 %

Ifølge befolkningsundersøkelsen har flertallet arbeidssted relativt nærme hjemmet. Av alle respondentene, bruker 48 prosent maksimalt 10 minutter til arbeidsstedet i dag. Andelen som bruker over en time i dag er kun 5 prosent, og det er trolig disse som også vil få redusert reisetiden etter Rogfast-utbyggingen.

Når vi sammenligner hvor lang reisetiden er i dag og hvor lang tid de maksimalt vil bruke på reisetid, er de fleste åpne for å utvide reisetiden. I dag er det eksempelvis kun 6 prosent av respondentene med reisetid på 40-60 min mens hele 25 prosent er villig til å bruke opp mot en time mellom hjemsted og arbeidssted. Det er ytterligere 7 prosent som er villig til å bruke over en time, 2 prosent flere enn de som har denne distansen i dag.

Dersom vi ser ut fra et tidsperspektiv er det altså mange arbeidstakere som anser det som rimelig å utvide reisetiden til jobb opp mot en time. Ettersom Rogfast-forbindelsen vil gi tidsbesparelser i reisetid, kan dette isolert sett utvide arbeidsmarkedet. Som vist i Tabell 37 er hele 18 prosent av respondentene i rekrutteringsområdet villig til ha en reisetid på maksimalt en time, men det er bare 4 prosent som har det i dag. Men det er viktig å huske på at transportkostnadene ikke er nevnt i denne sammenheng, og at dette mest sannsynlig vil virke dempende på den maksimale reisetiden.

Tabell 36 Reisetid mellom hjemmet og arbeidssted i dag og maksimalt, respondenter fra sentralområdet

Reisetid Sentralområdet	Reisetid i dag	Maksimal reisetid
0-10 min	45 %	9 %
11-20 min	22 %	11 %
21-40 min	18 %	40 %
41-60 min	8 %	30 %
Over 60 min	6 %	11 %
Totalt	100 %	100 %

Tabell 37 Reisetid mellom hjemmet og arbeidssted i dag og maksimalt, respondenter fra rekrutteringsområdet

Reisetid Rekrutteringsområdet	Reisetid i dag	Maksimal reisetid
0-10 min	39 %	7 %
11-20 min	37 %	23 %
21-40 min	17 %	50 %
41-60 min	4 %	18 %
Over 60 min	3 %	2 %
Totalt	100 %	100 %

Tabell 38 Reisetid mellom hjemmet og arbeidssted i dag og maksimalt, respondenter fra referanseområdet

Reisetid referanseområdet	Reisetid i dag	Maksimal reisetid
0-10 min	64 %	19 %
11-20 min	15 %	15 %
21-40 min	9 %	44 %
41-60 min	5 %	13 %
Over 60 min	6 %	8 %
Totalt	100 %	100 %

Videre kan vi analysere reisevanene og villigheten til å endre disse reisevanene, blant de ulike aldersgruppene. For den yngste gruppen, under 30 år er det i dag kun 5 prosent som har en reisevei opp mot en time, men hele 21 prosent er villig til å maksimalt bruke en time mellom hjemmet og arbeidssted. Her skal det nevnes at det er få respondenter i gruppen, så feil som følge av liten utvalgsstørrelse kan forekomme.

Tabell 39 Reisetid mellom hjemmet og arbeidssted i dag og maksimalt, respondenter under 30 år

Reisetid - Under 30 år	Reisetid i dag	Maksimal reisetid
0-10 min	49 %	5 %
11-20 min	19 %	16 %
21-40 min	21 %	42 %
41-60 min	5 %	21 %
Over 60 min	7 %	16 %
Totalt	100 %	100 %

Tabell 40 Reisetid mellom hjemmet og arbeidssted, i dag og maksimalt, respondenter 30 - 39 år

Reisetid - 30 - 39 år	Reisetid i dag	Maksimal reisetid
0-10 min	50 %	12 %
11-20 min	22 %	16 %
21-40 min	15 %	38 %
41-60 min	9 %	29 %
Over 60 min	4 %	6 %
Totalt	100 %	100 %

Også for de mellom 30-39 år er andelen som er villig til å øke reisetiden opp mot en time høyere enn den andelen som har en times reisevei i dag. Her fra 9 prosent i dag til 29 prosent for maksimal reisetid på 41-60 minutter.

En mulig flytting fra rekrutteringsområdet til sentralområdet vil avhenge av flere faktorer. På den ene siden viser funnene fra befolkningsundersøkelsen at en relativ stor andel er villig til å ha opptil 60 minutters reisevei. I tillegg hvis det legges opp til en prismodell hvor faste reisende får rabatt, vil dette dempe den negative effekten av høye transportkostnader. På den andre siden er det mulig at bompengekostnaden i seg selv vil gjøre det mer attraktivt å både bo dersom man skal jobbe på Haugalandet, fremfor å pendle fra og til rekrutteringsområdet

Spesialisering av transporttilbudet

Fergen skal avvikles når Rogfast er åpnet. Med økte transportkostnader vil trolig bruken av kollektivt og samkjøring øke i perioden med bompengavgift. Etter bompengeperioden forventer vi en vridning mot flere privatbilreiser, og mindre kollektiv (Berg, 2007).

Funnene fra befolkningsundersøkelsen viser at det er en veldig liten andel som bruker kollektivt på Haugalandet i dag. Stian B. I *Reisevaneundersøkelse for Haugalandet* oppgir det at kun 3,5 % på Haugalandet har kollektivtransport som sin hovedreisemåte (Bayer, 2017). Videre finner forskeren at hele 85 % bruker kollektivtransport sjeldnere enn ukentlig (Bayer, 2017).

En forklaring på lav bruk av kollektiv trafikk kan være at tilbud ikke er godt nok. Dette påpekes blant annet i en tilsvarende, men eldre undersøkelse, hvor bilførere på Haugalandet blir spurt om tiltak som kan få dem til å benytte kollektivet. 40 % oppgir at hyppigere avganger er det viktigste tiltaket, mens omtrent halvparten svarer at lavere billettpriser er viktigst (Rogaland Fylkeskommune, 9.mars 2023).

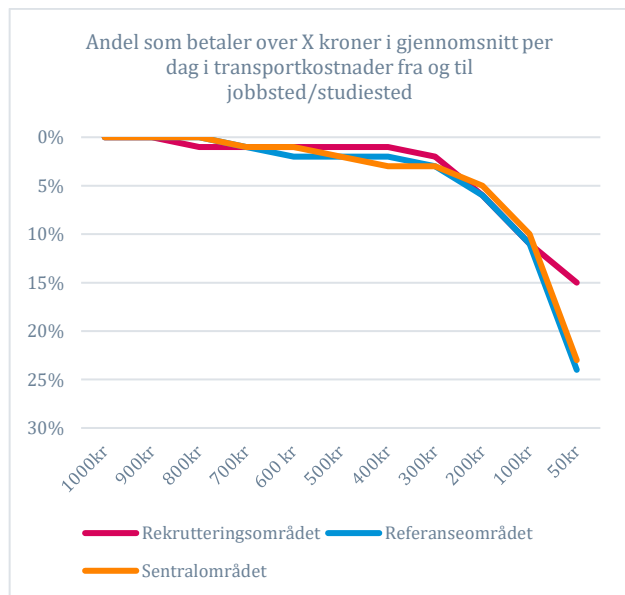
4.3 Transportkostnader

Tidligere evalueringer av lignende infrastrukturprosjekter fremhever effekten transportkostnader har på bruken av den nye fastlandsforbindelsen. Det er mange faktorer som spiller inn og som påvirker hverandre i forskjellige retninger. For det første bidrar redusert reisetid til økt bruk av den nye tunnelen, og særlig med tanke på at fergen skal avvikles slik at tunnelen blir den eneste mulige fremkomsten til fastlandet. Nivået på bompengekostnaden er relativt høy, og det gjør at innbyggerne tilpasser reisemønsteret sitt. Hvis det imidlertid blir en differensiert prismodell hvor faste reisende får en rabatt, vil den negative effekten av transportkostnader dempes. Forskning viser at den store effekten på trafikk og befolkningsvekst først skjer etter bompengavgiften er nedbetalt (se nærmere diskusjon i kap. 1.3 Regionale befolkningsframskrivinger).

For å kunne si noe om hvordan transportkostnadene vil endre innbyggernes oppførsel tar vi i bruk erfaringstall fra det liknende infrastrukturprosjektet Rennfast. I tillegg kartlegger vi i befolkningsundersøkelsen hva respondentene i dag betaler til og fra jobbsted/studiested. Jo større differanse det er mellom dagens kostnader og kostnadene ved å bruke Rogfast, desto større tilpasninger vil innbyggerne ta. Prisen for å ta fergen i dag inneholder allerede et bompengelement, og vil trolig øke frem mot åpningen av Rogfast. Dette betyr i så fall at reisende ikke vil oppleve et kostnadssjokk i overgangen fra ferge til tunnel. Transportkostnadene med ferge i dag er også betydelig redusert for daglig reisende, sammenlignet med tilfeldig forbipasserende. Ved å opprettholde en liknende prismodell etter åpningen vil det kunne tiltrekke flere dagpendlere. Fordelene ved å benytte seg av Rogfast i form av spart tidsbruk og et utvidet arbeidsmarked må i så fall veie tyngre enn transportkostnadene. Kollektivtilbudet synes også å være avgjørende å få på plass for at flere skal benytte seg av Rogfast i perioden med bompenger.

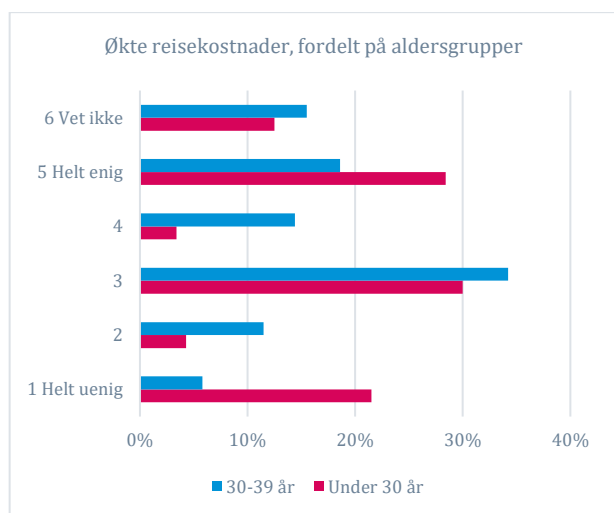
Figur 76 viser andelen som betaler over et gitt beløp i gjennomsnitt per dag i transportkostnader fra og til jobbstedet/studiestedet sitt. Figuren illustrerer at respondentene i befolkningsundersøkelsen har nokså like transportkostnader uavhengig av områdetype. Rekrutteringsområdet skiller seg ut ved at det er større andel som betaler over 50 kroner enn referanseområdet og sentralområdet. Nesten ingen av respondentene betaler over 300 kroner. En svakhet ved undersøkelsen er at det er kun fem respondenter som har svart at de benytter seg av ferge. I dag koster en fergebillett rundt 200 kroner for personbiler, og rundt 1 000 kroner for tungtransport (Fjord1, u.d.) Dette ville ha gitt utslag i vår undersøkelse og andelen som betaler over 300 kroner ville trolig ha vært mye større. Samtidig viser pendlerstatistikken at de

fleste bor og jobber på samme sted. Dette blir støttet opp av funn i vår befolkningsundersøkelse som viser at 73 prosent av respondentene har en reisetid mellom 0-20 minutter.



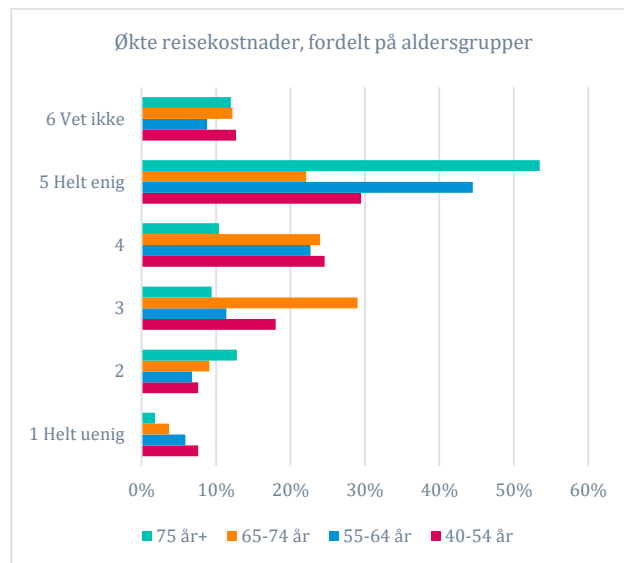
Figur 76 Andel som betaler over X kroner i transportkostnader fordelt på områdestype

Videre blir respondentene stilt spørsmålet om de tror utbyggingen av Rogfast vil medføre økte reisekostnader. Interessant nok finner vi at det er de to yngste aldersgruppene som i minst grad tror Rogfast vil medføre økte reisekostnader. Dette kan tyde på at de i dag allerede har relativt høye reisekostnader, noe som igjen kan gjøre disse aldersgruppene mindre følsomme mot prisendringer. Figur 77 viser at for aldersgruppen under 30 år og aldersgruppen 30-39 år, er det om lag 33 prosent som er enig/helt enig i påstanden om at Rogfast vil gi høyere reisekostnader.



Figur 77 Vil utbyggingen av Rogfast føre til økte reisekostnader? Skala 1-5, hvorav 1 er helt uenig og 5 er helt enig.

Til sammenlikning viser Figur 78 at andelen som sier det samme i de eldre aldersgruppene er godt over 50 prosent. I aldersgruppen 55-64 år mener hele 67 prosent at utbyggingen vil gi økte reisekostnader.



Figur 78 Vil utbyggingen av Rogfast føre til økte reisekostnader? Skala 1-5, hvorav 1 er helt uenig og 5 er helt enig

Når vi sorterer svarene på de tre definerte områdene, finner vi at respondentene i de ulike områdene svarer nok så likt. Om lag halvparten er enig/helt enig i at utbyggingen av Rogfast vil medføre økte reisekostnader, men andelen er noe mindre i rekrutteringsområdet.

Det er imidlertid verdt å nevne at det kan hende respondentene svarer mer generelt om Rogfast, og ikke nødvendigvis om Rogfast-utbyggingen vil føre til økte reisekostnader for dem.

4.4 Endringer i preferanser Haugesund lufthavn vs. Stavanger lufthavn

Det synes å være noe endringer i preferanser rundt valg av lufthavn etter Rogfast er ferdig når vi sorterer på områdestype. Tidligere så vi et tydelig mønster på at respondentene foretrekker den flyplassen som er nærmest (før Rogfast) til alle slags type reiser, men Rogfast vil gjøre avstanden mellom flyplassen kortere og da endrer preferansene seg noe.

Våre funn fra befolkningsundersøkelsen indikerer at færre i sentralområdet vil benytte seg av Haugesund

lufthavn til både feriereiser og jobbreiser etter at Rogfast er ferdig. 63 prosent av de som bor i sentralområdet sier de vil foretrekke Haugesund flyplass mot tidligere 74 prosent (feriereiser). 76 prosent vil foretrekke Haugesund flyplass til jobbreiser mot tidligere 80 prosent. Preferansene i referanseområdet og rekrutteringsområdet er stort sett uendret. I realiteten kan bompengekostnadene i forbindelse med Rogfast dempe preferanseendringene for husholdningene på sentralområdet, og vi argumenterer for at beboere på Haugalandet og Nord-Jæren kommer til å fortsette å bruke den flyplassen de bruker i dag, uavhengig av om det er fritidsreise eller jobbreise. Som en konsekvens venter vi ikke betydelig konkurranse mellom Haugesund lufthavn og Sola lufthavn.

Feriereiser

I dag benytter 70 prosent av respondentene Sola lufthavn til feriereiser. 22 prosent oppgir at de benytter seg av Haugesund flyplass. Vi finner samme mønster når vi sorterer på alder. Det er en større andel som benytter seg av Sola Lufthavn av de i aldersgruppen 30-39 år enn de under 30 år. Blant de aller yngste er det også en stor andel som benytter seg av andre flyplasser til feriereiser.

Tabell 41 Hvilken flyplass benyttes i dag av respondenter, gitt aldersgrupper

Flyplass til feriereiser i dag	Under 30 år	30-39 år
Sola lufthavn	56 %	74 %
Haugesund lufthavn	15 %	21 %
Annen flyplass	23 %	3 %
Ingen	7 %	2 %

Tabell 42 Hvilken flyplass foretrekkes til feriereiser etter Rogfast-utbyggingen

Flyplass til feriereiser etter Rogfast	Under 30 år	30-39 år
Sola lufthavn	63 %	78 %
Haugesund lufthavn	10 %	17 %
Annen flyplass	21 %	2 %
Ingen	7 %	3 %

Etter Rogfast-utbyggingen ser vi at andelen som vil foretrekke Sola Lufthavn øker, til hhv. 63 og 78 prosent for aldersgruppene under 30 år og 30-39 år.

Naturligvis endrer bildet seg når vi sorterer på område-type. De som bor i sentralområdet benytter seg av Haugesund flyplass, mens i rekrutteringsområdet benytter seg av Sola lufthavn til feriereiser. Noe mindre variasjon er det på referanseområdet. Som følge av Rogfast-utbyggingen øker andelen i sentralområdet som foretrekker Sola Lufthavn, mens andelen som foretrekker Haugesund minker.

Jobbreiser

Når det gjelder hvilken flyplass respondentene foretrekker å benytte i dag til jobbreiser svarer 65 prosent av alle respondentene Sola lufthavn, men når vi sorterer på alder er det noe mer differensiert for aldersgruppene. Det er tydelig at en stor del av den yngste aldersgruppen ikke benytter noen av flyplassene til jobbreiser. Dette er nok fordi de yngste i snitt foretar færre, om noen, jobbreiser. Likevel ser vi også her at det er flere som vil foretrekke Sola Lufthavn etter Rogfast-utbyggingen. Ikke overraskende ettersom reisetiden til Sola lufthavn vil bli mindre etter utbyggingen.

Tabell 43 Hvilken flyplass foretrekkes til jobbreiser før Rogfast-utbyggingen

Flyplass til jobbreiser i dag	Under 30 år	30-39 år
Sola lufthavn	51 %	66 %
Haugesund lufthavn	19 %	25 %
Annen flyplass	0 %	2 %
Ingen	30 %	8 %

Tabell 44 Hvilken flyplass foretrekkes til jobbreiser etter Rogfast-utbyggingen

Flyplass til jobbreiser etter Rogfast	Under 30 år	30-39 år
Sola lufthavn	54 %	67 %
Haugesund lufthavn	14 %	21 %
Annen flyplass	0 %	2 %
Ingen	31 %	9 %

Valg av flyplass, både til jobb og feriereiser, vil naturlig nok også bli påvirket av rutetilbudet ved den gjeldende flyplassen. Dersom vi antar at rutetilbudet vil forbli det samme som i dag vil trolig flere benytte Sola Lufthavn som har et bredere tilbud. Om rutetilbudene endrer seg og Haugesund Lufthavn får et bredere rutetilbud er det mulig at flere vil benytte seg av denne ettersom flyplassen blir tilgjengeliggjort ved Rogfast-utbyggingen.

5 Referanser

- Andersen, S. N., Diez-Gutierrez, M., Nilsen, Ø. L., & Tørset, T. (2018). *The impact of fixed links on population development, housing and the labour market: The case of Norway*. Journal of Transport Geography, Volume 68 pages 215-233.
- Andersen, S. N., Nilsen, L. Ø., Gutierrez, M. D., & Tørset, T. (2016). Impacts on land use characteristics from fixed link projecys: four case studies from Norway. *Transportation Research Procedia* (13), ss. 145-154.
- Askøy kommune. (2019, januar 24). *Samfunnsutvikling*. Hentet fra Askøy kommune: <https://askoy.kommune.no/budsjett-2018-og-okonomiplan-2018-2021/samfunnsplanens-satsingsomrader/samfunnsutvikling>
- Askøy kommune. (2020). *Statistikk og utviklingstrekk for Askøy*.
- Asplan Viak. (2022). *Arealbruk for næringsliv og handel i Haugesund*.
- Bayer, S. B. (2017). *Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2017*.
- Bayer, S. B., Gressgård, L. J., & Harstad, A. M. (2015). *Regionale effekter som følge av Rogfast og Ryfast*. International Research Institute of Stavanger.
- Berg, C. (2007). *Reisevaner gjennom Rennfast med og uten bompenger*. International Research Institute of Stavanger.
- Det kongelige samferdelsdepartementet. (u.d.). *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029*.
- Diez-Gutierrez, M. (2020). *Travellers` reactions to inconvenience removal due to fixed link projects*. Trondheim: NTNU: Faculty of Engineering, Department of Civil and Environmental Engineering.
- Finanstilsynet. (2022, Oktober 13). *Boliglånsundersøkelsen 2022*. Hentet fra Finanstilsynet: <https://www.finanstilsynet.no/publikasjoner-og-analyser/boliglansundersokelser/boliglansundersokelsen-2022/hovedside-for-boliglansundersokelsen-2022/boliglansundersokelsen-2022/>
- Fjord1. (u.d.). *Fjord1*. Hentet fra Mortavika-Arsvågen: [https://www.fjord1.no/Ruteoversikt/Rogaland/Mortavika-Arsvaagen/\(page\)/prices](https://www.fjord1.no/Ruteoversikt/Rogaland/Mortavika-Arsvaagen/(page)/prices)
- Gråthen, A. (2021, september). *Moderne Transport*.
- Haugaland Næringspark. (u.d.). *Haugaland-park.no*. Hentet fra Ferdigregulert næringspark med grønn energi: <https://haugaland-park.no/parken/>

- Haugaland Vekst. (2021). *Veikart for Haugalandet - en strategi for regional næringsutvikling 2021-2025*. Hentet fra <https://haugalandvekst.no/app/uploads/2022/12/Veikart-for-Haugalandet-2021-2025-vedtatt-h%C3%B8st-2021.pdf>
- Kommunal- og distriksdepartementet. (2023, juni 20). *Regjeringen.no*. Hentet fra Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027: <https://www.regjeringen.no/contentassets/d71a3e61e774485fb4a98cab9255e53f/no/pdfs/nasjonale-forventninger-2023-2027-bokmaal.pdf>
- Leknes, S., Løkken, S. A., Syse, A., & Tønnessen, M. (2018, Juni 11). *Befolkningsframskrivningene 2018 - Modeller, forutsetninger og resultater*. Hentet fra SSB: https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/_attachment/354129?_ts=1643ab45088
- Menon Business Economics. (2015). *Evaluering av Rv. 519 Finnfast*.
- Mona Fagerårs. (16.06.2023). Skriftlig spørsmål fra Mona Fagerårs (SV) til samferdselsministeren. *Dokument nt. 15:2575 (2022-2023)*.
- Newsec. (2023, juni 19). *Newsec*. Hentet fra Markedsrapport: <https://newsec.wrep.it/markedsrapport-var2023>
- NOU 2020:15. (u.d.). *Det handler om Norge - Utredning om konsekvenser av demografiutfordringer i distriktene*. Kommunal- og moderningsdepartementet.
- Prop. 45 S (2020-2021). (2020). *Proposisjon til stortinget (forslag til stortingsvedtak)*.
- Rogaland fylkeskommune. (2023). *Faglig grunnlag for Bygpakke Haugesund og fastlands-Karmøy*.
- Rogaland Fylkeskommune. (9.mars 2023). *Notat. Bygpakke Haugesund og Fastlands-Karmøy mulig handlingsrom for å styrke kollektivtilbudet*.
- Røyland, J. I. (2020, november). *Sparebank1.no*. Hentet fra Stabil utvikling i arealledigheten på nokså høyt nivå: <https://www.sparebank1.no/content/dam/SB1/bank/sr-bank/Nyheter/EM1-markedskommentar-nov2020.pdf>
- SSB. (2022). *Familier og husholdninger*. Hentet fra SSB: <https://www.ssb.no/befolkning/barn-familier-og-husholdninger/statistikk/familier-og-husholdninger>
- SSB. (2022). *SSB*. Hentet fra Godstransport på kysten: <https://www.ssb.no/statbank/list/havn>
- SSB. (2022). *SSB*. Hentet fra Godstransport med lastebil: <https://www.ssb.no/statbank/table/08552>
- SSB. (2022). *SSB*. Hentet fra Godstransport på kysten: <https://www.ssb.no/statbank/table/10916>
- SSB. (2023). *SSB*. Hentet fra Under halvparten av alle sysselsatte jobbet hjemmefra i 2022: <https://www.ssb.no/arbeid-og-lonn/sysselsetting/statistikk/arbeidskraftundersokelsen/artikler/under-halvparten-av-alle-sysselsatte-jobbet-hjemmefra-i-2022>

Statens vegvesen. (2023). *Statens Vegvesen*. Hentet fra Statens Vegvesen - trafikkdata: <https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no/#/kart?lat=59.22239536779209&lon=5.44787903631892®istrationFrequencies=&trafficType=vehicle&zoom=10>

Statens Vegvesen. (2023). *Statens Vegvesen*. Hentet fra Statens Vegvesen - Reiseplanlegger: <https://www.vegvesen.no/trafikk/kart#/ruteplanlegge?lat=65&lng=15&zoom=3&layer=fer,tra,ctv>

Transportøkonomisk institutt. (2016, 11 9). *Forskning fra tØi*. Hentet fra Ferjeavløsning kan påvirke bosetting positivt - spesielt nær byområder: <https://samferdsel.toi.no/forskning/ferjeavlosning-kan-pavirke-bosetting-positivt-spesielt-nar-byomrader-article33486-2205.html>

Tveter, E. (2018). *Fastlandsforbindelse for Indre Fosen - konsekvenser for befolkningen*. Molde: Møreforskning.

Tveter, E., Welde, M., & Odeck, J. (2017). *Do fixed Links Affect Settlement Patterns: A synthetic Control Approach*. *Research in Transportation Economics*, elsevier, vol.63(C), pages 59-72.

Vedlegg

Vedlegg 1:

Arbeidsplass og næringsutvikling

Vedlegg 2:

Husholdningsundersøkelse

Vedlegg 3:

Bedriftsundersøkelse

Vedlegg 4:

Figurer