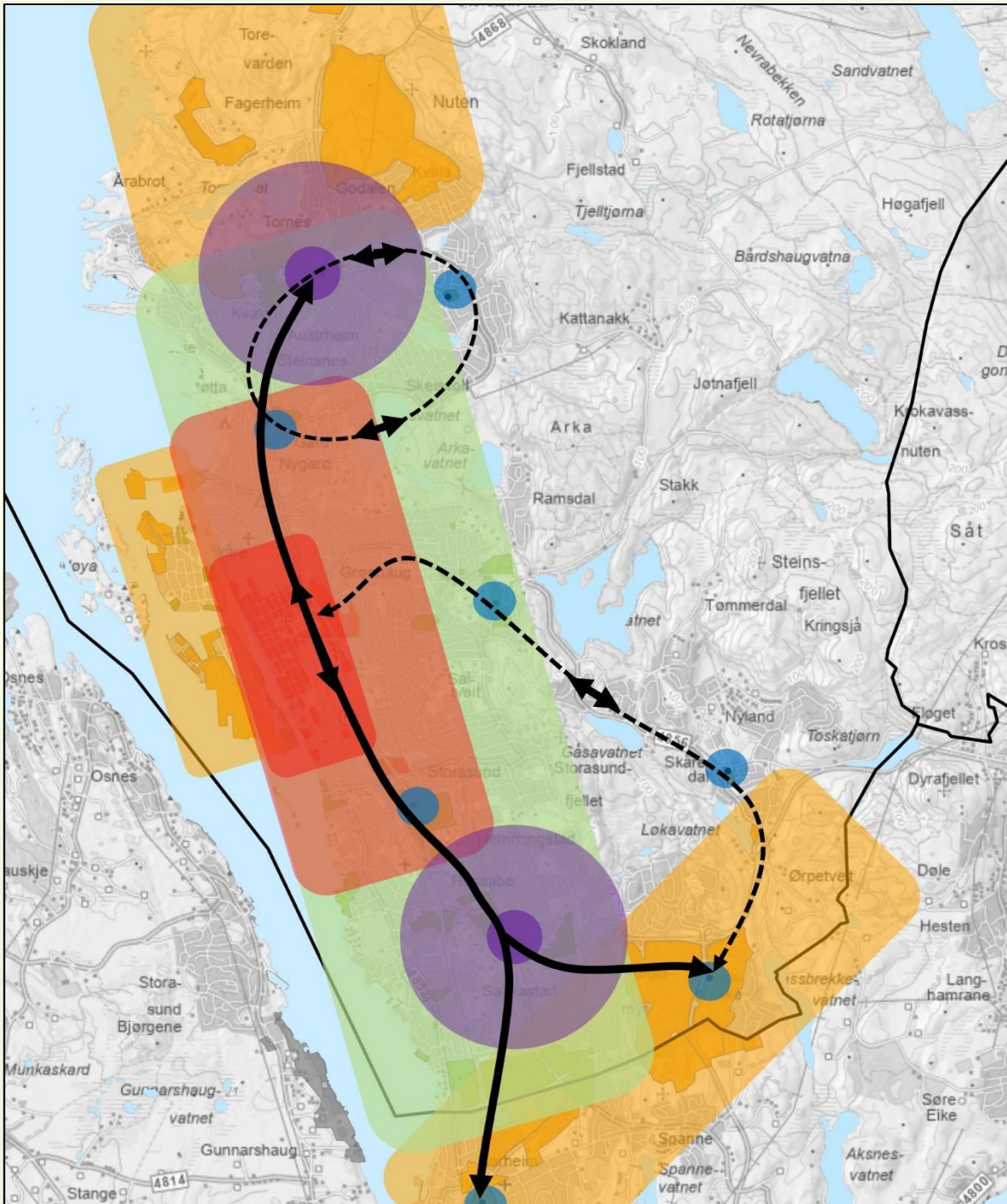


Arealbruk for næringsliv og handel i Haugesund

Kunnskapsgrunnlag til revidering av KPA



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Haugesund kommune

Tittel på rapport: Arealbruk for næringsliv og handel i Haugesund

Oppdragsnavn: Haugesund kommune - Arealbruk for næringsliv og varehandel

Oppdragsnummer: 637334-01

Utarbeidet av: Steinar Onarheim, Stian Skår Ludvigsen, Øyvind Skaar, Gunnar Berglund, Renata Aradi og Tina Lund

Oppdragsleder: Steinar Onarheim

Kort sammendrag

Denne rapporten er et kunnskapsgrunnlag til Haugesund kommune sitt arbeid med revidering av kommuneplans arealdel (KPA) 2014-2030. Målet for revideringen er å legge til rette for at Haugesund skal tas i en mer bærekraftig retning både miljømessig, økonomisk og sosialt.

Et av hovedgrepene vi anbefaler er å tydeliggjøre senterstrukturen og bruke to senternivå, og som vi har valgt å kalle bydelssenter og lokalsenter. Disse vil være i tillegg til Haugesund sentrum, som fortsett skal være de ubestridte og høyest prioriterte senteret i kommunen og regionen.

Vi anbefaler å definere et bydelssenter i nord og et i sør med en rekke funksjoner som dekker et lokalt marked, blant annet handel, service og kultur, plasskrevende tjenesteyting (f.eks lekeland), idrett og skole. De ulike funksjonene vil bidra til å styrke hverandre og skape et attraktivt senter i lokalmiljøet. Senteret i nord kan bidra til å skape flere arbeidsplasser og tilbud i nord og på denne måten være en motvekt til den sterke utviklingen i sørlige del av kommunen som har pågått lenge. I tillegg anbefales flere lokalsenter spredt ut i kommunen. Disse bør ha maksimalt 10 minutters gangavstand til de aller mest daglige behovene, som dagligvare og barnehage.

Rapporten inneholder relevante føringer og trender samt ulike analyser som skal belyse forhold knyttet til lokalisering av handel og næringsvirksomhet i kommunen. Den inneholder også et sett av utfordringer, muligheter, virkemidler og anbefalinger knyttet til lokalisering, blant annet hvilke formål som er egnet til ulike områder, og også noen anbefalinger rundt bestemmelser innenfor formålene.

Forord

Rapporten er laget på oppdrag for Haugesund kommune og kontaktperson der har vært Annette Sæther. Oppdragsleder for Asplan Viak har vært Steinar Onarheim og kvalitetssikrer har vært Gunnar Berglund. Andre medarbeidere har vært Stian Skår Ludvigsen, Øyvind Skaar, Gunnar Berglund, Renata Aradi og Tina Lund. Oppdraget har pågått noenlunde parallelt med et annet tilstøtende prosjekt; Boliganalyse for Haugesund.

Bergen, 09.12.2022

Steinar Onarheim

Oppdragsleder

Gunnar Berglund

Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

DEL I – Bakgrunn og føringer	6
1. Bakgrunn	7
1.1. Innledning	7
1.2. Oppbygging av rapporten	8
1.3. Overordnet metode	9
2. Føringer og planer	10
2.1. Kommuneplanens samfunnsdel 2014 – 2030	10
2.2. Kommuneplanens arealdel 2014-2030	10
2.3. Planprogram for kommuneplanens arealdel – Haugesund mot 2030 og forbi.	12
2.4. KDP for Haugesund sentrum	13
2.5. Regional areal- og transportplan for Haugalandet	14
2.6. Regionalplan for areal- og kraftkrevende virksomhet	19
2.7. Kommunedelplan for klima og energi 2021 – 2030	19
2.8. Gå og sykkelstrategi	20
2.9. Rogfast	20
3. Trender og teknologier	21
3.1. Megatrender	21
3.2. Arbeidsmarked, næringsutvikling og lokalisering	23
3.3. Transport og mobilitet	25
3.4. Handelstrender	29
DEL II- Analyser	35
4. Demografi og bolig	36
4.1. Befolkningstetthet	37
4.2. Framskrevet befolkning	38
4.3. Boligbehov	39
4.4. Boligarealer	40

5.	Næring og sysselsetting	42
5.1.	Tetthet og endring i sysselsatte	42
5.2.	Næringssammensetning i hele kommunen	44
5.3.	Næringssammensetning i grunnkretser og delområder	46
5.4.	Næring etter bygningstype	51
6.	Handel- omsetning og dekningsgrader	55
6.1.	Omsetning, kommunevise data	55
6.2.	Omsetning, delområder i Haugesund og Karmøy	57
6.3.	Kundegrunnlag for ulike butikktyper	59
7.	Lokalsenter og bydelssenter i dag	61
7.1.	Sykkel- og gangavstander	62
7.2.	Antall bosatte	63
7.3.	Kollektivtilbud og knutepunkt	66
7.4.	Lokale tilbud	68
8.	ABC-kartlegging	70
8.1.	ABC-metoden	70
8.2.	Tilgjengelighet for gående	72
8.3.	Sykkeltilgjengelighet	73
8.4.	Kollektivdekning	74
8.5.	Biltilgjengelighet	75
8.6.	Sjønære næringsareal	76
8.7.	ABC kart for Haugesund	77
	DEL III -Utfordringer, muligheter og virkemidler	80
9.	Utfordringer, muligheter og virkemidler	81
9.1.	Utfordringer og muligheter, sett med næringslivets øyne	81
9.2.	Utfordringer, muligheter og virkemidler knyttet til offentlig styring	82

DEL IV -Sammendrag og anbefalinger	90
10. Sammendrag	91
10.1. Globale og nasjonale trender har betydning for Haugesund	91
10.2. Trender innenfor handel og internetthandel	93
10.3. Demografi og bolig påvirker næringsliv og handel	94
10.4. Sammensetning av arbeidsplasser og næring	95
10.5. Næringsareal og næringsbygg; utvikling, muligheter og utfordringer	96
10.6. Handelsutvikling og betydningen av tilstrekkelig kundegrnlag	97
10.7. Behov for å definere senterstrukturen	98
10.8. ABC-kartlegging	99
10.9. Virkemidler	100
11. Anbefalinger	101
11.1. Anbefalinger for lokalisering og innhold	101
11.2. Anbefalinger for prioritering/ rekkefølge	106
11.3. Anbefalinger for plangrep	106
11.4. Oppsummerende tabell	108

DEL I – Bakgrunn og føringer

1. Bakgrunn

1.1. Innledning

Denne rapporten er et kunnskapsgrunnlag til Haugesund kommunes arbeid med revidering av kommuneplans arealdel (KPA) 2014-2030. Hovedproblemstilling i kunnskapsgrunnlaget er knyttet til lokalisering av handel og næringsvirksomhet med mål om en god tilrettelegging for næringsutvikling og bærekraftig arealbruk. Arealdelen skal bygge på kommuneplanens samfunnsdel (2014-2030) som har visjonen:

«Til grunn for hele dokumentet ligger en visjon om å utvikle Haugesund til en by hvor det er godt å leve for innbyggerne, en by for hele Haugalandet og en by som er en konkurransedyktig aktør mellom Stavanger og Bergen. Visjonen følges opp med en bymessig utviklingsstrategi med mennesket og miljøet i sentrum.»

Som vi ser har visjonen også, i tillegg til miljø og næring (konkurranseskraft) et tydelig fokus på innbyggerne. Vi kjenner her igjen de tre bærekraftperspektivene miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft, som er nyttige knagger å henge arbeidet med kunnskapsgrunnlaget på. Miljømessig bærekraft dreier seg blant annet om å begrense klimagassutslippene og fotavtrykket fra aktivitetene våre. Økonomisk bærekraft handler blant annet om å utvikle et attraktivt næringsliv og skape arbeidsplasser. Sosial bærekraft dreier seg om å skape en attraktiv by for innbyggerne og der det er godt å bo for alle. Selv om sosial bærekraft ikke er et hovedfokus i dette kunnskapsgrunnlaget er det likevel flere grensesnitt mot næring og handel, blant annet betydningen av å skaffe arbeid. I tillegg er boligtilgang og boligkvalitet en viktig del av den sosiale bærekraften, og boligutvikling og næringsutvikling henger nært sammen¹.

De tre bærekraftperspektivene kan til tider være motstridende. For eksempel vil det å legge til rette for nye næringsbygg på steder der næringslivet ser den mest konkurransedyktige lokaliseringen kunne medføre økt bilkjøring dersom arealet er langt

¹ Boligutvikling blir håndtert i et annet utredningsarbeid, men arbeidet har pågått parallelt og blir derfor tatt hensyn til i denne rapporten.

unna de ansattes bosted. Her kan den økonomiske bærekraften stå mot den miljømessige bærekraften.

Jevnlig revidering av kommuneplaner er nødvendig i et samfunn som er i konstant endring. Dette gjelder også problemstillinger knyttet til næring og handel. Eksempel på dette er endringer i handlevaner, økt bruk av netthandel og endring i bedriftenes lokaliseringpreferanser som følge av mer bruk av hjemmekontor. Noen endringer kan komme plutselig og derfor være nesten umulig å forberede seg på, eksempelvis koronapandemien, og endringene medfører fremgang for noen næringer og tilbakegang for andre. En fleksibilitet i kommunens planer er ønskelig for å møte dette. Endringer kan også være i form av langvarige trender som derfor mer forutsigbare, for eksempel befolknings- og boligutviklingen. Slike endringer er derfor noe enklere å planlegge for.

Analysen skal gi en samlet oversikt om handel og næring i dag. Den skal peke på utfordringer og muligheter for handel og næringsutviklingen i kommunen, samt komme med anbefalinger for framtidige plangrep for arealdisponering og styringsverktøy til bruk i kommuneplanen.

Arbeidet er avgrenset til kun å gjelde nærings- og handelsareal, samt vurdering av lokalsenter. Arealer i Haugesund sentrum er ikke del av arbeidet, men alle analyser forholder seg naturlig nok til sentrum siden dette er det viktigste tyngdepunktet i kommunen og på Haugalandet.

1.2. Oppbygging av rapporten

Denne rapporten består av fire deler. Del I beskriver bakgrunn og rammeverk med blant annet kort oppsummering av viktige kommunale og regionale planer og føringer. I tillegg er det i kapittel 3 trukket frem de trendene og teknologiene som vi mener er mest sentrale for hvordan arealbruk og arealbehov i næringslivet generelt og handelsnæringen spesielt vil kunne utvikle seg fremover.

Del II er den mest omfattende delen og består av ulike analyser av geografiske, historiske og bransjemessige utviklingstrekk for næringsliv og handel i Haugesund og nabokommunene; demografi, sysselsetting, nærings sammensetning, omsetning og dekningsgrader i handelsnæringen og ulike analyser knyttet til lokalsentrene/bydelssentrene.

Den viktigste analysen i del II er ABC-kartleggingen, der en ut fra befolkningskonsentrasjoner og områders tilgjengelighet anbefaler hvilke typer næringer som bør ligge i ulike deler av kommunen, og der en samtidig analyserer dagens senterstruktur.

Del III inneholder virkemidler, utfordringer og muligheter basert blant annet på det handlingsrommet som finnes i planverket. En viktig bakgrunn for beskrivelsen av utfordringer og muligheter er innspill som kom frem i workshop med næringslivet i Haugesund.

I del IV oppsummeres de viktigste punktene fra foregående kapittel. Basert på dette gis det noen anbefalinger for framtidige plangrep for arealdisponering og styringsverktøy til bruk i kommuneplanen og anbefaling av ulike kombinasjon av næring, handel og privat tjenesteyting på de ulike områdene.

1.3. Overordnet metode

Den overordnede metoden har vært dokumentanalyse og bruk av geografiske analyser (GIS). Her har det vært brukt ulike typer tilgjengelige data; Matrikkeldata, plandata fra kommunen, befolkningsdata fra SSB, bedriftsdata fra Bedrifts- og foretaksregisteret (BoF), GTFS-data (kollektivtilbud) fra Entur og ulike open source- kilder. Til analysen av omsetning/ handel er det kjøpt sysselsettingsdata fra SSB på grunnkrets nivå og produsert et sett med interaktive grunnkrets- og delområdekart for Haugesund, Karmøy og Tysvær. Kartene ligger også i en egen Power BI-applikasjon so mer tilgjengelig for kommune.

I tillegg ble det tidlig i arbeidet gjennomført en workshop med kommune og representanter fra næringsliv i Haugesund og på Haugalandet. Dette gav et svært nyttig innblikk i hva næringslivet ser på som de største mulighetene og utfordringene i regionen.

2. Føringer og planer

2.1. Kommuneplanens samfunnsdel 2014 – 2030

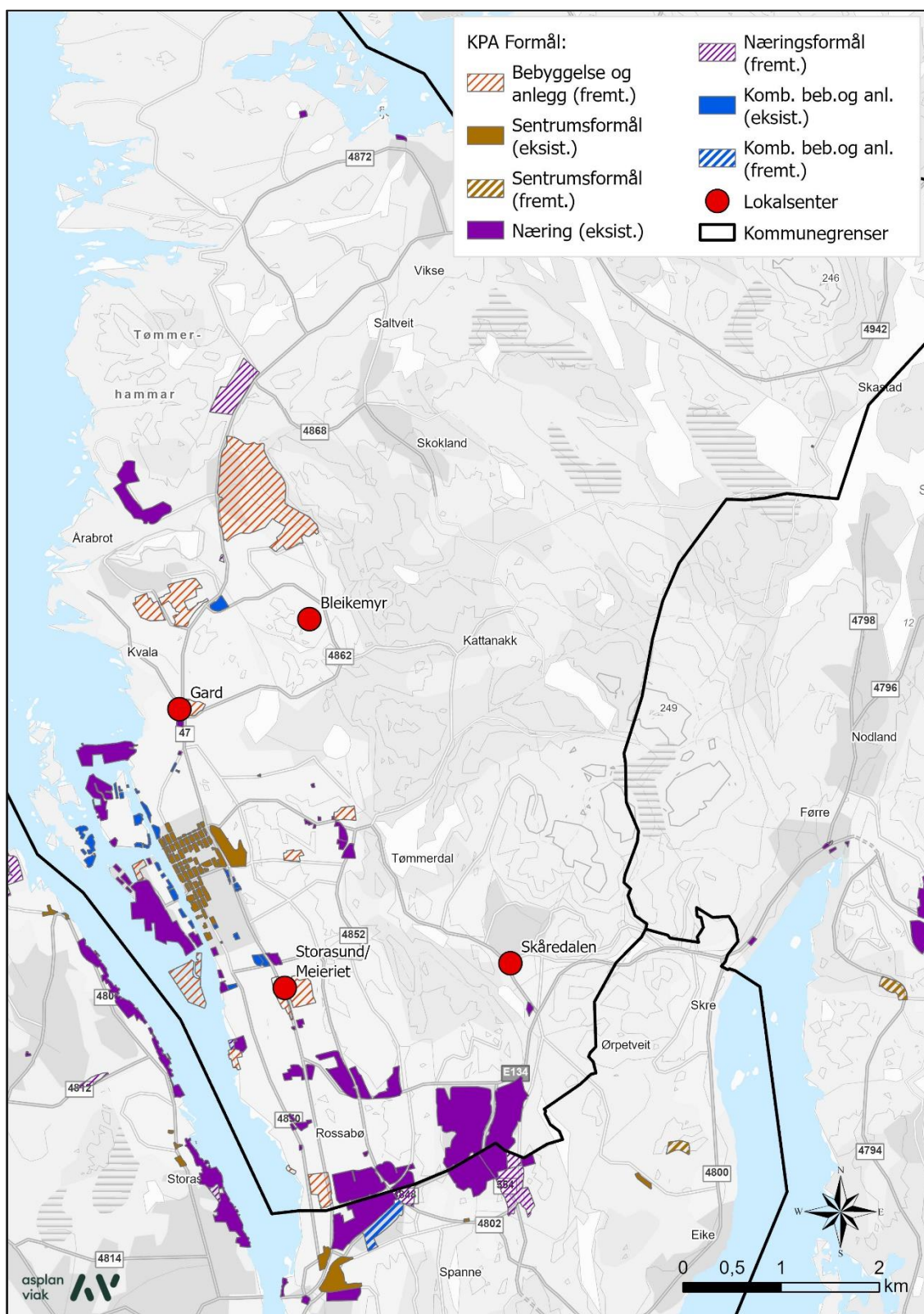
Kommuneplanens samfunnsdel er det viktigste strategiske verktøyet kommunen besitter. Den skal bidra til en helhetlig planlegging og tydeliggjøre kommunens utviklingsretning. Til grunn for samfunnsdelen ligger visjonen om å utvikle Haugesund til en by hvor det er godt å leve, en by for hele Haugalandet og en by som er en konkurransedyktig regionhovedstad mellom Stavanger og Bergen. Visjonen følges opp med en bymessig utviklingsstrategi med mennesket og miljøet i sentrum. Denne visjonen legges til grunn og følges opp i arbeidet med kommuneplanens arealdel.

2.2. Kommuneplanens arealdel 2014-2030

Gjeldende kommuneplanens arealdel for Haugesund kommune ble vedtatt i 2014.

Hovedgrepet i kommuneplanen har vært å tydeliggjøre strategisk arealbruk og kommunens utviklingsretning. Det ble gjennomført en analyse av tre alternative arealscenarioer for byutvikling i Haugesund. Konklusjonen av analysen var entydig, og rapporten anbefalte en bymessig utviklingsstrategi hvor en konsentrasjon av vekst i sentrum ga best måloppnåelse.

Arealdelen legger vekt på en styrking av sentrum, blant annet ved å avsette areal til formålet bebyggelse- og anlegg med krav om områdesentra, samt definering av lokalsentra, endre bestemmelser for næringsområdene og sikre grønnstruktur og motvirke videre byspredning. Områder definert som lokalsenter har bestemmelser for tillatt størrelse for areal avsatt til tjenesteyting. Størrelsen er fastsatt for at handelsetableringer ikke skal konkurrere med sentrum. Det skal likevel kunne etableres lokale dagligvarer og nærservice/tjenesteyting i de ulike sonene i byen. Dette var i tråd med valgt scenario og målsettinger i samfunnsdelen for 2014-2030.



Figur 2-1: Dagens KPA i Haugesund og nabokommunene. Kun nærings- og sentrumsrelaterte formål er vist. Røde punkt er lokalsenter definert i planen.

2.3. Planprogram for kommuneplanens arealdel – Haugesund mot 2030 og forbi.

Planprogram for kommuneplanens arealdel – Haugesund mot 2030 legger til grunn visjonen fra gjeldende samfunnsdel og skal fortsette å utvikle et regionsenter for hele Haugalandet. Det overordnede strategiske plangrepet for kommuneplanens samfunnsdel og arealdel ved sist rullering var å legge til rette for god og variert boligbygging hvor byen skal vokse innenfra. Siden 2015 er det imidlertid kommet mange tilbakemeldinger og innspill fra både innbyggere, utbyggere, folkevalgte og interesseorganisasjoner. Verden endrer seg raskt, både globalt og lokalt og det er et behov for å rullere arealdelen. Planprogrammet beskriver viktige tema som skal belyses i planarbeidet.

Utbygging

Kommunen ønsker å se på hvordan utbygging prioriteres i kommunen. Miljøvennlig by- og tettstedsutvikling forutsetter at ny utbygging i hovedsak skjer gjennom fortetting, transformasjon og mer effektiv bruk av arealer innenfor byggesonen. Dette gjelder særlig i sentrale områder og i kollektivknutepunkter. En høyere arealutnyttelse reduserer transportbehovet og dermed utslippene av skadelige klimagasser. Fortetting og transformasjon gir også muligheter til å forbedre de fysiske kvalitetene i bomiljøet.

Fortetting

Kommunen ønsker også å se på fortettingspotensialet i de ulike bydelene, som samtidig handler om å ivareta de kvalitetene områdene har i dag. Det vil være naturlig å vurdere fortettingspotensialet spesielt langs kollektivaksene og gang- og sykkelnett, samt i tilknytning til bydelssentrene. Med dette bør kommunen fastsette en fortettingsstrategi for Haugesund utenom sentrum (kommunedelplan for Haugesund sentrum) med tilhørende bestemmelser og retningslinjer som skal legges til grunn for fremtidig plan- og byggesaksbehandling.

Næring, handel og tjenesteyting

Det finnes ledig areal til både næring, handel og tjenesteyting i Haugesund kommune, men ingen klar strategi for hvilke type virksomhet og aktivitet som bør plasseres hvor og hvilken rekkefølge det skal bygges. Det medfører at det meste av næringsareal (bebygd og ubebygd) blir behandlet på samme måte, som skaper kompliserte og uforutsigbar plan- og byggesaksbehandling. Kommunen ønsker gjennom kommuneplanen se på

hvordan en hensiktsmessig kan eller bør differensiere mellom næringsområdene og utbyggingsrekkefølgen med utgangspunkt i ABC-prinsippet.

Som regionscenter og bostedskommune er det av vesentlig betydning å ha et attraktivt handels- og servicetilbud. Dette vil være et konkurransefortrinn når det gjelder å beholde og tiltrekke seg arbeidskraft og kompetanse. Gode rammevilkår for etablering og videreutvikling av handels og servicetilbudet i regionscenteret er avgjørende for regionens konkurransedyktighet.

Utvikling av handelsnæringen må ses i sammenheng med opplevelsesnæringene reiseliv og kultur – da de naturlig forsterker hverandre og skaper attraktivitet for byen. For Haugesund sentrum er det også viktig å finne balansen mellom vern og utbygging.

Nærhandel og bydelssenter

Etter gjeldende kommuneplan er det 5 områder som er definert som Lokalsenter, hvor det tillates etablert tilbud som skal betjene det lokale bomiljøet, slik som nærbutikk, nærservice, frisør, kafé og bakeri. Arealet er begrenset til 3000 m² bruksareal handel, 1000 m² kontor og 1000 m² tjenesteyting. Disse områdene må vurderes hvorvidt skal videreføres, relokaliseres eller tas ut av ny arealdel. Gjennomført utbygging av både bolig, næring og handel har siden forrige kommuneplanvedtak gjort at det er naturlig å vurdere disse funksjonene med bakgrunn i dagens situasjon og forventet fremtidig utvikling. Vurderingen vil baseres på en kartlegging av bydelenes tilgjengelighet for gående, f.eks. konseptet «10-minutters byen».

2.4. KDP for Haugesund sentrum

Kommunedelplan for Haugesund sentrum ble vedtatt i juni 2022. Hensikten med planen er å detaljere kommuneplanens samfunns- og arealdel for Haugesund sentrum.

Haugesund sentrum skal være regionens viktigste senter for handel, offentlig og privat tjenesteyting, kultur, uteliv, opplevelser og arbeidsplasser.

Planen omhandler samfunnsplanens tema innen:

- Det urbane regionsenteret
- Bolig i byen
- En vakker og attraktiv by
- Den tilgjengelige byen

Mange av bestemmelsene som tidligere stod i kommuneplanen er nå tatt inn i Sentrumsplanen, slik at det skal være enklere å bruke. Sentrumsplanen vil da i det vesentlige fungere som eneste overordnede plandokument for fremtidige tiltak og planlegging. Tema innenfor arkitektur, stedsidentitet og byform er prioritert.



Figur 2-2: Planavgrænsning for KDP sentrum. Kilde: Haugesund kommune, 2021.

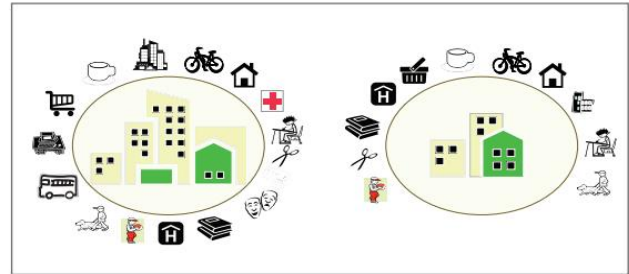
2.5. Regional areal- og transportplan for Haugalandet

Regional plan for areal og transport på Haugalandet ble vedtatt i 2017 og skal legge til rette for vekst og utvikling og bidra til at Haugalandet fremstår som en attraktiv region for både innbyggere og næringsliv. Planen skal legge til rette for, og bygge opp om, små og store sentre, slik at de kan ha et godt servicetilbud for sine omland, utvikle gode møteplasser og være attraktive for nybygging.

Hovedstrategien *by og tettsted* legger til grunn noen prinsipper for å kunne oppnå målsettingen for senter og handelsstruktur i regionen, blant annet:

Attraktive by- tettsteds- og grendesentre

Planen skal bidra til å styrke by-, tettsteds- og grendesentrene i hele regionen, slik at de blir mer attraktive for etableringer og kan utvikle et godt servicetilbud for sine omland. Samling av handel, service og publikumsrettede funksjoner i sentrum vil bidra til en tydeligere sentrumsutvikling, sosiale møteplasser og økt «byliv»



Figur 1.1: Store og små tettstedssentre med variert funksjonstilbud

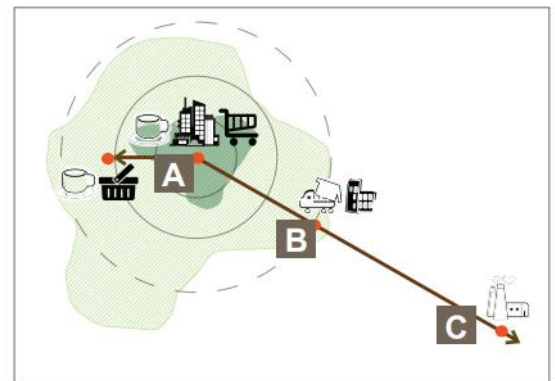
Rett virksomhet på rett sted

Lokaliseringsstrategiene i planen legger til rette for at næringsvirksomheter etablerer seg i områder som passer med areal- og transportbehovene deres. Slik oppnås god arealutnyttelse og tilgjengelighet, og transportbehovene reduseres:

A. Virksomheter med mange besøkende eller arbeidsplasser i forhold til arealbehovet, bør lokaliseres i by- og tettstedsentre, slik at de er tilgjengelig for mange og kan nås med korte avstander og økt miljøvennlig transport.

B. Virksomheter med middels antall ansatte eller besøkende i forhold til arealbehovet, bør lokaliseres i by- og tettstedsstrukturen, men ikke nødvendigvis i sentrum.

C. Industri og transportbedrifter mv. med større arealbehov og færre besøkende/ansatte, bør lokaliseres utenfor/i ytterkant av tettsteder og med tilgjengelighet til hovedvegnettet.

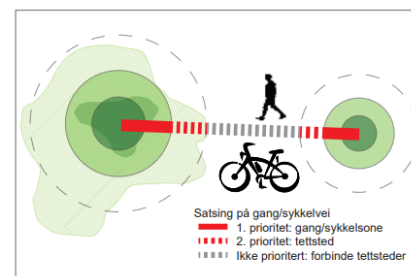


Figur 1.3: «Rett virksomhet på rett sted»

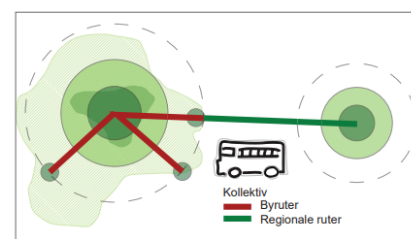
Gange og sykling på korte reiser og mer effektiv kollektivtransport

Reiser innenfor små og store tettsteder er gjennomgående kortere enn andre reiser. I tettstedene har det derfor høy prioritet å utvikle sammenhengende infrastruktur med høy kvalitet for gange og sykling. Boligområder, sentrumsområder, skoler, idrettsplasser og andre målpunkt bindes sammen, slik at mer av interntrafikken kan skje med gange og sykling, klimautslippene kan reduseres og folkehelsen styrkes

Høyere arealtetthet i byområdet og konsentrasjon av arbeidsplasser og funksjoner i Haugesund sentrum, gir mulighet for mer effektiv kollektivtrafikk, spesielt i pendlingsaksene.



Figur 1.4: Tilrettelegge for gange og sykling i tettstedene



Figur 1.5: Mer effektiv kollektivtransport i bynære områder

2.5.1. Senterstruktur

Regional plan skal bidra til å styrke by- og tettsteds og grendesentrene. Lokalisering av arbeidsplasser, handel, service og offentlige funksjoner kan brukes til å bygge opp om sentrene slik at de blir mer attraktive for nye etableringer og kan utvikle et best mulig servicetilbud for omlandet. Med utgangspunkt i målene for senterutvikling, er det utformet fem strategier i planen. Noen av strategiene følges opp med retningslinjer for planleggingen, mens andre har karakter av tilrettelegging

Mål (jfr. side 5)

2. Haugesund sentrum er regionens midtpunkt - en levende og urban by og det funksjonelle sentrum for hele regionen.
3. By- og tettstedssentrene er attraktive møteplasser for alle befolkningsgrupper, sentrale som arena for næringsetablering, og tyngdepunkt for bolig- og arbeidsplassvekst, handel, service, kultur og offentlige funksjoner

Strategier

- 4.2.1 Avklare rollefordeling mellom by-, tettsteds- og grendesentre (senterstruktur)
- 4.2.2 Lokalisere handel i by- og tettstedssentrum
- 4.2.3 Planlegge handel etter sentrenes omland og funksjon
- 4.2.4 Stimulere til stedsutvikling, fortetting og møteplasser
- 4.2.5 Opprette tettere dialog mellom private og offentlige om sentrumsutvikling

Figur 2-3 Mål og strategier av særlig betydning for senterutvikling (Regional plan for areal og transport for Haugalandet, 2017)

Senterstrukturen skal tydeliggjøre en rollefordeling, der publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner lokaliseres i senter som samsvarer med omlandet funksjonene skal dekke: regionale funksjoner i regionale sentre og lokale funksjoner i lokale sentre Senterstrukturen i planen er definert ut fra sentrenes regionale og lokale rolle, og mindre ut fra administrative grenser. Kommunesentrene har likevel en bredere funksjonssammensetting enn øvrige sentre i kommunene, og dette reflekteres i senterstrukturen. Regional plan definerer og angir hvordan funksjoner bør lokaliseres i henhold til senternivåene regionsentre, regiondelsentre, områdesentre og tettstedssentre/grendesentre.

Senterkategori	Sentrum
Regionsenter	Haugesund sentrum
Regiondelsentre	Kopervik, Aksdal, Sveio, Ølen, Etne og Sauda sentrum
Områdesentre	Åkrehamn, Skudenes, Norheim, Føresvik, Ølensvåg og Skånevik sentrum
Tettstedssentre og grendesentre	Veavågen, Avaldsnes, Vormedal, Kolnes, Førde, Auklandshamn, Valevåg, Frakkagjerd, Slåttevåg, Hervik, Skjoldastraumen, Hinderåvåg, Nedstrand, Skjold, Knaphus, Kårhus, Vikebygd, Bjoa, Vikedal, Sandeid, Ølmedal, Kyrping, Teigland, Utsira
Knutepunkter i bystrukturen	Fagerheim, Gard, Bleikemyr, Hemmingstad/Meieriet, Skåredalen

Figur 2-4 Senterstruktur (Regional plan for areal og transport for Haugalandet, 2017)

Senterkategori	Formål	Lokalisering av publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner	Mulige eksempler
Regionsenter	Opprettholde og styrke et urbant bysentrum for hele regionen, med bredt og variert funksjonstilbud.	Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner med regionalt omland.	<ul style="list-style-type: none"> Sykehus og annet helsetilbud med regionalt omland Universitet/høgskole, annen regional opplæring Videregående skoler med særlig bredt fagtilbud. Regionale og statlige kontorer Regionale kulturinstitusjoner.
Regiondelsentre	Opprettholde og styrke tilgang på et bredt utvalg av funksjoner i de ulike delene av regionen.	Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner rettet mot del av regionen.	<ul style="list-style-type: none"> Helsetilbud for del av region Ev. videregående skoler Offentlige funksjoner for kommune eller del av region
Områdesentre	Tilgang til mest vanlige funksjoner i større tettsteder utenom regiondelsentre.	Publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner rettet mot nærmeste omland.	<ul style="list-style-type: none"> Lokalt helsetilbud Andre offentlige funksjoner for del av kommune
Tettstedssentre og grendesentre	Nærhet til daglige behov i tettsteder og grender.	Lokale funksjoner rettet mot eget tettsted eller grend.	

Senterstrukturen på Haugalandet består av fire ulike nivåer av sentre i et senter-hierarki. Tabellen skisserer rolle, strategier for lokalisering av funksjoner, og mulige eksempler på funksjoner på hvert senter-nivå.

Figur 2-5: Beskrivelse av nivåene i senterstrukturen, og hvordan funksjoner bør lokaliseres i henhold til senternivåene. Kilde: Rogaland og Hordaland fylkeskommune, 2016.

Det er ønskelig med en god regional fordeling av forretninger som kan basere seg på et lokalt omland. I regional plan legges det derfor opp til at omfanget av handel i de enkelte sentrene skal dimensjoneres ut fra antall innbyggere i omlandet og sentrene sitt nivå i senterstrukturen. Grendesentre i distriktene med få innbyggere gis rom for å etablere lokale tilbud. I regional plan for Haugalandet er det definert retningslinjer for senterutvikling og planbestemmelser for lokalisering av handel som vil være førende for arbeidet med kommuneplanens arealdel.

2.5.2. Handel

Handel er en viktig del av grunnlaget for utvikling av byer og tettsteder, og mye av sentrumsområdenes historie og bygninger er knyttet til handelsvirksomhet. Handel, inkludert dagligvare, er også det som gir flest mennesker i by- og tettstedssentrene, og deretter arbeid og service. Ved å legge til rette for handel i by- og tettstedssentrene, bidrar en derfor til økt byliv, samtidig som det gir grunnlag for sosiale møteplasser, kaféer og annen service-virksomhet. I regional plan legges det opp til at ny handelsvirksomhet skal lokaliseres i by- og tettstedssentrene, og planen tar i bruk regional planbestemmelse og retningslinje for lokalisering for å styre dette. Det er ønskelig med en god fordeling i regionen av forretninger som kan basere seg på et lokalt omland. I regional plan legges det derfor opp til at omfanget av handel i de enkelte sentrene skal dimensjoneres ut fra antall innbyggere i omlandet og sentrene sitt nivå i senterstrukturen. Grendesentre i distriktene med få innbyggere gis rom for å etablere lokale tilbud.

2.5.3. Stedsutvikling

I mindre tettsteder eller grender er ikke sentrum alltid like sterkt definert og lokale funksjoner kan ligge spredt. Med utgangspunkt i butikk, skole eller andre funksjoner, kan ny boligbygging bidra til å tydeliggjøre et sentrum, styrke funksjoner og gi mulighet for nye møteplasser. En godt planlagt fortetting kan tilføre kvaliteter og gjøre et senter mer interessant. Flere bygg er ikke nok i seg selv, men hvis det følger med opplevelser, funksjoner og mennesker, skapes det større nærhet - eller «urbanitet». Kompakt «småbyfortetting» med varierte enheter og miljøer, kan samtidig ivareta opplevelseskvalitet og menneskelig skala. Regional plan fremhever 10 viktig grep for å få til en god tettstedsutvikling.

«De 10 viktigste grepene for tettstedsutvikling»

1. Skap samspill mellom funksjoner
2. Bygg mange nye attraktive, sentrumsnære boliger
3. Økt fokus på folkehelse ved utvikling av sosiale møtesteder - og satsing på kultur
4. Plasser barnehager, skoler og universiteter i sentrum
5. Transformer bygninger og parkeringsplasser til nye formål
6. Synliggjør kulturarv og kulturmiljøer
7. Utvikle sjøsider og elvebredder med nye bygninger, parker og plasser
8. Skap bedre tilgjengelighet for buss, sykkel og til fots
9. Skap dialog og klima for investering mellom nærings-, eiendoms- og offentlige aktører
10. Politisk vilje



Kilde: Michael Fuller-Gee – på konferanse om regional plan 17. februar 2014.

Figur 2-6: De 10 viktigste grepene for tettstedsutvikling Kilde: Michael Fuller-Gee, gjengitt i Rogaland Fylkeskommune, 2016.

2.6. Regionalplan for areal- og kraftkrevende virksomhet

Arbeidet med regionalplan for areal- og kraftkrevende virksomhet er under arbeid. I kunnskapsgrunnlaget til arbeidet (Oslo Economics, 2022) kommer det frem at den eksisterende kompetansebasen og næringsstrukturen på Haugalandet er særlig rettet mot petroleum og maritim sektor, og den etablerte industrivirksomheten i regionen innebærer at Haugalandet har god infrastruktur for å håndtere kraftkrevende industri. Kraftsituasjonen i regionen vil bedres betydelig rundt 2026/27 når de planlagte transmisjonsnettstiltakene er i drift, i tillegg til at havvind fra Utsira nord kan gi innmating av ny vindkraftproduksjon på sikt. Disse styrkene bidrar til at Haugalandet har gode rammebetingelser for mange ulike typer areal- og kraftkrevende virksomhet, noe som også reflekteres i stor bredde i identifiserte initiativ. Et sentralt eksempel er Haugaland næringspark, Norges største ferdigregulerte næringsområde og som særlig er tilrettelagt for areal- og kraftkrevende industri (Oslo Economics, 2022)

2.7. Kommunedelplan for klima og energi 2021 – 2030

Kommunedelplan klima og energi inneholder flere delmål og tiltak som har betydning for kommuneplanen. Blant annet legger kommuneplanen opp til at kommunen skal videreutvikle sentrum og fjerne boligreserver som ikke representerer kommunens vedtatt

politikk om fortetting. Det skal etableres en markagrense, et sterkere vern av stortareforekomster og ålegrasenger og områder for lokal matproduksjon skal beskyttes og videreutvikles. Revideringen av kommuneplanens arealdel skal også inkludere bestemmelser som hindrer nedbygging av karbonrike arealer som våtmark, beitemark, lynghei og skog som bidrar til å oppfylle mål i kommunedelplan for klima og energi (forslag til planprogram for KPA, 2022).

2.8. Gå og sykkelstrategi

Haugesund kommune har utarbeidet en gåstrategi i forbindelse med arbeidet med kommuneplanens samfunnsdel og nåværende arealdel vedtatt 2015. Strategien har definert fire målsetninger som er utdypet og supplert med forslag til konkrete tiltak som skal følges opp gjennom kommunens arbeid, som f.eks gjennom kommuneplanens arealdel hvor en må fortsette å prioritere sentrum og tilrettelegge for fortetting og sentrale boligområder.

Haugesund kommune har også laget en sykkelstrategi for Haugesund og fastlands-Karmøy. En bærekraftig reisemiddelfordeling innebærer at flere må velge sykkel fremfor bil på daglige reiser. Terskelen for å bruke sykkel må senkes, og flere må bruke sykkel i forbindelse med jobb, skole og fritid.

2.9. Rogfast

Rogfast vil gi fergefri forbindelse mellom Stavangerregionen og Haugalandet og redusere reisetiden mellom Stavanger og Haugesund fra 1,5 til 1 time. Rogfast vil bidra til en tettere integrasjon mellom byregionene Bergen, Haugesund og Stavanger/Sandnes. Med en reisetid på om lag 1 time mellom Haugesund og Stavanger og forholdsvis høye bompenger tyder tidligere reisevaneundersøkelser likevel på at det ikke vil bli noen stor økning i dagpendlingen mellom byene. Erfaringene fra Trekantsambandet som knytter sammen Sunnhordland og Haugalandet, viser at selv om pendlingen mellom disse regionene har økt, så utgjør den kun noen få prosent av samtlige arbeidstakere. Sunnhordland og Haugalandet er fremdeles to separate bolig og arbeidsmarkeder. Det skal en stor økning i pendlingen til før Stavangerregionen og Haugalandet blir ett felles bolig- og arbeidsmarked. Dersom Rogfast bidrar til et mer spesialisert næringsliv, vil dette bidra til et mer produktivt næringsliv i Rogaland samlet sett (IRIS for Rogaland fylkeskommune, 2015).

3. Trender og teknologier

Det er en rekke trender og teknologier som påvirker utviklingen av næring, næringsareal og handel i Haugesund. I dette kapitlet forsøker vi å trekke en linje fra de store globale trendene og ned på lokalt nivå. Hva som for eksempel skjer i Kina, Russland og USA kan kanskje virke fjernt fra utviklingen av Haugesund, men de store globale trendene kan uten tvil ha innvirkning helt ned på bedrifts- og individnivå. Samtidig er det viktig å få frem de raske og ofte uventede endringene som skjer, og som enkelte ganger kan ha stor påvirkning. Et godt eksempel på dette er koronapandemien. Slike hendelser kan ikke forutsees, men en viss beredskap og fleksibilitet for å håndtere uforutsette hendelser kan være hensiktsmessig. Dette peker på behovet for å ha en størst mulig fleksibilitet i arealene og planene våre.

3.1. Megatrender

«Megatrender omfatter store, globale utviklingstrekk som endrer måten vi lever på og som har varig påvirkning på alle aspekter ved økonomi og samfunn. Dette kan for eksempel være demografisk utvikling, urbanisering og klimaendringer. Klimautfordringen og politikken som skal svare på denne, fremstår i dag som den megatrenden som i høyest grad vil påvirke verdensøkonomien og vårt levesett de neste tiårene. En helt sentral driver for endring i dagens markeder og næringsstruktur er altså den klimapolitikken som føres, og de reguleringer og rammevilkår som etableres, for å begrense global oppvarming og gi en mer bærekraftig utvikling.»

Oslo Economics ([2022](#)) for Rogaland fylkeskommune

I forkant av pandemien hadde Norge allerede sett en lengre periode med relativt lave oljepriser og svak kronekurs – noe som har gjort Norge som arbeidsmarked mindre attraktivt enn det var i årene tidlig på 2010-tallet med sterk kronekurs.

I øyeblikket står Europa i krig, samtidig som økonomien sliter med ettervirkningene etter covid: Det er energimangel, microchipmangel, forsyningskjedefordringer og «verdikjeder i ulage», med påfølgende høy inflasjon, høye råvarepriser, høye energipriser,

kraftig renteøkning, ytterligere svekkelser i kronekursen, fall i bolig- og hyttepriser. Dette gir svak utvikling i privat konsum, eksport, boliginvesteringer og hyttebygging, svak konjunkturutvikling – med svak investeringsutvikling i fastlands-næringer, og generelt lav etterspørsel fra offentlig sektor, inkludert kommunesektoren, som har et klart lavere handlingsrom i 2022 og 2023 enn før pandemien ([Eika, 2022](#)).

Positive impulser i øyeblikket er at etterspørselen i petroleumssektoren etter hvert er på vei opp, økte oljeinvesteringer, økte investeringer i fornybar energi/ENØK, grønn næringsutvikling/batterifabrikker, økte investeringer i forsvar, svært lav arbeidsledighet, og – om enn noe kortvarig – økt innvandring (flyktninger) (op.cit).

På mellomlang-/lang sikt peker KS' sjefsøkonom ([Eika, 2022](#)) på at Norge og verden står overfor:

- Klima- og naturkrise
- Økende aldring – med økende tjenestebehov og færre til å levere tjenestene
- Anti-globaliseringstendenser, med kortere og mer regionale verdikjeder
- Økt vekt på sikkerhet og selvberging
- Grønn industrialisering, redusert etterspørsel etter olje
- Gjenoppbygging av Ukraina

Vestlandsscenarioene ([EY, 2020](#)) pekte på følgende megatrender:

- Eksponentielle klimaendringer
- Overforbruk av naturressurser og behov for sirkulære modeller
- Demografiske endringer
- Dekarbonisering
- Globalisering og tekno-økonomisk kappløp
- Genetisk modifisering, syntetisk biologi og mikroorganismer
- Teknologi og automatisering

Klimaendringene og den nødvendige overgangen til nullutslippssamfunnet er den viktigste megatrenden som Oslo Economics ([2022](#)) viser til i sitt kunnskapsgrunnlag for areal- og kraftkrevende virksomhet i Rogaland, med tilhørende elektrifisering, støtteordninger og strategier rettet mot nye, grønne næringer, og medførende usikkerhet rundt rammebetingelsene for olje og gass. En annen – men tilstøtende – trend som Oslo Economics viser til, er at nye arealer blir en stadig knappere ressurs.

Russlands krig mot Ukraina får åpenbart også langsiktige konsekvenser, ikke bare for gjenoppbyggingen av Ukraina, men også for Norges og Vestens forhold til Russland. Det geopolitiske landskapet er nødt til å endre seg etter Putins krig. Andre aktuelle hendelser

er Xi Jinpings styrking av egen makt i Kina, og den økende politiske polariseringen i USA. Dersom polariseringen i USA går så langt at den amerikanske unionen skulle gå i oppløsning (faren for dette ble noe redusert ved mellomvalget i høst), vil NATO reduseres til en EU-styrke, og verden stå igjen med Kina som enerådende supermakt. I så fall vil vi få en *helt ny* verdensorden med uante konsekvenser, der illiberal geopolitikk vil være førende, samtidig som den teknologiske utviklingen/konkurransen fortsetter.

I tillegg er atomtrusselen fra Russland ikke bare overhengende mens krigen pågår, men dersom Putins lederskap utfordres, og den russiske føderasjonen evt. også går i oppløsning, kan atomvåpen komme på små, ustabile aktørers hender - og evt. i terroristers hender, som gjør den globale sikkerhetspolitikken enda vanskeligere og den regionale sikkerhetspolitikken desto viktigere.

Den liberale globaliseringens tid er uansett sannsynligvis over.

For en kommune preget av sjøfart, handel og maritim industri, kan disse scenariene medføre store endringer. *Sikkert* er det at industrien de neste årene må vris fra å være petroleumsrettet til bli grønn, for eksempel vindkraft, at det blir flere eldre og færre i yrkesaktiv alder, at flere tjenester vil bli kjøpt digitalt (men tjenesteytende næringer sin andel av sysselsettingen vil trolig likevel øke), og at kommuneøkonomien blir trangere samtidig som etterspørselen etter kommunale tjenester øker. Vi kan ikke belage oss på tilførsel av arbeidskraft fra utlandet for å opprettholde produksjonen, men blir i stedet helt avhengige av digitalisering, automatisering og effektivisering for å opprettholde verdiskaping og tjenesteproduksjon. I tillegg må industrien belage seg på kortere/mer lokale forsyningskjeder og at den må produsere for et mere lokalt/regionalt marked. For norske verft kan noe av dette være en fordel, da deres produksjonskapasitet er innen kystfartøy og ikke havgående megaskip, og etterspørselen etter fartøy til å betjene lokale markeder *kan* øke, og etterspørselen etter europeiske verft og forsyningsbaser til å forsyne det europeiske markedet øke.

3.2. Arbeidsmarked, næringsutvikling og lokalisering

Næringslivets perspektivmelding ([NHO, 2018](#)) pekte på følgende trender:

- Andelen som produserer tjenester vil øke videre [men *antallet* vil synke]
- Raskere og større omstillinger enn tidligere
- Mer globalisert arbeidsmarked
- Større inkluderingsutfordringer enn før
- Stadig høyere utdanningsnivå

- Mer likestilt arbeidsmarked
- Løse arbeidsmarkdestilknytning
- Lavere organisasjonsprosent
- Mot et mer todelt arbeidsmarked
- Borgerlønn
- Mindre offentlig handlingsrom fremover/skattesystem under press

[Brookings Institution \(2019\)](#) så på arbeidsplassvekst i 94 metropol-områder i USA fra 2004 til 2015, og fant en økende arbeidsplasskonsentrasjon i bykjernene, og spesielt innen typiske «kontornæringer» som informasjon, finans, forretningsmessig tjenesteyting og hovedkontortjenester. De fleste urbane områder så en økning i typiske sentrumsnære næringer som underholdning, hovedkontortjenester, eiendomstjenester, helse, og overnatting og servering. Se også nettsak fra [Brookings](#).

[Brookings Institution \(2022\)](#) har sett videre på lokalisering i byer, og funnet at:

- Storbyer konsentrerer ressurser i avgrensede senterområder («aktivitetssentre»)
- Storbyer som konsentrerer jobber i aktivitetssentre er mer produktive
- Aktivitetssentre gir økt avkastning på eiendomsinvesteringer
- Aktivitetssentre er mer tilgjengelige og inkluderende
- Aktivitetssentre gir mer bærekraftig transport

Se også nettsak fra [Brookings](#) og fra [Bloomberg](#).

Når kontorarbeidsplasser sentraliseres, og samtidig ombygges til for eksempel aktivitetsbaserte landskap, øker fortettingen. Samtidig har pandemien og teknologisk utvikling gjort at flere jobber hjemmefra, noe som reduserer arealbehovet ytterligere.

Vi ser tegn til at Haugesund som «aktivitetssenter» endres både geografisk og innholdsmessig. Vi vil både i kapitlet om handelstrender og analysekapitlet komme tilbake til noen av disse trendene. Kommunen kan gjennom planlegging ta gode strategiske grep her for å videreutvikle byen på en god måte. Trendene får også betydning for transport og mobilitet – da Haugesund er tett integrert med sine omegnskommuner, og det foregår mye pendling på tvers av kommunegrensene.

3.3. Transport og mobilitet

3.3.1. Fire teknologitrender

I litteraturen er det ofte trukket frem fire teknologitrender som til sammen omfatter det meste av den utviklingen vi ser på transport- og mobilitetsfeltet, både på land, på sjøen og i luften. Disse er elektrifisering, autonomi, samhandlende intelligente transportsystem (ITS) og delingsmobilitet. Ekspertutvalget (2019) peker på at «Disse fire trendene kan legges inn som en relativt robust forutsetning», og videre at vi nå er inne i «the age of implementation», en tid der teknologiene faktisk blir satt i verk (Asplan Viak, 2021).

ITS

Intelligente transportsystem (ITS) er et samlebegrep for bruk av ny teknologi i transportsektoren for å gjøre transportsystemene sikrere, mer effektive og mer miljøvennlige eller bærekraftige. ITS er viktig for utviklingen av framtidens smarte byer og samfunn, som er preget av god mobilitet og logistikk.

Autonomi muliggjøres av blant annet ITS-teknologien. Autonomi er av de teknologiene som i størst grad er ventet å kunne endre måten vi reiser på i fremtiden. Autonomi på vei, og kanskje spesielt privatbiler, er det som oftest blir omtalt i media, men autonomi er også høyst aktuelt på sjøen, i luften og på bane.

Autonomi

Førerløse kjøretøy ligger et stykke frem i tid blant annet på grunn av mer avansert teknologi og mer komplisert lovverk. Samtidig vil teknologien kunne gi mer banebrytende endringer i transportsektoren, og da kanskje spesielt for privatbilismen. Automatisering av kollektivtilbudet kan på sin side gi lavere driftskostnader og dermed mulighet for økt frekvens, som igjen kan øke passasjertallene (TØI, 2019).

Bil utgjør den klart største andelen av transporten i dag, og i forhold til konkurranseforhold med kollektiv- og båttransport er det relevant å se på hva en kan forvente av autonomi på vegene fremover. Robottaxier, dvs. førerløse biler som bringer folk fra dør til dør, vil kunne driftes med langt lavere kostnader enn i dag når de ikke har fører. Slik teknologi vil kunne utgjøre en avgjørende endring for veitransporten, som en svært sterk konkurrent til kollektivtransport og til privatbil. Teknologien vil også kunne medføre at folk akseptere lenger reisevei fordi en kan lese, sove eller lignende i bilen, og dermed potensielt kunne øke etterspørselen etter bolig lenger vekk fra sentrum der prisene er lavere (Asplan Viak,

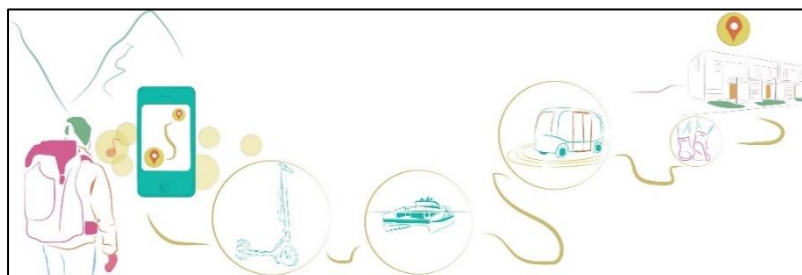
2021). TØI (2019) peker på at selv med en rask overtakelse av hele nybilmarkedet i løpet av få år, vil biler med førerløse egenskaper først utgjøre størsteparten av bilflåten i 2040.

Autonomi kan medføre mindre behov for avstand mellom bilene og smalere kjørefelt, altså en mer effektiv utnyttelse av veiene. Ruter sin Oslo-studie (COWI, 2019) viser samtidig at om alle privateide biler går over til deling av førerløse biler (robottaxier) så kan veinettet bryte sammen. Dette peker på at det er av stor betydning at byene fortsatt har et kapasitetssterkt kollektivsystem i fremtiden.

Autonomisering er regnet å komme tidligere på sjøen enn på veiene mellom annet fordi det er mindre komplisert (mindre hindringer osv). Over kanalen i Trondheim er pågår testing av den autonome passasjerfergen Milliampere 2. Det er den første i verden.

Delingsmobilitet, bilhold og mobilitetstjenester

Utleie av biler eller sykler kan kalles delingsmobilitet, men når en hvor som helst og til alle tider enkelt kan reservere et kjøretøy og få det aktivert automatisk, da vil en ha et sømløst og mer attraktivt system for deling. Et slikt system kan redusere behovet for egen bil, eller sykkel, og vil for mange fungere som et tillegg til kollektivtilbudet der en befinner seg. Et utviklet system for delingsmobilitet vil redusere behovet for egen bil. Store areal som i dag er brukt til parkering, parkeringshus og ekstra kjørefelt vil også kunne frigjøres.



MaaS (Mobility as a Service) er en forkortelse brukt om ulike transportformer som er sydd sømløst sammen ved hjelp av digitale tjenester. Brukeren skal kunne bli hentet der en er og når en trenger det, og reiser kan bli satt sammen av offentlig transport, bildeling, taxier og en rekke andre transportmiddel. Fordelen for brukeren er at en gjennom en applikasjon får skreddersydd reisen, med muligheter for sanntidsdata og en samlet betalingsløsning for hele pakken. Entur er kanskje den aktøren i Norge som i dag tilbyr reisende den mest komplette løsningen som likner på MaaS.

Figur 3-1: Mobilitet som tjeneste. Illustrasjon: Hellene Helland, Asplan Viak.

Elektrifisering

Elektrifisering skjer både på land, på sjøen og etterhvert i luften. Elektrifiseringen av privatbilmarkedet har kommet lengst, der 77,8 prosent av alle personbilene som ble registrert fra 1. januar til 1. juli i 2022, var nullutslippskjøretøy og Norge derfor holder stø kurs mot fossilfritt bilsalg i 2025 (elbil24, 2022). Elektrifiseringen av mindre varebiler er også godt i gang, men for tyngre kjøretøy er det noe tid igjen før teknologien gir lang nok rekkevidde til at det blir et fullverdig alternativ til diesel. Her ser en også at det går mot andre midlertidige eller varige alternativ som biodiesel og hydrogen.

Selv om bilparken skulle bli fullelektrisk innen noen år er det fortsatt mange ulemper ved bilbruk i byene. For det første er kreves det energi og materialer for å bygge bilene og å lade de når de er i drift. Så lenge denne energien ikke er 100% fornybar så er bilene heller ikke utslippsfrie sett i et livsløpsperspektiv. Andre ulemper ved bilbruk er støy, lokal luftforurensning (svevestøv), trafikkikkerhet, kødannelse (bl.a. en kostnad for næringslivet) og et stort arealbeslag fra veganlegg og parkering.

Elektrifiseringen skjer ikke bare i bilparken, men også for sykler, sparkesykler, båter med mer. I Stavanger er for eksempel verdens første elektriske hurtigbåt «Medstraum» satt i drift i 2022.

3.3.2. Mikromobilitet

Dei siste årene har det blitt tilgjengelig en rekke nye kjøretøy innen mikromobilitet, spesielt sparkesykler, men også monowheel, el-moped, rullebrett, elsykler, lastesykler etc. Denne fremveksten kommer blant annet som følge av elektrifisering og at batteriene har blitt kraftigere og billigere. I byene har antall sparkesykler eksplodert de siste 2-3 årene, og mange er tilgjengelige gjennom deleordninger. Mikromobiliteten øker akseptert gangavstand og kan trekke omlandet nærmere sentrum og lokalsenter. Mikrokjøretøy er samtidig et effektivt fremkomstmiddel for «first and last mile» (til og fra holdeplasser).

3.3.3. Endrede reisevaner og effekter av pandemien

Våre reisevaner er i stadig endring og er mellom annet et resultat av teknologiske endringer og politiske virkemidler, som for eksempel bruk av bompenger. Men vi ser også at andre globale trender og endringer påvirker reisevanene. Utbruddet av koronavirus

vinteren 2020 har fått store konsekvenser for reisevanene våre. Strengt smittevernstiltak førte til en umiddelbar nedgang i reiser med kollektivtransport.

Det er gjort en rekke markedsundersøkelser om trafikantenes forventninger til reiser i tiden etter pandemien, samt om holdninger til ulike tiltak. Funnene tyder på at en kan forvente en dobling i bruk av hjemmekontor sammenliknet med årene før pandemien. Økt bruk av hjemmekontor forventes å redusere antall kollektivreiser med 3-7 prosent, og bilreiser med 2-8 prosent (Norheim og Haraldsen, 2022). Økt motstand mot trengsel peker seg ut som en annen viktig årsak til reduksjon i reiser. Trengselseffekten forventes å gi 5-12 prosent nedgang i kollektivreiser og en liten økning i antall bilreiser.

Enda er mye ukjent når det gjelder nye reisevaner etter koronapandemien, men det er sannsynlig at perioden med pandemi har endret hvordan en ser på kontorarbeidsplasser. Flere har tatt i bruk videokonferanser i stedet for å holde fysiske møter, og mange har oppdaget positive fordeler med å jobbe hjemmefra. Om styresmaktene og arbeidsgivere legger til rette for at dette kan fortsette også etter pandemien, vil det også kunne endre valg av bosted og reisevaner

3.3.4. Mulige konsekvenser for Haugesund

For Haugesund og Haugalandet og arbeidet med KPA vil trendene og teknologien ha ulike virkninger på ulik sikt.

På kort sikt er det trolig at trenden med elektrifisering vil redusere utslippene fra transportsektoren mye, men har mindre betydning for reisemønsteret og for næringslivet. Mikromobilitet og elsykler har derimot større potensiale for å vri reisevanene vekk fra bil på de korte og mellomlange strekningene. ITS vil kunne gi smartere og tryggere trafikk og mer effektiv trafikkavvikling. Deling vil kunne redusere bilholdet og mobilitet som tjeneste (MaaS) vil kunne bryte ned barrierer mellom reisemiddel og blant annet redusere motstanden som ligger i å bytte reisemiddel. En del av disse trekkene kan peke mot en økt mobilitet og at sentre og næringsområder trekkes nærmere sammen.

På sikt er det ikke usannsynlig at selvkjørende biler vil kunne endre reisevanen våre mye, blant annet i forhold til reiselengder og når på døgnet en reiser, og videre også valg av bosted som kan ligge lenger unna arbeidsstedet.

Elektriske autonome ferger vil også kunne bedre kollektivtilbudet i byen.

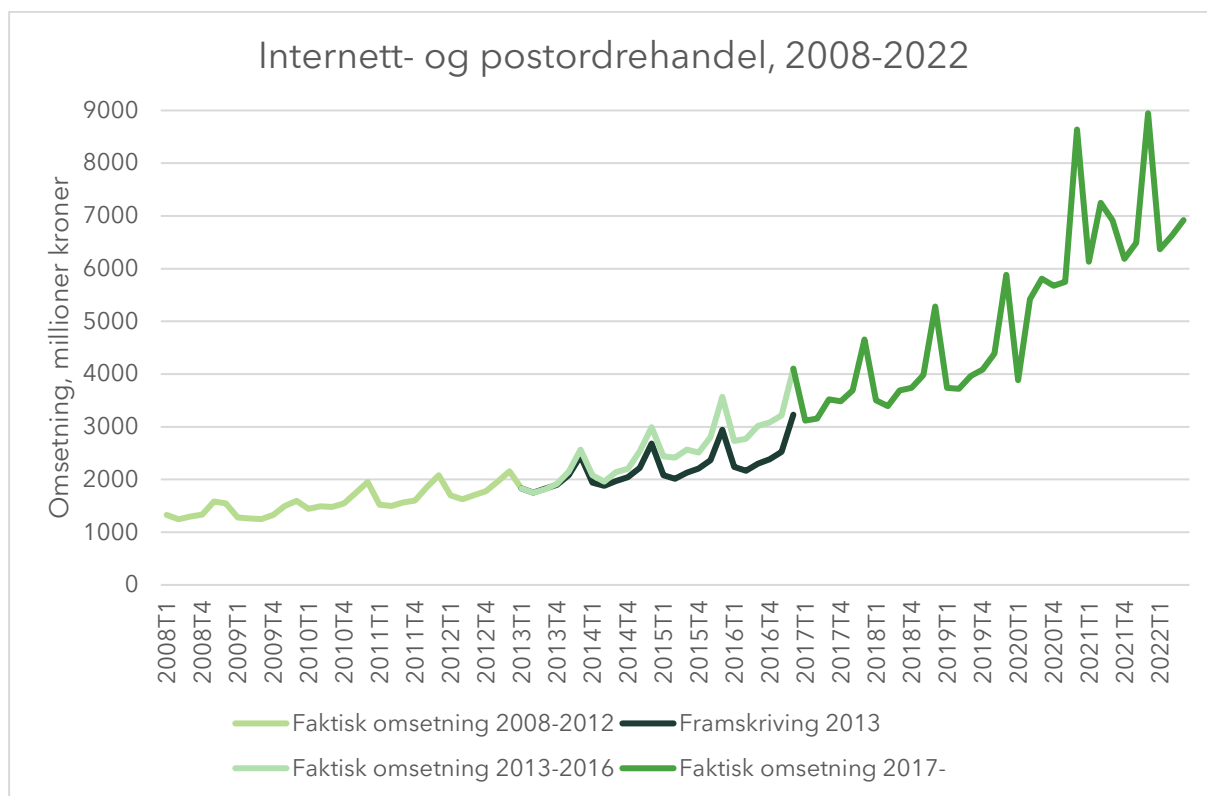
3.4. Handelstrender

3.4.1. Internetthandel

Netthandel har bokstavelig talt tatt av. Hordaland fylkeskommune ([Hansen og Ludvigsen 2013](#)) lagde en «mekanisk» framskrivning av norsk internett- og postordrehandel fra 1. termin 2013 til 6. termin 2016, og la til grunn en eksponentiell vekst i handelen i årene i forkant. Vi har reproduisert metoden i Figur 3-2Figur 3-2.² Som figuren viser, var veksten i *hver eneste termin* over den eksponentielle vekstkurven som ble lagt til grunn for framskrivningen. Trenden fra disse årene (2013-2016) ser ut til å ha forsterket seg fram til pandemien, *men så kom det et kraftig trendbrudd som ingen mekanisk modell kunne forutsett*, og internetthandelen har fortsatt å vokse videre fra et helt nytt nivå. Mekaniske trendframskrivinger blir nå vanskelige, men pilene peker uansett kraftig oppover.

Her er det både pandemien i seg selv som slår ut – men også ettervirkningene av den, kombinert med flere andre megatrender: *inflasjon* spiller åpenbart også inn på verdien av omsetningen (forutsatt at *mengden* og typen varer som omsettes er den samme), mens de kraftige svingningene de siste terminene også *kan være* et resultat av forsyningskjedeutfordringene. Netthandel er ikke like attraktivt når man må vente lenge på leveranse, dersom varen er tilgjengelig i fysisk butikk for litt høyere pris. Mark Zuckerberg har innrømmet at de 11 000 oppsigelsene som Meta (Facebook sitt morselskap) nå gjennomfører delvis skyldes at han overvurderte varighetene av e-handelsveksten som kom i pandemien ([Washington Post, 2022](#)). Hva som nå skjer i etterkant av pandemien er åpenbart krevende å forutse.

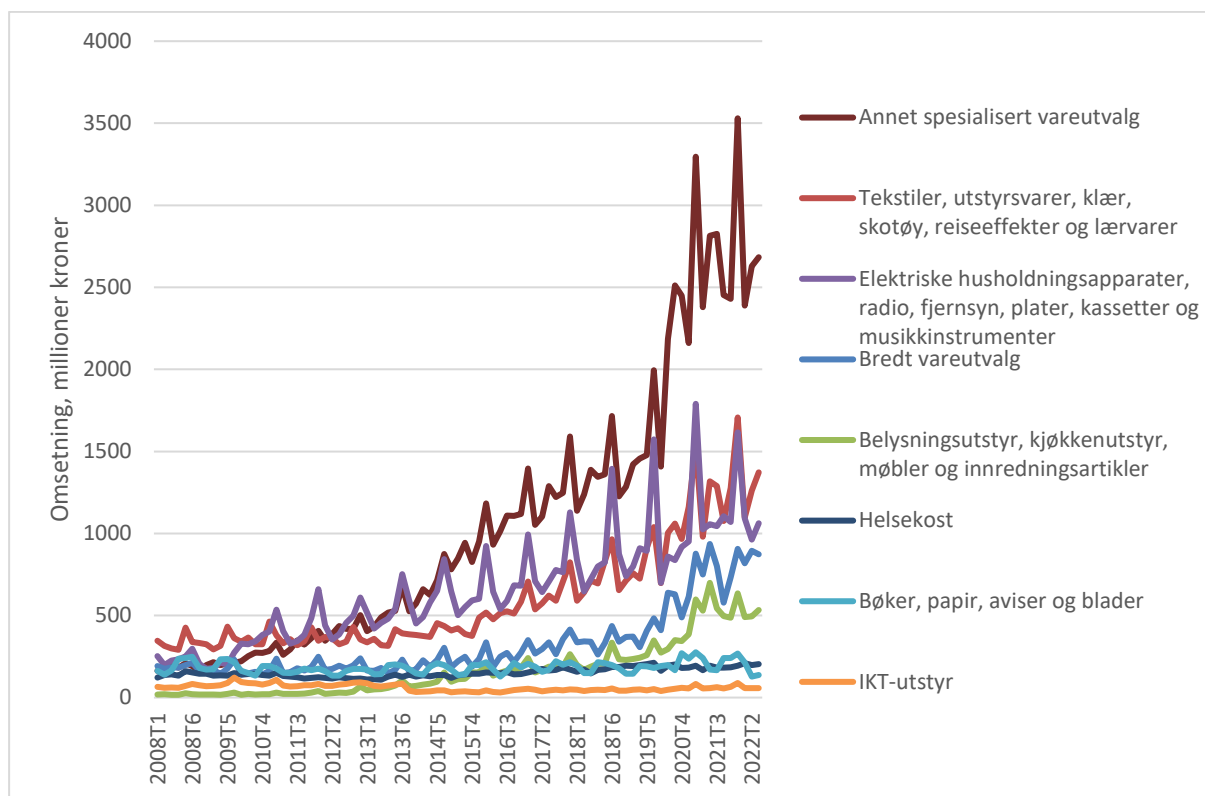
² Vi kommer til *litt* lavere resultat – dette kan muligens tilskrives revideringer av datagrunnlaget i kildetabellen.



Figur 3-2: Internett- og postordrehandel i Norge, 2008T1-2022T3

Datagrunnlag: SSB Statistikkbanken tabell 07312. Bearbeiding og grafikk: Asplan Viak AS.

Tallene dekker ikke direkte import, med mindre handelen formidles via norsk momspliktig virksomhet.



Figur 3-3: Internett- og postordrehandel i Norge, 2008T1-2022T3, etter næringsundergrupper.

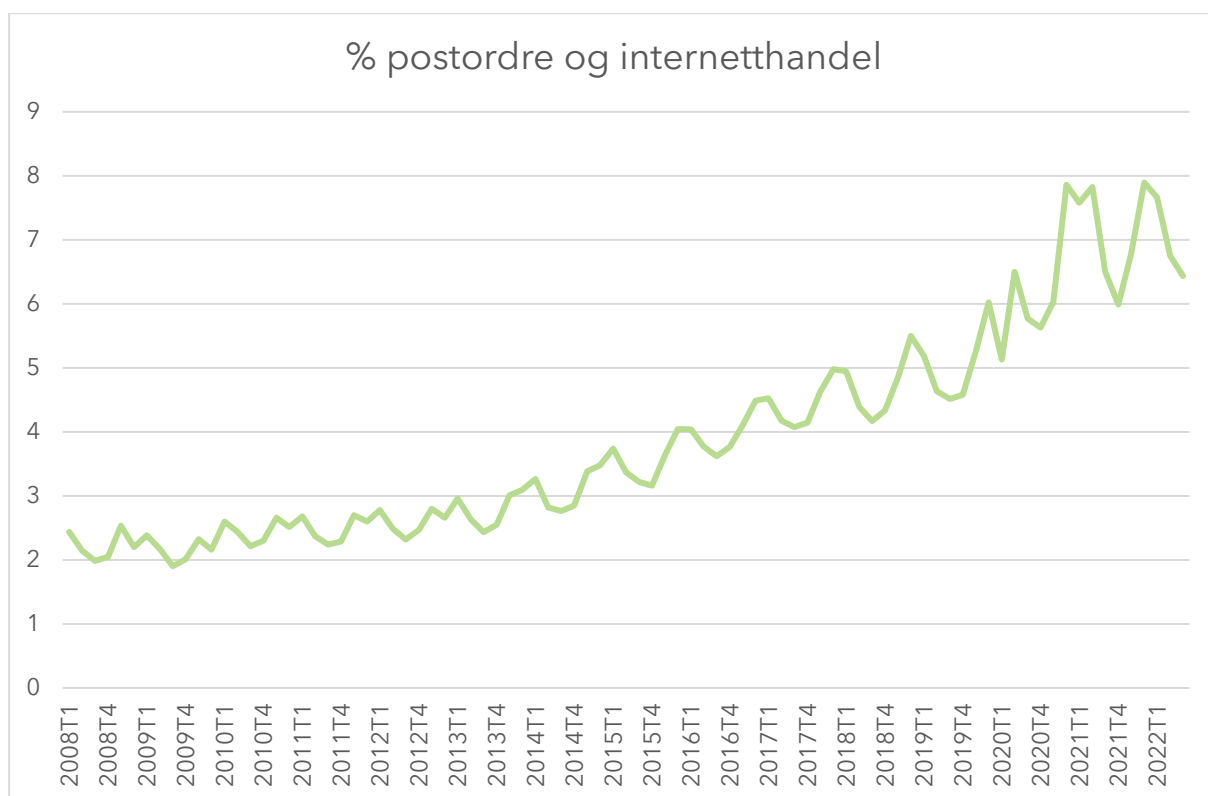
Datagrunnlag: SSB Statistikkbanken tabell 07312. Bearbeiding og grafikk: Asplan Viak AS.

Figur 3-3 viser internetthandelen fordelt på næringsundergrupper. Basert på de trendene som hadde vært fram til 2013, forventet Hordaland fylkeskommune at det var elektriske husholdningsapparat, m.v., som skulle lede an veksten, med annet spesialisert vareutvalg tett på, mens tekstiler, klær, sko, m.v., som lå høyt tidlig, ikke hadde spesielt sterk utvikling. Denne næringsundergruppen er per 3. termin 2022 nest størst. Matvarehandel m.v. (bredt vareutvalg) er noe som først har kommet de siste årene, simultant (og kanskje kausalt?) med pandemien.

Selv om internetthandelen «har tatt av», utgjorde den «bare» 7,9 % av all detaljvarehandel da den var på sitt høyeste (6. termin 2021). Per 3. termin 2022 utgjorde den 6,4 %.

Utviklingen er vist i Figur 3-4. Ettersom handelen vokser også utenom internetthandel, har ikke internetthandel sin del av detaljvarehandelen en like kraftig eksponentiell vekstkurve som når den er vist i kroner. Trendbruddet høsten 2020 er heller ikke like tydelig her, men fremdeles synlig.

Forbrukeres direkte kjøp av varer i/fra utlandet er ikke inkludert i tallene. SSB har en [nettartikkel](#) der slike tall er inkludert. Her er handelen oppgitt per kvartal (ikke per termin som i figurene her). I 2. kvartal 2022 ble det kjøpt varer for 14,3 milliarder kroner på norske nettsider, og for 9 milliarder på utenlandske nettsider.



Figur 3-4: Postordre og internetthandel i prosent av all detaljvarehandel

Datagrunnlag: SSB Statistikkbanken tabell 07312. Bearbeiding og grafikk: Asplan Viak AS.

Mye har skjedd siden Hordaland fylkeskommune forsøkte å framskrive e-handel i 2013. Blant annet har en rekke løsninger og strategier for å nå fram til forbrukere blitt utviklet, og som vi viser under, har netthandel av varegrupper som klær og dagligvarer kommet seg opp i fart litt senere enn andre varegrupper - og også noe uventet ut fra det perspektivet man hadde i 2013/2014. Byenes «fysiske» konkurransefortrinn er ikke nødvendigvis like opplagt lenger.

Teknologisk utvikling har gitt oss langt bedre muligheter for bruk av hjemmekontor, og pandemien tvang mange av oss på hjemmekontor. Post-pandemisk (og post-Teams) er det antakelig mindre fottrafikk i sentrumsområder enn før.

Parallelt med dette (og muligens som konsekvens?) endres kjøpesentrenes innhold mer over i retning av tjenester og opplevelser, «som f.eks helsesenter, bibliotek, kino, bowling og bespisning» ([Haugesund kommune, 2022](#), jfr. [Vista Analyse, 2020](#)).

Civita ([Ludvigsen, 2015](#)) så på effektene av søndagshandel på nabokommuner da debatten rundt «bisletteffekten» raste. De fant klar positiv effekt av søndagshandel på turistkommunene som innførte dette, men få tegn til at søndagshandel har hatt negativ effekt på detaljomsetningen i nabokommunene. I stedet fant de at små endringer i nettoppendling var langt mer utslagsgivende enn om nabokommunen innførte søndagshandel. Så lite som tre prosentpoeng endring i nettoppendlingen hadde større effekt på omsetningen per innbygger enn søndagshandel. Med andre ord, pendlingen mellom Haugesund og nabokommunene har stor betydning for handelen i Haugesund. Dersom pendlerne blir værende hjemme, handler de naturligvis i nærheten av hjemmekontoret, og ikke sentrumskontoret.

Logistikk og areal for å håndtere internetthandelen blir viktigere (for eksempel areal avsatt til post i butikk), men det vil i overskuelig framtid likevel være store behov for areal til fysisk handel. Dagligvarebutikker som får avtale med Posten, Post Nord, og andre distributører, får et åpenbart konkurransefortrinn, men blir også viktige nærsentre i seg selv.

Det finnes både små «brustadbuer» og store Coop Extra med pakkeutdeling, men Posten har også 1300 døgnåpne pakkebokser – mange av disse utendørs. Rundt et dusin av disse er plassert ut i Haugesund kommune.

3.4.2. Bransjegliedning

Næringsundergrupper som kan komme i en skvis mellom internetthandelen og de store dagligvarebutikkene er spesielt de med spesialisert vareutvalg. «Veksten i etterspørselen etter utvalgsvarer har stagnert samtidig som tilbudet i de nye forretningskonseptene har ekspandert» ([Vista Analyse, 2020](#), s. 15). Dagligvarebutikker tilbyr blomster, bøker, bakervarer, helsekost, reseptfrie medisiner og leker. Selv små brustadbuer tilbyr leker og mindre husholdningsmaskiner. COOP OBS tilbyr klær, sportsutstyr, interiørartikler. Blant næringsundergrupper med tilnærmet ingen utvikling (eller til og med negativ utvikling) i omsetningen de siste åtte årene er butikkhandel med bøker, butikkhandel med spill og leker, butikkhandel med baker- og konditorvarer, og butikkhandel med kaffe og te, for å nevne noen. Butikkhandel med blomster og planter, og butikkhandel med kosmetikk og toalettartikler, har hatt svak positiv utvikling de senere årene (jfr. SSB Statistikkbanken tabell 07312).

Med trussel om nedleggelse vil det for de mest spesialiserte varegruppene/ næringsundergruppene bli krevende å opprettholde et variert handelstilbud og vareutvalg, spesielt på mindre steder, men også i mindre så vel som større byer. I New York har apotekkjedene redusert sitt handelsareal med 20 % fra 2014 til 2021. Endrede rammebetingelser så vel som økende nasking er blant forklaringene, men økt netthandel, hjemmekontor og bransjegliding er også vesentlige forklaringer ([Slate, 2022](#)).

Fra Vista Analyse (2020) trekker Haugesund kommune (2022) fram «bysentrums egnethet for småbutikker» som «viktig for omsetning i varehandelen» ([Vista Analyse, 2020](#), s. 14). Selv om kundegrunnet ikke skulle være det største, har bysentrum fremdeles noen fortrinn som kan gjøre det mulig å opprettholde (og videreutvikle?) spesialforretningene. Dette kan kreve god planlegging og samarbeid mellom kommune, næring og eiendomsutviklere:

«Bransjegliding og utvikling av nye handelskonsept utfordrar skilje mellom plasskrevjande varer og utvalsvarer. Verksemder som tidlegare berre selde plasskrevjande varer sel no i aukande grad detaljvarer i tillegg, og varer som ikkje i seg sjølv er arealkrevjande vert seld i arealkrevjande konsept, big boxes. Det inneberer at lokaliseringspolitikken og for desse områda vil bli særst viktig over tid, og at all detaljvarehandel må ha ei lokalisering som er godt tilpassa ønska senterstruktur og transportsystem. Plan- og bygningslova har avgrensa moglegheiter for å styre bransjeglidinga»

Asplan Viak ([Onarheim og Hernes, 2017](#)) for Os kommune

Fremdeles har bysentrum fortrinn som knutepunkt, samlingspunkt, og sentrum for kontor, tjenester, servering og opplevelser. Skal byene utvikle seg videre som attraktive «aktivitetssentrum», trengs det gode strategier for dette.

Byene kan fremdeles lykkes, og Haugesund har etter vår mening gode forutsetninger.

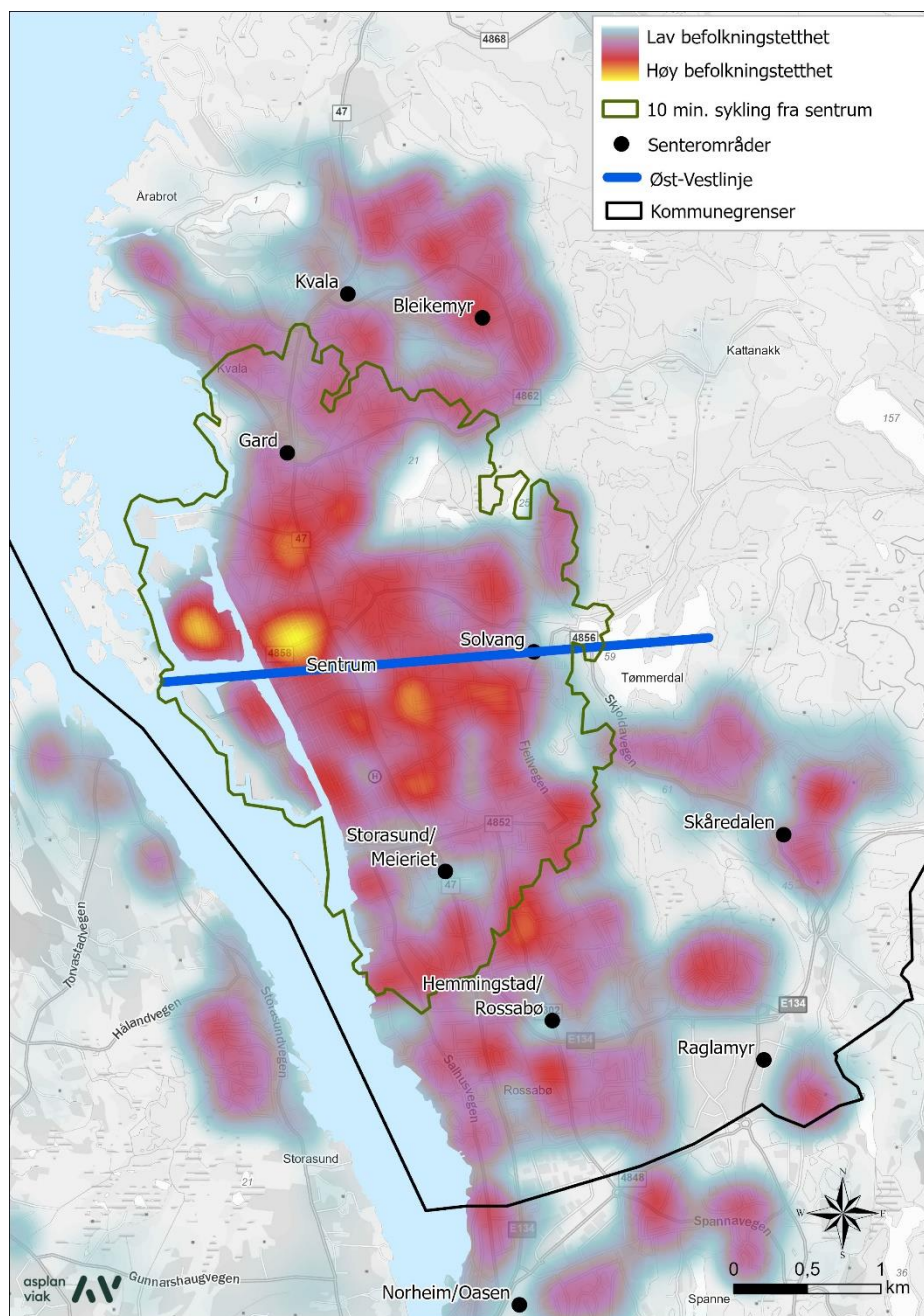
DEL II- Analyser

4. Demografi og bolig

Demografi og bolig er strukturer som har etablert seg over mange tiår og som tar lang tid å endre, spesielt i områder som har lav befolkningsvekst. Til sammenligning er transporttilbudet langt mer fleksibelt, og der en f.eks har mulighet til å legge om kollektivtilbudet relativt raskt. Den demografiske utviklingen, hvor en bygger boliger, og hvilke typer boliger som bygges påvirker både næringsliv og handel. Befolkningen utgjør både arbeidskraft og et kundegrunnlag for varer og tjenester, og boligstrukturen påvirker og påvirkes av lokalisering av næringsarealene. Det kan på den ene siden være en kamp om de samme arealene, men samtidig kan en få en positiv effekt av å ha arbeidsplasser og boliger i samme området; befolkningen får kortere vei til jobb og bedriftene får nærhet til ansatte og kunder.

Analyser av framskrevet befolkning, boligbehov og boligareal (kapittel 4.2-4.4) er hentet fra boligprosjekt for Haugalandet som har pågått tilnærmet parallelt med foreliggende rapport (Asplan Viak, 2022).

4.1. Befolkningstetthet



Figur 4-1: Relativ tettheten av bosatte i Haugesund. Kilde for befolkningsdata: SSB rutenett 250m, 2021.

Befolkningen i Haugesund (Figur 4-1) er spredt i et jevnt belte, fra Kvala og Bleikemyr i nord til kommunegrensa i sør, med en satellitt øst i Skåredalen. Den aller høyeste tettheten er i og rundt sentrum, spesielt i nordenden av sentrum og på Hasseløy.

Haugesund er en relativt liten og kompakt by. For å illustrere hvor kompakt byen vi sett på 10 minutter sykkelavstand³ (grønn linje i Figur 4-1) fra Haugesund sentrum ved Vår Frelzers Kirke. Denne sykkelsonen strekker seg et godt stykke forbi Gard i nord og nesten til Hemmingstad/ Rossabø i sør. Det bor litt over 19 900 personer i denne sonen, noe som utgjør litt over 50% av kommunens befolkning. At avstandene er korte i Haugesund blir ytterligere belyst i kapittel 7.1 der vi ser på avstander mellom senter og befolkningsgrunnlag i sentrene.

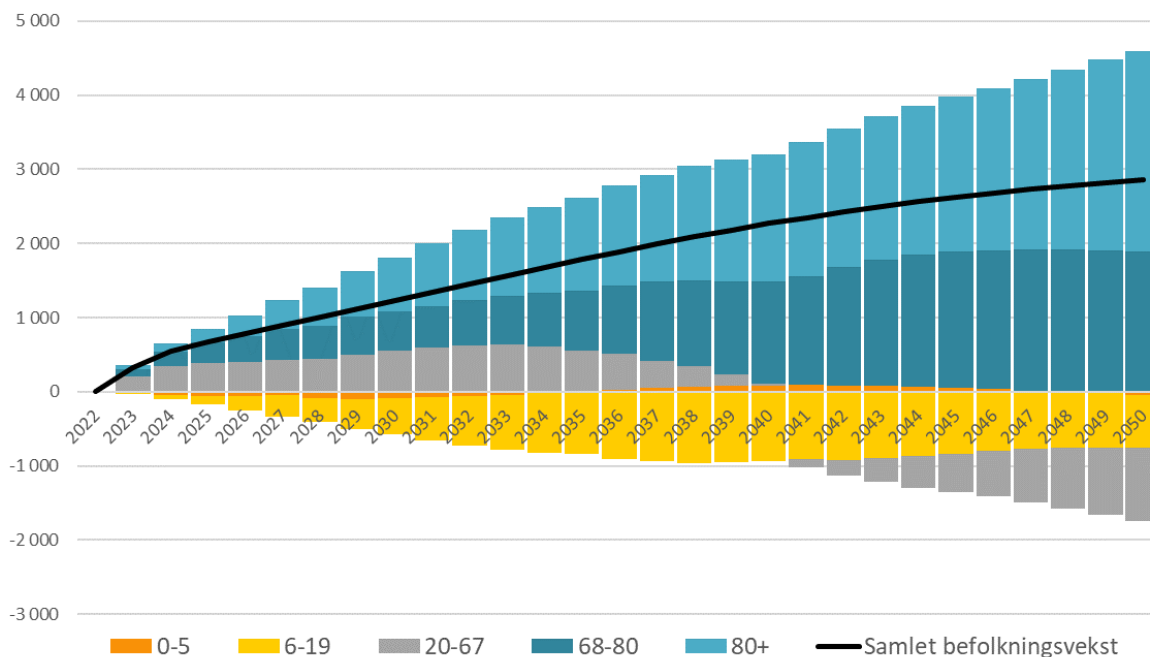
Vi har også sett på fordeling av befolkningen mot nord og sør for å få et bedre bilde på hvordan innbyggerne er fordelt i kommunen. Det er trukket en rett linje øst-vest (blå linje i Figur 4-1) fra Krossen (mellom nordre og søndre Smedasundet), gjennom Vår Frelzers kirke til Solvang og Eivindvatnet. Fordelingen er relativt jevn der 45% (ca. 16 800 innbyggere) bor på nordsiden og 55% (ca. 20 900 innbyggere) bor på sørsiden av denne linjen.

4.2. Framskrevet befolkning

Framtidig befolkning i en region eller kommune er en helt sentral forutsetning for å kunne vurdere forhold knyttet til boligutvikling, men også nærings- og arealutvikling. I dette arbeidet er det tatt utgangspunkt i befolkningsframskrivninger fra Statistisk sentralbyrå (SSB), publisert i 2020. Særlig relevant er det å se på forventet befolkningsvekst, både i størrelse og aldersgrupper. Når vi isolerer veksten, får vi et bilde på hva som kan forventes å endre seg i forhold til dagens situasjon. Figur 4-2 viser den forventede befolkningsveksten fra 2020 fram mot 2050, etter SSBs hovedalternativet. Den sorte linjen i figuren viser den totale framskrevne veksten, mens fargekodene viser til hvilken vekst eller nedgang som kan forventes i de ulike aldersgruppene. Ifølge denne framskrivningen vil Haugesund vokse fra en befolkning på rundt 37 500 i 2022, til over 40 000 i 2050, en vekst på i underkant av 3 000 personer, noe som er relativt moderat. Ser vi på endringen i ulike aldersgrupper, er det tydelig at veksten skjer i de eldre aldersgruppene. Aldersgruppen over 68 år har en samlet vekst på over 4500, mens det er en nedgang i

³ I analyser av sykkelavstander (stiplet tjukk grønn linje) har vi lagt til grunn 10-minuttersbyen. Hvis vi legger til grunn en sykkelhastighet på 15 km/t³, noe som er relativt moderat fart, så kommer en 2,5 km på 10 minutter.

aldersgruppen 6-19, og også i aldersgruppen 20-67 mot slutten av perioden. Befolkningen øker altså, men økningen finnes kun i de eldre aldersgruppene.

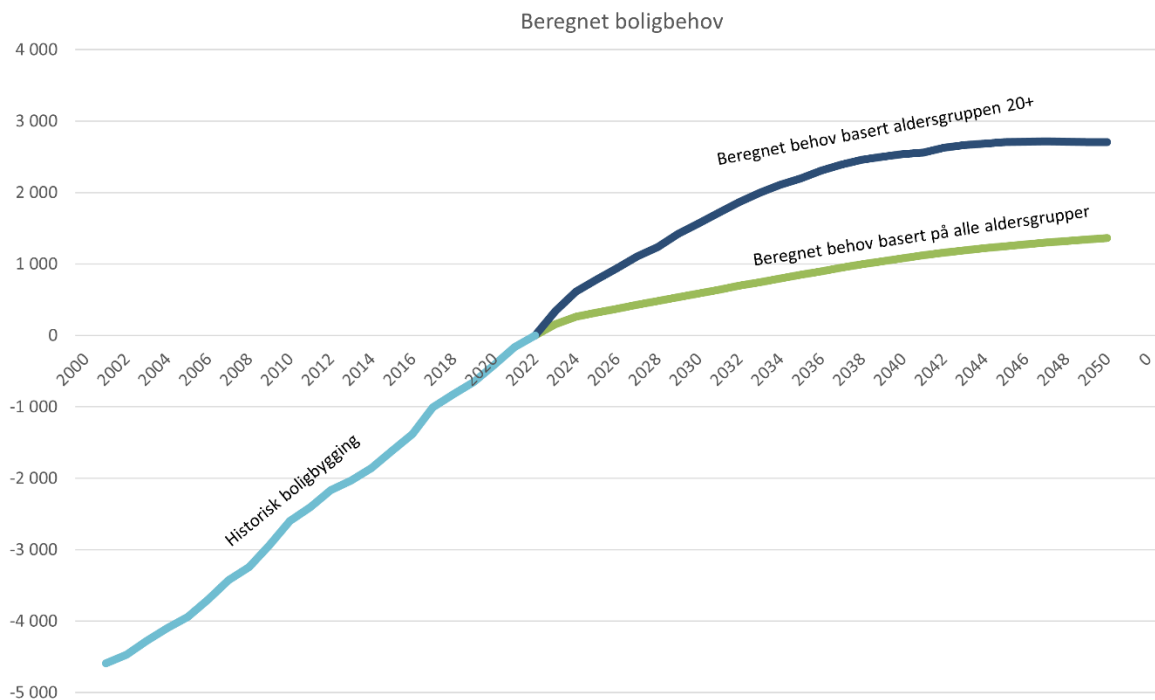


Figur 4-2 Framskrevet befolkningsendring Haugesund kommune 2022-2050. Hovedalternativ (MMMM), SSB 2020

4.3. Boligbehov

Boligbehovet i en region henger sammen med befolkningsveksten og husholdningsstørrelsen, altså hvor mange som bor i hver husholdning eller boenhet.

For å få et inntrykk av det framtidige boligbehovet i Haugesund, har vi tatt utgangspunkt i dagens bofrekvens. Bofrekvensen viser hvor mange boliger som finnes i en kommune, fordelt på befolkningen i den samme kommune. I Haugesund er bofrekvensen på 2 personer pr. bolig. Dersom vi legger dette til grunn, gir det et boligbehov på rundt 600 boliger mot 2030, og rundt 1400 mot 2050. Ettersom barn i de fleste tilfeller bor med foreldre eller andre voksne, påvirker de ikke boligbehovet målt i antall boliger. De påvirker derimot boligbehovet målt i antall kvadratmeter. Ettersom befolkningsveksten i Haugesund er drevet av vekst i eldre aldersgrupper, er det mer riktig å vektlegge bofrekvensen i aldersgruppen over 20 år. I dag bor det ca. 1,5 personer over 20 år pr. bolig i Haugesund. Når vi legger denne bofrekvensen til grunn, gir det et boligbehov på 1600 fram mot 2030 og rundt 2700 boliger fram mot 2050.

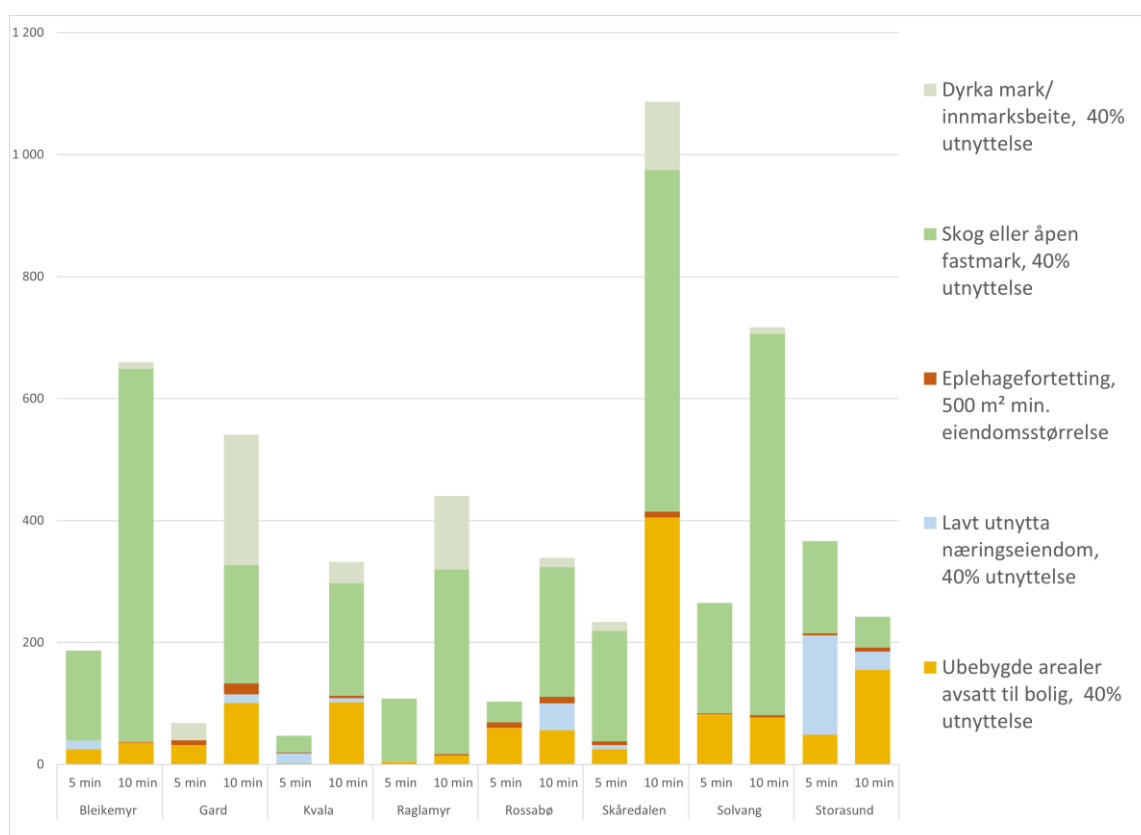


Figur 4-3 Beregnet boligbehov Haugesund kommune 2022-2050. Basert på dagens befolkning pr. bolig og befolkningsframskriving (SSBs hovedalternativ)

4.4. Boligarealer

For å få et inntrykk av handlingsrommet rundt planlegging og fortetting til boligformål innenfor dagens byggesone, er det gjennomført en overordnet analyse av boligpotensialet i gangavstandsoner rundt eksisterende bydelscenter. Formålet har vært å finne ut om det er grunnlag for å prioritere boligbygging i noen utvalgte soner, samtidig som det forventede boligbehovet kan dekkes. Analysen av boligpotensialet er basert på forhold som eksisterende boligtyper, utnyttelsesgrad til boligformål, utnyttelsesgrad til andre formål, eiendomsstørrelse, status i gjeldende kommuneplan, eksisterende arealbruk og avstand til bydelscenter. For å beregne boligpotensialet er det lagt til grunn en moderat utnyttelse (40% BRA) og en gjennomsnittlig boligstørrelse på 70 m² (120 m² ved fortetting i småhusområder). Analysen har ikke tatt hensyn til forhold som helningsgrad og eiendommens geometriske form. Det er heller ikke foretatt detaljerte vurderinger for enkelteierdommer. Analysen gir dermed et generelt og overordnet bilde av potensialene, men er ikke en fullgod analyse av de faktiske potensialene på detaljert geografisk nivå.

Beregningen viser at det forventede boligbehovet fram mot 2050 kan løses i avgrensede områder som vil bygge opp om bydelssentrene. Til sammen peker den teoretisk beregningen på at det kan bygges nærmere 5000 boliger i disse områdene, uten å bygge ned områder som i dag er jordbruksareal. Forventet boligbehov fram mot 2050 er i underkant av 3000 (Figur 4-3). Det vil si at boligbehovet de neste 30 årene alene kan løses i de undersøkte områdene. Ved å forutsette en høyre utnyttingsgrad, vil potensialet øke. Sammenholdt med boligpotensialet i sentrum (anslag på 1500 boliger (planbeskrivelse KP 2014-2030)), gir dette betydelig rom for å prioritere områder som på sikt kan få en større befolkning og dermed også større markedsgrunnlag for lokal tjenesteyting, kollektivtransport og legge til rette for en hverdag med mindre transportbehov.

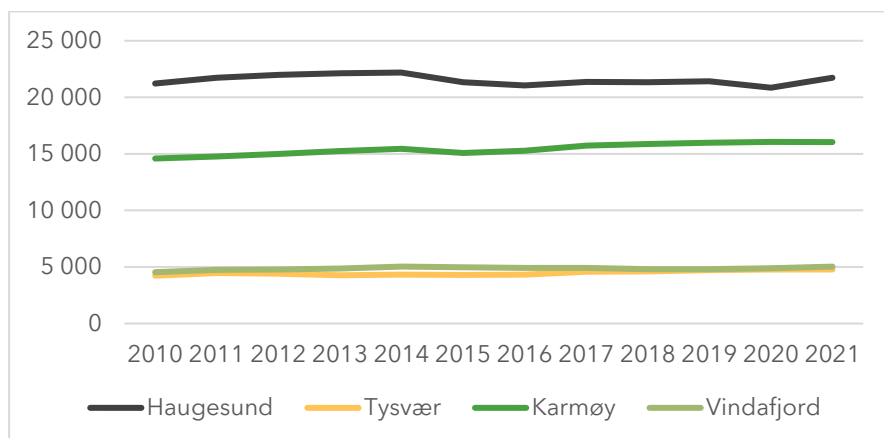


Figur 4-4 Teoretisk beregnet boligpotensial gitt ulike fortettings- og transformasjonstyper

5. Næring og sysselsetting

5.1. Tetthet og endring i sysselsatte

Antall sysselsatte etter arbeidssted var på rundt 22 000 i Haugesund kommune i 2021 (Kilde: SSB.no). Karmøy kommune har rundt 16 000 sysselsatte, og er nest størst på Haugalandet. Antall sysselsatte har vært relativt stabil siste årene, men Haugesund har hatt en liten vekst på 2,3% siden 2010. Karmøy og Vindafjord har hatt en vekst på ca 1% i samme perioden og Tysvær en vekst på 1,3%.



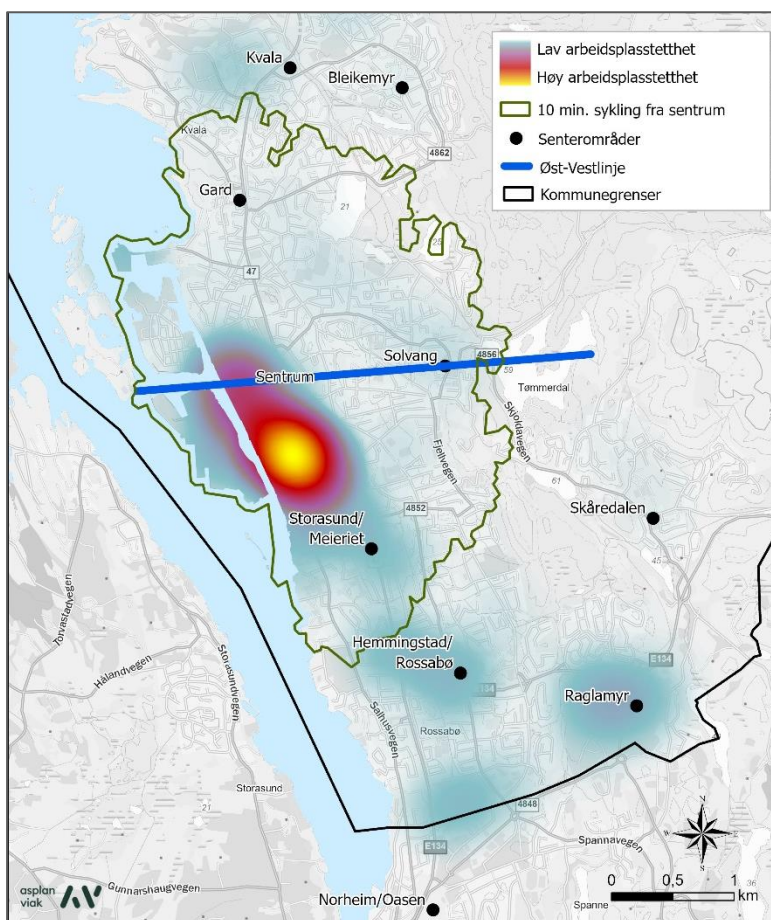
Figur 5-1: Utvikling i sysselsatte etter arbeidssted. Kilde ssb.no

Haugesund sentrum og Risøya har den klart høyeste arbeidsplass tettheten (se Figur 5-2), og innenfor sentrum er det størst tetthet i sør, der blant annet sykehuset ligger. Det er også en del arbeidsplasser sørover fra sentrum, spesielt rundt Raglamyr.

Vi har også sett på fordeling av arbeidsplasser mot nord og sør (Figur 5-2) fra en rett linje som er trukket fra Krossen (mellom nordre og søndre Smedasundet), gjennom Vår Frelses kirke øst til Solvang og Eivindvatnet. Fordelingen er 25% (5 900 ansatte) på nordsiden og 85% på sørsiden (17 500 ansatte). Vi så at fordelingen av bosatte var 45/55 så her er det stor forskjell. I nord er det 0,35 arbeidsplasser per innbygger, mens i sør er det 0,85 arbeidsplasser per innbygger. Til sammenligning er snittet i hele Norge på litt under 0,6, men høyere for byområder. Dette betyr at Haugesund har en ubalanse med få arbeidsplasser i nord i forhold til befolkningen. I et bærekraftperspektiv er det ønskelig

med jevnere fordeling av arbeidsplassene for å unngå for mye pendling. En del av pendlingen vil kunne skje med gang, sykkel og kollektiv, men mye vil også skje med bil, spesielt på de lengre avstandene, over 3 km, som ofte regnes som sykkelavstand.

Dette skjevfordelingsbildet vil kunne endres noe om en tar med Karmøy kommune i analysegrunnlaget. Området rundt kommunegrensa er et viktig senter for næring og handel regionen, og med god tilgjengelighet for mange. Hvis en ser dette i et mer regionalt perspektiv så er det ikke unaturlig at tyngdepunktet av arbeidsplasser ligger sør i Haugesund. Samtidig undergraver ikke dette et behov for flere arbeidsplasser nord i Haugesund, sett i et transport- og miljømessig perspektiv.



Figur 5-2: Relativ tettheten av ansatte i Haugesund. Kilde for ansattedata: Bedrifts- og foretaksregisteret, <https://www.brreg.no/>.

Kort oppsummert så finnes arbeidsplassene fra sentrum og sørover, men til tross for veksten i sør så er det fortsatt sentrum/ sentrum sør (sykehuset mm) og Risøya som utgjør det største tyngdepunktet. I nord er det få arbeidsplasser.

5.2. Nærings sammensetning i hele kommunen

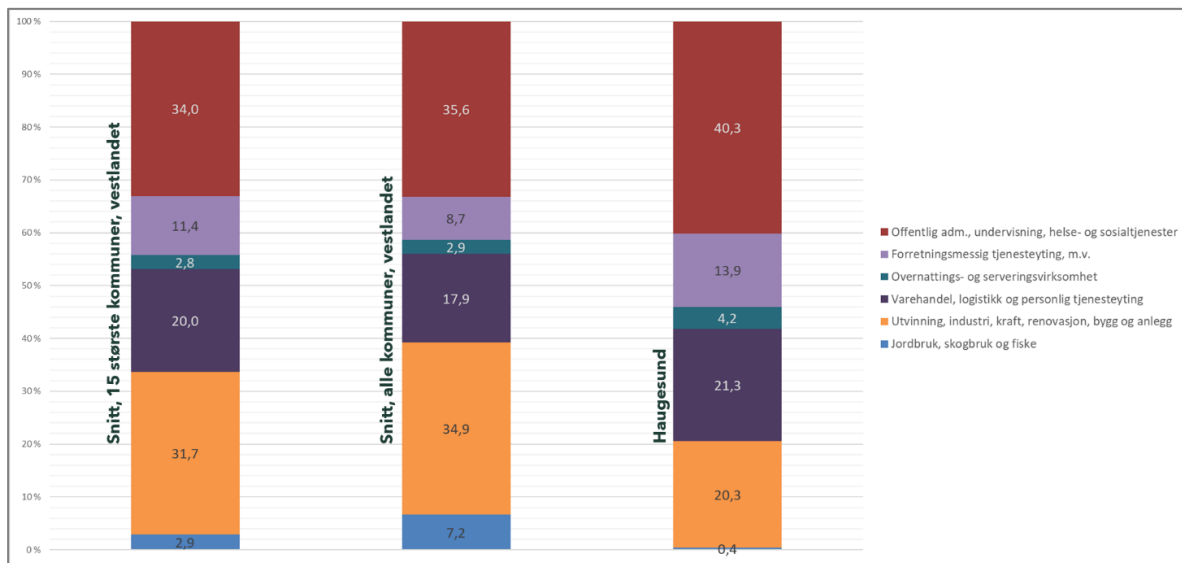
Vi har sett på andelen sysselsatte i ulike hovednæringer⁴, og sammenlignet Haugesund med øvrige 65 kommuner i Vestland og Rogaland, og de 15 største kommunene i de samme to fylkene. Vi ser at:

- Haugesund har en betydelig lavere sysselsetting enn gjennomsnittet innenfor primærnæringene og innenfor både industri og bygg- og anlegg.
- En god del av den maritime sektoren ligger under industri, der Haugesund har noe færre arbeidsplasser enn de kommunene vi her sammenligner med. Tallene viser derfor ikke at maritim næring er spesielt fremtredende i Haugesund.
- Haugesund har en del høyere sysselsetting innenfor varehandel sammenlignet med alle kommunene, og noe høyere enn snittet for de 15 største kommunene.
- Haugesund har en betydelig høyere sysselsetting innenfor helse- og sosialtjenester sammenlignet med alle kommunene, og også sammenlignet med de 15 største kommunene.
- Haugesund har en del høyere sysselsetting innenfor hovednæringsgruppe forretningsmessig tjenesteyting m.v.⁵ sammenlignet med alle kommunene.
- Haugesund har noe høyere sysselsetting informasjon og kommunikasjon og forretningsmessig tjenesteyting sammenlignet med de 15 største kommunene.

Denne listen peker på at Haugesund har mange ansatte innenfor regionhovedstadsfunksjoner som helse (blant annet sykehus) og handel. Haugesund er også sterke på informasjon, kommunikasjon og forretningsmessig tjenesteyting sammenlignet med andre større byer i Vestland og Rogaland.

⁴ Hovednæringene består av flere undernæringer. I figuren presenteres kun samlede tall for hovednæringsgruppene, men i teksten kan undernæringene være nærmere kommentert dersom noen skiller seg ut. For eksempel innenfor hovednæring «Utvinning, industri, kraft, renovasjon, bygg og anlegg» så er undernæringene «industri» og «bygg og anlegg» kommentert særskilt fordi Haugesund skiller seg ut fra snittet, mens innenfor «bergverksdrift og utvinning» og «elektrisitet, vann og renovasjon» så er Haugesund mer på snitt.

⁵ Informasjon og kommunikasjon, finansiering og forsikring, teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift, i tillegg til forretningsmessig tjenesteyting.



Figur 5-3: Andelen sysselsatte i ulike næringer. Haugesund, øvrige 65 kommuner på Vestlandet (Vestland og Rogaland), og de 15 største kommunene i de samme to fylkene. Kilde:SSB.no.

Utenfor Vestland og Rogaland er Ålesund en by som er sammenlignbar med Haugesund med hensyn på lokalisering og næringsliv, men med en del flere innbyggere (ca. 67 000). Statistikken viser (ikke vist i figuren) at Haugesund har en del lavere sysselsetting enn Ålesund innenfor industri, bygg- og anlegg og noe lavere innenfor primærnæringene, transport, finansiell tjenesteyting. Haugesund har derimot en del høyere sysselsetting innenfor bergverk og utvinning (eksempel på bedrifter i denne bransjen: Deepocean, Reach Subsea og Technip), helse og sosialtjenester (eksempel på bedrifter i denne bransjen: Helse Fonna og Haugesund kommune).

Sammenlignet med Tønsberg som er en noe større by (ca. 58 000 innbyggere), men ikke ulik i byform, så finner vi at Haugesund har en del lavere sysselsetting innenfor bygg og anlegg, teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift, forretningsmessig tjenesteyting, offentlig administrasjon. Haugesund har en del høyere sysselsetting innenfor bergverksdrift og utvinning, industri (eksempel på bedrifter i denne bransjen: Aibel, NV Service South, Scale Aquaculture, Thermotech), transport (eksempel på bedrifter i denne bransjen: Haugaland taxi, Knutsen Oas shipping og Gustav Eidsvåg Langtransport), overnatting og servering og undervisning.

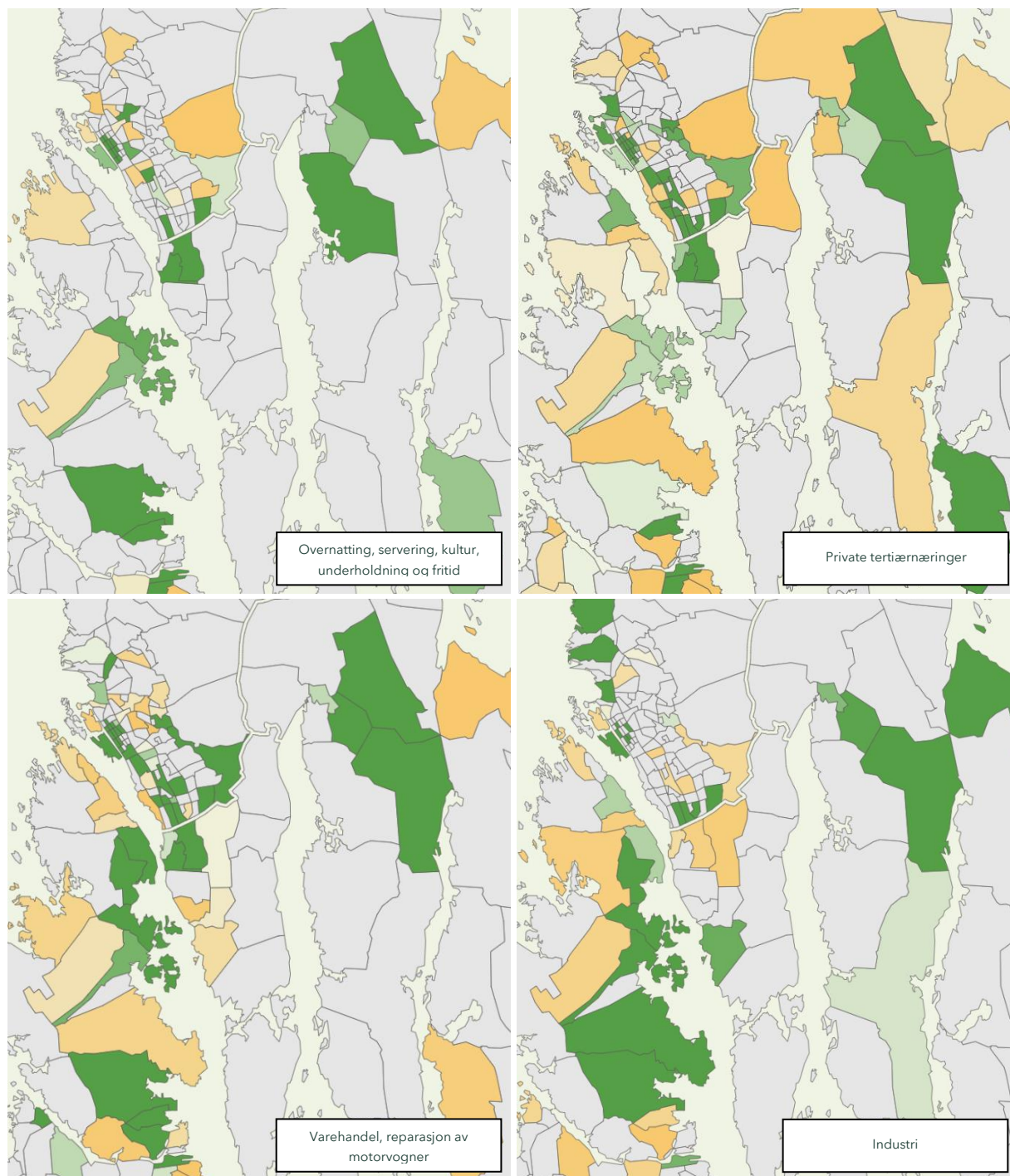
5.3. Nærings sammensetning i grunnkretser og delområder

Det er gjennomført nærmere analyser av sysselsetting innenfor ulike næringer på grunnkretsnivå og på delområdenivå. Delområdene består av sammensatte grunnkretser (se Figur 5-5 for inndeling i delområder).

Sysselsettingsanalysene (Figur 5-4, neste side) basert på data fra SSB på grunnkretsnivå, viser at det innad i Haugesund pendles fra nord og øst mot sør og vest (mer detaljerte data og metodebeskrivelse er vist i vedlegg). Det foregår også mye pendling på tvers av kommune-grensene, spesielt i sør, og hele Haugalandet preges av konsentriske sirkler ut fra Haugesund sentrum, med sysselsetting i bynære næringer (servering, overnatting, kultur og underholdning) tettest på sentrum, sysselsetting i kontornæringer litt lenger unna, sysselsetting i handel spredt enda mer utover (mest på grunn av dagligvarer), og sysselsetting i industrien lengst unna sentrum.

Når vi ser på endringer i sysselsettingen over tid, er det spesielt ett område som skiller seg ut: delområdet Håvåsen, like sør for Haugesund sentrum. Veksten her ser ut til å utvide Haugesund sitt «aktivitetssentrum» (jfr. kap.3.2) sydover, og binde Haugesund sentrum tettere på både Raglamyr og de store boligområdene på fastlandssiden av Karmøy.

Arbeidsplassdekning for utvalgte kategorier av næringer er vist i Figur 5-4. Et mønster som vi forsøker å illustrere i figuren er en gradient fra øvre venstre kartutsnitt via øvre høyre og nedre venstre, til nedre høyre kartutsnitt, med tettest konsentrasjon av arbeidsplasser øverst til venstre (servering, overnatting, kultur og underholdning), og størst spredning bort fra sentrum nederst til høyre (industri). Se vedlegg for mer informasjon bak disse kartene.



Figur 5-4: Arbeidsplassdekning for ulike næringskategorier, grunnkretser i og nær Haugesund. 2021. Datagrunnlag: SSB. Bearbeiding og grafikk: Asplan Viak AS. Se påfølgende tekst for forklaring av farger i kartene.

Arbeidsplassdekning er antallet sysselsatte i prosent av antallet bosatte. En arbeidsplassdekning under 100 betyr at det er netto utpendling fra grunnkretsen, mens en arbeidsplassdekning over 100 betyr at det er netto innpendling til grunnkretsen.

Grunnkretser med grå farge (eks. Torevarden nordvest i Haugesund kommune) mangler data. I grunnkretser med mørkest oransje farge (eks. Sundskar litt sør for midten av kommunen) har vi kun mottatt data om tre registrerte arbeidsplasser (det kan være flere – men anonymiseringshensyn reduserer tilgangen vår til informasjon), mens det er mange ganger flere sysselsatte med bosted i grunnkretsen. Slike grunnkretser får dermed bortimot null arbeidsplassdekning. I grunnkretser med mørkest grønn farge (eks. grunnkretsen Sykehuset rett sør for sentrum) er det arbeidsplassdekning over 200 (i dette tilfellet 2260). Fargeskalaen er satt lineært mellom 0 og 200, slik at en lys farge (eks. Haugaleite) tilsvarer en arbeidsplassdekning på 100 (i dette tilfellet 107).⁶



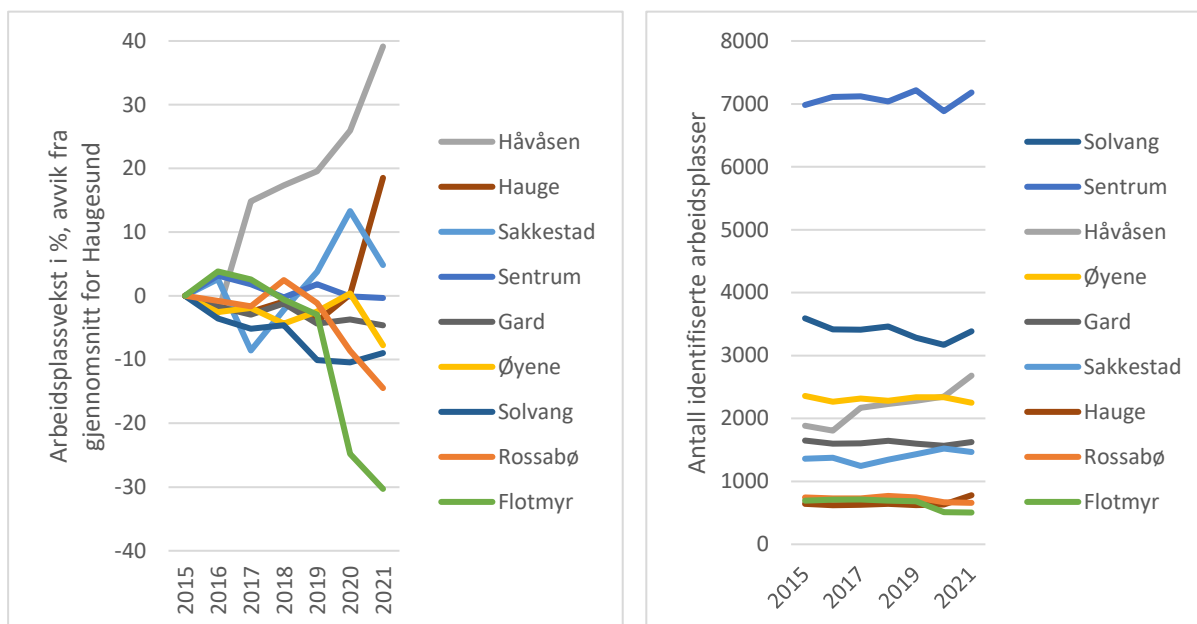
Figur 5-5: Delområdeinndeling for Haugesund. Svarte streker viser grunnkretser og grønne streker viser delområder med navn (rød tekst).

Til den videre analysen av Haugesund blir det for spesifikt å gå detaljert ned på grunnkretsnivå i analysene. Grunnkretser ligger under delområder, som er bedre egnet til å gjengi analyser fra. Haugesund har ni delområder, vist i figur til venstre. Merk at Røvær ikke er vist i kartet, men inngår i delområdet Øyene.

⁶ Tallgrunnlaget omfatter sysselsatte personer i alderen 15-74 år, inkludert lønnstakere og selvstendig næringsdrivende, som utførte inntektsgivende arbeid av minst én times varighet i uken som inneholder 16. november, samt personer som har et slikt arbeid, men som var midlertidig fraværende pga. sykdom, ferie, lønnet permisjon, e.l. For personer med flere jobber er det hovedarbeidsforholdet som inngår i statistikken.

Datagrunnlaget er spesialbestilling fra SSB, med registrerte sysselsatte etter hovedaktivitet (næring) og grunnkrets (bosted og arbeidssted). Data har ikke blitt levert for grunnkretser med færre enn tre sysselsatte per næring eller for arbeidsstedsgrunnkretser med færre enn tre virksomheter eller foretak. Sysselsettingstallene er derfor ikke komplette. For 2021 mangler det data for 5,5 % av de sysselsatte (etter arbeidssted) i Haugesund, 8,6 % av de sysselsatte i Tysvær, og 9,1 % av de sysselsatte i Karmøy. Merk i tillegg at det er større mangler i sysselsettingstallene for sysselsatte etter bosted enn etter arbeidssted. Ettersom bosted er spredt mer utover enn arbeidsstedene, blir det flere anonymiserte data. For 2021 mangler det data for 26 % av de sysselsatte med bosted i Haugesund, mot «bare» 5,5 % av de sysselsatte med arbeidssted i Haugesund. Arbeidsplassdekningskartene må derfor tolkes med vesentlige forbehold og varsomhet.

Figur 5-6 viser utviklingen i delområdene i Haugesund fra 2015 til 2021. Den relative arbeidsplassveksten (Figur 5-6, til venstre) har vært klart sterkest i området rett syd for sykehuset (delområdet Håvåsen), men de siste årene også i delområdene Hauge og Sakkestad. Merk at figuren er basert på relative tall. I reelle tall er ikke endringene like påfallende (Figur 5-6, til høyre).



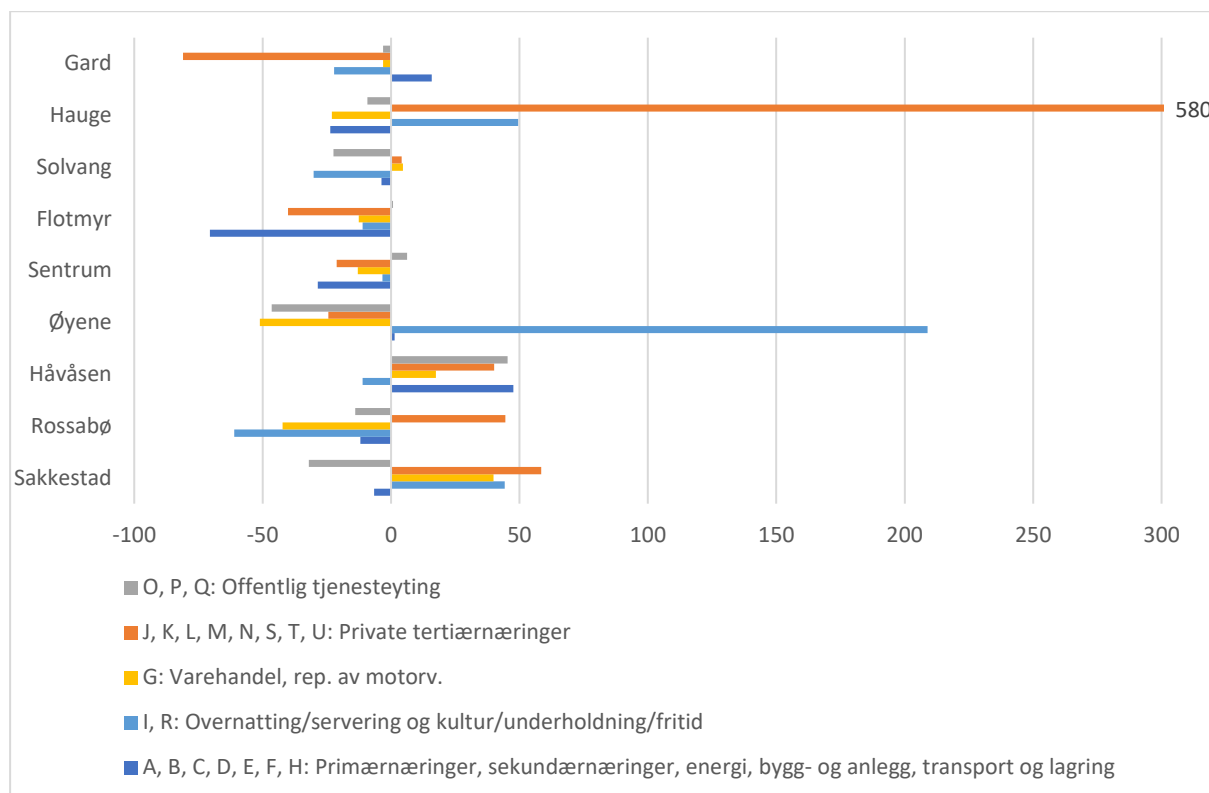
Figur 5-6: Til venstre: Relativ arbeidsplassvekst, avvik fra snittet. Til høyre: Arbeidsplasser i delområdene. Datagrunnlag: SSB. Utarbeidet av Asplan Viak AS. Se vedlegg for mer informasjon om datakildene og metode.

I Figur 5-7 viser vi arbeidsplassutviklingen i delområdene i Haugesund fra 2015 til 2021, med næringshovedområdene delt inn i fem sektorer. Søylene viser prosentpoeng avvik fra gjennomsnittlig vekst i sektorene i hele kommunen.

Nettoveksten i private tertiærnæringer har i hele kommunen vært på 270 arbeidsplasser. Spesielt har veksten vært høy i Hauge innenfor private tertiærnæringer, med en vekst som lå 580 prosentpoeng over veksten i kommunen samlet. I reelle tall har sektoren vokst fra 29 i 2015 til 200 i 2021 i Hauge, og står for 63 % av sektoren private tertiærnæringer⁷. Veksten kom i hovedsak i 2021, i næringshovedgruppe 78.2- Utleie av arbeidskraft, med økning fra 36 i 2020 til 156.

⁷ Denne består av NACE-kategorier: J Informasjon og kommunikasjon, K Finansierings- og forsikringsvirksomhet, L Omsetning og drift av fast eiendom, M Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting, N Forretningsmessig tjenesteyting, S Annen tjenesteyting. I tillegg har vi plassert de små næringshovedområdene T Lønnet arbeid i private husholdninger og Ufordelt næring i denne kategorien (bokstavene viser til næringshovedområder i NACE-kodeverket).

Den andre kategorien med høy vekst i Hauge er overnatting, servering, kultur, underholdning og fritid, og her har mye av veksten vært innenfor sportsaktiviteter.



Figur 5-7: Relativ arbeidsplassvekst etter sektorer av næringshovedområder, 2015-2021, prosentpoeng avvik fra snittet for sektoren for kommunen. Datagrunnlag: SSB. Utarbeidet av Asplan Viak AS. Figuren viser vekst i sektorene (NACE-koder) etter delområder i Haugesund, relativt til veksten for kommunen samlet. Horisontal akse er kuttet på 300 prosentpoeng. Jfr. for øvrig note under Figur 5-6.

De andre delområdene med næringer med høy relativ vekst er Øyene (der det var kraftig økning i cateringvirksomhet i 2017), Rossabø (med spredt økning i diverse private tertiærnæringer i 2018), Sakkestad og Håvåsen. Sakkestad har hatt god relativ vekst i tre av de fem sektorene, og Håvåsen i hele fire.

I en slik analyse vil det være ventet at Sentrum – som har flest arbeidsplasser – vil komme tett på snittet for kommunen (altså null). Likevel ser Sentrum ut til å ha tapt noe terreng i tre av sektorene.

Veksten i Håvåsen har derimot vært bred, og bidrar til å utvide «aktivitetssentrum» (jfr. kap. 3.2) sydover.

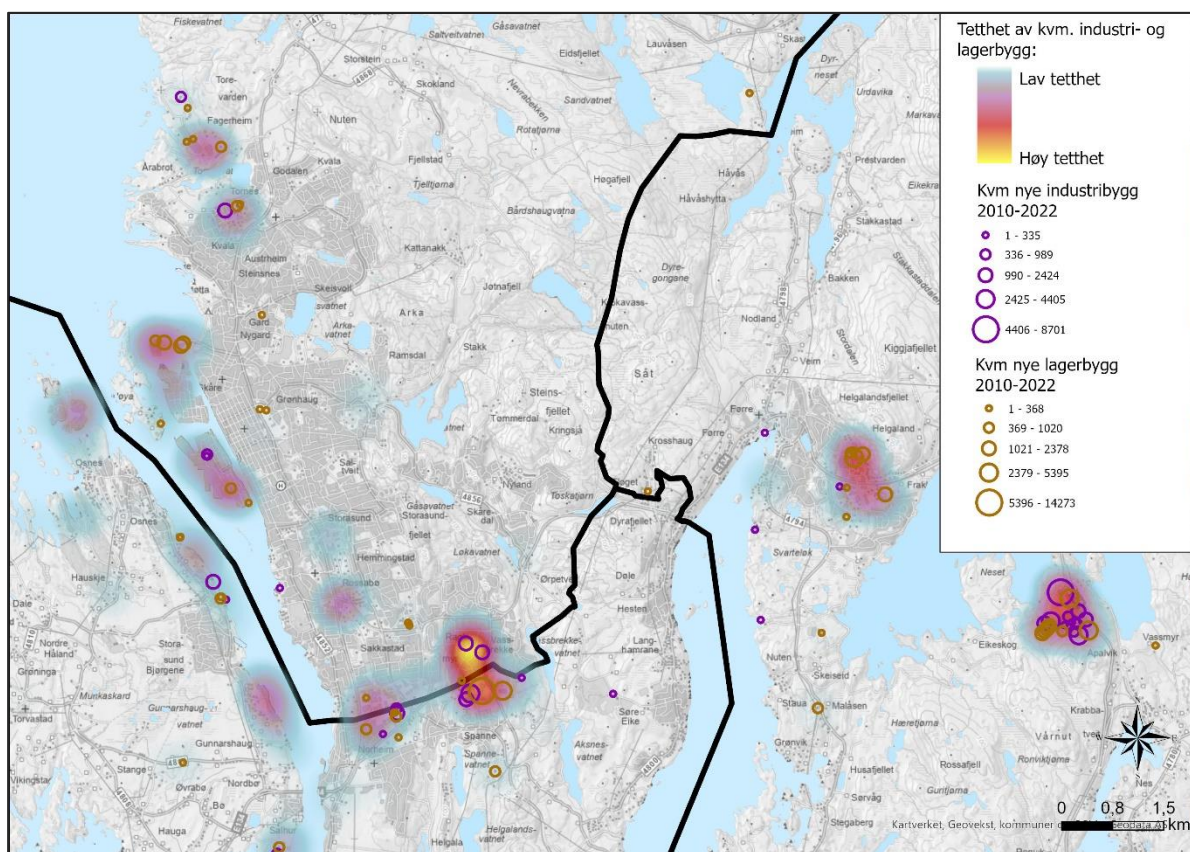
5.4. Næring etter bygningstype

Det er gjort analyser av bygningsmasser for næringsbygg basert på matrikkeldata, der vi har sett på samlet areal (BRA) bygningsmasse og på hvor mye areal (BRA) som er bygd ut fra 2010 og frem til i dag. Matrikkeldataene skiller blant annet på ulike bygningstyper, og innenfor næringsbygg er det flere kategorier, og her er det tredeling mellom industri og lagerbygg, kontorbygg og forretningsbygg som er mest interessant i forhold til utbygging av næring og handel i Haugesund⁸. Bruk av matrikkeldata er nyttig fordi det gir et supplerende og enda mer stedfestet bilde av hvor utbyggingen skjer, sammenlignet med det som kommer frem i analyser av næring og sysselsetting (kapittel 5.1-5.3). Det gir også et godt bilde på den faktiske arealbruken siden dataene har informasjon om kvadratmeter BRA for byggene.

5.4.1. Industri og lagerbygg

Industri- og lagerbygg er relativt mye spredd utover, men har i Haugesund størst tyngdepunkt på Raglamyr. Etter 2010 har den største utbyggingen av denne type bygg vært i Nordheim-Ragglamyrområdet, på øyene, på Kvala og nordover. Det er også bygd mye i Frakkagjerd og Aksdal næringspark i Tysvær og på Husøy i Karmøy (utenfor kartet). Merk at lagerbygg ikke nødvendigvis trenger å være tilknyttet industri, men også for eksempel handel eller transport/ logistikksektoren, eksempelvis postterminal.

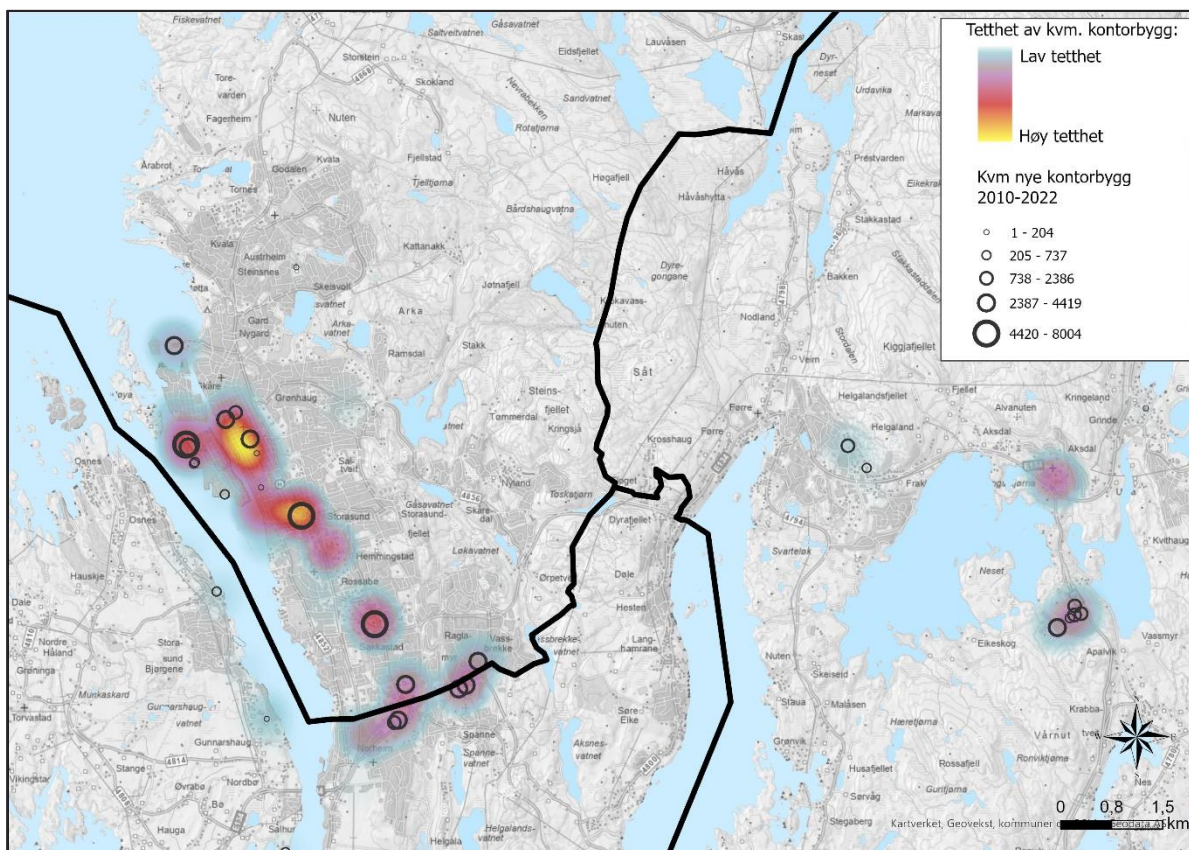
⁸ Følgende bygningstypkoder er med i analysene: Industri = 211, 212, 219 Lagerbygg = 231, 239, 244, 248, 249, 415, 416, 419 Kontorbygg= 311, 312, 319 Forretningsbygg = 321, 322, 329 Siden mange bygg har flere funksjoner er det i matrikkelen oppgitt antall kvm bruksareal til bolig og «bruksareal til annet». Det er dette tallet som er brukt i analysene.



Figur 5-8: Kvadratmeter BRA for industri og lagerbygg i Haugesund og omegn. Varmekart viser BRA-tetthet for alle industri- og lagerbygg, mens sirklene viser kvm BRA-utbygging fra og med 2010 (lilla er industribygg og brunt er lagerbygg). Kilde: Matrikkelen.

5.4.2. Kontorbygg

Kontorbygg har størst konsentrasjon i sentrum, men også ved Storasund, Risøy, Rossabø, Norheim og Raglamyr. Utbygging fra 2010 og frem til i dag har vært i sentrum, Risøy, Storasund, Rossabø og langs kommunegrensa ved Nordheim og Raglamyr.

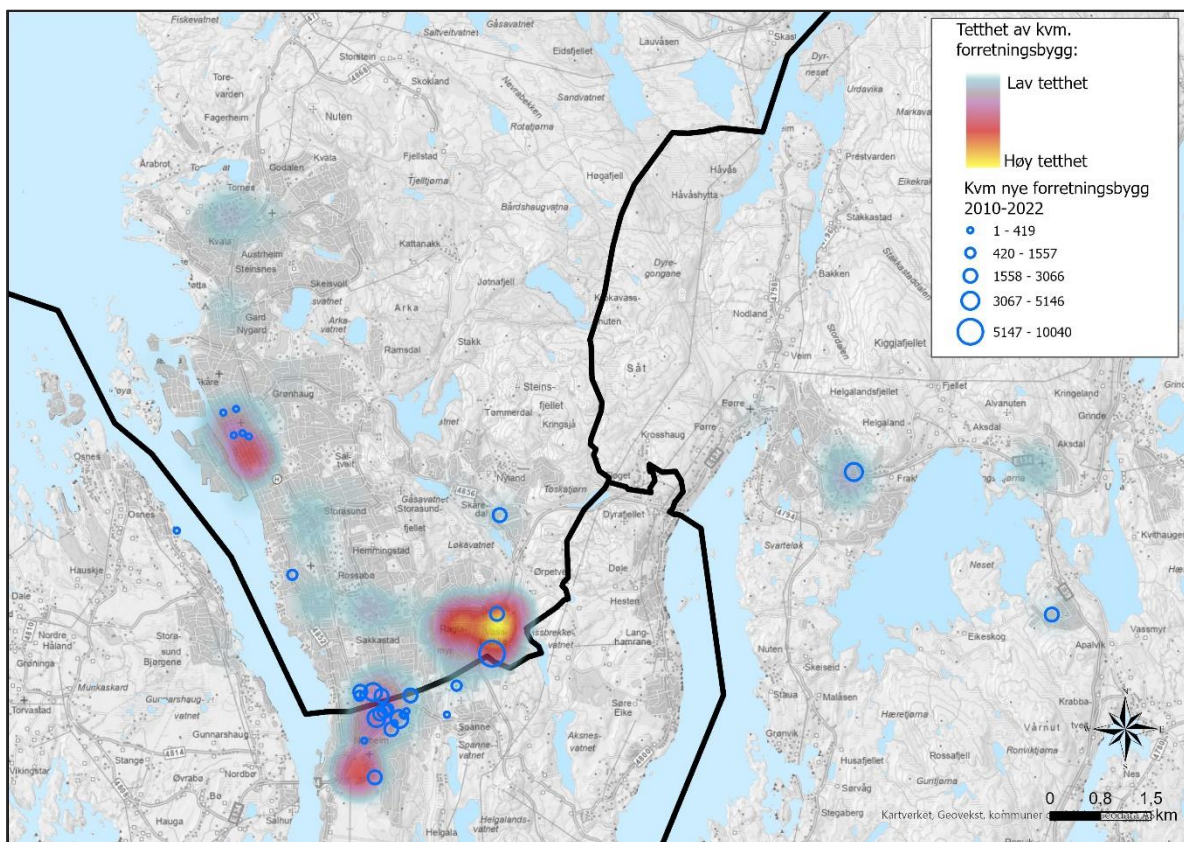


Figur 5-9: Kvadratmeter BRA for kontorbygg i Haugesund og omegn. Varmekart viser BRA-tetthet for alle kontorbygg, mens sirklene viser kvm BRA- utbygging fra og med 2010. Kilde: Matrikkelen.

5.4.3. Forretningsbygg (handel)

Forretningsbygg har størst tyngdepunkt i Raglamyr, deretter i sentrum og på Nordheim. Etter 2010 har det vært desidert mest utbygging ved Nordheim, og noe i sentrum og på Raglamyr.

Som tidligere vist bor ca. 45% av befolkningen i nordlige del av Haugesund. Figuren peker derfor på en skjevhet mellom befolkningskonsentrasjonene og handelstilbudet, og at denne skjevheten har blitt forsterket siden 2010. I et transport- og miljømessig perspektiv er det derfor ønskelig med mer handel i nord, spesielt for de områdene so ligger utenfor gangavstand til sentrum. Men også i forhold til sosial bærekraft vil det være ønskelig med mer handel i nord, både for å gi innbyggerne et bedre tilbud og for å skape noen attraktive senter i denne delen av kommunen.



Figur 5-10: Kvadratmeter BRA for forretningsbygg i Haugesund og omegn. Varmekart viser BRA-tetthet for alle forretningsbygg, mens sirklene viser kvm BRA- utbygging fra og med 2010. Kilde: Matrikkelen.

For øvrig viser en gjennomgang av noen etablerte frittstående dagligvarebutikker i Bergensregionen de siste fem årene viser at en gulvflate mellom 1200 - 1500 m² er gjentakende størrelse.

Hvis vi ser nærmere på det som er bygd av forretningsbygg i Haugesund og fastlands Karmøy fra 2010, så er gjennomsnittlig areal på byggene på nesten 1600 kvm. Dette kan være både dagligvarebutikker og andre butikker, men ikke kjøpesenterbygg⁹.

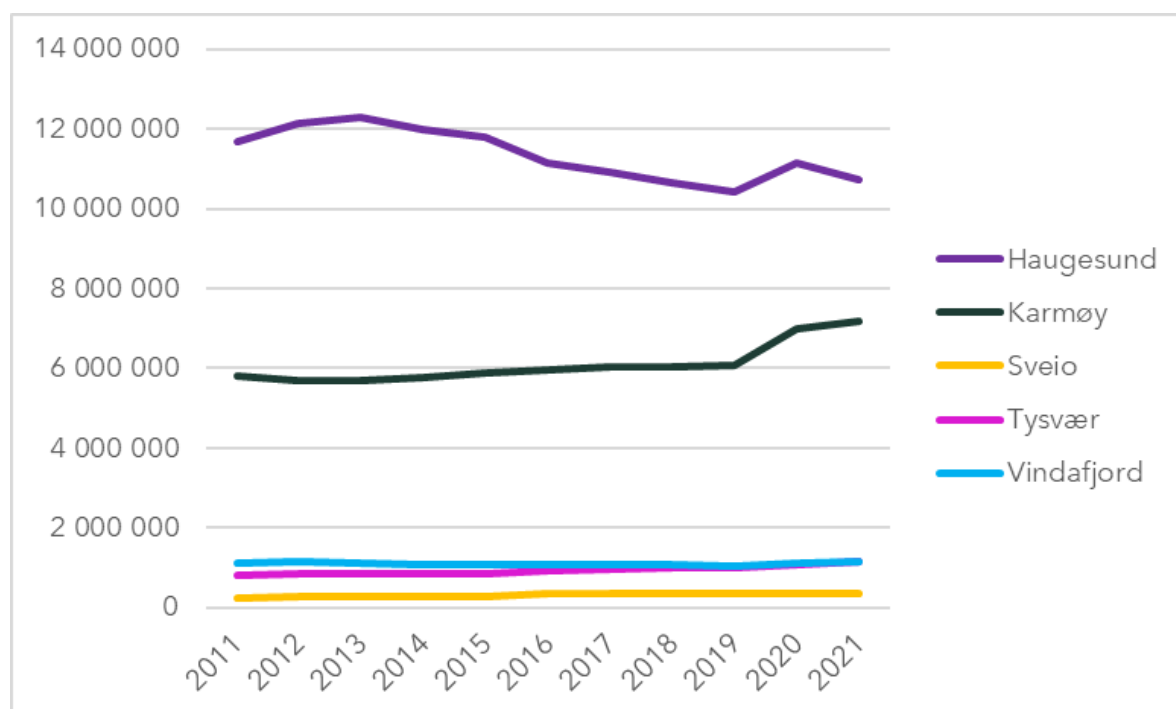
⁹ Bygningstypekode 322 (butikkbygning) og 329 (annen forretningsbygning) er inkludert i disse tallene.

6. Handel- omsetning og dekningsgrader

Det er kjøpt inn omsetningsdata fra SSB for perioden 2011 til 2021. Dataene er tilgjengelig ned på postsonenivå, men ofte er det mer hensiktsmessig å presentere de på kommunenivå.

6.1. Omsetning, kommunevise data

Haugesund har hatt noe nedgang i omsetning (justert etter konsumprisindeks) i detaljvarehandelen, fra 2012 til i dag, med unntak av 2019-2020. Karmøy har hatt en vekst, spesielt fra 2019. Sveio og Tysvær har også hatt noe vekst, men ligger langt lavere enn Haugesund i totalvolum. Vindafjord har vært stabile.



Figur 6-1: Endringer i omsetning i detaljvarehandelen i Haugesund og nabokommuner, 2011-2021, 1000 kr. Tallene er justert etter konsumprisindeksen. Kilde: SSB.

Dekningsgrader, kommunevise data

Omsetningsdataene er også brukt i såkalte dekningsgradsanalyser for å vise hvilke kommuner som har handelsoverskudd og underskudd. Dekningsgrad rundt 100 % betyr at det er god balanse mellom handel og forbruk. Generelt vil de fleste kommuner ligge noe under 100 %. Lav dekningsgrad betyr at det er en handelslekkasje til andre regioner. Høy dekningsgrad betyr at sonen tiltrekker seg handlende fra andre regioner

Dekningsgraden for varehandel er definert som forholdet mellom omsetning i en handelssone og samlet forbruk for bosatte i samme sone, uttrykt i prosent. I dette tilfellet er handelssonene gitt av kommunegrensene. Gjennomsnittlig forbruk er hentet fra hele Rogaland fylke, som er vurdert å gi det beste sammenligningsgrunnlaget¹⁰.

$$\frac{\text{Omsetning i kommunen}}{\text{Gjennomsnittlig forbruk per pers. i Rogaland} * \text{Bosatte i kommunen}} * 100\%$$

Dekningsgradene presenteres for ulike varegrupper, og først vises detaljvarehandel¹¹, som i denne analysen definert som summen av dagligvarer, utvalgsvarer og plasskrevende varer (summen av alle varegruppene). De ulike Dagligvarer er i hovedsak matvarer og andre husholdningsvarer. Utvalgsvarer omfatter mange ulike varer, blant annet klær, sko, husholdningsapparater og sportsutstyr. Som plasskrevende varer regnes gjerne møbler, hvitevarer, byggevarer og varer fra hagesenter. Byggvarer og hagesenter er definert som plasskrevende handel i henhold til rikspolitisk bestemmelse for kjøpesenter, fastsatt med hjemmel i plan og bygningsloven.

¹⁰ Alternativt kunne en f.eks brukt gjennomsnittlig omsetning for hele Norge.

¹¹ Detaljvarehandel er definert i NACE-kodesystemet: Detaljhandel omfatter virksomheter som driver salg av nye og brukte varer i eget navn og for egen regning, vesentlig til personlig bruk eller til private husholdninger, fra utsalgssted, fra torgplass, ved omførsel eller ved postordre/Internett. Her grupperes også virksomheter som driver auksjonshandel og kommisjonssalg ellers til privatpersoner og husholdninger, dvs. salg for annens regning i eget navn.

Tabell 6-1: Dekningsgrader i Haugesund og nabokommunene, 2021

	Detaljvarehandel	Dagligvarer	Utvalgsvarer (klær, sko, leker, bøker etc)	Plasskrevende 1: Møbler, hvitevarer, fargevarer, motorutstyr	Plasskrevende 2: Byggvarer/ Hagesenter
Etne	104	130	95	114	-
Haugesund	147	122	151	186	186
Karmøy	89	92	93	53	116
Sauda	101	112	90	38	169
Suldal	69	120	42	-	-
Sveio	35	65	13	-	-
Tysvær	54	91	37	-	-
Vindafjord	70	108	35	61	36

Haugesund har et stort handelsoverskudd innenfor alle varegrupper, og spesielt innenfor plasskrevende varer, men også utvalgsvarer. Overskuddet kommer fra de fleste kommunene på Haugalandet/ Nord-Ryfylke, men i mindre grad fra Sauda, Etne og Karmøy, som i større grad er selvforsynt. Unntaket er plasskrevende 1; Møbler, hvitevarer, fargevarer, motorutstyr, der også Karmøy og Sauda har lav dekning. Både Sveio, Tysvær og Vindafjord har stor handelslekkasje, bortsett fra på dagligvarer. Det er sannsynlig at mye av lekkasjen er til Haugesund, men en del går nok også til Stord og Stavanger/ Forus.

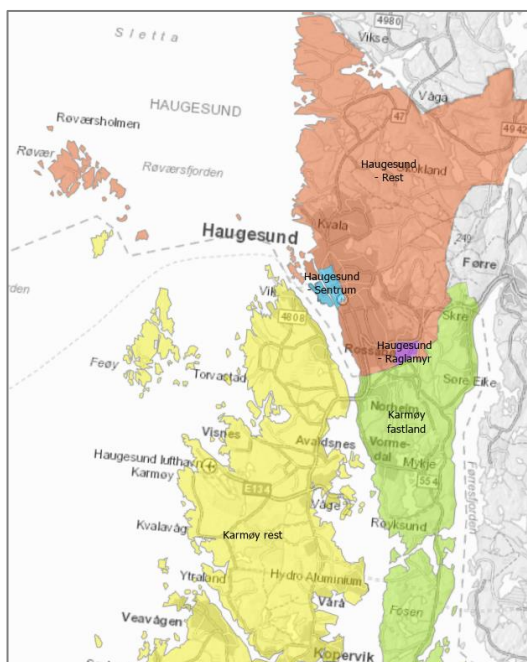
Vi har også sett på endringer i dekningsgrad for detaljvarehandelen samlet. Tabell 6-2 viser at Haugesund har noe mindre handelsunderskudd enn i 2016. Av de nærmeste nabokommunene så har Karmøy og Tysvær styrket seg noe.

Tabell 6-2: Dekningsgrader i Haugesund og nabokommunene, 2021 og 2016. Detaljvarehandelen samlet.

	2016	2021
Etne	93	104
Haugesund	163	147
Karmøy	79	89
Sauda	95	101
Suldal	70	69
Sveio	34	35
Tysvær	48	54
Vindafjord	70	70

6.2. Omsetning, delområder i Haugesund og Karmøy

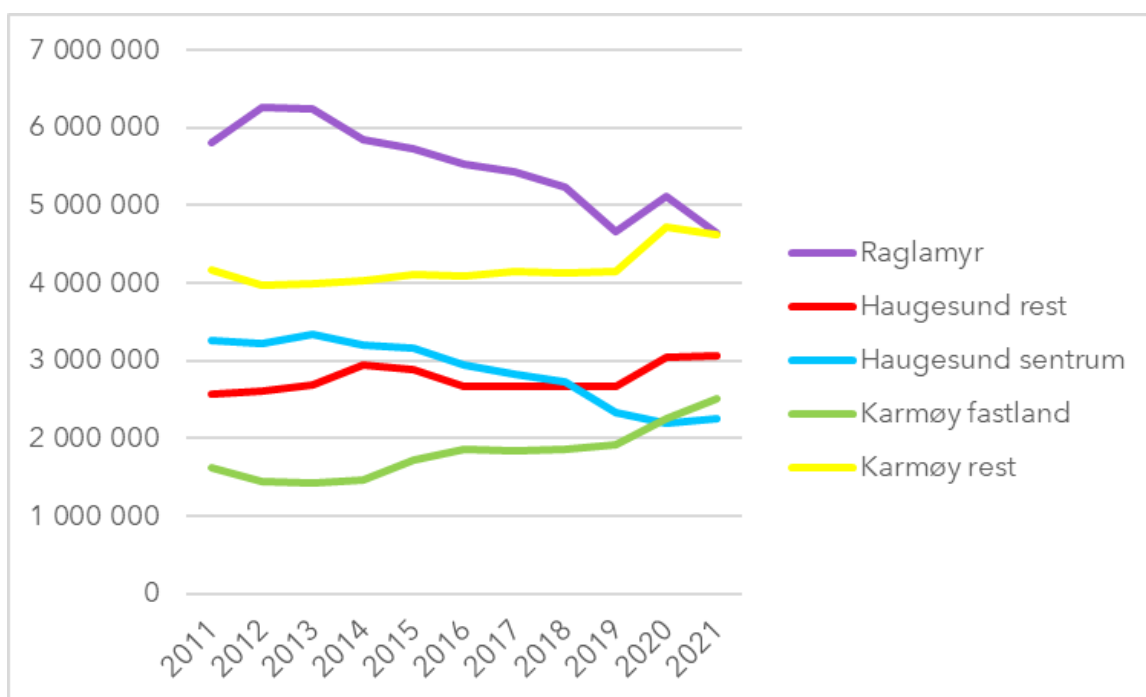
Vi har delt Haugesund/ Karmøy inn i fem delområder/handelsområder for å kunne se nærmere på utviklingen lokalt. Avgrensingene av områdene følger postsonegrensene, sidene dataene er gitt på postsonenivå. Inndelingene av de fem områdene er gjort med tanke på å få frem hovedtrekk for de viktigste handelsområdene, og forskjeller mellom sentrum og områder utenfor sentrum.



Figur 6-2: Inndeling i delområder/
handelsområder

Noe av det vi finner i omsetningstallene (kpi-justert) fra 2011-2021 (se Figur 6-3):

- Raglamyr har hatt den klart høyeste omsetningen de siste ti årene, men Karmøy rest har tatt dette igjen og hadde i 2021 like stor omsetning. Den var på ca. 4,6 mrd. kroner.
- Karmøy fastland har vokst mest, med nesten 0,9 mrd. kroner på ti år.
- Raglamyr og Haugesund sentrum har hatt en nedgang på hhv. 1,2 og 1 mrd. kroner i perioden.
- Haugesund rest og Karmøy rest har økt med ca. 0,5 mrd kroner hver i perioden.



Figur 6-3: Endringer i omsetning i detaljvarehandelen i delområder i Haugesund og på Karmøy, 2011-2021, 1000 kr. Tallene er justert etter konsumprisindeksen. Kilde: SSB.

6.3. Kundegrunnlag for ulike butikktyper

I analyser knyttet til senterstruktur og handel for Bjørnafjorden kommune (Asplan Viak, 2017) så en på hvor stort kundegrunnlag som er vanlig for ulike typer butikker. Dette er erfaringstall som kan ha verdi også for andre områder, selv om det vil variere fra region til region. Tabell 6-3 viser at om en ser på alle dagligvarebutikker i Bergensområdet (Bergen og 14 omegnskommuner) så er det i gjennomsnitt 1500 personer per butikk. En stor butikk med godt utvalg vil kunne betjene langt flere enn dette, men mange butikker klarer seg også med langt færre kunder, for eksempel i typiske hyttekommuner.

For utvalgsvarer så varierer kundebehovet per butikk stort etter varetypen. En klesbutikk trenger kanskje så lite som 1200 personer, mens sko- og sportsbutikker ligg på rundt 6-7000 personer i snitt. Enda mer spesialiserte butikker krever langt høyere kundegrunnlag. Når det gjelder utvalgsvarer så slår det inn helt andre mekanismer enn for dagligvarer. Her er det et viktig poeng at de ulike butikkene bør være samlokalisert med andre butikker for at disse tallene skal være gjeldende. En klesbutikk kan f.eks klare seg med 1200 kunder dersom det er andre utvalgsvarebutikker i nærheten (klesbutikk og/eller andre varer). Jo flere andre butikker som er lokalisert i samme område, jo større sjans er det for å klare seg med et lavt kundegrunnlag.

I tillegg til at summen av butikker vil ha mye å si for konkurransekraften, vil også utvalget i hver butikk ha stor betydning. Noen få butikker samlet, kan ha sterk konkurransekraft og dermed et stort handelsomland, dersom de har et godt tilbud.

Noen butikker kombinerer varetyper for å styrke sin konkurransekraft. For eksempel er det ikke uvanlig å kombinere bøker og leker. Bokhandlerne i Bergensområdet har i snitt 18 000 personer og lekebutikkene har 17 200 personer, men om en kombinerer de to varetypene så er behovet i underkant av 9000 personer.

Når det gjelder plasskrevende varer er det også her stor variasjon i antall personer per butikk. Møbelbutikkene har i snitt 12 000 personer i kundegrunnlaget, mens et hagesenter har over 26 000.

Tabell 6-3: Gjennomsnittlig antall innbyggere per butikk, fordelt på varegrupper og butikktype, basert på Bedrifts og Foretaksregisteret og befolkning i Bergen og 14 omegnskommuner. Kilde: Asplan Viak, 2017.

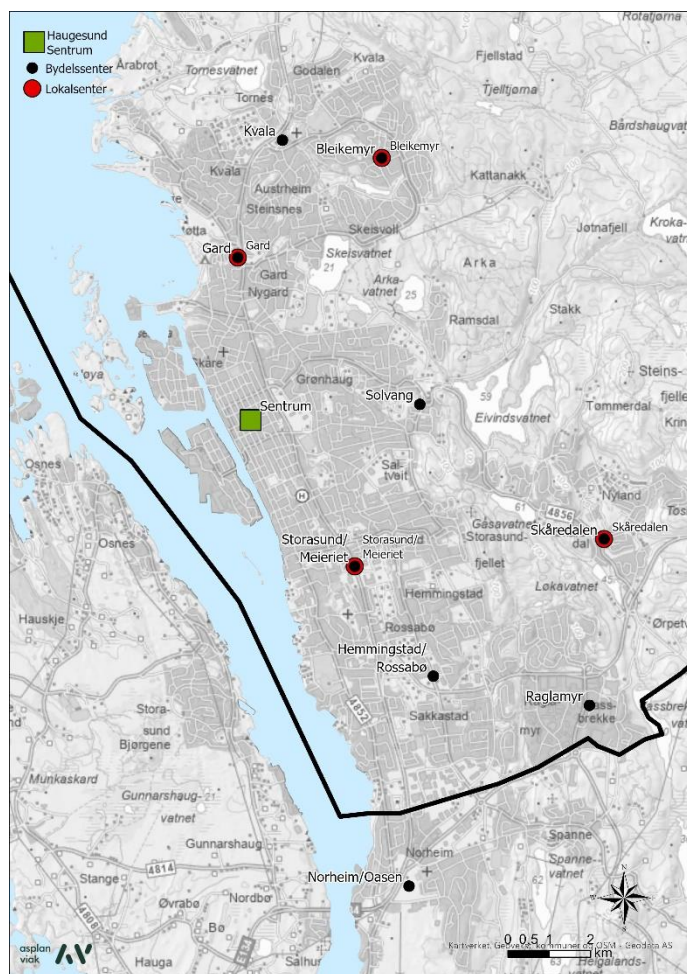
Varegruppe	Type vare	Folketall per butikk, avrundet
Dagligvarer	Dagligvarer	1 500
Utvalgsvare	Klær	1 200
	Sko	5 800
	Sportsutstyr	6 600
	Lekebutikk	17 200
	Bokhandel	18 000
	Bokhandel + lekebutikk	8 800
	Apotek	9 900
	Urmaker + Gullsmed	8 800
	Optiker	10 700
	Blomsterbutikker	7 900
	Fiskebutikk	56 500
	Kjøtt + fisk	35 900
Plass- krevende 1: Møbler, hvitevarer, fargevare, motorutstyr	Møbler	12 300
	Interiør og kjøkken	14 600
	Fargevarer	20 800
	Elektriske husholdningsvarer	18 800
	Bildeler og dekk	10 400
Plass- krevende 2: Byggevarer og hagesenter	Jernvare, fargevare og byggevarer	12 000
	Andre byggevarer	16 500
	Hagesenter	26 300

7. Lokalsenter og bydelssenter i dag

Etter gjeldende kommuneplan er det 5 områder som er definert som «Lokalsenter»: Skåredalen, Bleikemyr, Storasund/Meieriet, Gard og Fagerheim, og hvor det tillates etablert tilbud som skal betjene det lokale bomiljøet, slik som nærbutikk, nærservice, frisør, kafé og bakeri. Arealet er begrenset til 3000 m² bruksareal handel, 1000 m² kontor og 1000 m² tjenesteyting. Lokalsentrene er også omtalt som «knutepunkt i bystrukturen» i Regional areal- og transportplan, Haugalandet. Fagerheim lokalsenter er ikke vurdert videre i denne rapporten siden hele Fagerheim planområde er planlagt å tas ut av kommuneplanen.

I kartet under vises lokalsentrenes lokalisering, i tillegg til det som er definert som «bydelssenter» i det pågående arbeidet med interkommunal strategi for prioritering av boligarealer, og boliganalyse for Haugesund. Dette er ikke en etablert definisjon i kommunale eller regionale planer. Bydelssenter Norheim/ Oasen ligger for øvrig i Karmøy kommune, men betjener også Haugesund kommune og er derfor tatt med. Vi ser også at alle lokalsentrene i kommuneplanen også er definert som bydelssenter.

I videre arbeid legger vi til grunn at det ikke er behov for flere/nye senter enn disse 10 sentrene på bakgrunn av det som kommer frem i videre analyser, spesielt analysene som viser de korte avstandene mellom sentrene (se kapittel 7.1). Analysene skal derimot få frem egenskaper ved sentrene for å kunne gjøre vurderinger og anbefalinger av senterstrukturen i Haugesund.



Figur 7-1: Ulike sentre og senterdefinisjoner i Haugesund og Karmøy

7.1. Sykkel- og gangavstander

Tabellen under viser avstander, målt langs vegnett, mellom ulike sentre i Haugesund¹². Tabellen gjenspeiler poenget om at avstandene er korte. Lengste avstand mellom to sentre er på bare 7,6 km, mellom Bleikemyr og Norheim/Oasen. Innenfor kommunegrensen er lengste avstand mellom to sentre i på 7 km, mellom Kvala og Raglamyr. Det er Storasund/Meieriet som har den korteste gjennomsnittlige avstanden til

¹² Punktene blir brukt i det pågående arbeidet med interkommunal strategi bolig, og boliganalyse for Haugesund. Her er de omtalt som «bydelscenter», men dette er ikke en etablert definisjon i kommunale eller regionale planer.

alle andre senter og denne er på 3,0 km. Den gjennomsnittlige avstanden mellom alle 10 senter er for øvrig på 3,8 km (ikke vist i tabellen).

Tabell 7-1: Korteste avstander langs vei mellom de ulike sentrene.

Fra/ til	Bleikemyr	Gard	Hemmingstad/ Rossabø	Kvala	Norheim/ Oasen*	Raglamyrr	Sentrum	Skåredalen	Solvang	Storasund/ Meieriet
Bleikemyr	0,0	2,1	5,5	1,2	7,6	6,7	3,3	5,1	3,0	4,5
Gard	2,1	0,0	4,7	1,3	6,3	6,1	1,7	4,9	2,7	3,2
Hemmingst./ Rossabø	5,5	4,7	0,0	5,8	2,3	1,8	3,3	3,0	2,9	1,5
Kvala	1,2	1,3	5,8	0,0	7,5	7,0	3,0	5,4	3,4	4,4
Norheim/ Oasen*	7,6	6,3	2,3	7,5	0,0	2,6	4,9	4,4	5,0	3,1
Raglamyrr	6,7	6,1	1,8	7,0	2,6	0,0	4,8	1,9	4,0	3,1
Sentrum	3,3	1,7	3,3	3,0	4,9	4,8	0,0	4,0	1,9	1,8
Skåredalen	5,1	4,9	3,0	5,4	4,4	1,9	4,0	0,0	2,6	3,3
Solvang	3,0	2,7	2,9	3,4	5,0	4,0	1,9	2,6	0,0	2,1
Storasund/ Meieriet	4,5	3,2	1,5	4,4	3,1	3,1	1,8	3,3	2,1	0,0
Snitt, til/fra senteret	4,3	3,7	3,4	4,3	4,8	4,2	3,2	3,8	3,1	3,0

I tabellen over er avstandene delt inn i tre lengdekategorier; 0,1-2,5 km (lysegrønne), 2,6 - 5 km. (gule) og 5,1 - 7,6 km. (røde). I tabellen under er det summert opp hvor mange strekninger som hører inn under de ulike kategoriene. 24% av strekningene er innenfor 2,5 km. og hele 77% av sentrene ligger innenfor 5 km avstand fra hverandre.

Tabell 7-2: Oppsummering av hvor mange senter som ligger i ulike avstandsintervall fra hverandre, basert på korteste avstander langs vei mellom de ulike sentrene (ref. Tabell 7-1).

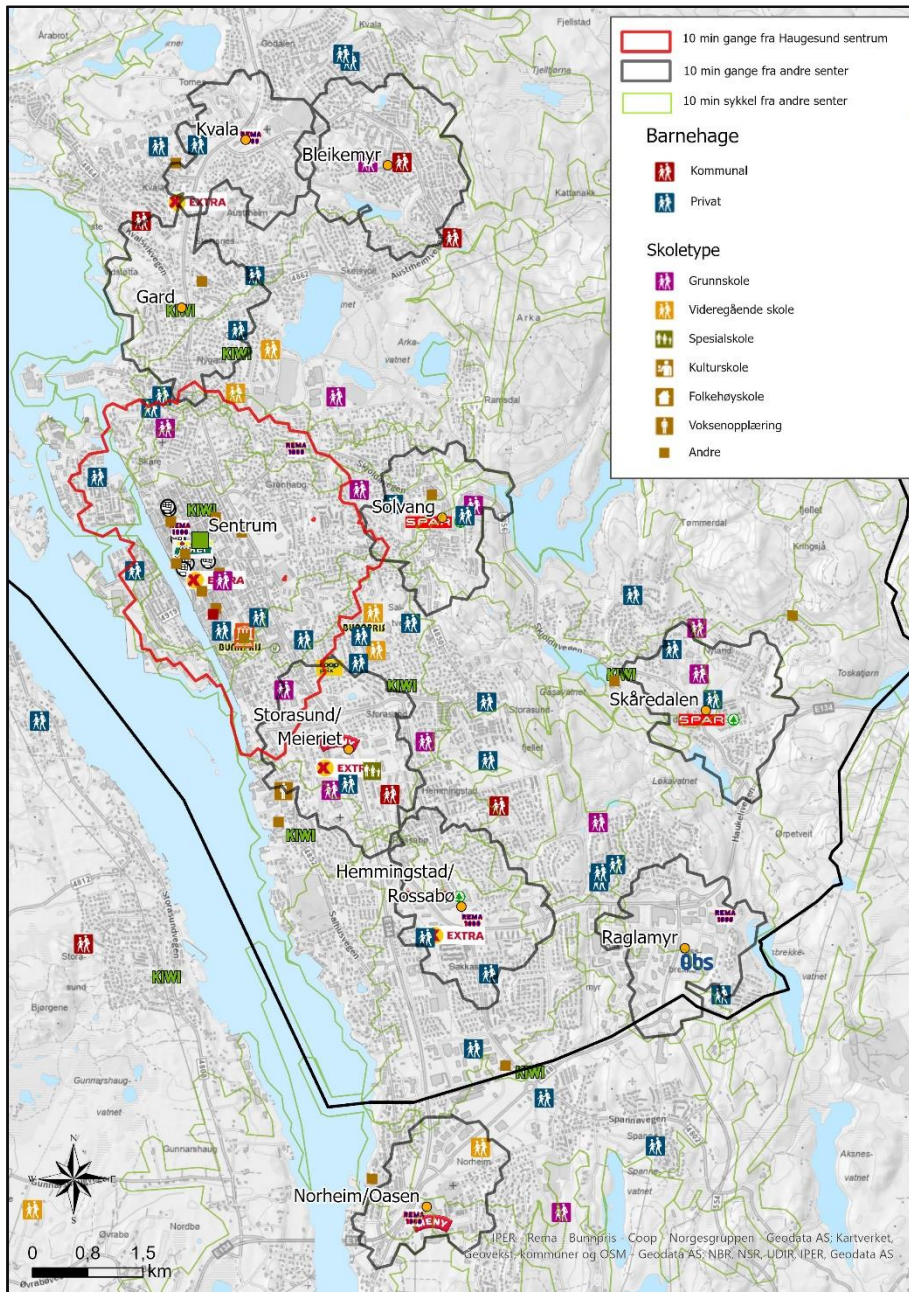
Avstand mellom senter	Antall strekninger	Andel av alle strekninger
0,1 -2,5 km.	11	24 %
2,6 - 5 km.	24	53 %
5,1-7,6 km	10	22 %
Sum	45	100 %

7.2. Antall bosatte

I Figur 7-2 vises 10-minuttersbyen i form av sykkel- og gangavstand innenfor 10 minutter fra alle sentrene. For Haugesund sentrum er det benyttet 10 minutters avstand fra sentrums ytterpunkt, definert av det som er sentrumsformål i dagens KPA. Dette gjør at sentrum får en større sone i figuren, noe som ikke er feil siden sentrum har et langt bedre tilbud og større omland enn de andre sentrene.

- Innenfor 10-minutters sykkelavstand, 2,5 km (grønne linjer) så er det stor grad av overlapping mellom sentrene. Som vi så i Tabell 7-2 ligger 24% av sentrene innenfor enn sykkelavstand på 2,5 km. fra hverandre.
- Innenfor 10-minutters gangavstand på 670 m. ligger sentrene relativt jevnt spredt i et mønster der de grenser til hverandre uten å overlappe.

- Sentrene dekker relativt bra der det er tettest befolkningskonsentrasjoner. Områdene nord og vest for Hemmingstad/Rossabø er relativt folkerike områder som er litt dårlig dekket dersom en skal ha 10-minutters gangavstand til disse sentrene.



Figur 7-2: 10 min gange (svarte linjer) og 10 min sykkel (grønne linjer) fra sentrene. For Haugesund sentrum er det vist 10 minutter gange fra de områdene som er definert som sentrumsformål dagens KPA. Merk at det i kartet kan være noen mangler når det gjelder skoler, barnehager og butikker i kartet, blant annet mangler Gard skole. Disse er likevel tatt med i videre optellinger og analyser av sentrene.

I tabellen under er det gjort en opptelling av bosatte per bydelssenter, for gang og sykkel, 10 minutter avstand fra senter. Det er også talt opp «unike» bosatte innenfor hvert senter, altså der hver innbygger telles inn mot det senteret som er nærmest, men begrenset til maks 2500 meter avstand fra sentrene. Tabellen sier noe om kundegrunnet i sentrene.

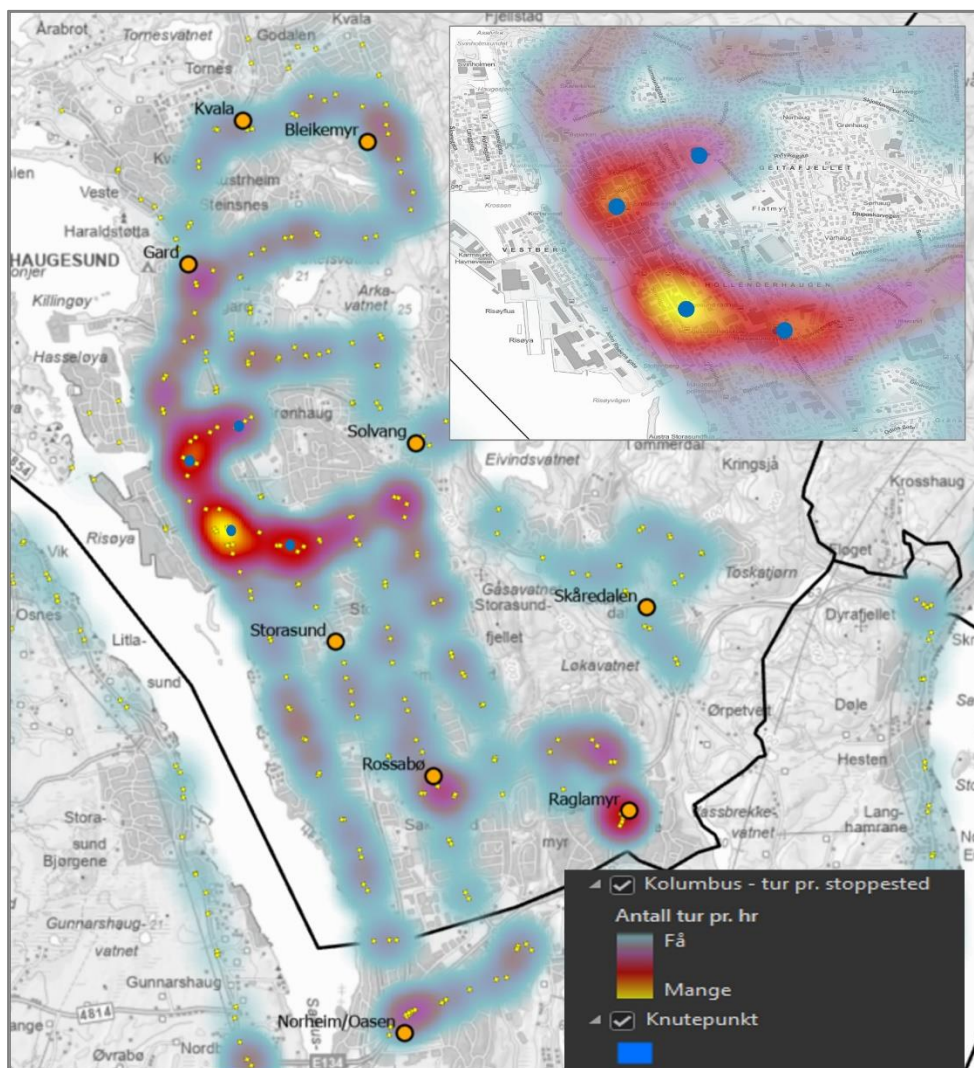
Tabell 7-3: Antall bosatte i 10 minutters gang- og sykkelavstand fra bydelssenter. *Hver bosatt er tilegnet det senteret som ligger nærmest bostedet (bosatte blir talt kun en gang)

Senternavn	Bosatte innenfor 10 min. gange	Bosatte innenfor 10 min. sykling	Nærmeste/ unike bosatte*
Kvala	1 057	12 046	2 901
Bleikemyr	2 227	11 682	3 708
Gard	1 668	19 430	3 811
Solvang	1 163	19 204	4 046
Storasund/Meieriet	1 717	20 679	5 548
Skåredalen	1 174	6 853	2 693
Hemmingstad/ Rossabø	1 741	16 310	4 706
Raglamyrr	409	10 286	2 417
Norheim/Oasen (Karmøy)	563	7 932	3 613
Snitt, 9 senter	1 302	13 825	3 716
Haugesund sentrum	2 755	19 903	7 177

- Bleikemyr har klart flest personer i gangavstand (2 227) og Norheim/ Oasen og Raglamyrr har klart færrest (409 og 563 personer). Til sammenligning er det 2755 bosatte i 10 minutters gangavstand fra Haugesund sentrum (målt fra punkt ved Vår Frelsers kirke). Snittet (ekskl. Haugesund sentrum), er på 1 302 personer.
- Når det gjelder sykling så har Gard, Solvang og Storasund/ Meieriet flest bosatte innenfor 10 minutter, med rundt 20 000 bosatte. Skåredalen og Norheim/Oasen har færrest, med 7-8000 bosatte. Til sammenligning er det 19 903 bosatte i 10 minutters sykkelavstand fra Haugesund sentrum (målt fra punkt ved Vår Frelsers kirke). Snittet (ekskl. Haugesund sentrum), er på 13 825 personer.
- Storasund/Meieriet og Hemmingstad/ Rossabø har flest «unike bosatte», med hhv over 4 700 og 5 500 personer. Raglamyrr har færrest. Snittet for alle senter, ekskl. Haugesund, er på over 3 700 personer og Haugesund har nesten 7 200 personer.

7.3. Kollektivtilbud og knutepunkt

Kartet over kollektivdekning (Figur 7-3) er basert på frekvens på alle holdeplassene i Haugesund og omegn, hentet fra Entur¹³:



Figur 7-3: Holdeplasser (gule punkt) kollektivfrekvens (varmekart) basert på holdeplassenes morgenfrekvens (Kilde: GTFS-data fra Entur.no). Utsnitt oppe til høyre viser detaljer for Haugesund sentrum. De tydeligste knutepunktene er markert med blått.

¹³ GTFS data: General Transit Feed Specification. Et format for rutetider for offentlig transport og tilhørende geografisk informasjon. Frekvens er basert på basert på holdeplassenes gjennomsnittlig antall avganger i timen, på tirsdager kl 06-09.

- Sentrum har det klart beste kollektivtilbudet. Her har vi definert tre steder som «kollektivknutepunkt», i tillegg til bussterminalen på Flotmyr. Alle disse er markert med blått punkt i Figur 7-3. Disse blir også brukt videre i ABC-analysene i kapittel 8.
- Raglamyr, Hemmingstad/ Rossabø og Norheim/Oasen har også god dekning.
- En ser et tydelig mønster med fire kollektivårer inn mot sentrum fra sør.
- I sentrum går en ring østover mot Solvang. I nord er det en ring via Gard til Kvala og Bleikemyr, mens det i sørøst går en ring til Skåradalen.

Tabell 7-4 viser antall holdeplasser og frekvens i tabellform, basert på de samme dataene som i kartet. Haugesund sentrum har et langt bedre tilbud og er ikke vist. Grunnen til at også 5 minutters gangtid er tatt med her er at 10 minutters gange utgjør 670 meter (forutsatt 4,3 kmt)¹⁴, noe som i planleggingsammenheng ofte er regnet å være litt langt til en bussholdeplass, spesielt hvis frekvensen er lav.

- Gard og Hemmingstad/ Rossabø har flest holdeplasser både innenfor 5 og 10 minutters gange. Solvang, Bleikemyr og Storasund/Meieriet har færrest innenfor 5 minutt og Raglamyr og Kvala har færrest innenfor 10 minutt.
- Klart høyest frekvens finner vi på Raglamyr, der det er et stopp som har 14,3 avganger i snitt i perioden kl.06-09. Skåradalen, Solvang og Storasund/Meieriet har lavest frekvens.
- Storasund/Meieriet, og Hemmingstad/Rossabø har bra med holdeplasser innenfor 10 minutter, men frekvensen 5 minutter er ikke veldig god fordi rutene spres ut på flere akser nord-sør (rutene går på ulike veier, se Figur 7-3).

¹⁴ Vi har benyttet en gangfart på 4,3 km/t. Gangfart vil naturligvis variere, men 4,3 km/t er normal ganghastighet for voksne under 65 ifølge Bohannon og Williams (2011)

Tabell 7-4: Antall holdeplasser innenfor 5 og 10 minutters gange fra sentrene og høyeste frekvens på stoppene innenfor 5 min gange. Det kan være ett eller flere stopp med denne frekvensen. *For Norheim/Oasen vises summen av frekvensen av bussene som stopper på terminalen (i samme retning).

Senternavn	Antall holdeplasser innenfor 5 min gange	Antall holdeplasser innenfor 10 min	Høyeste frekvens innenfor 5 min. gange
Kvala	4	8	8,7
Bleikemyr	3	13	9,7
Gard	7	18	9,3
Solvang	2	10	3,3
Storasund/Meieriet	3	12	4,3
Skåredalen	5	14	4,3
Hemmingstad/ Rossabø	8	17	6,3
Raglamyrr	5	9	14,3
Norheim/Oasen (Karmøy)*	10	13	9,6
<i>Snitt</i>	5,2	12,7	7,8

7.4. Lokale tilbud

En viktig del av lokale senter er hvilket tilbud de har i dag. Jo bedre tilbud jo lettere vil det være å utvikle senteret videre.

- Storasund/ Meieriet har flest grunnskoler, barnehager og dagligvarebutikker innenfor 10 minutters gange.
- 5 senter har grunnskole i dag og ingen av sentrene har videregående skole innenfor 10 minutter (ikke vist i tabell).
- Alle sentrene har minst en dagligvarebutikk.
- Norheim/Oasen er eneste senter uten barnehage

Tabell 7-5: Oversikt over noen viktige funksjoner som finnes innenfor 10 minutters gange til sentrene i dag. *En av disse er spesialskole.

Senternavn	Antall grunnskoler innenfor 10 min gange	Antall barnehager innenfor 10 min gange	Antall dagligvarebutikker innenfor 10 min gange	Sum grunnskoler, barnehager og dagligvarebutikker innenfor 10 min gange
Kvala	0	2	2	4
Bleikemyr	1	1	1	3
Gard	1	2	2	5
Solvang	1	2	1	4
Storasund/Meieriet	3	3	3	9
Skåredalen	1	2	1	4
Hemmingstad/ Rossabø	0	2	3	5
Raglamyrr	0	1	2	3
Norheim/Oasen (Karmøy)	0	0	2	2
Snitt	0,8	1,7	1,9	4,3

Senteranalysene i kapittel 7 sier en del om hva som er i sentrene i dag og dette er nyttig for å danne seg et bilde av deres egenskaper i dag. Samtidig er det et poeng at dagens egenskaper i sentrene ikke skal være for styrende for fremtidig senterstruktur og innhold i sentrene. Både kollektivtilbud og lokale tilbud, og til en viss grad befolkningstetthet, kan endres og utvikles dersom en legger til rette for dette i planleggingen. I del III og IV i rapporten blir det presentert virkemidler og anbefalinger av senterstruktur, senterinnhold og bruk av formål og bestemmelser som skal bidra til en utvikling av sentrene som er mest mulig i tråd med de overordnede målene om miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft.

8. ABC-kartlegging

8.1. ABC-metoden

ABC-metoden er et verktøy som kan benyttes i planleggingsøyemed for å legge til rette for «rett virksomhet på rett sted», både med tanke på utvikling av arealer og for å lokalisere virksomheter. Målsetningen med metoden er å kunne minimere det samlede transportbehovet og utslippene i en by eller region, samtidig som det legges til rette for et konkurransedyktig næringsliv og gode vilkår for trafikkavvikling. ABC-metoden adresser derfor både miljømessig og økonomisk bærekraft.

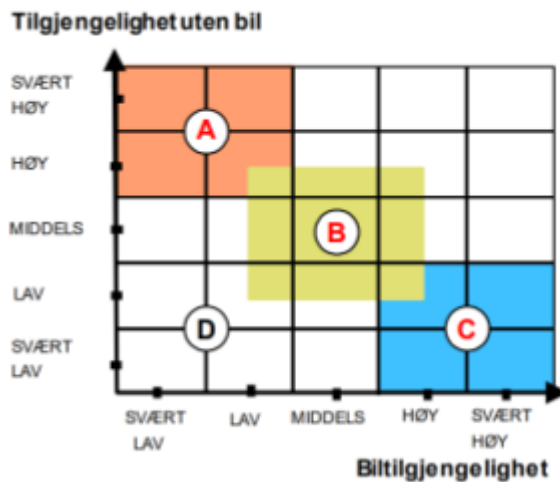
Metoden ble først utviklet i Nederland, og har blitt benyttet for flere norske byer og regioner, deriblant Jæren, Drammensregionen, Kristiansandregionen, Bergensregionen, Nedre Glommaregionen og det siste året blant annet i Trondheim og Tromsø.

Metodikken går ut på at virksomheter med høy arbeidsplass- og besøksintensitet bør lokaliseres nær kollektivknutepunkt (disse ligger i sentrum og er definert i kapittel 7.3), mens virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet kan lokaliseres i mindre sentrale områder, men gjerne i tilknytning til kollektivtraseer.

Tabell 8-1: Eksempel på nærmere detaljering av hvor godt hver enkelt egenskap i mobilitetsprofilen til en bedrift egner seg i A/B/C-områder. +++ Meget godt egnet, ++ godt egnet, + ganske godt egnet, 0 nøytral, - lite egnet, -- ikke egnet. Kilde: Asplan Viak, 2013.

Mobilitetsvariabel	A-område	B-område	C-område
Arbeidsplassintensitet	+++	+	-
Besøksintensitet	+++	0	-
Bilavhengighet	-	+	+
Lokal geografisk rekkevidde	+	++	+
Regional geografisk rekkevidde	++	+	--
Godstransport	--	+	+++
Ankomsttid mellom kl. 7 og 9	++	+	--

Optimal lokalisering av virksomhetene bestemmes på bakgrunn av områders tilgjengelighetsprofil og virksomheters mobilitetsprofil. Basert på gitte kriterier deles områder inn i A-, B- og C-områder. Kriteriene varierer fra ulike regioner og byer, avhengig av kollektivtilbud, byens størrelse og geografi.



Vi benytter begrepet tilgjengelighet som en egenskap ved et geografisk punkt. Tilgjengeligheten beskriver hvor mange personer som kan reise fra sitt bosted til det aktuelle punktet innenfor en gitt tidsavgrensning (maksimal reisetid). Når vi måler tilgjengeligheten til et stort antall punkter, kan disse til sammen vise hvordan tilgjengeligheten varierer over et større område. Det er dette mønsteret som kommer fram i ABC-kartleggingen. Resultatet av kartleggingen er dermed avhengig av både befolkningsmønsteret, og transportnettverket.

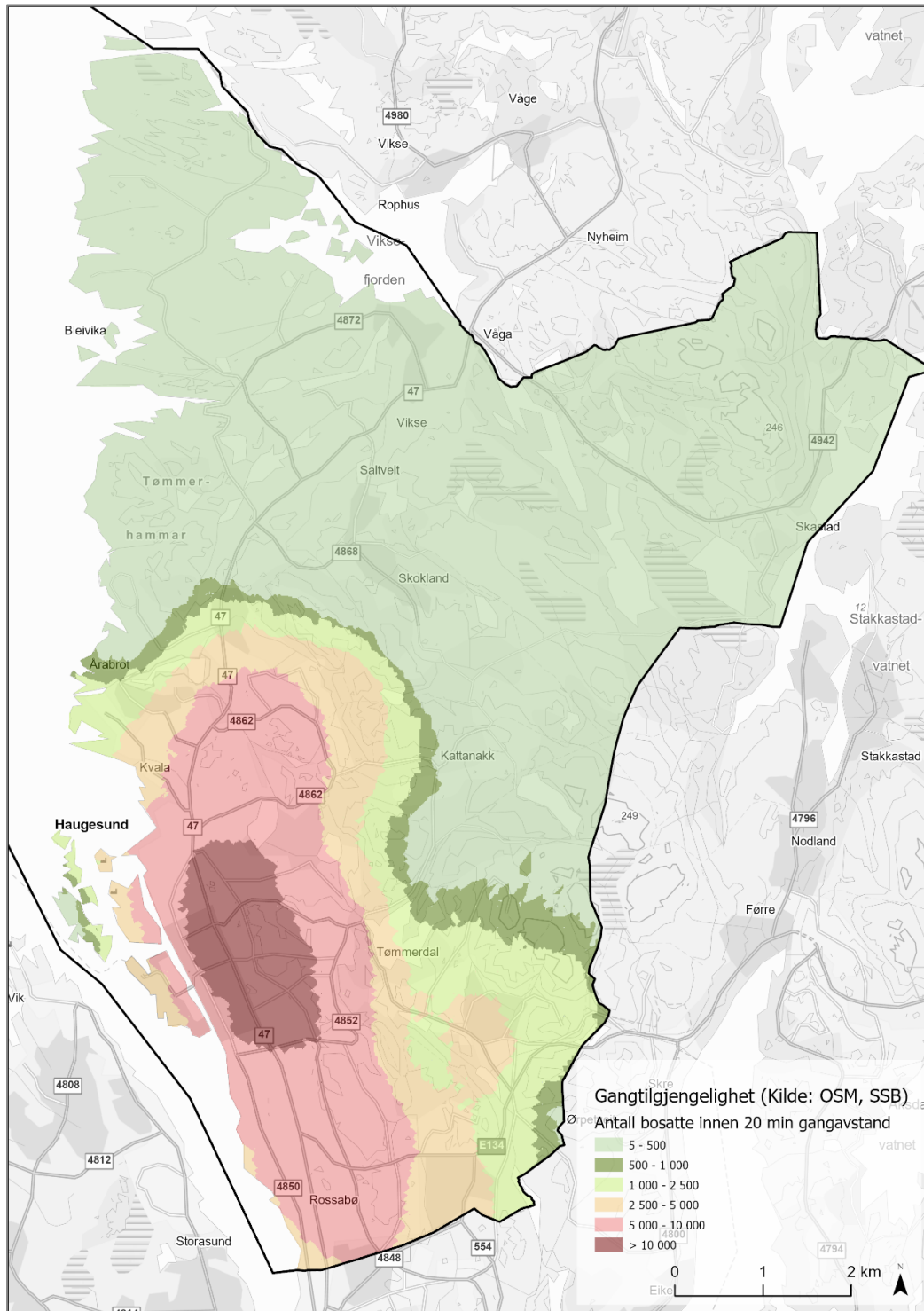
Tilgjengeligheten beregnes fra alle bosatte som kan nå Haugesund kommune med det gjeldende reisemiddelet innenfor den angitte tidsgrensen, til et finmasket nett med målpunkt innenfor Haugesund kommune.

Beregningene er gjennomført i programmene ArcGIS pro og ATP-modellen. Start- og slutt-punktene benyttes som *origins* og *destinations* i beregningene i ATP-modellen for de ulike transportmidlene.

Felles grunnlag for alle analysene er befolkningsdata på rutenett, 250*250m, for 2021, levert av SSB.

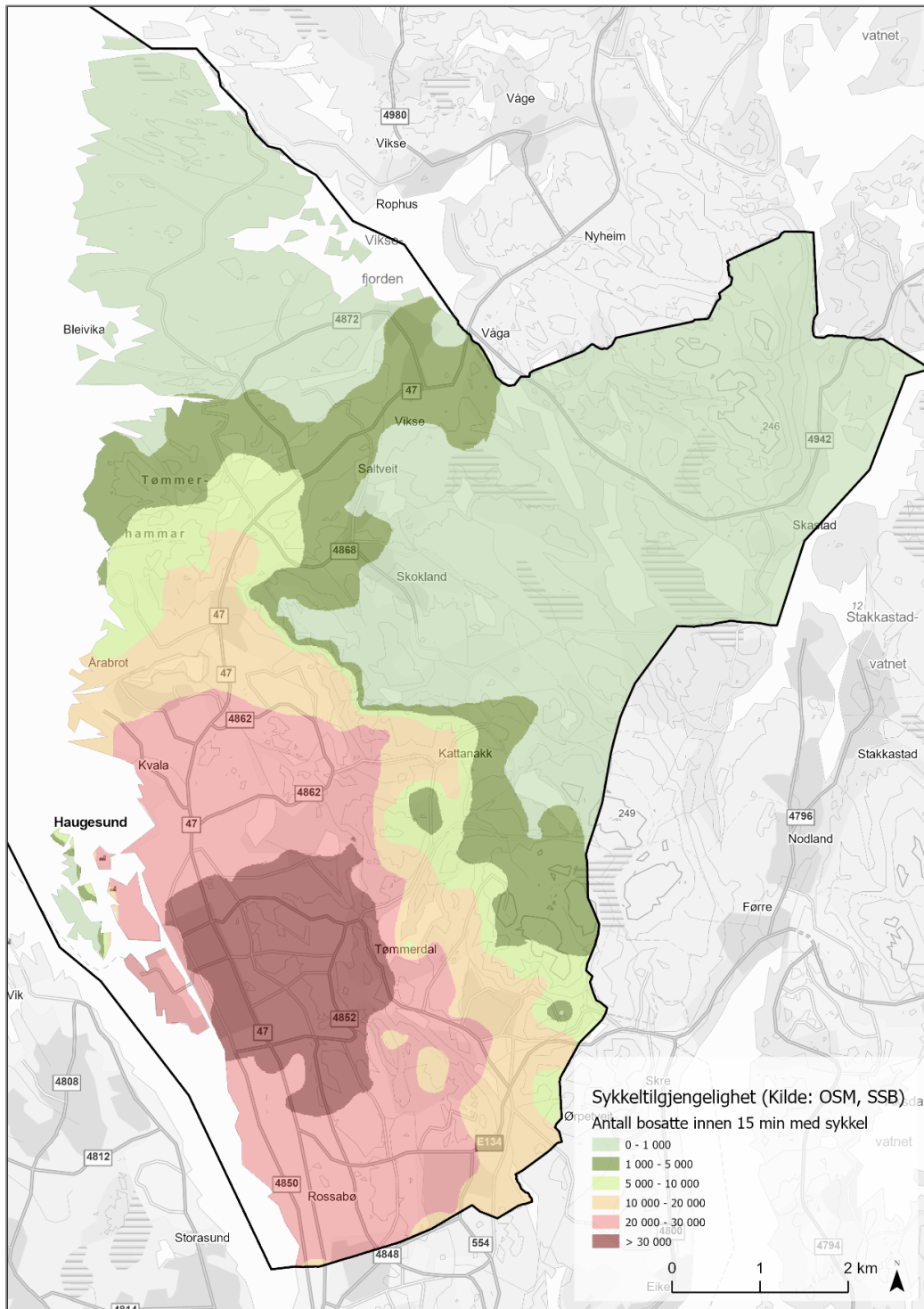
I delkapittel 8.6 beskrives vurderingskriteriene som legges til grunn for A-, B-, C- områder for Haugesund kommune og der de nærmeste områdene i nabokommunene også er inkludert. Beregninger som legges til grunn tar utgangspunkt i tilgjengelighetsanalyser for gange, sykkel, kollektiv og bil. Beregningene er basert på dagens befolkning (SSB 250m rutenett, 2021) og dagens gang-, sykkel-, kollektiv- og bilveinett. Tilgjengeligheten beregnes fra bosatte i Haugesund til alle målpunkt/områder med 250 m mellomrom over hele kommunen.

8.2. Tilgjengelighet for gående



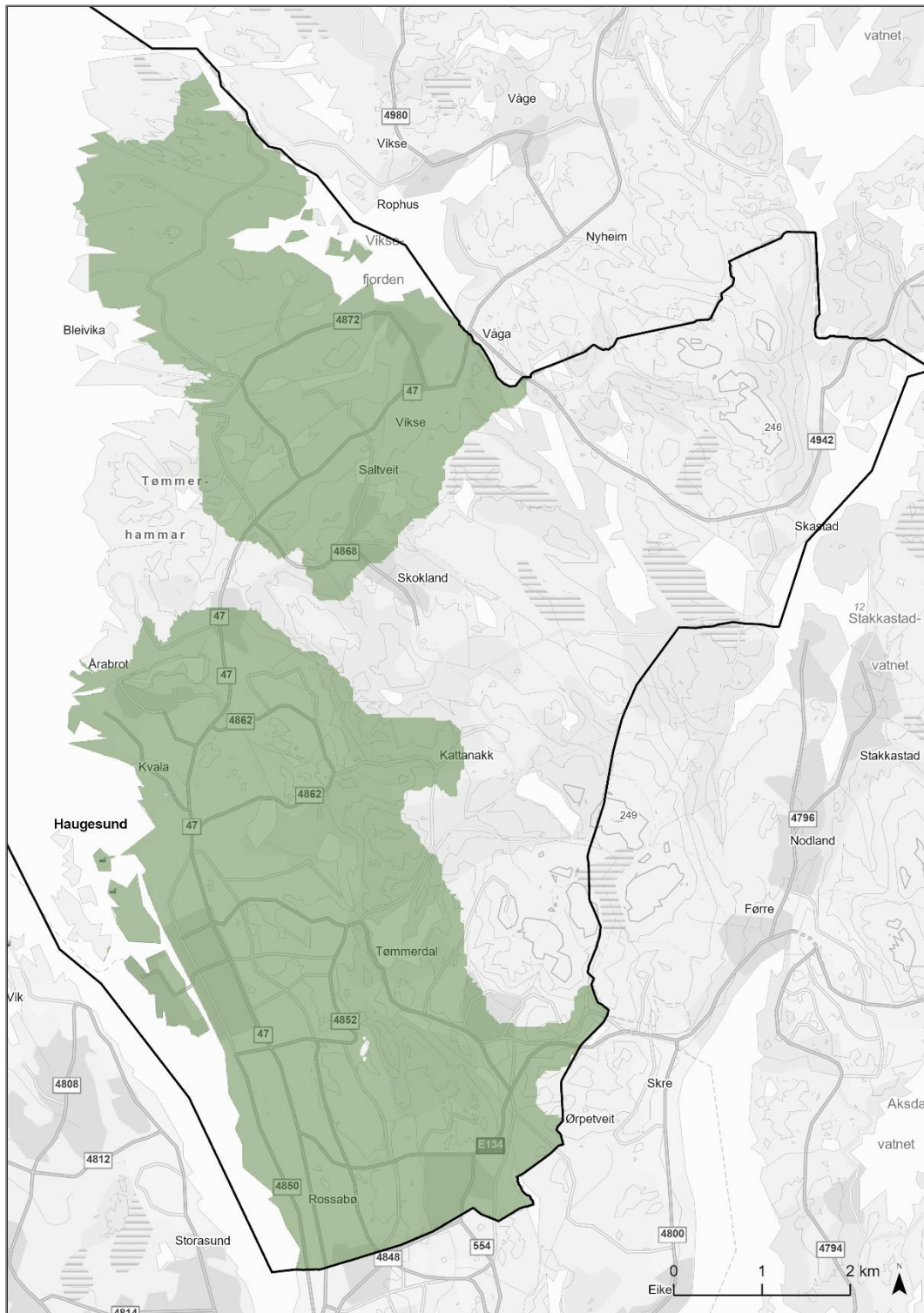
Figur 8-1: Tilgjengelighet for gående

8.3. Sykkeltilgjengelighet



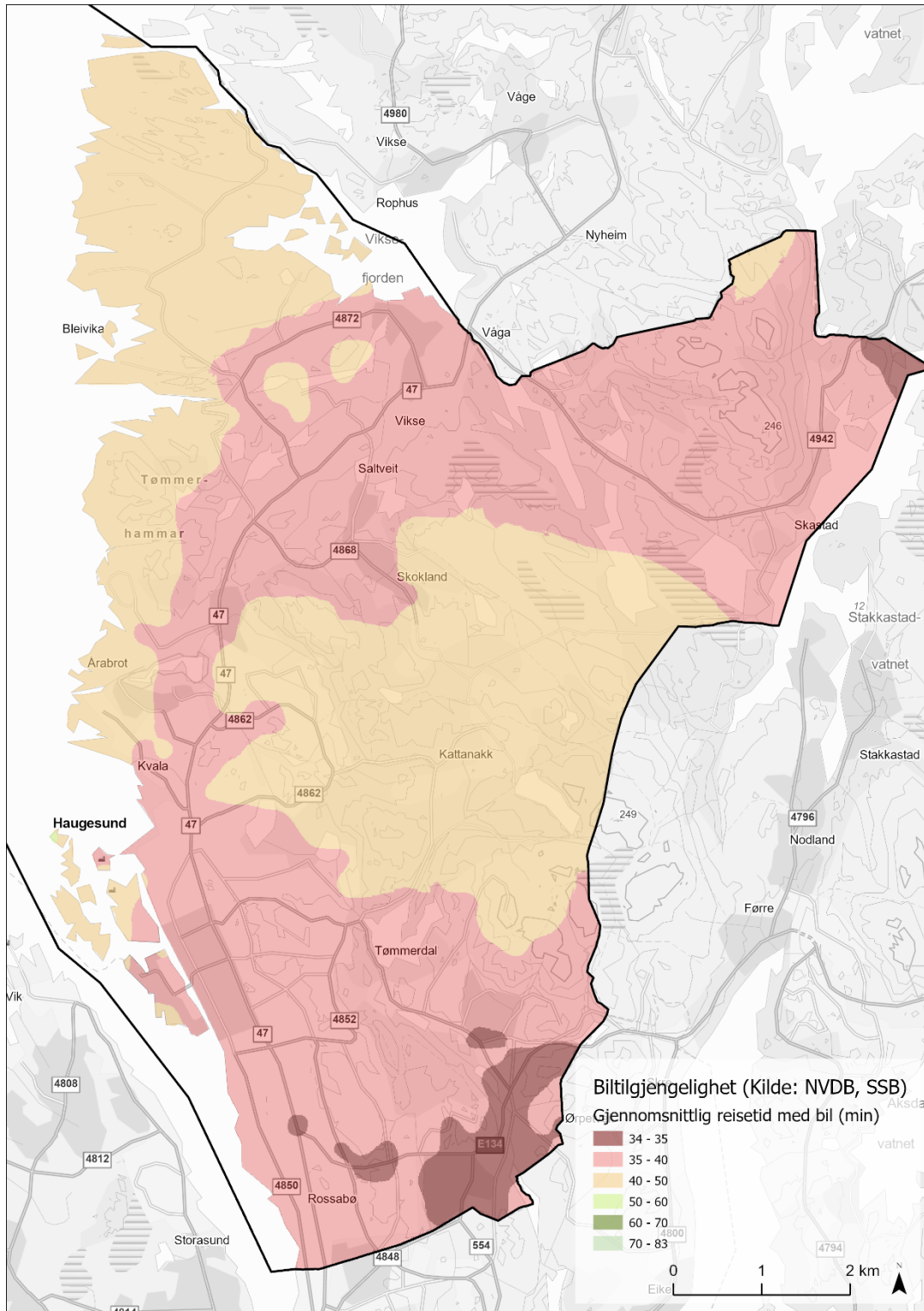
Figur 8-2: Tilgjengelighet for syklende.

8.4. Kollektivdekning



Figur 8-3: Områder derfra kollektivtransport er tilgjengelig med minimum 1 avgang pr. time mellom kl. 6-9 og med maksimum ventetid på 20 minutter.

8.5. Biltilgjengelighet

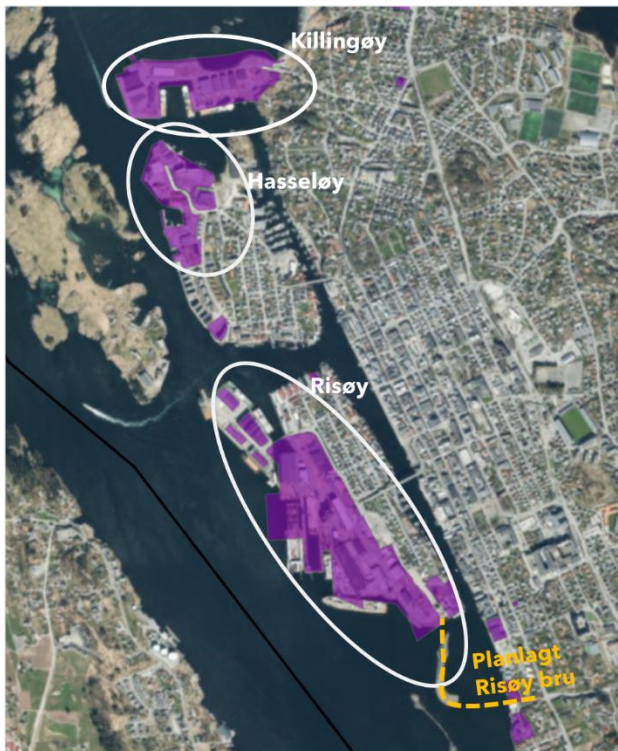


Figur 8-4: Tilgjengelighet for kjørende

8.6. Sjønære næringsareal

I tillegg til kriterier knyttet til ren tilgjengelighet har vi også inkludert et kriterie for sjønære næringsareal. Haugesund har en kort kystlinje og samtidig en maritim næring som er av stor betydning for kommunen og som ikke er planlagt å flyttes. Denne næringen holder i hovedsak til på Risøy, Hasseløy og Kyllingøy, der Risøy utgjør det største volumet. Disse næringsområdene er innenfor grensen for sentrumsplanen, men oppleves nok ikke som del av sentrum.

For å komme til Risøy og Hasseløy må transporten gjennom sentrums- og boligområder i dag. Det planlegges ny bro til Risøy noe som vil få bort en del av næringstrafikken i sentrum. Kyllingøy ligger lenger unna sentrum og er lite problematisk i forhold til sentrum, men berører likevel boligområdet rundt Skåre.



Figur 8-5: Viktige sjønære næringsareal tilknyttet maritim sektor (likka areal markert med hvit sirkel).

ABC-analysene viste at de sjønære næringsarealene har middels tilgjengelighet både for gang, sykkel, kollektivtransport og bil (blir bedre med nytt Risøy-samband) og er i hovedsak et B-område (de ytre delene er C-områder). Når sjønære næringsareal legges inn som et C-kriterie havner disse arealene innenfor C-områdene.

8.7. ABC kart for Haugesund

Følgende vurderingskriterier er lagt til grunn for ABC-kartleggingen i Haugesund:

A-områder

Disse er sentrale områder i byen med høy kollektiv- og god gang- og sykkeltilgjengelighet. Gangavstand fra kollektivknutepunkt er et viktig lokaliseringskriterium.

- Maks 500 m fra definerte knutepunkt ELLER
- God kollektivdekning: minimum 1 timers frekvens i tidsperiode kl. 6-9 og maksimum 20 minutters ventetid OG
- Minst 30 000 bosatte innenfor 15 minutter med sykkel OG
- Minst 10 000 bosatte innenfor 20 minutter til fots

B-områder

Områder med god kollektivtilgjengelighet og middels god tilgjengelighet for bil. B-områder er sentrale områder hvor det kan være blanding mellom bolig og næring.

- God kollektivdekning: minimum 1 timers frekvens i tidsperiode kl. 6-9 og maksimum 20 minutters ventetid OG
- Minst 20 000 bosatte innenfor 15 minutter med sykkel OG
- Minst 4 000 bosatte innenfor 20 minutter til fots OG
- Gjennomsnittlig maks 45¹⁵ minutters reisetid med bil

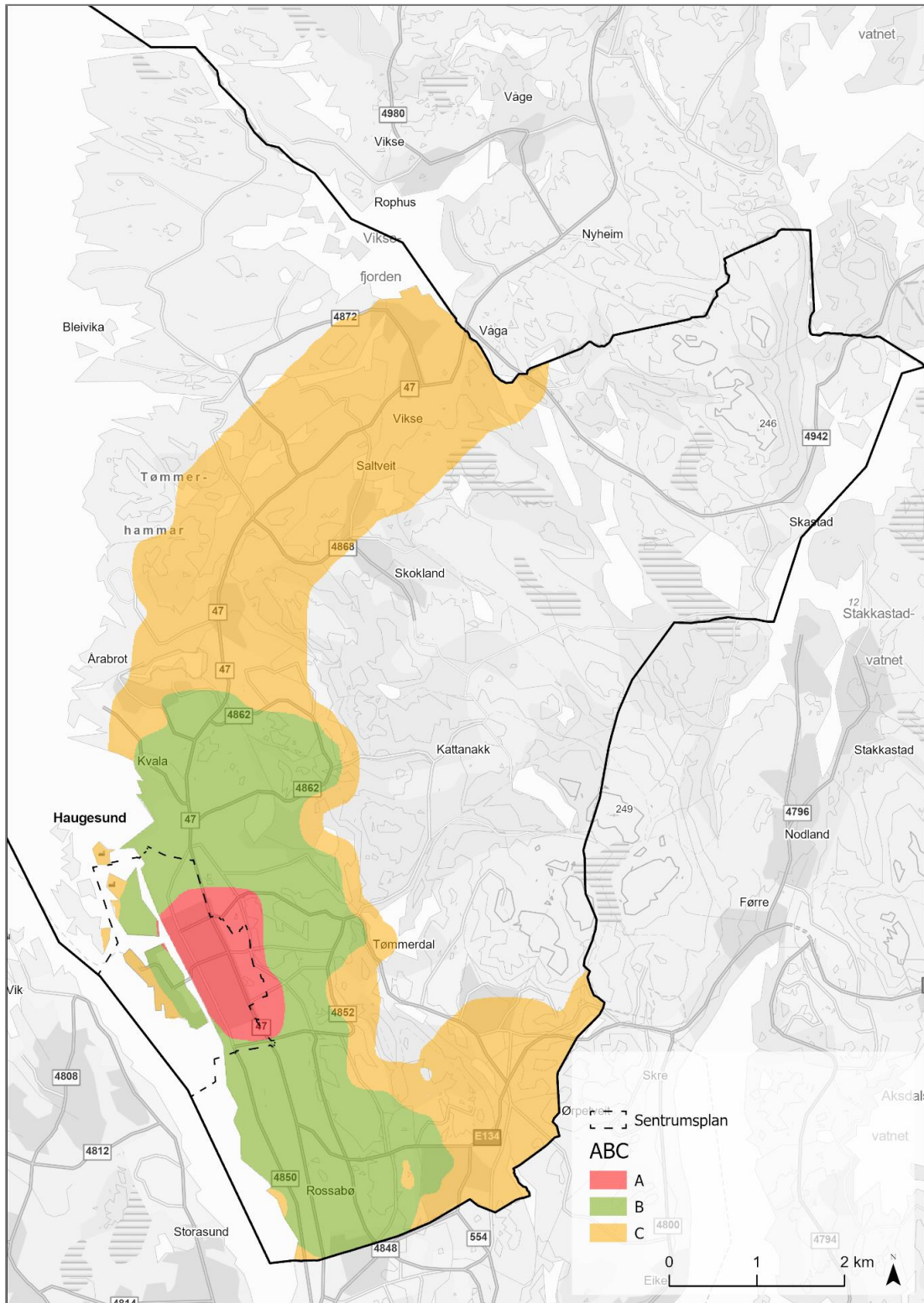
C-områder

Områder med god biltilgjengelighet og mindre god kollektivtilgjengelighet. Hovedparameter for C-områdene er nærhet til hovedveg. Som utgangspunkt virksomheter som genererer mye biltrafikk plasseres i et C-område.

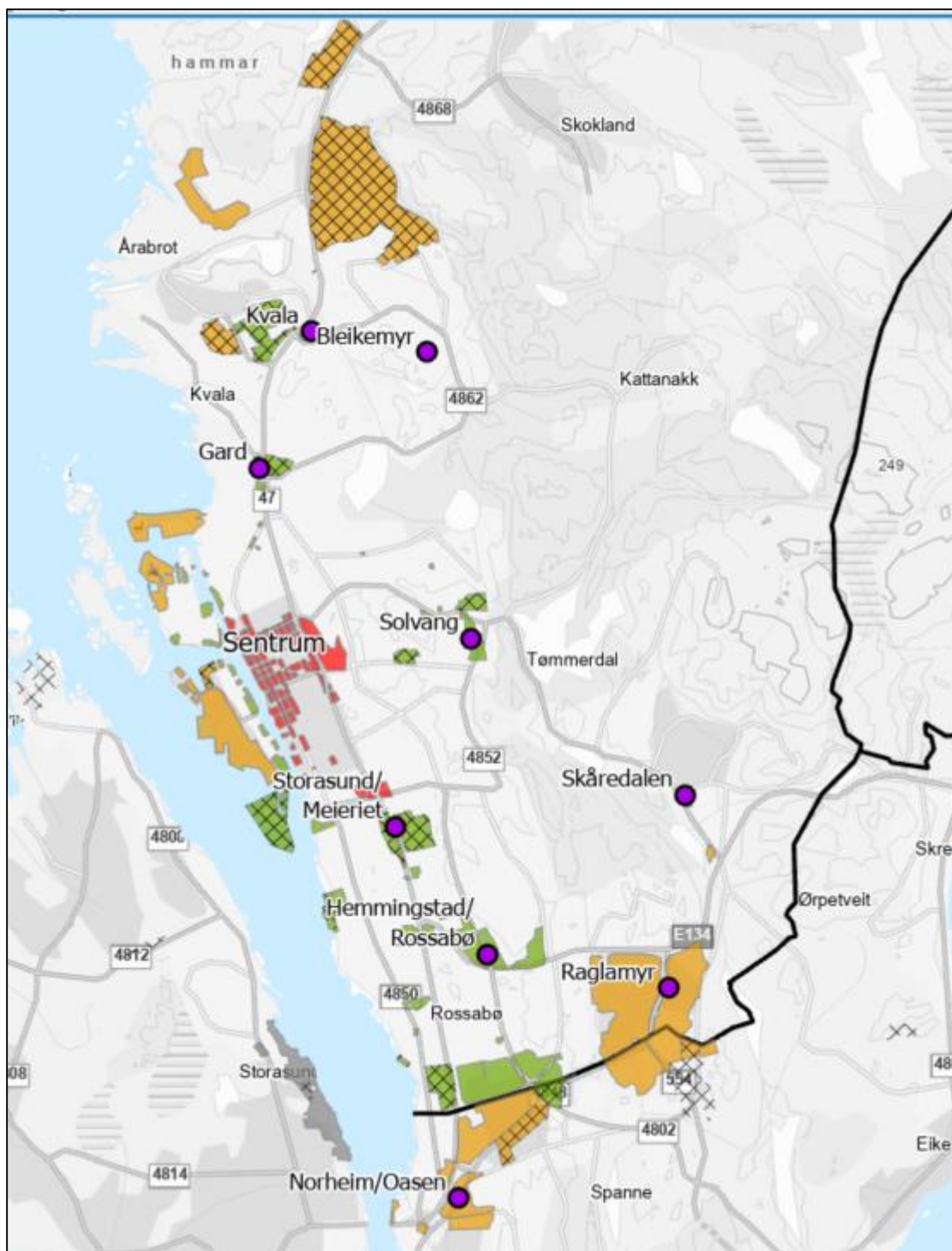
- Buffer på 1 km fra kryss til hovedveier OG
- Gjennomsnittlig maks 45¹⁶ minutters reisetid med bil ELLER
- Sjønære næringsareal tilknyttet maritim næring.

¹⁵ Analyseområde inkluderte nabokommuner.

¹⁶ Analyseområde inkluderte nabokommuner.



Figur 8-6: ABC-kart for Haugesund



Figur 8-7: ABC-kategorier overført på arealer for næring og handel i dagens KPA i Haugesund, samt fastlandsKarmøy: Bebyggelse og anlegg, sentrumsformål, næring, kombinert bebygges og anlegg er inkludert. Områder for fremtidig utbygging er markert med skravur. *oppdatere*

DEL III

-Utfordringer, muligheter og virkemidler

9. utfordringer, muligheter og virkemidler

I dette kapitlet presenteres først utfordringer og muligheter sett med næringslivets øyne, basert på gjennomført workshop, i september 2022, deretter utfordringer, muligheter og virkemidler knyttet til offentlig styring.

9.1. utfordringer og muligheter, sett med næringslivets øyne

Det ble gjennomført workshop med representanter fra kommunen og fra næringsliv i Haugesund og Haugalandet, september 2022. Noe av det som kom frem var:

- Overordnet kan det virke å være størst interesse for næringsområder langs hovedfartsårene i kommunen og regionen, og da spesielt sør i kommunen, men også i nabokommunene hvor det er god tilgang på store arealer (Bygnes, Raglamyr, Tysvær Næringspark).
- Kvala kan virke å ha utspilt sin rolle som næringsområde slik det ligger i dag, men samtidig har området et potensiale for etableringer som i større grad er rettet mot lokalmiljøet (lokalsenterfunksjoner).
- De små næringsområdene på for eksempel Solvang, som ligger mellom etablerte boligområder, blir ikke sett på som like attraktive lenger, og bør kanskje vurderes som kombinasjonsområder med bolig og næring/handel.
- Det er behov for arealer i grenseland mellom kontor og lett industri. Dette kan være bygg med høy førsteetasje som brukes til tilvirking, montering, testing, lagring eller lignende og der øvrige etasje primært er kontorvirksomhet. Det kan også være mer blanding av slike funksjoner i flere etasjer.
- Sjøtomter for næring som er tett på etablerte boligområder er ikke attraktive som næringsareal og er i tillegg dyre, og næringer med behov for tilgang til sjø vil mest sannsynlig heller være interessert i samlokalisering på by-øyene (Risøy og nye Storasund, for eksempel).
- Det er ledige kontorlokaler både i sentrumskjernen og areal på Flotmyr.
- Det er god tilgang på areal til arealkrevende/ industri og verre med tilgang på kontor.
- Det er langt større press på boliger enn på næringsareal.

- Generelt ligger Haugesund etter større byer som Bergen og Stavanger (ny storkommune) når det gjelder tilgjengelige næringsareal, blant annet med tanke på fleksibilitet ved lokalisering av nye virksomheter.
- Det er lite investeringskapital i Haugesund.
- Det er behov for mer fleksibilitet i planene.
- Det er behov for områder hvor kombinasjonen av næring og bolig er mulig, og områder som åpner for ulike typer næring. Dette gjelder blant annet for bygg- og anleggsområdene (BA) i arealdelen.
- Planprosesser tar for lang tid, og at det savnes næringsområder som er «utbyggingsklare» når en virksomhet kommer med ønske om å etablere seg et sted.

9.2. utfordringer, muligheter og virkemidler knyttet til offentlig styring

Plansystemet gir mulighet til å sette rammer for etablering av næring og handel, og dette må sikres på flere plannivåer, fra strategier og retningslinjer i regionalplan, til bestemmelser i kommuneplan og deretter i reguleringsplan. Arealformål og bestemmelser må tilpasses dagens trender innen handels- og næringsvirksomhet, og samtidig sikre et handlingsrom som også åpner for ønsket utvikling i tråd med nye trender i fremtiden. Blant annet kan følgende trender og mulige utviklingsretninger være aktuelle bakgrunnsfaktorer:

- Netthandel
- Bransjegliding
- Nye handelskonsepter
- Endringer innenfor mobilitet
- Større innslag av service i sentrum og kjøpesentre

I tillegg vil funksjonsblanding mellom nærings- og forretningsformål og for eksempel bolig og kontor være problemstillinger som i større grad vil være aktuelle etter hvert som behovene endrer seg. En naturlig prioritering vil derfor være å samlokalisere ulike funksjoner i sentrum, lokalsenter og bydelssenter, slik at transportbehovet minimeres. Nye mobilitetskonsepter som for eksempel elektriske sykler og sparkesykler kan være med på å forskyve grensen for hvor langt det anses som akseptabelt å bevege seg til funksjoner og tjenester som brukes daglig, men det overordnede målet vil uansett være å minimere transportbehovet.

Generelt i Haugesund virker etterspørselen etter små næringsområder inne i boligområder å være lav, og slike steder vil være mer aktuelle som transformasjonsområder til bolig. Sentralisering av næring i kunnskapsklynger kan tenkes å være en trend som vil være bli tydeligere. Grensesnittet mellom tradisjonelle nærings- og lagervirksomheter og nye konsepter gjør det likevel utfordrende å sikre variasjon i tilgjengelig næringsareal. Det vil derfor være viktig å differensiere både innhold og plassering av næringsareal i ulike deler av kommunen, fra bydelscenter til lokalsenter, og rene næringsområder med større plassbehov.

9.2.1. Arealformål i kommuneplanen

Kart- og planforskriften angir bruken av arealformål på kommuneplannivå, og legger samtidig begrensninger knyttet til formålene. I del 3 av veiledningen til forskriften, presiseres hvilke formål som kan benyttes på kommuneplannivå og hvordan disse kan kombineres med andre formål. Som eksempel er kontor et formål som ikke kan benyttes på dette nivået.

Det er ikke adgang til å kombinere hovedformål for samme areal på dette nivå, men underformål kan kombineres innbyrdes og med hensynssoner. Arealformålene kan ellers suppleres med bestemmelser innenfor lovens rammer, for å tydeliggjøre bruken. Under er de mest relevante formålene knyttet til næringsliv og handel gjennomgått. Tall i parentes angir arealformålskoden, i henhold til forskrift.

Bebyggelse og anlegg (1001)

Veiledning til forskriften sier:

- *Koden kan benyttes som overordnet arealformål uten ytterligere detaljering på kommuneplannivå. Det bør i så fall lages bestemmelser som skal være retningsgivende for reguleringsplan.*
- *Interne vegger og nødvendig teknisk infrastruktur inngår i formålet*

Bebyggelse og anlegg er et hovedformål, og omfatter alle delformålene som er presentert under. Haugesund kommune har i gjeldende kommuneplan brukt formålet på arealer knyttet til lokalsenter, og til områder der arealbruken må vurderes nærmere ved utarbeidelse av områdeplan. Formålet åpner for etablering av alle underformålene i forskriften, og det bør derfor lages retningsgivende bestemmelser for utarbeidelse av reguleringsplan. Formålet gir med andre ord en viss form for fleksibilitet, samtidig som det må legges føringer for utviklingen av arealet i bestemmelsene. Fleksibiliteten gjør at

formålet egner seg godt i transformasjonsområder, der arealbruken må avklares gjennom områdeplan.

Sentrumsformål (1130)

Veiledningen til forskriften sier:

- *Formålet innbefatter forretninger, tjenesteyting og boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting og bevertning, herunder nødvendige grøntareal til bebyggelsen*
- *Skal et av de nevnte formålene utelukkes, må det angis i bestemmelser.*
- *Dersom man ønsker å sondre mellom sentrumsformål og bybebyggelse i en kommuneplan, anbefales det å anvende kode 1500 (andre typer bebyggelse og anlegg) og angi i bestemmelse at formålet er bybebyggelse*

Formålet omfatter funksjoner som tilsvarer A-formål med tanke på ABC-prinsippet. Innenfor formålet er det spesifisert at kontor, hotell/overnatting og bevertning tillates, mens andre typiske næringsformål som bensinstasjon, industri og lager ikke er omfattet.

Når det gjelder forretninger kan dette i utgangspunktet omfatte både plasskrevende varer og dagligvarer, men det er anledning til å ikke åpne for plasskrevende varer gjennom bestemmelsene. Det åpnes ellers for tjenesteyting, som inkluderer servicefunksjoner som frisør, kafé og bakeri, samt lokale helsefunksjoner.

Det er ellers viktig å påpeke at kjøpesenter, som er et eget underformål, ikke faller inn under sentrumsformålet.

Kjøpesenter og forretningsformål (1140 og 1150)

Veiledningen til forskriften sier:

- *Kan i reguleringsbestemmelser angi at det skal være forretninger for plasskrevende varer eller dagligvarer.*
- *Stedfesting av varelevering angis med bestemmelse*

Formålet kan omfatte både forretninger for plasskrevende varer og dagligvarer, og det er dermed viktig å spesifisere dette i bestemmelsene for de enkelte formålene. Det er viktig å påpeke at utvalgsvarer som leker, klær osv. også faller inn under forretningsformålet.

Regionalplan for Haugalandet har planbestemmelse om at all handel skal lokaliseres i sentre, og denne erstatter rikspolitisk bestemmelse («kjøpesenter-stoppen»). Unntak fra bestemmelsen gjelder for nærbutikk (dagligvare) og for varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. Disse skal ifølge regionalplanen hovedsak plasseres i andre områder enn i sentrene, med bakgrunn i et større plassbehov.

Offentlig eller privat tjenesteyting (1160)

Veiledningen til forskriften sier:

Kan bla. omfatte:

- *Barnehage*
- *Undervisning*
- *Helse-/omsorgsinstitusjon*
- *Administrasjon*
- *Forsamlingslokale for religionsutøvelse*
- *Kulturinstitusjon*
- *Annen tjenesteyting*

Formålet på kommuneplannivå omfatter en rekke underformål, blant annet undervisning, institusjoner og annen tjenesteyting. De ulike underformålene kan skilles fra hverandre med bestemmelser i arealdelen. Eksempler på annen tjenesteyting som kan være aktuelt å etablere innenfor formålet er: *fysioterapi, frisør, hudpleie, fotpleie, servering/bevertning/kafe, lekeland mm.*

Næringsformål (1300)

Veiledningen til forskriften sier:

- *Omfatter industri-, håndverks- og lagervirksomhet*
- *Omfatter ikke forretning/handel og tjenesteyting*

Formålet omfatter blant annet underformålene kontor, hotell/overnatting, bevertning, industri, lager, bensinstasjon og annen næring. Det kan spesifiseres i bestemmelsene hvilke underformål som skal tillates og ikke.

Kontor inngår i utgangspunktet i næringsformålet, men på følgende vilkår: *Kontor forbindes gjerne med «administrasjon». Man bruker tjenesteyting når det er tale om mer typisk kunderettet «produksjon», (Tjenesteyting avstedkommer gjerne mer trafikk til og fra*

virksomheten enn det som normalt gjelder for kontor). Kundeintensiv kontorvirksomhet faller dermed naturlig heller innenfor tjenesteyting, som typisk plasseres innenfor A-områder. Kontor som er tilknyttet næringsvirksomheten for øvrig kan tillates.

Kombinasjonsformål (1800)

Veiledningen til forskriften sier:

- *Med grunnlag i denne koden kan man etablere andre kombinasjoner enn de som er angitt ovenfor. Om ønskelig kan kombinasjonene utdypes i bestemmelse*

Med utgangspunkt i koden kan ulike underformål innenfor samme hovedformål kombineres, med bestemmelser som utdyper kombinasjonen. Eksempler på kombinasjoner som kan være hensiktsmessig er boligformål, forretning og offentlig og privat tjenesteyting.

9.2.2. Bestemmelser i kommuneplan

I tillegg til bevissthet knyttet til bruk av arealformål i kommuneplan, må formålene suppleres med bestemmelser. Som nevnt i delkapittelet over kan en blant annet spesifisere tillate underformål gjennom bestemmelsene, men en kan, og ofte bør, også regulere følgende:

Arealbegrensninger

Som allerede er gjort i gjeldende kommuneplan for Haugesund, kan det stilles krav til maksimalt bruksareal for ulike formål innenfor et delfelt. På den måten kan en ha kontroll på arealutviklingen både innenfor hvert delfelt, men også innenfor kommunen som helhet gjennom fellesbestemmelser. I gjeldende kommuneplan vises dette gjennom en åpning for maksimalt 1000 m² bruksareal handel og 500 m² bruksareal tjenesteyting utenfor det som er definert som lokalsenter. Innenfor lokalsenter er arealet begrenset til 3000 m² bruksareal handel, 1000 m² kontor og inntil 1000 m² tjenesteyting.

Det er mulig å detaljere arealbegrensningene ytterligere, og spesielt i kombinasjonsformål bør dette gjøres. Som eksempel går det an å sette krav til maksimumsstørrelse på for eksempel dagligvare, men detaljeringsnivået må avstemmes plannivået. Detaljert fordeling av type forretning må gjøres på reguleringsplannivå. Det går likevel an å si noe

generelt om hvilke typer funksjoner som skal prioriteres innenfor ulike delformål i kommuneplanen, jf. kapittel 9.2.3.

Bestemmelser og retningslinjer for funksjoner

Anledningen til å sette arealbegrensninger gir muligheter til å styre utviklingen i ønsket retning, men samtidig kan ikke begrensningene være for detaljerte. Ved bruk av formål som åpner for flere ulike underformål kan en likevel utelukke enkelte underformål ved behov. Slike bestemmelser, i kombinasjon med arealbegrensninger, kan knyttes til ulike senterområder i planen. Eksempelvis kan en definere maksimalt bruksareal for forretning og/eller detaljhandel for bydelssenter og lokalsenter, og i tillegg spesifisere hvilket omland funksjonene skal tjene gjennom retningslinjer. Et bydelssenter vil i den sammenheng tjene lokale behov i bydelen, mens et lokalsenter skal tjene lokale behov i nærområdet. Dette kan eventuelt spesifiseres ytterligere med avstandstall fra senteret.

En økende trend i flere kommuner er etablering av såkalt plasskrevende tjenesteyting, som for eksempel lekeland. Slike funksjoner kan være med på å dra opp attraktiviteten i lokalsenter, og faller inn under underformålet *annen tjenesteyting* i hovedformålet *offentlig eller privat tjenesteyting*. Det kan være nyttig å skille på hvilke områder slik aktivitet bør etableres, og dette kan det gis retningslinjer for i bestemmelsene.

9.2.3. Virkemidler i kommunal planlegging og ABC-prinsippet

Med utgangspunkt i mulighetene som ligger i de ulike arealformålene på kommuneplannivå, er det utarbeidet en matrise som viser forholdet mellom ABC-prinsippet og bruken av arealformål og bestemmelser (se kapittel 11.4). Generelt anbefales det å bruke sentrumsformål på A-områdene og bebyggelse og anlegg på de fleste B-områder, men med gradvis utelukking av formål innenfor B-formålene. Med dette menes det at det åpnes for flere funksjoner innenfor prioriterte B-områder, enn innenfor mindre prioriterte, for eksempel gjennom utelukking av besøksintensiv tjenesteyting og utvalgsvarerhandel. I de lavest prioriterte B-områdene, utenfor bydelssenter og lokalsenter, anbefales det å bruke andre formål enn sentrumsformål, for eksempel rene næringsformål eller næring i kombinasjon med boliger.

I C-områder bør arealer i hovedsak avsettes til næringsformål, med begrensninger i bestemmelsene knyttet til kontorer og besøksintensive virksomheter. Samtidig er det utfordrende å planlegge etter bransjegliding og utviklingen av nye handelskonsepter,

som gjør at skillet mellom plasskrevende næring og utvalgsvare blir mindre. Det er derfor vanskelig å sette begrensninger i kommuneplan som sikrer etablering av helt spesifikke former for næring/handel fremfor andre, men en kan begrense størrelsen på de enkelte lokalene på et overordnet nivå.

Videre detaljering må gjøres i reguleringsplan, og det er dermed viktig at det settes klare, overordnede føringer/prinsipper for arealutviklingen på kommuneplannivået. En slik føring kan for eksempel være at lokalsenter og bydelssenter kun skal ha lokale funksjoner, og ikke konkurrere med Haugesund sentrum. For å sikre at intensjonene knyttet til utviklingen av spesifikke deler av kommunen følges opp på alle plannivå og i byggesak, kan det også være aktuelt å spesifisere hvilke funksjoner som tillates i de spesifikke lokal- og nærsentraene. Ålesund kommune har i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel utarbeidet retningslinjer knyttet til de enkelte nivåene av sentra, som angir både arealbegrensninger og hvilket omland funksjonene skal tjene (Ålesund kommune, 2016, §9.1 og 9.2). Retningslinjene tilsvarer modellen Haugesund kommune har brukt i gjeldende kommuneplan, men det er brukt flere nivå for sentra for å differensiere arealbruken ytterligere.

9.2.4. Virkemidler for handelsetablering

Bransjestyring og bransjeglidning

Det er ikke anledning til bransjestyring gjennom planer etter plan- og bygningsloven. Det kan følgelig ikke i rettslig bindende plan for eksempel fastsettes at det kun kan tillates møbler og hvitevarer i visse områder for handel. Dette må det tas hensyn til når regionale og kommunale planer utformes.

I bestemmelser til reguleringsplan kan det skilles mellom detaljhandel og andre varegrupper enn detaljhandel (plasskrevende varer), der andre varegrupper uttømmende er definert som:

- Biler og motorkjøretøyer
- Landbruksmaskiner/anleggsmaskiner
- Trelast og byggevarer
- Planteskoler/hagesentre
- Fritidsbåter

Hva som inngår i definisjonen av varegruppen *trelast og byggevarer* er gjenstand for diskusjon, og dette praktiseres forskjellig i ulike kommuner. I utgangspunktet skulle varegruppen kun omfatte engroshandel til proffmarkedet, men det er en økende tendens

til at nye byggevarebutikker tilbyr både engroshandel og detaljvarer. I en reguleringsplan er det mulig å angi prosentvis størrelsesforhold mellom lager og butikkareal, og dermed begrense omfanget av detaljvarer i butikken.

Bransjegliding og utvikling av nye handelskonsepter har etter hvert gjort det vanskelig å styre innholdet i områder med andre varegrupper enn detaljhandel. Det innebærer at lokaliseringspolitikken også for disse områdene vil bli svært viktig over tid, og at all detaljvarehandel må ha en lokalisering som er godt tilpasset ønsket senterstruktur og transportsystem.

Det kan ikke legges føringer i regional eller kommunal plan etter plan- og bygningsloven som favoriserer én aktør eller merkevare. Eksempel på dette er at det i overordnet plan lages unntaksbestemmelser som begrunnes i at én aktør skal få etablere seg og ikke andre.

Plan- og bygningsloven kan ikke brukes til bransjestyring. Eksempelvis kan det ikke brukes bestemmelser etter plan- og bygningsloven til å beskytte eksisterende butikker ved ikke å tillate tilsvarende bransjer i et nytt kjøpesenter i byen.

Ein kan t.d. ikkje:

- leggje føringar i regional eller kommunal plan etter plan- og bygningsloven som favoriserer éin aktør eller merkevare. Døme på dette er at det i overordna plan vert laga unntak som vert grunngjeve i at éin aktør skal få etablere seg og ikkje andre.

- nytte føresegn heimla i plan- og bygningslova til å beskytte eksisterande verksemder eller ikkje tillate tilsvarende verksemder i eit nytt kjøpesenter på staden.

- fastsettast at det berre kan tillatast møblar og kvitevarer i visse områder for handel.»

Asplan Viak ([Onarheim og Hernes, 2017](#)) for Os kommune

DEL IV

-Sammendrag og anbefalinger

10. Sammendrag

Denne rapporten er et kunnskapsgrunnlag til Haugesund kommune sitt arbeid med revidering av kommuneplans arealdel (KPA) 2014-2030. Den inneholder relevante føringer og trender samt ulike analyser som skal belyse forhold knyttet til lokalisering av handel og næringsvirksomhet i kommunen. Den inneholder også et sett av utfordringer, muligheter, virkemidler og anbefalinger knyttet til lokalisering. Inkludert i arbeidet er også analyser og anbefalinger av senterstruktur og senterinnhold for sentrene utenfor Haugesund sentrum. Anbefalingene i rapporten baserer seg på dette sammendraget og presenteres i kapittel 11.

Planprogrammet for arbeidet med revidert KPA, samt visjonen som ligger i samfunnsplanen, peker på et mål om både en miljømessig, økonomisk og sosialt bærekraftig utvikling. Vi har pekt på at disse målene til tider kan være motstridende. For eksempel kan næringslivets ønske være å lokalisere seg i sør der det er god biltilgjengelighet og nærhet til andre bedrifter. Slik lokalisering kan derimot føre til mer biltransport og utarming av sentrum, altså både en miljømessig og sosial konsekvens. Det vil også kunne være til motstridende interesser mellom boligutbygging og utbygging av næringsareal. I anbefalingene prøver vi å legge til rette for en god miks og der avstandene mellom boliger, arbeidsplasser, handel og tjenester er kortest mulig. Dette reduserer transportbehovet og bidrar til å skape gode områder som er attraktive for innbyggere, næringsliv og handel.

Arbeidet med rapporten har bestått av dialog med representanter for næringslivet, dokumentanalyser, statistikkanalyser og geografiske analyser (GIS). For de geografiske analysene har konseptet «10-minuttersbyen», som er omtalt i planprogrammet, vært en viktig metodisk føring. Videre har ABC-kartleggingen, hvor en søker å finne «rett virksomhet til rett sted», vært et sentralt grunnlag for anbefalingene som er gitt.

I fortsettelsen av dette sammendraget er det gjort en oppsummering av viktige funn i rapporten og som er av særlig betydning for anbefalingene. Vi har valgt å oppsummere funnene i kulepunkt og systematisert de i kapitler som i hovedsak følger hovedtemaene i rapporten.

10.1. Globale og nasjonale trender har betydning for Haugesund

- Eksempel på globale og nasjonale trender som blir trukket frem på mellomlang/lang sikt er klima- og naturkrise og kampen for å unngå dem (grønn omstilling, sirkulære modeller m.m.), redusert etterspørsel etter olje, pandemi, gjenoppbygging av Ukraina, økt vekt på sikkerhet og selvberging, nedgang av folk

i yrkesaktiv alder, trangere kommuneøkonomi samtidig som etterspørselen etter kommunale tjenester øker.

- Trendene vil påvirke næringsliv og handel helt ned på lokalt nivå, spesielt for en kommune som er preget av sjøfart, handel og maritim industri. Industrien de neste årene må vris fra å være petroleumsrettet til bli grønn, for eksempel vindkraft, det blir flere eldre og færre i yrkesaktiv alder, flere tjenester vil bli kjøpt digitalt (men tjenesteytende næringer sin andel av sysselsettingen vil trolig likevel øke), og kommuneøkonomien blir trangere samtidig som etterspørselen etter kommunale tjenester øker. Vi kan ikke belage oss på tilførsel av arbeidskraft fra utlandet for å opprettholde produksjonen, men blir i stedet helt avhengige av digitalisering, automatisering og effektivisering for å opprettholde verdiskaping og tjenesteproduksjon. I tillegg må industrien belage seg på kortere/mer lokale forsyningskjeder og at den må produsere for et mere lokalt/regionalt marked. For norske verft kan noe av dette være en fordel, da deres produksjonskapasitet er innen kystfartøy. Etterspørselen etter fartøy til å betjene lokale markeder *kan* øke.
- På kort sikt er det trolig at elektrifisering i transportsektoren vil redusere utslippene fra transportsektoren mye, men har mindre betydning for reisemønsteret. Mikromobilitet og elsykler har derimot større potensiale for å vri reisevanene vekk fra bil på de korte og mellomlange strekningene og kan trekke omlandet nærmere sentrum og lokalsenter. Mikrokjøretøy er samtidig et effektivt fremkomstmiddel for «first and last mile» (til og fra holdeplasser) på kollektivreiser. Elektriske bybåter (autonome på litt lenger sikt) vil kunne gi bedre tilgjengelighet langs sjøfronten. ITS (intelligente transportsystem) vil kunne gi smartere og tryggere trafikk og mer effektiv trafikkavvikling. Mer deling vil kunne redusere bilholdet og mobilitet som tjeneste (MaaS) vil kunne bryte ned barrierer mellom reisemiddel og blant annet redusere motstanden som ligger i å bytte reisemiddel. En del av disse trekkene kan peke mot en økt mobilitet og at sentre og næringsområder trekkes nærmere sammen.
- På lengre sikt er det ikke usannsynlig at selvkjørende biler vil kunne endre reisevanene våre mye, blant annet i forhold til reiselengder og når på døgnet en reiser, og videre også valg av bosted, som kan være lenger unna arbeidssted. Et kapasitetssterkt hovednett for kollektivtransport vil trolig fortsatt være nødvendig i byene.

- Utbruddet av koronapandemien har fått store konsekvenser for reisevanene våre, med blant annet mindre bruk av kollektivtransport. Funn i markedsundersøkelser tyder på at en kan forvente en dobling i bruk av hjemmekontor sammenliknet med årene før pandemien. Om styresmaktene og arbeidsgivere legger til rette for hjemmekontor også etter pandemien, vil det også kunne endre valg av bosted og reisevaner
- Kontorarbeidsplasser flytter mot sentrum, det blir mer bruk av hjemmekontor og aktivitetsbasert landskap. Dette reduserer også arealbehovet for kontorbedriftene.

10.2. Trender innenfor handel og internetthandel

- Det har vært en kraftig vekst i internetthandelen de siste 10-15 årene og enda sterke vekst på grunn av koronapandemien i 2020. Pilene peker kraftig oppover, men det er samtidig krevende å spå trenden fremover. Utviklingen av inflasjon og forsyningskjedeutfordringer vil blant annet påvirke dette. Det har vært tegn på at veksten har vært mindre enn ventet det siste året. Og selv om internetthandelen har «tatt av», utgjorde den «bare» 7,9 % av all detaljvarehandel da den var på sitt høyeste (6. termin 2021). Per 3. termin 2022 utgjorde den 6,4 %.
- Kjøpesentrenes innhold endres i retning av tjenester og opplevelser, som f.eks helsesenter, bibliotek, kino, bowling og bespisning.
- Pendling har stor betydning for hvor folk handler og for eksempel pendling mellom Haugesund og nabokommunene har stor betydning for handelen i Haugesund. Dersom pendlerne blir værende hjemme, handler de i nærheten av hjemmekontoret i stedet for ved arbeidsplassen.
- Bransjeglidning: Veksten i etterspørselen etter utvalgsvare (klær, sko, bøker etc) har stagnert samtidig som tilbudet i de nye forretningskonseptene har ekspandert. For eksempel tilbyr dagligvarebutikker blomster, bøker, bakervarer, helsekost, reseptfrie medisiner og leker. Blant varegrupper som har hatt tilnærmet ingen, eller negativ utvikling i omsetningen de siste åtte årene er butikkhandel med bøker, spill og leker, baker- og konditorvarer, og kaffe og te. Butikkhandel med blomster og planter har derimot hatt svak positiv utvikling. For de mest spesialiserte

varegruppene/næringsundergruppene kan det bli krevende å opprettholde et variert handelstilbud.

- Sentrum har fremdeles mange fortrinn som knutepunkt, samlingspunkt, og sentrum for kontor, tjenester, servering og opplevelser og kan utvikle seg videre som attraktive «aktivitetssentrum».

10.3. Demografi og bolig påvirker næringsliv og handel

- Befolknings- og boligtettheten er en relativt stabil struktur, spesielt om befolkningsveksten er moderat slik som forventet i Haugesund. SSB sitt hovedalternativ viser en forventet vekst på ca. 3000 personer i Haugesund frem til 2050 og det betyr at bosettingsmønsteret ikke vil endre seg betydelig fremover. Til sammenligning er næringsvirksomhet og arbeidsplasskonsentrasjoner generelt en mer fleksibel struktur. Det er derfor lettere å flytte arbeidsplasser og tilbud dit folk bor en vice versa. Kollektivtilbud kan også relativt enkelt legges om i forhold til hvordan behovet endres.
- I dialog med næringslivet kom det frem at det er langt større press på boliger enn næringsareal, men likevel finnes en betydelig arealreserve til boliger i Haugesund, Tysvær og Karmøy kommuner
- Hvor en bygger boliger, og hvilke typer boliger som bygges påvirker og påvirkes av næringsliv og handel. På den ene siden kan boliger øke tilgang på kunder og arbeidstakere, og blant annet bidra til å forsterke sentrene. På den andre siden kan et stort boligpress, slik som oppleves i Haugesund, øke presset på næringsarealene. Resultatet kan være at næringslivet etablerer seg lenger ut fra sentrum, og kanskje også i nabokommuner, hvor det er billigere.
- Beregninger som er gjort i et eget arbeid om boligbehov og boligareal viser at det forventede boligbehovet fram mot 2050 kan løses i avgrensede områder som vil bygge opp om bydelssentrene i Haugesund og dermed også et større markedsgrunnlag for handel, lokal tjenesteyting, kollektivtransport og legge til rette for en hverdag med mindre transportbehov.
- Befolkningen i Haugesund er relativt jevnt spredt i et bånd nord-sør, fra Kvala til kommunegrensa ved Oasen/Norheim i Karmøy kommune. Hvis vi trekker en rett linje øst-vest fra Krossen (mellom nordre og søndre Smedasundet), gjennom Vår

Frelzers kirke til Solvang så bor 45% av Haugesunds innbyggere nord for linjen og 55% bor sør for denne.

10.4. Sammensetning av arbeidsplasser og næring

- Haugesund har hatt en liten vekst i antall arbeidsplasser siden 2010, og noe høyere enn nabokommunene. Arbeidsplassene finnes hovedsakelig fra sentrum og sørover mot Norheim/Oasen og Raglamyra. Sentrum/ sentrum sør (sykehuset mm) og Risøya som utgjør det største tyngdepunktet i kommunen. I nord er det få arbeidsplasser.
- Data over ansatte i ulike næringer viser at Haugesund kommune som helhet har mange ansatte innenfor regionhovedstadsfunksjoner som helse (blant annet sykehus) og handel. Haugesund er også sterke på informasjon, kommunikasjon og forretningsmessig tjenesteyting sammenlignet med andre større byer i Vestland og Rogaland. Haugesund har en del lavere sysselsetting innenfor industri (her ligger blant annet mye av den maritime næringen), bygg- og anlegg sammenlignet med disse byene. Dette gjelder blant annet også sammenlignet med Ålesund, en by som Haugesund ellers har en del likhetstrekk ved.
- Sammenliknet med snittet for hele kommunen har sentrum hatt noe lavere arbeidsplassvekst enn forventet i perioden 2015-2021, og dermed tapt ørlite terreng i forhold til resten av kommunen. Dette har skjedd innenfor alle næringshovedområdene, med unntak av offentlig tjenesteyting der sentrum har styrket seg litt.
- Det er områdene Hauge, Håvåsen og spesielt Sakkestad som har styrket seg i forhold til resten av kommunen de siste 6-7 årene. Styrkingen av Hauge, like nord for sentrum, skyldes primært nye arbeidsplasser innenfor utleie av arbeidskraft, og delvis sportsaktiviteter. Styrkingen av Sakkestad og Håvåsen, fra sentrum og sør til kommunegrensa, skjer innenfor de fleste næringene. Dette peker på en spredning av flere ulike sentrumsaktiviteter mot sør, ikke bare handel.

10.5. Næringsareal og næringsbygg; utvikling, muligheter og utfordringer

- I dialog med næringslivet kom det blant annet frem at:
 - Det er nok areal til arealkrevende næring/industri i Haugesundområdet i dag. Blant annet er det et stort areal i Gismarvik, og med ny Risøy bro vil det også bli mer areal tilgjengelig på/ ved Risøy (ikke nødvendigvis til industri). Det er derimot verre med tilgang på kontorareal i Haugesund.
 - Overordnet kan det virke å være størst interesse for næringsområder langs hovedinnsfartsårene i kommunen og regionen, og da spesielt sør i kommunen, men også i nabokommunene hvor det er god tilgang på store arealer.
 - Når det gjelder sjønære næringsareal sør for sentrum ble det sagt at disse arealene er tett på etablerte boligområder og derfor ikke attraktive som næringsareal. I tillegg er de dyre fordi de er svært attraktive for boligetablering. Næringer med behov for tilgang til sjø vil uansett mest sannsynlig heller være interessert i samlokalisering med næring på by-øyene.
 - Det var et ønske om flere arealer hvor kombinasjonen av næring og bolig er mulig, og områder som åpner for ulike typer næring.
 - Kvala kan virke å ha utspilt sin rolle som næringsområde slik det ligger i dag, men samtidig har området et potensiale for etableringer som i større grad er rettet mot lokalmiljøet (lokalsenterfunksjoner).
 - De små næringsområdene som ligger mellom etablerte boligområder blir ikke sett på som like attraktive lenger, og bør kanskje vurderes som kombinasjonsområder med bolig og næring/handel.
- Utbyggingsmønsteret siden 2010, basert på matrikkeldata, viser at en stor andel av næringsbyggene (inkludert handel) er bygd i sør, mellom Nordheim/Oasen og Raglamyr.
 - Industri- og lagerbygg har tyngdepunkt på Risøy, Hasseløy og Killingøy, men etter 2010 har den største utbyggingen av denne type bygg vært i Nordheim-Ragglamyrområdet, og spesielt på Karmøysida av kommunegrensa. Det er også bygd mye i Frakkagjerd i Tysvær og på Husøy i Karmøy.
 - Forretningsbygg har klart størst tyngdepunkt i sentrum, deretter Raglamyr. Etter 2010 har det vært desidert mest utbygging ved Nordheim, og noe i sentrum og på Raglamyr.
 - Kontorbygg er konsentrert i sentrum. Utbygging etter 2010 har vært i sentrum Risøy, Nordheim og Raglamyr.

- Dette peker på at sørlige del av kommunen har vært klart mest attraktivt for næringsetablering de siste årene. (Trendkapitlet viste en trend mot at kontorbedrifter trekker mot sentrum, slik at dette også kan endre seg for Haugesund.)
- Vi ser også en skjevhet mellom befolkningskonsentrasjonene og handelstilbudet, med lite handelstilbud i nord. Denne skjevheten har blitt forsterket siden 2010. Det er derfor ønskelig med mer handelstilbud i nord (spesielt utenfor gangavstand til sentrum), både i et miljømessig og sosialt bærekraftsperspektiv.
- En gjennomgang av noen etablerte frittstående dagligvarebutikker i Bergensregionen de siste fem årene viser at en gulvflate mellom 1200 - 1500 m² er gjentakende størrelse for dagligvarebutikkene.

10.6. Handelsutvikling og betydningen av tilstrekkelig kundegrunnlag

- Haugesund har hatt noe økning i omsetning i detaljvarehandelen siste 10 år, men nedgang dersom en ser på tall som er justert etter konsumprisindeksen. Fra 2019 til 2020 var det derimot en økning. Karmøy har hatt en vekst hele perioden og spesielt fra 2019.
- Haugesund har et stort handelsoverskudd innenfor alle varegrupper, og spesielt plaskrevende varer, men overskuddet er noe lavere i 2021 enn det var i 2016. Karmøy og Tysvær har styrket seg noe, men har begge handelslekkasje både i 2016 og 2021.
- Raglamyr har hatt den klart høyeste omsetningen de siste ti årene, men Karmøy rest (den delen som ikke er på fastlandet) har tatt igjen dette og er nå omtrent like store i omsetning per år som Raglamyr.
- Fastlandskarmøy har vokst mest siste ti år, med nesten 0,9 mrd. kroner på ti år (justert etter konsumprisindeks).
- Raglamyr og Haugesund sentrum har hatt en nedgang på hhv. 1,2 og 1 mrd. kroner i perioden 2011-2021 (justert etter konsumprisindeks).
- Erfaringstall viser hvor mange innbyggere som finnes i snitt per butikk. Tallene er fra Bergensområdet, men er også relevant for Haugalandet:
 - Det er ca. 1500 innbyggere per dagligvarebutikk

- Utvalgsvarebutikker som apotek, blomsterbutikk og optiker ligger på rundt 10 000 innbyggere per butikk, og enda mer spesialiserte varer som kjøtt og fiskebutikker har opp mot 40 000 per butikk.
- Klær, sko og sport ligger en del lavere, med ca. 1000-6000 innbyggere per butikk. Samtidig fungerer etterspørselen her litt annerledes fordi en oftest er avhengig av samlokalisering med flere butikker av samme typer (vanligvis i sentrum eller i et kjøpesenter) for å gi et attraktivt tilbud.
- Tallene for plasskrevende varer som møbler, elektriske husholdningsvarer og byggevarer ligger på rundt 10-20 000 innbyggere per butikk.
- Dette peker på et behov for et ganske stort handelsomland for de fleste type butikker. Et lokalt handelstilbud, for eksempel blomster eller fiskebutikk, blir gjerne utkonkurrert av dagligvareforretning som selger samme type varer til en lavere pris (ref. kapittel om bransjegliding).

10.7. Behov for å definere senterstrukturen

- Ulike definisjoner i kommunale og regionale planer og føringer av hva som er sentrene i Haugesund, hvordan de benevnes og hva de skal inneholde peker på et behov for en tydeligere avklaring av senterstrukturen. De ovenfor nevnte oppsummeringspunkt, samt flere senterstrukturanalyser, skal bidra til å belyse dette. Her er det blant annet tatt utgangspunkt i 10-minuttersbyen som er omtalt i planprogrammet for revidering av KPA. Ti minutters gange utgjør en avstand på 670 m og 10 minutters sykling utgjør 2,5 km (basert på hastighet på hhv. 4,3 og 15 km/t.).
- Hvis en ser på korteste avstander langs veinettet mellom de 9 bydelssentrene som ligger til grunn i den pågående regionale boliganalysen for Haugalandet (inkludert Haugesund sentrum og Norheim/Oasen i Karmøy kommune), så finner en at Haugesund er en by med små avstander:
 - Den gjennomsnittlige avstanden mellom alle senter er 3,8 km.
 - 24 % av sentrene ligger innenfor sykkelavstand 2,5 km avstand fra hverandre.
 - 77% av sentrene ligger innenfor 5 km avstand fra hverandre
 - Innenfor kommunegrensen er lengste avstand mellom to senter i på 7 km. Dette er mellom Kvala og Raglamyr.
- Dersom en tar utgangspunkt i 10-minutters gange fra sentrum og alle bydelssentrene så dekkes befolkningskonsentrasjonene relativt bra, med unntak av

områdene både nord og vest for Hemmingstad/Rossabø. Dette er relativt folkerike områder som er dårlig dekket av bydelssentrene.

- De fleste av bydelssentrene har mellom 1100 og 2200 innbyggere innenfor 10-minutters gangavstand og skal derfor ha bortimot et tilstrekkelig kundegrunnlag for en dagligvarebutikk kun basert på innbyggere helt i nærområdet (ref. snittbehov på ca. 1500 innbyggere per butikk).
- Raglamyr og Norheim/Oasen ligger langt lavere med hhv. 400 og 600 personer innenfor 10 minutters gange. Denne dårlige gangtilgjengeligheten oppveies av at det er svært god biltilgang og som gir et godt kundegrunnlag.
- Det beste kollektivtilbudet i Haugesund er i sentrum, fra Haugesund bussterminal, gjennom Sørhauggata/Strandgata og sør til sjukehuset. Nest best kollektivtilbud finner en i området Raglamyr/Norheim/Oasen, deretter området Kvala/Bleikemyr/Gard. Skåradalen har det dårligste tilbudet. Storasund/Meieriet, og Hemmingstad/Rossabø har bra med holdeplasser innenfor 10 minutter, men frekvensen sentralt i disse sentrene er ikke veldig god fordi rutene spres ut på flere akser nord-sør (rutene går på ulike veier).
- Vi har sett på de mest primære daglige tilbudene, og hva som finnes innenfor 10 minutters gange fra bydelssentrene for å få et bilde av deres egenskaper i dag.
 - Alle sentrene har minst en dagligvarebutikk.
 - Bare 4 senter har grunnskole i dag og ingen av sentrene har videgående skole innenfor 10 minutter.
 - Norheim/Oasen er eneste senter uten barnehage.
 - Det er et poeng at dagens egenskaper i sentrene ikke skal være for styrende for fremtidig senterstruktur og innhold i sentrene. Både kollektivtilbud og lokale tilbud, og til en viss grad befolkningstetthet, kan endres og utvikles dersom en legger til rette for dette i planleggingen

10.8. ABC-kartlegging

- ABC-metoden er et verktøy som kan benyttes i planleggingsøyemed for å legge til rette for «rett virksomhet på rett sted», både med tanke på utvikling av arealer og for å lokalisere virksomheter. ABC-metoden skal bidra til både økonomisk og miljømessig bærekraft ved å søke å begrense transporten og samtidig øke konkurransekraften til næringslivet.

- ABC-kartet viser at:
 - Haugesund sentrum, med god gang- sykkel og kollektivtilgjengelighet, er eneste A-område.
 - B-områdene, med god kollektivtilgjengelighet og middels god tilgjengelighet for gange, sykkel og bil, finnes langs et ca. 1,5-2 km bredt belte, fra Kvala i nord til kommunegrensen i sør.
 - C-områdene, med nærhet til hovedveikryss, og middels eller lav tilgjengelighet for gang- sykkel og kollektiv, finnes fra Raglamyr og østover og fra Kvala og nordover. I tillegg finnes C-områdene ytterst på byøyene; Risøy, Hasseløy og Killingøy. Dette har sammenheng med at sjønære næringsareal tilknyttet maritim næring også er definert som C-områder.

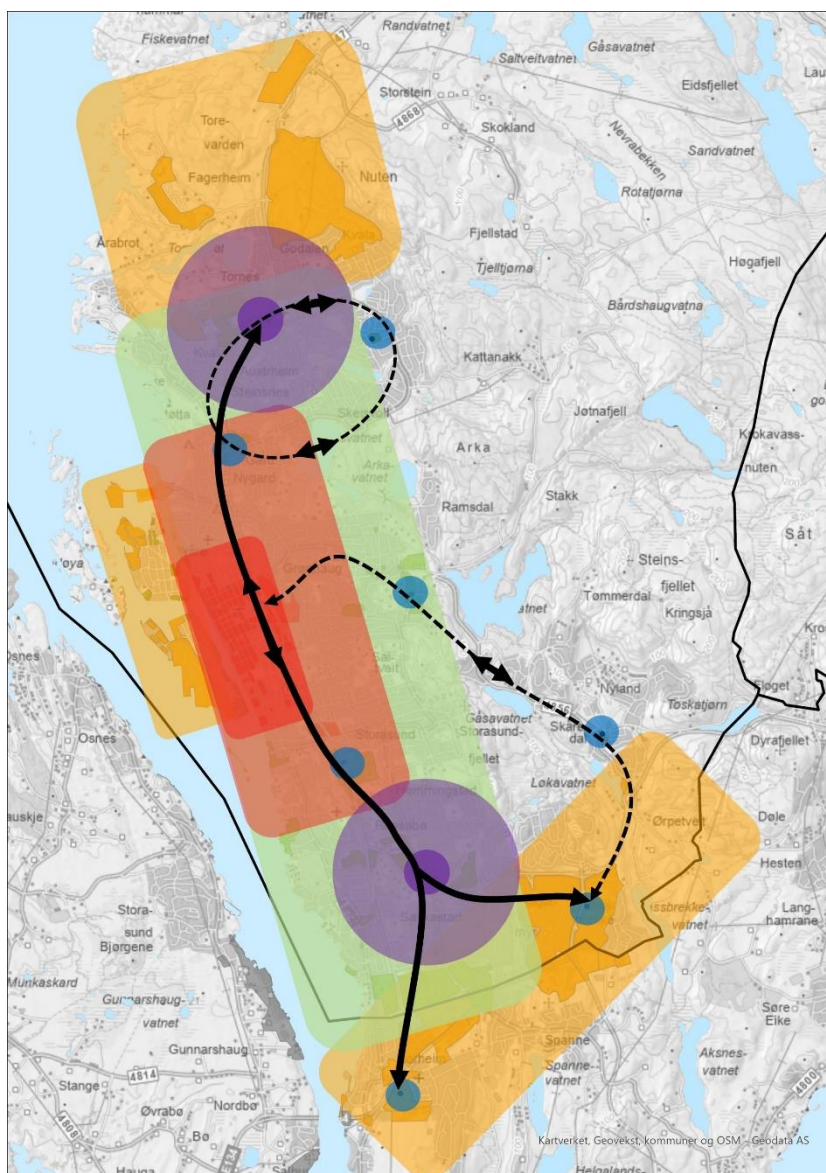
10.9. Virkemidler

- Bruk av arealformål i kommuneplanens arealdel må tilpasses nivåene i ABC-kartleggingen, og det anbefales en tydeligere definering av bydelscenter, lokalsenter og øvrige steder i B- og C-områdene:
 - I hovedsak bebyggelse og anlegg med retningslinjer og føringer for arealbruken i B-områder
 - Kombinasjons- eller næringsformål i C-områder, eventuelt med begrensninger på areal og retningslinjer knyttet til type næring/forretning
 - Sjønære næringsområder på byøyene (i C-områder) bør få egne føringer og retningslinjer, slik at det prioriteres virksomhet med behov for sjøtilgang i områdene
- Det bør vurderes om skal utarbeides en oversikt over føringer og retningslinjer for hvert bydels- og lokalsenter, som definerer:
 - Arealbegrensninger både knyttet til innhold og størrelse på funksjoner
 - Retningslinjer som beskriver hvilket omland funksjonene skal tjene, og som gir eksempler på typer etableringer som ønskes

11. Anbefalinger

11.1. Anbefalinger for lokalisering og innhold

Anbefalingene er på bakgrunn av mål om at den nye kommuneplanen skal legge til rette for et konkurransedyktig næringsliv som tar Haugesund i en grønnere retning, men samtidig at det ikke går på bekostning av den sosiale bærekraften.



Figur 11-1: Overordnet prinsippsskisse for anbefalinger knyttet til lokalisering. Rødt er Haugesund sentrum (A-område) med nærmeste omland. Grønt er B-områder og gult er C-områder. Lilla er mulige bydels-senter med nærmeste omland og blått er mulige lokalsenter. Svart linje viser mulig hovedlinje for kollektiv og stiplede linjer er mulige matelinjer.

2 senternivå

Det overordnede grepet er kategoriseringen i A, B og C-områder og at vi foreslår å ytterligere finmaske disse ved at en tydelig definerer noen senterområder. Vi foreslår å bruke 2 senternivå for å bedre kunne tilpasse ulike virksomheter til størrelsen og strukturene til Haugesund. Vi tror dette kan gi bedre forutsigbarhet og konkurransekraft for næringslivet og kommunen. Sentrene kommer i tillegg til Haugesund sentrum. Dette er det eneste A-området og må ha en klar posisjon som det viktigste senteret i kommunen og regionen, og som blant annet skal ha de mest ansatteintensive arbeidsplassene (kontor) og regionale funksjoner innenfor administrasjon, helse, undervisning og kultur.

Bydelssenter

Gjennom å lokalisere mange ulike virksomheter som butikker, service, kultur/opplevelse, kontor etc, kan en skape attraktive og sterke senter der virksomhetene forsterker hverandre. For eksempel kan et lekeland eller en padeltennisbane bidra til å trekke flere folk til området, og samtidig gi et bedre kundegrunnlag for handelen. Et annet eksempel er etablering av videregående skole som i dag er lokalisert utenfor sentrene. Disse vil bidra til både arbeidsplasser og kundegrunnlag.

Siden Haugesund er en relativt liten og kompakt by vil det ikke være rom mange slike senter. Dette henger blant annet sammen med kundegrunnlaget (det er ikke nok kunder til at en kan holde liv i mange senter) og at en ikke ønsker å utkonkurrere Haugesund sentrum. Basert på analysene anbefaler vi at det etableres to senter, ett senter i sør og ett i nord, som har et høyere nivå enn øvrige senter. Vi har valgt å kalle sentrene bydelssenter. I nord kan senteret bidra til å styrke «bydel nord». I sør kan senteret bidra til å konsolidere «bydel sør». Bydelssentrene ligger i B-områdene. Tabell 11-2 oppsummerer hvilken type næringer som bør ligge i bydelssentrene.

Vi har pekt på Kvala og Hemmingstad/Rossabø som mest aktuelle bydelssenter, men det kunne også vært Gard og Storabø/Meieriet. Tabellen under viser en oppsummering, og peker på flere fordeler og ulemper ved sentrene. Hovedgrunnen til at vi peker på Kvala og Hemmingstad/ Rossabø er at de to andre alternativene ligger svært nær Haugesund sentrum og derfor står i fare for å skape en utvanning av sentrum, heller enn å fremstå som egne selvstendige sentre.

Tabell 11-1. Fordeler og ulemper ved alternative kandidater for å være bydelssenter i sør og nord.

Bydelssenter-alternativ	Lokaliseringsfordel	Lokaliseringsulempe
Kvala (Hgs. nord)	<ul style="list-style-type: none"> -Ligger ved stort område avsatt til fremtidig bebyggelse og anlegg (kan transformeres) -Kan bidra til å flytte tyngdepunkt mot nord -Relativ sentral beliggenhet i nordlige del av byen -Ligger tett opp til hovedveg 	<ul style="list-style-type: none"> -Har relativt tynt befolkningsgrunnlag innenfor 10 minutter -Har litt dårlig kollektivtilbud i dag -Har ingen grunnskole innenfor 10 minutt

	<ul style="list-style-type: none"> -Har et senter og to dagligvarebutikker innenfor 10 minutter -Har en barnehage innenfor 10 minutt 	
Gard (Hgs. nord)	<ul style="list-style-type: none"> -Har et svært godt befolkningsgrunnlag innenfor 10 minutt -Ligger ved middels stort område avsatt til fremtidig bebyggelse og anlegg (kan transformeres) -Kan bidra til å flytte tyngdepunkt mot nord. -Ligger tett opp til hovedveg -Har et senter og to dagligvarebutikker innenfor 10 minutter -Har to barnehager innenfor 10 minutt -Har et brukbart kollektivtilbud i dag -Har barneskole innenfor 10 minutt 	<ul style="list-style-type: none"> -Ligger veldig nær Haugesund sentrum -Ligger litt langt sør i nordlige del av byen -Har ingen grunnskole innenfor 10 minutt
Storasund/ Meieriet (Hgs. sør)	<ul style="list-style-type: none"> -Har et godt befolkningsgrunnlag innenfor 10 minutt -Ligger midt i et stort område avsatt til fremtidig bebyggelse og anlegg (kan transformeres) -Ligger tett opp til hovedveg -Har tre dagligvarebutikker og noe annen handel og tjenester innenfor 10 minutt -Har tre barnehager innenfor 10 minutt -Har tre grunnskoler innenfor 10 minutt 	<ul style="list-style-type: none"> -Ligger veldig nær Haugesund sentrum -Har et relativt dårlig kollektivtilbud
Hemmingstad/ Rossabø (Hgs. sør)	<ul style="list-style-type: none"> -Har et godt befolkningsgrunnlag innenfor 10 minutt -Har et relativt godt kollektivtilbud -Ligger tett opp til hovedveg -Har tre dagligvarebutikker og noe annen handel og tjenester innenfor 10 minutt -Har to barnehager innenfor 10 minutt 	<ul style="list-style-type: none"> -Har ingen areal avsatt til fremtidig næringsrelatert utbygging (men stort areal for eksisterende næring) -Har ingen grunnskoler innenfor 10 minutt

Nærmere vurderinger må gjøres av kommunen før en lander på endelig senter. Det er her et poeng at noen funksjoner er lettere å flytte på enn andre. For eksempel er det lettere å flytte en bussrute eller en dagligvarebutikk enn det er å forskyve et befolkningsstyngdepunkt eller flytte på en skole.

Endelig avgjørelse for valg av lokalsenter trenger ikke å være kombinasjonen Kvala + Hemmingstad/Rossabø eller Gard + Storasund/Meieriet. Det kan også være egne vurderinger som gjør at en for eksempel velger Kvala i nord og Storasund/ Meieriet i sør.

Lokalsenter

Neste senternivå har vi valgt å kalle lokalsenter. Lokalsentrene sine primære mål er å gi befolkningen ett tilbud av de mest primære behovene innenfor gangavstand; dagligvarebutikk og barnehage er kanskje de meste opplagte funksjonene, men sentre kan med fordel også ha grunnskole og annen daglig service som frisør og legetjenester. Vi foreslår at det som i dag er omtalt som bydelssenter inngår som lokalsenter (ekskl. sentrene som vi foreslår som bydelssenter). Totalt er det da snakk om 6 lokalsenter, hvor fire av de ligger i B-områder. Vi har også antydnet at det er et par befolkningsrike områder som er litt dårlig dekket og der en må vurdere etablering av egne lokalsenter. Tabell 11-2 oppsummerer hvilke type næringer som bør ligge i lokalsentrene, og er skilt på hhv. lokalsenter i B-områder og lokalsenter i C-områder.

Både bydelssentrene og lokalsentrene skal bidra til at folk har kort avstand til behov de trenger ofte- eller daglig. Lokalsentrene vil åpne for at en rekke typer virksomheter kan etablere seg der og derfor bidra til konkurransekraft, samtidig som det tilbys ulike type arbeidsplasser. Dette vil kunne bidra til redusert biltransport, for eksempel fra nord til sør i kommunen. Vi har valgt å ikke angi en konkret utstrekning på sentrene fordi hva som er egnet utstrekning vil være individuelt for hvert senter. Forhold som topografi, dagens bygningsstruktur, dagens infrastruktur og plangrenser vil ha betydning for hva som bør settes som avgrensning. Vi kan likevel si at:

- Funksjonene i hvert senter må ligge i umiddelbar nærhet til hverandre (langt mindre enn 10-minutter).
- Bydelssenter kan ha større avgrensning enn lokalsentrene

Øvrige B og C-områder

I tillegg til disse sentrene har vi B- og C-områdene som ikke inngår som senterområder. Disse skal blant annet ivareta virksomheter som ikke passer inn i sentrene. I B-området etableres virksomheter med middels arbeidsplass- og besøksintensitet og som er delvis avhengig av bilbruk/ biltilgjengelighet. Dette inkluderer også bedrifter som ligger i grenseland mellom kontor og lett industri, for eksempel de som har bruk for en høy førsteetasje for tilvirkning, montering, testing og lagring av utstyr, og der øvrige etasjer primært er kontorvirksomhet.

Næring med lav arbeidsplass- og besøksintensitet, med noe bilavhengighet, og stor avhengighet av godstransport lokaliseres i C-områdene. Inkludert i C-områdene er også de sjønære arealene på byøyene som er egnet for industri eller lett industri tilknyttet maritim næring. I sjønære C-områder anbefales også lokalisering av bedrifter som ikke er rene kontor (ref. siste setning i avsnitt over) og som samtidig er tilknyttet maritim sektor.

Tabell 11-2 oppsummerer hvilke type næringer som bør ligge i øvrige B og C-områder og C-områder med sjønære areal.

Styrking i nord

Vi anbefaler også å styrke nordlige del av Haugesund, med flere arbeidsplasser og bedre handels- og servicetilbud, for å redusere pendlingen mot sør og å gi et bedre tilbud til innbyggerne i nord. Analysene viser imidlertid at det er i sør mye av næringslivet ønsker å være og at det i nord ikke er noen opplagte fortinn som gjør det attraktivt for noen utvalgte næringer. For eksempel er det ikke spesielt god hovedvegtilknytning, det er lang avstand til kundegrnlag Karmøy, Tysvær og sørlige Haugesund, og det er ikke fremtidige næringsareal med sjøtilgang. Styrkingen av nordlige Haugesund kan derfor skje gjennom:

- Å satse på Haugesund sentrum, og spesielt den nordlige delen som er innenfor sykkel- og delvis gangavstand til Gard, Kvala, Bleikemyr mm. For eksempel vil utviklingen av nordlige del av Flotmyr kunne bidra til å styrke nord.
- Satse på etableringer i et utvalgt lokalsenter i nord. Ved å for eksempel transformere dagens næringsområde i Kvala kan en skape et kraftsenter også i nord. Her ligger også til rette for et ringbasert kollektivtilbud på Austrheimvegen som knytter Kvala, Bleikemyr og Gard godt sammen.

Nærmere om arealene

Små næringsområdene som ligger mellom etablerte boligområder anbefales å endre til andre formål som for eksempel bolig eller offentlige tjenester.

Næringsareal med sjøtilgang i B-områdene må vurderes å beholdes blant annet siden denne type areal er svært begrenset i kommunen. De fleste sjønære arealene ligger i A eller C-områder, men det kan være behov for sjønærhet også hos B-virksomheter enten fordi det er attraktivt i seg selv eller fordi virksomheten har tilknytning til sjø. Eksempel kan være en bedrift som har behov testing av maritimt utstyr i første etasje og der resten av etasjene kan være kontor.

Det er ikke avdekket noe presserende behov for C-arealer i nord. Det anbefales likevel at å beholde noen av arealene dersom Kvala skal transformeres til et lokalsenter, slik at de arealkrevende virksomhetene på Kvala har et sted å flytte til på denne nordlige siden av byen.

I bydelssenter og lokalsenter må det legges til rette for at det er etableringsmulighet for dagligvarebutikker på minst 1200-1500 kvm.

Virkemidler

Virkemidlene for å få sentrene til å fungere både hver for seg og i sammen er å ta i bruk ulike formål i de ulike områdene, og med en ytterligere spissing gjennom bruk av bestemmelser. Både bydelssentre og lokalsentre bør også forsterkes med en konsentrert boligutbygging i nærområdene. Boligområdene knyttes til sentrene ved å satse på utbygging av gang- og sykkelvegnett, samt et lokalet kollektivtilbud.

Sentrene, spesielt bydelssentrene, må knyttes sammen med hverandre og med Haugesund sentrum gjennom et godt kollektivtilbud på noen utvalgte hovedakser. De bør også knyttes sammen ved å satse på utbygging av gang- og sykkelvegnett.

11.2. Anbefalinger for prioritering/ rekkefølge

Primært prioriteres å etablere ny ansatteintensiv virksomhet/ kontor, utvalgsvarehandel, regionale funksjoner innenfor administrasjon, helse, undervisning og kultur i A-områder og på denne måten styrke sentrum. Sekundært ønsker en å styrke bydelssentrene. Ved etablering av virksomheter som kan ligge i både A, B og C områder prioriteres etablering i A-områder fremfor B-områder og B-områder fremfor C-områder. Innenfor B-områdene prioriteres etablering i bydelssentre fremfor lokalsentre, og i lokalsentre fremfor øvrige B-områder. I øvrige B-områder prioriteres å fortette der det allerede er aktivitet i dag.

Innenfor C-områdene avhenger prioriteringen av type virksomhet som skal etableres. Daglig service prioriteres i lokalsenter fremfor øvrige C-områder. Virksomheter knyttet til maritim næring etableres i de sjønære arealene. Annen type C-næring prioriteres i områder som allerede er utbygd i dag.

11.3. Anbefalinger for plangrep

Det anbefales at formålsbruken knyttes tett opp mot lokalisering i tråd med ABC-prinsippet. Det innebærer en differensiering i formålsbruken som i tillegg støtter opp om målsettingene i planprogrammet og i regional ATP. En slik differensiering innebærer at A-områder settes av til sentrumsformål, B-områder i hovedsak til bebyggelse og anlegg, og C-områder i hovedsak til næringsformål.

Område	Areaformål og bestemmelse
Sentrum- A-område	Sentrumsformål , med bestemmelser i sentrumsplanen.
Bydelssenter i B-områder (B1)	Bebyggelse og anlegg , med begrensning knyttet til kontorvirksomhet og type næringsvirksomhet.
Bydelssenter i B-områder (B2)	Bebyggelse og anlegg , med begrensninger på salg av utvalgsvarer, kontorlokaler og besøksintensiv

	tjenesteyting. Anbefales retningslinjer for hvilket omland bestemmelsene skal tjene.
Øvrige B-områder (B3)	Næringsformål, kombinasjonsformål eller forretningsformål , med begrensninger som kan tilpasses ulike delområder. Begrensninger som for lokalsenter, men servicefunksjoner bør vurderes utelukket.
Lokalsenter i C-områder (C1)	Kombinasjonsformål (forretning, tjenesteyting og bolig) , eventuelt sentrumsformål . Det bør utarbeides bestemmelser som begrenser bruken av bestemte underformål. Det bør også lages retningslinjer for hvilket omland funksjonene skal tjene.
Sjønære næringsareal i C-områder (C2)	Næringsformål , med bestemmelser som sikrer at arealene avsettes til funksjoner som er avhengig av tilkomst til sjø. Det bør samtidig åpnes for både industri, næring og kontorer knyttet til bedriftene, og det må vurderes om det bør settes føringer for størrelse på eventuelle utsalgslokaler.
Øvrige C-områder (C3)	Næringsformål , med bestemmelser som utelukker etablering av besøksintensive funksjoner og kontorarbeidsplasser. Kontorarbeidsplasser direkte knyttet til bedrifter kan etableres.

11.4. Oppsummerende tabell

Tabell 11-2: Tabell som oppsummerer inndeling i ABC-områder og underkategorier, type virksomhet som anbefales, prioritering og virkemiddel til bruk i KPA.

Type område	Type virksomhet som er egnet	Prioritet	Virkemiddel i KPA (formål, bestemmelser o.l)
A-områder	Kontor, offentlig administrasjon, høyere utdanning, regionalt helsetilbud, daglig service (dagligvarehandel og personlig tjenesteyting), film og media, service og kultur (hotell, café, restaurant m.m), utvalgsvarehandel. I tillegg styrke sentrum gjennom boligbygging/fortetting.	Høyest prioritering av alle områder	Sentrumsformål Bestemmelser er avklart i sentrumsplanen
B1- Områder i umiddelbar tilknytning til bydelssenter i B-områder	Daglig service som dekker lokale behov i nærområdet, og som ikke konkurrerer med funksjoner som etableres i A-områder. Følgende funksjoner er aktuelle: <ul style="list-style-type: none"> • Dagligvarehandel og personlig tjenesteyting • Plasskrevende handel og tjenesteyting (for eksempel lekeland) • Utvalgsvarehandel • Offentlig adm. og helse med lokal rekkevidde (barnehage, undervisning, kulturtilbud, idrett og spesialisthelsetjeneste) • Service og kultur (hotell, café, restaurant m.m) • Kontorer direkte knyttet til virksomhetene <p>I tillegg styrke sentrene gjennom boligbygging/ fortetting i gangavstand til senteret.</p>	Høyest prioritering i B-områdene	Bebyggelse og anlegg Bestemmelser som spesifiserer hvilke funksjoner som kan tillates, med arealbegrensninger på utvalgte funksjoner: Det bør settes maksimumskrav for størrelse på forretninger/dagligvare, og andre funksjoner ved behov. Minimumskrav til størrelse på dagligvare bør være 1200-1500 m ² .

<p>B2- Områder i umiddelbar tilknytning til lokalsenter i B-områder</p>	<p>Funksjoner som dekker det daglige behovet for et lokalsenter. Samme funksjoner som B1, men ekskl. service og kultur (hotell, café, restaurant m.m.), utvalgsvarehandel, besøksintensiv og plasskrevende tjenesteyting,</p>	<p>Middels prioritering i B-områdene</p>	<p>Bebyggelse og anlegg Bestemmelser som spesifiserer hvilke funksjoner som kan tillates, med arealbegrensninger på utvalgte funksjoner:</p> <p>Det bør settes maksimumskrav for størrelse på forretninger/dagligvare, og andre delformål ved behov. Minimumskrav til størrelse på dagligvare bør være 1200-1500 m²</p> <p>Det tillates ikke etablering av kontorlokaler, besøksintensiv/plasskrevende tjenesteyting og utvalgsvarehandel. Kontorlokaler som er nødvendig for den enkelte virksomhet bør likevel tillates.</p> <p>I tillegg kan følgende formål eventuelt brukes dersom en ønsker å utelukke flere formål enn det som anses som naturlig gjennom bestemmelsene: <i>Bebyggelse og anlegg (transformasjon, med behov for regulering)</i> <i>Næringsformål*</i> <i>Kombinasjonsformål*</i> <i>Forretningsformål* (kun plasskrevende eller dagligvare)</i> <i>Offentlig eller privat tjenesteyting* (kun tiltak med lokal rekkevidde)</i></p>
<p>B3-øvrige B-områder</p>	<p>Samme som B2, men med strengere arealbegrensninger knyttet til størrelse på dagligvare. Lett industri med lite godstransport</p>	<p>Lavest prioritering i B-områdene. Allerede utbygde områder prioriteres først.</p>	<p>Formål må tilpasses de ulike områdene, men det vil være naturlig å utelukke bruk av sentrumsformål. Følgende formål kan være aktuelle: <i>Næringsformål*</i> <i>Kombinasjonsformål*</i> <i>Forretningsformål* (kun plasskrevende eller dagligvare)</i></p>

<p>C1- Områder i umiddelbar tilknytning til lokalsenter i C-områder</p>	<p>Funksjoner som dekker det daglige behovet for innbyggerne i nærområdet. Daglig service (dagligvarehandel og personlig tjenesteyting) I tillegg styrke sentrene gjennom boligbygging/ fortetting i gangavstand til senteret</p>	<p>Høy prioritering i C-områdene</p>	<p>Kombinasjonsformål eller sentrumsformål med strenge bestemmelser Bestemmelser må spesifisere hvilke funksjoner som tillates, og i utgangspunktet vil en kombinasjon av forretninger, tjenesteyting og boliger være mest aktuell. Det må settes arealbegrensninger på forretninger.</p>
<p>C2- Sjønære næringsareal</p>	<p>Arealkrevende næring/ Industri, eventuelt i kombinasjon med støttenæringer (kunnskapsbedrifter med kontor), som naturlig bør etableres i tilknytning til en kunnskapsklynge. Industri og lett industri tilknyttet den maritime næringen</p>	<p>Høy prioritering i C-områdene</p>	<p>Næringsformål Bestemmelser bør spesifisere hvilke former for næringsvirksomhet som tillates (på et overordnet nivå), og det bør vektlegges at arealene settes av til funksjoner som i hovedsak har behov for å være lokalisert ved sjø. For å begrense mulighet for eventuelt salgsareal, kan en for eksempel ta inn en bestemmelse om at salgsareal i bygg eller på tomt ikke skal utgjøre mer enn en bestemt del av tomt.</p>
<p>C3-Øvrige C-områder</p>	<p>Industri, plasskrevende forretning, engros- og transport.</p>	<p>Middels prioritering i C-områdene. Allerede utbygde områder prioriteres først.</p>	<p>Næringsformål Bestemmelser bør spesifisere hvilke former for næringsvirksomhet som tillates (på et overordnet nivå), og funksjoner med publikumsrettet virksomhet bør utelukkes.</p>
<p>*Det vil være nødvendig å spesifisere underformål/bestemmelser ihht hvilke virksomheter som anbefales i A/B/C-området</p>			

Kilder

- [Asplan Viak, 2022: Analyser av boligbehov og boligareal](https://storymaps.arcgis.com/stories/3c9c0b796a20418cbf1e70f7248baa68)
<https://storymaps.arcgis.com/stories/3c9c0b796a20418cbf1e70f7248baa68>
- Asplan Viak og ITS Norway, 2021: Verknadar av teknologiske endringar i samferdselssektoren - for Vestland fylke.
- Asplan Viak (Dalen m.fl), 2013. [Nærings- og lokaliseringsanalyse for Nedre Glommaregionen](#)
- Asplan Viak (Onarheim og Hernes), 2017. [Senterstruktur og Handelsanalyse Os kommune. Kunnskapsgrunnlag](#)
- Asplan Viak (Berglund), 2021. [Regional handelsanalyse Møre og Romsdal 2021](#)
- Betanzo, Mari, Kristine W. Haraldsen, Ingunn O. Ellis, Bård Norheim og Katrine N. Kjørstad, 2020, Urbanet analyse. *Endring i reisevaner som følge av koronapandemien*. UA-rapport 137/2020.
- Bohannon RW, Williams AA, 2011. Normal walking speed: a descriptive meta-analysis. *Physiotherapy Sep*;97(3):182-9.)
- Brookings Institution, 2019. [Where jobs are concentrating and why it matters to cities and regions](#)
- Brookings Institution, 2022. [Mapping America's Activity Centers: The Building Blocks of Prosperous, Equitable, and Sustainable Regions](#)
- Civita (Ludvigsen), 2015. [Økonomiske effekter av søndagshandel](#)
- Ekspertutvalget: Størdal, J-M. m.fl., 2019. [Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet](#). Rapport fra ekspertutvalget- teknologi og fremtidens transportinfrastruktur.
- EY, 2020. [Vestlandsscenarioene](#)
- Elbil24, 2022. [Sjekk den utviklingen!](#) Nettartikkel publisert 05.07.22
- Haugesund kommune, 2014. Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2030
- Haugesund kommune, 2015. [Planbeskrivelse-kommuneplan-2015](#)
- Haugesund kommune, 2021. [Kommunedelplan for Haugesund sentrum Sentrumsplanen. Revidering 2021.](#)
- Haugesund kommune, 2022. [Forslag til planprogram for kommuneplanens arealdel](#)
- Haugesund kommune, 2021: klima- og energiplan
- Hordaland fylkeskommune (Hansen og Ludvigsen), 2013. [Handel og kjøpesenter i Hordaland](#)

- IRIS (Bayer mfl,) 2015: [Regionale effekter som følge av Rogfast og Ryfast](#)
- KS (Eika), 2022. [Økonomiske trender](#). Foredrag for Panda analyse.
- NHO, 2018. [Verden og oss - Næringslivets perspektivmelding 2018](#)
- Norheim, Bård og Kristine Wika Haraldsen, 2022, Urbanet analyse. *Kollektivtransport i omstilling - Strategier og virkemiddelbruk*. UA-Rapport 166/2022.
- Oslo Economics, 2022. [Kunnskapsgrunnlag: Areal- og kraftkrevende virksomhet i Rogaland](#)
- Rogaland og Hordaland fylkeskommuner, 2016. Regional plan for areal og transport på Haugalandet.
- Slate, 2022. [The Rise and Fall of the Drugstore Chains](#)
- SSB, 2022a. Statistikkbanken og spesialbestillinger
- SSB, 2022b. [Mindre netthandel av varer, men mye kjøp av tjenester på nettet](#)
- Vista Analyse, 2020. [Omsetningsutvikling i varehandel og tjenesteyting i et utvalg norske byer for perioden 2008-2018](#)
- Transportøkonomisk institutt/TØI: Kristensen, 2019. TØI-rapport 1723/2019: Framtidens transportbehov - Analyse og fortolkning av samfunnstrender og teknologiutvikling.
- TV2.no, 2021. Tror du 18-åringene dropper førerkort? Da tar du feil. Nettartikkel, 06.03.21.
- Washington Post, 2022. [Facebook thought pandemic online shopping would last forever. It didn't](#)
- Ålesund kommune, 2016. [Bestemmelser og retningslinjer til kommuneplanens arealdel 2016-2028](#)

Vedlegg: Sysselsetting i grunnkretser og delområder

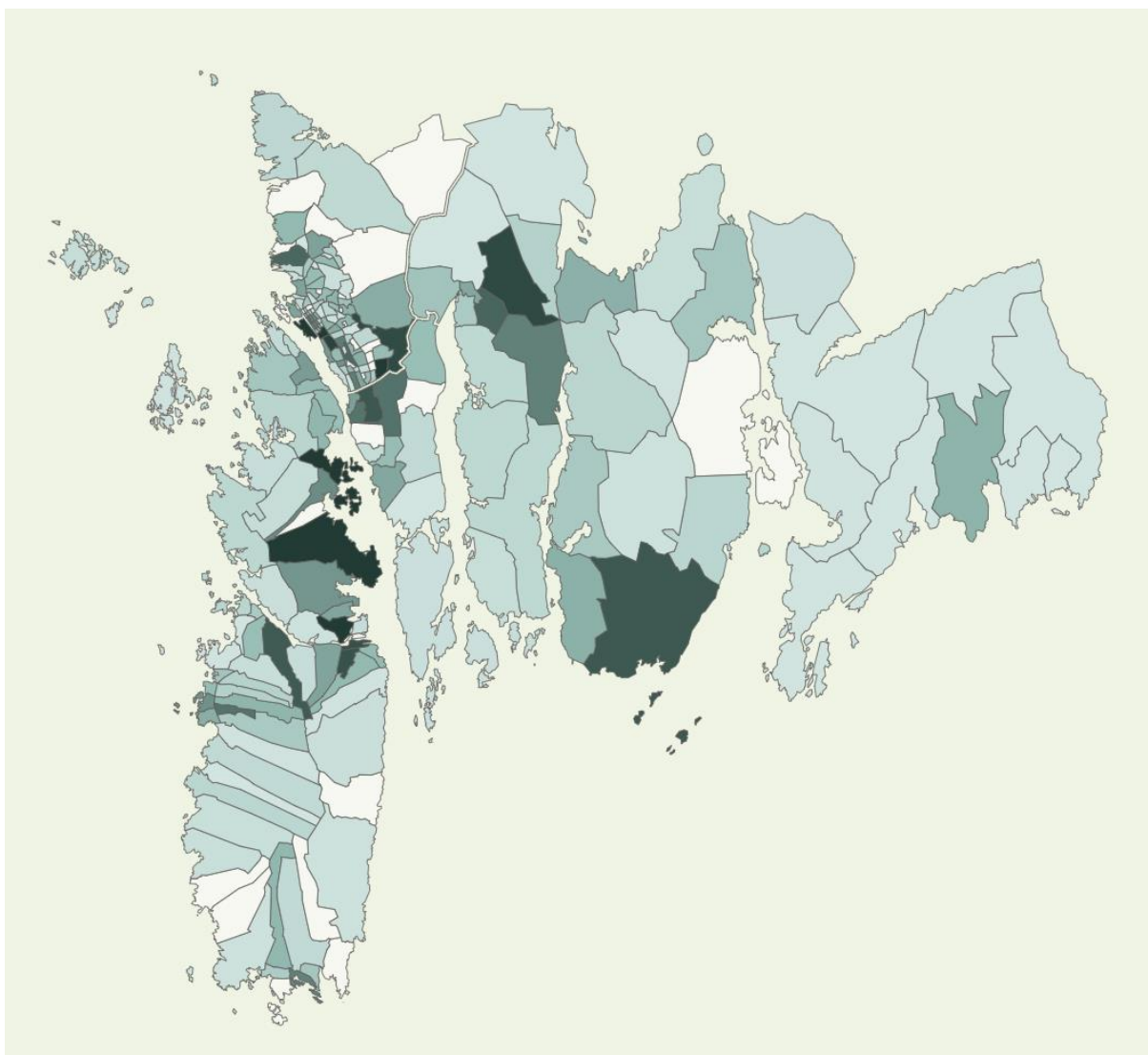
Til analysen er det kjøpt sysselsettingsdata fra SSB på grunnkretsnivå og produsert et sett med interaktive grunnkrets- og delområdekart for Haugesund, Karmøy og Tysvær. Kartene ligger også i en egen Power BI-applikasjon som kan gjøres tilgjengelig for kommunene.

Figur 11-2 viser den registrerte sysselsettingen i grunnkretsene i de tre kommunene i 2021, mens Figur 11-3 viser det samme bare for Haugesund. Merk at det er en del anonymiseringer i dataene (jfr. note under Figur 11-2).

Figur 11-4 viser hvor de sysselsatte er bosatt (av alle sysselsatte med bosted i Haugesund – også de med arbeidssted utenfor kommunen) og hvor de er sysselsatt (av alle sysselsatte med arbeidssted i Haugesund – også de med bosted utenfor kommunen).

Som man kan utlede av denne figuren, må det nødvendigvis foregå en del pendling fra nord og øst mot sør og vest. Nettoppendling (arbeidsplassdekning) er vist i Figur 11-5.

Arbeidsplassdekning for utvalgte kategorier av næringer er vist i Figur 5-4 i kapittel 5. Merk at det for å kunne regne ut arbeidsplassdekning må være registrert/offentliggjort både bosatte sysselsatte i grunnkretsen, og arbeidsplasser i grunnkretsen. Dette medfører noen grunnkretser med manglende data. Når vi bryter dette ned på næring i Figur 5-4, blir konsekvensen *svært* mange grunnkretser med manglende data. *Detaljene* blir altså noe mangelfulle, men det er *mønstrene* som er interessante. Et mønster som vi forsøker å illustrere i Figur 5-4 er en gradient fra øvre venstre kartutsnitt via øvre høyre og nedre venstre, til nedre høyre kartutsnitt, med tetteste konsentrasjon av arbeidsplasser øverst til venstre (servering, overnatting, kultur og underholdning), og størst spredning bort fra sentrum nederst til høyre (industri).



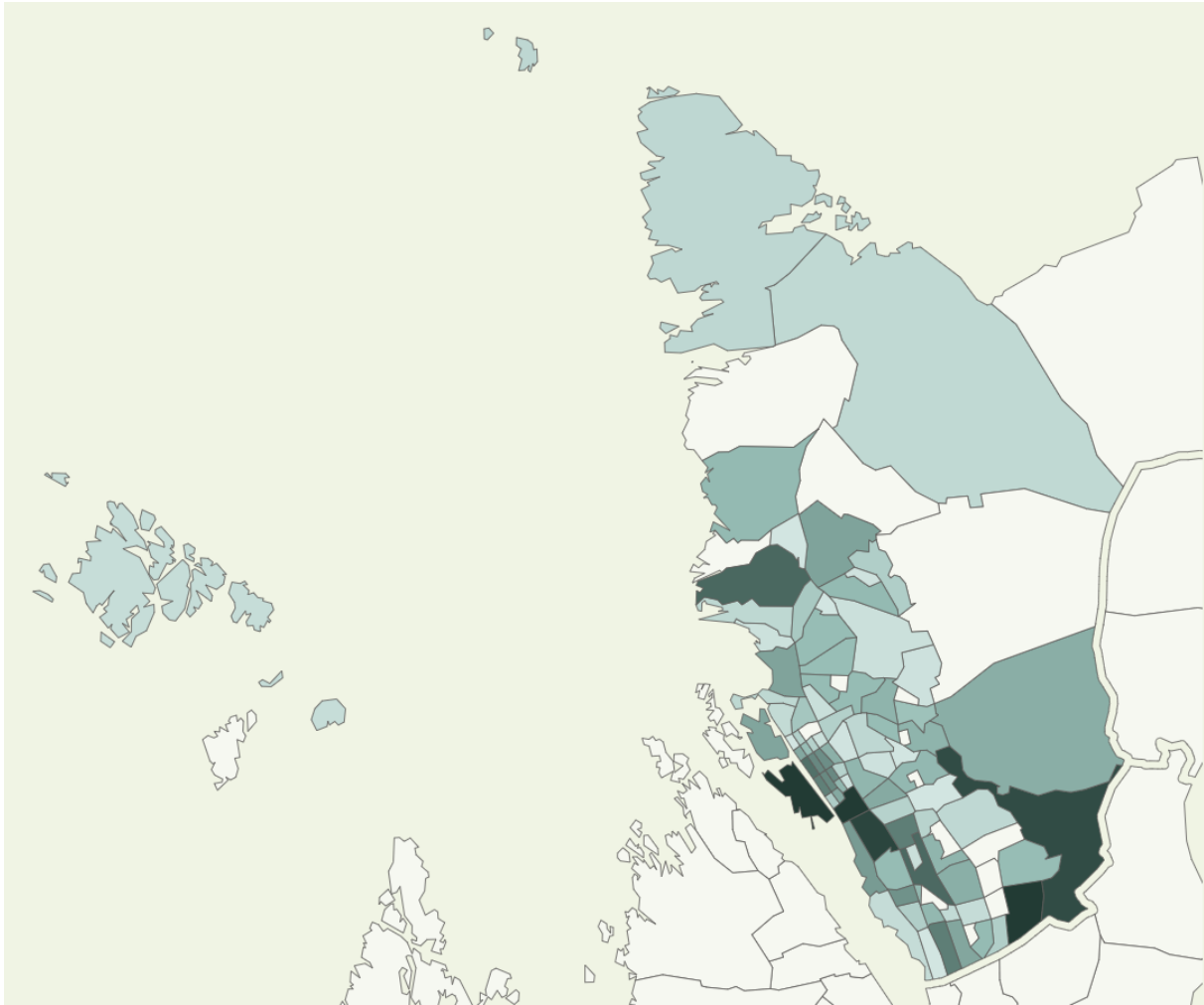
Figur 11-2: Registrert sysselsetting etter arbeidssted i grunnkretser, 2021. Haugesund, Karmøy og Tysvær

Datagrunnlag: SSB. Bearbeiding og grafikk: Asplan Viak AS.

Grunnkretser med hvit farge (eks. Halseid nordøst i Haugesund kommune) mangler data. I grunnkretser med lysest blå-grønn farge (eks. Nessa øst i Tysvær) har vi kun mottatt data om tre registrerte sysselsatte (det kan være flere - men anonymiseringshensyn reduserer tilgangen vår til informasjon). I grunnkretser med mørkest farge (eks. Kolstø i Karmøy) er det over 1000 registrerte sysselsatte. Fargeskalaen er satt logaritmisk, slik at en mellom-mørk farge (eks. Nygård i Haugesund) tilsvarer 100 sysselsatte.

Tallgrunnlaget omfatter sysselsatte personer i alderen 15-74 år, inkludert lønnstakere og selvstendig næringsdrivende, som utførte inntektsgivende arbeid av minst én times varighet i uken som inneholder 16. november, samt personer som har et slikt arbeid, men som var midlertidig fraværende pga. sykdom, ferie, lønnet permisjon, e.l. For personer med flere jobber er det hovedarbeidsforholdet som inngår i statistikken.

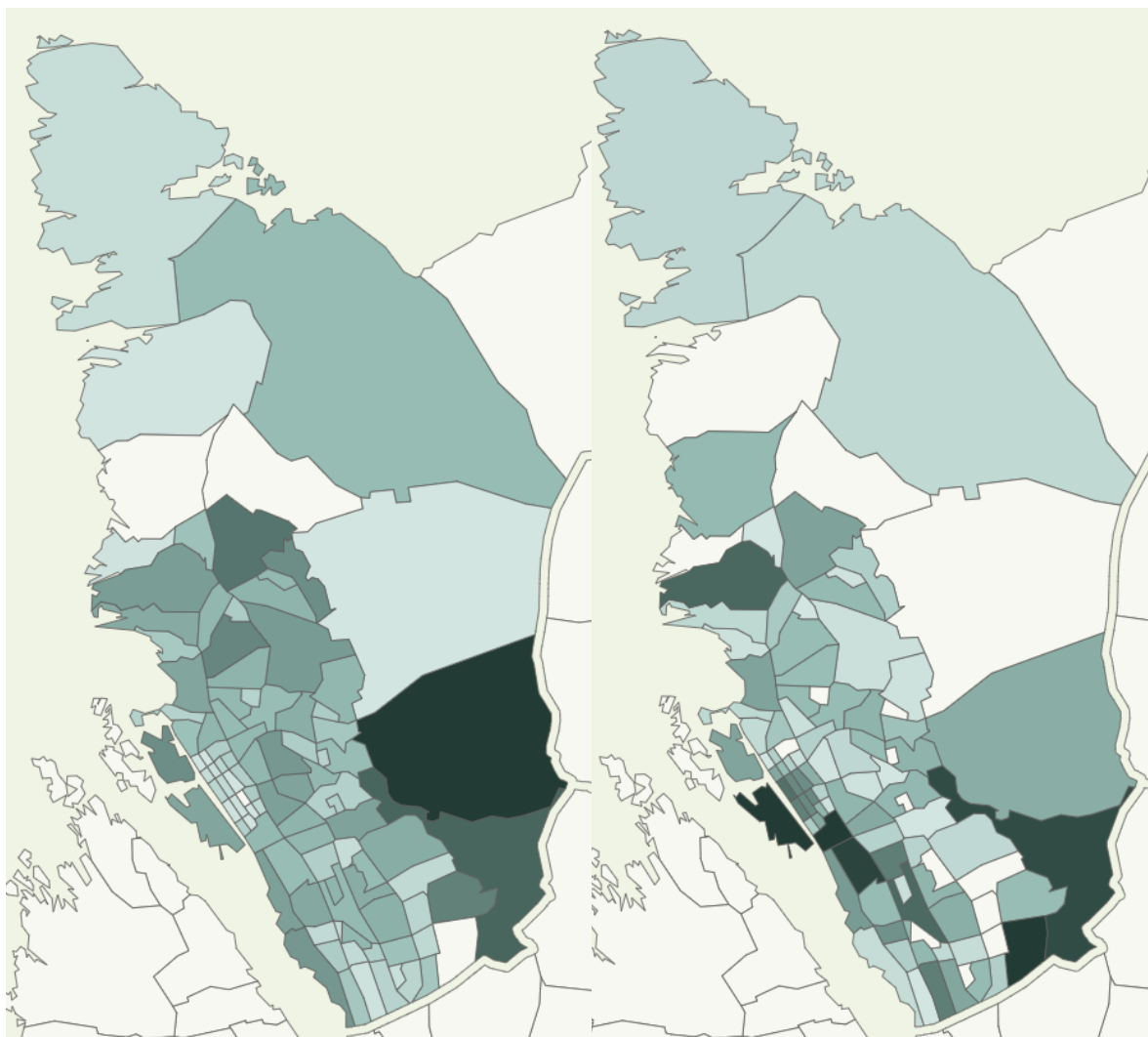
Datagrunnlaget er spesialbestilling fra SSB, med registrerte sysselsatte etter hovedaktivitet (næring) og grunnkrets (bosted og arbeidssted). Data har ikke blitt levert for grunnkretser med færre enn tre sysselsatte per næring eller for arbeidsstedsgrunnkretser med færre enn tre virksomheter eller foretak. Sysselsettingstallene er derfor ikke komplette. For 2021 mangler det data for 5,5 % av de sysselsatte i Haugesund, 8,6 % av de sysselsatte i Tysvær, og 9,1 % av de sysselsatte i Karmøy..



Figur 11-3: Registrert sysselsetting etter arbeidssted i grunnkretser, 2021. Haugesund.

Datagrunnlag: SSB. Bearbeiding og grafikk: Asplan Viak AS.

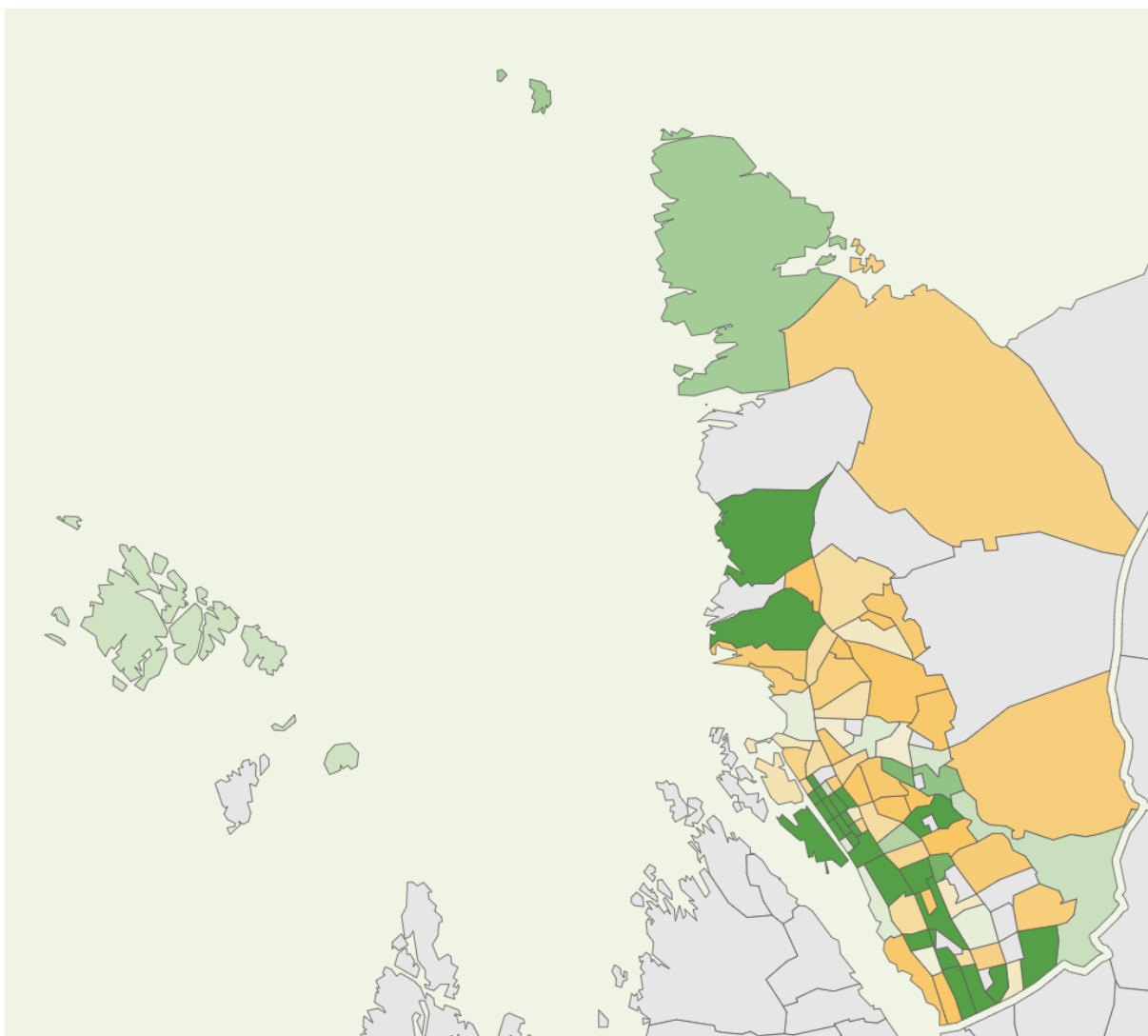
Se note under Figur 11-2 for tegn- og dataforklaring.



Figur 11-4: Sysselsatte i Haugesund etter bosted (til venstre) og arbeidssted (til høyre), 2021. Røvær er ikke vist i kartene

Datagrunnlag: SSB. Bearbeiding og grafikk: Asplan Viak AS.

Se note under Figur 11-2 for tegn- og dataforklaring. Merk i tillegg at det er større mangler i sysselsettingstallene for sysselsatte etter bosted enn etter arbeidssted, ettersom bosted er spredt mer utover enn arbeidstedene, blir det flere anonymiserte data. For 2021 mangler det data for 26 % av de sysselsatte med bosted i Haugesund, mot «bare» 5,5 % av de sysselsatte med arbeidssted i Haugesund.



Figur 11-5: Arbeidsplassdekning i Haugesund, 2021

Datagrunnlag: SSB. Bearbeiding og grafikk: Asplan Viak AS.

Arbeidsplassdekning er antallet sysselsatte i prosent av antallet bosatte. En arbeidsplassdekning under 100 betyr at det er netto utpendling fra grunnkretsen, mens en arbeidsplassdekning over 100 betyr at det er netto innpendling til grunnkretsen. Grunnkretser med grå farge (eks. Torevarden nordvest i Haugesund kommune) mangler data. I grunnkretser med mørkest oransje farge (eks. Sundskar litt sør for midten av kommunen) har vi kun mottatt data om tre registrerte arbeidsplasser (det kan være flere - men anonymiseringshensyn reduserer tilgangen vår til informasjon), mens det er mange ganger flere sysselsatte med bosted i grunnkretsen. Slike grunnkretser får dermed bortimot null arbeidsplassdekning. I grunnkretser med mørkest grønn farge (eks. grunnkretsen Sykehuset rett sør for sentrum) er det arbeidsplassdekning over 200 (i dette tilfellet 2260). Fargeskalaen er satt lineært mellom 0 og 200, slik at en lys farge (eks. Haugaleite) tilsvarer en arbeidsplassdekning på 100 (i dette tilfellet 107).

Se note under Figur 11-2 og Figur 11-4 for dataforklaring.



asplan viak