



# E39 Heiane-Ådland/ Nordre Tveita

Analyse av lokal utvikling



## **E39 HEIANE – ÅDLAND/NORDRE TVEITA LOKAL UTVIKLING**

Revisjon **0**  
Dato **2015/03/028**  
Utført av **Knut Iver Skøien**  
Kontrollert av **Daniel Bjerkan**  
Godkjent av **Knut Iver Skøien**  
Beskrivelse **Temarapport lokal utvikling**

Ref. 1350005453

## INNHALD

<b>1.</b>	<b>Innledning</b>	<b>1</b>
1.1	Konsekvensutgreiing av lokal utvikling	1
1.2	Planprogram	1
<b>2.</b>	<b>Regionale verknader</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>lokale verknader</b>	<b>3</b>
3.1	Næring og arbeidsliv	3
3.2	Bustad og folketal	3
3.3	Byutvikling	4
3.4	Byggjepress	4
<b>4.</b>	<b>Oppsummering</b>	<b>5</b>
	<b>Referanser</b>	<b>5</b>

# 1. INNLEDNING

## 1.1 Konsekvensutgreiing av lokal utvikling

Statens vegvesens handbok V712 seier:

*"Lokale og regionale virkninger handler om å synliggjøre hvordan tilgjengelighetsforbedringer eller endrede forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt. Nettovirkningene for samfunnet som helhet er allerede inkludert i den samfunnsøkonomiske analysen, eller inngår i netto ringvirkninger. En kan derfor ikke legge summen av lokale og regionale virkninger til effektene for samfunnet som er oppsummert i kapittel 7. Det kan likevel være ønskelig å synliggjøre lokale og regionale effekter. Det bør da framgå hvilke effekter som allerede er regnet på i andre deler av analysen, og hvilke som eventuelt ikke er det.*

*Investeringer i transportinfrastruktur påvirker lokal og regional utvikling i hovedsak gjennom å endre forutsetningene for transport- og trafikkmønster. Endringer i transport- og trafikkmønsteret er derfor utgangspunktet for analyse av lokal og regional utvikling.*

*Et sentralt poeng er at dette i stor grad vil være kumulative virkninger, dvs. at endringene påvirker hverandre på en dynamisk måte. I mange tilfeller kan en si at samferdselstiltaket kan være utløsende faktor som får virkningsspiralen til å begynne, men at det er en rekke betingelser som må være oppfylt for at de andre virkningene skal inntreffe. I slike sammenhenger vil det være viktig å presisere at endringene ikke bare er en konsekvens av samferdselstiltaket, men at samferdselstiltaket vil kunne være medvirkende, og i noen tilfeller en nødvendig forutsetning...."*

## 1.2 Planprogram

Planprogrammet seier:

*"Ein har i dei innleiande fasane av planarbeidet sett at dei ulike alternativa kan påverke den lokale utviklinga på ulikt vis. Det skal difor utgreiast eventuelle skilnadar mellom alternativa i høve til lokal utvikling. Nærare bestemt skal denne utgreiinga gjere greie for om det er skilnadar mellom alternativa kva gjeld nye moglegheiter eller avgrensingar for befolkning og næringsliv, som følge av endra tilgjengelegheit til E39 eller andre føresetnadar som prosjektet medfører."*

## 2. REGIONALE VERKNADER

Dei regionale verknadene av Ferjefri E39 er utgreidd i rapporten "Ferjefri E39 – Samfunn" (Statens vegvesen 2014). Rapporten gjer greie for status i "Delprosjekt Samfunn", som er eit prosjekt under hovudprosjektet for ferjefri E39. Delprosjektet tar sikte på å undersøke og å utgreie kva verknader E39-prosjektet har for samfunnsutviklinga, og om det er verknader som ikkje vert fanga opp i dei vanlege samfunnsøkonomiske utgreiingane, der trafikken er utgangspunkt for berekningane. I tillegg er det bygd opp og kjørt eigne modellberekningar i prosjektet.

Det ligg rapportar frå fleire forskingsmiljø til grunn for samfunnsrapporten, der ulike innfallsvinklar og metodar er tatt i bruk. Resultata varierer, og dette syner at det er ein har nytte av å bruke eit breitt utval av metodar i slike store prosjekt.

Det er særleg nytten av forstørra bo- og arbeidsmarknader og produktivetsauke på grunn av dette som kan vere ein tilleggseffekt. Slike verknader kan vere viktige der ein har eller kan utvikle næringsklynger. Slike klynger gjer sjølvforsterkande vekst på grunn av den dynamikken ein får ved verksamheiter som både konkurrerer og samarbeider og som også har tette band til krevjande kundar og avanserte leverandørar. Slike miljø må også ha ein viss storleik for at dynamikken skal oppstå, og det vil ein lettare få der kommunikasjonane er gode.

Attraktiviteten til regionar, byar og stader reknast og for å vere viktig for moglegheita til å trekkje til seg avansert næringsliv og kompetent arbeidskraft.

Desse effektane kan ein berre til ein viss grad modellere, og forskerar og forvaltning er ikkje heilt samde om kor viktige dei er. Delprosjekt Samfunn har kome eit godt stykke med å finne nye og forbetra måtar å utgreie dei regionale samfunnsverknadene i store samferdselsprosjekt på.

### 3. LOKALE VERKNADER

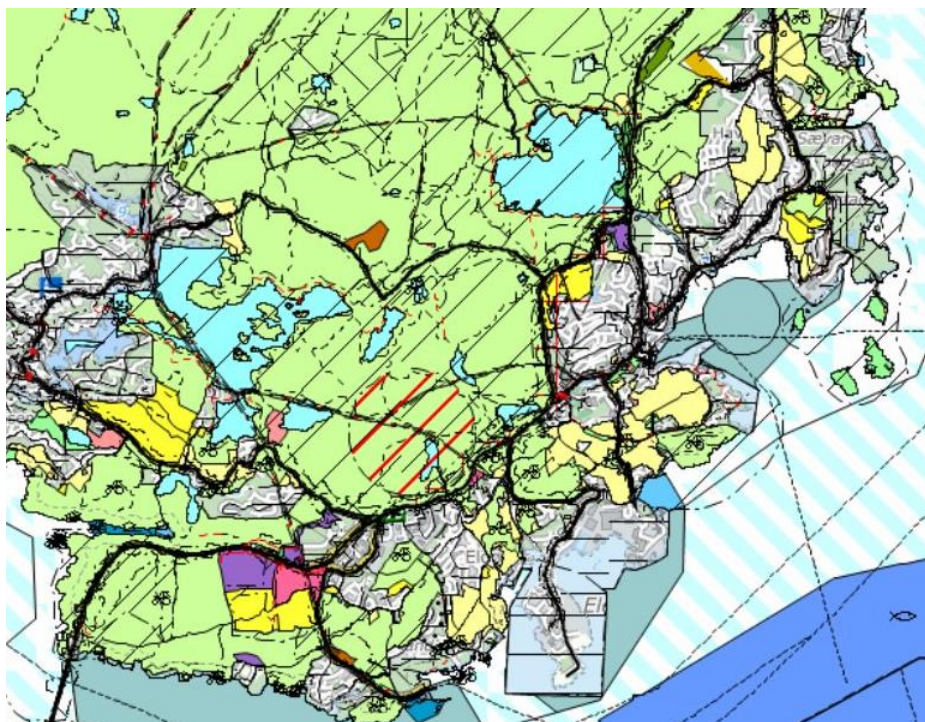
Dei regionale verknadene vil komme når heile E39-prosjektet eller viktige delar av det blir gjennomført. Men parsellen Heiane – Ådland/Nordre Tveita vil og, isolert sett, gi verknader for mellom anna lokal nærings- og bustadutvikling.

#### 3.1 Næring og arbeidsliv

Den maritime næringa står sterkt i Stord kommune, der verftsindustrien mellom anna med Kværner betyr mykje. Sysselsetjinga har variert dei siste åra, truleg på grunn av oppdrag for industrien (Akvator 2014). Sjølv om Stord er regionsenter i Sunnhordaland, og har meir inn- enn utpendling mot kommunane i regionen, er det samla sett nesten like mange som pendlar ut av kommunen som dei som pendlar inn. Av dei som pendla frå Stord og ut av regionen pendla flest til Bergen, Haugesund, Oslo, sokkelen, Bærum og Stavanger (basert på data frå SSB).

#### 3.2 Bustad og folketal

Kommuneplanen for Stord kommune (Stord kommune 2011) har sett av framtidig område for bustader på austsida av dagens E39 ved Lønningsåsen. Dette ligg i bandlegginga for ny E39, og kan ikkje bli regulert før planen for E39 er vedteke. Området er delvis utsett for støy frå dagens E39, og dette vil bli noko betre med ny E39, bortsett ifrå Alternativ 1, der støyen vil auke viss det ikkje blir gjort tiltak. Det kan vere rom for rundt 100 bustader i området, som kan gje rundt 250 busette.



Utsnitt av kommuneplanens arealdel. Kjelde Fonnakart

Samanlikna med den samla folkeveksten i åra som kjem betyr dette bustadområdet lite, men det er eit nokså sentrumsnært område, som kan styrke Stord som by.

Stord har hatt størst auke i folketallet bland kommunane i Sunnhordaland, og det er venta at folketallet vil halde fram med å auke sterkt. SSBs framskriving (middelalternativet MMMM) visar ei auke frå opp mot 19.000 innbyggjarar i 2015 til over 24.000 i 2040 (Akvator 2014).

I kommuneplanen har sett av betydelege areal til utbygging sør for E39 og sør for Heiane, der ein legg opp til tenesteyting og næring nærast hovudvegen, medan bustadområdet kjem sør for

dette. Kommuneplanen har sett av liner til eit planskild kryss som vil gje direkte tilkomst til det nye næringsområdet. Det er berre Alternativ 1 som har dette krysset, medan Alternativ 2, 4 og 5 har kryss nær det nåverande krysset på Heiane, som ligg om lag 1,2 km lengre mot aust, målt langs den nye vegen.

### 3.3 Byutvikling

Byane spelar ei stor rolle i sosial, økonomisk og kulturell utvikling. Kommunedelplanen "Vitalisering av regionsenteret" (Stord kommune 2007) la ein plan for utvikling av tettstaden Leirvik og byen Stord. Han slår og fast at Stord er regionsenter i Sunnhordaland. Kommunedelplanen omfattar tettstaden frå dagens E39 og austover, medan sentrum er avgrensa til det tettast bygde området mot sjøen. Planen legg opp til auka tettheit og byggehøgder, samt ein meir urban struktur i sentrum.

Kommunedelplanen er oppteke av næring og handel i sentrum, og peiker på at mykje etablering i område utanfor tettstaden kan svekke utviklinga samla sett. Utviklinga på Heiane blei sett på som eit eksempel, der det er naudsynt å hindre at for mykje detaljhandel etablerer seg. Samstundes har tettstaden bruk for område der ein kan etablere arealkrevjande verksemd som visse typar av handel, lager, distribusjon og produksjon.

I 2012 hadde Stord kommune ei lita overdekning i detaljhandelen, som syner at omsetninga er høgare enn det innbyggjarane sjølv står for. Alle dei andre kommunane hadde underdekning og dermed handelslekkasje. (Akvator 2014.) Det same året var omsetninga i det eksterne kjøpesenteret Heiane Storsenter omtrent like stor som i Amfi Stord, som ligg i sentrumskjernen. Etter at desse analysane blei gjort, har innkrevjing av bompengar på Trekantsambandet blitt avslutta. Det er ikkje gjort nye analyser av korleis handelen har blitt påverka av dette.

Tilkomst til sentrum er avgjerande for attraktivitet og utvikling. I sentrum og mellom sentrum og dei nære områda i tettstaden vil gåing og sykling vere viktige transportformer, men for ein by på Stord sin storleik vil også biltrafikken vere viktig, medrekna busstrafikk. Hovudtilkomsten er Fv544, som i dag har kryss med E39 sør og nord for sentrum. Alternativ 1 for ny E39 har eit kryss nær dagens kryss mellom E39 og Fv544, som truleg vil få mykje av trafikken mellom sentrum og E39, både nordover og sørover. Alternativ 2, 4 og 5 har kryss ved Heiane og i nordre del av Ådlandsvatnet. Korkje køyretid eller -avstand vil vere mykje annleis i desse alternativane enn i alternativ 1, men trafikantane vil truleg få ei kjensle av at Stord sentrum ligg lengre frå hovudvegen. I samfunnsdelen av kommuneplanen er det peikt på at samspelet mellom Leirvik og Heiane er viktig i utviklinga av byen og bydelane (Stord kommune 2011).

### 3.4 Byggjepress

Nye, store infrastrukturiltak vil nesten alltid endre på kor attraktive ulike område er for utbygging. Dagens E39 forbi Leirvik har til nå danna ei grense for byutviklinga mot landbruk, natur og turområde. Eit unntak er næringsutbygginga på Heiane, som er gjort på begge sider av vegen.

Alternativ 1, som stort sett følgjer dagens veg, vil ikkje endre dette mykje. Kryssområde er alltid aktuelle, så det kan komme forslag om utbygging på vestsida av krysset ved Landåsen. Her vil truleg friluftsiinteressene vere så sterke at det vil bli vanskeleg å få gjennomslag for slike forslag.

Alternativ 2, 4 og 5 legg den nye vegen vest for dagens E39 frå Heiane og eit par kilometer nordover. Det er ulikt kor stort areal som blir "liggjande att" mellom vegane i desse tre alternativane, og i tunnelalternativet blir det ei kortare strekning. Det er høgst truleg at det vil kome forslag om utbygging i arealet mellom vegane, og at grensa mot marka på lengre sikt vil bli flytta vestover. Viss ei slik utvikling ikkje er ønskeleg, bør kommunen gjere sterke grep for å hindre at forslag om utbygging blir sett som aktuelle.

## 4. OPPSUMMERING

Den nye E39 vil gi verknader på lokalsamfunnet med tanke på næringsliv, bustader, folketal, byutvikling og arealutvikling. Det er ikkje eintydig kva alternativ som vil gi størst positive eller negative verknader. Alternativ 1 skil seg klart ifrå dei andre alternativa. Den største skilnaden er nok at alternativ 1 vil gi minst press på arealutvikling vest for dagens E39 forbi Leirvik.

## REFERANSER

Akvator 2014: Byen og regionsenteret Stord – lokomotiv for vekst og utvikling i Sunnhordaland?

Statens vegvesen 2014: Ferjefri E39 – Samfunn. Status rapport 2013

Stord kommune 2007: Vitalisering av regionsenteret. Kommunedelplan Leirvik

Stord kommune 2011: Kommuneplan for Stord kommune 2010 - 2021