

Oppdragsgjevar: **Statens vegvesen, Utbygging**

Oppdragsnr.: **5195469** Dokumentnr.: **N010**

Til: SVV  
Frå: NO  
Dato: 2021-11-19

## ► Arealbruksendringar og andre lokale og regionale verknader. KDP E39 Flatøy – Eikefettunnelen

### Samandrag

Dette fagnotatet er utarbeida som del av kommunedelplan med konsekvensutgreiing for ny E39 mellom Flatøy og Eikefettunnelen i Alver kommune. Notatet presenterer vurderingane av moglege arealbruksendringar og andre lokale og regionale verknader som følgje av nytt vegtiltak, og eventuelle forskjellar mellom vegalternativa for dette fagtemaet.

#### Ingen nemneverdige regionale verknader

Vegprosjektet gir ein reisetidsreduksjon på 3-5 minutt totalt på strekninga mellom Flatøy og Eikefettunnelen. Reisetidsreduksjonen er så marginal for potensielle pendlarar mot Bergen, at det ikkje kan identifiserast nokon nemneverdig effekt på pendling og busetting i Alver kommune. Heller ikkje når det gjeld effektar på senterstrukturen og lokaliseringa av handel, er reisetidsforkortingane av ein slik storleik at ein kan identifisere klare effektar av dette vegprosjektet. Reisetidsforkortingane vil dessutan gjelde få innbyggjarar.

#### Noko forskjell mellom alternativa for lokale verknader

Prosjektet har generelt små verknader for lokal utvikling og potensielle endringar av arealbruk i utgreiingsområdet, mykje grunna beskjeden reisetidsinnkorting og avgrensa planar for utvikling i gjeldande plangrunnlag. Alternativa skil seg likevel noko frå kvarandre, spesielt når det gjeld Knarvik og Ostereidet.

Det blir noko lettare å få til den fortettinga og utviklinga av Knarvik som kommunen ønskjer, når hovudvegen ikkje lenger går rett gjennom sentrum etter at den nye vegen blir bygd. Alle alternativa fører til ein vesentleg trafikkreduksjon (minimum halvering) gjennom regionsenteret. Alternativa V3 og V4 gir noko mindre trafikkreduksjon enn dei andre, men oppfyller likevel målet om å redusere trafikk gjennom Knarvik sentrum. Kryss i Gjerdvik i alternativ V3 og V4 vil også truleg komme i konflikt med delar av område sett av til næringsformål.

I Eikanger fører alle vegalternativa til eit vesentleg arealbeslag i bygda i form av ny hovudveg med kryss. Hovudambisjonar for Eikanger og Nordhordland næringspark vil kunne gjennomførast og får betre føresetnader med eit forbetra vegsystem. Negative verknader for nærmiljøet vert i hovudsak dekkja av temaet friluftsliv, by- og bygdeliv.

Gitt at lokalsenteret med butikk, bensinstasjon og kafé er ein sentral del av lokalsamfunnet på Ostereidet, vil alternativet med kryss (A2) rangerast som best av alternativa for ny veg for utviklinga av Ostereidet. Ferdig utbygd A2 kjem ikkje i vesentleg konflikt med planane kommunen har for området i pågåande områdeplanarbeid. Referansealternativet (eller dagens situasjon) er vurdert å vere best eigna for lokal utvikling av Ostereidet, på grunn av auka barriere for å nytte Ostereidet som stoppestad når ein må gjennom det nye krysset.

## Innhald

<b>Samandrag</b>	<b>1</b>
<b>1 Innleiing</b>	<b>2</b>
1.1 Problemstilling og innhald i notatet	2
1.2 Kort omtale av prosjektet og vegalternativa	3
<b>2 Regionale verknader av reduserte reisetider</b>	<b>3</b>
2.1 Situasjonen i dag og utviklingstrekk	3
2.2 Endringar i reisetider	4
2.3 Ikkje nemneverdige regionale effektar i Alver	5
2.4 Andre moglege effektar	5
<b>3 Arealbruksendringar og lokale verknader</b>	<b>5</b>
3.1 Innleiing	5
3.2 Planstatus og føringar	6
3.3 Knarvik	6
3.4 Ostereidet	10
3.5 Andre tettstader og område	12
3.6 Oppsummering arealbruksendringar og lokale verknader	13

---

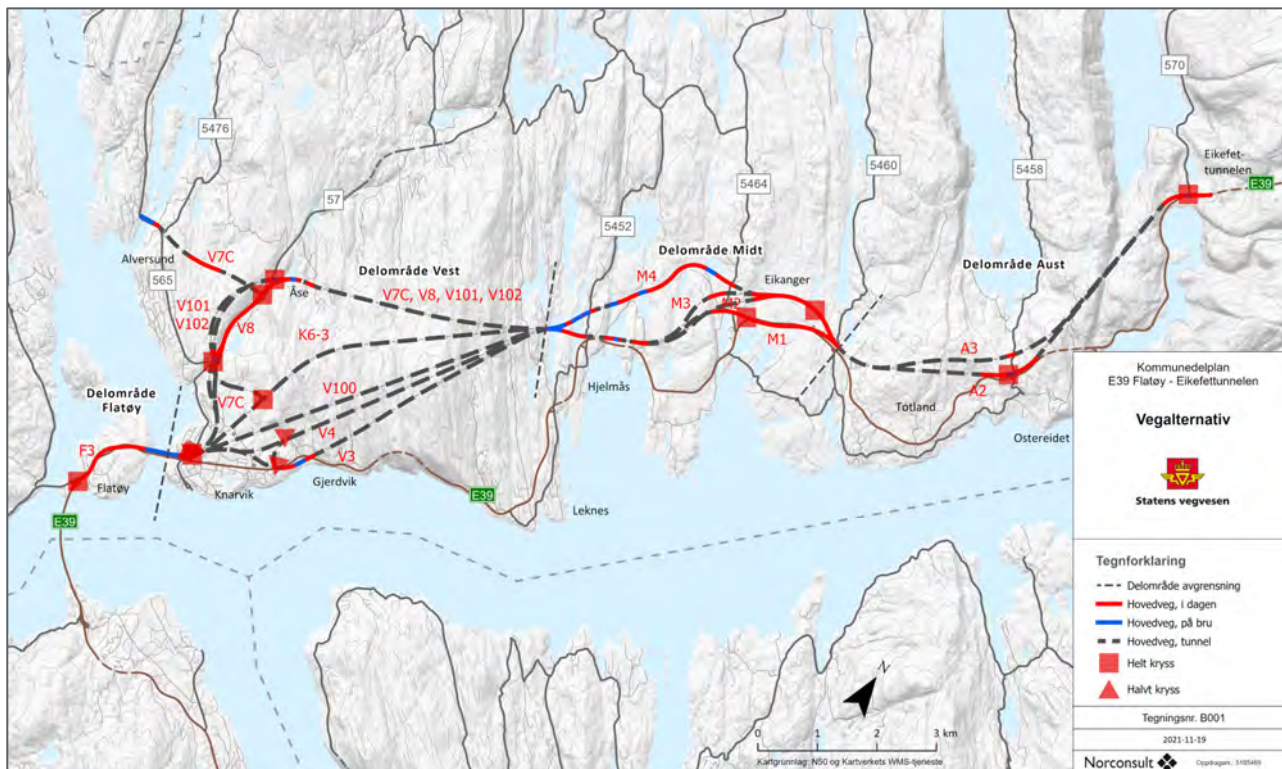
## 1 Innleiing

### 1.1 Problemstilling og innhald i notatet

I samsvar med planprogrammet har ein i dette prosjektet vurdert regionale og lokale verknader av tiltaket. Basert på resultat frå transportanalysane og den regionale og lokale konteksten for utgreiingsområdet, vert utgreiingstema i handbok V712 tilpassa kva som er relevante vurderingar om lokale og regionale verknader av vegprosjektet.

Vegtiltaket ligg i den delen av Alver kommune som før 1. januar 2020 var Meland og Lindås kommunar. Lokale verknader vert vurdert for regionsenteret Knarvik og tettstadar i tidlegare Lindås kommune. I desse tettstadane ser vi på korleis arealbeslag, barrierar, nærmiljø og tilkopling til hovudvegnettet kan ha påverknad på vidare utvikling av områda, når vegen er ferdig bygd. Utgreiinga har ikkje som formål å vurdere enkelttomter og enkelte reguleringsplanar isolert sett, men stadane som heilskap. I det regionale perspektivet ser vi kort på kva innsparingane i reisetid kan ha å seie for pendling, busetnad og utvikling av arbeidsplassar i Alver kommune.

## 1.2 Kort omtale av prosjektet og vegalternativa



Figur 1-1: Alle vegalternativa i prosjektet.

Vegalternativa som skal utgreiast i planarbeidet er vist i figur 1-1 og delt inn i fire delområde: Flatøy (F-alternativ), vest (V-alternativ), midten (M-alternativ) og aust (A-alternativ).

Det er berre eitt F-alternativ i prosjektet (F3). I delområde vest er det totalt åtte alternativ for ny firefelts E39. Hovudskillet mellom desse alternativ går ut på om dei går direkte vidare til Hjelmås frå Knarvik via lang tunnel (V3, V4, V100 og K6-3), eller om dei først går nordover via Isdal og Åse (V7C, V101, V8 og V102). I midt-området mellom Hjelmås og Eikanger er det fire alternativ. Felles for M1, M2 og M3 er at dei går gjennom Eikanger tettstad, men M1 har kryss meir sentralt i Eikanger enn dei andre. M4 går nord for tettstaden, og har same kryss som M2 og M3 nordaust for Hordaland næringspark. Mellom Eikanger og Eikefettunnelen er det to alternativ. A2 har fult kryss på Ostereidet, medan A3 går forbi Ostereidet utan kryss.

## 2 Regionale verknader av reduserte reisetider

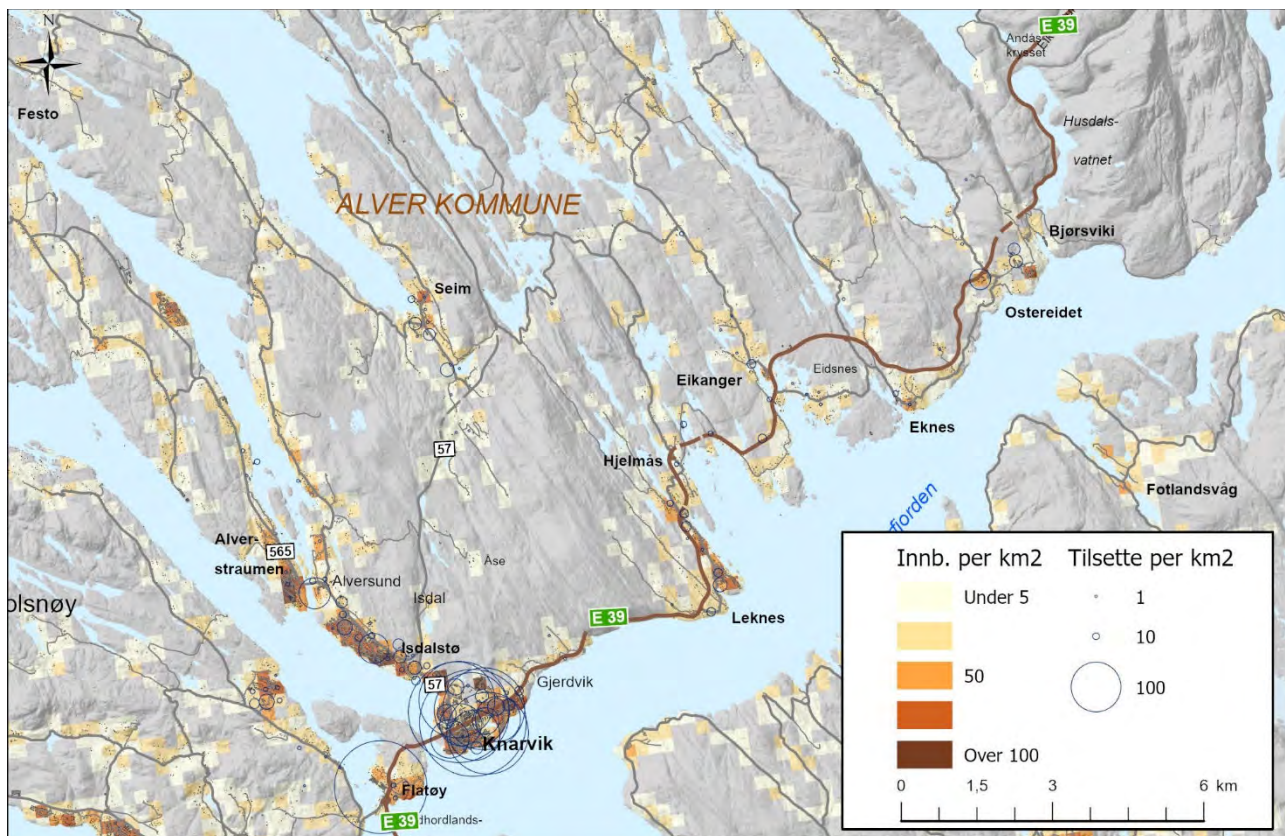
### 2.1 Situasjonen i dag og utviklingstrekk

Alver kommune, som inntil 2020 bestod av kommunane Meland, Lindås og Radøy, hadde i 2020 ca. 29 000 innbyggjarar. Dei tre tidlegare kommunane samla hadde det siste tiåret ein folketalsvekst på i gjennomsnitt 1,1 prosent årlig. Tidlegare Meland kommune hadde størst vekst med nesten 2,5 prosent, medan Radøy hadde relativt låg vekst med 0,6 prosent. Lindås har vore i ein mellomstilling med 1,1 prosents folketalsvekst i gjennomsnitt.



Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Utbygging  
 Oppdragsnr.: 5195469 Dokumentnr. N010

Bergen er det økonomiske sentrum i regionen og har betydeleg innpendling frå dei omkringliggjande kommunane, inkludert Alver. Det er mykje kommuneintern pendling i Alver, særleg til kommunesenteret Knarvik, der dei fleste arbeidsplassane er lokalisert.



Figur 2-1: Busette og tilsette i utgreiingsområdet.

## 2.2 Endringar i reisetider

Reisetida med bil mellom Flatøy og Eikefettunnelen er i dag og i referansealternativet ca. 19 minutt. Reisetidsberekningar for dagens situasjon ved hjelp av Google tyder på marginalt (innanfor eitt minutt) lengre reisetid i rush i lågtrafikk. Vi legg til grunn at dei gjennomsnittlege reisetidene frå transportmodellberekninga gir godt uttrykk for reisetidsforkortinga som den nye vegen inneber.

Resultata frå transportanalysane viser at ein reknar med ei innsparing på 3-5 minutt på heile strekninga mellom Flatøy og Eikefettunnelen, avhengig av kva alternativ ein ser på. Forskjellen mellom alternativa er altså små, og derfor vil regionale verknader omtalast for vegtiltaket generelt. Transportmodellberekninga tyder ikkje på nemneverdige endringar i reisetida i rush for pendlarar frå tettstadane Frekhaug og Knarvik i retning Bergen. For reisande frå tidlegare Radøy kommune, som pendlar via E39 mot Bergen, vil alle alternativa unntatt K6-3 gi om lag eitt minutt kortare reisetid, som heller ikkje er ei nemneverdig endring i eit regionalt perspektiv.

Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Utbygging  
Oppdragsnr.: 5195469 Dokumentnr. N010

## **2.3 Ikkje nemneverdige regionale effektar i Alver**

Det eksisterer ein klar empirisk samanheng mellom reisetid til nærmaste økonomiske senter og omfanget av pendling. Reisetid på rundt 45 minutt vert vanlegvis rekna som akseptabel reisetid for pendling. Innkorting av reisetida gjer det meir attraktivt å busette seg i ein region og arbeide i regionsenteret, i dette tilfellet Bergen. Kortare reisetid i rush mellom Alver og Bergen kunne såleis tenkjast å føre til auka folketal og meir pendling, enn om vegen ikkje vert bygd.

Dette vegprosjektet gir derimot ein så liten reisetidsreduksjon for potensielle pendlarar mot Bergen, at det ikkje kan identifiserast nokon nemneverdig effekt på pendling og busetting i Alver. Pendlaravstanden frå til dømes Hjelmås til Bergen sentrum er også allereie innanfor det folk aksepterer for slike reiser. Den totale innsparinga i reisetid på 3-5 minutt er marginal i denne samanheng, og vil dessutan gjelde få innbyggjarar.

Heller ikkje når det gjeld effektar på senterstrukturen og lokaliseringa av handel, er reisetidsforkortingane av ein slik storleik at ein kan identifisere klare effektar av dette vegprosjektet.

## **2.4 Andre moglege effektar**

Kortare reisetid og betre vegstandard vil betre kommunikasjonane langs E39, og redusere reisetida med bil mellom Alver og (nye) Sunnfjord kommune, med tettstaden Førde. I dag tek det ifølgje Google 2 timar og 40 minutt med bil mellom Knarvik og Førde, som sjølv med ti minutt kortare reisetid vil vere langt utanfor normal pendlingsavstand mellom dei to tettstadane. Det same gjeld tettstaden Masfjordnes (1 700 innbyggjarar), som har ei reisetid på 1 time og 20 minutt. Vegprosjektet vil dermed ikkje gi regionale verknader for kommunane nord for Alver.

Det er i hovudsak auka mobilitet for langtransport av gods og for lange personreiser som utgjer nytteverknadene av vegprosjektet for samfunnet, ved at ein får ein raskare og meir påliteleg transport av gods og personar. Denne typen nytteverknader vert fanga opp i analysen av prissette konsekvensar og omtalast i eigen delrapport.

## **3 Arealbruksendringar og lokale verknader**

### **3.1 Innleiing**

Dette kapittelet presenterer moglege arealbruksendringar og lokale verknader som følgje av ferdig utbygging E39 mellom Flatøy og Eikefettunnelen. Metoden for analysen har vore gjennomgang og vurdering av planstatus og pågåande planarbeid, samtalar med kommuneadministrasjonen og bruk av gjeldande fagkunnskap om kva som påverkar utvikling i tettstadar. I vurderingane av lokal utvikling er det ikkje enkelttomter eller enkelte grunneigar sine planar eller ønskjer som står i fokus, men tettstadane i eit lengre perspektiv.

Fordi Knarvik har eit særskild fokus i måla for prosjektet, vert dette løfta fram i dette notatet (kapittel 3.3). Når det gjeld Flatøy er det vurdert at vegprosjektet ikkje gir konkrete utslag på lokale verknader her. Dette fordi dei utviklingsplanane som er i prosess ikkje er direkte avhengig av E39-prosjektet for å kunne realiserast, eller vert direkte påverka av ny veg.

Ostereidet og Alversund er definert som lokalsenter av kommunen. Det har vore mest aktuelt å sjå nærmare på Ostereidet (kapittel 3.4). Dette er fordi det her er snakk om kryss eller ikkje kryss til hovudvegnettet i dei to vegalternativa på denne delstrekninga.

Gjennom analysen har vi ikkje avdekkja andre område som treng særskild merksemd i dette notatet. Dette er mellom anna fordi det ikkje ligg konkrete planarbeid føre som er avhengig av ny E39. I tillegg er det lite som

Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Utbygging  
Oppdragsnr.: 5195469 Dokumentnr. N010

skil alternativa frå kvarandre når det gjeld eventuelle lokale verknader for tettstadar i utgreiingsområdet. Ei kort oppsummering av desse vurderingane kan ein likevel lese i kapittel 3.5.

### **3.2 Planstatus og føringar**

Arealplanar etter plan- og bygningslova (PBL) dannar det juridiske grunnlaget for kva ein kan byggje kor. Arealdelen til kommuneplanen (KPA) er utgangspunktet for kva grunneigarar kan disponere arealet til, og reguleringsplanar skal i prinsippet følgje arealformål og føresegner nedfelt i kommuneplanen.

Sidan Alver sin kommuneplan skal rullerast etter at Meland, Radøy og Lindås slo seg saman, er det kommuneplanane for dei tidlegare kommunane som gjeld i utgreiingsområdet for ny E39 mellom Flatøy og Eikefettunnelen, i tillegg til vedtekne område- og reguleringsplanar. I vurderingane som er presentert i dette notatet, tek vi altså utgangspunkt i plangrunnlaget i kommunen, og vurderer hovudsakeleg ikkje ønskjer og idear om arealutvikling utanom dette.

I tillegg til gjeldande arealplanar vil statlege planretningslinjer vere viktige føringar for arealutviklinga i ein kommune. Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging legg vekt på nullvekstmålet i personbiltrafikken, og at plasseringa og utviklinga av areal og transportsystem bidreg til mindre reising og meir miljøvennlege transportformer. Alver kommune vart i september 2020 del av byvekstavtalen for Bergensområdet, og er forplikta til å bidra til desse måla.

### **3.3 Knarvik**

#### Planstatus og problemstillingar

Områdeplan for Knarvik sentrum vart vedteken i 2015, og legg til grunn at dagens E39 gjennom Knarvik sentrum må utvidast til fire felt, men at E39 på sikt skal leggjast i tunnel under Knarvik. Planen legg opp til transformasjon av regionsenteret samanlikna med i dag, med ein urban struktur og vesentleg fortetting.

Eit av samfunnsmåla i prosjektet er at løysinga for ny E39 «må leggje til rette for vidare utvikling av Knarvik som regionsenter». E39 går i dag tvers gjennom tettstaden Knarvik, noko som gir uheldig blanding av lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk. Trafikken skapar støy og er ein barriere som deler sentrum i ei nord- og sørside.

I tillegg formulerer planprogrammet følgjande effektmål for prosjektet som gjeld Knarvik:

- God tilgjengelegheit til Knarvik som regionsenter for alle trafikantgrupper, med et særskild omsyn til kollektiv-, gang og sykkeltrafikk
- Ei effektiv arealutnytting som stettar god sentrumsutvikling i Knarvik
- Redusere trafikk i dagen gjennom Knarvik sentrum

#### Arealbeslag

I løysingsutviklinga for ny E39 har det vore lagt vekt på å finne løysingar i Knarvik som i minst mogleg grad legg beslag på areal til utviklingsformål. Ingen alternativ er i konflikt med parkeringsløysingar under bakken. I tillegg har gode koplingar frå hovudvegssystemet til regionsenteret vore sentralt. Dei to hovudprinsippa for kryssløysing i Knarvik er ikkje vesentleg forskjellig frå kvarandre når det gjeld arealbeslag.

Tiltaket kjem i konflikt med areal sett av til vegformål og «noverande offentleg eller privat tenesteyting» i områdeplanen for Knarvik. Ein legg altså ikkje beslag på areal tiltenkt framtidig utvikling som ein del av Knarvik sitt overordna mål om fortetting og å få eit meir urbant preg. Sidan både KDP Knarvik-Alversund og

Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Utbygging  
Oppdragsnr.: 5195469 Dokumentnr. N010

områdeplanen for Knarvik tek høgde for eit betydeleg vegkryss vest i Knarvik, er det lagt inn restriksjonar med tanke på støy og nærleik til veganlegget i dei utviklingsplanane som ligg føre. Utviklingspotensialet vert derfor ikkje endra vesentleg som følgje av tiltaket, slik det no ligg føre i alternativa.

Ved vurdering av kva alternativ som legg best til rette for vidare utvikling av Knarvik, er det derfor først og fremst vurdering av trafikkmengd gjennom regionsenteret som er tema.

### Trafikkmengd gjennom Knarvik

I alle alternativa vert trafikkmengda gjennom Knarvik vesentleg redusert samanlikna med i dag, og typen trafikk vert også endra i ein positiv retning for utviklinga av regionsenteret. V3 og V4 gir noko mindre trafikkreduksjon enn dei andre alternativa. Nedanfor vert bakgrunnen for dette, og kvifor alle alternativa likevel når måla om redusert trafikk, omtala i detalj.

I referansesituasjonen er det berekna at trafikken på E39 gjennom Knarvik sentrum vil ligge på om lag 12000 i årsdøgnstrafikk (ÅDT) i 2055. Dette vert også kalla «nullalternativet». I alle vegalternativa viser transportanalysen at trafikkmengda i Knarvik sentrum vert redusert vesentleg samanlikna med nullalternativet (minimum ei halvering) som følgje av ny hovudveg utanom regionsenteret. Det betyr at alle alternativa oppnår målet om redusert trafikk som legg betre til rette for utvikling. Det er likevel noko forskjell mellom dei som har halvt kryss i Knarvik og i Gjerdvik (V3 og V4), og der ein har fullt kryss i Knarvik (V100, K6-3, V7C, V101, V8, og V102).

I alle vegalternativa vil gjennomgangstrafikk i Knarvik som kjem frå Hjelmås (og område lenger aust) og skal vidare til Flatøy, Bergen osv., bli borte. Gjennomgangstrafikken gjennom Knarvik for dei som kjem frå aust (inkludert Hjelmås og nordover) og skal til Alversund – og omvendt – går derimot framleis gjennom Knarvik sentrum i alternativ V3 og V4. Trafikkmengda for denne sistnemnde reisestraumen ligg på under 1000 totalt i ÅDT etter at den nye vegen vert bygd.

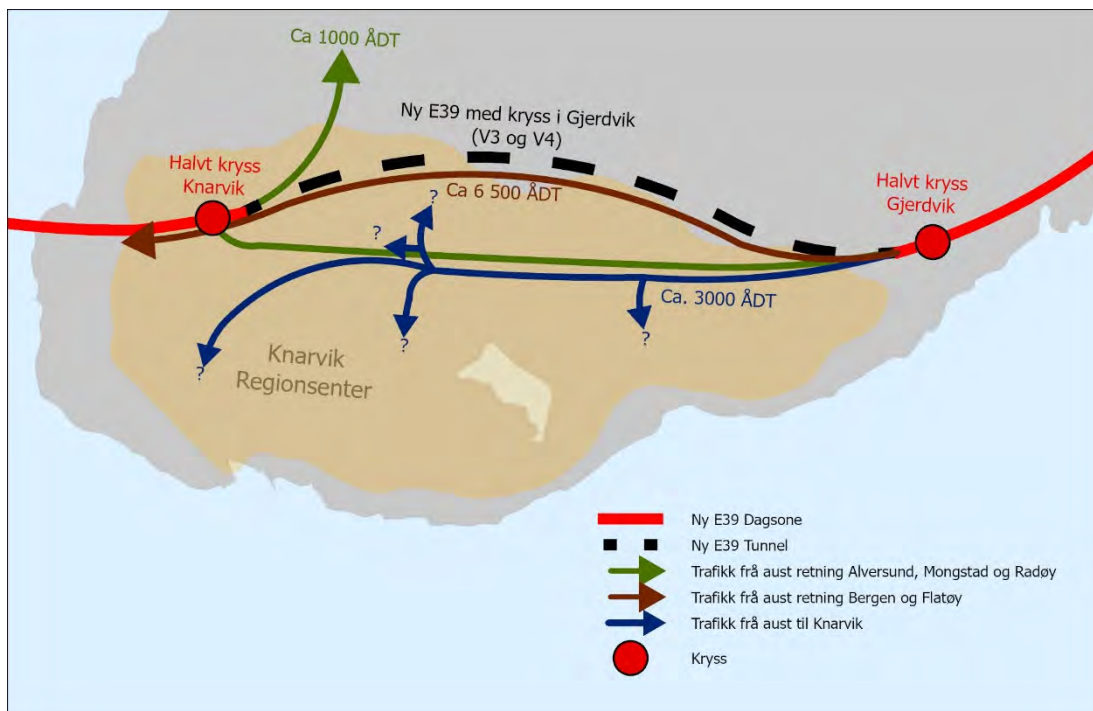
I tillegg til at alternativ V100, K6-3, V7C, V101, V8 og V102 inneber at gjennomgangstrafikken nemnd ovanfor går utanom Knarvik sentrum, fører desse alternativa også til at trafikken som kjem frå aust og har Knarvik senter som reisemål (om lag 3 000 ÅDT), ikkje må gjennom den austre delen av Knarvik sentrum (sjå figur 3-2). Dette gjeld dersom ein legg til grunn at dei mest sentrale reisemåla innanfor Knarvik-sona ligg tett på hovudkrysset.

Her er det likevel verd å merke seg at transportmodellen er for grov til å vurdere lokale variasjonar innanfor Knarvik-området på dette planstadiet, og at det kan kome fleire viktige målpunkt austover i regionsenteret ved transformasjonen som områdeplanen legg opp til. Det er dermed vanskeleg å seie sikkert kor stor forskjell det vil vere mellom V3/V4 og dei andre alternativa i ein framtidig trafikksituasjon lokalt, men V3 og V4 vil innebere meir trafikk gjennom Knarvik sentrum enn dei andre. Dette illustrerast i figur 3-1 og figur 3-2, som synleggjer kva fordelingar av trafikken som ikkje transportmodellane kan svare på.

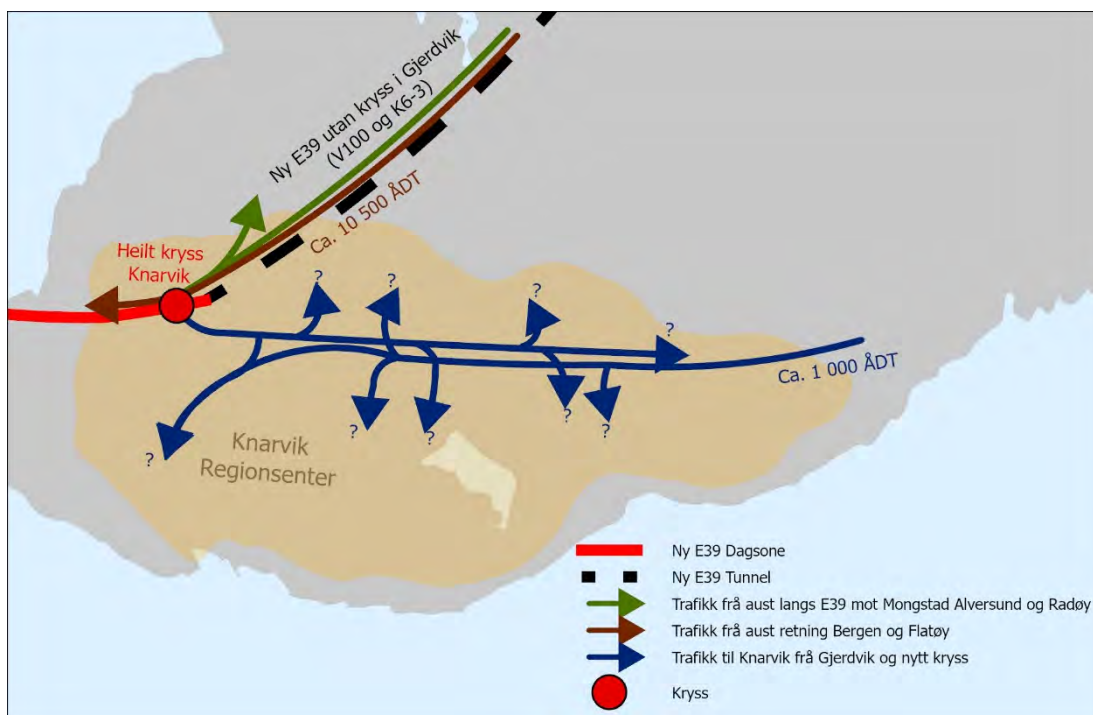
I tillegg til trafikkmengd vert også samansetninga av typen trafikk endra vesentleg i alle alternativa. Tungtrafikk som til dømes kjem frå aust og skal til Bergen (eller omvendt), vil ikkje lenger gå gjennom utviklingsområda til regionsenteret. I V3 og V4 får ein berre gjennomgåande tungtrafikk som skal til Radøy og Mongstad. Det vert òg truleg mindre trafikk på kveld og natt når hovudsambandet mellom nord og sør ikkje går gjennom senteret. Dette bidreg til at ein fredeleggjer området på ein annan måte enn om europavegen går gjennom sentrum.



Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Utbygging  
 Oppdragsnr.: 5195469 Dokumentnr. N010



Figur 3-1: Kart som viser omtrentlige trafikktal i framtidig situasjon i alternativ V3 og V4. Pilar med spørsmålsteikn visar døme på kor trafikken kan fordele seg, men som ikkje fangast opp av transportmodellen.



Figur 3-2: Kart som viser omtrentlige trafikktal i framtidig situasjon i alternativ V100, K6-3, V7C, V101, V8 og V102. Pilar med spørsmålsteikn visar døme på kor trafikken kan fordele seg, men som ikkje fangast opp av transportmodellen.



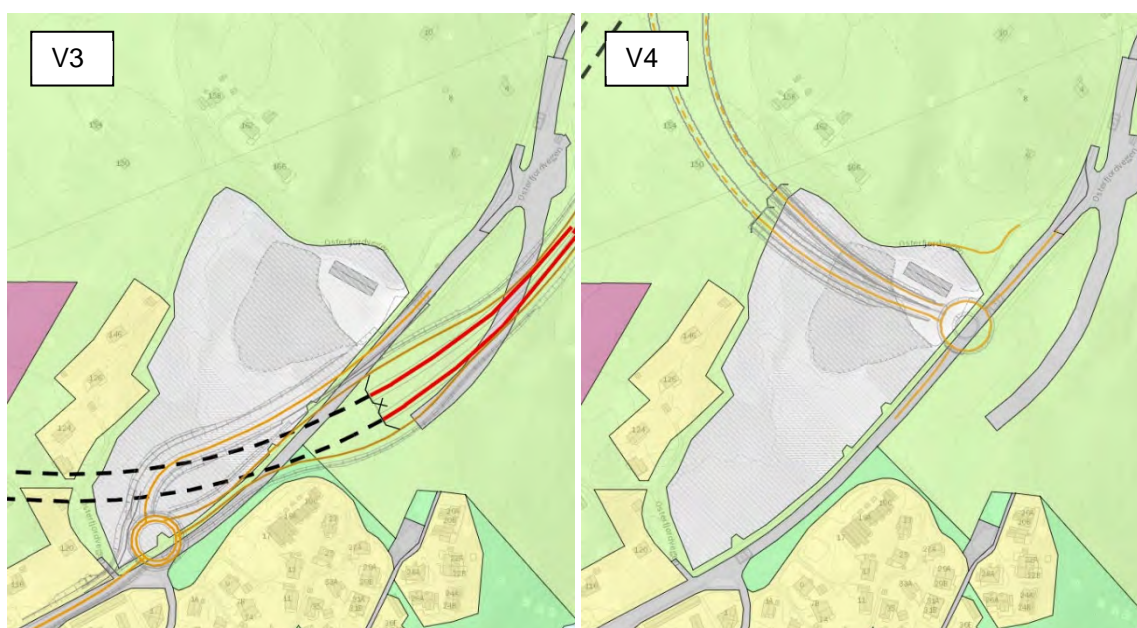
Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Utbygging  
Oppdragsnr.: 5195469 Dokumentnr. N010

## Gjerdvik næringsområde

For at Knarvik skal kunne utviklast til eit urbant regionsenter, har kommunen vurdert at det er naudsynt med næringsområde i randsona av tettstaden, som kan ta imot dei næringsaktivitetane som ikkje lenger er ønska i Knarvik sentrum. Gjerdvik næringsområde er eit slikt planlagt område, og ligg som framtidig næringsformål i kommunedelplanen for Knarvik, Alversund og Alverstraumen.

Kommunedelplanen inneheld rekkefølgekrav om at løysing for ny E39 må vere avklart før ein kan byggje i dette næringsområdet. Dette kravet vert oppfylt uavhengig av kva vegalternativ for ny E39 som vert valt.

V3 og V4 fører derimot med seg arealbeslag i dette området, og stettar derfor noko mindre opp under ønska utvikling samanlikna med dei andre V-alternativa.



Figur 3-3: Eksempelveglinjer for lokalvegtilknytning og halvt kryss i Gjerdvik i alternativ V3 og V4 (gule linjer). Endeleg arealbeslag vert avklart i reguleringsplanfasen. Område i grått er Gjerdvik næringsområde.

## 3.4 Ostereidet

### Om alternativa og planstatus

Ostereidet er definert av kommunen som eitt av sju viktige lokalsenter i Alver kommune. Eksisterande E39 går i dag gjennom tettstaden med tilkopling via eit T-kryss. Ostereidet har ein viktig funksjon som eit lokalsenter for bebuarar i området. På grunn av bensinstasjon, kafé og butikk er det også ein mogleg stoppestad for gjennomreisande.

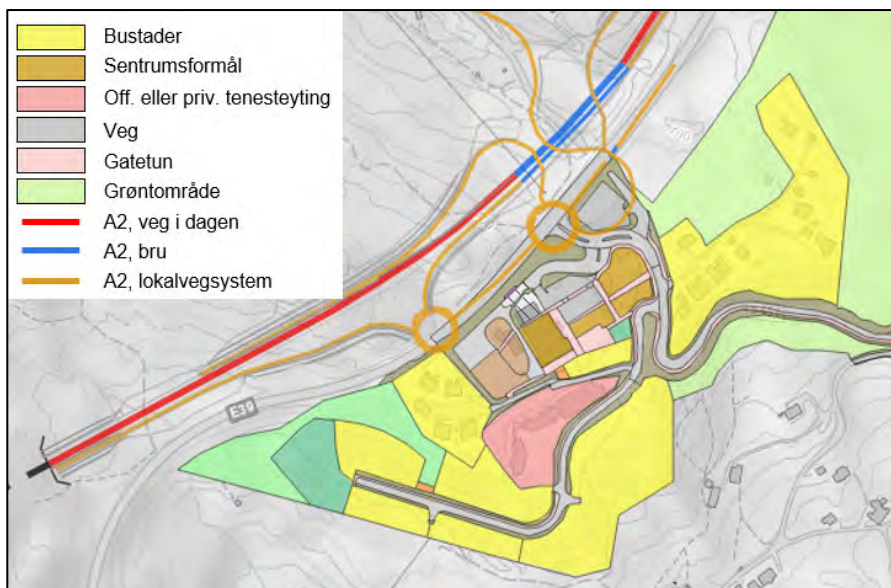
I vegalternativa som rår Ostereidet står valet mellom å legge vegen heilt utanom lokalsenteret (alternativ A3), eller å legge hovudvegen langs eksisterande trasé for E39 med fult kryss ved lokalsenteret (alternativ A2, sjå figur 3-4). I A3 vil nærmaste kopling til hovudvegssystemet vere i Eikanger og ved Eikefettunnelen. Verknader som det vert aktuelt å vurdere her er dermed:

- Kva A2 sitt arealbeslag, barrierar og verknader for nærmiljø kan ha å bety for vidare arealutvikling av Ostereidet.
- Kva reisetider bebuarar på Ostereidet får til regionsenteret Knarvik, i dei to ulike vegalternativa.
- Kva A3 og fråvær av kryss kan ha å seie for handel, aktivitet og attraktivitet på Ostereidet.

Pågåande arbeid med områdeplan for Ostereidet (sjå utklipp frå planen i figur 3-5) legg til rette for om lag 200 nye bueiningar, og ei fortetting rundt handelsområdet. Planforslaget legg også til rette for ei vidare utvikling av skule og barnehage. Arealformåla er i tråd med overordna kommuneplan. Planen er per no (januar 2021) ikkje vedteken. Ein sentral diskusjon i planarbeidet har ifølgje kommunen vore å få godkjend kryssløysing til E39 hjå Statens vegvesen.



Figur 3-4: Alternativ A2 og A3 ved Ostereidet.



Figur 3-5: Utklipp av plankart for områdeplan Ostereidet, planforslag på høyring oktober 2020.

Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Utbygging  
Oppdragsnr.: 5195469 Dokumentnr. N010

## Vurdering av lokal utvikling

Det vurderast at referansealternativet er det beste for vidare utvikling av Ostereidet. Gitt at det skal byggast ny hovudveg på denne strekninga, vil A2 i sum gi betre føresetnader for vidare utvikling av Ostereidet som lokalsenter samanlikna med A3. Tabell 3-1 viser ei oversikt over vurderingane for ulike verknader.

Konklusjonen er basert på ein vurdering av at arealbeslaget i A2 ikkje går utover areal tiltenkt sentrale formål, og at måla for utvikling i området kan gjennomførast i dei areala som ikkje vert råka direkte av vegtiltaket. Kommunen sine planar for Ostereidet er laga med E39 gjennom staden som i dag. På grunn av høgdeforskjellar i området, og at områdeplanen legg opp til utvikling eit stykke frå vegen, vert trafikkstøy heller ikkje eit stort tema i utviklingssamanheng.

Vidare legg ein til grunn for konklusjonen at besøk frå gjennomreisande er viktig for området i form av handel og aktivitet, og at direkte tilknytning til hovudvegnettet vil kunne bidra til attraktiviteten av Ostereidet som bustadområde.

Konsekvensar for kollektivløysingar utgjør ein marginal del av vurderinga. Med A3 er det ikkje sannsynleg at langdistansebussar til/frå Førde vil stoppe på Ostereidet, medan det i A2 er lagt til rette for det. I planarbeidet for ny E39 legg ein til grunn at rutesystem for lokale bussar må liggje der folk bur og kan utviklast uavhengig av ny E39.

A2 er ikkje vurdert å vere betre enn referansesituasjonen. Utviklinga av området er ikkje hindra av vegen slik den ligg i dag. Sjølv om arealbeslaget samsvarer med arealformål i områdeplanen, er det likevel ein forverra situasjon samanlikna med i dag. Slik krysset er utforma i A2 vert dette ein større barriere for avkøyring til Ostereidet for gjennomreisande enn T-krysset som ligg der i dag. I A2 må ein bestemme seg for å ta av til Ostereidet før ein ser lokalsenteret. Dette kan ha påverknad på kor mange som vel å ta av her. I tillegg inneber sjølve krysset ein omveg samanlikna med i dag. Reisetidsinnsparinga til Knarvik er ikkje vurdert å vere vesentleg eller viktig nok for lokal utvikling på staden, til å vege opp for dei ulempa kryssutforminga kan få for handel og aktivitet.

Tabell 3-1: Vurderingar av moglege verknader for Ostereidet i alternativ A2 og A3. \*Reisetid frå Ostereidet til Knarvik sentrum når A2 og A3 er kombinert med raskaste alternativskombinasjon på V- og M-strekninga (V100-M1).

Moglege verknader	A2	A3
Arealbeslag	Nytt kryss samsvarar dels med areal avsett til vegformål i områdeplanen sitt høyringsforslag.	Ingen, vegen går utanom senteret.
Trafikkmengd	Situasjonen vert omtrent som i referansesituasjonen, med trafikk på ca. 5 000 ÅDT på hovudvegen ved senteret.	Vesentleg mindre trafikk i lokalsenteret enn i referansealternativet, med berre 300 i ÅDT i aust, og 1 800 i ÅDT i vest.
Reisetid til Knarvik	Ca. 11,5 min* (ca. 3 minutt mindre enn i referansealternativet)	Ca. 12,5 min* (ca. 2 minutt mindre enn i referansealternativet)
Gjennomreisande og handel	Med kopling direkte frå lokalsenteret til E39 vert kundegrunnlaget på butikken og bensinstasjonen truleg tilsvarande i dag. Kryssutforminga kan likevel auke barrieren for å køyre av ny E39 for gjennomreisande, ved at ein må ta av i rampe eit stykke før man ser lokalsenteret.	Trafikkanalysane viser at gjennomgangstrafikken forsvinn. Kan føre til at særskilt bensinstasjon mistar kundar og vert lagt ned.
Kollektivtilgang	Lokalbussar som i dag. Meir sannsynleg med stopp for langdistansebussar ved Ostereidet enn i A3.	Lokalbussar som i dag. Langdistansebussar vil sannsynlegvis ikkje stoppe ved Ostereidet.



Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Utbygging  
Oppdragsnr.: 5195469 Dokumentnr. N010

### 3.5 Andre tettstader og område



Figur 3-6: Område og tettstadar som vert omtala i notatet.

#### Lonelva og Juvik

I områdeplan for Lonelva-Juvikvarden ligg det krav om at nytt kryss til fv. 57 og E39 må vere bygd før ein kan byggje i dei mest sentrale områda av planen (rekkefølgjekrav).

E39-prosjektet kan i dette tilfellet vere med på å framskynde utviklinga i tråd med planen. Det kan også føre til mindre omfattande rekkefølgjekrav når trafikken på eksisterande E39 og fv. 57 i dette områda reduserast vesentleg. Det er likevel ikkje noko områdeplanen er avhengig av, og høva for utvikling vil ikkje variere mellom alternativa. Verknadene her vurderast derfor ikkje å vere relevante for avgjerd i saka, og vert ikkje diskutert vidare her.

#### Alversund og Alverflaten

V7C og V101 inkluderer ein arm frå kryss ved Øvre Isdal til Alversund, og avlastar dermed Alversund sentrum og Alverflaten vesentleg samanlikna med referansesituasjonen. Det er snakk om ein reduksjon frå 12 000 til 6 000 ÅDT på den sørlege delen av Alverflaten og frå 8 000 til 1 500 på den nordlege delen og ved Alversund sentrum. I dei andre alternativa vert trafikkmengda tilsvarande som i referansealternativet. V7C og V101 kan derfor tenkast å opne opp for ei anna utvikling av dette området enn i dei andre vegalternativa.

Gjeldande plangrunnlag opnar derimot ikkje for vesentleg utbygging i desse områda. Kommunen opplyser også at dei er nokså tett utbygd allereie, og at det ikkje har vore diskutert om det er noko meir potensial her dersom trafikken forsvinn. Det føreligg ingen planar som er avhengig av ny veg eller trafikkavlastning for å kunne realiserast. Det vurderast derfor at lokale verknader og moglege arealbruksendringar som følgje av E39-prosjektet ikkje vert aktuelt å vektlegge vidare i vurderingane.



Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Utbygging  
Oppdragsnr.: 5195469 Dokumentnr. N010

## Åse og Isdal

Nord for planlagt kryss ved Øvre Isdal i alternativa V7C, V101, V8 og V102 er det sett av eit område til næringsformål i kommuneplanen sin arealdel. Utviklinga av ein eventuell reguleringsplan for området er ifølgje kommunen ikkje avhengig av ny E39. Eventuelle indirekte arealbruksendringar som følgje av vegtiltaket vert derfor ikkje aktuelt å diskutere vidare.

Utanom dette er det først og fremst konsekvensar for dei ikkje-prisette faga som vert relevante å sjå på når det gjeld verknader for Åse og Isdal. Det visast derfor til planomtalen og delrapportane for landskapsbilete, friluftsliv, kulturarv, naturressursar og naturmangfald når det gjeld korleis vegalternativa rårar dette området.

## Eikanger og Hjelmås

Ny E39 vil forbetre tilgjengelegheit og framkome for næringsutviklinga i Eikanger, både når det gjeld Eikanger næringsområde (Nordhordland næringspark) og Eidsnes næringsområde. Begge desse områda er regulert til næringsformål, og dei er ikkje ferdig utbygd. Reisetida frå Eikanger til Knarvik reduserast med ca. 3 minutt i dei raskaste alternativskombinasjonane for ny E39 (kombinasjonar med V100, V4 eller V3).

Planavdelinga i Alver kommune har informert om at diskusjonar rundt ei eventuell utviding av reguleringsplanen for Hordaland næringspark er sett på vent til ein veit meir om kor ny E39 skal gå. Ei slik mogleg utviding kan bli stoppa av alternativa M2, M3 og M4, då vegen i desse alternativa ligg langs nordsida av det som i dag er regulert til næringsformål. Både veg, kryss og tilhøyrande byggjegranser vil avgrense høva til å utvide næringsarealet ytterlegare.

M1 påverkar ikkje den moglege utvidinga av Hordaland næringspark, men legg samstundes beslag på skuletomta i Eikanger, og grip på denne måten i større grad inn i nærmiljøet enn dei andre alternativa. Dei negative konsekvensane knytt til skulen si rolle som leikeareal og møteplass for nærmiljøet, vert dekkja av temaet friluftsliv, by- og bygdlev. I kva grad dette påverkar «lokal utvikling», vurderast derimot i dette notatet. Mangelen på ein slik møtestad for tettstaden kan kunne påverke attraktiviteten for å bu der, og dermed få nokre negative verknader for den vidare utviklinga av tettstaden.

Sør for Eikanger ligg det ein reguleringsplan for Fyllingsnes i påvente av ny E39. Reguleringsplanen inneber utbygging av bustadar, men utbygging må vente til E39 er flytta og det er bygd gang- og sykkelveg inn til Eikanger bru. Alle alternativa for ny E39 oppfyller desse krava og legg dermed til rette for vidare utvikling av Fyllingsnes. Det same gjeld ein eventuell utvikling av Fyllingsåsen til næring i tråd med kommuneplanen, kor oppstart av regulering også må vente til løysing for E39 er avklart.

I sum vurderast det at det ikkje er vesentlege forskjellar mellom M-alternativa når det gjeld potensial og ambisjonar om lokal utvikling i Eikanger, når ein ser omsyna til næring og omsyna til Eikanger som tettstad i heilskap.

## **3.6 Oppsummering arealbruksendringar og lokale verknader**

### Delstrekning Flatøy

På Flatøy-strekninga er det berre eitt alternativ, og vegen legg ikkje vesentlege premisser for utbygging på Flatøy. Det er ingen verknader for temaet lokale og regionale verknader som har relevans for val av alternativ.

### Delstrekning vest (V-alternativ)

Alle alternativa oppnår målet om å redusere trafikk gjennom Knarvik sentrum, ved at dei fører til ein vesentleg reduksjon (minimum halvering). V3 og V4 fører til noko mindre trafikkreduksjon som følgje av halvt

Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Utbygging  
Oppdragsnr.: 5195469 Dokumentnr. N010

kryss i Knarvik og halvt kryss i Gjerdvik. I tillegg legg V3 og V4 beslag på delar av areal sett av til næring i Gjerdvik.

V7C og V101 gir andre premisser for utvikling av Alversund sentrum og Alverflaten enn dei andre alternativa, men det føreligg ingen planar om slik utvikling som er avhengig av ny E39, og denne forskjellen vurderast å ikkje vere av relevans for val av alternativ.

### Delstrekning i midten (M-alternativ)

Det er vurdert at alle M-alternativa rangerast likt av omsyn til lokal utvikling. M1 råkar skuletomta og nærmiljøet i Eikanger, men dei negative konsekvensane knytt til dette høyrer i stor grad til temaet friluftsliv/by- og bygdeliv. Alle alternativa vil gi noko forbetra føresetnader for den planlagde næringsutviklinga på staden. Ambisjonar om næringsutvikling i Eikanger vert ivaretatt fordi området vert knytt til eit forbetra hovudvegssystem med redusert reisetid.

### Delstrekning i aust (A-alternativ)

Balansen mellom ulike typar verknader for Ostereidet er vurdert. I valet mellom A2 og A3 vert A2 vurdert å vere best for lokal utvikling av lokalsenteret. Dette er under premisser av at lokalsenteret med butikk, bensinstasjon og kafé er ein sentral del av lokalsamfunnet, og at kryss er viktig for å oppretthalde desse tilboda og Ostereidet sin attraktivitet som bustad. Veggen kjem ikkje i vesentleg konflikt med planane kommunen har for området i pågåande områdeplanarbeid.

Referansesituasjonen er likevel vurdert å vere betre for lokalsenteret si utvikling, som følgje av at utforminga av krysset i A2 skapar ein større barriere for å nytte Ostereidet som stoppestad for gjennomreisande.

E02	2021-11-19	For høyring/offentleg ettersyn	KRIWEN	EBO	LRK
D01	2020-11-20	For godkjenning hjå oppdragsgjevar	KRIWEN/EBO	EBO/ATFOT	LRK
<b>Versjon</b>	<b>Dato</b>	<b>Omtale</b>	<b>Utarbeidd</b>	<b>Fagkontrollert</b>	<b>Godkjent</b>

Dette dokumentet er utarbeidd av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten tilhøyrar Norconsult AS. Dokumentet må berre nyttast til det formål som går fram i oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.