

# Fagrappport lokal og regional utvikling

Januar | 22

E39 Bue – Ålgård. Detaljregulering

## Forord

Denne fagrapporten er utarbeidet som en del av arbeidet med reguleringsplan for E39 Bue - Ålgård, i Bjerkreim kommune og Gjesdal kommune. Rapporten tar for seg temaet lokal og regional utvikling.

Tiltakshaver og ansvarlig for utredningen er Nye Veier.

Hos Nye Veier har Kjetil Medhus ledet arbeidet med reguleringsplanen. Kristian de Lange, Jannicke Neteland Olsen og [Joachim Krogh Pedersen](#) har vært prosjektledere hos COWI AS. Fagansvarlig for lokal og regional utvikling har vært Øystein Berge.

Januar 2022

Stavanger

## Innhold

1	Sammendrag .....	4
2	Innledning.....	5
2.1	Bakgrunn .....	5
2.2	Mål for prosjektet og planarbeidet .....	5
2.3	Tiltaket .....	6
2.4	Regulerte alternativ og varslingsområde .....	6
3	Dagens situasjon .....	8
3.1	Befolkning .....	8
3.2	Arbeidsmarked og næringsliv.....	12
4	Regionale virkninger.....	15
5	Lokal virkninger .....	16
5.1	Befolkning .....	16
5.2	Arbeidsmarked og næringsliv.....	16
6	Referanser .....	17

## 1 Sammen drag

Med regionale effekter menes i denne rapporten Jæren og Dalane, fra og med Moi til og med Stavanger, mens i lokale effekter er det Gjesdal kommune som har blitt sett på. Rapporten benytter data fra Statistisk Sentralbyrå. I tillegg er relevante kommunale og fylkeskommunale planer gjennomgått. Det vises også til noen offentlige utredninger om byer.

Å bygge ut parsellen mellom Bue og Ålgård vil ha moderat positiv effekt på lokal og regional utvikling. Reisen vil gå raskere til og fra Gjesdal, og gjennomfarten på E39 vil flyte bedre. De positive effektene kommer gjennom å øke bostedsattraktiviteten, og dermed bidra til sterkere befolkningsutvikling. Det vil også være positivt for næringslivet, som vil få økt lokal etterspørsel.

Det vil også gi noe større bo- og arbeidsmarkedsregion, som vil være positivt for produktiviteten. Det siste vil være positivt for Gjesdal næringspark, som er attraktivt for plasskrevende næringsliv med behov for god veitilgang. Også turistindustrien, med Kongeparken i spissen, vil få positive konsekvenser av forbedringer i veinettet. Alternativene er omtrent identiske, og vurderes derfor som like gode for lokal og regional utvikling.

## 2 Innledning

### 2.1 Bakgrunn

Nye Veier ble opprettet av Stortinget i 2016 med mål om å etablere en slank, effektiv og spesialisert byggherreorganisasjon. Nye Veier sitt oppdrag er å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde trafikksikre hovedveier. Disse veiene reduserer reisetid, knytter sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner, og sørger for færre drepte og hardt skadde i trafikken. Nye Veier har per i dag ansvaret for 700 kilometer hovedvei, og en investeringsramme på 150 milliarder kroner.

Nye Veier har ansvar for strekningen mellom Kristiansand og Ålgård. Dagens E39 er av variabel standard, og sikkerhet og framkommelighet er ikke tilfredsstillende. Veien er og vil være en del av TEN-T (det transeuropeiske transportnettverket), og dermed en viktig transportkorridor. Denne strekningen er delt opp i flere delstrekninger, med ulik status:

- Kristiansand vest - Mandal øst: utbygging pågår, med planlagt ferdigstilling i 2022
- Mandal øst – Mandal by: utbygging pågår, med planlagt ferdigstilling i 2022
- Mandal – Lyngdal øst: områderegulering er vedtatt. Arbeid med detaljregulering starter i 2020, og planlagt anleggsstart er årsskiftet 2021/2022 med mulig ferdigstilling 2025
- Herdal – Røyskår: detaljregulering blir sluttbehandlet i Lyngdal kommunestyre 18. juni 2020. Byggestart er planlagt til 2021, med mulig ferdigstilling i 2024
- Lyngdal vest – Ålgård: Kommunal- og moderniseringsdepartementet [vedtok kommunedelplanen 25. juni 2021](#)
- Bue – Ålgård: detaljregulering pågår

### 2.2 Mål for prosjektet og planarbeidet

Ny E39 mellom Bue og Ålgård er en del av Nye Veier sitt prosjekt E39 mellom Kristiansand og Ålgård. Bygging av ny E39 skal binde regionen sammen, skape et større bo- og arbeidsmarked, gi kortere reisetid og langt bedre sikkerhet for trafikantene. Målsettingen er samtidig å redusere utslippet av klimagasser og andre miljøkonsekvenser.

#### 2.2.1 Hovedmål og delmål

Reguleringsplan for E39 Bue - Ålgård skal bidra til at de sektorpolitiske målene i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nås (Det kongelige samferdselsdepartement, 2017).

Nasjonal transportplan sine hovedmål er:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Videre gjelder følgende delmål for planprosjektet:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt
- Sikre økt framkommelighet og trafikantnytte
- Fornøyd lokalsamfunn, naboer og berørte grunneiere
- Minimere negative effekter for de ikke-prissatte konsekvensene

## 2.3 Tiltaket

### *Vei*

Detaljregulering med konsekvensutredning for E39 Bue - Ålgård gjelder ny firefelts motorvei fra Bue i Bjerkreim kommune til Ålgård i Gjesdal kommune. Strekningen er på ca. 15 km. Ved Bue og Ålgård kobles ny vei til dagens E39, samtidig som det tilrettelegges for kobling mot ny E39 mot sør og nord. Det planlegges for fartsgrense på 110 km/t, med normalprofil på 23 meter.

### *Masseuttak og permanent masselagring*

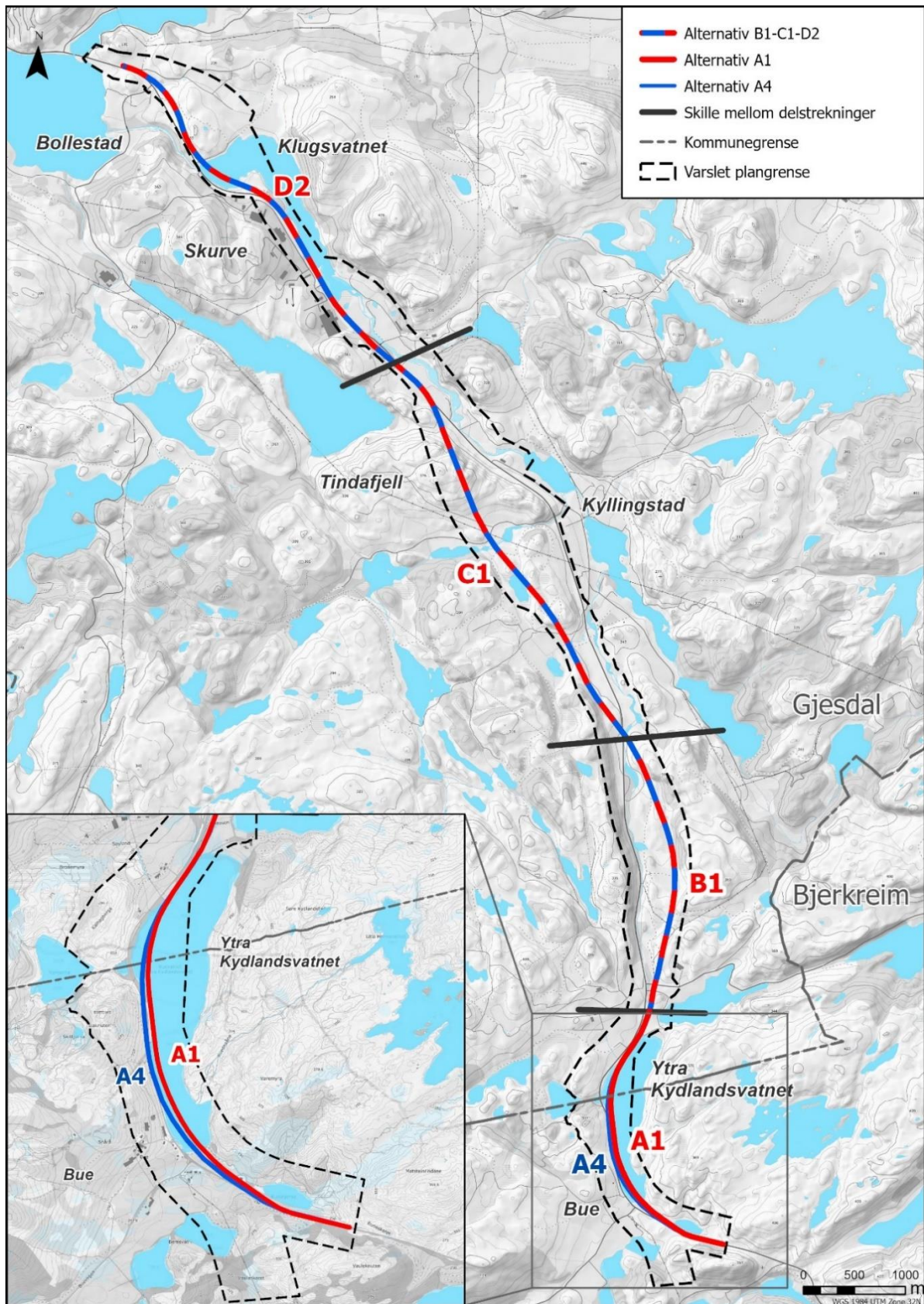
Reguleringsplanen for ny E39 legger også opp til etablering av masseuttak og permanent masselagring. Prinsipper som er lagt til grunn for valg av arealer til disse formålene er nærhet til vegtiltaket, behov for masser i veikonstruksjon, behov for lagring av løsmasser og muligheter for tilrettelegging for landbruksformål.

### *Midlertidige tiltak*

Midlertidige tiltak som planen gir rom for er anleggsområde/anleggsbelte med tilhørende anleggsveier, riggområder, knuseverk og midlertidige kryssområder ved etappevis utbygging.

## 2.4 Regulerte alternativ og varslingsområde

Figur 2-1 viser regulerte veilinjer og varslingsområde for planarbeidet. Området er delt inn i fire delstrekninger. I område A, som ligger i grensen til Bjerkreim og Gjesdal kommune, ble det regulert to alternativer: Alternativ A1 og A4. I delområde B, C og D er det kun et alternativ som er regulert, henholdsvis alternativ B1, C1 og D2. [Etter høring og offentlig ettersyn fremmes kun alternativ A4 til andregangsbehandling.](#) Det vises til planbeskrivelse for videre omtale.



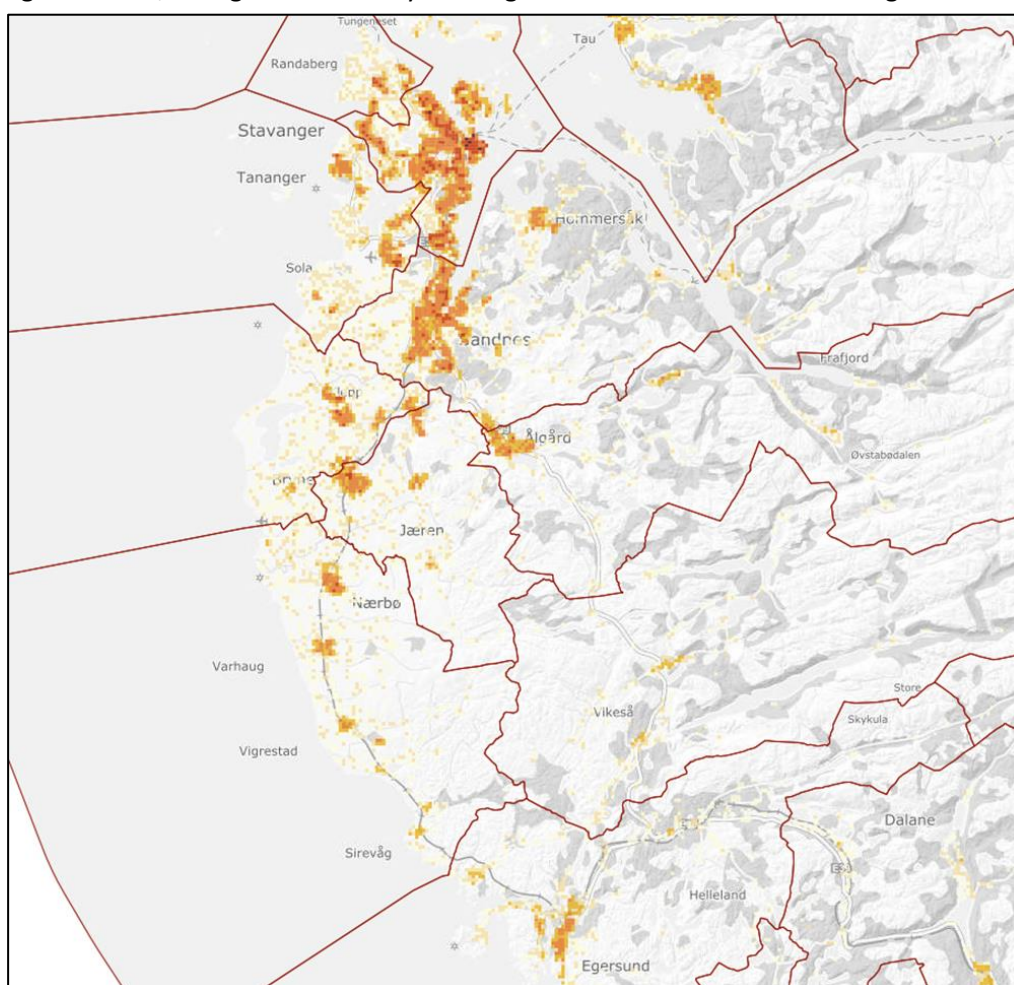
Figur 2-1 Oversikt regulerte alternativ for hver delstrekning.

### 3 Dagens situasjon

For å si noe om mulige effekter av tiltakene er det først viktig å beskrive situasjonen slik den er før utbygging. Her følger først en beskrivelse av den demografiske utviklingen og deretter en beskrivelse av næringsliv og arbeidsmarked. Det er hovedfokus på Gjesdal kommune. De regionale effektene er godt dekket i rapporten "Lokale og regionale virkninger av ny E39 Lyngdal – Sandnes" fra Statens vegvesen (delrapport til kommunedelplanen), og får derfor mindre plass her.

#### 3.1 Befolkning

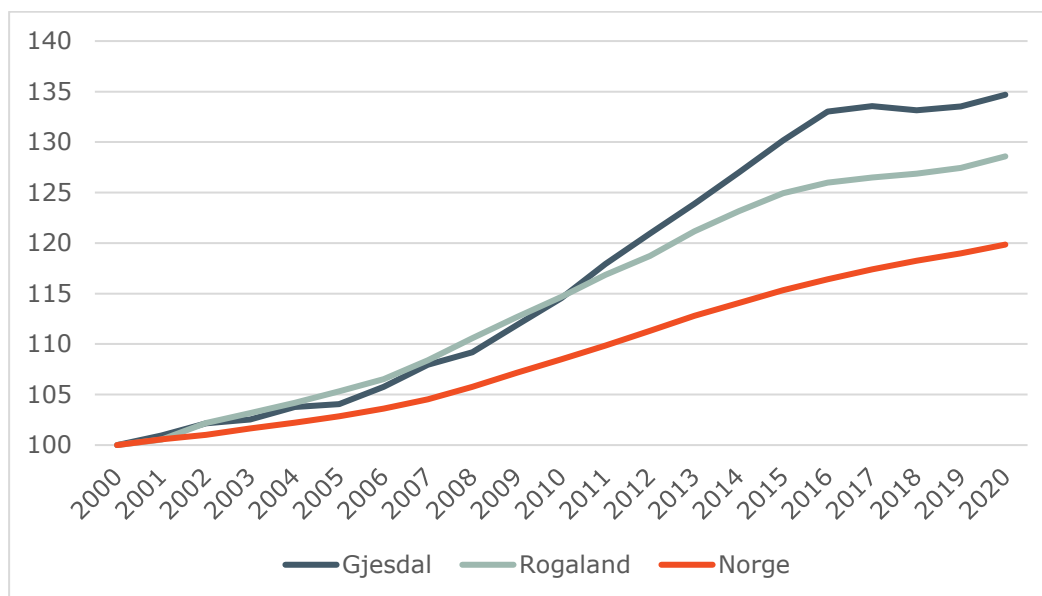
Strekningen fra Bue til Ålgård ligger i et tynt befolket område. Utenom om i Ålgård bor det svært få i området. Lenger nord ligger det befolkningstette Nord-Jæren, og det bor mye folk langs fylkesveg 44 og Jærbanen, som går nærmere kysten. Figur 3-1 viser kart over befolkningstetthet i regionen.



Figur 3-1: Kart over befolkningstetthet, kilde SSB.

I Gjesdal bor det 12 000 innbyggere. De aller fleste bor i Ålgård og noen i bygda Oltedal. Ellers er kommunen tynt befolket. Befolkningsutviklingen har vært sterk i Gjesdal siden 2000. Figur 3-2 viser utviklingen som en indeks der år 2000 er satt lik 100, slik at man kan sammenligne utviklingen med andre områder. Her er utviklingen i Gjesdal presentert sammen med utviklingen i Rogaland fylke og Norge. Veksten i Gjesdal har vært sterkere enn i Rogaland, som igjen har vært sterkere enn i Norge. Spesielt sterk var veksten mellom 2008 og 2015, men etter det har den flatet ut.





Figur 3-2: Befolkningsutvikling 2000-2020, Indeks der 2000 er satt til 100.

Siden 2000 har befolkningen i Gjesdal vokst med 35 prosent. Veksten i Rogaland var 29 prosent i samme periode, mens den i Norge var 20 prosent.

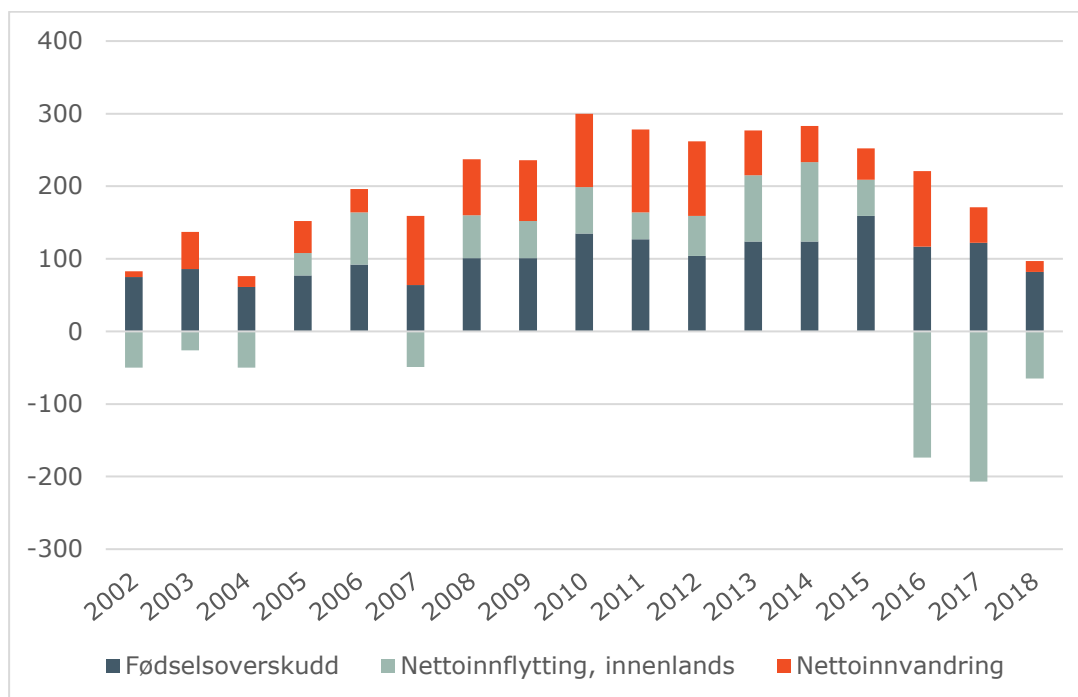
Befolkningsendringer i en kommune har tre årsaker. Den kan komme som følge av fødselsoverskudd, som er antall levendefødte minus antall som dør, den kan komme som netto innenlandsk flytting, som er antall som har flyttet til kommunen fra en annen norsk kommune minus de som flytter fra Gjesdal til en annen norsk kommune, og det kan skyldes nettoinnvandring, som er antall som flytter til kommunen fra utlandet minus de som flytter andre vei.

Av disse er det netto innenlandsk flytting som best beskriver bostedsattraktiviteten. Både fordi denne er lik null for hele Norge, og derfor beskriver en relativ attraktivitet, og fordi disse har i de aller fleste tilfeller valgt hvor de skal flytte. Innvandrere vil i varierende grad gjøre et bevisst valg om hvilken kommune de skal flytte til. Figur 3-3 viser bidrag til befolkningsveksten i Gjesdal i årene 2002 til 2018.

Fødselsoverskuddet står for en relativt høy andel av befolkningsveksten. I Gjesdal fødes det mange barn. I 2019 var det kun tre kommuner i Norge som hadde høyere antall levendefødte barn per innbygger. Fødselsoverskuddet var dessuten rimelig stabilt over denne 17-årsperioden.

Nettoinnvandringen er positiv for alle årene, og er særlig høy i årene 2007 til 2017. Nettoinnvandringen i og rundt Jæren er knyttet til aktiviteten i oljerelaterte næringer. I perioder med høye oljepriser er det stor etterspørsel etter arbeidskraft i oljenæringen, leverandørnæringen og andre næringer som vokser med disse. Mye av denne etterspørselen dekkes av arbeidsinnvandring fra Schengenlandene, og store deler av Rogaland har opplevd høy arbeidsinnvandring i perioden.

Den innenlandske flyttingen har variert mer. Den var negativ i starten av perioden, og så positiv i årene med sterkest vekst fram til 2015. I årene fra 2016 til 2018 har det vært mange flere som har flyttet til en annen norsk kommune fra Gjesdal enn det som har flyttet til Gjesdal fra en annen norsk kommune. Dette tyder på at attraktiviteten har gått ned de siste årene. Dette har sammenheng med fallende oljepris og dermed svakere arbeidsmarked på Vestlandet.



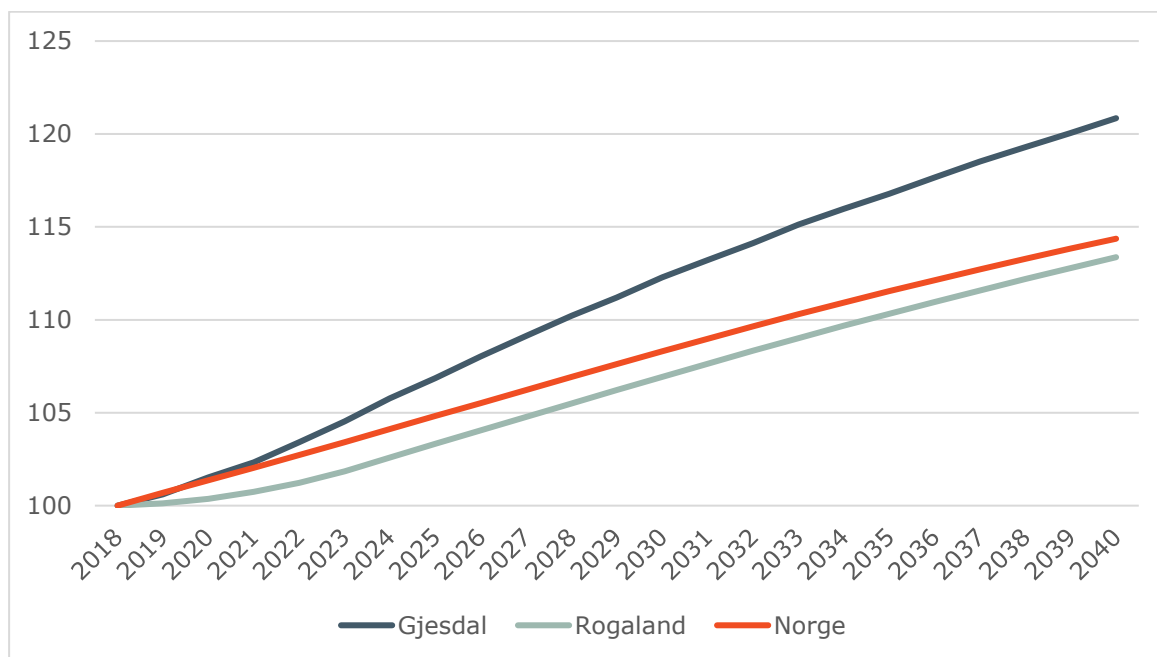
Figur 3-3: Bidrag til befolkningsveksten i Gjesdal 2002-2018

I løpet av denne perioden var fødselsoverskuddet på totalt 1 751 personer, og utgjorde omtrent to tredjedeler av den totale veksten på 2 762 personer. Innvandring har stått for en tredjedel, mens netto innenlandsk flytting har vært tilnærmet null.

Det er forventet fremdeles betydelig vekst i Gjesdal framover. Figur 3-4 viser SSB sine befolkningsframskrivninger fra 2018 til 2040 i det såkalte middelalternativet. De er presentert som en indeks der 2018 er satt til 100, og linjene viser utviklingen framover.

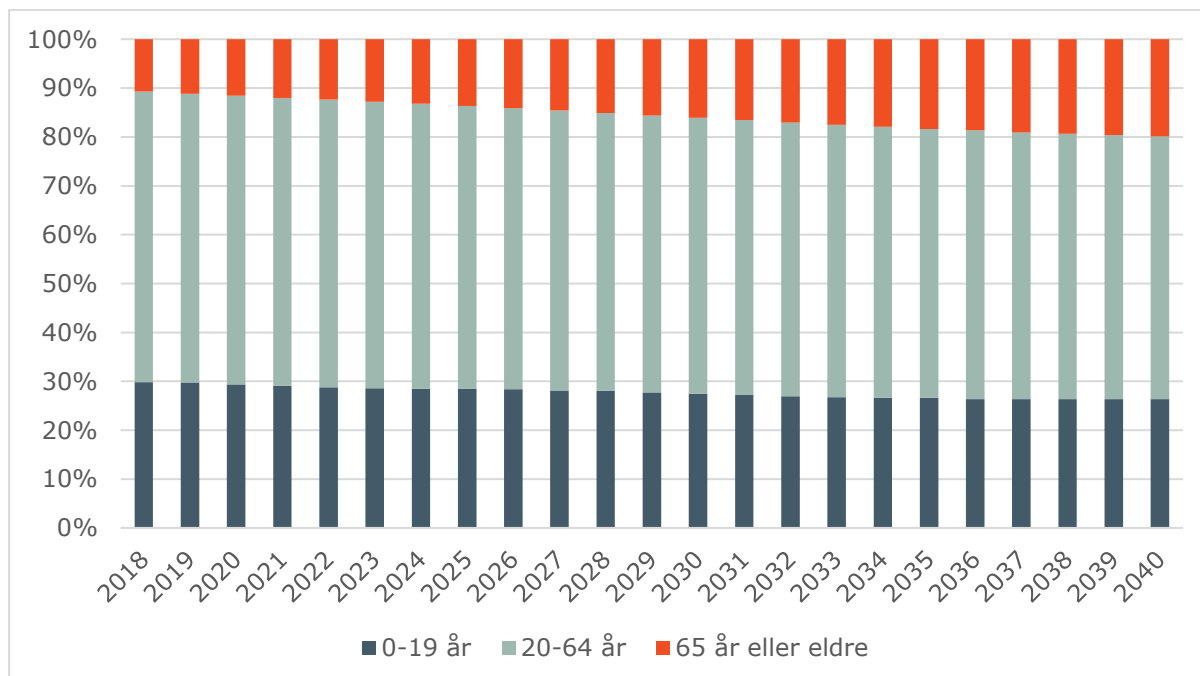
I stedet for 2020, er 2018 benyttet som utgangspunkt for framskrivingene med hensikt å framheve at disse beregningene er to år gamle. Veksten i 2018 og 2019 var noe lavere enn framskrevet. I SSB sin metode for framskriving på kommunenivå vektlegges siste fem års vekst. Det betyr at framskrivingene mest sannsynlig vil bli lavere når tallene oppdateres i juni 2020. Dersom SSB nedjusterer anslag på arbeidsinnvandring til Norge, vil tallene framover nedjusteres ytterligere.

Ifølge tallene som foreligger per i dag, vil befolkningen i Gjesdal vokse til noe over 14 000 fram mot 2040, en vekst på om lag 20 prosent. Dette er betydelig høyere enn den forventede veksten for Norge og Rogaland, som begge er under 15 prosent.



Figur 3-4: Befolningsframskrivninger 2018-2040

Figur 3-5 viser den forventede alderssammensetningen i Gjesdal framover. Eldrebølgen kommer tydelig fram. I dag er ca. 10 prosent over 65 år, mens det i 2040 vil være om lag 20 prosent i denne aldersgruppen. Når andelen eldre øker vil andelen i arbeid minke. Samtidig vil de kommunale utgiftene øke på grunn av flere pleietrengende. Til sammen utgjør dette en betydelig risiko framover.



Figur 3-5: Alderssammensetning i Gjesdal 2018-2040.

### 3.2 Arbeidsmarked og næringsliv

Gjesdals næringsliv og arbeidsmarked er preget av nærheten til de mange arbeidsplassene på Nord-Jæren. Det tar kun ett kvarter med bil til Sandes, og ikke mange flere minutter videre til Forus og Stavanger.

I Gjesdal er det 3 795 arbeidsplasser, mens det bor over 6 000 sysselsatte i kommunen. Tabell 3-1 viser antall registrerte sysselsatte og arbeidsplasser i Gjesdal i 2019 fordelt på næringer. Den viser en netto utpendling på 37 prosent. De fleste av disse reiser nordover. Gjesdal er med andre ord først og fremst en bokommune, og i mindre grad en kommune for arbeidsplasser.

Størst er utpendlingen for næringene utvinning, IKT og finans. Gjesdal har kun 22 arbeidsplasser i oljenæringen, men 375 av kommunens innbyggere arbeider i denne næringen. IKT og finans er typiske bynæringer, og det er som forventet at det ikke er mange slike arbeidsplasser i Ålgård. Det er kun i varehandelen og personlig tjenesteyting det ikke er en betydelig netto utpendling. For sistnevnte er det netto innpendling.

Tabell 3-1: Arbeidsplasser og pendling i Gjesdal, Kilde: registerbasert sysselsetting fra SSB.

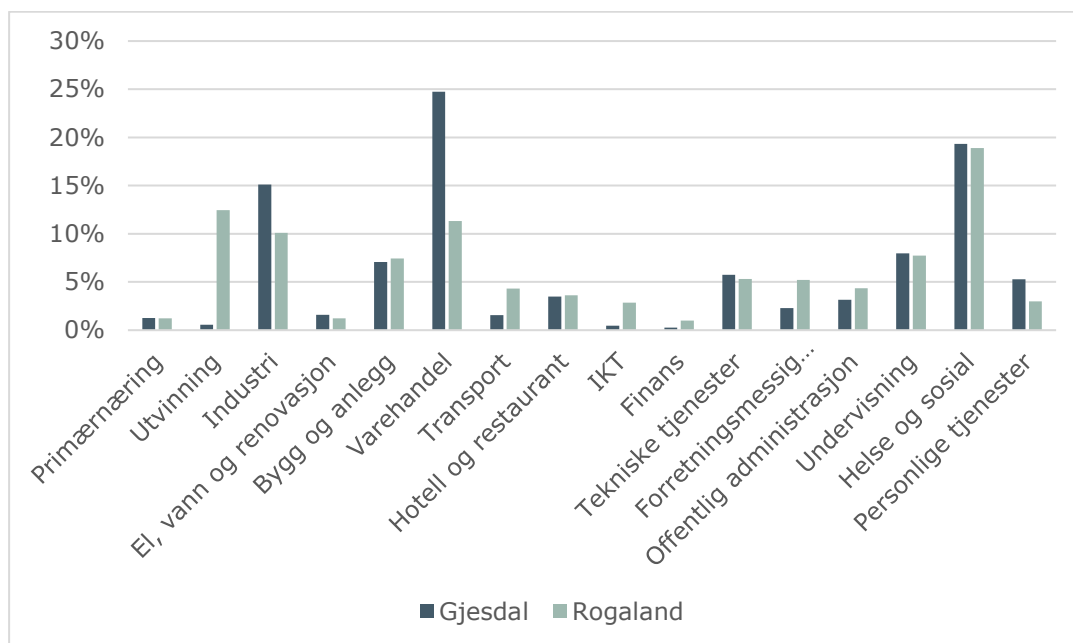
	Bosted	Arbeidssted	Netto utpendling	Utpendling
<b>Total</b>	6 037	3 795	2 242	-37 %
<b>Primærnæring</b>	70	48	22	-31 %
<b>Utvinning</b>	375	22	353	-94 %
<b>Industri</b>	865	574	291	-34 %
<b>El, vann og renovasjon</b>	84	61	23	-27 %
<b>Bygg og anlegg</b>	706	268	438	-62 %
<b>Varehandel</b>	955	939	16	-2 %
<b>Transport</b>	200	59	141	-71 %
<b>Hotell og restaurant</b>	160	133	27	-17 %
<b>IKT</b>	128	18	110	-86 %
<b>Finans</b>	41	10	31	-76 %
<b>Tekniske tjenester</b>	328	218	110	-34 %
<b>Forretningsmessig tjenester</b>	259	87	172	-66 %
<b>Offentlig administrasjon</b>	206	120	86	-42 %
<b>Undervisning</b>	434	303	131	-30 %
<b>Helse og sosial</b>	1055	734	321	-30 %
<b>Personlige tjenester</b>	171	201	-30	18 %

Nærings sammensettingen i Gjesdal er vist i Tabell 3-2 og Figur 3-6. Disse viser det samme tallmateriale på to ulike måter. De viser nærings sammensettingen som fordelingen av de registrerte sysselsatte etter arbeidssted. Det er tatt ut tall for Gjesdal og for Rogaland som sammenligningsgrunnlag. I Gjesdal er varehandelen den største næringen med en fjerdedel av alle arbeidsplasser. Til sammenligning er kun 11 prosent av arbeidsplassene i Rogaland i denne næringen. Videre er nesten 20 prosent ansatt innen helse og sosial, hvilket er på nivå med Rogaland. Det er også relativt mange industriarbeidsplasser i Gjesdal.

Gjesdal har ikke mange sysselsatte i primærnæringene. Som tidligere nevnt er det også få arbeidsplasser i de høyproduktive næringene, olje, finans og, IKT. Grovt sett kan en si at arbeidsplassene i Gjesdal i stor grad dekker det lokale tjenestebehovet. I tillegg er det en del industri og deler av omsetningene i varehandelen er fra turister og gjennomreisende.

Tabell 3-2: Nærings sammensetting basert på sysselsetting, Gjesdal og Rogaland 2019.

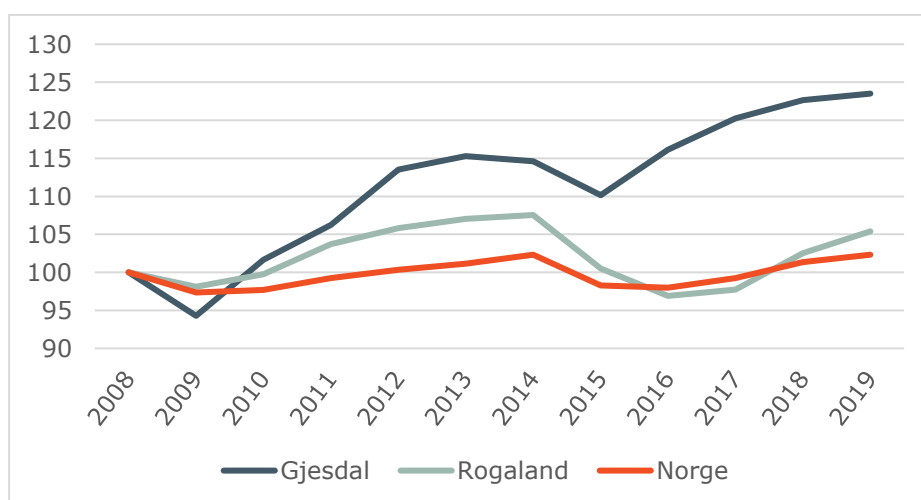
	Gjesdal	Rogaland
<b>Primærnæring</b>	1 %	1 %
<b>Utvinning</b>	1 %	12 %
<b>Industri</b>	15 %	10 %
<b>El, vann og renovasjon</b>	2 %	1 %
<b>Bygg og anlegg</b>	7 %	7 %
<b>Varehandel</b>	25 %	11 %
<b>Transport</b>	2 %	4 %
<b>Hotell og restaurant</b>	4 %	4 %
<b>IKT</b>	0 %	3 %
<b>Finans</b>	0 %	1 %
<b>Tekniske tjenester</b>	6 %	5 %
<b>Forretningsmessig tjenester</b>	2 %	5 %
<b>Offentlig administrasjon</b>	3 %	4 %
<b>Undervisning</b>	8 %	8 %
<b>Helse og sosial</b>	19 %	19 %
<b>Personlige tjenester</b>	5 %	3 %



Figur 3-6: Nærings sammensetting basert på sysselsetting, Gjesdal og Rogaland 2019.

Gjesdal har en andel offentlig arbeidsplasser på 28 prosent. Dette er lavere enn den nasjonale andelen på 32 prosent. Det skyldes først og fremst at det har tilkommet flere nye private arbeidsplasser i Gjesdal, mens utviklingen i Norge har vært svakere. Fra 2008 til 2019 økte antall arbeidsplasser i Gjesdal med nesten 800, en økning på 24 prosent. Av de 800 nye arbeidsplassene var 559 i privat sektor.

Figur 3-7 viser utviklingen i arbeidsplasser i privat sektor i henholdsvis Gjesdal, Rogaland og Norge fra 2008 til 2019 som en indeks der antallet i 2008 er satt lik 100. Startåret 2008 er satt på grunn av begrensninger i tidsseriene til SSB for registerbasert sysselsetting på kommunenivå. Figuren viser at Gjesdal har hatt en betydelig sterkere vekst enn i Rogaland og landet ellers. I Norge er det kun to prosent flere private arbeidsplasser i dag enn i 2008, mens tallet for Rogaland er fem prosent. Gjesdal, derimot, har hatt en stek vekst på 24 prosent.



Figur 3-7: Utviklingene i private arbeidsplasser 2008-2019, indeks med 2008=100.

## 4 Regionale virkninger

Områdene som berøres i denne rapporten er Jæren og Dalane, fra og med Moi til og med Stavanger. E39 binder sammen regionene, og med Agderfylkene i sør og Haugalandet, Sunnhordland og Bergen i nord. Stavanger er regionens sentrum, og regionen er preget av oljenæringene som den dominerende næringene, både gjennom direkte sysselsetting, underleverandører og videre ringvirkninger.

For regionen spiller det ingen rolle hvilket alternativ for trase som velges på strekningen Bue-Ålgård. Forskjellene mellom alternativene er relativt små.

For regionen har selve tiltaket – å oppgradere E39 – betydning. Disse virkningene er beskrevet i Statens vegvesen sin rapport «Andre samfunnsmessige virkninger E39 Lyngdal vest – Ålgård», utarbeidet av Vista Analyse AS, 2018.

Reduserte reisetider i regionen. Dette vil øke størrelsen på arbeidsmarkedet, som igjen vil gi produktivitetsevinster gjennom såkalte agglomerasjonseffekter. Agglomerasjonseffekter beskriver verdiskapningseffekter av økonomisk tetthet. Det er mekanismer bak slike effekter: **deling, læring og samsvar**. **Deling** handler om at flere vil dele på fellesgoder i større arbeidsmarkeder og at større markeder vil gi økt spesialisering av varer og tjenester. Man vil i større grad få skreddersøm i store markeder. **Læring** betyr at kunnskap flyttes raskere i større økonomiske konsentrasjoner. Dette skjer både fordi det er flere samlingspunkter og møteplasser for innbyggerne der de kan utveksle ideer og tanker, og fordi at de ansatte bytter jobb i høyere tempo i store økonomier. Når folk bytter jobb, tar de med seg kunnskap mellom arbeidsplasser og øker dermed det totale kompetansenivået. **Samsvar** betyr at det blir bedre match mellom tilbud og etterspørsel i arbeidsmarkedet når det vokser. I et stort arbeidsmarked er det lettere for en bedrift å finne rett person for oppgavene som skal utføres. På samme måte er det lettere for en som leter etter jobb å finne en arbeidsplass der hun får utnyttet sine kunnskaper best mulig. Alle disse tre faktorene trekker mot at produktiviteten blir høyere når byen vokser.

Tiltaket vil altså få positive produktivitetseffekter.

Det kan imidlertid også følge mindre positive effekter av tiltaket. En bedre veiforbindelse gjennom Jæren og Dalane kan bidra til å øke byspredningen i regionen. Det betyr at flere flytter sørover fra Nord-Jæren. Der er det flest arbeidsplasser, og dette vil øke transportbehovet og behovet for ytterligere infrastruktur. Økt byspredning er ikke en bærekraftig arealpolitikk. Dette kommer blant annet fram av det regjeringsoppnevnte fagrådet for bærekraftig bypolitikk, som leverte sin sluttrapport i desember 2013 og i stortingsmeldingen "Berekraftige byar og sterke distrikt" (Meld. St. 18 (2016-2018)) der det heter at "Kompakt byutvikling er ein del av løysinga" (s. 36).

## 5 Lokal virkninger

De lokale virkningene er begrenset til Gjesdal kommune. I kommuneplanens samfunnsdel for Gjesdal er det beskrevet et mål om å øke bostedsattraktiviteten og at befolkningen skal øke med 1,5 prosent årlig i planperioden (2018-2030). For næringslivet er det blant annet beskrevet mål om å opprettholde den høye næringsaktiviteten og ha økt fokus på reiseliv.

### 5.1 Befolkning

Gjesdal er først og fremst en bokommune der mange pendler ut av kommunen. En bedre veiforbindelse nordover mot Nord-Jæren vil gjøre det enda enklere å pendle til arbeidsplasser der, og det vil dessuten bli mer forutsigbart å pendle. Strekningen sørover mot Bue vil gjøre det enklere å pendle til Egersund, og den vil i tillegg bidra til kortere pendleravstand til Flekkefjord.

Utbyggingen av E39 vil øke bostedsattraktiviteten til Gjesdal. Det samme gjelder nabokommunen i sør, Bjerkreim. Der vil tettstedet Vikeså oppleve økt bostedsattraktivitet gjennom å gjøre pendling enklere.

For Gjesdal er delstrekningen fra Ålgård og nordover viktigere for bostedsattraktiviteten, for det er der de fleste pendlerreisene går.

De to alternativene er tilnærmet identiske for de som bor der. Forskjellene er kun i delstrekning A, der det bor få folk og er begrenset med næringsliv. Forskjellene er dessuten små. Det er derfor ikke mulig å skille effektene av de to alternativene fra hverandre, og de vurderes likt. Begge alternativene vurderes som bedre enn 0-alternativet.

### 5.2 Arbeidsmarked og næringsliv

For næringslivet i Gjesdal vil ny E39 virke positivt på flere ulike måter. For det første vil økt befolkning, som kommer gjennom økt bostedsattraktivitet, gi større lokal etterspørsel. Mye av næringslivet i dag er rettet mot slik etterspørsel, og de vil fortsette å vokse. I tillegg kan vi forvente en økt spesialisering når markedet vokser.

Videre vil tiltaket ha svært positivt innvirkning på Gjesdal Næringspark ved Skurve. Her er det allerede etablert en rekke bedrifter som er avhengig av god infrastruktur, blant annet Asko og Bama. Med ny firefeltsvei mellom Bue og Ålgård vil denne næringsparken styrkes betraktelig. Spesielt gjelder dette bedrifter innen lager- og transportvirksomhet. Skurve ligger godt plassert i regionen, og fortrinnene styrkes av ny vei. Gjesdal kan forvente vekst i plasskrevende næringer i næringsparken dersom ny E39 realiseres.

En siste effekt som vil påvirke næringslivet positivt er en økning i antall tilreisende. Gjesdal kommune er allerede en populær turistdestinasjon, og har blant annet Kongeparken, som er Rogalands mest besøkte turistattraksjon. I 2019 hadde Kongeparken over 250 000 besøkende. Mange av turistene som besøker Gjesdal er på bilferie. En bilferie blir langt mer attraktiv med bedre E39, da faren for køer går ned og hastigheten opp. Det gjør at de krevende transportetappene i bilferier blir kortere, noe som igjen gjør at flere ønsker å feriere på denne måten. Dette vil gi flere besøkende til Kongeparken, men også til andre destinasjoner i langs strekningen, og de besøkende vil legge igjen penger.

Det er vanskelig å skille mellom de to alternativenes effekter for demografisk utvikling, arbeidsliv og næringsliv. Alternativene er like for delstrekning B, C og D, og forskjellene ved Kydlandsvatnet er små. De to alternativene rangeres dermed likt, og begge vurderes som bedre enn 0-alternativet.



## 6 Referanser

Kommunal- og regionaldepartementet og Miljøverndepartementet (2013) Sluttrapport fra Fagrådet for bærekraftig bypolitikk

[https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/md/2013/sluttrapport\\_byradet.pdf?id=2203514](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/md/2013/sluttrapport_byradet.pdf?id=2203514)

Vista Analyse 2017/16. Lokale og regionale virkninger av ny E39 Lyngdal-Sandnes

[https://www.vegvesen.no/\\_attachment/2103490/binary/1224875?fast\\_title=Lokale+og+regionale+virkninger+%28+MB%29.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/2103490/binary/1224875?fast_title=Lokale+og+regionale+virkninger+%28+MB%29.pdf)

Meld. St. 18 (2016-2018) - "Berekraftige byar og sterke distrikt"

<https://www.regjeringen.no/contentassets/d15e0f19e7d9439ea5c1b08ba88bdd1/nn-no/pdfs/stm201620170018000dddpdfs.pdf>