

Grenlandskommunenes innkjøpsenhet

MULIGHETSSTUDIE VEG FRA BØ I TØRDAL TIL KYRKJEBYGDHEIA - LOKALE VIRKNINGER **RAPPORT**

En overordnet utredning av mulige lokale virkninger
for detaljhandel og fritidsboliger som følge av
vegforbindelse mellom Kyrkjebygda og Tørdal.

Dato: 09.05.2019

Versjon: 02



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Grenlandskommunenes innkjøpsenhet
Tittel på rapport: MULIGHETSSTUDIE VEG FRA BØ I TØRDAL TIL KYRKJEBYGDHEIA - Lokale virkninger
Oppdragsnavn: Vei Kyrkjebygda-Tørdal Lokale virkninger
Oppdragsnummer: 613920-03
Utarbeidet av: Ingvild Nordtveit og Steinar Onarheim
Oppdragsleder: Lars Krugerud
Tilgjengelighet: Åpen

Forord

På oppdrag for Drangedal kommune er det gjennomført en utredning av mulige lokale virkninger for hytteturisme og næringsliv, som følge av ny vegforbindelse mellom Kyrkjebygda og Tørdal.

Rapporten er utarbeidet av Steinar Onarheim og Ingvild Nordtveit. Jon Rustand har bistått med innhenting av matrikkeldata.

Skien, 09.05.2019

Lars Krugerud
Oppdragsleder

03	09.05.2019	Endelig rapport til Drangedal kommune	OTB	LK
02	12.03.2019	Nytt kapittel 5 om beredskap og sikkerhet	Beredskapskoordinator i Drangedal kommune	LK
01	21.06.18	Nytt dokument	OTB	LK
VERSJON	DATO	BESKRIVELSE	UARBEIDET AV	KS

Innhold

1. INNLEDNING	4
2. TILTAKET	5
2.1. Ny vegforbindelse	5
2.2. Planer for nye fritidsboliger	5
3. REISETIDER OG KJØREMØNSTER	6
3.1. Metode.....	6
3.2. Bosted og kjøretid for dagens hytteiere.	6
3.3. Potensielt kundegrunnlag for hytter, med og uten vei	8
3.4. Endret kjøremønster og potensial for handel	9
3.5. Hvordan påvirker vegen potensialet for handel i Drangedal og Nissedal?	11
4. LOKALE VIRKNINGER	14
4.1. Innledning	14
4.2. Befolkningsutvikling	14
4.3. Økonomiske virkninger av fritidsbebyggelse	16
4.4. Næringsstruktur i Nissedal og Drangedal.....	17
4.5. Potensial for lokal næringsutvikling.....	19
5. BEREDSKAP OG SIKKERHET.....	21
Brann 21	
Politi 21	
Ambulanse	21
Oppumming.....	21
6. OPPSUMMERING	22
7. KILDER	23

1. INNLEDNING

Drangedal kommune ønsker en utredning av mulige lokale virkninger for hytteturisme og næringsutvikling som følge av en ny veg mellom Kyrkjebygda og Tørdal.

Utredningen er gjennomført med Statens vegvesen håndbok V712, kapittel 8.3, som utgangspunkt, men avgrenset til de tema som er vurdert som relevante for dette tiltaket. Følgende problemstillinger er da drøftet i rapporten:

- Hvordan vil ny veg påvirke reisetid fra sentrale områder?
 - o Vil det påvirke kjøremønster?
 - o Vil det gi økt etterspørsel etter hytter i området?
- Kan vegen bidra til positiv næringsutvikling i området, herunder økt handel?

Analyser som er gjennomført er basert på den kunnskap som er tilgjengelig per dags dato. Det er ikke klart når en eventuell ny veg vil åpnes, men vi har her forutsatt at utbygging av vegen kan skje i løpet av 3-4 år, og det er i analysene sett på mulige virkninger fram mot 2040.

En forholdsvis lang tidshorisont for analysene gjør at det naturligvis er knyttet betydelig usikkerhet til de vurderinger som er gjort, og det kan være andre utenforliggende faktorer som gjør at faktisk utvikling blir annerledes enn det som er skissert i analysen. For eksempel vil den generelle økonomiske utviklingen i landet, og globalt, være viktigere for utviklingen i hyttemarkedet (etterspørsel etter fritidsboliger generelt, og dermed prisnivå) enn vegutbygging. Resultatene i analysen må derfor tolkes som muligheter for lokale og regionale virkninger, gitt at utviklingen i samfunnet for øvrig fortsetter som før.

Det er ikke gjennomført markedsanalyser av markedet for fritidsboliger og tomter, og det er derfor heller ikke tallfestet hvor sterk effekten av en ny veg kan forventes å ha for prisnivå og antall omsatte fritidsboliger og tomter i området. Av den grunn er heller ikke potensielle ringvirkninger i andre næringer tallfestet. Vurderingene som er gjort er basert på den kunnskap som er kjent om denne typen tiltak, og er basert på kvalitative vurderinger av hva som forventes dersom vegen bygges. Dette tydeliggjør også den usikkerheten som er knyttet til denne typen analyser.

Alle virkninger er forventet utvikling dersom vegforbindelsen bygges, sammenlignet med en situasjon uten vegforbindelsen (en videreføring av dagens situasjon).

I tillegg til de tema som er drøftet i rapporten vil det også være andre potensielle virkninger av vegforbindelsen. Med bedret tilgjengelighet er det blant annet naturlig å anta at vegen blant annet også vil gi positive virkninger for beredskap og sikkerhet, men en vurdering av hvor viktig vegen vil være for beredskap og sikkerhet er ikke utredet her.

2. TILTAKET

2.1. Ny vegforbindelse

Tiltaket som utredes er vegforbindelse mellom Kyrkjebygdha og Tørdal, som vist i kart nedenfor. Det vil være en veg med enkel standard (landbruksveg klasse 3).¹



Figur 2-1. Veg fra Bø i Tørdal til Svinsund Kirkebygdheia. Rød stiptet linje der det ikke er vegforbindelse i dag.

Det vil også settes opp en bomstasjon slik at brukere må betale en sum, sannsynligvis tilsvarende bomavgiften som i dag er ved bruk av vegen til Kyrkjebygdheia. Dagens ordning på Nisseldalssiden er at hytteierne på Kyrkjebøheia betaler årlig avgifter til vegvedlikehold til Veilaget på Kyrkjebøheia. Andre som passerer bommen (for eksempel for å bruke løypeanlegget og skitrekket) betaler en bomavgift på ca. 70 kr for hver passering på veg opp. Det er forutsatt at bommen på Nissedalsiden blir stående med samme avgiftsnivå som i dag. På Drangedalsiden er det forutsatt at det settes opp ny bom et sted mellom Nybru og kommunegrensen til Nissedal med tilsvarende ordning som på Nissedalsiden. Det er altså planlagt bom på begge sider av hele hytteområdet som ligger mellom Solliheia (Drangedal) og Kyrkjebygdheia (Nissedal) der det blir betaling kun ved innkjøring.

2.2. Planer for nye fritidsboliger

I tillegg til en ny veg er det planlagt utbygging av et betydelig antall fritidsboliger i Kyrkjebygdheia og Solliheia. I analysene av trafikk og kjøremønster sammenligner vi situasjonen med og uten veg gitt at potensial for utbygging vil utnyttes (kapittel 3). I kapittel 5 drøftes betydningen av vegforbindelsen for omsetning av fritidsboliger i områdene, og eventuelle ringvirkninger av disse.

Per 2018 er det vel 600 fritidsboliger på Solliheia i Drangedal og Kyrkjebygdheia i Nissedal kommune. Størstedelen av disse ligger i Kyrkjebygdheia (ca. 580), og et mindre antall i Solliheia (ca. 30) i Drangedal.

I Solliheia er det regulert for ytterligere 135 nye fritidsboliger, og i Kyrkjebygdheia planlegges 869 nye fritidsboliger. Av disse er rundt 100 tomter regulert i gjeldende planer og det pågår arbeid med å få godkjent ny plan for ytterligere 634 fritidsboliger.

¹ Se Mulighetsstudie veg fra Bø i Tørdal til Kyrkjebygdheia – teknisk del (Asplan Viak) for beskrivelse av vegstandarden som er lagt til grunn.

3. REISETIDER OG KJØREMØNSTER

I dette kapittelet er resultater fra analyser av bosted og reisetid fra bosted for de som i dag har hytte på Kyrkjebygdheia presentert. Det er også gjennomført analyser av antall potensielle hytteeiere («kundegrunnlag») som finnes i ulike kjøretidstidsintervall fra området Kyrkjebygdheia-Solliheia med og uten ny veg. Til sist har vi i dette kapittelet sett på hvordan bilreisene fra bosted til hytte vil fordele seg på vegnettet, med og uten ny veg, og hvordan dette potensielt kan påvirke handelen i Drangedal og Nissedal dersom hytteeierne stopper for å handle på veg til hytten. Vi har også sett på mulig handlemønster dersom hytteeierne skal handle i løpet av sitt opphold på hytten.

3.1. Metode

Analysene av reisetider og kjøremønster er gjort ved bruk av GIS-verktøy og baserer seg på raskeste kjøretid mellom ulike målpunkt. Som datagrunnlag for vegnettet er Statens Vegvesen sitt elvegnett fra den nasjonale vegdatabanken benyttet. Her er det skiltet hastighet som blir benyttet for å regne kjøretidene. Skiltet hastighet vil i mange tilfeller være noe raskere enn reell kjøretid, men samtidig vil denne «feilmarginen» være lik i alle områder siden skiltet hastighet er benyttet på alle veger.

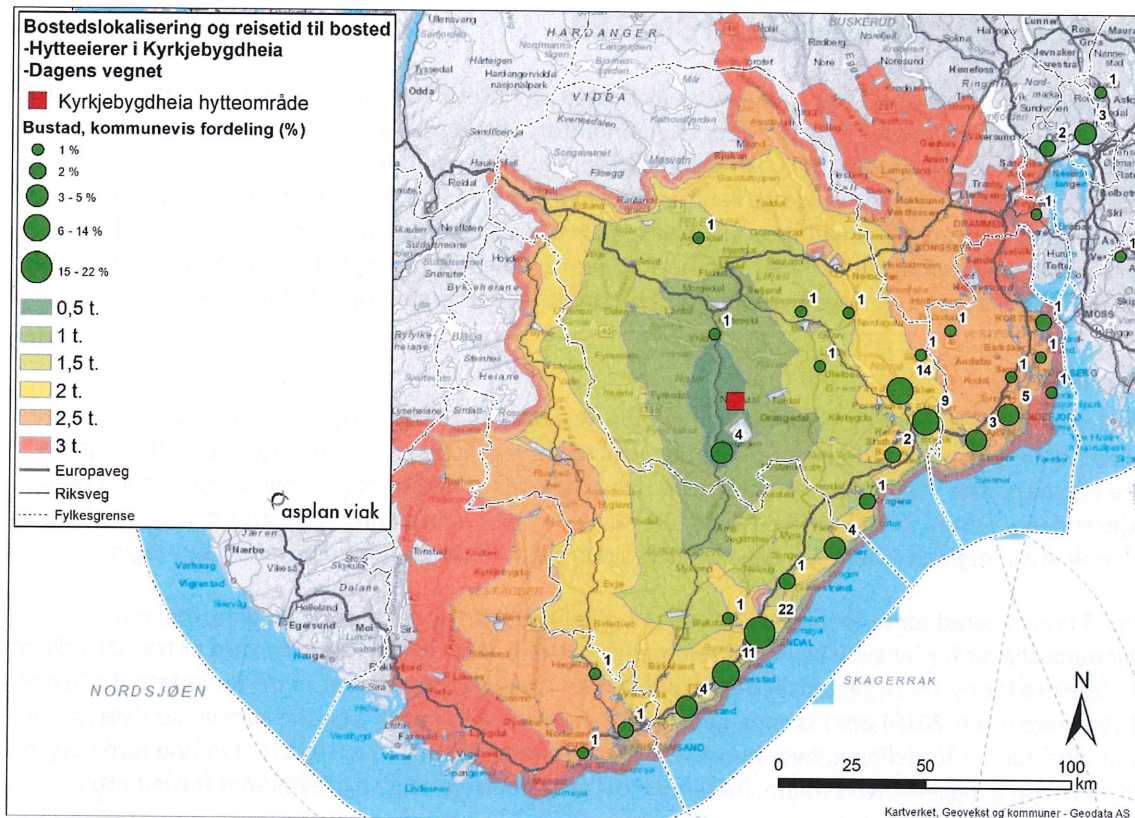
For å finne bosted for hytteeierne i området Kyrkjebygdheia² er det gjort en kobling mellom hjemmelshaver for hyttene og matrikkeldata for hyttene. Data for hjemmelshavere er fra 2016 slik at hytteeiere for hytter bygget etter dette ikke er med i datagrunnlaget. Det er derfor antatt at alle nye hytteeiere (etter 2016) bor i samme geografiske mønster som de hytteeierne som vi har data for. Vi har altså funnet fordelingen hvor hytteeiere med hjemmel før 2017 bor, og brukt denne fordelingen skalert opp til dagens hyttevolum. På samme måte er det fremtidige hyttevolumet fordelt etter samme fordelingsnøkkel.

Det er kun gjort analyser for hytteeierne sin bruk av den nye vegen. Ny veg er planlagt med bompenger, noe som vil gi en avvisningseffekt for en del reisende. Med unntak av lokaltrafikk mellom Kyrkjebygda og Tørdal, samt personer «utenfra» som reiser til Kyrkjebygdheia for å gå på ski, fottur eller annen rekreasjon er det ventet at vegen vil generere lite ny trafikk utenom til hyttene. Dette blant annet fordi det er begrenset hvor mange andre som vil få vegen som raskeste veg. Det er derfor i størst grad perioder med stor utfart til fjellet, som påske- og vinterferier, at andre reiser enn reiser til/fra hyttene vil bidra vesentlig til trafikkmengden.

3.2. Bosted og kjøretid for dagens hytteeiere.

Figur 3-1 viser hvor hytteeierne i Kyrkjebygdheia bor. Sirklene viser hvor mange prosent av alle dagens hytteeiere som bor i de ulike kommunene. Som vi ser bor majoriteten av hytteeierne langs Sørlandskysten og Oslofjorden; 80% bor langs kysten mellom Lillesand og Horten. Om vi ser på fylkesvis fordeling så bor 44% i Aust-Agder, 34% i Telemark og 13% i Vestfold. Figuren viser også hvor langt man kan kjøre med ulike reisetider, fordelt på halvtimesintervall opp til 3 timer.

² Grunnen til at bare hytter i Kyrkjebygdheia er brukt som utgangspunkt er at dette området i dag har et stort hyttevolum. På Drangedalssida av kommunegrensa er det få hytter i dag og derfor svakt datagrunnlag for å se på bosted for hytteeiere her. I tillegg er Kyrkjebygdheia interessant fordi en ny fjellveg



Figur 3-1: Hytteeiere på Kyrkjebygdheia sin fordeling etter bostedskommune, samt reisetid til Kyrkjebygdheia (skiltet hastighet på vegnettet). Ny fjellveg er ikke lagt til grunn her.

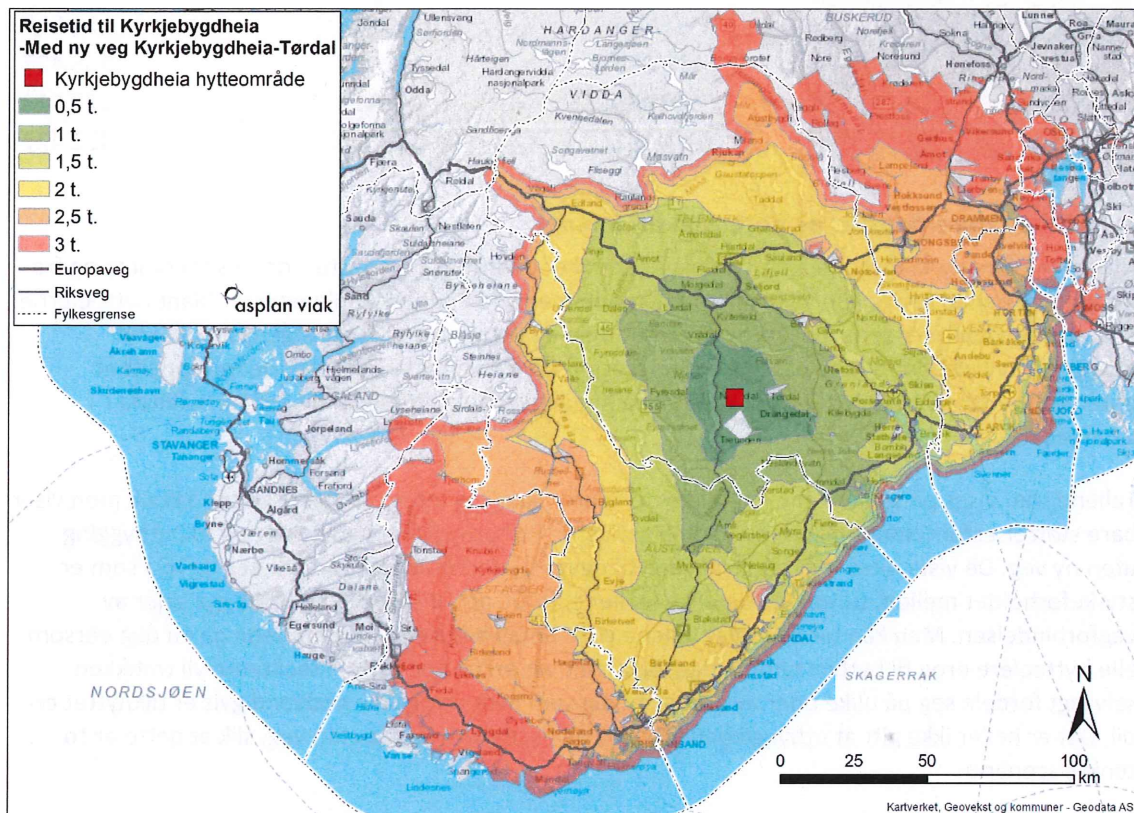
Basert på reisetidene i figuren over så har vi summert opp hvor stor andel av hytteeierne som bor i ulike avstander fra Kyrkjebygdheia uten ny veg (Tabell 3-1). Vi ser at det bare er 5% som bor innenfor en times kjøring og 11% innenfor 1,5 timer. Innenfor 2 timer øker derimot andelen til hele 67%. I denne avstanden finner vi blant annet byer som Lillesand, Grimstad, Arendal, Skien, Porsgrunn og Larvik. I neste tidsintervall, 2-2,5 timer ligger byer som Kristiansand, Sandefjord, Larvik og Horten. Om vi øker kjøretiden til tre timer rekker vi så langt som til Mandal i sør og nesten til Sandvika i nord, men i dette intervallet ser vi at det er langt færre hytteeiere og dette tyder på at det trolig oppleves som litt langt med så lang reise til hytta.

Tabell 3-1: Andel av hytteeiere i ulike kjøreavstander fra Kyrkjebygdheia (uten ny veg).

Avstand til Kyrkjebygdheia	Andel av hytteeiere (%)
0 - 0,5 t.	4
0 - 1 t.	5
0 - 1,5 t.	11
0 - 2 t.	67
0 - 2,5 t.	91
0 - 3 t.	92
Over 3 t.	8

3.3. Potensielt kundegrunnlag for hytter, med og uten vei

I Figur 3-2 har vi lagt inn ny veg mellom Kyrkjebygdheia og Tørdal for å se hvordan reisetidene endrer seg i forhold til dagens situasjon. Sammenlignet med kartet i Figur 3-1 så ser vi at rekkevidden mot vest, sør og sørvest er den samme, men at den er utvidet mot nordøst hvor vi finner folkerike områder som Bærum og Oslo.



Figur 3-2: Reisetider til Kyrkjebygdheia med ny veg Kyrkjebygdheia-Tørdal.

Vi tar utgangspunkt i at de fleste hytteeiere ikke ønsker mer enn 3 timer kjøring til hytten (92% er jo «virkeligheten» for hytteeierne på Kyrkjebygdheia) og har sett på hvor mange personer som bor innenfor maksimalt 3 timers bilkjøring, med og uten ny veg over Kyrkjebygdheia. Tabell 3-2 viser at den nye vegen vil gi et langt høyere kundegrunnlag for nye hytter i Kyrkjebygdheia. Totalt er det mer enn 430 000 flere innbyggere innenfor 3 timers kjøring (tilsvarer enn forskjell på 48 %). Dette skyldes i stor grad at kjøretiden blir kortere til Oslo og Bærum slik at disse områdene havner innenfor 3 timer. Om vi ser på kundegrunnlaget innenfor 2 timer er det også store forskjeller. Over 180 000 flere kan nå Kyrkjebygdheia på inntil to timers kjøring med ny vegforbindelse mellom Tørdal og Kyrkjebygda.

Tabell 3-2: Antall personer som bor i ulike kjøreavstander fra Kyrkjebygdheia, med og uten ny veg til Tørdal. Med dagens befolkningstall.

Avstand til Kyrkjebygdheia	Kundegrunnlag -Uten ny veg	Kundegrunnlag -Med ny veg	Forskjell i kundegrunnlag - Med og uten ny veg
0 - 0,5 t.	248	3 662	3 414
0 - 1 t.	10 843	23 418	12 575
0 - 1,5 t.	54 526	166 436	111 910
0 - 2 t.	288 280	471 767	183 487
0 - 2,5 t.	616 085	741 698	125 613
0 - 3 t.	894 151	1 326 578	432 427

3.4. Endret kjøremønster og potensial for handel

Ny veg mellom Kyrkjebygdheia og Tørdal vil føre til et endret kjøremønster for de som skal til og fra hyttene og denne endringen vil blant annet kunne medføre endret handlemønster blant hytteeierne. I påfølgende analyser ser vi på kjøremønsteret med og uten ny veg. Vi tar utgangspunkt i full utbygging av hytteområdene basert på informasjon fra lokale hytteutviklere. Det er oppgitt et potensial for totalt 1479 hytter, derav 1314 på Kyrkjebygdheia i Nissedal og 165 på Solliheia i Drangedal³.

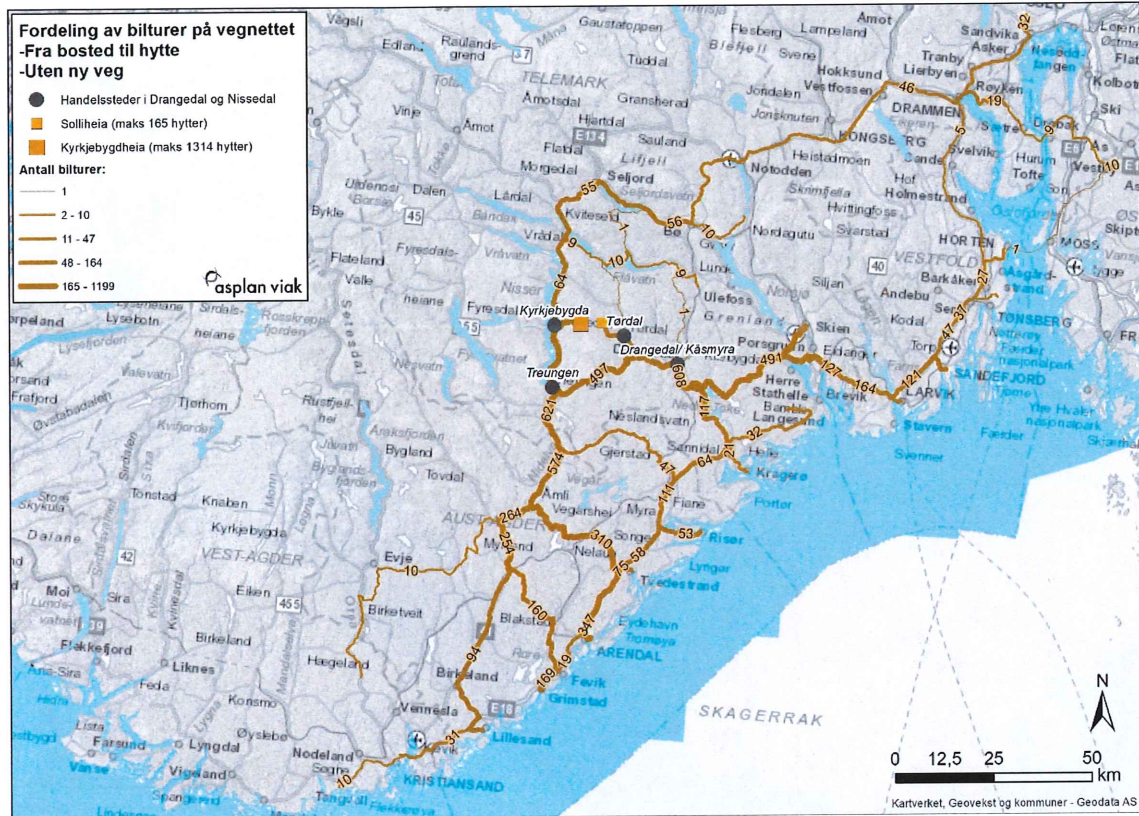
Tallene som vises på veglenkene i påfølgende figurer kan ikke leses som faktiske trafikk tall, men viser bare størrelsesforholdet mellom de to alternativene; Full utbygging med ny veg og full utbygging uten ny veg. De viser altså hvordan trafikken til og fra hytteområdene fordeler seg og hva som er styrkeforholdet mellom turene på de ulike lenkene, forutsatt full utbygging på begge sider av vegforbindelsen. Man kan tenke seg at tallene viser antall bilturer til hyttefeltene på en dag dersom alle hytteeiere drog til hytten samme dag, og at det var en bil per hytte. I realiteten vil trafikken selvsagt fordele seg på ulike tider av året samtidig som hver hytte ikke nødvendigvis er tilknyttet en bil. Det er heller ikke gitt at utbyggingen vil være den samme med og uten veg, slik at dette er to tenkte scenario.

Det ville være krevende å gjøre om disse tallene til rene trafikk tall til hytteområdene. Over året vil trafikkbelastningen variere, og det ville kreve en rekke forutsetninger om bruken av fritidsboligene. Trafikken er vanligvis størst fredag og søndag og spesielt i ferier og langhelger som høstferie, vinterferie, påske og pinse.

Kjøremønster uten ny veg

Figur 3-3 viser fordeling av bilturer dersom ny veg ikke bygges. Naturlig nok er det klart mest trafikk vestover siden det er flest hytter på Kyrkjebygdheia. På strekningen Drangedal sentrum-Treungen er det turer både til Kyrkjebygdheia og østover og til Solliheia fra vest/sør. Trafikken utover mot Sørlandskysten og østover mot Oslofjorden er også til begge hytteområdene, men mesteparten er til Kyrkjebygdheia siden dette er det største hytteområdet.

³ Dersom det ikke bygges vei er det mindre sannsynlig å få til en full utbygging, men vi har likevel valgt å vise scenariet uten ny veg med full hytteutbygging for å ha samme sammenligningsgrunnlag.



Figur 3-3: Fordeling av reiser på vegnettet fra bosted til hytter på Kyrkjebygdheia og Solliheia uten ny veg. Det er tatt utgangspunkt i full utbygging, dvs. totalt 165 hytter på Solliheia og 1314 hytter på Kyrkjebygdheia. Tall på veglenkene viser antall bilturer per dag dersom alle hytteeiere kjører til hytten samme dag (en bil per hytte).

Kjøremønster med ny veg

Figur 3-4 viser fordeling av bilturer dersom ny veg bygges. Fordelingen østover via Tørdal og vestover via Kyrkjebygdheia er tilnærmet lik. Rundt 50 % går østover via Tørdal og Drangedal/Kåsmyra og 50 % vestover via Kyrkjebygdheia og Treungen.



Figur 3-4. Fordeling av reiser på vegnettet fra bosted til hytter på Kyrkjebygdheia og Solliheia med ny veg. Det er tatt utgangspunkt i full utbygging, dvs. totalt 1479 hytter i området Kyrkjebygdheia-Solliheia. Tall på veglenkene viser antall bilturer per dag dersom alle hytteeiere kjører til hytten samme dag (en bil per hytte).

3.5. Hvordan påvirker vegen potensialet for handel i Drangedal og Nissedal?

I Tabell 3-2 er det summert opp hvor mange potensielle bilturer som går gjennom handelsstedene⁴ nærmest hytteområdene dersom det bygges ny veg eller ikke. Dette er altså basert på raskeste veg mellom bosted og hytten, og med antagelse om at nye hytteeiere bor i samme geografiske mønster som de som har hytte på Kyrkjebygdheia i dag. De potensielle bilturene sier noe om potensialet for handel.

Vi ser at *med* ny veg så fordeler turene seg jevnt østover mot Tørdal og Drangedal sentrum /Kåsmyra og vestover forbi Kyrkjebygda og sørover mot Treungen, med 700-750 hytter med raskeste veg gjennom hver av disse stedene. Økningen på turer gjennom Kyrkjebygdheia og Treungen er beregnet til 25% i forhold til dagens situasjon. Gjennom Tørdal og Drangedal sentrum/Kåsmyra blir det en betydelig økning, på over 2400%.

Uten ny veg så blir naturlig nok fordelingen av trafikken en helt annen, med mer trafikk gjennom Kyrkjebygda og Treungen og mindre gjennom Tørdal, mens trafikken gjennom Drangedal

⁴ Dette er steder med butikk som ligger nærmest hytteområdene og regnes derfor for å være de mest relevante lokale tilbud ifht. hyttetrafikken. Tilbudet varierer fra en enkelt dagligvarebutikk til større handelstilbud med ulike varer. Utover disse fire stedene vil hytteeierne i realiteten ha en rekke ulike valg for hvor de handler på veg til hytten. Disse fire stedene vil likevel være aktuelle handelssteder, spesielt på lange hytteopphold som påske og sommerferie da man ofte må handle inn ekstra i løpet av ferien og ikke ønsker å reise langt for å handle.

sentrum/Kåsmyra blir relativt lik situasjonen med ny veg fordi mye av trafikken går gjennom her uansett om det kommer veg eller ikke. Det må bemerkes at disse tallene forutsetter full utbygging på Kyrkjebygdheia og Solliheia også dersom det ikke bygges ny veg. Når og om det blir full utbygging vil imidlertid med stor sannsynlighet også avhenge av om vegen bygges eller ikke.

Tabell 3-3: Antall bilturer på en dag gjennom handelssteder i Drangedal og Nissedal dersom alle kjører bil til hytten samme dag (en bil per hytte). Basert på dagens hyttevolum (580 hytter på Kyrkjebygdheia, Nissedal og 30 hytter på Solliheia, Drangedal) og full utbygging (1314 hytter på Kyrkjebygdheia og 165 hytter på Solliheia).

	Antall turer -Dagens hyttevolum -Uten ny veg	Antall turer -Full utbygging -Med ny veg	Endring ifht. dagens situasjon	Antall turer -Full utbygging -Uten ny veg	Endring ifht. dagens situasjon
Gjennom Tørdal	30	753	2409 %	162	441 %
Gjennom Drangedal sentrum/Kåsmyra	29	741	2454 %	668	2204 %
Gjennom Kyrkjebygdga	580	726	25 %	1316	127 %
Gjennom Treungen	580	726	25 %	1245	115 %

Reiser fra hytteområdene

I tabellen over har vi sett på potensialet for handel dersom hytteeierne handler på vegen mellom bosted og fritidsbolig. I tillegg vil det være en del som handler i løpet av sitt hytteopphold. Dette vil først og fremst være under opphold som er så lange at det er behov for å proviantere underveis i oppholdet, bl.a. påske, vinterferie, høstferie og sommerferie. I tillegg kommer reiser til ulike reisemål i forbindelse med aktiviteter og rekreasjon.

Med dagens vegnett (uten ny veg over Kyrkjebygdheia) vil det fra hyttene på Kyrkjebygdheia være klart nærmest å handle på nærbutikken i Kyrkjebygdga, eventuelt på Treungen dersom en ønsker et større varetilbud. Fra Solliheia er Tørdal klart nærmeste sted med butikk, og Drangedal sentrum /Kåsmyra er neste handelsted med et større tilbud. Med ny veg vil ikke dette bildet endre seg nevneverdig. Kyrkjebygdga og Treungen er de stedene med som mest trolig vil bli benyttet for dagligvarehandel for hyttene på Kyrkjebygdheia fordi disse fortsatt er nærmest og har et noenlunde likt handelstilbud som Tørdal og Drangedal sentrum /Kåsmyra (se Tabell 3-4). For hyttene på Solliheia så er det fortsatt Tørdal og Drangedal sentrum /Kåsmyra som er nærmest (se Tabell 3-5.)

Tabell 3-4: Avstander til handelstilbud fra Kyrkjebygdheia- med ny veg. Lyseblå farge viser nærmeste nærbutikk og mørkeblå viser nærmeste handelssted med et større vareutvalg (flere dagligvarebutikker, samt andre varer).

	Avstand, med ny veg
Kyrkjebygdheia- Kyrkjebygdga	7,7 km
Kyrkjebygdheia-Treungen	25,5 km
Kyrkjebygdheia-Tørdal	13,7 km
Kyrkjebygdheia-Drangedal sentrum/ Kåsmyra	32,4 km

Tabell 3-5: Avstander til handelstilbud fra Solliheia- med ny veg. Lyseblå farge viser nærmeste nærbutikk og mørkeblå viser nærmeste handelssted med et større vareutvalg (flere dagligvarebutikker, samt andre varer).

	Avstand, med ny veg
Solliheia - Kyrkjebygdga	19,0 km
Solliheia - Treungen	36,9 km
Solliheia - Tørdal	6,6 km
Solliheia - Drangedal sentrum /Kåsmyra	25,5 km

Kort oppsummert så vil bygging av ny veg, med påfølgende full utbygging av hyttepotensialet på Kyrkjebygdheia og Solliheia, kunne medføre betydelig mer handel for Tørdal og Drangedal sentrum sammenlignet med dagens situasjon når det gjelder handel på veg til hytten. For Kyrkjebygdga og Treungen vil ny veg og hytteutbygging kunne medføre noe med handel enn dagens situasjon. Når det

gjelder handel/proviantering som skjer i løpet av lengre hytteopphold, som påske, vinterferie, høstferie og sommerferie, vil handlemønsteret trolig være om lag som i dag, der hyttefolket på Kyrkjebygdheia handler i Kyrkjebygda og Treungen, og hyttefolket på Solliheia handler på Tørdal og Drangedal sentrum/Kåsmyra. *Volumet* av denne handelen blir derimot langt høyere siden flere hytter vil generere mer handel. Fra Solliheia er det snakk om mer enn fem ganger så mange hytter som i dag og fra Kyrkjebygdheia er det snakk om mer enn en dobling av dagens hyttemengde.

4. LOKALE VIRKNINGER

4.1. Innledning

Med kortere reisevei til hytteområder i Nissedal/Kyrkjebygdheia for de som kommer østfra kan det tenkes at økt kundegrunnlag (antall innbyggere med mindre enn 3 timers kjøring til området) vil bidra til økt omsetning og utbygging av fritidsboliger i området. Ny veg vil samtidig gi hytteområdene på Drangedalssiden kortere veg til aktivitetstilbud, som løypeanlegg og skianlegg, på Nissedalssiden, som kan bidra til økt attraktivitet for hytteområder og dermed økt utbyggingsaktivitet om omsetning av fritidsboliger også i Drangedal.

Vegforbindelsen vil også komme andre grupper til gode, blant annet næringsdrivende som da får bedre tilgang til et større geografisk marked. Og vegen vil sannsynligvis påvirke kjøremønsteret til en del, både blant hytteeiere, andre besøkende til fritidsaktiviteter og rekreasjon, og fastboende (i hovedsak enten lokaltrafikk mellom Kyrkjebygda og Tørdal eller næringsdrivende med arbeid i området). Endret kjøremønster for hytteeiere og andre vil igjen kunne påvirke omsetningen innenfor varehandel på ulike steder i regionen.

En del av virkningene vegen gir vil være fordelingsvirkninger (at man for eksempel flytter aktivitet i handelsnæringen fra ett sted til et annet). I tillegg kommer positive virkninger for hele området ved at den samlede aktiviteten økes. Da er særlig virkninger for omsetning og bruk av hytter i området grunnlaget for de positive virkningene.

I dette kapittelet presenteres tilgjengelig kunnskap om dagens situasjon i Drangedal og Nissedal og betydningen av hytteturisme for lokal og regional økonomi. Basert på dette, sammen med analysene av reisetider og kjøremønster, drøftes potensial for lokale næringsutvikling. I arbeidet er det i tillegg til offentlig tilgjengelig statistikk og tidligere analyser og utredninger, innhentet ytterligere informasjon gjennom telefonintervju med to sentrale næringsaktører i området; Næringsgruppa i Tørdal og Kyrkjebygdheia AS.

4.2. Befolkningsutvikling

Som vist i forrige kapittel vil en ny vegforbindelse utvide det geografiske markedet (det potensielle kundegrunnlaget) for salg av fritidsboliger både på Nissedal- og Drangedalssiden. Antall innbyggere innenfor ulike intervall på reisetid viser hvordan vegen kan gi økt kundegrunnlag for hytter og tomter i Kyrkjebygdheia. Med en tidshorisont litt lengre fram i tid vil potensielt kundegrunnlag øke enda mer, gitt en fortsatt befolkningsvekst på Sør-Østlandet.

Årets befolkningsframskrivninger fra Statistisk sentralbyrå viser hvordan de forventer at befolkningsutviklingen i fylkene rundt hytteområdene skal bli de neste 22 årene, i deres middelalternativ 4M⁵ (det alternativet som regnes som mest sannsynlig).

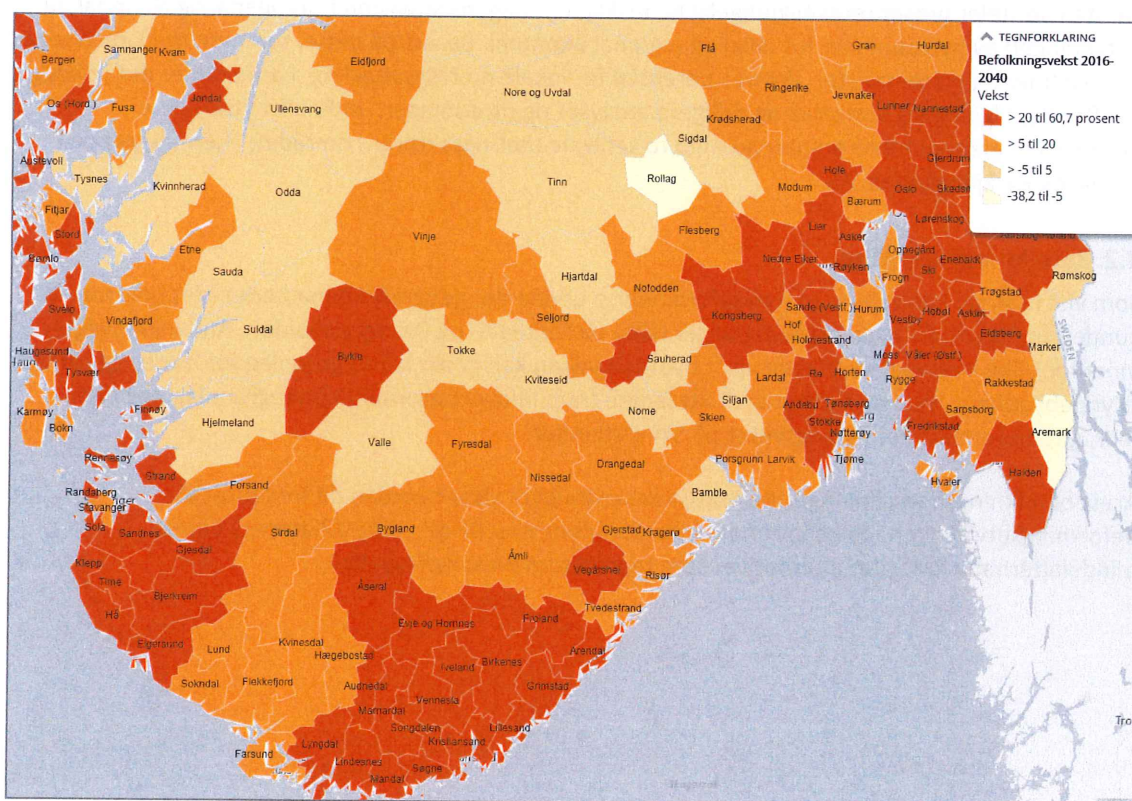
⁵ Middels fruktbarhet, middels levealder, middels innenlandsk flytting og middels innvandring.

Tabell 4-1: Folketall per 1.1.2018 og forventet befolkningsvekst for fylkene i nedslagsfeltet for hyttemarkedet i Nissedal og Drangedal. Kilde: SSB 4M (2018a og b)

Fylke	2018	2020	2025	2030	2035	2040	% endring 2018-2040
Buskerud	281 769	286 162	297561	308 601	318 860	328 141	16,5 %
Vestfold	249 058	253 040	262420	271 512	280 075	287 672	15,5 %
Telemark	173 391	174 269	177234	180 534	183 610	186 256	7,4 %
Aust-Agder	117 222	118 955	123724	128 395	132 630	136 366	16,3 %
Vest-Agder	186 532	191 010	198543	205 895	212 940	219 154	17,5 %
Totalsum	1 007 972	1 023 436	1059482	1 094 937	1 128 115	1 157 589	14,8 %

Det er forventet vekst i folketallet i alle fylkene, men en del av denne veksten vil være blant de eldste aldersgruppene som følge av eldrebølgen. Folketallsutviklingen er også ventet å være mer moderat i Telemark sammenlignet med de øvrige fylkene innenfor en reisetid med bil på 3 timer fra Kyrkjebygdaheia og Solliheia. Dette styrker betydningen av å knytte seg tettere til områdene lenger øst, der folketallsveksten er ventet å bli sterkere.

Forventet vekst fordelt på kommuner er presentert i kart av SSB, og gjengitt nedenfor. En mørkere farge indikerer en forventet sterkere prosentvis vekst. Befolkningsframskrivingene er blant annet styrt av historisk utvikling, og det er derfor naturlig at den sterkeste veksten er ventet i og rundt de store byene.



Figur 4-1: Forventet befolkningsvekst i kommunene 2016-2040, SSB 4M. Kilde: SSB (2018a). Kart hentet fra SSB sin karttjeneste: <http://arcq.is/fan8i>

4.3. Økonomiske virkninger av fritidsbebyggelse

En økt utbygging og omsetning av fritidsboliger i Nissedal og Drangedal vil gi ringvirkninger, som kan medføre både økte inntekter og kostnader for kommunene, og økt aktivitet i en del næringsgrupper lokalt. Telemarksforskning, Agderforskning og Senter for Økonomisk Analyse (2015) har analysert inntekter og utgifter i hyttekommuner på oppdrag for Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

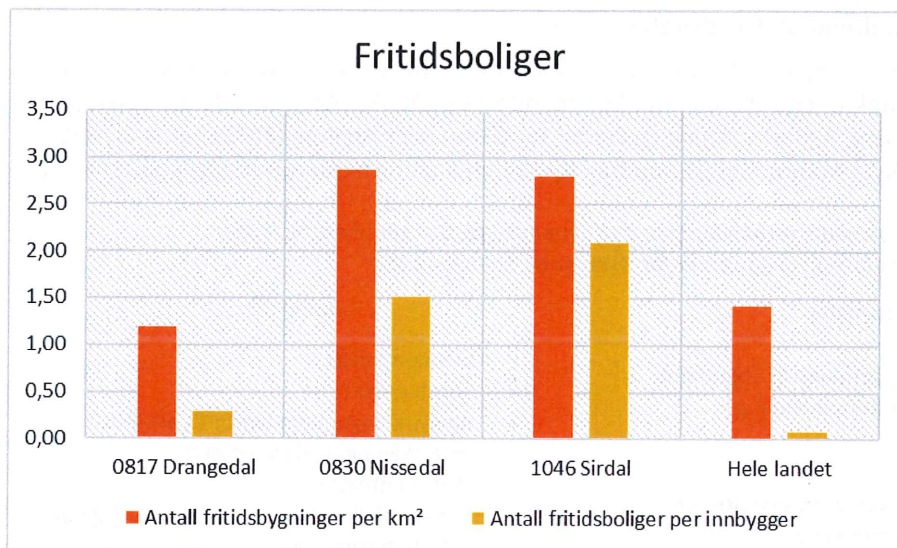
Tabell 4-2: *Inntekter og kostnader forbundet med stor hyttebebyggelse i kommunene. Kilde: Telemarksforskning, Agderforskning og Senter for Økonomisk Analyse (2015)*

Kostnader	Inntekter
• Legevakt og helsetjenester i hjemmet • Plan- og byggesaksbehandling • VAR-tjenester • Beredskap • Merkostnader ved at etterspørselen varierer med sesongene	• Eiendomsskatt • Formuesskatt • Ringvirkninger som bidrar til økt lokal verdiskaping og dermed økte skatteinntekter • I noen tilfeller skjønnsmidler som følge av hyttebebyggelsen

Ringvirkninger, det vil si økt lokal verdiskaping som følge av hyttebebyggelsen, er av Telemarksforskning, Agderforskning og Senter for Økonomisk Analyse (2015) anslått å ligge på rundt 12 000 kr i bruttoinntekt for innbyggerne i kommunen per fritidsbolig, noe som genererer rundt 900 kr per fritidsbolig i økt inntektsskatt. Samlet anslår de at de positive ringvirkningene av fritidsbebyggelsen større enn kostnadene, dersom man tar med gevinsten blant innbyggerne (økt aktivitet i næringsliv som gir økt inntektsnivå). Samtidig er det for gjennomsnittskommunen større kostnader enn inntekter for kommunens økonomi som følge av flere fritidsboliger.

Analysen det refereres til over er nasjonal analyse, og vil ikke nødvendigvis være representativ for alle kommuner. Det er ikke gjennomført en egen ringvirkningsanalyse av hva hyttebebyggelsen betyr for områdene rundt Kyrkjebygdheia og Solliheia, men det finnes enkelte analyser fra andre hyttekommuner som kan si noe om hvordan hytteturisme påvirker lokal og regional økonomi.

Sirdal kommune er en reiselivskommune i Vest-Agder, med et betydelig antall fritidsboliger per areal og innbygger. Sammenligner vi fritidsbebyggelsen i Sirdal med Nissedal og Drangedal, ser vi at Nissedal og Sirdal har omtrent like mange fritidsboliger per km² som Nissedal (Figur 3-4), men en del flere fritidsboliger per innbygger. Som områdene for fritidsbebyggelse i Kyrkjebygdheia, Vrådal og Gautefoss er Sirdal et område som tilbyr langrennsløyper og alpinanlegg i vintersesongen, og fine turområder i sommersesongen.



Figur 4-2: Antall fritidsboliger per km² og per innbygger i Drangedal og Nissedal, sammenlignet med landet samlet og Sirdal kommune. Kilde: SSB (2018d)

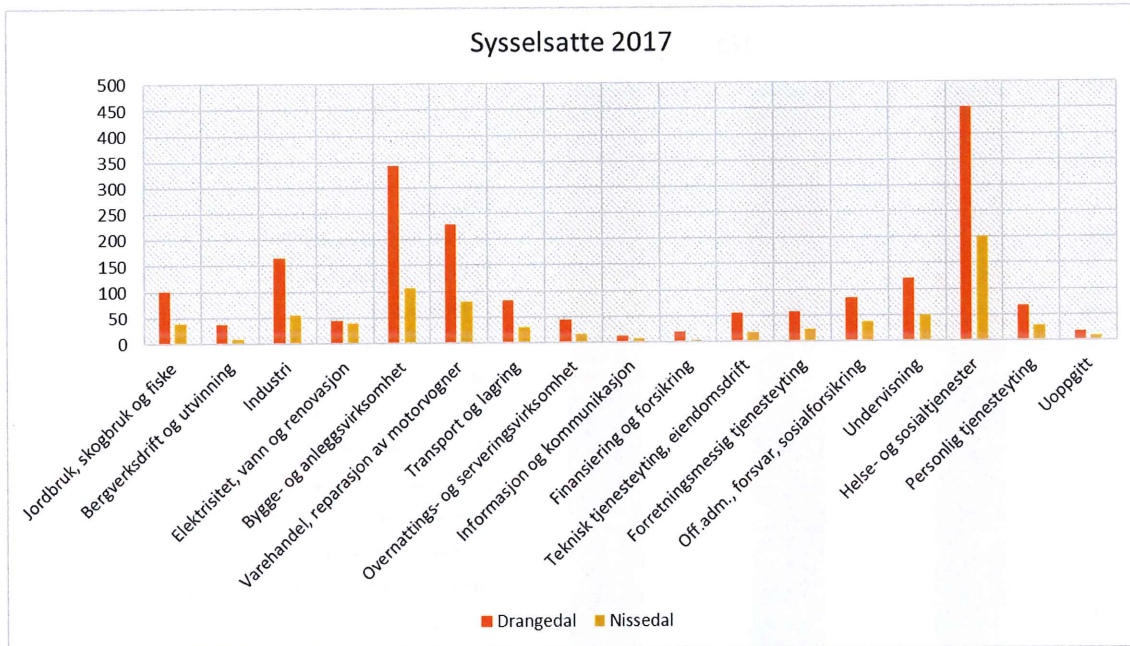
Menon (2012) har estimert ringvirkningene av reiselivsnæringen i Sirdal, der hytteturismen er anslått å stå for rundt 73 prosent av det samlede reiselivskonsumet. Deres resultater viser blant annet at ringvirkningene er sterkest for bygge- og anleggsbransjen. Deretter følger overnattings- og serveringsvirksomhet. Samlet har de beregnet at en betydelig andel av sysselsetting i privat næringsvirksomhet skyldes ringvirkninger av reiselivsvirksomhet, herunder privateide og utleie av hytter.

4.4. Næringsstruktur i Nissedal og Drangedal

Dagens næringsstruktur i de to kommunene er presentert nedenfor, målt ved antall sysselsatte i ulike næringsgrupper. Antall sysselsatte er basert på registerdata og viser sysselsettingen i næringer i 4. kvartal.⁶

Totalt antall sysselsatte er størst i Drangedal, med 1927 bosatte registrert som sysselsatt per 4. kvartal 2017. I Nissedal var det på samme tid 746 bosatte registrert som sysselsatt. I begge kommuner utgjør helse- og sosialtjenester en betydelig næringsgruppe, der de sysselsatte i stor grad er kommunalt ansatt. Blant de næringsgruppene som hører til privat næringsliv er bygge- og anleggsvirksomhet og varehandel de største i begge kommunene, men naturligvis er også disse størst i Drangedal målt i absolutte størrelser.

⁶ «Sysselsatte er definert som personer som utførte inntektsgivende arbeid av minst én times varighet i referanseuken, samt personer som har et slikt arbeid, men som var midlertidig fraværende pga. sykdom, ferie, lønnet permisjon e.l. Personer som er inne til førstegangs militær- eller sivilteneste regnes som sysselsatte. Personer på sysselsettingstiltak med lønn fra arbeidsgiver klassifiseres også som sysselsatte. Dette følger anbefalingene fra den internasjonale arbeidsorganisasjonen ILO. For sysselsatte med flere arbeidsforhold i referanseuken, fastsettes ett som det viktigste. Opplysninger om personenes jobb- og bedriftsrelaterte kjennemerker gjelder det viktigste arbeidsforholdet.» (SSB)

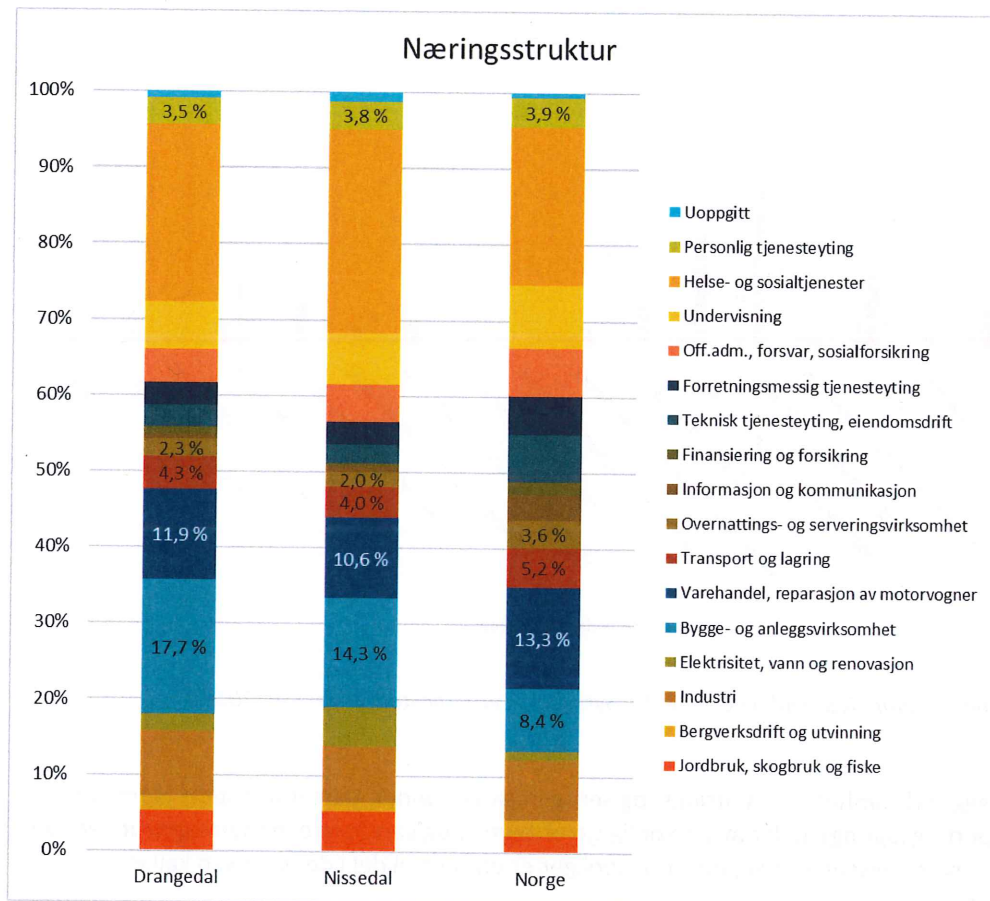


Figur 4-3: Næringsstruktur i Nissedal og Drangedal. Sysselsatte etter bosted. Kilde: SSB (2018c)

Bygge- og anleggsvirksomhet, overnattings- og serveringsvirksomhet, persontransport (som her inngår i transport og lagring), deler av personlig tjenesteyting og varehandel er næringsgrupper som typisk påvirkes av reiselivsnæringen, der fritidsboliger er en sentral del i det som kan kalles hyttekommuner.⁷

Sammenlignet med landet samlet er andelen sysselsatte i bygge- og anleggsvirksomhet høyere i Nissedal og Drangedal. Dette er altså en næringsgruppe som er viktigere for den totale sysselsettingen, og dermed også bosetting, i de to kommunene sammenlignet med landet for øvrig. De øvrige næringsgruppene som normalt knyttes til besøkende har i Nissedal og Drangedal en lavere sysselsettingsandel sammenlignet med landet samlet.

⁷ Kommuner med et stort antall fritidsboliger sett i forhold til innbyggertallet.



Figur 4-4: Næringsstruktur i Nissedal og Drangedal, sammenlignet med landet totalt. Basert på sysselsatte etter bosted 4. kvartal 2017. Kilde: SSB (2018c)

4.5. Potensial for lokal næringsutvikling

Økt attraktivitet for fritidsboliger i Solliheia

Det er per i dag få fritidsboliger i Solliheia, og antall fritidsboliger i Drangedal kommune samlet sett er betydelig lavere enn for nabokommunen Nissedal (Figur 4-2).

Det er planlagt utbygging av 135 fritidsboliger i Solliheia, i tillegg til de 30 fritidsboligene som alt er bygget. Potensial for å få solgt alle 135 vil øke med en bedre tilknytning til skiløyper, turområder og annet på Nissedalssiden. Økt attraktivitet kan også bidra til å øke markedsprisen for tomter og fritidsboliger i Solliheia, som vil komme grunneiere og utbyggere til gode, men på bekostning av kjøpere.

Økt kundegrunnlag for fritidsboliger i Kyrkjebugdheia

I Kyrkjebugdheia er det allerede et betydelig antall fritidsboliger, men det planlegges for mer enn en dobling av antall fritidsboliger. I dagens situasjon selges det jevnlig fritidsboliger i området, men med en del variasjon fra år til år. Det er forventninger om at dette vil fortsette, men med en ny vegforbindelse mot Tørdal og dermed kortere reisetid østover vil mulighetene for å øke omsetningen og utbyggingen i Kyrkjebugdheia være betydelig.

Bedret tilgjengelighet til aktiviteter og rekreasjon

I tillegg til bedre tilgjengelighet til hyttene i Kyrkjebygdheia vil ny vegforbindelse gi andre bosatt på Drangedalssiden bedre tilgjengelighet til aktiviteter og rekreasjon i områdene. En økning i trafikk fra besøkende som ikke eier hytte i området vil også bidra til å styrke økonomien til drift og vedlikehold av vegene, gjennom økte bominntekter.

Ringvirkninger av fritidsboligene

Som vist for andre hyttekommuner (se kapittel 4.3) genererer hytter og hytteturisme en del positive ringvirkninger for den lokale økonomien. Gjennom økt sysselsetting og høyere inntektsnivå kan det også være positive virkninger for bosetting, enten gjennom økt tilflytting eller redusert fraflytting.

Fritidsboligene i Kyrkjebygdheia er privateide fritidsboliger. Det er altså ingen omfattende hytteutleie. Besøkende til privateide fritidsboliger vil ofte generere mindre aktivitet i serverings- og overnattingsvirksomhet, og reisende med privatbiler mindre aktivitet i persontransport. Sammenlignet med hytteområder der det også er betydelig andel utleie av hytter kombinert med hotell og andre overnattingsmuligheter, som i Sirdal, er det naturlig at potensial for ringvirkninger kan avgrenses noe.

Da er det særlig bygge- og anleggsvirksomhet, varehandel og aktiviteter (bruk av skianlegg og lignende) potensial for ringvirkninger vil være størst.

I dag er det en betydelig større bygge- og anleggsnæring i Drangedal enn i Nissedal (Figur 4-3). Dette er en næringsgruppe som potensielt kan få betydelig økning i omsetning og verdiskaping. Dette både i perioder med utbygging av nye fritidsboliger, men også arbeid knyttet til drift og vedlikehold i områdene.

Fordelingsvirkninger for virkninger av gjennomgangstrafikk

Som vist i kapittel 3 vil den nye vegforbindelsen gi en redusert reisetid mellom Kyrkjebygdheia og Solliheia, to områder der det er planlagt utbygging av et betydelig antall nye fritidsboliger. Dette er ventet å påvirke reisemønsteret til hytteiere i Kyrkjebygdheia som er bosatt øst for området, og omvendt for hytteiere i Solliheia. I Solliheia er imidlertid omfanget betydelig lavere, da det er et begrenset antall hytter som er bygget.

Trafikken på lenkene viser hvordan bygging av ny veg eller ikke, påvirker potensialet for handel (økning eller nedgang) på noen utvalgt handelssteder i Drangedal og Nissedal. Hvor mye omsetning hytteeierne faktisk bidrar med på de ulike butikkene vil avhenge av en rekke forhold utover hvordan de er plassert i forhold til biltrafikken. Her kan nevnes forhold som utvalg, pris, parkeringsdekning, åpningstider etc. Dette er ikke tatt med i vurderingene.

5. BEREDSKAP OG SIKKERHET

Brann

I dag er det lokale brannvesen som er lokalisert i henholdsvis Treungen og Drangedal sentrum. Vest-Telemark brannvesen, avd. Nissedal (VTBV avd. Nissedal) har ingen fast vaktordning for brannmannskapene. Drangedal brannvesen har alltid to på vakt, en utrykningsleder og en maskinist.

Ved en brann kan begge brannvesen bli varslet av Sør-Øst 110 sentral i Tønsberg via Nødnett. I dag går det ut varsling til det brannvesen som har kortest avstand til brannen og til brannvesenet i vedkommende kommune. Slik som ved brann på Gautefall så går det varsling til både VTBV avd. Nissedal og Drangedal BV. Ved bygging av ny vei så vil dette også gjelde ved brann på Kyrkjebygdheia.

En har brukt samme tabell som for avstand til handelstilbud for å se på avstand til område for de to ulike brannvesen. Tabell 3-4. i Mulighetsstudie.

Det er da VTBV avd. Nissedal som har kortest utrykningsvei til Kyrkjebygdheia (25,5 km). Avstanden for Drangedal BV vil være ca 32,5 km. Begge brannvesen skal opp en høydeforskjell fra ca 100 moh ved Bø i Tørdal og Kyrkjebygda og opp til ca 650 moh som hytteområdene på Kyrkjebygdheia ligger på. VTBV avd. Nissedal vil mest sannsynlig være fremme ved en hyttebrann på Kyrkjebygdheia først og kan starte arbeidet med slokking. Drangedal BV vil komme fra andre siden og bistå dersom det blir laget ny vei fra Bø.

Når det gjelder brannberedskapen på Solliheia så vil den være ganske lik om vegen blir bygd eller ikke. Det er Drangedal BV som vil være først fremme og kan starte slokking. De har 25 km å kjøre, mens VTBV avd. Nissedal har 37 km å kjøre med ny vei eller 41 km uten vei for å bistå.

Politi

Nærpolitireformen har ført til at vår «nærmeste» politistasjon blir Kragerø Politistasjon i Kragerø sentrum. Per i dag har politiet også kontordager både i Treungen og Drangedal sentrum, men de er ikke på kontoret annet enn på dagtid, så derfor bør en regne med at bistand fra Politi må komme fra Kragerø eller Grenland.

Skal Politi kjøre fra Kragerø til Kyrkjebygdheia via Treungen så har de ca 110 km å kjøre. Dersom det blir bygd ny vei fra Bø til Kyrkjebygdheia vil avstanden fra Kragerø være ca 72 km. En betydelig kortere kjøreavstand. Veien vil også være kortere om Politiet kommer fra Grenland.

Ambulanse

En forutsetter at ambulansen i Nissedal er stasjonert i Treungen og at ambulansen i Drangedal er stasjonert i Drangedal sentrum.

Ambulansen vil da ha kortere vei fra Treungen sentrum til Kyrkjebygdheia (25 km). Ved bygging av ny vei vil ambulansen i Drangedal ha 32,5 km for å være på Kyrkjebygdheia.

Oppsummering

En kan se at nødetater som brann og ambulanse som er lokalisert i Treungen har kortere vei til Kyrkjebygdheia enn om samme nødetater skal komme fra Drangedal. Politi vil få kortere utrykningsvei til Kyrkjebygdheia dersom veien blir bygget. Dette forutsetter at Politi kommer fra Kragerø eller Grenland.

Uansett vil en si at av beredskapsmessige årsaker er det bra å ha to veier inn og ut av et område dersom den ene veien skulle bli sperret eller umulig å bruke på en eller annen måte. For Solliheia vil en ikke få noen kortere avstand for noen av nødetatene med eller uten bygging av ny vei.

6. OPPSUMMERING

En oppsummering av de vurderinger som er gjort for virkninger for næringslivet lokalt viser at vegen vil ha betydning for områdenes attraktivitet og omsetning av fritidsboliger og –tomter, kjøremønsteret blant bosatte og brukere av fritidsboliger, og fordelingsvirkninger.

I arbeidet er det vurdert potensial for næringsutvikling lokalt som følge av ny vegforbindelse mellom Kyrkjebygda og Tørdal. I tillegg til de virkninger som er drøftet i rapporten vil det også være andre virkninger av en slik vegforbindelse. Vegen vil gi bedre framkommelighet i området, som blant annet vil være positivt for beredskap og sikkerhet. Det er imidlertid ikke en del av mandatet å vurdere hvilken betydning dette vil ha utover potensial for lokalt næringsliv. Som nevnt innledningsvis vil det være betydelig usikkerhet knyttet til den typen analyser som er gjennomført her. Resultatene må derfor sees på som en presentasjon av mulig utvikling lokalt som følge av en ny vegforbindelse, forutsatt at det ikke skjer andre betydelige endringer som kan påvirke næringsutvikling og hyttemarkedet i området.

Kjøremønster

- Ny veg vil påvirke kjøremønsteret for hytteeiere. Med økt utbygging vil det totalt sett bli mer aktivitet på begge sider av vegforbindelsen. Relativt sett vil reiser mellom bosted og fritidsbolig øke mest på Drangedalssiden (gjennom Tørdal), sammenlignet med situasjonen uten vegforbindelsen.
- Andre reiser fra hytteområdene, blant annet til nærmeste mulighet for handel vil ikke påvirkes tilsvarende av ny veg. Fra Kyrkjebygdheia vil det være kortere avstand til tilbud vestover, mens det for Solliheia vil være kortest til tilbud på østover.
- Ny veg vil gi bedret tilgjengelighet mellom Kyrkjebygdheia og Tørdal, som også vil gi bosatte og ansatte i områdene redusert reisetid. Blant annet vil næringsdrivende innenfor bygge- og anleggsvirksomhet også få kortere reisetid til potensielle kunder og utbyggingsaktivitet i hytteområdene.

Områdenes attraktivitet

- Ny veg vil gi utbyggerne i Kyrkjebygdheia tilgang til et større geografisk marked, noe som vil være positivt for deres omsetning og potensielt prisnivå på tomter og fritidsboliger i områdene. Ny veg vil medføre at 48% flere personer kan kjøre til hytteområdet på tre timer sammenlignet med at det ikke bygges vei, gitt dagens bosettingsmønster.
- En vegforbindelse som kobler Solliheia til tilbudene som finnes på Nissedalssiden vil styrke attraktiviteten av fritidsboliger og tomter i Solliheia, og bidra til økt omsetning der.
- Økt omsetning av fritidsboliger på begge sider av vegforbindelsen vil gi positive ringvirkninger til andre næringer lokalt og regionalt, og da særlig innenfor bygge- og anleggsbransjen, varehandel og aktivitetstilbud regionalt. Et styrket næringsliv kan også være positivt for befolkningsutviklingen, enten ved å bidra til vekst eller redusere fraflytting.

7. KILDER

- Menon (2012): Ringvirkningsanalyse av reiselivsnæringen i Sirdal. Menon-publikasjon nr. 39/2012.
- Statistisk sentralbyrå (2018a): Befolkningsframskrivninger. SSB statistikkbanken tabellnr. 11668 og karttjeneste: <http://arcg.is/fan8i>
- Statistisk sentralbyrå (2018b): Folkemengde og befolkningsendringer. SSB statistikkbanken tabellnr. 07459
- Statistisk sentralbyrå (2018c): Sysselsatte etter bosted. SSB statistikkbanken tabellnr. 07984.
- Statistisk sentralbyrå (2018d): Eksisterende bygningsmasse. SSB statistikkbanken tabellnr. 05467
- Telemarksforsking, Agderforsking og Senter for økonomisk forskning (2015): Inntekter og utgifter i hyttekommuner. TF-rapport nr. 349.
- TØI (2014): Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport. TØI-rapport 1383/2014.