



Saksframlegg

Arkivsak-dok.
Saksbehandler

17/8574-1
Arild Richard Syvertsen

Utvalg	Møtedato
Fylkesutvalget	27.06.2017

Areal- og transportplan for Arendalsregionen - 1. høringsutkast

1. FORSLAG TIL VEDTAK

Fylkesrådmannen fremmer slikt forslag til vedtak

1. Utkastet til areal- og transportplan for Arendalsregionen legges ut på høring.
2. Etter at innspill er mottatt og vurdert, vil fylkesutvalget ta stilling til et endelig utkast som skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tråd med plan- og bygningslovens § 8-3, 3. ledd.
3. Fristen for innspill settes til 31. oktober 2017.

2. SAMMENDRAG

Areal- og transportplanen skal legge felles og langsiktige rammer for bolig-, areal- og transportutviklingen i arendalsregionen i et 2040 perspektiv, dvs. for de fire kommunene Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand. Det overordnede målet er en bærekraftig vekst som stimulerer til en samfunnsutvikling som er klimavennlig, fremmer folkehelse, bedrer trafiksikkerhet og gir en god utvikling av regionens byer og tettsteder. Innenfor bærekraftmålet ligger 0-vekst i personbiltrafikken fra 2025. Planen har mål om attraktive byer, fortetting med kvalitet og vern av grønne lunger og jordbrukets kulturlandskap. Planen skal også gi næringsetableringer i regionen forutsigbare rammebetingelser.

Planen angir mål for hvor mange daglige reiser som må foregå med kollektiv, sykkel og gange i 2025 for at 0-vekstmålet kan nås og opprettholdes i fremtiden. Det er et ambisiøst mål fordi forventet og ønsket befolkningsutvikling gir trafikkvekst sammen med dagens spredte bosettingsmønster.

Det forventes en befolkningsvekst på 20 000 innen 2040. Det utløser et boligbehov på 10-15 000 boenheter. Planen legger opp til at 80 % av veksten skal komme innenfor prioriterte byer og tettsteder med en viss sentralitet i forhold til daglige gjøremål, busstilbud mm. Konsekvensene av denne arealstrategien er at 20 % av boligbehovet kan bygges utenfor disse stedene, dvs. 2-3000 boliger fram til 2040. For Froland som landkommune, fremmes også et alternativ forslag med 70 % i og rundt Osedalen.

Det foreligger en mulighetsstudie for ei bymiljøpakke for arendal- og grimstadregionen som behandles i en egen sak. Mulighetsstudien bygger på ATP planens mål og strategier og er ei tiltakspakke som skal bidra til at ATP planens mål kan nås.

Transportanalyser viser at kombinasjonen av foreslåtte arealstrategier og prioriterte tiltak i mulighetsstudien for ei bymiljøpakke gir best effekt for å nå 0- vekst målet. Arealstrategien vil virke på lengre sikt, mens tiltak i ei bymiljøpakke gir virkning på kortere sikt. I tillegg kommer kampanjer og holdningsskapende arbeid.

3. BAKGRUNN FOR SAKEN

Planarbeidet er en oppfølging av både internasjonale og nasjonale mål for klima, nasjonale mål og retningslinje for bolig, areal og transportplanlegging og for 0-vekst målet i personbiltrafikken med mer. I Regionplan Agder 2020 står det blant annet:

Areal- og transportplanlegging skal skape velfungerende og bærekraftige arbeids-, bolig- og serviceregioner. De større bykommunene skal være driverne i arbeidet sammen med fylkeskommunene og andre offentlige etater. De mindre kommunene rundt må involveres i aktuelle tema slik at det blir en helhetlig løsning som har fokus på regionens utfordringer og behov.

Regionplanens satsingsområder følges nå opp med veikart for tiltak blant annet innenfor klima.

Planarbeidet startet opp i 2014 som et partnerskap mellom de fire kommunene, Statens vegvesen, Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, Agder kollektivtrafikk (AKT) og Aust-Agder fylkeskommune som har prosjektledelsen. Arbeidet har vært organisert med ei politisk styringsgruppe (15 politikere) oppnevnt av kommunestyrene og fylkestinget. Kommunene har

deltatt med likt antall representanter. Regionvegsjef og adm.dir. i AKT har også vært representert i styringsgruppa. Det er videre etablert en administrativ strategigruppe som har bistått i arbeidet med å forberede strategiske beslutninger i den politiske styringsgruppa og i kommunestyrene. Den består av representanter på ledernivå hos de samarbeidende partene. Den administrative prosjektgruppa som har stått for deler av de faglige utredningene og planutformingen, har bestått av prosjektledelsen og fagfolk fra deltakende parter. Det har i tillegg vært etablert samarbeid med ulike interessegrupper og arrangert informasjon- og dialogmøter.

3.1 Tidligere vedtak og andre føringer

I 2015 ble det gitt politiske tilslutninger i kommunene til et notat om felles utfordringer i regionen, forslag til organisering, mandat, finansiering med mer. Et 3-årig prosjekt der kommunene bidrar økonomisk i forhold til størrelse sammen med fylkeskommunen og Statens vegvesen. Kommunestyrene valgte medlemmer til politisk styringsgruppe som har hatt en rekke møter.

Politisk verksted ble arrangert 20. mai 2015 i Frolandia med mange innspill til utfordringsbilde, mål og videre prosess for medvirkning.

Oppstart av planarbeidet ble annonsert og et forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn av fylkesutvalget den 23. juni med høringsfrist i september.

Kommunestyrene ga sin tilslutning til programmet som ble godkjent av fylkesutvalget i møte den 6. oktober 2015.

Etter kommune- og fylkestingsvalget høsten 2015 ble det valgt nye politikere til styringsgruppa og avholdt nye infomøter i samtlige formannskap-/kommuneplanutvalg for nyvalgte politikere.

Studietur med politisk styringsgruppe ble gjennomført til Grenlandsbyen 20. september.

Samtlige formannskap/kommuneplanutvalg og fylkesutvalg var samlet til felles møte den 28. september 2016. Det ble gjennomført gruppearbeid om det faglige grunnlaget og ambisjonene for en ATP-plan og ei mulig bymiljøpakke.

Statusrapport for ATP planarbeidet og grunnlaget for ei bymiljøpakke ble behandlet politisk i samtlige kommuner. Det ble fattet følgende vedtak i Arendal bystyre 29.9.16:

- «1. Arendal Bystyre har vedtatt ambisiøse mål for utviklingen av kommunen og ønsker å følge opp nasjonale mål om nullvekst i personbiltransporten. For å få dette til må det gjøres omfattende tiltak for å tilrettelegge for et bedre kollektivtilbud, flere gående og flere syklende, og deler av vegnettet må utbedres. Realisering av ei "Bypakke for Arendalsregionen" vil være en svært sentral premiss for at kommunen skal kunne nå sine mål om vekst og utvikling og må være en integrert del av det pågående ATP prosjektet.*
- 2. Arendal Bystyre mener regionen har for mye å tape om det ikke sikres en fremtidsrettet utvikling av infrastrukturen i regionen og er innforstått med at en slikmålsetting vil kreve innføring av bompenger.*
- 3. Arendal Bystyre vil jobbe for at regionen kan få tildelt statlige bymiljømidler som kan supplere lokal finansiering.*
- 4. Arendal bystyre tar statusrapporten til etterretning.*

5. Arendal bystyret anmoder fylkestinget om å bestille et mulighetsstudie knyttet til bypakke fra Statens Vegvesen.

6. Arendal bystyre ber om at hele bystyret orienteres ang. arbeidet med ATP/Bypakke i nær fremtid».

De øvrige kommunene har også gitt sin tilslutning til statusrapporten og at arbeidet videreføres.

Aust-Agder fylkesting gjorde følgende vedtak den 13.12.2016:

"1. Fylkestinget tar rapport om ATP og bypakke for Arendals-regionen datert 08.09.16 til etterretning.

2. Fylkestinget ber Statens vegvesen om å gjennomføre en mulighetsstudie for finansiering av en bypakke i Arendalsregionen.

3. Mulighetsstudie sendes på høring til berørte kommuner og andre interesserte og legges frem for fylkestinget til endelig behandling."

Styringsgruppa for ATP og ei bymiljøpakke har i møte den 7. mai 2017 gitt sin tilslutning til at dette 1. utkastet til ATP-plan sendes på en første hørings- og innspillfase. Det legges opp til en ny høringsrunde etter at innspill er fra denne runden er vurdert og innarbeidet i planen.

3.2 Felles utfordringer

De fire kommunene har mange felles muligheter og utfordringer som areal- og transportplanen skal være et virkemiddel til å håndtere:

- Felles bo- og arbeidsmarked
- Høy andel av samlet vekst i landsdelen
- Spredt bosetting
- Sterk vekst i biltrafikken og rushtidsproblematikk
- For lav kollektiv- og sykkelandel
- Handelslekkasje fra bysentra til eksterne handelssentre
- Utfordringer i næringsutvikling – for lav andel kompetansearbeidsplasser
- Utviklingspotensialet i byene
- Felles utfordringer knyttet til levekår, folkehelse, oppvekst, likestilling, utdanning og en aldrende befolkning

4. FORSLAG TIL LØSNING OG KONSEKVENSER

4.1 Virkninger av planen

Den høye befolkningsveksten fram mot 2040 medfører at bilbruken øker med over 30 % hvis man opprettholder et utbyggingsmønster i tråd med gjeldende kommuneplaner. Med den anbefalte arealstrategien der 80 % av befolkningsveksten kommer i byene, kommunesentra og prioriterte tettsteder, vil veksten i bilbruken reduseres frem til 2040. Men det oppnås ikke 0-vekst. Grunnen er byspredningen de siste tiårene, som ikke kan reverseres. Denne planen kan bare påvirke nyetableringer. I tillegg kommer utfordringene med høy andel gratis parkering og full parkeringsdekning som legger til rette for økt bilbruk.

For å nå målene er det nødvendig å kombinere arealstrategien med andre tiltak som belyses i mulighetsstudien for ei bymiljøpakke med bompengefinansiering. Uten en endring i

arealbruken der en prioriterer fortetting i byene og tettstedene, vil blant annet kundegrunnlaget for et bedre kollektivtilbud bortfalle med økt bilbruk som konsekvens.

Mulighetsstudien for ei bymiljøpakke for Arendal- og Grimstadregionen bygger på ATP-planens mål og strategier. Mulighetsstudien foreligger som et eget dokument og behandles i egen sak.

Det er gjort noen foreløpige beregninger av kostnader knyttet til å gjennomføre prioriterte tiltak i foreliggende mulighetsstudier for sykkel/gange og for kollektiv. Disse tiltakene vil kunne utløse et finansieringsbehov på rundt 5 mrd. kroner i en 15 års periode. I beløpet inngår også økte driftskostnader knyttet til kollektivtilbud med 5-10 min. frekvens på hovedlinjene inn til og mellom byene

I alle tiltakene ligger også en miljøopprustning av områdene rundt som er med på å gjøre byene, tettstedene og innfartsveiene mer attraktive og trafikksikre for alle trafikanter.

Endelig omfang av ei bymiljøpakke vil avhenge av hvilket ambisjonsnivå som vedtas i endelig ATP-plan og hvilke vilje det er til å finansiere tiltakene.

4.2 Betydning for måloppnåelse

Transportanalysene viser at kombinasjonen av følgende tiltak gir best effekt i forhold til ATP-planens mål om nullvekst i personbiltrafikken:

- Arealstrategien med fortetting og 80 % vekst i byer og kommunesentra gir reduksjon i samlet transportarbeid i et 2040 perspektiv. Ved å åpne opp for vekst i prioriterte lokalsentra og en annen fordeling av veksten, vil en ikke oppnå samme virkning, jf. kap. foran om planforslagets betydning for transportutviklingen.
- Bompenger vil ytterligere redusere bilbruken. Desto høyere takster jo høyere virkningsgrad. Rushtidsavgift vil innebære at en først og fremst får virkning når behovet er størst, dvs. morgen og ettermiddag
- Et kollektivtilbud der en rendyrker prinsipper med pendellinjer, økt frekvens der kundegrunnlaget er til stede og bedre fremkommelighet, slår positivt ut.
- Ny veglenke, Myrene – Stoa, innebærer en bedre trafikkfordeling der en tar hensyn til at 70 % av trafikken inn til Arendal kommer på E18 fra vest. Det gjelder også viktige regionale kollektivlinjer. Denne nye veglenken forventes å gi bedre fremkommelighet for de aktuelle kollektivlinjene.

Planens mål, strategier og retningslinjer skal stimulere til måloppnåelse og forutsettes lagt til grunn for kommunenes planlegging og byggesaksbehandling. Lokale tilpasninger og detaljering av retningslinjer innenfor rammene av formålet med denne regionale plan, må foretas i kommuneplanene. Foreslåtte retningslinjer for maks. parkering er en norm som må tilpasses situasjonen i den enkelte kommune.

4.3 Alternative løsninger med konsekvenser

Nullalternativet vil være at en ikke vedtar en ATP-plan med ei mulig bymiljøpakke.

Fremskrevet trafikk i 2022 uten andre tiltak enn de som er planlagt eller ligger inne i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og i fylkesvegbudsjettet, viser en økning i biltrafikk sammenlignet med 2014. Hvis det ikke gjøres ytterligere tiltak for å redusere biltrafikken frem

mot år 2022, vil både trafikkarbeidet (antall kilometer alle bilene til sammen kjører i arendalsregionen i løpet av en dag) og antall bilturer øke. Andelen kollektivturer vil reduseres i forhold til i dag. Hvis man ser videre mot 2040 skaper befolkningsveksten store transportbehov.

Tilførselsveiene til Arendal, samt avkjøringen ved Vesterled inn til Grimstad har allerede rushtidsutfordringer i dag. En forstudie av et fremtidig transportsystem i Arendal fra 2012 viser også at kapasitetsgrensene for hovedvegnettet rundt Arendal er i ferd med å nås, og konkluderer med at store deler av veksten i persontransporten må tas med alternativer til bil dersom en skal unngå kø og kaos for alle trafikantgruppene. En langt større del av persontransporten må dekkes med sykkel, gange, buss og byferjer.

Dagens ferjetilbud med de to rutene fra byen til Kolbjørnsvik og til Skilsø er en viktig del av Arendals kollektivtilbud som bør videreutvikles. Begge rutene er effektive forbindelser som er konkurransedyktige i forhold til bil og buss for de som bor/har reisemål innenfor rimelig avstand til ferjeleiene.

4.4 Vurdering av klimakonsekvenser

Arbeidet med areal- og transportplanen har fått tilsagn om klimasatsmidler fra Miljødirektoratet. Det jobbes nå med å teste virkningene på klimautslipp av den nedgangen i samlet transportarbeid som en kan oppnå med anbefalt arealstrategi og aktuelle tiltak beskrevet i mulighetsstudien for ei bymiljøpakke. Resultatene vil bli presentert når de foreligger utpå høsten og vil bli innarbeidet i den endelige høringsutgaven av denne planen.

4.5 Vurdering av konsekvenser for folkehelse

Folkehelseperspektivet er en viktig del av planens mål og strategier. Målet er å øke andelen som går og sykler til arbeid og andre daglige gjøremål.

4.6 Vurdering av konsekvenser for likestilling

Dersom en på sikt klarer å korte ned reiseavstander mellom bolig og arbeid, vil det ha positiv effekt for å få flere kvinner ut i arbeidslivet. En undersøkelse viser at motstanden mot lengre arbeidsreiser er større hos kvinner enn hos menn fordi kvinnene fortsatt tar et større ansvar for omsorg i hjemmet (TØI-rapport om likestilling i transport datert desember 2006)

5. KONKLUSJON

Fylkesrådmannen tilrår at fylkesutvalget sender 1. utkastet til areal- og transportplan på en første høring. Det ønskes innspill som kan forbedre planen og legge grunnlaget for et endelig planforslag som skal legges ut til offentlig ettersyn i tråd med plan og bygningslovens § 8-3, 3. ledd. Det legges opp til at formell høring av planen vil skje tidlig i 2018 og at planen kan vedtas innen sommer 2018.

Fristen for denne første innspillfasen settes til 27. oktober 2017.

Vedlegg

ATP_arendalsregion_høringsutkast