



## **Forslag til regional areal- og transportplan for arendalsregionen, datert 09.10.18**

Planforslaget ble i fylkesutvalgets møte den 9.10.18 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i tråd med plan- og bygningslovens § 8-3, 3. ledd.



Høringsutkast 09. oktober 2018

Areal- og transportplan for arendalsregionen er utarbeidet i samarbeid mellom kommunene Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand, Statens vegvesen, Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, Agder Kollektivtrafikk AS og Aust-Agder fylkeskommune.

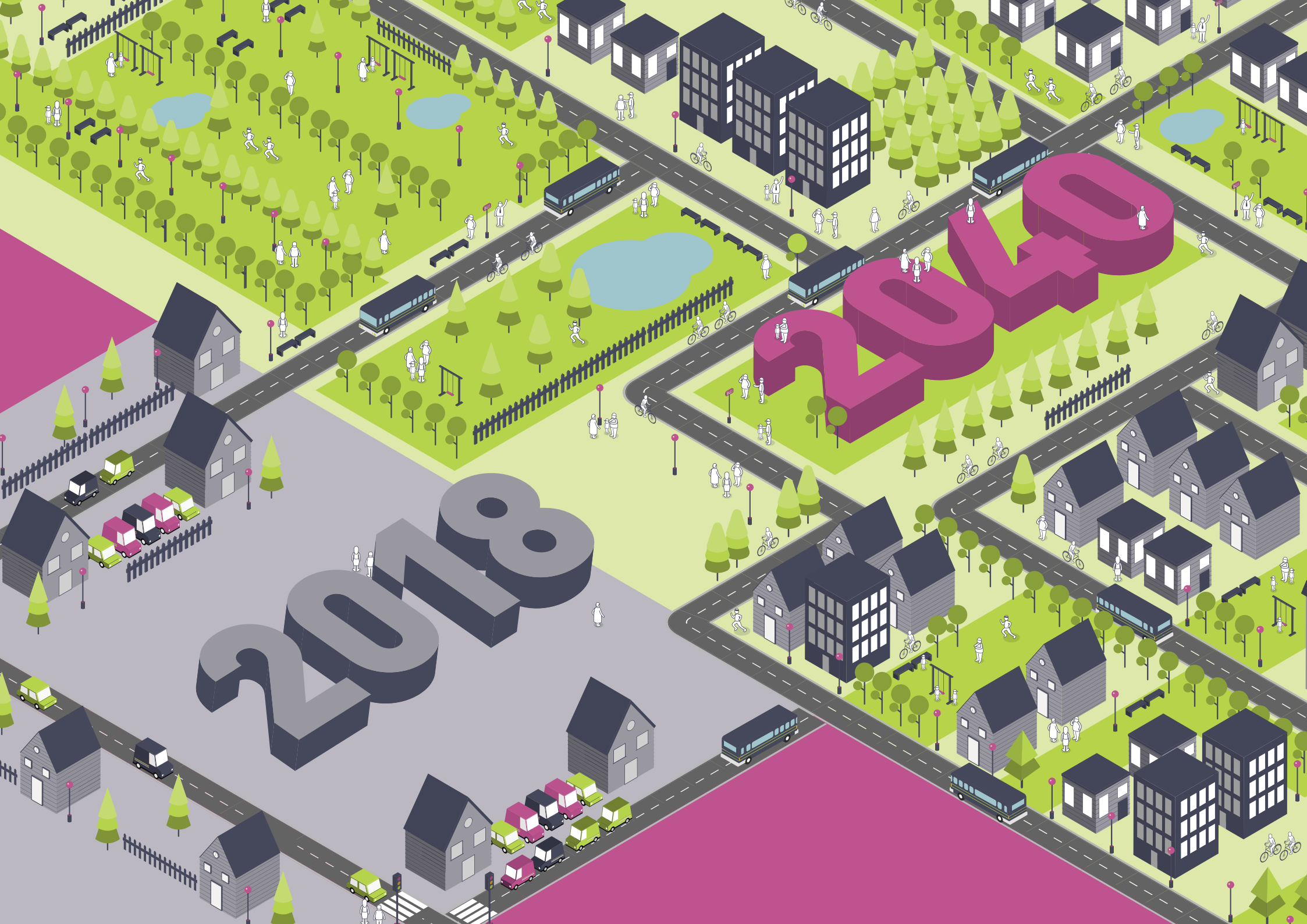
#### **BILDER PÅ FORSIDEN**

*Øverst til venstre: TVEDESTRAND - foto: Jan Aasbøe*

*Øverst til høyre: FROLAND - foto: Jan Aasbøe*

*Nederst til venstre: ARENDAL - foto: Arendal kommune*

*Nederst til høyre: GRIMSTAD - foto: Turistkontoret Grimstad*





# FRAMTIDSBILDER ARENDALSREGIONEN 2040

**Arendal med tilgrensende kommuner har over 100 000 innbyggere. Dette by- og landområdet er blitt en sterk, synlig og attraktiv del av Agder. Mennesker og virksomheter trives og utvikler seg.**

Arendal har nådd målet om å bli 1,5 graders-by. Arendal har blitt en internasjonalt anerkjent klimaby. Arendalsuka og TEDx Arendal har fått stor internasjonal oppmerksomhet. Grimstad har utviklet byen til en etterspurt student- og universitetsby, også internasjonalt. Tvedestrand har revitalisert sitt gamle sentrum der bruk og vern går hånd i hånd. Osedalen har blitt en landsby med urbant preg.

Framgang og vekst har kommet fordi en har evnet å stå samlet om å styrke byer og steder. Arealer til bolig, næring og offentlige formål er i stor grad samlokalisert og mobiliteten har økt gjennom utvikling av trafikkknutepunkt. Det har gitt synergier i form av et redusert transportbehov og

en mer effektiv næringstransport. De samlede klimagassutslippene har gått ned i tråd med Parisavtalen.

En felles og forpliktende bolig-, areal- og transportplan (ATP-plan), i første omgang for arendalsregionen, har vært et viktig redskap for å nå målene i regionplan Agder fram mot 2030. Planen er revidert flere ganger som følge av den teknologiske utvikling i det digitale Agder. Den er blitt en felles plan for Agder med Kristiansand og Arendal som de viktigste motorene. Sammen har de blitt en drivkraft i utviklingen av en landsdel som har styrket sin posisjon nasjonalt.

Det har vært behov for kraftfulle tiltak for styrket kollektivtransport, smart bruk av arealpolitiske virkemidler og målrettede tiltak for gående og syklende. Gjennom byvekstavtale med staten er regionen gitt drahjelp til å finansiere utviklingen av effektive transportløsninger for stadig flere hverdagsreiser. Kollektivtilbudet er basert på moderne, høyteknologiske

## DE SOM VOKSER OPP I 2040 VIL VITE OM VI LYKKES. DET ER VALGENE VI TAR I DAG SOM AVGJØR OM DE HAR TRYGGE ARBEIDSPLASSER OG LEVER I ET BÆRE- KRAFTIG SAMFUNN.

nullutslippsløsninger. Det er lagt til rette for sømløse reiser med ulike transportmiddel som førerløse busser, elektriske byferjer og el-sykler. I Arendal er transport med el-ferger blitt en viktigere del av kollektivtilbudet fra Hisøy og Tromøy. Abonnement på bildeleordninger er for lengst blitt vanlig i stedet for å eie bil selv.

Det er skapt et dynamisk og attraktivt kompetansemiljø gjennom samlokalisering av eksisterende og nye profilerte bedrifter i byene eller på steder som tilfredsstillende krav til både attraktiv beliggenhet og mobilitet. Digital infrastruktur er hovedpulsåren for drift av alle typer virksomheter og kommunikasjon. Her har intelligente transportsystemer fått en framtrødende plass og er en medvirkende årsak til at regionen kjennetegnes av sterk kultur for kunnskapsdeling.

Andelen eldre økte med hele 40 % fram til 2030. Stadig flere bodde alene, og det ble færre tradisjonelle familiehusholdninger. Arendalsregionen har

tatt disse utfordringene på alvor. Det er etablert nye bo- og arbeidsfellesskap på tvers av generasjoner, og over tid er det lagt til rette for bo- og oppvekstmiljø, arbeid og fritid på en måte som fremmer opplevelsen av det gode liv.

Byene og stedene er blitt svært attraktive, med et pulserende liv for beboere og tilreisende. Det er opparbeidet høy standard på offentlige rom, noe det snakkes om nasjonalt, og som i høy grad har bidratt til å skape og tiltrekke regionen kompetansearbeidsplasser – også knyttet til sosiale og kulturelle aktiviteter.

Økt fysisk aktivitet i hverdagen har redusert livsstilsykdommer. Det er satset bevisst på friluftsliv nær der folk bor, med økt tilgjengelighet til sjø og rekreasjonsområder for alle. Grenser for bymark og felles turområder blir respektert. Det gjelder også jordverngrenser som sikrer landbrukets kulturlandskap som ressurs for lokal matproduksjon.



Foto: Jon-Petter Thorsen

## INNHOLD

- |           |                                     |         |
|-----------|-------------------------------------|---------|
| <b>1</b>  | Felles utfordringer                 | side 8  |
| <b>2</b>  | Areal- og transportplansamarbeidet  | side 14 |
| <b>3</b>  | Overordnede føringer                | side 19 |
| <b>4</b>  | Målområder og strategier            | side 20 |
| <b>5</b>  | Planforslag                         | side 22 |
| <b>6</b>  | Planretningslinjer                  | side 27 |
| <b>7</b>  | Sentrale tema – mål og strategier   | side 32 |
| <b>8</b>  | Betydningen av ei bymiljøpakke      | side 44 |
| <b>9</b>  | Øvrige analyser og mulighetsstudier | side 48 |
| <b>10</b> | Kilder og Vedlegg                   | side 52 |



Foto: Jon-Petter Thorsen

# 1 FELLES UTFORDRINGER OG MULIGHETER

## Arendalsregionen

Arendalsregionen med kommunene Arendal, Grimstad, Tvedestrand og Froland utgjør et tett sammenvevd bo- og arbeidsmarked som har opplevd høy vekst i bosettingen de siste ti årene. I denne perioden har ca. 30 % av veksten på Agder kommet i de fire kommunene.

De fire kommunene har mange felles muligheter og utfordringer. Areal- og transportplanen skal sammen med andre planer, virkemidler og tiltak bidra til å håndtere:

- > Sammenvevd bo- og arbeidsmarked
- > Høy andel av samlet vekst i landsdelen
- > Endringer i befolkning og befolkningssammensetning
- > Spredt bosetting

- > Sterk vekst i biltrafikken og rushtidsproblematikk
- > Lav kollektiv- og sykkelandel
- > Handelslekkasje fra bysentra til eksterne handelssentre
- > Utfordringer i næringsutvikling – for få kompetansearbeidsplasser
- > Utnyttelse av utviklingspotensialet i byene
- > Felles utfordringer knyttet til levekår, folkehelse, oppvekst og likestilling

Flere av punktene over har stor betydning for både tjenesteproduksjon og arealplanlegging.

Arendalsregionen er forventet å vokse med cirka 13 000 personer fram mot 2040 (SSB, middelalternativet). Det er imidlertid store usikkerheter knyttet til befolkningsframskrivningene, og størst usikkerhet er knyttet til framtidig innvandringsbilde. Spriket mellom høyt og lavt framskrivingsalternativ er på 10 000 personer.

Observert befolkningsutvikling i figur 1 viser avtakende vekst. Perioden med høy arbeidsinnvandring som begynte i 2007 synes å være forbi.

Det er uansett rimelig å feste størst lit til SSB's middelalternativ. En befolkningsvekst på 13 000 personer tilsvarer ca. 6–8000 boliger, men i vurderingene av arealbehov legger planarbeidet et høyere behov til grunn.

Framskrivningsmodellen til SSB fordeler veksten mellom kommunene på denne måten:

Arendal	44 645	4522	36 %
Grimstad	23 017	6620	52 %
Froland	5790	1605	12 %
Tvedestrand	6086	-114	0 %
Arendalsregionen	79 538	12 633	100 %

**Tabellen** viser absolutt vekst og kommunenes forventede andel av veksten i arendalsregionen 2018–2040 etter SSB's middelalternativ



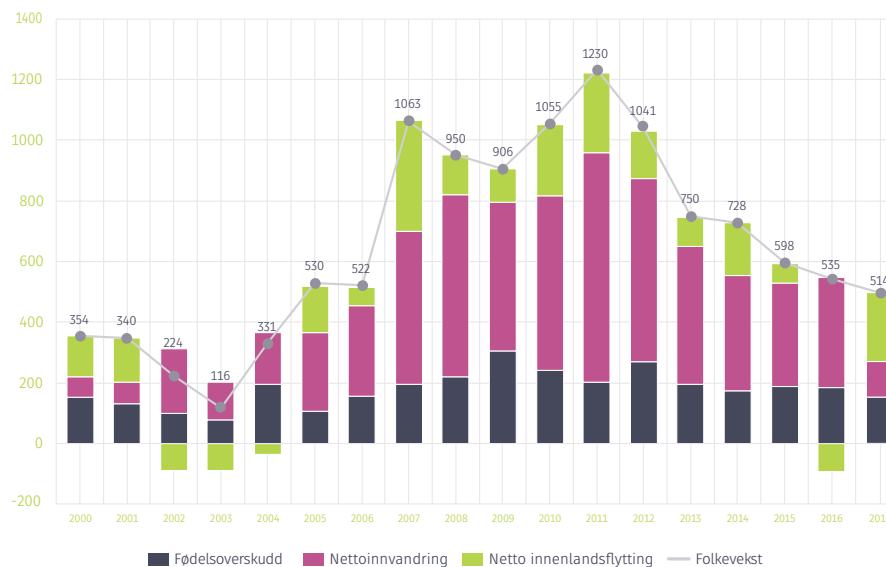
Framskrivningen tar ikke hensyn til lokale eller regionale tiltak som for eksempel ny E18 Tvedestrand–Arendal. Det er sannsynlig at E18 vil gi grunnlag for sterkere vekst i Tvedestrand enn det tallene viser. Det må også bemerkes at framskrivningen spår høyere netto vekst i Grimstad enn i Arendal, på tross av at Arendal i dag har dobbelt så stor befolkning.

To viktige utviklingstrekk, som arendalsregionen har til felles med landet for øvrig, er en økende andelen aleneboende og at befolkningen aldres. I 2017 bestod 37 % av husholdningene i arendalsregionen av aleneboende, og dette er den raskest voksende husholdningstypen. Bryter man ned forventet befolkningsvekst på aldersgrupper, ser man at over 65 % av veksten fram mot 2040 vil bestå av aldersgruppen 67 pluss, og antall personer i arbeidsfør alder per pensjonist vil falle fra 4,3 til 2,7 (forsørgelsesgrad).

Kunnskapen om aldring er det ikke usikkerhet rundt, for den tar utgangspunkt i befolkningen vi allerede har. Usikkerheten rundt befolkningsframskrivningen er snarere knyttet til hvor mange arbeidsføre vi vil ha. Uansett er aldring et svært viktig premiss for den forslåtte arealstrategien.

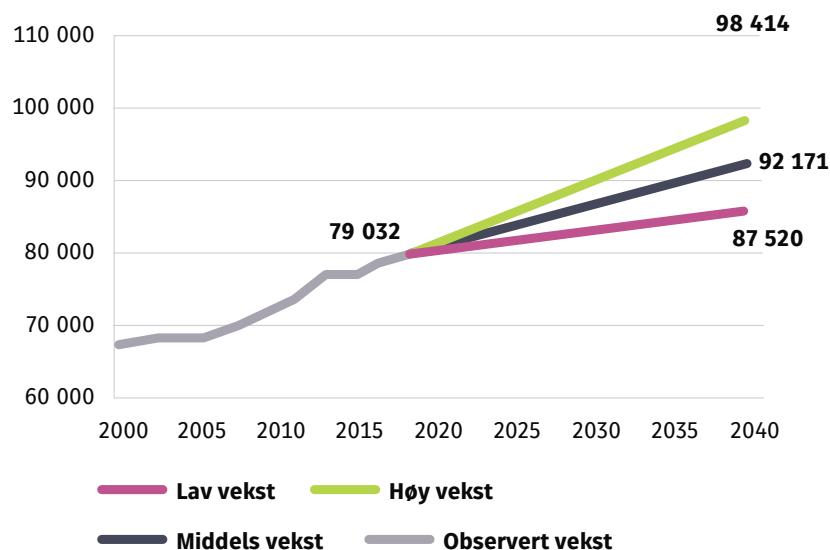
En aldrende befolkning, økende andel aleneboende og ambisjonen om mer effektiv arealbruk krever oppmerksomhet rundt hvilke boligtyper som bør prioriteres. Andelen eneboliger i ATP-området er høy, ca. 70 %, og fortsatt er omtrent annenhver bolig som ferdigstilles en enebolig. Andelen mindre enheter må økes for å møte framtidens behov.

Befolkningsvekst i arendalsregionen 2000–2017



FIGUR 1:

Figuren viser befolkningsendringer i perioden 2000–2017, fordelt på fødselsoverskudd, netto innvandring og netto innenlandsflytting.



FIGUR 2:

Figuren viser differansen mellom SSB's alternative befolkningsframskrivninger for hhv. lav, middels og høy vekst fra 2018 til 2040. Spennet mellom lavt og høyt alternativ er på cirka 11 000 personer.

## Arealbruk

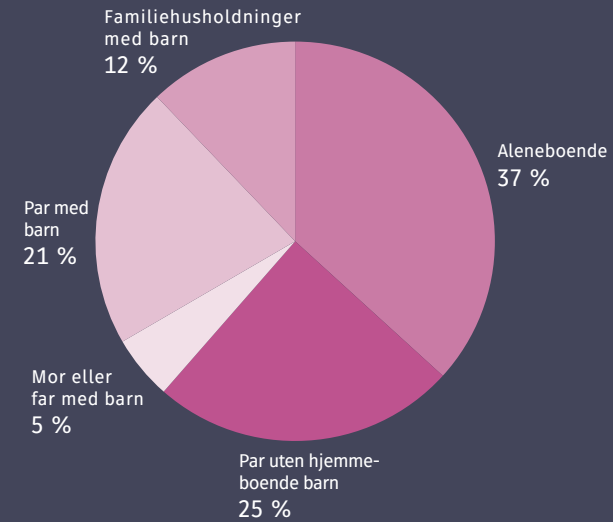
Regionens spredte utbyggingsmønster gjør det utfordrende å oppnå ønsket reduksjon i biltransporten. Dette viser analysene gjennomført i transportmodeller. Grunnlaget for et redusert transportbehov må derfor legges i arealpolitikken, som er kommunenes viktigste virkemiddel.

Disponering av arealer til ulike formål og krav til utbyggere er viktige redskap for kommunene når de skal styre utviklingen i ønsket retning. Det gjelder særlig dersom målet er et godt samarbeid på tvers av kommunegrenser, og en helhetlig vurdering av regionens behov.

Planen viser veivalgene som bør tas for å oppnå bærekraftig vekst og utvikling. Den angir en langsiktig arealstrategi for størst mulig nærhet mellom boligen og daglige gjøremål – for eksempel arbeidsplassen, skolen, barnehagen, butikken og fritidsaktiviteter. Arealstrategiene skal, sammen med aktuelle tiltak i ei mulig bymiljøpakke, bedre mulighetene for å gå, sykle eller ta bussen, slik at veksten over tid kan tas av disse transportformene.

Hvordan vi har det i dag er en konsekvens av historien. Siden bilen ble allemannseie fra begynnelsen av 1960-tallet, har den i betydelig grad lagt premisser for arealbruken i arealregionen, og Norge for øvrig. Dette skyldes bilens radikale endring av mobiliteten. I motsetning til tidligere tiders prioritering av bosetting nær arbeidsplassen har andre preferanser styrt etablering av boliger og næringsaktivitet. Boligområder er utviklet i periferien, hvor beliggenhet og mulighet for større eneboliger og hager har vært til stede. Nye arealer til næringsformål er samtidig etablert der det har vært mulig å

## FORDELING HUSHOLDNINGER 2017

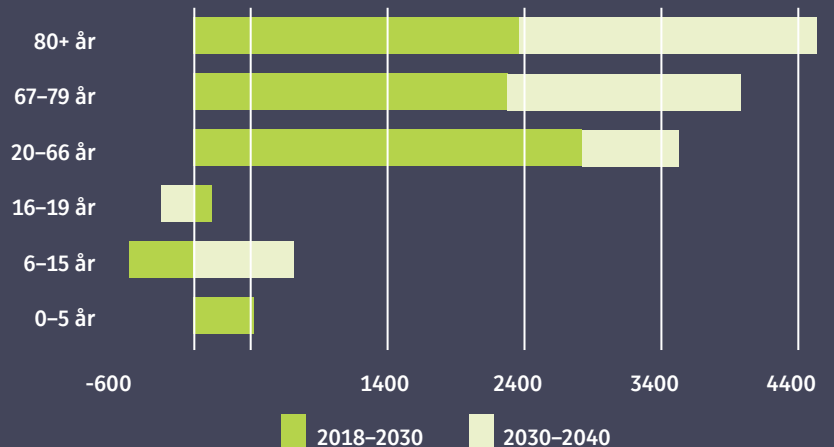


**FIGUR 3**  
Fordelingen av husholdningstyper i regionen skiller seg ikke fra landsgjennomsnittet. Andelen aleneboende er husholdningstypen som vokser raskest (SSB).

**FIGUR 4**  
Figuren viser at over 65 % av befolkningsveksten fram mot 2040 vil komme i aldersgruppene 67+ (SSB)

## ATP-OMRÅDET

### Framskrevet vekst i aldersgrupper 2018 - 2040 (middelalternativet)



optimalisere bilbetjening og logistikk. Kjøpesentre og handelsområder har vokst fram langs stamveinettet.

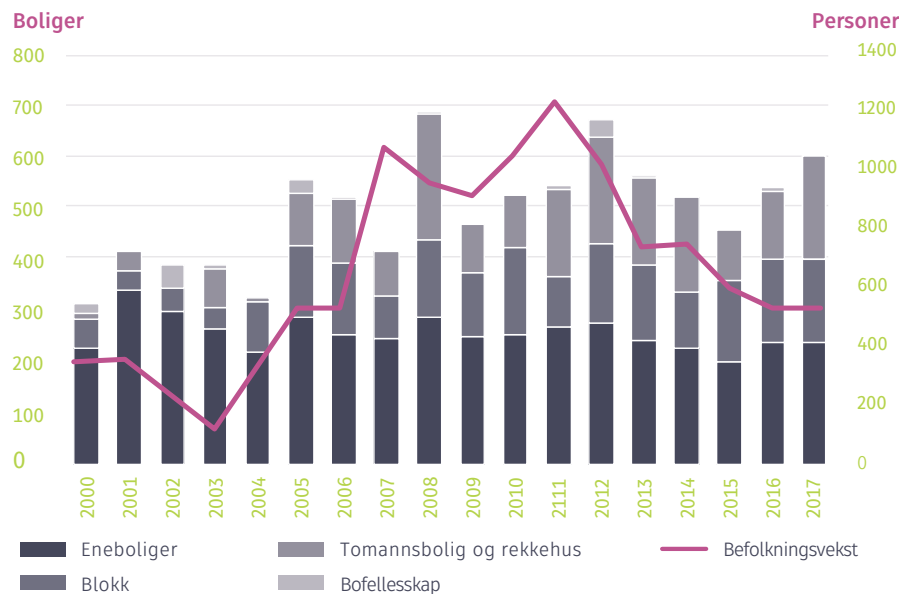
Samtidig har befolkningstettheten i byene/ bysentrum med få unntak blitt redusert, og aktiviteten i byene har endret karakter. En slik utvikling omtales gjerne som byspredning (urban sprawl). Den skaper flere utfordringer:

- > Økt arealkonsum: omdisponering av dyrka mark og nedbygging av områder med verdi for naturmangfold, friluftsliv og grønstruktur.
- > Økt biltransport: Lange reiseavstander til hverdagslige gjøremål reduserer potensialet for sykkel og gange og forsterker avhengigheten av bil. Økt press på veisystemene og økte klimagassutslipp.
- > Svekking av bysentra: Bosetting, handels- og næringsaktivitet lokaliseres utenfor byene, der biltilgjengeligheten er bedre.

Et mer konsentrert utbyggingsmønster skal bidra til å skape bedre bo- og oppvekstmiljø, tryggere skoleveger og trivelige sentrumsområder.

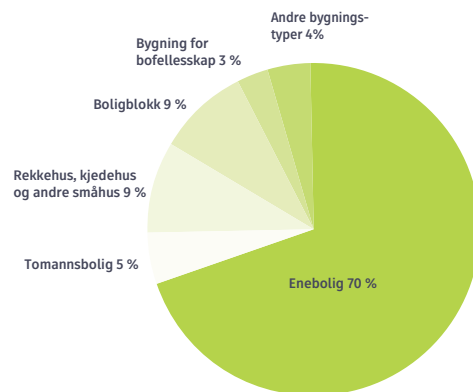
En aldrende befolkning utløser også behov for endring i arealbruken, der begrepet «rullator-avstand» blir viktig for at flere eldre skal klare sine daglige gjøremål uten hjelp.

### Ferdigstilte boliger i ATP-området etter type 2000–2017



### FORDELING AV BOLIGTYPER PER 2016

#### Fordeling av boligtyper per 2017



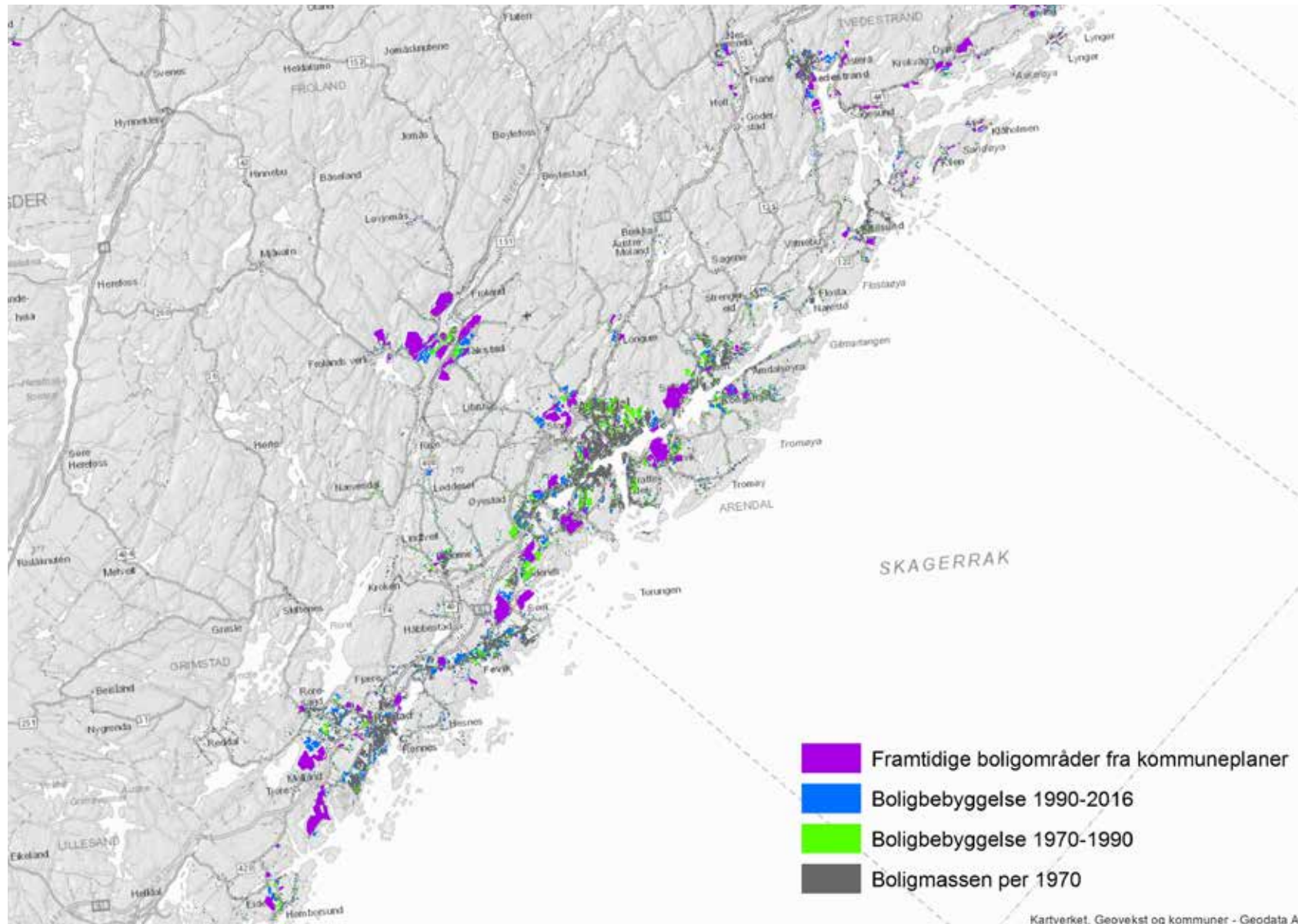
### FIGUR 5

Figuren viser at andelen eneboliger som bygges er relativt stabil, men at andelen leiligheter (blokk) har hatt noe oppsving de siste 10 årene (SSB).

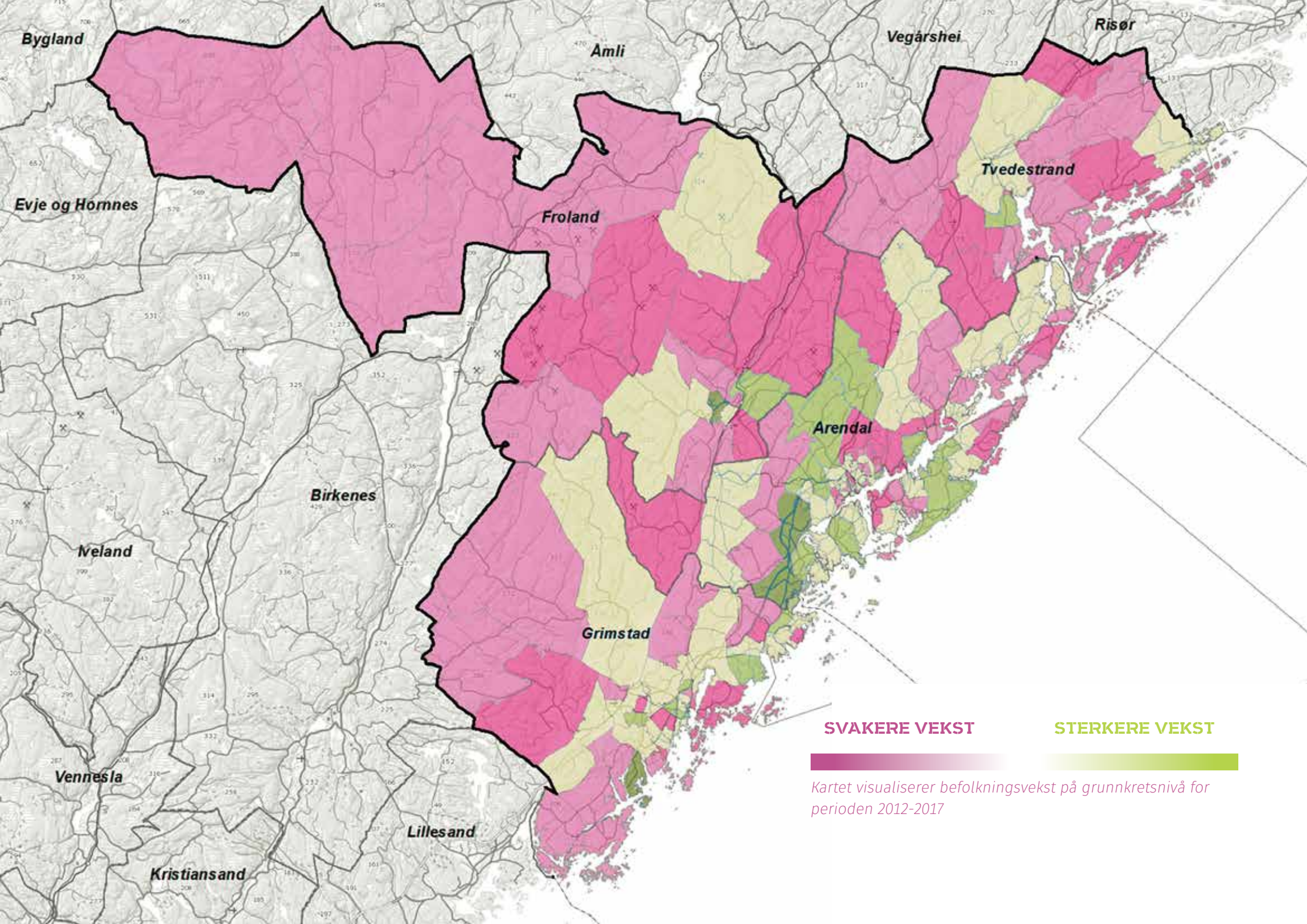
### FIGUR 6

Boligmassen i arendalsregionen fordelt på boligtyper per 1. januar 2017 (SSB).

Kart viser spredning av boligmassen fra 1970 til i dag, samt framtidige boligområder i følge kommuneplaner







SVAKERE VEKST

STERKERE VEKST



Kartet visualiserer befolkningsvekst på grunnkretsnivå for perioden 2012-2017

# 2. AREAL- OG TRANSPORTPLANSAMARBEIDET

## Areal- og transportplan-samarbeidet

Areal- og transportplanen for arendalsregionen er utarbeidet i samarbeid mellom kommunene Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand, Statens vegvesen, fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder Agder kollektivtrafikk AS og Aust-Agder fylkeskommune. Fylkeskommunen har hatt prosjektledelsen.

Arbeidet har vært organisert med en politisk styringsgruppe (15 politikere) oppnevnt av kommunestyrene og fylkestinget. Kommunene har deltatt med likt antall representanter. Regionvegsjef og Agder kollektivtrafikk AS har også vært representert i styringsgruppa.

Det er videre etablert ei 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 har stått for store deler av de faglige utredningene og

planutformingene, og har bestått av prosjektledelsen og fagfolk fra deltakende parter.

Det har i tillegg blitt etablert samarbeid med ulike interessegrupper og arrangert informasjons- og dialogmøter.

Figur 7 (side 15) viser sammenhengen mellom de ulike elementene i areal- og transportsamarbeidet. Regional areal- og transportplan beskriver strategier for å møte den ønskede framtidige veksten i arendalsregionen fram mot 2040. Målet er å løse transportutfordringene på en miljøvennlig og effektiv måte, i tråd med nasjonale mål og internasjonale klimaforpliktelser.

Det foreligger en mulighetsstudie for ei bymiljøpakke for arendalsregionen. Bymiljøpakka kan betraktes som en handlingsdel i areal- og transportplanen, dersom den blir vedtatt. Pakka inneholder blant annet konkrete infrastrukturtiltak for å takle trafikkutfordringene, samt aktuelle bymiljøtiltak basert på torg- og gatebruksplaner med mer.

Areal- og transportplan for arendalsregionen anbefaler bærekraftige alternativer til fortsatt

byspredning. Hovedprinsippet er å utvikle en knutepunktstruktur i regionen, der det vesentligste av framtidig vekst tas i byene, kommunesentra og prioriterte lokalsentre. Målet er en arealpolitikk som bygger opp om og styrker eksisterende infrastruktur. I grunnlagsarbeidet har det vært viktig å belyse de utviklingsmulighetene som finnes i prioriterte områder som allerede er tatt i bruk til utbygging. Mer effektiv utnyttelse av disse områdene gir mange fordeler:

- > **Benytter eksisterende teknisk og sosial infrastruktur**
- > **Reduserer behov for tunge investeringer i ny infrastruktur**
- > **Reduserer transportbehovet og styrker kollektivgrunnet**
- > **Minimaliserer arealkonflikter**
- > **Gir en bedre og mer forutsigbar kommuneøkonomi**

Vellykket utnyttelse og fornyelse forutsetter fortetting i områder som allerede har tilbud innen

kort rekkevidde (gang-/sykkelavstand), og som kan betjenes av effektiv kollektivtransport. For at dette skal bli vellykket, må det samtidig stilles kvalitetskrav som sikrer bokvalitet, blant annet for grønstruktur, uteopphold, estetikk og fellesområder.



#### FIGUR 7

Figuren viser på en enkel måte sammenhengen i areal- og transportsamarbeidet, med areal- og transportplan, mulig bymiljøpakke og finansieringsordninger.



# 3. OVERORDNEDE FØRINGER

**Særlig relevante føringer for areal- og transportplanlegging:**

## Internasjonalt

**Parisavtalen fra 12. desember 2015** trådte i kraft 4. november 2016. Avtalens mål er at globale utslipp raskest mulig skal minke og oppvarmingen begrenses til «godt under to grader». Landene som omfattes av avtalen skal arbeide for å begrense temperaturstigningen til 1,5 grader sammenlignet med førindustriell tid (1850). I andre halvdel av århundret er det et mål at menneskeskapte utslipp ikke skal overstige naturens opptak av klimagasser.

**FNs bærekraftsmål** handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten





å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å dekke sine. Målene reflekterer tre dimensjoner i bærekraftig utvikling: klima og miljø, økonomi og sosiale forhold.

## Nasjonalt

**Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (12.06.2015)** innebærer at kommunene og fylkeskommunene legger til rette for gode og effektive planprosesser, bærekraftig areal- og samfunnsutvikling og attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder.

### **Statlig planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (04.09.2009)**

skal sikre at kommunene går foran i arbeidet med å redusere klimagassutslipp, ved helhetlig tilnærming i virkemiddelbruken, herunder arealplanlegging.

**Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09.2014):** Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige

byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det skal legges vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

### **Meld. St. 21 (2011-2012): Norsk klimapolitikk, og Klimaforliket 2012**

**Lov om klimamål (klimaloven), ikrafttredelse fra 1.1.2018:** Loven skal fremme gjennomføringen av Norges klimamål som ledd i omstillingen til lavutslippssamfunnet i 2050.

**Meld. St. 18 (2016-2017) Berekraftige byar og sterke distrikt:** Meldingen formulerer nasjonal

politikk for en bærekraftig utvikling av byene og tettstedene, distriktene og regionene. Den vektlegger blant annet knutepunktstruktur.

**Meld. St. 33 (2016-2017): Nasjonal transportplan 2018-2029:** Presenterer regjeringens transportpolitikk og prioriteringer innenfor vei- og transportsektoren. Formulerer mål knyttet til framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og universell utforming. Arendalsregionen deltar i et nettverk for fem mellomstore byer i landet med mål om å komme i posisjon for byvekstavgtale med staten i ny NTP 2022-2033.

### **Meld. St. 22 (2015-2016), Nye folkevalgte regioner - rolle, struktur og oppgaver.**

**Med. St. 6 (2018-2019) Oppgaver til nye regioner.** Meldingen presenterer nye oppgaver til fylkeskommunene i forbindelse med regionreformen.

## Regionalt

### Regionplan Agder 2020

Regionplan Agder 2020 er en felles strategisk plan for å samordne og utvikle regionen til en attraktiv landsdel for bosetting og næringsutvikling både ved kysten og i innlandet. Høye mål og lave utslipp er ett av fem politiske satsingsområder.

Et av hovedtiltakene i Regionplan Agder er å gjennomføre forpliktende areal- og transportplanlegging i alle byområdene.

En viktig grunn til dette er at utslipp fra kjøretøy og motorredskap utgjør hele 45 % av de samlede utslippene i Agder (kilde SSB).

Fylkeskommunene har startet arbeidet med Regionplan Agder 2030. Med bakgrunn i blant annet Regionplan Agder 2020 og FNs 17 mål om bærekraft er det lagt opp til følgende strategier i det videre arbeidet:

### Hovedsatsingsområder:

- Transport og kommunikasjon
- Attraktive og livskraftige byer, tettsteder og distrikter
- Verdiskaping og bærekraft
- Utdanning og kompetanse
- Kultur

### Gjennomgående perspektiver under hovedsatsingsområdene:

- Næringsutvikling og samarbeid om nye arbeidsplasser
- Levekår, likestilling, inkludering og mangfold
- Klima og miljø

I 2017 fikk agderfylkene en million kroner i klimasatsmidler for å utarbeide det første regionale veikartet i Norge. Kartet skal vise hvordan Agder kan bli et lavutslippsamfunn i 2050. Resultatet skal bli Klimaveikart Agder, som skal gi konkrete forslag til hvordan Agder kan kutte klimagassutslippene innen følgende fire områder:

- Transport
- Bygg og anlegg
- Mat og landbruk
- Industri

**Klimaregnskap for agderfylkene 2015** er en rapport levert av CEMAsys.com AS. Miljødirektoratet har publisert en ny utslippsstatistikk fordelt på kommuner per 2016. Disse tallene vil bli fulgt opp hvert år framover og blir en referanse som bør brukes i oppfølgingen av ATP-planen.

**Regional plan for likestilling, inkludering og mangfold Agder 2015-2027 (LIM-planen)** er en plattform for felles, systematisk handling for å styrke likestillingen og bedre levekårene på Agder. Den legger blant annet vekt på universelle løsninger, inkluderende kollektivtilbud og gode møteplasser.

**VINN Agder – Regional plan for innovasjon og bærekraftig verdiskaping Agder 2015-2030** er Agders verdiskapingsstrategi, basert på samarbeid og samhandling mellom næringsliv,

arbeidsliv, FoU institusjoner og offentlig sektor. Planen vektlegger næringsutvikling spesielt og samfunnsutvikling generelt.

**Regional transportplan Agder 2015–27** er Agders hoved innspill til NTP. Planen oppsummerer de viktigste prioriteringene og tiltakene som trengs i Agder for å løse dagens transportbehov og for å møte morgendagens, blant annet areal- og transportplansamarbeid i byområdene.

**Fylkesvegplan 2017–2024** med handlingsprogram 2017–2024 er et styringsdokument for Aust-Agder fylkeskommune som vegeier. Dokumentet tar for seg status og utfordringer for fylkesvegene, samt prioriteringer av prosjekter for perioden 2017–2024. Handlingsprogrammet omhandler tiltak for å nå målene i ATP-planen og er samtidig en forberedelse til ei mulig Bymiljøpakke for arendalsregionen.

**Strategiplan 2017–2030 fra Agder Kollektivtrafikk (AKT)** har følgende visjon: *Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt.*



# 4. MÅLOMRÅDER OG STRATEGIER

## OVERORDNET MÅL OG STRATEGI

Regional areal- og transportplan for arendalsregionen skal legge til rette for bærekraftig vekst ved å stimulere til en samfunnsutvikling som er klimavennlig, fremmer folkehelse, bedrer trafikk-sikkerheten og legger til rette for god utvikling av regionens byer og tettsteder. To sentrale overordnede mål underveis i planperioden er:

- > 0 % vekst i personbiltrafikk fra 2025
- > 50 % reduksjon i utslipp av klimagasser fra personbiler fra 2030

ATP-planen skal hjelpe arendalsregionen med veivalg som er nødvendige for å klare over-

gangen til lavutslippsamfunnet i 2050. ATP-planen gjør det ved å peke på politiske områder der regional samordning kan gi merverdi og utforme mål som er tydelige, målbare, ambisiøse og realistiske, og som samtidig kan være retnings-givende for samordnet innsats, prioriteringer og bruk av virkemidler i kommunenes plan- og utviklingsarbeid.

### DELMÅL

#### DELMÅL – ATTRAKTIVE BYER OG STEDER

- > Videreutvikle og styrke attraktive byer og tettsteder i arendalsregionen

#### DELMÅL – FORTETTING

- > Gjennomføre boligfortetting i byer og tettsteder med høye kvalitetskrav

#### DELMÅL – GRØNNE OG BLÅ NATUROMRÅDER

- > Sikre regionens viktigste grønne og blå natur-områder, friluftslivsområder, landbruks- og kulturlandskapsområder for langsiktig bruk og vern

#### DELMÅL – NÆRING

- > Gjøre regionen attraktiv og bærekraftig gjennom gode og forutsigbare ramme-betingelser slik at eksisterende og nye næringer kan bidra aktivt til det grønne skiftet

#### DELMÅL – TRANSPORT

- > Utvikle framtidsrettede og innovative transportløsninger som gir økt mobilitet, trafiksikkerhet og som er effektive, forutsigbare og miljøvennlige



**Målet om 0-vekst i personbiltrafikken fra 2025 og 50% reduksjon i utslipp av klimagasser fra 2030 vil kreve følgende:**

### ESTIMERTE ANDELER I 2025:

TRANSPORTFORM	ANDEL 2017	ANDEL 2025	ØKNING FRA 2018 (DAGLIGE REISER)
Gange	17 %	18 %	4400
Sykkel	4 %	6 %	4700
Kollektivtransport	4 %	7 %	7000

### Resultatmål for 2040

Andelen av daglige reiser som foregår med kollektivtransport, sykkel eller gange må øke til vel 37%, dvs. en økning på rundt 23 000 daglige turer i forhold til 2025, og totalt nær 38 000 fra i dag.

### ESTIMERTE ANDELER I 2040:

TRANSPORTFORM	ANDEL 2017	ANDEL 2025	ANDEL 2040	ØKNING FRA 2018 (DAGLIGE REISER)
Gange	17 %	18 %	20 %	14 000
Sykkel	4 %	6 %	8 %	11 000
Kollektivtransport	4 %	7 %	9 %	14 000
Bil	75 %	69 %	63 %	0

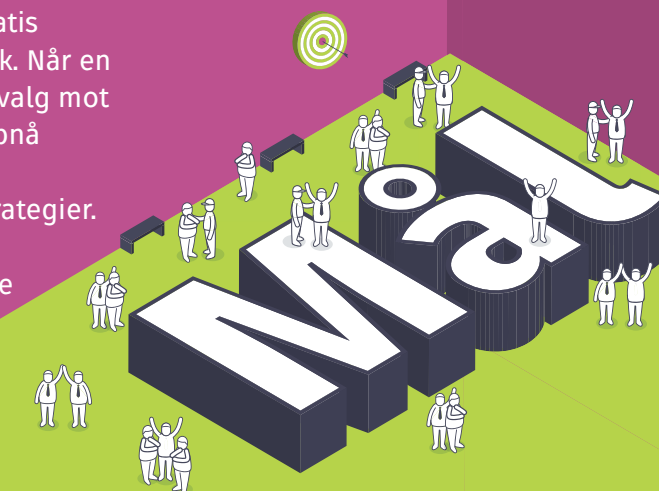
Målene krever at de langsiktige arealstrategiene følges opp i kommunenes planarbeid. De forutsetter også økte ressurser til å gi bedre muligheter for å gå, sykle eller ta buss sammen med en endret parkeringspolitikk. Gratis parkering og full parkeringsdekning i sentrale områder og i ulike virksomheter bidrar ikke til redusert bilbruk. Når en i transportmodellene tester dette sammen med mulige bomløsninger, ser man en klar endring i reisemiddelvalg mot mer miljøvennlig transport. Tilgang på statlige midler gjennom en byvekstavtale er en forutsetning for å oppnå målene. Under mål om nullutslipp av klimagasser er følgende lagt til grunn:

En har testet virkninger av boligvekst i de prioriterte byene og tettsteder i tråd med ATP- planens arealstrategier. I tillegg har en testet redusert tilgjengelighet og parkeringsavgifter samt alternative EL-bilandeler i 2040.

Modellberegningen viser en reduksjon på 70 % i antall kjørte kilometer (transportarbeid) med påfølgende utslippsreduksjoner i 2040 sammenlignet med 0-alternativet. 0-alternativet er fortsatt byspredning og samme parkeringstilgjengelighet som i dag. Dette gir følgende endringer i utslipp av klimagasser.

### ESTIMERTE ENDRINGER I UTSLIPP I 2040 AV CO<sub>2</sub> OG NO<sub>x</sub>

2040 %	ENDRING VS. DAGENS SITUASJON
Alternativ 0 og dagens EL-bilandel	+22
Alternativ 0 og 18% EL-bil	+3
ATP plan og 18% EL-bil	-9
ATP plan og 40% EL-bil	-34
ATP plan og 75% EL-bil	-72



**Målet om 50 % reduksjon i utslipp fra fossile biler i 2030 bør være oppnåelige av følgende grunner:**

- Målet om nullvekst i personbiltrafikken i 2025
- Regjering og Storting har i Nasjonal transportplan 2018– 2029 fastsatt mål om at alle nye personbiler registrert i 2025 skal være utslippsfrie.
- Electric Region Agders mål om å bygge nødvendig infrastruktur for et fullelektrisk samfunn.

# PLANFORSLAG



## **Planforslaget består av tekstdel med mål og strategier (dette dokumentet), plankart med stedsbeskrivelser, samt retningslinjer.**

Det er utarbeidet en web-portal for areal- og transportplanen:  
<https://www.atp-arendalsregionen.no/> og en digital kartløsning: <http://arcg.is/2kzqDhe>

Kartløsningen gir innsyn og tilgang til plankart, stedsbeskrivelser, fortettingsanalyse, tematiske kart, mulighetsstudier for kollektiv og sykkel og øvrige analyser som er gjennomført i forbindelse med arbeidet.

## **Om planperspektivet**

Areal- og transportplan for arendalsregionen har et langsiktig perspektiv fram mot 2040. På mange områder vil det skje endringer en ikke har gode nok forutsetninger for å ta innover seg i dag, som befolkningsutvikling, økonomisk vekst og samfunnmessige og teknologiske endringer. Utviklingen av den digitale infrastrukturen skjer raskt, og vil påvirke hverdagen vår i stor grad. Endringer kan forventes blant annet i forhold til nye transportløsninger, utslippsfrie biler, arbeidsvaner, organisering og innretning av næringslivet, boformer, handlemønstre mm. Det er derfor viktig at den regionale planen tas opp til ny vurdering med jevne mellomrom i forbindelse med behandling av regional planstrategi.

## **Plangrepet**

### *Veksten skal prioriteres i by- og kommunesentre og enkelte lokalsentre*

Regional plan for arendalsregionen legger opp til at 80 % av veksten kommer innenfor prioriterte områder. Dette gjelder byene Arendal og Grimstad, som vist på plankartet, og følgende prioriterte lokalsentre: Fevik, His, Nedenes, Saltrød og Homborsund.

I Tvedestrand og Froland legges det opp til at 70% av veksten kommer innenfor foreslått avgrensning av kommunesentrene.

### *Utvikling utenfor by- og kommunesentre og lokalsentre*

Henholdsvis 20 % og 30 % av veksten kan komme utenfor ovennevnte steder, men fortrinnsvis innenfor et av de øvrige områdene som er beskrevet i planen. Det er utarbeidet stedsbeskrivelser av 36 ulike steder i regionen, med konkrete anbefalinger for hvert sted.

Det er viktig å ha fokus på ønsket om å ta hele kommunen i bruk og at for eksempel Froland som landkommune har andre utfordringer enn bykommunene.

Med en boligandel på 30 % utenfor definert sentrumsområde vil Tvedestrand og Froland kunne få en høyere andel her enn den faktiske veksten de siste årene. ATP-planen vil med andre ord ikke begrense grunnlaget for bosetting i distrikter og grender. Større utbygginger i sentrum eller nærme sentrum vil styrke grunnlaget for handel og tjenesteyting både

i Tvedestrand sentrum og Osedalen. Det vil ha stor betydning for utkantområdene i kommunene.

### *Næringsområder*

Regionale næringsområder er klassifisert etter ABC-prinsippet. Regional plan for arendalsregionen angir gjennom dette prinsippet hva slags etableringer som bør komme hvor, med utgangspunkt i arbeidsplass- og besøksintensitet. A-områdene (mange arbeidsplasser/besøkende) tilsvarer bysentra og Osedalen. B-områdene (middels arbeidsplasser/besøkende) er blant annet Campus Grimstad, Stoa, Krøgenes og Harebakken og Blakstadheia. Sistnevnte er tatt med som følge av de etableringer som er kommet, spesielt nytt fengsel, samt at området på sikt forventes å få en langt bedre kollektivdekning. C-områdene er Grenstøl (framtidig), Longum, Eydehavn, Omre (framtidig), Østerhus, Bergemoen, Agderparken Nord og Heftingsdalen (framtidig).

### *Hovedkollektivakser*

Planen peker ut hovedkollektivakser, hvor framkommelighet for kollektivtrafikk skal ha høyeste prioritet i planleggingen. Disse består av E18 Kristiansand–Grimstad–Arendal, fv. 420 fra Grimstad/Øygardsdalen til Arendal og videre Harebakken til Myra, fv. 410 Eydehavn til Arendal og videre forbi Sykehuset til Stoa, fv. 42 fra Arendal til Osedalen.

### Retningslinjer

Det er gitt retningslinjer for lokalisering av boliger og arbeidsplasser innenfor definerte vekstområder, funksjonsinnhold og utvikling av 80 %-steder, utnyttingsgrad og fortetting, lokalisering av næringsvirksomhet og tjenesteyting, gange, sykkel og kollektiv og anbefalt parkeringsnorm.

### Prioritering

Prioriteringene i areal- og transportplanen har til hensikt å forebygge ytterligere byspredning i regionen. I dag er kun i underkant av 20 % av befolkningen i arendsregionen bosatt innenfor 15 minutters gangavstand til kommunesentrene Arendal, Grimstad, Tvedestrand og Osedalen, mens nær halvparten av arbeidsplassene finnes her (46 %). Det spredte utbyggingsmønsteret i regionen har utløst behov for å identifisere sentralt beliggende lokalsentre som kan serve lokalmiljøenes daglige behov. Prioriteringen i ATP innebærer altså ikke et ønske om å øke befolkningen i lokalsentra på bekostning av kommunesentra, men å:

1. styrke kommunesentrene som regionens viktigste handels-, kultur og arbeidsplassområder.
2. redusere transportbehovet i omlandet ved å utvikle lokalsentre som i størst mulig grad ivaretar daglige behov.

Balansen i dette er sentral. Det vil være i strid

med intensjonen i regional plan dersom lokalsentrene utvikler tilbud i konkurranse med kommunesentrene, det være seg innenfor handel, kultur, tjenester, kontorarbeidsplasser eller annet. Målet er at lokalsentrene utvikler gode steder med høyere boligtetthet, gode møteplasser og lokaltilpasset tilbud for dagligvarer og tjenester som ikke nødvendigvis bør forbeholdes kommunesentrene.

### Forholdet til kommuneplanene

Regional ATP-plan for arendsregionen er en strategisk og overordnet plan som forutsetter utdyping og realisering gjennom kommunale planer. Regional plan benytter symboler for å peke ut regionale næringsområder, lokalsentre, steder og hovedkollektivakser, mens kommunesentrene defineres som avgrensede områder. Kommuneplanens arealdel dekker kommunene i helhet, og avklarer arealbruken med arealformål og hensynssoner. Selv om de fire kommunene har mange fellestrekk, er de ulike. Det vil for eksempel si at én og samme retningslinje i den regionale planen vil kunne realiseres noe ulikt i de respektive kommuneplanene.

I gjeldende kommuneplaner for de fire kommunene er det områder for boligbygging som ikke samsvarer med målene i den regionale planen. På bakgrunn av både nasjonale føringer og ny kunnskap som er framkommet i arbeidet med areal- og transportplan, må kommunene ta disse områdene opp til ny vurdering.

Ikke-igangsatte områder som verken

forsterker eksisterende tettstedsstruktur eller kan bli kollektivbetjent på en effektiv måte, vil ikke harmonere med målene i planen og samfunnets satsing på framtidsrettet infrastruktur. For allerede igangsatte områder i samme kategori gjelder det å finne avbøtende tiltak, for eksempel bedre kobling til eksisterende steder og målpunkt (skole, dagligvare etc), etablering av nye gang-/sykkelforbindelser og bedre tilknytningen til kollektivsystemet.

### Virkning

Regional areal- og transportplan inneholder ikke juridisk bindende elementer, men er tuftet på samarbeid og enighet om strategiene. Innretningen av regionale planer er i tråd med plan- og bygningslovens § 8-2. Det innebærer at regional areal- og transportplan for arendsregionen skal legges til grunn for statens, fylkeskommunens og kommunenes planlegging og prioritering i regionen. I praksis må omgivelsene kunne forvente at tiltak i samsvar med planen kan bli gjennomført, men også at avvik fra planen kan gi grunnlag for innsigelse.

### Plankart

Digitalt plankart: <http://arcg.is/2kzqDhe>

### Betydning for transportutviklingen

For å kunne analysere framtidens transportbehov har transportetatene i Norge utviklet og etablert Regional transportmodell (RTM). RTM er en strategisk modell som egner seg for å vurdere



framtidsscenarier og virkninger av arealstrategier og tiltak. Den legger til grunn middelvekstkurvene fra Statistisk sentralbyrå (SSB). Det er utført egen kvalitetsvurdering av modellen for å sikre at den gir et riktig bilde av arendalsregionen.

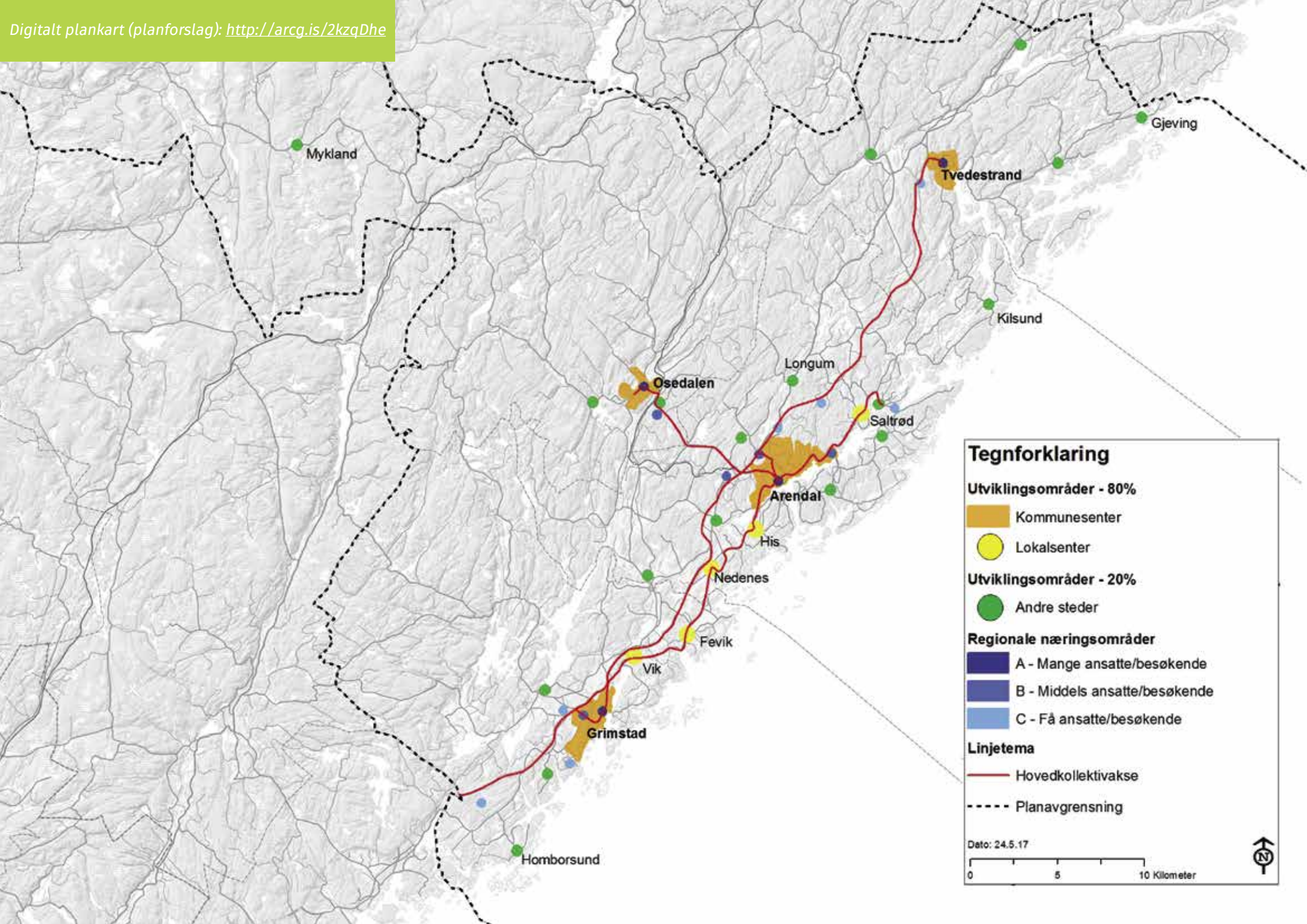
Forventet befolkningsvekst fram mot 2040 tilsier at bilbruken, dvs. antall daglige turer med personbil, øker. Trafikkarbeidet vil i de siste beregningene øke med 20 % hvis man opprettholder et utbyggingsmønster i tråd med gjeldende kommuneplaner og ikke gjennomfører andre trafikkbegrensende tiltak. Dersom befolkningsveksten skjer innenfor byene og kommunesentra, vil reduksjonen i bilbruken bli størst. Med den anbefalte strategien, der 80 % av befolkningsveksten kommer i byene, kommunesentra og prioriterte tettsteder, vil veksten i bilbruken reduseres ytterligere mot 2040. Målet om nullvekst krever imidlertid ytterligere tiltak som belyses i mulighetsstudien for ei bymiljøpakke, jf. målkapitlet.

**Forklaring:** Trafikkarbeid i arendalsregionen er antall kilometer alle bilene til sammen kjører i løpet av en dag.



Bietorvet, Grimstad  
Foto: Anders Martinsen





**Tegnforklaring**

**Utviklingsområder - 80%**

- Kommunesenter
- Lokalsenter

**Utviklingsområder - 20%**

- Andre steder

**Regionale næringsområder**

- A - Mange ansatte/besøkende
- B - Middels ansatte/besøkende
- C - Få ansatte/besøkende

**Linjetema**

- Hovedkollektivakse
- Planavgrensning

Dato: 24.5.17

0 5 10 Kilometer

# 6. PLANRETNINGSLINJER

## 1. FORMÅL

**1.1.** Formålet med areal- og transportplan for arendsregionen er å legge til rette for bærekraftig vekst ved å planlegge for redusert transportbehov, gode bomiljø og næringsutvikling. Plan, plankart og retningslinjer skal stimulere til en samfunnsutvikling som er klimavennlig og fremmer folkehelse og god utvikling av regionens byer og tettsteder.

## 2. VIRKNING

**2.1.** Regional areal- og transportplan for arendsregionen skal legges til grunn for statens, fylkeskommunens og kommunenes planlegging og prioritering i regionen, jf. pbl § 8-2.

**2.2.** Mål, strategier og retningslinjer forutsettes lagt til grunn for kommunenes planlegging og byggesaksbehandling. Lokale tilpasninger og detaljering av retningslinjer innenfor rammene av formålet med regional plan foretas i kommuneplanene.

**2.3.** Ikke igangsatte områder som er avsatt til utbyggingsformål i gjeldende kommuneplaner og som ikke er i samsvar med strategiene for arealutvikling i regional plan skal vurderes tatt ut når

kommunene reviderer kommuneplanenes arealdeler.

## 3. LOKALISERING AV BOLIGER INNENFOR DEFINERTE VEKSTOMRÅDER

**3.1.** Det skal legges til rette for en minimumsvekst av boliger på 80 % innenfor prioriterte steder i Arendal og Grimstad og 70 % i Tvedestrand og Froland. Generelt gjelder at muligheter for transformasjon og fortetting skal vurderes før nye områder tas i bruk.

**3.2.** Det skal legges til rette for at minst 80 % av arbeidsplassveksten skjer innenfor byene, områder som er prioritert for boligvekst og innenfor regionale næringsområder vist som A- og B-områder på plankartet (mange til middels antall ansatte og besøkende).

**3.3.** Regional plan prioriterer følgende steder for utvikling:

80%-steder		70%-steder	20 og 30%-steder
Største byområder	Lokalsentre	Mindre by – kommunesenter	Andre steder
<b>Arendal</b> (Strømmen-Myrene-Krøgenes, Arendal sentrum, Birkenlund, Moltemyr, Harebakken)	His Nedenes Saltrød		Bjorbekk, Eydehavn, Færvik, Kilsund, Kongshavn, Longum, Myra, Rykene
<b>Grimstad</b> (Bie-Holvika, Grimstad sentrum, Frivold og Campusområdet)	Fevik Vik Homborsund		Landvik, Støle
		<b>Tvedestrand</b>	Dypvåg, Gjeving, Nesgrenda, Songe
		<b>Osedalen</b>	Blakstadheia, Frolands verk, Mykland

Det legges opp til at kommunene hvert fjerde år, i sammenheng med revisjon av kommuneplanene, rapporterer hvordan de ligger an i forhold til forventninger om 80 % og/eller 70 % vekstandel innenfor prioriterte områder. For 20 %- og 30 %-områdene skal tall for boligvekst sammenstilles med befolkningsutviklingen.

**3.4. Avgrensing av 80 %- og 70 %-steder:** Byene og kommunesenteret Osedalen i Froland er avgrenset i den retningsgivende regionale planen. Lokalsentrene er markert ved symboler. Både byene, kommunesentre og lokalsentre må konkret avgrenses, utdypes og detaljeres gjennom arealformål i kommuneplaner, kommunedelplaner eller reguleringsplaner for sentrum. Ved avgrensning av arealbruk som sokner til lokalsentre, skal det legges vekt på gangavstand (~1km) til nærmere definerte sentrum.

#### 4. FUNKSJONSINNHOOLD OG UTVIKLING AV 80 %- OG 70%-STEDER

**4.1.** Disse stedene bør gis rammer for videreutvikling som kommunenes prioriterte områder for bolig og sentrumsformål, herunder arbeidsplass-/besøksintensiv næring og offentlig og privat tjenesteyting. Funksjonsblanding i arealene bør vektlegges. Tilsvarende rammer bør gjelde for bydelssentre prioritert som knutepunkt for kollektivtrafikk med innfartsparkering for privatbil og/eller sykkel.

**4.2.** Lokalsentrene skal utvikles for å betjene lokale behov knyttet til dagligvarehandel, tjenester, service og møteplasser i nærmiljøet. Funksjonsblanding skal vektlegges.

#### 5. UTVIKLING UTENFOR 80 %-STEDER

**5.1.** Utvikling utenfor prioriterte vekstområder bør primært skje i form av fortetting eller transformasjon, der følgende vilkår oppfylles:

- > Nærhet til et 20 %-sted, tilsvarende som for lokalsentre ~1km gangavstand.
- > Innenfor etablerte byggeområder
- > Nærmere kollektivakse eller holdeplass enn 500 meter.
- > Basert på eksisterende teknisk og sosial infrastruktur

#### 6 ANBEFALT AREALUTNYTTELSE

**6.1.** I prioriterte vekstområder skal det legges til rette for høy arealutnyttelse. Tabellen under indikerer anbefalt minimum boligtetthet for ulike områdetyper ved antall boenheter per dekar (brutto):

Områdetype	Eksempel	Anbefalt minimumstetthet bolig per dekar
A - Kvartalsstruktur	Arendal sentrum (formålsblanding)	8
B - Sentrumsbebyggelse	Grimstad, Tvedestrand, deler av Arendal sentrum (formålsblanding)	5–6
C - Historisk bebyggelse i by	Bevaringsverdig bebyggelse (primært bolig/ småhus) i kystbyene	2
D - Tilliggende boligområder	Moltemyr, Møllerheia, Ovelandsheia 2	2
E - Lokalsentre (med behov for oppgradering og ny struktur)	Osedalen, His, Fevik, Nedenes, Saltrød (formålsblanding)	6–8
F - Nye, sentrale transformasjonsområder	Barbu, Strømsbusletta-Myrene, Fuhr, Dalen, Torskeholmen, barneskoletomta i Tvedestrand	8–10

**6.2.** Høy utnyttelse og arealeffektive løsninger skal også tilstrebes i næringsområder. I disse områdene må utnyttelsen vurderes konkret og i forhold til beliggenhet og formål, jf. retnings-linjer 8.1 og 8.2.



## **7. HELHETLIG PLANLEGGING FOR KVALITET**

**7.1** Det skal stilles krav til estetiske hensyn i alle plan- og byggeprosjekter med fokus på styrking av identitet, tilføring av områdekvalitet, tilpasning til omgivelser, samt kvalitet og bestandighet i materialbruk.

**7.2** Utbygging skal baseres på analyser som identifiserer hvordan planen/prosjektet kan bevare eksisterende kvaliteter og tilføre stedet nye.

**7.3** Sammenhengende grønne og blå naturområder, friluftslivsområder, verdifulle natur og kulturlandskap skal sikres for bruk og langsiktig vern. Regionalt viktige jordbruksarealer er kartlagt. De skal angis som hensyns-soner i kommuneplanen og sikres for framtidig matproduksjon.

## **8. LOKALISERING AV NÆRINGSVIRKSOMHET OG TJENESTEYTING**

**8.1.** Lokalisering av virksomheter skal følge ABC-prinsippet. Som hovedregel skal lokalisering av arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter skje i eller så nær bysentrum/kommunesentrum som mulig. Det samme gjelder offentlige bygg, institusjoner, skoler m.v. med høy besøksfrekvens, mange ansatte, studenter eller elever.

**8.2.** Plasskrevende og/eller transportintensive lager-/logistikkvirksomheter skal søkes

lokalisert så optimalt som mulig nær E-18, og ikke innenfor kommunesentre.

**8.3.** Det er et mål å motivere virksomheter med mer enn 50 ansatte til å utarbeide mobilitetsplaner. Det bør legges opp til at slike planer utarbeides ved nyetableringer. De skal inneholde undersøkelser av de ansattes reisevaner og foreslå tiltak og incentiver for at flere reiser med kollektivtransport, sykkel og gange. Mobilitetsplanene skal likevel ikke være et virkemiddel for å styre lokaliseringen.

## **9. GANGE, SYKKEL OG KOLLEKTIV**

**9.1.** Det skal sikres korte og direkte gangforbindelser til holdeplasser og lokale målpunkt.

**9.2.** I planleggingen skal behovet for utvikling av eksisterende og etablering av nytt nettverk for både gange og sykkel vurderes og innarbeides i planer.

**9.3.** Det skal utvikles god framkommelighet i et sammenhengende sykkelvegnett rundt kommunesentra.

**9.4.** Det skal etableres god parkeringsdekning for sykkel i alle kommunesentre, ved viktige holdeplasser for kollektivtrafikk og ved offentlige bygg..

**9.5.** Langs hovedkollektivakser skal framkommelighet for buss prioriteres. Det bør så langt

mulig unngås rundkjøringer eller andre arealtiltak som reduserer framføringshastighet for buss.

**9.6.** I tilknytning til knutepunkt på hovedkollektivakser kan det etableres innfartsparkering (park-and-rid) for sykkel og bil for å sikre trygge og effektive overgangsmuligheter.

## **10. PARKERING**

**10.1.** Normkrav om parkering i regional plan skal som hovedregel legges til grunn for kommunenes bestemmelser om parkering i kommuneplanene. Kommuneplanenes parkeringsbestemmelser bør gå foran eldre reguleringsbestemmelser om parkering.

**10.2.** Som en hovedregel skal det settes maksnorm for boligparkering i sentrale strøk med god kollektivdekning og med god tilgjengelighet til service- og senterfunksjoner.

**10.3.** Det skal som en hovedregel settes krav til sykkelparkering.

**10.4.** På parkeringsområder skal det tilbys lademulighet for ladbar motorvogn på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, minst 20% av det totale antallet.

**10.5.** For kontor og forretning samt leilighet/rekkehus innenfor områder angitt som sentrumsformål skal som hovedregel minst 85 % av



Foto: Infill/Finn Ståle Felberg

parkeringsplassene ligge under terreng. Nedkjøringsramper bør fortrinnsvis plasseres inne i bygning. Arealeffektive løsninger, som fellesanlegg, parkering under bakken med videre, skal vektlegges i øvrige saker.

**10.6.** I alle plan- og byggesaker skal mulighetene for sambruk vurderes og sikres. For eksempel skal parkering for ansatte kunne benyttes av andre formål som kultur, rekreasjon etc. om kvelden og i helger.

**10.7.** Ved fortetting må hvert sted vurderes individuelt, i lys av trafikksikkerhet og kapasitet på eksisterende veinett. Arealutnyttelsen, herunder parkeringsdekningen, skal ikke gå på bekostning av helse, miljø og livskvalitet.

**10.8.** Anbefalt parkeringsnorm for næringsformål (se under):

<b>10.8</b>	<b>Bil</b>	<b>Sykkel</b>
TYPE 1 LOKALITET - Bysentrum av Grimstad og Arendal (arealer med et tilfredsstillende kollektivtilbud)	Maks	Minimum
KONTOR/ARBEIDSPASSINTENSIVE VIRKSOMHETER (A - bedrift)	0,7 pl/100 m <sup>2</sup> BRA	2 pl/100 m <sup>2</sup>
KJØPESENTER DETALJHANDEL	1,2 pl/100 m <sup>2</sup> BRA	1/100 m <sup>2</sup>
TYPE 2 LOKALITET - Osedalen og Tvedestrand, samt lokalsentra (arealer med dårlig/ikke-eksisterende kollektivtilbud)		
KONTOR/ARBEIDSPASSINTENSIVE VIRKSOMHETER	1 pl/100 m <sup>2</sup>	2pl/100 m <sup>2</sup>
KJØPESENTER DETALJHANDEL	1,7 pl/100 m <sup>2</sup> BRA	1/100 m <sup>2</sup>
EKSTERNE HANDELSOMRÅDER <<PLASSKREVENDE VARER>>	1,4 pl/100 m <sup>2</sup> BRA	0,25/100 m <sup>2</sup>

**10.9.** Anbefalt parkeringsnorm for andre, spesifiserte formål. Plassering innenfor anbefalte intervaller vurderes i forhold til kollektivtilgjengelighet og sentralitet for brukergruppe:

<b>10.10.</b>	<b>Virksomhet</b>	<b>Bilparkering</b>
Barnehage	Per barn	0,1-0,25
Barneskole	Per årsverk	0,7 (gjesteparkering i forbindelse med levering og henting av barn inngår)
Ungdomsskole	Per årsverk	0,2-0,6
Videregående skole	Per årsverk	0,2-0,6
Idrettsanlegg	Per tilskuer	0,1-0,3
Sykehjem etc.	Per seng	0,3-0,5
Forsamlingslokale	Per sete	0,1-0,3



Lekeplass på torvet i Arendal  
Foto: Jon-Petter Thorsen



# 7. SENTRALE TEMA - MÅL OG STRATEGIER

## Attraktive byer og steder

Byer og tettsteders attraktivitet er av betydning for å tiltrekke seg innbyggere og arbeidsplasser. Attraktivitet skapes gjennom sosialt og kulturelt mangfold. Det handler om inspirerende omgivelser, trivsel, opplevelser og selvsagt et mangfold av tilbud innen handel og tjenester. Tette og kompakte byrom fylt av mennesker og virksomheter utløser samhandling. Det gjør byene til innovative og skapende motorer for vekst og utvikling i hele regionen.

Tvedestrand, Arendal og Grimstad har alle historiske bysentra med særpregede bygningsmiljøer, tydelig identitet med sin beliggenhet langs sjøen. Disse rammene har betydning for hvordan de framstår og hvordan de selger seg inn til nye innbyggere, næringslivet og som destinasjon i forhold til turisme. Byenes historiske sentrum har over flere tiår blitt utfordret til

fordel for boligområder og næringsområder godt utenfor byene. Det skyldes blant annet krav til store enheter, enkel og praktisk bilatkomst til handel, samt logistikk.

Målet med foreliggende ATP-plan er å være et mulig redskap for å snu denne utviklingen. Planens virkemidler er bedre rammer for å styrke bolig, handel, nærings- og arbeidsplassvekst i de bysentra og tettstedene som er prioritert for en større andel av veksten.

I arendsregionen er eneboliger den dominerende boformen (SSB viser 70 % av alle boliger i 2017). Store eneboliger på store tomter er imidlertid krevende å vedlikeholde for mange eldre, og befolkningens aldring gjør at boligmassen må dreies mot enklere og mindre enheter med kortere avstand til tjenester, service og andre funksjoner.

Å øke bosettingen i byene forutsetter areal- effektive bygg med mindre boenheter. Sørlandsbyene er i stor grad preget av lav og tett bebyggelse. For mange kan leilighet i by føre til ensomhet og fremmedgjøring, og er ikke

nødvendigvis forenlig med god livskvalitet. Boform og beliggenhet av boliger med mulighet for samspill og deltakelse i et fellesskap er avgjørende for et inkluderende samfunn. Dette kan bidra til å hindre ensomhet, stimulere sosialisering og tilrettelegge for integrering.

### Mål

**Videreutvikle og styrke attraktive byer og tettsteder i arendsregionen.**

### Strategi

**Kompakte bysentra og tettsteder:** Planlegg for at flere daglige gjøremål kan nås innen ti minutters gange. Samlokalisere bolig, skole/ barnehage, næring, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter i eller i nærhet av byer og tettsteder.

**Varierte og attraktive boliger:** Tilrettelegging for varierte og attraktive boliger og boformer i byer og tettsteder for alle segmenter av befolkningen, i alle aldre og i ulike livssituasjoner.

**Kollektive boformer:** Deling av areal, funksjoner



og tjenester gir bærekraftig boligutvikling. Kollektive boformer er arealeffektive og kan spare ressurser i produksjon, drift og bruk av boligene.

**Funksjonsblanding:** Det bør legges til rette for blanding av bolig, handel, tjenester, kultur, allmennnyttige formål og arbeidsplasser for å oppnå et aktivt byliv gjennom hele døgnet.

**Stimulere næringsetableringer i byer og tettsteder:** Regionen må arbeide for å etablere offentlige og private arbeidsplasser sentralt i byene og tettstedene. Kommunene må vedta sentrumsplaner med rammebetingelser som gir effektive og forutsigbare planprosesser for de som vil investere i byutvikling.

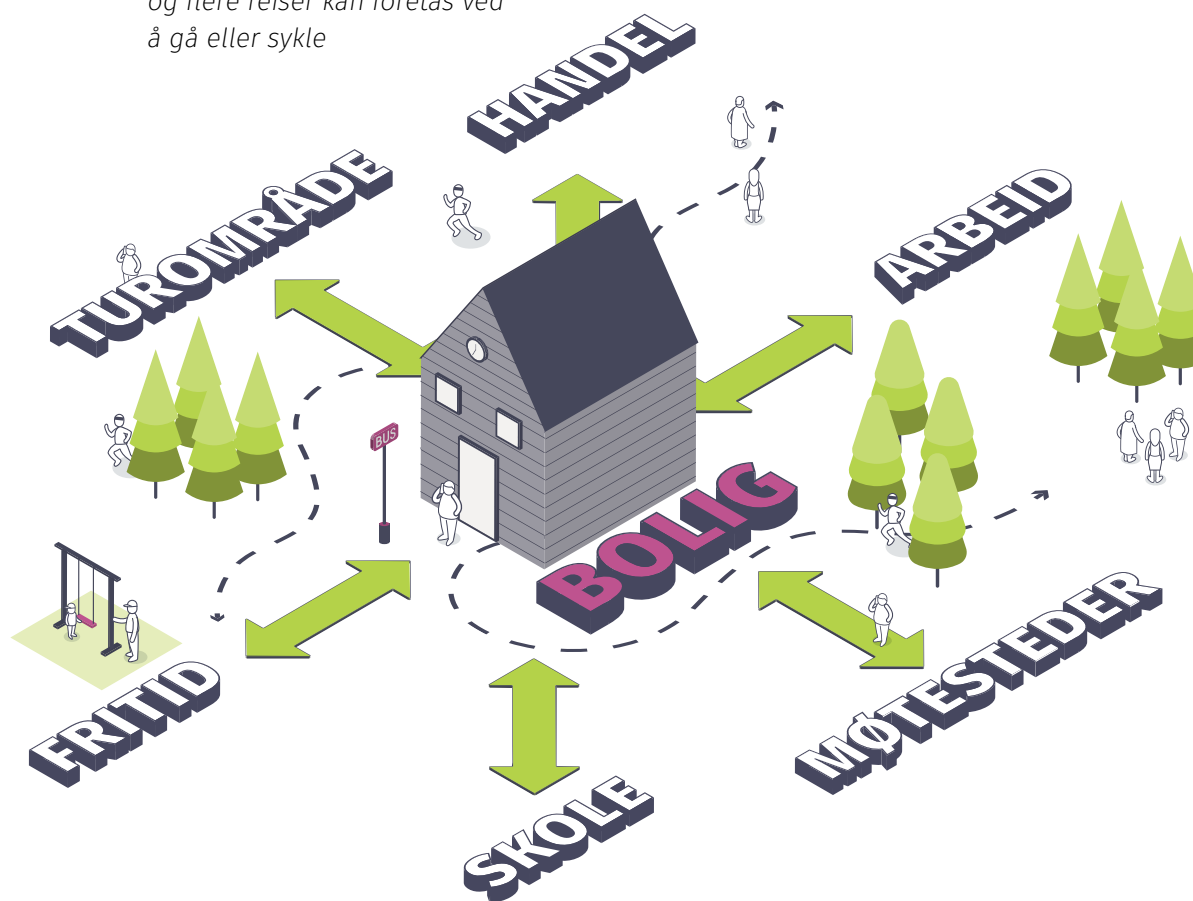
**Revitalisering av eksisterende bygninger:** Eksisterende bebyggelse til bolig og næring i sentrale områder bør søkes bygd om og/eller transformeres framfor å bli erstattet med ny bebyggelse i bilbaserte områder. Moderne og funksjonelle løsninger for aktuelle sentrumsbehov krever samarbeid med det offentlige og mellom gårdeiere.

**Gode og attraktive byrom og plasser:** Gode uterom legger rammene for aktiviteter og sosiale møteplasser. Byrom bør variere i størrelser og tilpasses ulike funksjoner og bruk. På gateplan vil fasader med handel, kafeer og ulike tilbud og aktiviteter øke byrommenes kvalitet og attraktivitet.

**Begrense parkering på gateplan:** Tilgang til parkering på gateplan øker bilbruk på bekostning av kollektivtransport, gange eller sykkel. Bilparkering er arealkrevende og bør begrenses på bakkeplan i sentrale områder.

**FIGUR 8**  
**Nærhetsprinsippet:**

Ved å lokalisere boliger nærmest mulig daglige gjøremål, reduseres transportbehovet og flere reiser kan foretas ved å gå eller sykle



## Fortetting med kvalitet

Sentralisering og urbanisering er ikke bare en tendens i arendalsregionen, men en nasjonal og global trend. Det er flere forklaringer på dette, blant annet at arbeidsplassveksten er størst nær byene, og at eldre velger å flytte nærmere service og tjenester. I tillegg er sysselsettingen i primærnæringene i bygdene svekket, og en økende andel av befolkningen har høyere utdanning og ønsker en urban livsstil.

For å unngå videre byspredning blant annet på landbruksjord, i bymark eller innenfor et sårbart natur- og kulturlandskap, er det et mål at byer og tettsteder vokser innenfor egne grenser, helst innenfra. Men fortetting og krav om høy arealutnyttelse må ikke tilsidesette kvalitetskrav til bebyggelsen, bokvaliteter, infrastruktur og hensynet til områdekvaliteter.

Fortetting handler også om kvaliteten av at mennesker bor og ferdes nærmere hverandre. Kommunikasjon mellom mennesker vil, til tross for all teknologisk utvikling, først og fremst handle om de fysiske møtene. Boliger med enkel tilgang til tjenestetilbud og sosiale møteplasser

handler om inkludering av alle på tvers av generasjoner og kultur.

Både landskapstrekk og kulturhistoriske miljøer er med på å gi et sted sin spesielle karakter og opplevelsesverdi. De historiske bysentra i Arendal, Grimstad og Tvedestrand står i en særstilling med kulturmiljøer som ligger inne i Riksantikvarens register over nasjonale historiske sentra, «NB!»-registeret.

### Mål

*Gjennomføre boligfortetting med høye kvalitetskrav i arendalsregionens byer og tettsteder.*

### Strategi

*Ivareta egenart og definere tåleevne: Tåleevnen og kvalitet må analyseres før en tar stilling til utnyttelsesgrad, estetikk og arkitektur, historiske verdier og eksisterende bygningsmiljø.*



## BYROM SOM INNBYR TIL MØTE MELLOM MENNESKER

### **Tilføring av kvalitet:** «Områdeløft»

Det bør stilles krav til at fortetting tilfører nærmiljøet nye kvaliteter. Kommunene bør utarbeide en felles metodikk for å nå kvalitetsmål i fortetningsprosjekter.

### **Stimulere til fortetting**

Det bør vurderes virkemidler, økonomiske støtte for å fremme gode pilotprosjekter for fortetting i byer og sentrale områder.

### **Fellesfunksjoner**

I fortetningsprosjekter i byer og tettsteder må fellesfunksjoner utenfor prosjektområdet sikres ved å bruke offentlig rom eller etablere fond som finansierer fellesareal med bidrag fra nye utbyggingsprosjekter.

### **Trafikale forhold**

I fortetningsprosjekter må parkeringsareal vurderes i forhold til lokalisering, mulighet for fellesanlegg, maksimumskrav og sambruk.



Foto : Vidar Aas



Foto : Kari Huvestad



Foto : Kari Huvestad



Foto : Tine Eilen Gunnes

## Grønne og blå naturområder

Veven av sammenhengende grønne og blå naturområder ligger mellom bebyggelse og områder utenfor. Den består av ulike natur- og kulturlandskap der vann, vassdrag, bekker og sjø kan inngå. Den såkalte blågrønne strukturen er med på å skape ramme rundt byene og tettstedene og bidrar til å gi stedene kvalitet og egen identitet.

Natur som er tatt vare på, har stor sansemessig opplevelsesverdi. Den har betydning for menneskers helse og livskvalitet og for det biologiske mangfoldet. Grøntområder er også arena for bevegelse, sosial kontakt, lek og læring eller avkobling og hvile. Utsikten til grønne omgivelser kan gi økt trivsel og ro.

Grøntområdene og landbruksområdene nær inntil byer og tettsteder kan bli satt under press ved utbygging. Det blir viktig å sette grenser for utbygging, samt å opprettholde og helst øke kvaliteten på de eksisterende grøntområdene.

I byer og tettsteder tar trafikkområder, parkering og veiareal mye plass. Dette har redusert mulighetene for lek og uteopphold og dermed sentrumsområdenes attraktivitet for bosetting. Arbeidet med torg- og gatebruksplaner i Arendal og Grimstad viser blant annet at det lar seg gjøre å fjerne parkering på gateplan, etablere grønne lunges og tilføre gatebildet trivselsfremmende kvaliteter.

I areal- og transportplanarbeidet er kommunene tilført midler til å kartlegge og verdsette friluftslivsområder i regionen. Tilsvarende midler er tilgjengelige for regionalt viktige jordbruksarealer. Dette er en del av planens langsiktige arealstrategi for en felles holdning til vern av landbrukets produksjonsgrunnlag, uavhengig av kommunegrenser. Dette gir et verdifullt grunnlag for kunnskapsbasert planlegging og forvaltning, og ikke minst en bevisstgjøring om de naturgitte kvalitetene rundt

oss. I 2016 har 75% av regionens befolkning kortere avstand enn 500 meter til nærmeste kartlagte friluftsområde (GIS-analyse Aafk).

Grønne og blå strukturer kan brukes planmessig for å redusere negative effekter av klimaendringene, spesielt når det gjelder flom og jordskred. Håndtering av overflatevann bør i størst mulig grad skje via naturlige vannveier og fordrøyningsareal.

### **MÅL :**

***Sikre regionens viktigste grønne og blå naturområder, friluftslivsområder, landbruks- og kulturlandskapsområder for langsiktig bruk og vern.***

***Strategi:*** Sammenhengende grøntområder: Kommunene må i sitt planarbeid sikre områder for opphold og lek som fremmer folkehelse og



livskvalitet. Snarveier gir økt mobilitet fra boligområder til skoler, sentrum, busstopp og turområder.

**Markagrenser og jordvern:** Det bør samarbeides om felles og langsiktige grenser både i forhold til jordvern og felles regionale turområder og bymark

**Naturlig buffer for ekstremvær:** Ved planlegging og fortetting av byer og tettsteder må det tas hensyn til grøntområdenes funksjon som buffer for å begrense virkningene av ekstremvær.



Osevollen, Froland  
Foto: Kari Huvestad



Myklandsvannet  
Foto: Anita Henriksen



Foto: Jan Aabøe

## Næringsliv og arbeidsplasser

Regional plan for innovasjon og bærekraftig verdiskaping i Agder for 2015–30 (Vinn Agder), peker på flere utfordringer i regionens næringsliv. Det som særlig trekkes fram, er for lav aktivitet innenfor forskning og kunnskapsbasert innovasjon. Dette har ført til mangel på kompetansearbeidsplasser.

Rapporten "New Climate Economy" viser imidlertid hvordan teknologisk innovasjon og investeringer i lavutslippsløsninger kan skape nye muligheter for bedre vekst, flere arbeidsplasser, økt selskapsfortjeneste og økonomisk utvikling. Grønn omstilling kan med andre ord være lønnsomt. Kompetansen i leverandørindustrien for olje- og gasssektoren benyttes nå i de nye næringene som er i ferd med å vokse fram.

Telemarksforsknings samfunnsanalyse for Østre Agder-kommunene i notat nr. 10/2014 og oppdatert minirapport 10.16.16 viser til at regionen har positiv bostedsattraktivitet, men svært dårlig næringslivsattraktivitet. Østre Agder har samlet sett høyere tilflytting enn landsgjennomsnittet, men har samtidig hatt en relativ arbeidsplassnedgang. For å sikre en bærekraftig befolkningsvekst, må det skapes flere arbeidsplasser.

Gjennom arbeidet med strategisk næringsplan for Østre Agder er det pekt på flere utfordringer og tiltak som skal fremme næringsutvikling. Over lang tid har infrastrukturen i regionen blitt sett på som en flaskehals for næringsutvikling. Positive virkninger som følge av infrastrukturtiltak

er kjent. Ny E-18 mellom Grimstad og Kristiansand har medført regionforstørring i den forstand at bo- og arbeidsmarkedet er utvidet fordi reisetiden har gått ned på strekningen.

Arendal, Grimstad og Tvedestrand har alle utarbeidet egne næringspolitiske handlingsplaner, hvor kommunene har vedtatt en rekke tiltak for økt næringsattraktivitet. ATP-planen skal understøtte disse tiltakene.

Rammene for utviklingen av havna på Eydehavn og områdene mot Gullknapp bør være utvikling for av bedrifter som ut fra sin virksomhet bør ligge nær havn eller flyplass. På tilsvarende måte bør grønne datasentre ligge nær områder med infrastruktur som gir god og sikker tilgang på fornybar energi.

Andelen pendlere mellom Arendal og Kristiansand har økt vesentlig. Det er sannsynligvis potensial for tilsvarende effekter østover som følge av ny E-18 mellom Arendal og Tvedestrand og etter hvert også Risør. Et svært viktig forhold er integreringen mellom arbeidsmarkedene lokalt

og utenfor kommunen eller regionen. Dette kommer til uttrykk gjennom ut- og innpendling til andre kommuner innenfor praktisk pendlingsavstand og reisemåte. På strekninger med mye pendling er det viktig å legge til rette for gode bussforbindelser også mellom regionene i Agder.

Av den grunn er det avgjørende å sikre gode overganger fra bil og/eller sykkel til buss i sentrale trafikknutepunkt. Et eksempel er Grendstøl i Tvedestrand, anlagt for arbeidspendling til blant annet Arendal.

Utbyggingen av infrastrukturen med ny E-18 gjør det enda mer naturlig å se hele Østre Agder som en felles ressurs, og forsterker behovet for strategiske arbeid med en samlet utvikling av regionen.

Den økonomiske utviklingen i vår region vil være avhengig av om vi lykkes med å skape attraktive byer og tettsteder. Det er nok primært i byene Arendal og Grimstad en må forvente at de fleste kompetansebedriftene vil ønske å etablere seg. De vil igjen tiltrekke seg de mest attraktive

Senterkommune	betjener	% av sysselsatte	betjener	% av sysselsatte
ARENDALE	Froland	47 %		
	Grimstad	23 %		
	Tvedestrand	22 %	Vegårshei	11 %
	Vegårshei	15 %		
	Åmli	12 %		
	Risør	10 %	Gjerstad	15 %

**Tabellen** viser pendling i hele Østre Agder-regionen og Arendals betydning som senterkommune og motor i et felles bo- og arbeidsmarked

arbeidstakerne. Byer og sentralt beliggende næringsområder med høy tetthet av økonomisk aktivitet er mer produktive enn byer og områder med lavere tetthet.

Vekst i byene gir igjen ringvirkninger for omegnskommune, fordi den er med å sikre et fullverdig tjenestetilbud i regionen. Befolkningsveksten i Froland er et eksempel på det.

En ytterlig byspredning vil kunne svekke vekstpotensialet i byene og dermed også byenes attraktivitet og betydning som motorer for verdiskaping. Handelsnæringen i bysentra og større tettsteder er under stort press. Større etableringer av kjøpesentra utenfor byene har bidradd til dette.

## Mål

**Gjøre regionen attraktiv og bærekraftig gjennom gode og forutsigbare rammebetingelser slik at eksisterende og nye næringer kan bidra aktivt til det grønne skiftet.**

## Strategier

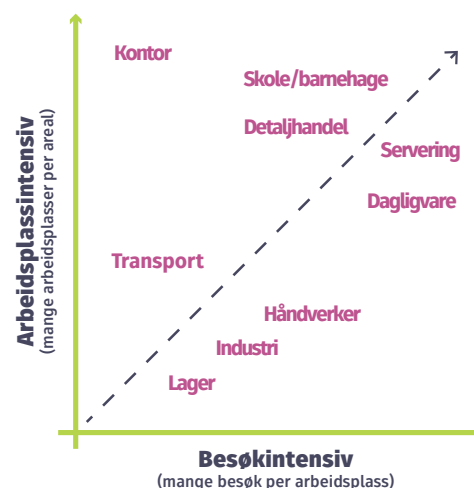
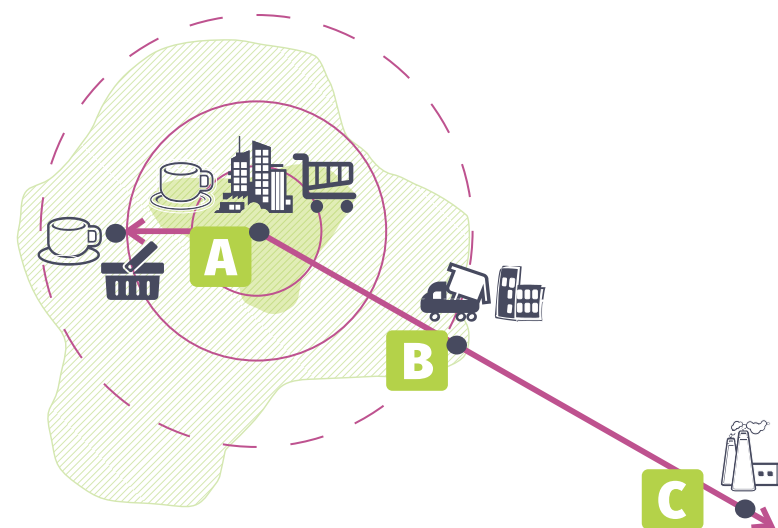
**Rett virksomhet på rett sted:** Prinsippene om lokalisering av bedrifter etter ABC-metoden, jf. fig under, skal benyttes. Bedriftene og de ansatte må få dekket sine transportbehov slik at mobiliteten øker.

**Arbeids- og besøksintensive næringer:** Kommunale planer for byene og prioriterte tettsteder må gi forutsigbare rammebetingelser og sikre gode kollektivtilbud for arbeids- og besøksintensive næringer.

**Konkurransedyktig næringsliv:** Planarbeidet skal ha fokus på hele regionens og byenes attraktivitet ved å se sammenhengen mellom arealbruk, transportløsninger og verdiskaping.

**Utnyttelse av næringsarealer:** De mest attraktive regionale næringsarealene må tilby høy utnyttelsesgrad for de rette bedriftene, som ved sin tilstedeværelse bidrar til enda større grad av attraktivitet. Næringsarealene må utvikles slik at regionen samlet forsterker sin attraktivitet.

**Transformasjon av næringsarealer:** Flere områder som i dag utnyttes som typiske C-områder nær byene, kan transformeres til B-områder, og virksomheter lokalisert i disse kan tilbys nye arealer i C-områdene.



**FIGUR 9 OG 10:**  
Illustrasjoner av ABC-prinsippet og lokalisering av bedrifter innenfor de ulike kategoriene



## Samferdsel og mobilitet

Økt urbanisering og mobilitet vil endre transport-behovet. Det forventes at mange daglige behov kan dekkes uten bruk av bil, enten fordi vi går, sykler, eller reiser kollektivt. Ny teknologi vil gi mer helhetlige transportsystemer. Ny teknologi forventes å endre transport-sektoren med økt mobilitet som resultat. Elektrifisering av bilparken har kommet langt, og den kommer også for ferjer. Den forventes å spre seg til busser, varebiler og lastebiler, blant annet for å oppfylle våre inter-nasjonale klimaforpliktelser.

Det vil også fram-over utvikles nettbaserte systemer der de ulike transportmidlene alltid kommuniserer med hverandre og med infra-strukturen. Vi vil også se mer autonomi, som innebærer at transportmidlene blir selvkjørende. Slike løsninger vil gi lavere kostnader og bedre tilgjengelighet. De vil også gi økt trafikksikkerhet, og løse mange av problemene i byene. Men dersom trafikken ikke reguleres, er det forventet at den vil vokse og skape framkommelighetsproblemer.

Endring i arbeidslivet fører til økt arbeids-mobilitet. Endringene kommer som følge av at mange rutinepregede arbeidsoppgaver forsvinner når bruken av kunstig intelligens og roboter for fullt slår inn i arbeidslivet. Produktivitetsvekst tas ut i økt fritid og vi møter ikke opp samme sted hver dag, og arbeider ikke 37,5 timer hver uke.

Ny teknologi og holdningsendringer gjør at stadig flere arbeidsoppgaver kan løses uavhengig

av tid og sted. Delingsøkonomi vrir fokus fra eier-skap til tjenester. Som en følge av disse og de øvrige utviklingstrekkene vil vi kunne dekke våre transportbehov uten selv å eie transport-midler. Offentlig sektor må velge nye løsninger, både som infrastruktureier, men også som regulator og for å finansiere infrastruktur og tjenester.

## SITUASJONSBEKRIVELSE

En viktig side av reiseaktiviteten i arendals-regionen er at den i stor grad domineres av trafikk internt i regionen. 61 % av totaltrafikken i regionen har Arendal kommune som reisemål. Andelen vil sannsynligvis øke framover.

*Kartene viser dagens trafikksituasjon i Arendal og Grimstad*





## REISEVANER

Reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14) ble gjennomført fra august 2013 til september 2014. Formålet var å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster.

RVU 2013/14 viser at 93 % av den voksne befolkningen i arendalsregionen har førerkort for bil. Hver husholdning har i gjennomsnitt tilgang til 1,5 biler. Det er lavere andel voksne med førerkort og tilgang til bil i sentrumsnære områder enn i områder utenfor sentrum.

61 % av de som har arbeidsplass i Arendal sentrum har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, mot 95 % av de som har arbeidsplass utenfor sentrum av kommunen.

Bosatte i Arendal sentrum bruker bilen omtrent like mye som bosatte i resten av kommunen. Bosatte i Arendal sentrum har en bilførerandel på 72 %, mens bosatte i Arendal utenfor sentrum har en bilførerandel på 76 %. Bilandelen i Arendal sentrum har økt med 10 % fra 2005 fram til i dag. I Grimstad er én av fem turer gangturer, mens 6 % er sykkeltureturer og 4 % er kollektivreiser. 67 % av turene foretas med bil, enten som fører eller passasjer.

## FREMTIDSUTSIKTER

I forbindelse med ATP-samarbeidet er det utviklet en regional transportmodell som grunnlag for scenariestudier og prioriteringer (Rambøll 2016). Modellen, som beskriver trafikkutviklingen fram

mot 2022, der dagens infrastruktur videreføres og det tas hensyn til ny E18 mellom Arendal og Tvedestrand, viser fortsatt vekst i biltrafikken og nedgang i antall kollektivturer innenfor og mellom kommunene.

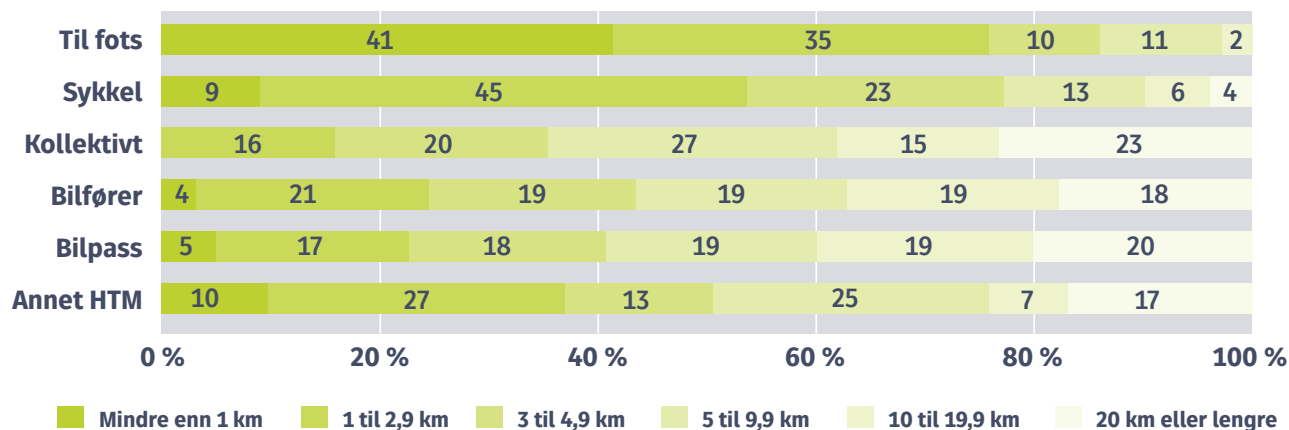
Ny E18, også vestover til Grimstad, vil gi stor kapasitet og en forventet trafikkvekst gjennom regionen før 2030. Dette utfordrer tilgjengeligheten til byer der vegsystemet har begrenset kapasitet. Det er ikke en aktuell løsning å utvide Kystvegen, vegen ned Barbudalen i Arendal fra Harebakken eller Vesterled i Grimstad til for

eksempel firefeltveger. Aktuelle tiltak vil snarere være økt framkommelighet for buss, innfartsparkering og bedre/mer trafikksikre gang- og sykkelmuligheter.

Beregningene i den regionale transportmodellen viser at det blir om lag 45 000 flere bilreiser i arendalsregionen i 2040 enn i dag, med mindre en klarer å øke andelen personer som velger alternative reisemidler.

Det overordnede målet for transportutviklingen er 0-vekst i personbiltrafikk, jfr. målkapitlet foran.

Figuren viser prosentandel av reiser definert etter reiselengde og hovedtransportmiddel. Arendalsregionen. RVU 2013/14. \*Få respondenter står bak tallene for Tvedestrand 2013/14



## **MÅL:**

Utvikle en infrastruktur og transport som er trafikksikker, effektiv, forutsigbarhet og miljøvennlig, og som videreutvikler regionen som felles bo- og arbeidsmarked.

Å nå 0-vekstmålet for personbiltrafikk vil kreve:

**Resultatmål for 2025:** Andelen av daglige reiser som foregår med kollektiv, sykkel eller gange må øke fra 25 % i dag til 32 %, dvs. en økning på rundt 21 000 daglige turer med disse transportformene.

**Resultatmål for 2040:** Andelen av daglige reiser som foregår med kollektivtransport, sykkel eller gange må øke til 40%, dvs. en økning på rundt 34 000 daglige turer i forhold til 2025, og totalt rundt 55 000 fra i dag.

## **STRATEGI**

**Felles regional arealpolitikk:** Areal- og transportplan for arendsregionen prioriterer en by- og tettstedsutvikling som reduserer persontransportbehovet og tilbyr mer miljøvennlige transportløsninger som gange, sykkel og kollektivreiser

## **SYKKEL OG GANGE**

Gåing og sykling er de mest tilgjengelige, miljøvennlige, arealbesparende og helsefremmende transportformene. Gangturer utgjør 17 % av alle daglige reiser i arendsregionen, mens sykkelandelen kun er på 4 %. Hele 77 % av befolkningen i arendsregionen har imidlertid tilgang til

sykkel (RVU 2013/14). Allerede ved reiser over en kilometer velger flere å ta bil, og tre av ti bilreiser er kortere enn tre kilometer. Dette innebærer et stort potensial for å la bilen stå og heller ta beina eller sykkelnettet.

Helsedirektoratet peker på inaktivitet i befolkningen som en av de største helseutfordringene i Norge. En av de enkleste måtene å bli fysisk aktiv på, er bevegelse i de daglige rutinene, som å gå eller sykle til og fra skole, jobb eller butikken. Det er også påvist at barn som går eller sykler til skolen har færre psykosomatiske problemer, mindre aggressiv atferd, forbedret motoriske ferdigheter og bedre lungefunksjon sammenlignet med barn som regelmessig kjøres i bil.

Helsegevinsten ved å øke andelen som går eller sykler er beregnet av Vegdirektoratet. En doubling av sykkeltrafikken i et tettsted med 10 000 innbyggere gir en samfunnsmessig nytte på 48 millioner kroner per år. Hele 60 % av helsegevinsten er forventet å være utgiftsreduksjon i helsevesenet og trygdesystemet i forbindelse med behandling av alvorlige sykdommer og reduserte utgifter til korttids-sykefravær. Det er også utført beregninger (TØI 2002) som tyder på at nytteverdien av gang- og sykkelnett trolig er 4–5 ganger større enn kostnader knyttet til selve utbyggingen.

Arealplanleggingen i en kommune har avgjørende betydning for økt andel gående og syklende. Ved å planlegge med korte avstander mellom boliger og daglige gjøremål der en kan

gå til fots eller sykle, gjøres hverdagen for mange enklere. Byer og tettsteder med kompakt bebyggelse, har høyere andel gående og syklende enn tettsteder med større spredning, lavere utnyttelsesgrad og dermed lengre avstander.

God tilrettelegging for gående og syklende er avgjørende for å oppfylle målene om at framtidig vekst i persontransporten i byområdene skal tas av gåing, sykling og kollektivtransport. Samtidig vil økt antall gående og syklende gi flere positive effekter, som tryggere skoleveier og nærmiljø for barn og unge.

## **SPESIELT OM GANGE**

Planlegging av infrastruktur har i hovedsak hatt fokus på framkommelighet for bil, og i senere tid kollektivtrafikk og sykkel. Gangnettet knyttes ofte til vegene der prioritering av biltrafikk legger premissene for linjeføring. For gående gir dette ofte lange omveger, ventetid ved vegkryss og dårlig miljøkvalitet i form av støy og forurensing.

Når det gjelder tilrettelegging for gående kan en ikke snakke om et hovedgangvegnett på samme måte som for bil, kollektiv eller sykkel. Et helhetlig gangvegnett er en mye mer finmasket struktur, som består av både gang- og sykkelveger, fortau, gågater, parker, byrom, turveger, snarveier og stier.

På grunn av topografien er det enkelte steder krevende å innfri kravene til universell utforming. I slike tilfeller bør målet være å tilrettelegge for flest mulig på en best mulig måte ut ifra de forutsetningene som ligger til grunn.

## **SPEIELT OM SYKKEL**

Sykkel er et framkomstmiddel som passer for de fleste, og kan brukes både til jobb, skole og på fritiden. Landskap og klima legger grunnlaget for at arendalsregionen er et godt sted å være syklist. Syklister er mer følsomme for omveger, bratte stigninger og vanskelige kryss enn andre trafikantgrupper, og topografien i regionen kan stedvis være en utfordring. Undersøkelser viser at bratte bakker og mange stopp i løpet av sykkelturen er faktorer som reduserer antall syklister. For å få flere til å sykle er det viktig å legge til rette for et sammenhengende og trygt sykkelnett.

El-sykkel kan gjøre det mulig for flere å overvinne utfordrende topografi ved sykkelpendling, og kan konkurrere med bil på reisetid i urbane områder.

Det er viktig å sette fokus på å gjøre det mer effektivt og sikrere å være syklist og på at nye grupper kan ta i bruk sykkelen. I Nasjonal sykkelstrategi er det et mål om at alle byer og tettsteder med mer enn 5000 innbyggere skal ha en hovedplan for sykkelvegnettet. Arendal og Grimstad kommuner har utarbeidet slike planer.

Det er angitt mål for samlet vekst i kollektivtransport, sykkelbruk og gange tilsvarende 0-vekstmålet i personbiltrafikken. Under er det gjort et forsøk på å estimere veksten for henholdsvis gange og sykkel. Grunnlaget har vært dagens fordeling i reisevaneundersøkelsene og anslått fordeling ut fra prioriteringer i ei mulig bymiljøpakke.

## **RESULTATMÅL FOR 2025:**

**31% samlet andel gange, sykkel og kollektiv**

- > **Andel gange ca. 18 %, eller rundt 4400 flere daglige turer enn i dag – størst vekst forventes å komme i byene.**
- > **Andel sykkel ca. 6 %, eller rundt 4700 flere daglige turer enn i dag – størst vekst forventes å komme i byene**

## **RESULTATMÅL FOR 2040:**

**37 % samlet andel gange, sykkel og kollektiv**

- > **Andel gange ca. 20 %, eller rundt 14 000 flere daglige turer enn i dag – størst vekst forventes å komme i byene**
- > **Andel sykkelbruk ca. 8 %, eller rundt 11 000 flere daglige turer enn i dag – størst vekst forventes å komme i byene.**

## **STRATEGIER**

**Kompakt utvikling:** For å øke potensialet for gange og sykkel bør utgangspunktet for lokalisering av nye boliger være gangavstand (~500m) til viktige funksjoner og kollektivtilbud.

**God tilrettelegging av sykkelveger:** Tilrettelegging for gode, sammenhengende og trafikksikre sykkelveger må prioriteres der potensialet er størst og der gange og sykkel kan konkurrere med privatbilen.

**Sikre gangveger og snarveger:** Nettverket av gangveger og snarveier må synliggjøres, sikres

og gjøres mer tilgjengelig, spesielt der potensialet for økt hverdagsgange er størst. Belysning og vegetasjonsrydding langs gang- og sykkelnettet, god skilting og godt vedlikehold bidrar til økt bruk og økt opplevelse av trygghet.

**Adskilte løsninger:** På sentrale strekninger med mange myke trafikanter skal det som hovedregel planlegges for adskilte løsninger for syklende og gående. Å skille gående og syklende med egne arealer er et viktig grep for å få syklistene til å bruke sykkelvegene og å øke trafikksikkerheten for alle.

**Vedlikehold:** God standard på gangstier, gangveier og sykkelvegnett som driftes og vedlikeholdes jevnlig gjennom hele året, er en forutsetning for å velge gange eller sykkel som foretrukket reiseform. For å skape et helhetlig gangmønster kan det noen steder være nødvendig å innlemme forbindelser som per i dag ikke driftes i vedlikeholdsrutinene.

**Kultur:** God gå- og sykkelkultur kan skapes gjennom kampanjer og holdningsarbeid. Dette forutsetter systematisk arbeid for å fremme gange og sykling som attraktive transportformer, både på individnivå, i organisasjonskulturer og i samfunnets helhetssyn på valg av transportmiddel.

## **KOLLEKTIVTRAFIKK**

I forbindelse med ATP-arbeidet er det gjort analyser som viser at 85 % av bostedene og 94 % av arbeidsplassene ligger nærmere enn én km fra

en kollektivholdeplass. Årsakene til at regionen likevel har lav kollektivandel kan være flere, men byspredning og lav frekvens (få avganger i timen) trekkes fram som noen av de viktigste grunnene.

Over 50 % av bussene i arendalsregionen går minst to ganger i timen, men kun ni prosent har avganger fire ganger i timen. Det er lavt i forhold til Grenland, der 41 % har avganger mer enn fire ganger i timen. I Kristiansand er tilsvarende tall 25 %. Det gode tilbudet i disse naboregionene har blant annet sammenheng med statlige belønningssmidler gjennom noen år, noe som har muliggjort bedre tilbud med langt høyere frekvens på sentrale linjer.

Ifølge resultatene fra reisevaneundersøkelsen er det kun 7 % av befolkningen som opplever å ha et tilbud med 4 eller flere bussavganger i timen, mens det i realiteten er 16 % av befolkningen og cirka 43 % arbeidsplasser som ligger mindre enn 500 meter unna en holdeplass som har minst fire avganger i timen.

Vi har et busstilbud i regionen, men ikke et kollektivtilbud som er godt nok til å konkurrere med privatbil til arbeidsreiser med mer.

Et konkurransedyktig busstilbud er avhengig av en arealutvikling som bidrar til fortetting og økt passasjergrunnlag. Busstilbudet må styrkes der kundegrunnlaget er størst, og arealplanleggingen må innrettes slik at veksten kommer der det er potensial for videreutvikling av busstilbudet. Dersom det går en buss hvert 10. minutt, trenger man ikke å forholde seg til rutetabellen, fordi man vet at neste buss er «like om hjørnet». Bussen oppleves dermed som en reell konkurrent

til bilen. Økt frekvens får med andre ord folk til å ta bussen.

Det vil ikke være mulig å oppnå slike frekvenser på alle linjer, men det vil være mulig på enkelte linjer dersom disse betjener tilstrekkelig antall boliger og arbeidsplasser. Det vil si langs hovedkollektivaksene, der planforslaget foreslår at hovedtyngden av befolkningsveksten skal komme, jf. plankart.

### DELMÅL – TRANSPORT

**En infrastruktur og transport som er trafikksikker, effektiv, forutsigbar og miljøvennlig og som videreutvikler regionen som felles bo- og arbeidsmarked.**

Det er angitt mål for samlet vekst i kollektivtransport, sykling og gange tilsvarende 0-vekstmålet i personbiltrafikken. Under er det gjort et forsøk på å estimere vekst i kollektivtrafikk. Grunnlaget har vært foreliggende reisevaneundersøkelser og anslått fordeling ut fra prioriteringer i ei mulig bymiljøpakke.

**Resultatmål for 2025: 31% samlet andel gange, sykling og kollektivtransport:** Andel kollektiv cirka 7 %, eller rundt 7000 flere daglige turer enn i dag.

**Resultatmål for 2040: 37 % samlet andel gange, sykling og kollektivtransport:** Andel kollektiv cirka 9 %, eller rundt 14 000 flere daglige turer enn i dag.

### TETT



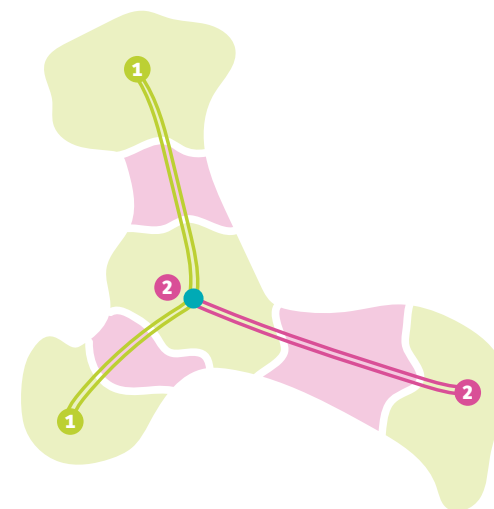
3 busser i trafikk

1 2

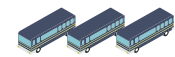
2 linjer



30 min



### SPREDT



3 busser i trafikk

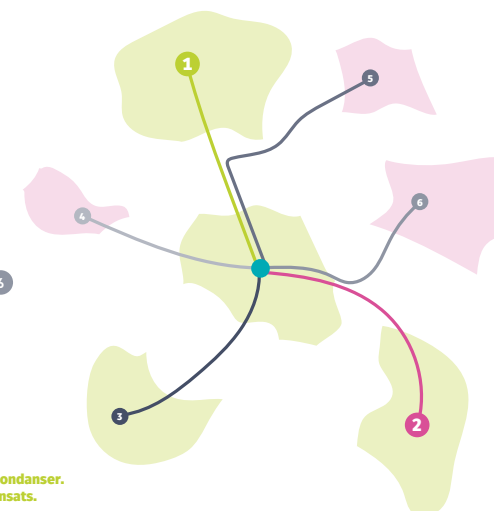
1 2 3 4 5 6

6 linjer



60 min

Komplisert tilbud, svake korrespondanser. Timesfrekvens med gitt ressurssinnsats.





## STRATEGI

**Nærhet til holdeplasser:** Arealplanleggingen bør legge til rette for at hovedtyngden av veksten av boliger og næringsvirksomhet kommer innenfor gangavstand (~500 meter) til holdeplass for regionale linjer.

**Frekvens og kundegrunnlag:** For å øke kollektivandelen skal antall avganger økes på linjer med godt kundegrunnlag.

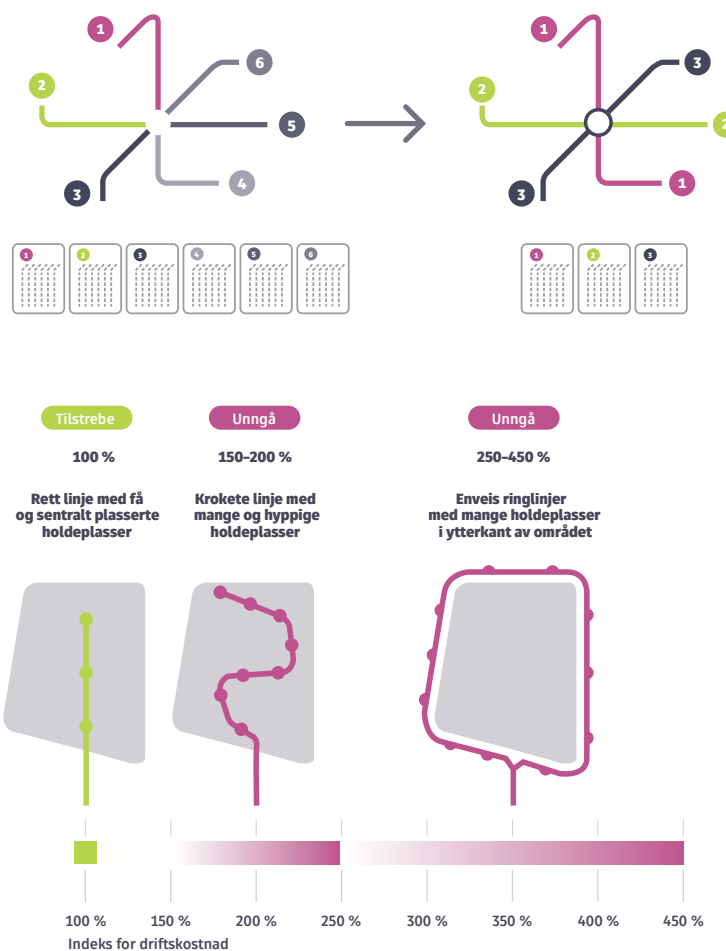
**Pendellinjer og takting:** Med økt frekvens kan rutetilbudet dreies mot pendellinjer med takting på fellesstrekninger framfor linjer med endestopp i bysentrum. Dette vil gi flere direkte reiser og jevnere frekvens på strekningene der flere linjer kjører.

**Rettlinjede traseer:** I utviklingen av rutetilbudet skal det tilstrebes mest mulig rettlinjede traseer, og ringlinjer skal unngås. Rettlinjede traseer er mer kostnadseffektive, gir høyere reisekvalitet og kortere reisetid.

**Innfartsparkering:** Innfartsparkering for bil og sykkel bør etableres der trafikkstrømmene er størst, og så nær brukerne som mulig. Det vil gjøre regionale busslinjer relevante også for de som bor spredt.

**Byferjene:** Byferjene integreres som en naturlig og sømløs del av transportsystemet i Arendal. I det videre arbeidet med AKTs transportplanlegging for Arendal, må det vurderes matebusser til ferjeleiene både på Tromøya og Hisøya

**Parkeringsdekning:** For å gjøre kollektivtilbudet mer konkurransedyktig er det nødvendig å begrense både gratis parkering og parkeringsdekning i sentrum, på større arbeidsplasser, offentlige institusjoner, skoler med mer, jf. planretningslinjene.



**FIGUR 11**

Figuren viser prinsippet med pendellinjer

**FIGUR 12**

Figuren viser prinsippet mellom effektive, rettlinjede traseer og svingete eller ringlinjer i forhold til tidsbruk og kostnader

Illustrasjoner fra AKT

# 8. BETYDNINGEN AV EI BYMILJØPAKKE

## Betydning for måloppnåelse

Areal- og transportplanen er en regional plan for langsiktige arealstrategier som skal bidra til redusert transportbehov og gi grunnlag for å utvikle attraktive byer og steder. Ei bymiljøpakke for arendal- og grimstadregionen bygger på ATP-planens mål og strategier. ATP-planen kan vedtas uavhengig av ei bymiljøpakke. Men dersom den over tid ikke følges opp av ei bymiljøpakke, vil flere av målene i ATP-planen bli vanskeligere å nå. Det gjelder blant annet målet om 0-vekst i personbiltrafikken.

Det foreligger et første utkast til en mulighetsstudie for ei bymiljøpakke. Studien, som foreligger som eget dokument, kartlegger og analyserer prosjektkostnader for å oppnå gode, attraktive og langsiktige løsninger for transport og bymiljø i regionen. Analysene er basert på foreliggende mulighetsstudier for sykkel/gange og kollektivtransport. Den videre prosessen med ei bymiljøpakke må vise de aktuelle tiltakenes positive virkninger for regionen og for den enkelte innbygger. Ambisjonsnivå må avklares i forhold til ønsket måloppnåelse. Det tas ikke stilling nå til

økonomiske virkemidler som skal finansiere aktuelle tiltak.

### Følgende tiltak inngår:

- > Stor kollektivsatsning som gjør det mulig og attraktivt for mange å bruke bussen
- > Satsing på strekninger der det bor og jobber mange, samt utvikling av kollektivknutepunkter
- > Tiltak for å øke frekvens, framkommelighet og reisetid
- > For sykkel og gange prioriteres tiltak inn mot bysentrum og tettsteder med stort fokus på trafikkikkerhet og opprusting av innfartsårene
- > Vegtiltakene skal være med på å gjøre byene mer bilfrie, bidra til bedre trafikkfordeling på vegene, og gi bussene og næringstrafikken bedre framkommelighet.

## Betydning for byvekstavgift

Byområdene Arendal–Grimstad, Ålesund, Vestfoldbyen, Haugesund (Haugalandet) og Bodø, med til sammen over 500 000 innbyggere, har etablert et politisk nettverk. Nettverket jobber

for at ordningen med byvekstavtaler i NTP 2022–2033 utvides til å omfatte disse mellomstore byregionene. Dagens ordning er forbeholdt de ni byområdene Oslo/Akershus, Bergen, Trondheim, Nord-Jæren, Kristiansandregionen, Nedre Glomma, Buskerudbyen og Tromsø.

Nettverket tar blant annet opp følgende i en felles intensjonserklæring:

*Befolkningsveksten i de mellomstore byområdene gir utfordringer, men også muligheter. De fem byregionene ønsker å gripe mulighetene som ligger i å snu areal- og transportutviklingen i en mer bærekraftig retning. Det krever felles og forpliktende regional arealpolitikk med vekt på kompakt byutvikling og fortetting langs sentrale knutepunkt med god kollektivdekning. Langsiktige arealstrategier må kombineres med tiltak som gir gode alternativer til bilen.*

Byvekstavtalene er et av statens viktigste virkemidler for å nå regjeringens mål om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. De mellomstore byområdene ønsker forpliktende avtaler

mellom stat, fylkeskommuner og kommuner. Det er avgjørende for at nasjonen skal innfri forpliktelsene i Parisavtalen om store klimakutt innen 2030. Dersom vi ikke lykkes i dette de nærmeste årene, vil det etter hvert bli svært ressurskrevende for samfunnet som helhet å løse utfordringene som blant annet økt trafikkvekst vil skape.

Det er viktig med en statlig politikk og incitament som gir de fem byområdene bedre rammebetingelser og legitimitet fra Storting og regjering. Dette for å kunne innfri nasjonale mål og forventninger – herunder å legge til rette for en bærekraftig og positiv samfunnsutvikling ut fra våre regionale fortrinn og forutsetninger, jf. målene for både regionreformen og kommunereformen.

I forbindelse med melding til Stortinget nr. 18 (2016-2017) om **Berekraftige byar og sterke distrikt**, ber Stortinget i vedtak 709 regjeringen å utrede en utvidelse av ordningen med byvekstavtaler til å omfatte flere byområder.



Foto: Kari Huvestad



Foto: Arendal kommune



Foto: Jan Aabøe



Foto: Jan Peter Lehne

# 9. ØVRIGE ANALYSER OG MULIGHETSSTUDIER

## **ANALYSER AV KLIMAVIRKNINGER**

I arbeidet med areal- og transportplanen er det gitt tilsagn om klimasatmidler fra Miljødirektoratet. Målet har vært å teste klimaeffekter av arealstrategier inkludert forventet framtidige begrensninger i parkeringstilgang. Rambøll er leid inn for å foreta transportberegningene, og det foreligger et eget notat og en presentasjon av resultatene datert 20.3.18.

Til grunn for transportberegningene har vi laget to ulike arealscenarier som skal simulere:

1. **Arealutvikling i tråd med gjeldende første høringsforslag av ATP-planen**
2. **Arealutvikling innenfor rammene av gjeldende kommuneplaner, basert på historiske vekstrater**

Arealscenariene er forenklede framtidbilder for å illustrere effekten av grepene i ATP knyttet til bolig- og næringslokalisering, samt normer for parkering.

Til å beregne trafikkarbeidet benyttes kjøretøy-

kilometer. Det er definert som «produktet av antall personkjøretøy og reiselengde, dvs. summen av reiselengde for alle personkjøretøy». Transportberegningene er utført med regional transportmodell (RTM). I tillegg er kjøretøykilometerberegningene omregnet til utslipp målt i NOx og Co<sub>2</sub>.

Utslippseffekter av ulike framtidsscenarier er estimert under forutsetning av økt andel elektriske/fossilfrie kjøretøy i bilparken. Beregningene viser at EL-bil har et stort potensial for utslippsreduksjon. Imidlertid vil det være andre positive sider ved kompakt arealbruk der EL-biler ikke er en vesentlig faktor. Det gjelder for eksempel redusert avhengighet av bil som transportmiddel og folkehelsegevinst.

En arealutvikling i tråd med høringsforslaget til areal- og transportplanen (ATP) for arendsregionen reduserer transportveksten og framtidig bilbehov, sammenlignet med en arealutvikling innenfor rammene av dagens kommuneplaner. Beregningene viser at tiltakene i ATP reduserer persontrafikkveksten målt i kjøretøykilometer med

ca. 70 %, og gir påfølgende utslippsreduksjoner sammenlignet med 0-alternativet. Den samlede transportveksten blir kun på ca. 5 %, til tross for en befolkningsvekst på 20 %.

Samtidig viser resultatene at dersom man skal nå 0-vekstmålet, må arealutviklingen suppleres med andre tiltak. Det kan dreie seg om ytterligere tilrettelegging for gange, sykkel og et langt bedre kollektivtilbud. I tillegg kommer mulig bommer eller vegprising, ordninger som gjør at det koster å benytte veger med begrenset kapasitet, spesielt i rushtidene.

Estimert utslipp fra privat personbiltrafikk (arbeids-, besøks- og fritidsreiser under 70 kilometer) i arendsregionen var i 2014 ca. 60 000 tonn Co<sub>2</sub> og 135 tonn NOx. 0-alternativet for arealutvikling og dagens EL-bilandeler innebærer en økning i utslipp på 22 % fram til 2040. Utslippsberegningene viser at en økt EL-bilandel vil bidra til å redusere utslippene. Når en kombinerer ATP-planen sine arealstrategier med en EL-bilandel på 18% i 2040 (tall fra TØI),





Foto: Kari Huvestad



Foto: Jon-Petter Thorsen



Foto: Jon-Petter Thorsen



Foto: Arendal kommune

får vi en estimert nedgang i utslippene sammenlignet med i dag på 5500 tonn Co<sub>2</sub> og 12 tonn NO<sub>x</sub> per år i 2040. Det vil si en nedgang på cirka 9 %. Dersom vi antar at halvparten av alle nybiler fra 2025 er fossilfrie, kan vi estimere en nedgang i årlige utslipp på 15 000 tonn Co<sub>2</sub> og 34 tonn NO<sub>x</sub>, cirka en tredjedel av utslippene. I tråd med forutsetningene fra Klimaregnskapet for Agder gir det en reduksjon på over 70 %.

En viktig forutsetning for tallene er at EL-bilene ikke får elektrisitet fra fossile energikilder. Vi har lagt til grunn en forventet reduksjon på 70 %. Det er imidlertid viktig å huske på at det samlede transportarbeidet, eller bilbehovet, ikke reduseres som følge av økt andel EL-bil/fossilfri bilpark. ATP beregner lavere avhengighet av personbilen som følge av kortere gjennomsnittlig reisevei til arbeid, handel og tjenestetilbud. Arealstrategien tilrettelegger dermed for at en større andel reiser kan utføres med gange og sykkel, med påfølgende positive folkehelseeffekter. Videre vet vi at EL-bilen i dag er mest aktuell i byområder, der reisene er kortere. Oppfølging av ATP kan dermed være med på å stimulere til økt EL-bilandel sammenlignet med mer spredt utbygging.

#### **MULIGHETSSTUDIE SYKKEL OG GANGE**

For sykkelbyene Arendal og Grimstad er det i forbindelse med ATP-arbeidet gjennomført mulighetsstudier i 2016. Hensikten har vært å gi faglige anbefalinger om strekninger som bør prioriteres først. I mulighetsstudiene er

sentrumsområdene vurdert på ny og kvalitetssikret med fokus på færrest mulig systemskifter og sikrest mulige krysningspunkt.

Mulighetsstudiene for sykkel og gange utpeker et særskilt behov for å se på sentrumsområder. I samarbeid mellom kommunene, Aust-Agder fylkeskommune og Statens vegvesen er det utarbeidet gatebruksplaner for sentrumsområdene i Arendal og Grimstad. Gatebruksplanene tar sikte på tilrettelegging for effektiv kollektivtrafikk og gode løsninger for gående og syklende.

Byrommene skal bidra til aktivitet og opplevelser. Fjerning av parkering og bilbruk i byens gater og plasser vil bli vurdert i disse planene. Selve bruken av gatenettet med envegsregulerte gater og f.eks. sykkeltrafikk mot kjøreretningen er også tiltak som inngår i trafikksikkerhetsvurderinger.

#### **MULIGHETSSTUDIE KOLLEKTIVTRAFIKK**

I forbindelse med ATP-arbeidet ble det i 2016 gjennomført en mulighetsstudie av kollektivtransportens konkurransedyktighet i regionen. Studien viser hvordan rutetilbudet kan innrettes slik at 17 000 personer får tredoblet frekvens i rushtidene, og innbyggerne i snitt får 20 minutter kortere reisetider enn i dag. Langt færre vil ha behov for å bytte buss underveis, og områder med store arbeidsplasskonsentrasjoner, som sykehuset og Stoa, vil få langt bedre betjening enn i dag.

Løsningene i mulighetsstudien forutsetter imidlertid om lag en dobling av dagens kostnader, dersom de gjennomføres fullt ut. Flere av

elementene er imidlertid mulig å implementere innenfor dagens rammer, blant annet når det gjelder takting og linjevalg.

Anbefalinger fra mulighetsstudiet

Det anbefales å satse på buss hvert 10. minutt i rushtid på følgende linjer:

- > Grimstad-Fevik-Arendal-Myra
- > (Kristiansand)–Grimstad-E18–Arendal
- > Eydehavn–Arendal–Sykehuset-Stoa

Det anbefales å satse på buss hvert 20. minutt i rushtid på følgende linjer:

- > Arendal–Stoa–Froland
- > Arendal–Ny E18–Tvedestrad
- > Rannekleiv–Arendal–Kongshavn

Det anbefales forøvrig en opprydding i linjenettet i Arendal, hvor ringlinjer erstattes med radielle linjer, fortrinnsvis pendellinjer. I Grimstad anbefales det å se nærmere på mulighetene for igjen å betjene Grimstad Nord med en egen linje, istedenfor dagens løsning der Grimstad Nord er en del av linje 101 mot Arendal. På Tromøy Vest anbefales det at minibuss mater passasjerer til ferjen. Dette betinger at man på sikt får på plass et samordnet billett- og takstsystem for ferje og buss.

Det anbefales at det jobbes videre med følgende tiltak:



- > Sikre god framkommelighet inn mot Arendal sentrum fra Strømmen, Krøgenes og Harebakken.
- > Sikre god framkommelighet gjennom Grimstad.
- > Sikre effektiv trasé for buss mellom Arendal sentrum og Barbu.
- > Sikre effektiv trasé for buss i begge retninger forbi sykehuset.
- > Etablere reguleringsholdeplasser ved enden av pendellinjer.
- > Etablere park and ride anlegg ved utvalgte punkter langs hovedlinjene.
- > Fjerne rundkjøringer i hovedtraseene for buss, og erstatte med forkjørvei.
- > Legge til rette for sykkelparkering ved busstopp.
- > Omstrukturering av busstopp i hovedtraseene slik at avstanden mellom stoppene blir optimale.
- > Dersom ny veiforbindelse etableres mellom Arendal og Stoa, bør det etableres kollektivknutepunkt ved Stoa.

#### **DAGENS FERJETILBUD OG ET UTVIDET TILBUD I ARENDAL**

Dagens ferjetilbud, med rutene Arendal–Skilsø og Arendal–Kolbjørnsvik, drives av to ulike, private selskap. Antall årlige reiser er anslått til cirka 200 000.

Ferjene mellom Hisøy–Tyholmen og Skilsø–

Tyholmen har viktige funksjoner i kollektivtrafikken mellom Arendal by og Hisøy–Tromøy. Målet er at båtrotene skal opprettholdes og utvikles som en integrert del av et langsiktig kollektivtilbud. Anløpssteder til sjønære boligområder på øyene skal vurderes som en del av et samlet tilbud, spesielt der kortere reisetid kan gjøre ferjene til et godt alternativ til buss, eller ved at matebusser gir et bedre tilpasset tilbud til ferjenes anløpssteder.

Det er innledet et samarbeid mellom Arendal kommune og Aust-Agder fylkeskommune om båttilbud som bruker utslippsfri framdriftsteknologi og kan være operativt fra 01.08.2022.

#### **LOKALT TOGTILBUD**

Arendalsbanen er matelinje til Sørlandsbanen. I tillegg til endestasjonene Nelaug og Arendal betjener Arendalsbanen også bl.a. Stoa og Blakstad i Froland. Avgangstidene på Arendalsbanen er tilpasset Sørlandsbanen, med 2–3 timer mellom hver avgang. Dette er ikke hyppig nok til å være et relevant alternativ til buss på lokale reiser. Jernbanedirektoratet har vurdert mulighetene for et utvidet lokaltogtilbud, primært til Froland. Tilbakemeldingen fra Jernbanedirektoratet er at tekniske begrensninger gjør det umulig å drifte flere togavganger på dagens strekning uten å investere svært mye i infrastruktur. Et ekstra togsett vil kreve fullstendig ombygging av Froland stasjon, med fornying av spor, plattformer, signalanlegg og el-anlegg.

Jernbanedirektoratet har ikke kostnadsregnet dette i detalj, men tilsvarende prosjekt andre

steder beløper seg til flere hundre millioner kroner. Kostnadsbildet, sammen med et lavt antall potensielle reisende på strekningen, tilsier at dette prosjektet ikke bør prioriteres.

#### **ET REGIONALT TOGTILBUD I FRAMTIDA**

Jernbaneforum Sør jobber med å få nasjonal aksept for en konsekvensutredning (KVU) av Grenlandsbanens forlengelse. Grenlandsbanen forutsettes ferdigstilt i 2034 i gjeldende NTP. Det er her snakk om en forlengelse gjennom den såkalte Sørvestvestbanen, altså en mulig kystnær jernbane fra Brokelandsheia nedover til Arendal, Kristiansand og Stavanger. En slik bane vil åpne nye perspektiver for bo- og arbeidsmarked og kan bli fundamentet for et regionalt intercity-togtilbud. En intercity-løsning vil kunne påvirke reisevalget i arendalsregionen og erstatte bilbruk, forutsatt at banen treffer byene og regionale kollektivknutepunkt nær bosteder og større arbeidsplasser.



Byfergene i Arendal knytter Tromøy og Hisøy til sentrum Foto: Arendal kommune

**Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging** (KMD, 2015)

**Byrom – en idehåndbok** (KMD, 2016)

**Strategi for de historiske Sørlandsbyene i Vest- Agder** (Vest-Agder fylkeskommune, 2015)

**Regional plan for bærekraftig arealpolitikk** (Vestfold fylkeskommune, 2014)

**Regionplan for Jæren 2013-2040** (Rogaland fylkeskommune, 2013)

**Fortetting med kvalitet** (Miljøverndepartementet, 1998)

**Fortettingspotensial i Grenland - mulighetsstudie** (Norconsult, 2012)

**Regional plan for samordna areal- og transport for Telemark 2015-25** – Telemark fylkeskommune

**Rapport fra politikerverksted 20. mai 2015 - Areal- og transportplan for arendsregionen datert 1.6.2015** – Utarbeidet av Aust-Agder fylkeskommune

**Utkast mulighetsstudie bymiljøpakke for Arendal-Grimstad regionen sist datert 1.6.17** – Utarbeidet av statens vegvesen

**Kunnskapsgrunnlag fysisk aktivitet. Innspill til departementets videre arbeid for økt fysisk aktivitet og redusert inaktivitet i befolkningen** (Helsedirektoratet, 2014)

**Gang-og sykkelvegnett i norske byer. Nytte-kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk** (Transportøkonomisk Institutt, 2002)

**Regionplan for areal og transport på Haugalandet** (Rogaland og Hordaland fylkeskommuner 2016)

**Meld. St. 18 (2016-2017) Berekraftige byar og sterke distrikt Den moderne bærekraftige byen,** (Miljøverndepartementet 2013)

**Regionplan Agder 2020: Med overskudd til å skape Kommunedelplan for grøntstruktur og friluftsliv 2015-2017** (Grimstad kommune)

**Telemarksforskning- Samfunnsanalyse for Østre Agder** – Notat nr. 10/2014

**Regional plan for innovasjon og bærekraftig verdiskaping Agder** – Vinn – 2015-2030

**Næringspolitisk handlingsplan 2017-2023** – 3. utkast Arendal kommune

**Mulighet for nytt og miljøvennlig fergemateriell i Arendal og øyene rundt datert 10. mai 2016** – Utarbeidet av Transportutvikling for Aust-Agder fylkeskommune

**Utredning om Elektrisk fremdrift på ferger i Arendal datert oktober 2014** – Utarbeidet av Transportutvikling for Aust-Agder fylkeskommune

**Innspill til næringsarealstrategi for Stavangerregionen – Økt verdiskaping gjennom strategisk arealbruk** Versjon 3 datert 26. mars 2014 – Utarbeidet av COWI

**Fagrappport næringsarealer datert 22.10.2007**– Utarbeidet for ATP Kristiansandsregionen av Rambøll

**Utfordringer for fremtidas transportsystem – Hovedrapport for analyse og strategifasen i NTP 2018-27 datert 25.2.15** – Utarbeidet av Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor



**Forstudie for fremtidig transportsystem i Arendal rev. 1** datert 13.3.2012 – Utarbeidet av Asplan Viak AS for Aust-Agder fylkeskommune, Arendal kommune og Statens vegvesen

**Transportanalyse – Byplan 2023** – revidert mai 2014  
– Arendal kommune

**ATP plan for arendalsregionen – Trafikal virkninger av fremtidig arealbruk og ulike tiltak** datert november 2016 – Utarbeidet av Rambøll for Statens vegvesen

**Kystnær høyhastighetsbane – Regionale virkninger**  
– datert 16.1.2012. Utarbeidet av Rambøll for fylkeskommunene i Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland

**Reisevaner i Arendalsregionen 2013/14** – Rapport 62/2015  
– Utarbeidet av Urbanet Analyse

**Strategiplan 2017-2030** – Agder Kollektivtrafikk (AKT) datert september 2016

**Planprogram regionplan Agder 2030** – fastsatt av fylkestingene 24./25.4.18

**Framsyn 2050 – Trender innen samferdsel mot 2050.**  
Rapport datert 28.3.18 fra KPMG mfl.

**Rambøll notat – Klimaeffekter av arealstrategi inkludert fremtidig parkeringstilgang** datert 06.03.18 – Notat til ATP-planens klimamål delfinansiert av klimasatsmidler fra Miljødirektoratet

**The new climate economy – The Global Commission on the Economy and Climate – The sustainable infrastructure imperative** 2016

# KILDER





Foto: Atle Goutbeek





Foto: Sipavicius Darius



ATP Arealregionen er et samarbeid mellom kommunene Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand, Statens vegvesen, Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, Agder Kollektivtrafikk AS og Aust-Agder fylkeskommune