

Bærekraftig transport og tilgjengelighet i Arendal kommune

Sammendrag

Boliger, infrastruktur og næringsaktivitet skaper behov for mobilitet, eller mer konkret: transport og tilgjengelighet. Gjennom sine planvedtak har Arendal kommune og Agder fylkeskommune valgt at arealpolitikken skal følge FNs bærekraftsmål. Det vil si løsninger som er bærekraftige for økonomien, det sosial liv og naturen. Dette er samlet i det politiske målet om en framtid med *Nærhet til alt*.

Dette valget har stor betydning på arealbruken og på hvordan lokalsamfunnet og regionen løser transport og tilgjengelighet. Nærhet gir i utgangspunktet god tilgjengelighet. Det kan redusere transportbehovet, og tiden og pengene vi bruker på transport. Og løsningene blir mer bærekraftige. Denne planen for bærekraftig transport og tilgjengelighet i Arendal tar derfor utgangspunkt i en arealpolitikk om nærhet til alt.

For kommunestyrene i arendalsregionen er det gjennom juridisk bindene planbestemmelser i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplaner, supplert med fysisk tilrettelegging og avtaler med blant annet Agder kollektivtrafikk, at de kan legge føringer for trafikkavviklingen. Det er primært sammen med veimyndighetene, at Arendal kommune kan legge føringer for trafikkstyring og trafikkregulerende virkemidler. Dette åpner for å slippe til det en ønsker mer av, og begrense det en ønsker mindre av.

Arbeidet med *Plan for bærekraftig transport og tilgjengelighet i Arendal* har vært sterkt inspirert av at mange byer sammen med EU-kommisjonen, har utviklet politikk og juridiske virkemidler for å gjøre byene mer bærekraftige. Kommisjonen har pålagt alle byer i EU med over 100 000 innbyggere å ferdigstille planer for bærekraftig mobilitet i 2025. Vi har sett hvordan dette følges opp av byene og hvordan nytt EU-lovverk for digital trafikkstyring skal gjøre trafikkstyringen mer treffsikker, effektiv og miljøvennlig. Som EØS-medlem kan Norge knytte seg til dette lovverket, eller kopiere elementer av det.

Ved å integrere deler av planen for bærekraftig transport og tilgjengelighet som planbestemmelser i kommuneplanens arealdel, tar Arendal det første steget som flere hundre andre byer i EU gjør i år. Neste steg er å arbeide sammen med veimyndighetene om å utvikle virkemidler for trafikkstyring utover det vi allerede har, etter inspirasjon fra andre europeiske byer. For eksempel har svært mange byer innført soneregulering av trafikken. Regulering av el-sparkesykkemarkedet, gatebruksplan og bruk av piggedekkgebyrsone er typisk soneregulering av trafikken.

Med en plan for bærekraftig transport og tilgjengelighet har Arendal kommune anledning til å målsette hva kommunen vil ha ut av en eventuell trafikkregulerende sone. Bestemmelser for en slik sone kan da utvikles med hjemmel i vegtrafikkloven. Det henvises til juridisk utredning med forslag til å bygge en bru mellom vegtrafikkloven og plan- og bygningsloven, slik at en kommune kan innføre soneregulering begrunnet i å legge mer makt bak en plan for bærekraftig transport og tilgjengelighet. Tiltaket kan være restriksjoner på lastebiler som betjener Eyde Material Park, slik at næringen velger å kjøre med lavere utslipp og frakte gods mest mulig effektivt. Skjer dette med avgift, kan inntekten kanskje gå til å styrke kollektivtilbudet.

En forutsetning for denne planen har vært å skape god tilgjengelighet, få kontroll på bruken av natur og redusere transportbehovet. Det betyr en kollektivakse fra Eydehavn til Nedenes og videre til Grimstad, med byutvikling, fortetting og høy arealutnyttelse langs Vestervegen (fv. 420) og Kystveien (fv. 410), med gren opp til Harebakken ved E18. Næringsparkene Stoa og Eyde Material Park kobles opp til E18, med forbindelse til Kystveien via fv. 409 og 475. Utviklingsområdet er tydelig avgrenset til sjøen i sør og grøntområdene i nord. Korridoren kan da bygges ut med høy arealutnyttelse med nærhet til alt. De som vil kjøre utenom, kjører E18.

Denne kollektivaksen forutsetter at Agder kollektivtrafikk kan levere attraktive og kostnadseffektive kollektivtjenester som tilbyr sømløse reiser og sterke knutepunkter plassert sentralt i lokalsentrene langs korridoren. Det er denne tjenesten som trolig best kan konkurrere med bruk av egen personbil, og senke trafikkmengden. Imidlertid viser forskningen at effekten ikke tas ut, uten samtidig å bruke restriktive tiltak på bruk av bil i sonen. Da er det aktuelt å se til hva andre byer har gjort. Å bygge attraktive kollektivtjenester krever prioritering. Når pengemengden er begrenset, gir det lavere prioritering av busstilbudet i andre områder av Arendal. Skolebuss, samkjøring, elsykkel, økt bruk av små elektriske kjøretøy og maksitaxier, samt bruk av egen personbil, er trolig mer treffsikre transportløsninger.

Sterke knutepunkt i lokalsentrene forutsetter helhetlig utvikling av disse lokalmiljøene, slik at folk kan gå trygt, sykle eller bruke elsparkesykkel mellom holdeplass og det endelige målet for reisen. Videre gir korte avstander stort sykkelpotensial i Arendal sentrum og i lokalsentrene mellom Eydehavn og Nedenes. Reisetiden med sykkel er på under 30 minutter. Med elsykkel blir sykling gjennomførbart for flere.

På den annen side viser kartlegging at det ofte oppstår forsinkelser i biltrafikken i og rundt Arendal sentrum, og på hovedveiene som forbinder Arendal til nabokommunene, særlig på grunn av pendlertrafikk. Videre viser trafikkanalyser utført av Statens vegvesen, at en utvidelse av Morrow batterifabrikk mot 2030 fører til stor trafikkvekst, og kanskje dobbelt så lang ventetid i bilkø. Bilkø vil også senke fremkommeligheten for rutebussen.

Det er sammenheng mellom antall biler og farten på bilene, og risikoen for trafikkulykke. Krysningpunkter mellom biltrafikk og myke trafikanter er særlig utsatt. Derfor er separering av biltrafikken og myke trafikanter et viktig tiltak; noe som trenger lokalkunnskap for å finne de gode løsningene.

Nærhet til alt betyr korte avstander innenfor lokalsentrene, og nærhet til natur, trygt nærmiljø og gode snarveier. Det betyr redusert tilgang for biltrafikk og parkerte biler, fordi bilene tar plass og begrenser høy arealutnyttelse. Nærhet til alt reduserer også behovet for at en familie trenger mer enn én bil. Det gir familien mulighet til å supplere den andre bilen med andre løsninger, ikke minst a buss eller båt.

Innledning

En plan for bærekraftig transport og tilgjengelighet i Arendal

Denne *planen om bærekraftig transport og tilgjengelighet i Arendal* svarer på de statlige forventninger til bærekraftig transport og en kompakt og attraktiv by. Planen tilrettelegger for gode mobilitetsløsninger, kontroll på transportbehovet og tap av natur.

Planen bygger på at det er en sammenheng mellom arealpolitikk og transport, og at denne sammenhengen er påvirket av hvordan transportsystemene virker og hvordan vår hverdag er innvevd i digitale løsninger. Transport skal løse et behov, et behov for tilgjengelighet og økonomisk aktivitet, altså avstand og hvor lett det er å reise og frakte varer, men også muligheten for å oppnå sosialt samvær, og med digitale løsninger hente ut informasjon, underholdning eller varer.

Arendal har gode forutsetninger for å oppnå høy tilgjengelighet. Det fordi byen kan være kompakt med tilgang til flere mulige transportformer og digitale tilbud. Med god tilgjengelighet får en også lettere til løsninger som er bærekraftige for økonomien, det sosial liv og naturen. Konkret betyr det en pakke av en rekke tiltak som går i møte folks ulike sosiale og praktiske behov, men også mulighetene til næringslivet, og kravene naturen stiller til klima og miljø. Når flere tilgjengelige løsninger møter de forskjellige behov, øker sannsynligheten for at tiltakene i sum treffer de ulike behov. En plan om bærekraftig transport og tilgjengelighet er derfor en plan for å tilrettelegge for muligheter, som prioriterer det vi vil ha mer av og som legger restriksjoner på det vi vil ha mindre av. Planen kan knyttes til en tiltakspakke bestående av ulike virkemidler og målsetninger som oppleves rettferdig og har avtalte løsninger på hvordan konkrete målkonflikter skal løses. En tiltakspakke er tiltak som skal levere på målsetninger i en plan. Tiltakene kan endres selv om planen vedstår.

Arendal kommune og Agder fylkeskommune har vedtatt politiske mål og føringer som beskriver en fremtid med '*Nærhet til alt*'. Veien frem til realisering av vedtatte mål, krever endringer. Men hva er problemene med dagens tilstand?

Situasjonsforståelse

Det er flere problemer som skaper behov for endringer. Verden står foran alvorlige floker som følger av klimaendringer og tap av naturmangfold. FN har i så måte drevet frem globale avtaler om stans i utslipp av klimagasser og sikring av natur, men disse må følges opp skal det gi resultater. Natur er et knapphetsgode som krever betydelige arealer, skal den bidra til rekreasjon, nærmiljø og biologisk mangfold.

Ifølge Perspektivmeldingen 2024¹ blir det knapphet på ressurser, fagfolk og penger. Med en aldrende og økende befolkning kommer velferdsstaten under press. Uten tiltak, blir de offentlige utgiftene høyere enn inntektene. Kommuner og fylker må holde tilbake bruk av offentlige penger. Og ifølge Mobilitet 2040² vil mobilitetsbehovet øke 20-30 %.

Veien videre synes styrt av at Norge følger opp FNs bærekraftsmål. Disse målene er også viktige begrunnelser for målet om *Nærhet til alt*. I sum sier FNs mål at et stabilt klima med høyt naturmangfold, er en forutsetning for en bærekraftig natur. Dette er igjen en forutsetning for et trygt og godt sosialt liv, og for en bærekraftig økonomi. Økonomisk vekst skal skje innenfor tålegrensene og bidra positivt til økt bærekraft.

EU operasjonaliserte FNs bærekraftsmål i 2019 med vedtaket «Green Deal». Juridisk og handelspolitisk er Norge knyttet til EU gjennom EØS. Geopolitisk står vi hverandre nært, og Norge sitter på viktige ressurser EU trenger. For å følge opp «Green Deal» har EU-kommisjonen pålagt flere hundre byer å utarbeide planer for bærekraftig urban mobilitet, og fått vedtatt juridisk bindende forordninger som møter mulighetene og problemene med ny digital teknologi. De har også igangsatt

¹ Perspektivmeldingen 2024 - [Meld. St. 31 \(2023–2024\) - regjeringen.no](#)

² Mobilitet 2040, Fremtidens mobilitet for Norge - [nho-mobilitet-2040-rapport.pdf](#)

arbeidet med avtalen «Clean Industrial Deal»³. Det betyr bl.a. nye handelsavtaler og direkte investeringer sammen med ressursrike nasjoner. Morrow Batteries eller tilsvarende grønn industri er i posisjon til å møte dette; noe som vil skape vekst, kreve arbeidskraft og flere boliger.

Trafikkavvikling

Trafikkavviklingen i Arendal er under press. Flere innbyggere, flere arbeidsreiser og betydelig økning av tungtrafikk over Arendal havn, kan ikke løses med å ta i bruk mer areal enn det som er strengt nødvendig. Men det kan være nødvendig med ny fylkesvei 475 mellom Heftingsdalen – Neskenen, og forsert utfasing av fossilbiler, særlig av biler i næringstrafikk, for å møte målene om lavere CO2-utslipp og økt elektrifisering.

Statens vegvesen, Utredning sør, har gjort transport- og trafikkberegninger av mulige framtidsscenarier for trafikkflyt, for å avdekke endringer i mengden trafikk (ÅDT) og mulige kapasitetsutfordringer som følge av utvidet batterifabrikk.⁴ Grunnlaget for transportmodellen var ny fylkesvei 475, samt mulige reisemål, reisemidler og reiseruter, der disse ble gjenskapt i tre ulike beregninger. De så på dagens situasjon, en framskrivning til 2030 uten batterifabrikk, og en situasjon i 2030 med utvidelse av Morrow, og stor vekst i befolkning, boliger og arbeidsplasser. For trafikkmodellen var grunnlaget rutevalgene som ble stedfestet med transportmodellen, der veivesenet simulerte køeffekten basert på den samlede adferden til de enkelte kjøretøy, herunder arbeidsreiser, godstrafikk og anleggstrafikk.

Tallene er basert andre kilder for antatt økning som f.eks. SSB sine framskrivninger av persontransport basert på befolkningsvekts og transportmiddel, RVUene, godstransport av antatt mengde transport i Eyde Material park osv. Tallene er en "øvelse" i sannsynlige fremtider, og kan og vil endres. Det framtidsscenariene likevel viser er hvor stor kapasitet eksisterende vegnett faktisk har, noen av konsekvensene ved økt trafikk og form for fordeling av transportform. Og kan være et godt utgangspunkt/verktøy for å simulere tiltak for ønskede effekter.

En utvidelse av Morrow gir i rushtidene en stor økt trafikkmengde (ÅDT) på de fleste hovedvegene i Arendal. Bygging av fylkesvei 475 reduserer trafikken i Eydehavn. Trafikkmodellen gir mer detaljer. Veksten blir størst på E18 og Kystveien, når Morrow utvider. Rundkjøringen på Krøgenes mellom fylkesveiene 409 og 410, vil skape forsinkelser og doble tiden bilene må stå i kø. Denne økte forsinkelsen er trolig overførbart til andre kryss og veistrekninger i Arendal, der trafikkveksten er stor. Kø gir redusert trafikkavvikling.

Her må det påpekes at godstransporten som er tatt med i beregningen gjelder utelukkende det som genereres av Morrow. Potensiell godstransport fra resten Eyde material park for 2040 ikke tatt med, heller ikke økning ned til havnen fra E18 eller gods generelt i omliggende vegnett. Aimsun/og RTM viser i utgangspunktet personbiltransport.

Økt kø skaper forsinkelser for bussene. Redusert fremkommelighet gjør bussavgangene mer uforutsigelige og øker ventetiden på holdeplassene. Mangel på punktlighet svekker kollektivtilbudet.

Skal veinettet fortsette å være tilgjengelig for allmenheten, må det stilles krav til at trafikken løser transportbehovet på en effektiv og miljøvennlig måte, og at dette behovet også skal kunne løses på

³ Rapporten "The Future of European Competitiveness-rapporten" utarbeidet av Mario Draghi, ser på utfordringene industrien og selskaper i det indre markedet står overfor - [EU competitiveness: Looking ahead - European Commission](#)

⁴ Vegvesenet har brukt RTM, en regional transportmodell for Agder, og trafikkanalysemodellen AIMSUN.

alternative måter, primært med digitale løsninger, kollektiv, sykling, gange og små elektriske kjøretøy. Det betyr ytterligere bruk av trafikkstyring enn i dag.

Arendal kommune fikk i 2022 utført en mobilitetskartlegging for Arendalsregionen ved bruk av mobildata. Sammen med RVU-ene gir dette en mer detaljert oversikt over hvor folk reiser, når de reiser, og hvilke transportmidler de bruker.⁵ Dataene viser at Arendalsregionen er preget av spredte reisestrømmer.

Spredte reisestrømmer gjør det dyrt å opprette et konkurransedyktig kollektivtilbud med mange destinasjoner. Samtidig kan bilrestriktive tiltak bli ineffektive. Redusert bilbruk som følger av restriktive tiltaket, kombinert med mangelfullt kollektivtilbud, fører trolig mest til redusert tilgjengelighet og i mindre grad til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.

Kartleggingen viste at det ofte oppstår forsinkelser i trafikken i og rundt Arendal sentrum, og på hovedveiene som forbinder Arendal til nabokommunene, særlig på grunn av pendlertrafikk.

På den annen side viste kartleggingen at i sentrumsnære områder er reisetid med sykkel på under 30 minutter. Korte avstander gir stort sykkelpotensial i sentrumsområdene i Arendal og Grimstad og i lokalsentrene mellom Eydehavn og Nedenes og videre til Grimstad. Med en målrettet arealbruk kan kommunen støtte opp om en kollektivakse fra Eydehavn til Nedenes og videre til Grimstad med funksjonelle holdeplasser i lokalsentrene, som understøtter bruk av sykkel, elsykkel, elsparkesykkel, gange og andre transportformer fram til endelig reisemål.

Det er boligområder i Arendal som ikke er godt tilrettelagt for buss, selv om det ligger langs nevnte kollektivakse, herunder planlagte Kloppeheia. Det reduserer konkurranseevnen til kollektiv; noe som stimulerer til å bruke personbil. Men om beboerne tar buss i stedet for egen bil, tar det langt mindre plass på veien. Gode gangmuligheter til holdeplasser, eventuelt støttet med elsykkel eller små elektriske kjøretøy, vil kunne binde boligområdene tettere til kollektivaksen. Det forutsetter et attraktivt kollektivtilbud. Alternativet er flere biler ut på veien som skaper kø.

Spredt bilbasert byutvikling er ikke bærekraftig

Arendal og regionen rundt, har ifølge arealregnskapet en betydelig bolig- og planreserve. Det vil si arealer som er regulert for fremtidig utbygging, men som ennå ikke er utbygd. Ifølge *Agdertall* kan store arealreserver utenfor definerte tettsteder føre til byspredning, unødvendig arealbruk, nedbygging av naturområder og dyrket mark. Byspredning gir økte reiseavstander, mer kompliserte forhold for tjenesteyting og kollektivbetjening, og økt behov for infrastrukturinvesteringer. Byspredning er kostnadsdrivende, støtter opp om økt bruk av personbil og svekker kundegrunnlaget for kollektivtjenester.

Spredt bosetning gir den enkelte familie anledning til å ha egen hage og plass rundt boligen til å drive med egne ting, kvaliteter som i stor grad også kan realiseres uten byspredning. Byspredning gir økte avstander og lavere tilgjengelighet til lokale sentre. Personbil vil likevel kunne gi tilgjengelighet for dem som kan bruke bil, men veikapasiteten er begrenset. Å øke veikapasiteten er kostbart, og det tar verdifulle arealer. Det bør unngås. Imidlertid har personbiler kapasitet til å ta med passasjerer. Det gjør bilen egnet for kameratkjøring og annen samkjøring. Erfaringer viser at samkjøring må suppleres med alternativer og tilpasses sosiale og kulturelle forhold i de ulike delene av byen de dagene en kjøretur uteblir, f.eks. fordi sjåføren blir syk. Konsepter for samkjøring sammen med bruk av digitale

⁵ <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-myndigheter/kutte-utslipp-av-klimagasser/klimasats/2022/mobilitets--og-transportanalyse-arendalsregionen/>

løsninger, økonomisk belønning og avtaler med næringsliv og kollektivselskaper, er under utprøving i enkelte byer. Slike konsepter må stadig oppdateres og vedlikeholdes siden tilgangen på deltakere er i stadig endring fordi folk slutter og nye kommer til.

Erfaringer viser at kollektivtrafikk er attraktivt i forhold til personbil når det er mange avganger i timen og den totale reisetiden ikke blir vesentlig lengre enn å bruke bil. Dette inkluderer tiden til å stå i bilkø, parkere bilen og komme til og fra holdeplasser. Spredt bosetning gir lavt passasjergrunnlag og lave billettinntekter. Det kan kompenseres med økte tilskudd per kollektivreisende. Dette er dyrt for fylket. Da blir det krevende å etablere et attraktivt kollektivtilbud.

Ifølge strategiplanen til Agder kollektivtrafikk⁶, så taper kollektivtrafikken i konkurransen med personbil, så sant det er gode parkeringsmuligheter og lite kø. Dersom passasjergrunnlaget er til stede, kan konkurransekraften styrkes med hyppige avganger, sømløse reisekjeder og gode opplevelser under reisen. Slike tilbud kan i praksis bare leveres der folk bor tett, eller områdene som blir fortettet eller transformert til tett bebyggelse. Likevel viser beregningene at personbilen vil vinne konkurransen, for dem som eier bil og der det fortsatt er gode parkeringsmuligheter og lite kø. Å innføre restriksjoner på biltrafikken i kombinasjon med attraktivt kollektivsystem, vil kunne få mange til å parkere bilen hjemme og velge sømløse reisekjeder med buss og båt. For god tilgjengelighet må overgangene og ferjeleiene ha god universell utforming. Tilskudsbehovet per kollektivreise vil dermed også falle. Det er penger Agder fylkeskommune kan bruke til andre gode formål.

Det er forventet befolkningsvekst i Arendal. Uteblir ny grønn industri, blir denne veksten lav slik at befolkning vil fortsette å eldes. Med omfattende etablering av ny grønn industri, f.eks. batteriproduksjon, er veksten forventet å bli høy. Det siste er mest sannsynlig med god tilgang til elektrisk kraft og næringsetableringer i Eyde Material Park og med nærhet til Arendal havn.

Med høy befolkningsvekst er byspredning og spredt byutvikling ikke bærekraftig. Næringsutviklingen vil kreve et større antall godt utdannede mennesker, ofte i etableringsfasen. Den nye befolkningen skal ha et sted å bo, og ha en god hverdag med nærhet til arbeidsplasser, sentre og nærmiljø. Å frigjøre bolig- og planreservene til denne nye gruppen mennesker uten stram styring av arealbruken, kan medføre ytterligere byspredning, økt bilavhengighet, naturtap og dyre løsninger for kommunen.

Arealpolitikk er all transports mor ⁷

Styring av arealbruk for å oppnå nærhet til alt

Arendal kommune og Agder fylkeskommune har vedtatt politiske mål og gitt føringer som støtter opp om *nærhet til alt*. Forslaget til kommuneplanens samfunnsdel, *Arendal mot 2040*, har mål om et godt samfunn for alle, til det beste for mennesker, natur og økonomi. Kommuneplanens ambisjon er å vokse i antall innbyggere og arbeidsplasser. Det vil kreve nye nærings- og boligområder og utbygging av infrastruktur. Det må Arendal klare uten å ødelegge naturen rundt seg. «Vi skal ta vare på urørt natur og sikre et mangfold av dyr, insekter, fisk, trær og planter. Vi må få færre biler på veiene, vi må ta mer buss og vi må se flere Arendalitter som går og sykler. Vi må finne gode, miljøvennlige løsninger for veksten i kommunen vår.»

⁶ Strategiplan 2020–2025, kap. 2.2. Virkemidler som tilrettelegger for økt kollektivtrafikk - [akt-strategiplan 2608 3.pdf](#)

⁷ Terje Moe Gustavsen, tidligere vegdirektør, er kjent for å ha sagt at «arealpolitikk er transportens mor»

Det betyr at kommunen må være godt forberedt på konsekvenser av veksten, både når det gjelder tjenester og samfunnsutvikling. *Arealstrategien* skal bygge opp under mål og prioriteringer i samfunnsdelen. *Nærhet til alt* betyr å legge minst 80 prosent av veksten i boliger, arbeidsplasser, handel- og servicenæring til sentrum og lokalsentrene, mens opptil 20 prosent av veksten kan legges til lokalstedene. Ved boligbygging skal kommunen prioritere transformasjon og fortetting av eksisterende boligområder, og bygge slik at en slipper å bygge ny infrastruktur. Natur- og skogområder skal en unngå å omdisponere.

Da veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange, skal utbygging av sammenhengende gang- og sykkelveier prioriteres, og mellom bolig- og næringsområder skal det tilrettelegges for kollektivløsninger, gang- og sykkelveier.

For næringsområder skal arealplanleggingen legge til rette for optimal lokalisering av virksomheter ut fra mål om å minimere transportbehovet og øke tilgjengeligheten med alternative transportmidler til bil, samt gi gode vilkår for trafikkavvikling. Kontorarbeidsplasser og handelsvirksomheter med mange besøkende, legges til områder med høy kollektivdekning, og virksomheter med omfattende transportaktivitet legges til områder med god tilgang til hovedvegnettet, mens støyende og støvproduserende industrivirksomhet legges i avstand fra tettstedene, i samsvar med ABC-prinsippet (**samlokalisering av industri i samme verdikjede for optimalisering av veiens kapasitet**). Transportbehovet skal reduseres gjennom arealplanlegging og en felles regional areal- og transportlegging. Kommunen skal sørge for at Arendal havn får rom for utvikling.

Areal- og transportplanen for Arendalsregionen støtter opp om byene og tettstedene i regionen som tydelige og sentrale tyngdepunkter. Byspredning som kjøpesentra utenfor byene, vil kunne svekke vekstpotensialet i byene. Fortetting av hensyn til kortere reiseavstander, skal gjøre det naturlig å ta beina eller sykkelen fatt. Og sammen med kollektivtransport, så utgjør dette hovedtyngden av reiser. Ferger bør bli viktig del av kollektivtilbudet fra Hisøy og Tromøy. For å sikre et konkurransedyktig næringsliv, må planarbeidet være fokusert på hele Arendalsregionen og byenes attraktivitet ved å se sammenhengen mellom arealbruk, transportløsninger og verdiskaping.

Masterplanen for Eyde Material Park tar utgangspunkt i kommuneplanens arealdel og opsjonsavtalen med Morrow Batteries. Den påpeker behov for **trafikkstyring og monitorering** som omhandler alle trafikantgrupper, og som fokuserer på god, trygg og forutsigbar fremkommelighet for både næringsliv og befolkning, samt Arendal havn som logistikknutepunkt. Folk som skal til og fra batterifabrikken, skal ikke være avhengig av personbil. Masterplanen gir føringer for bedrifter som vil etablere seg i parken og være leverandører eller aktører i batteriverdikjeden.

Planen beskriver en industriell logistikk som må koordineres med biltrafikken på offentlig vei, fordi frakt av varer og transport av arbeidere krever mye av veikapasiteten, så mye at det trolig oppstår kø og forsinkelser i verdikjeden. Det krever etablering av en mobilitetsplan for bærekraftig logistikk i Eyde Material Park, en plan som må samhandle med planen for bærekraftig transport og tilgjengelighet i Arendal. Mangel på tilgjengelig veikapasitet tilsier behov for trafikkstyring, med nedprioritering av utvalgte kjøretøy til fordel for næringstransport og kjøretøy som innfrir bestemte vilkår. Digital trafikkstyring kan bli nødvendig å innføre, og da sett i sammenheng med Arendal havn.

Fortetting og transformasjon av eldre bebyggelse er hovedpunkter i forslaget til kommuneplanens arealdel. Det innebærer å utnytte tilgjengelige arealer bedre, spesielt i Arendal sentrum og lokalsentrene. Målet til Areal- og transportplanen for Arendalsregionen er en samfunnsutvikling som er klimavennlig, fremmer folkehelse, bedrer trafiksikkerhet og gir en god utvikling av regionens byer og tettsteder.

Plan- og bygningsloven åpner for områderegulering når det er krav om slik en plan i kommuneplanens arealdel. Videre kan kommunen inngå utbyggingsavtaler etter forhandlinger med utbyggere og grunneiere. Samlet gir planverktøyet kommunen mulighet til å se fortetting og transformasjon av nærområder under ett, og til å stille krav om trygge, varierte og særpregede nærmiljøer, med gode gangmuligheter til bussholdeplasser, støttet av sykkel eller tilsvarende kjøretøy. Det reduserer også behovet for å bygge ut nye områder.

Gjennom å styre arealbruken og prioritere transportløsninger, kan kommunen påvirke transportbehovet. Ved å skape trygge lokalsentre og lokalsteder med nærhet til alt, vil kommunen senke transportbehovet og øke tilgjengeligheten. Reisene kan tas med gange, sykkel eller kollektiv, noe de fleste vil kunne gjøre, særlig om en ser sykkel som en trehjult el-varesykkel eller liknende. Nærhet til alt betyr høy arealutnyttelse med korte avstander, samt nærhet til natur, trygt nærmiljø og gode snarveier. Det betyr redusert tilgang for biltrafikk og parkerte biler, fordi bilene tar plass og begrenser høy arealutnyttelse. Nærhet til alt reduserer også behovet for at en familie trenger mer enn én bil. Det gir familien mulighet til å supplere den andre bilen med andre løsninger, ikke minst ta buss eller båt. Arendal trenger derfor å prioritere et attraktivt kollektivtilbud.

Etablere attraktivt og kostnadseffektivt kollektivtilbud

I henhold til foreslått arealstrategi, forutsetter planen at videre byutvikling med fortetting og høy arealutnyttelse skjer mellom Nedenes og Eydehavn, langs Vestervegen (fv. 420) og Kystveien (fv. 410) med gren opp til Harebakken ved E18. Næringsparkene Stoa og Eyde Material Park kobles opp til E18, med forbindelse til Kystveien via fv. 409 og eventuelt 475. Dette skaper en øst-vest korridor av boliger, næringsbedrifter, butikker, kontorarbeidsplasser, veier og offentlige institusjoner. Videre er korridoren tydelig avgrenset til sjøen i sør og grøntområdene i nord. Korridoren kan da bygges ut med høy arealutnyttelse med nærhet til alt. De som vil kjøre utenom, kjører E18.

Langs denne korridoren vil det være et stort transportbehov for dem som skal lenger enn til lokalsted med butikk eller skole. Det store transportbehovet muliggjør etablering av et attraktivt kollektivtilbud, et tilbud som nettopp forutsetter et høyt passasjergrunnlag og som blir bygd for å frakte mange mennesker. Tiltaket sammenfaller med flere av prinsippene til Agder kollektivtrafikk for en kollektivtrafikkvennlig arealbruksutvikling⁸. Å prioritere et attraktivt kollektivtilbud reduserer behovet for å bruke egen personbil. Færre personbiler gir bedre plass til busstrafikken, samt nytte trafikk og lastebiler som frakter varer til butikker og bedrifter.

Valgte arealstrategi er robust for endringer i transportbehov og transportteknologi. Den tåler endringer i antall innbyggere, alderssammensetning og næringsutvikling. Kollektivtjenestene kan oppskaleres, gjøres sømløs mot sykling, el-sparkesykkel, ferjetrafikk og samkjøring. Digitale tjenester vil kunne sy dette sammen til sammenhengende reisekjeder som innlemmer f.eks. elsparkesykkel eller samkjøring i hver ende av reisen («last mile»). Agder kollektivtrafikk kan inngå avtaler med bedrifter, mobilitetsselskaper og store kontorarbeidsplasser, og på sikt integrere selvkjørende minibusser.

Arendal kommune har hjemmel til å vedta forskrift om utleie av elsykkel og elsparkesykkel.⁹ Da kan kommunen innføre bruksregulering og sørge for at utleier utplasserer og parkerer disse nær bussholdeplasser, slik at reisende kan bruke de elektriske kjøretøyene på den siste strekningen og parkere de i nærheten av der de skal.

⁸ [akt-rapport-01-16-prinsipper-for-en-kollektivtrafikkvennlig-arealbruksutvikling_endelig-mars-2016.pdf](#)

⁹ Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn - [Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn - Lovdata](#)

Nasjonal transportplan oppfordrer lokale myndigheter til å bruke restriktive tiltak mot biltrafikk for å nå sine mål om effektiv arealbruk. Det er kostnadseffektivt og gir høy måloppnåelse¹⁰. Restriktive tiltak er mer effektivt enn positive miljøtiltak alene. Agder kollektivtrafikk viser til regneeksempel basert på Kristiansand i 2030. Ved å kombinere attraktivt kollektivtilbud med restriktiv bilpolitikk blir tilskuddsbehovet per kollektivreise redusert til 10-15 kroner per nye reisende. Når tilbudet kombineres med forfettingspolitikk, blir tilskuddsbehovet 35-40 kroner. Ensidig offensiv kollektivsatsning uten forfettingspolitikk gir et tilskuddsbehov på ca. 45 kroner. Et kollektivtilbud som både er kostnadseffektivt og attraktivt, forutsetter restriktive tiltak mot biltrafikken. Slike restriktive tiltak krever hjemmel i lov.

Trafikkregulerende tiltak

Veglova åpner for å regulere trafikken gjennom utforming av veien og bruk av bompenger. Vegtrafikkloven gir myndighetene fullmakt til å regulere trafikken på mange måter, gjennom å stille krav til adferd i trafikken, krav til kjøretøy og bruk av disse. Brudd på bestemmelser etter vegtrafikkloven kan sanksjoneres.

Vanligvis vil veiskilt gjelde for en veistrekning og bomstasjon gjelde for ett veisnitt på en veistrekning. Satt i system kan veiskilt lage et gågateområde og bomstasjoner kan danne en bomring. Med veiskilt kan en med påbudsskilt og forbudsskilt kanalisere biltrafikken inn på egne filer eller veier. Et alternativ er å stenge veier for gjennomkjøring, permanent eller i deler av døgnet. Å omdirigere trafikken til boliggate er imidlertid et problem for trafikksikkerheten, miljøet og fremkommeligheten.

Veimyndighetene kan innføre en plan for hvordan trafikken skal sirkulere. En slik veibruksplan bør ta utgangspunkt i dagens veinett og hvilken funksjon de har og bør ha. En slik plan er omtalt i ny lov fra EU¹¹. Den er EØS-relevant, og Norge kan velge å implementere forordningen. Byer i EU som har vedtatt en veibruksplan, har hjemmel å kreve at aktører som leverer digitale trafikkjenester, skal etterkomme planen og sørge for oppdaterte data som er nødvendig for styring av trafikkstrømmene som svar på permanente eller gjentakende trafikkforstyrrelser. Arendal vil være tjent med å igangsette arbeid med en veibruksplan for hele kommunen, og som støtter opp om gatebruksplanen for sentrum.

Soneregulere trafikken

Som alternativ til bruk av omfattende skilting, har hundrevis av europeiske byer innført soneregulering.¹² Slike soner markeres med opplysningsskilt. De er innført for å redusere trafikk og utslipp, og øke trafikksikkerheten. De kan inkludere begrensninger på når og hvor kjøretøy kan parkere og kjøre, og kjøreruter som utvalgte kjøretøy må følge, og krav til parkeringsområder for elsparkesykkel, samt mange andre tiltak.

I Norge har vi anledning til å soneregulere trafikken. Det brukes i områder med mange myke trafikanter ved å sette fartsgrensen til 30 km/t. Beboerparkering er en annen type sone. Piggdekkgebyrsone og lavutslippssone er også typiske eksempler på soneregulering, og en kommune

¹⁰ NTP – kap 17.2.1 Restriktive tiltak mot biltrafikk og fortetting er avgjørende for måloppnåelsen.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/aaee20cf5a9e468ea97fd51638c42407/no/pdfs/stm202320240014000dddpdfs.pdf>

¹¹ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/11/RTTI-Report.pdf>

¹² <https://urbanaccessregulations.eu/userhome/map>

kan søke om samtykke til å innføre slik soner. Virkemidlet er avgift på bruk av biler med piggdekk og biler med skadelig eksosutslipp. Avgiften tilfaller kommunen som inntekt. Byer som i dag har avgift på bruk av bil med piggdekk, bruker inntekten primært til vinterdrift av veiene.

Om ønskelig kan Arendal kommune søke Samferdselsdepartementet om samtykke til å innføre lavutslippssone med liten avgift på bruk av f.eks. dieseldrevne lastebiler innenfor kommunens grenser, sør for E18, da E18 er viktig vei for gjennomgangstrafikken. Hensikten vil da være å stimulere til forsert innfasing av fossilfrie lastebiler, redusert CO₂-utslipp og helseskadelige eksosgasser.

I søknaden kan vi vise til at en kommune for å begrense miljøulempen fra vegtrafikken, kan med samtykke fra departementet innføre lavutslippssone i et fastsatt område¹³. Utslipp av CO₂ medfører miljøuleppe. Statens vegvesen er av den oppfatning at det er hjemmel i vegtrafikkloven § 13 til å utvide dagens forskrift til å gjelde for CO₂¹⁴, imidlertid er det punkter i dagens forskrift om lavutslippssoner som ikke passer helt for CO₂, da det mangler en juridisk bindende grenseverdi for CO₂.

Nivået på avgiften i en lokal lavutslippssone for lastebiler kan kobles til en karbonpris på 2000 kr per tonn CO₂. En typisk lastebil slipper ut 1 kg CO₂ per km. En lastebil som innordner seg eventuelle krav om bærekraftig transport i Eyde Material Park, kan slippe avgift eller få redusert avgift. Ifølge Stortinget bør inntektene fra lavutslippssonen tilfalle kommunen som innfører den, da inntekten kan betraktes som kompensasjon for miljøulempene fra vegtrafikken¹⁵. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om avgift for kjøring i sonen, tilleggsgebyr for brudd på bestemmelsene, og bestemmelser om håndheving og bruk av inntekt av ordningen.

EU ønsker at byene tar i bruk soneregulering for å oppnå politiske mål, mål som byene fastsetter i sine planer for bærekraftig mobilitet, på engelsk «Sustainable Urban Mobility Plan» (SUMP)¹⁶. I vårt tilfelle er dette kommuneplanens arealdel som integrerer bærekraftig transport og tilgjengelighet i Arendal. Ifølge EU-kommisjonen har en slik plan til oppgave å balansere bruk av tiltak, særlig når virkningene av tiltak oppleves ulikt av dem som rammes. Det er viktig at den totale nytten av tiltakene er klart høyere enn ulempene for befolkningen. I mange byer har dette krevd særordninger for å møte utvalgte grupper.

EU deler de ulike tiltakene i to; i de ordningene og tjenestene som tiltrekker seg enkeltpersoner eller foretak, slik at de velger bærekraftige og effektive transportmåter, og i de ordningene som virker avvisende på atferd som har høy risiko, og adferd som har negativ påvirkning på omgivelsene (pull and push). Attraktive kollektivtjenester tilhører første kategori, og soneregulering tilhører begge kategorier. Soneregulering legger til rette for adferd som samfunnet vil ha mer av, og legger begrensinger på adferd som samfunnet vil ha mindre av. EU omtaler soneregulering som 'UVAR' - «Urban Vehicle Access Regulation», det vil si tilgangskontroll, en metode som ble definert på 60-tallet. Tilgangskontroll er også et relevant tiltak i Eyde Material Park, altså at det settes vilkår til lastebiler for kunne å entre parken og Arendal havn.

¹³ Håndbok V724, Lavutslippssoner for biler. Kommentarer til forskriften.

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v724.pdf>

¹⁴ Statens vegvesens rapport om Null- og lavutslippssone (2022), side 13.

<https://www.vegvesen.no/contentassets/75db2348b91b43abb126a5c9ec27021c/2022-08-12-null--og-lavutslippssone-til-sd.pdf>

¹⁵ Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om lovhjemmel for lavutslippssoner, Innst. 239 L (2015–2016).

<https://www.vegvesen.no/contentassets/75db2348b91b43abb126a5c9ec27021c/2022-08-12-null--og-lavutslippssone-til-sd.pdf>

¹⁶ EU-kommisjonenes ekspertgruppe for urban mobilitet (EGUM) - [f7926735-a48b-4be3-b0a0-189420b8e0f8_en](https://ec.europa.eu/transport/policy/docs/urban_mobility_plan_en.pdf)

Arealbruk og transport henger sammen. Tilsvarende passer kommuneplanens arealdel sammen med soneregulering av trafikken. Begge er virkemidler for å regulere bruken av områder. Den dagen kommunen kan bruke begge virkemidlene, kan fysisk utforming og trafikkstyring ses i sammenheng, som det å utforme et veinett og regulere måten trafikken kan bruke nettet på. Det gir kommunen økt handlingskraft, og evne til å legge mer makt bak gjennomføring av sin arealpolitikk. Som en del av SIITS-prosjektet der Arendal, Agder og Statens vegvesen deltok, ble advokatfirmaet Vaar engasjert i 2023 til å utrede grunnlaget for soneregulering basert på en tenkt plan for bærekraftig mobilitet i Arendal etter mønster fra EU ¹⁷. Advokatene anbefaler en felles koblingsmodell mellom plan- og bygningsloven og vegtrafikkloven, og at det utvikles et nasjonalt juridisk rammeverk for trafikkstyring etter mønster for UVAR.

Kommuneplanens arealdel gir Arendal kommune anledning til å peke ut hvilke trafikale tiltak som støtter opp om arealpolitikken, og som kan implementeres som bestemmelser.

Vi ser mange byer i EU bruke soneregulering til å innramme trafikkregulerende tiltak, der detaljene blir fastsatt i avtaler og forskrifter, og formidlet digitalt¹⁸, og der sonereguleringen kobles direkte til formål og funksjon, formulert i samsvar med arealpolitikken. Det er da lett å se sammenhengen mellom arealbruk og transport, og styre transportbehovet i samsvar med arealstrategien i form av trafikkstyring, fremme av bærekraftige transportformer og fysisk tilrettelegging. Her vil også begrenset bruk av avgifter, der inntektene anvendes innenfor sonen, motivere til å velge bærekraftige løsninger. En avgift vil også regne inn miljøkostnadene.

Forbud er innført i en del europeiske byer, i kombinasjon med en del unntaksbestemmelser og frikort for utvalgte grupper, f.eks. frikort til beboere i nærområdet. Forbud er effektivt og rammer alle likt uavhengig av inntekt, men kan være mindre fleksibelt enn avgift. Det gir ikke inntekt og regner ikke inn miljøkostnadene.

Ved bruk av restriktive tiltak er det en klar fordel om det tilbys likeverdige transportalternativer til det transportalternativet som rammes av restriktive tiltak. Da blir det lettere å velge bort det alternativet som har restriksjoner. En piggdekkgebyrsone arbeider etter dette prinsippet. Piggfrie vinterdekk er et godt alternativ til piggdekk.

I 2022 engasjerte Statens vegvesen Lucy Sadler til laget en rapport om mulighetene for soneregulering av trafikken for redusert CO₂ i Norge basert på eksempler fra et stort utvalg europeiske byer. Den ligger som vedlegg til kommuneplanen.

Trafikksikkerhet

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde, og *Nullvekstmålet* om at veksten i persontransport skal skje gjennom kollektivtransport, sykling og gange, og ikke med personbil, er viktige føringer for trafikksikkerheten. Det er en klar sammenheng mellom antall biler og farten på bilene, og risikoen for trafikkulykke. Krysningsspunkter mellom biltrafikk og myke trafikanter er særlig utsatt. Derfor er separering av biltrafikken og myke trafikanter et viktig tiltak; noe som trenger lokalkunnskap for å finne de gode løsningene.

¹⁷ «Arendalsprosjektet» - <https://siits.no/wp-content/uploads/2023/11/1073996-RE-15-del-3-Arendalsprosjektet-Grunnlag-for-soneregulering-basert-pa-baerekraftig-mobilitetsplan-etter-monster-fra-EU.pdf>

¹⁸ About UVAR Exchange - <https://uvarbox.eu/uvar-exchange/>

Mellom gående og syklende, som begge er myke trafikanter, gjelder trafikkreglene: Syklister må tilpasse farten og holde god avstand når de passerer gående. For gående har trafikkmengden stor betydning på hvor gangvennlig en vei er. Mange biler og høy fart reduserer den opplevde tryggheten, også når det er en buffer mellom gangfelt og bilvei. På den annen side vil en velutviklet grøntstruktur langes veien styrke verdien av å gå.

Arendal har i stor grad en sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Eydehavn og Nedenes og videre til Grimstad, med avgreninger til Stoa, Harebakken og Longum langs E18. Det gir trygg og god fremkommelighet for sykling parallelt med kollektivaksene, så lenge en tilpasser farten til gående. De som vil sykle fortere må ut i veibanen der bilene kjører. Da er buss og lette elektriske kjøretøy et alternativ.

Turveier i bymarka er et supplement til gang- og sykkelveinettet. Utenom snøsesongen er dette veinettet tilgjengelig med sykkel fra mange plasser. Nettet kan sammenkobles, der det gir viktig tilgang på tvers av korridorer. Integrering av gamle ferdselsårer kan bidra til å løfte frem Arendals kulturhistorie.

Gangvennlige lokalsentre og lokalsteder er avhengig av trygge veier, og gode snarveier og smau. Skal gåing være konkurransedyktig til å ta egen bil, må traséene en velger være fremkommelige og raske. Det gir nærhet til lokalsenter, skoler, butikker og aktiviteter. God fremkommelighet avhenger av godt vedlikehold, også om vinteren.

Håndtering av målkonflikter

Det følger av formålsparagrafen (§ 1-1) i plan- og bygningsloven at Arendal kommune, i samarbeid med Agder fylkeskommune, må sørge for samordning og bærekraftig utvikling i Arendalsregionen. Det setter kommunen i posisjon til å tenke helhetlig, og ta hensyn til avhengigheter og langsiktige konsekvenser, for å løse komplekse samfunnsproblemer.

I arbeidet med å utvikle arealpolitikk og transportløsninger bør kommunen bringe sammen ulike perspektiver som kan føre til nye og bedre løsninger, altså til innovasjon. Dette kan styrke tilliten og samarbeidet i kommunen, med en sterkere forankring, basert på en informert beslutningsprosess.

På den annen side møter kommunen målkonflikter. Forskjellige aktører har ulike målsetninger som kan være i konflikt med hverandre. Noen har kortsiktige mål, andre langsiktige. Det skaper motsetninger om hvordan ressurser skal fordeles og tiltak gjennomføres.

Arendal kommune og Agder fylkeskommune har begrenset med ressurser. I møte med målkonflikter bør derfor kommunen bygge på at arealpolitikken og transportløsningene løser langsiktige oppgaver og at tiltakene er fremtidsrettede og bærekraftige med hensyn til dimensjonene miljø, økonomi og sosiale forhold; der en unngår skadelige løsninger, og hvor en tar vare på det en har, og eventuelt skifter til bedre metoder der dette er mulig.

Bruk av indikatorer for å måle bæreevne

Statens vegvesen arbeider med å utvikle metoder for å synliggjøre hvilke egenskaper som bidrar til de tre dimensjonene for bærekraftig utvikling, for mulig bruk i konsekvensanalyser. Metoden består av 4 indikatorer som utdyper dimensjonen Klima og miljø, 4 indikatorer som utdyper dimensjonen Økonomi, og 4 indikatorer som utdyper dimensjonen Sosiale forhold, se tabellen nedenfor. Forslaget er å vurdere indikatorene i samme skala som ikke-prissatte konsekvenser (skala fra -4 til +4).

Metoden illustrerer en måte å tenke helhetlig om bærekraft, og som får frem mulige målkonflikter basert på oppnådd poengsum.

12 foreslåtte indikatorer:

Klima og miljø	Økonomi	Sosiale forhold
• Klimagassutslipp • Naturmangfold • Landskapsbilde • Kulturarv	• Netto nytte per budsjettkrone • Naturressurser • Fleksibilitet/tomtemuligheter (realopsjon) • Fremføringssikkerhet/klimatilpasning	• Friluftsliv og nærmiljø • Trafikksikkerhet • Folkehelse • Tilgjengelighet for alle

EU-Kommisjonen har også utviklet indikatorer for å synliggjøre egenskapene i en plan for bærekraftig mobilitet.¹⁹ EU har valgt å synliggjøre sosiale forhold og tilgjengelighet enda høyere i sitt indikatorsett.

Nærhet til alt

Det er målkonflikt i valget mellom «Nærhet til alt» og «Ta hele kommunen i bruk». Bærekraftig transport krever at det er nærhet til alle daglige gjøremål. Det reduserer transportbehovet og gir tilgjengelighet. På den annen side vil avstandene øke med spredt byutvikling, hvor LNFR-områder i ulike steder i Arendal blir omregulert til næring og bolig. Økte avstander øker transportarbeidet, som øker arealbehovet, energibehovet og avstandskostnadene. Økte avstander gjør det dyrere å levere offentlige tjenester for kommune og fylkeskommune.

Å skape nærhet til daglige gjøremål basert på gange, sykling og kollektiv, krever attraktivt kollektivsystem og trygge snarveier til holdeplasser og lokalsentre. Fortetting og transformasjon må ikke komme i konflikt med mål om trafikksikkerhet i bolig gatene.

Skjevfordeling

Soneregulering og trafikkstyring kan skape skjevfordelinger. Nedprioritering av det en ønsker mindre av, kan gi sosial slagside. Det kan kreve varige ordninger, overgangsordninger og midlertidige særordninger for grupper som ikke på en rettferdig måte kan ta del i endringene, enten endringene følger av endringer i arealpolitikken eller trafikkavviklingen. Forflytningshemmede kan f.eks. bruke HC-kort for bedre tilgjengelighet til kjøpesentre. Håndverkere og næringsaktører kan gis tilgjengelighet til gategrunn der det er begrenset mulighet for parkering. Folk med dårlig økonomi eller små foretak med lav inntekt, kan gis fritak fra trafikkregulerende avgifter.

Kjøreforbud i enkelt områder kan føre til lengre reiseruter. Det øker transportarbeidet og utfordrer målet om klimagassutslipp. En mer permanent omregulering av trafikkarbeidet på eksisterende veinett må ha en helhetlig vurdering, skal den medføre redusert transportbehov.

Konsentrert flatedekning på kollektivtilbudet

¹⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/introduction-sumps_en

Det er konflikt i valget mellom et attraktivt kollektivtilbud lokalisert til korridoren mellom Eydehavn og Nedenes og videre til Grimstad, og en kollektivtjeneste med større flatedekning, men med færre avganger og flere overganger. Valget er mellom en effektiv transportløsning med lavt tilskuddsbehov per reisende, og en transportløsning som gir større deler av befolkningen mulighet til å bruke buss. Færre avgangene og flere bussbytter senker tilgjengeligheten og øker behovet for tilskudd per reisende. Det er først og fremst et attraktivt kollektivtilbud som evner å konkurrere med bruk av personbil. Samkjøring og økt bruk av lette elektriske kjøretøy, eventuelt et supplerende system av taxier i tilnærmet faste ruter, kan være et alternativ i områder med lavere kollektivdekning.