
Homborsund nærmiljøsender

Detaljreguleringsplan

Trafikkanalyse

Rapport

Homborsund nærmiljøsender - Trafikkanalyse

Prosjekteier:	Gilje Prosjektrådgivning AS
Prosjekteiers referanse:	Hans Petter Gilje hp@giljebygggrådgivning.no Vafjellveien 1 4887 Grimstad Telefon: 911 74 758
Prosjektnr./navn	4151 / Homborsund nærmiljøsender
Dokumenttype:	Oppdragsrapport
Versjon/ dato:	2 / 2021-03-26
Versjonsbeskrivelse:	Revidert iht. merknader fra kommunal saksbehandling
Utarbeidet av:	Magnus Frestad Nygaard mfn@vianova.no
Kontrollert av:	Øyvind Haugen
Oppdragsansvarlig:	Magnus Frestad Nygaard
Notatets formål:	Beskrive de trafikale endringene i Homborsund ved etablering av Homborsund nærmiljøsender og fortau.

Historikk

Versjon 2:	26.03.2021	Revidert iht. merknader fra kommunal saksbehandling
Versjon 1:	01.10.2020	Innarbeidet merknader fra Prosjekteier
Versjon 0:	16.09.2020	Utkast til Prosjekteier

Innhold

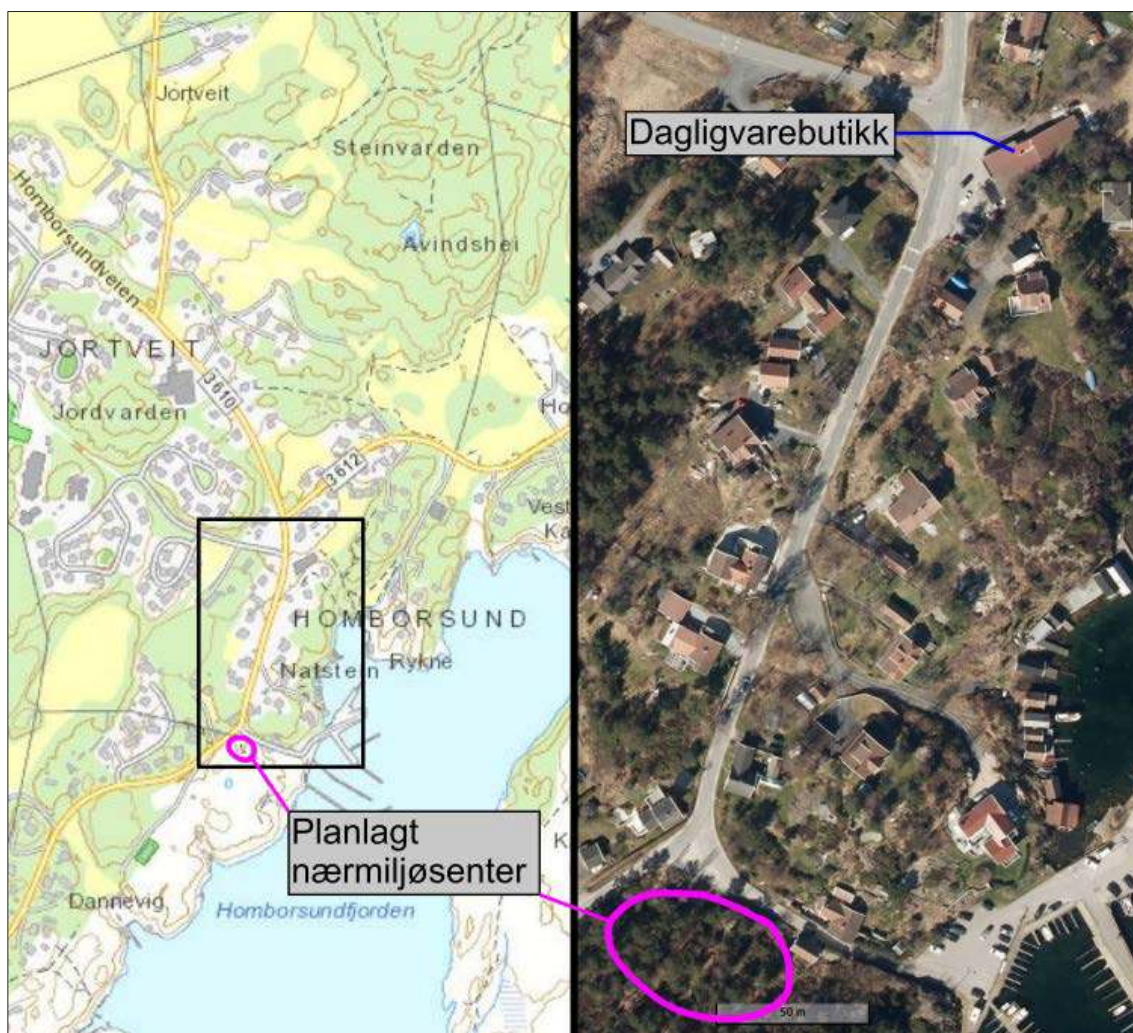
1. Innledning	4
2. Arealplaner	6
2.1 Kommuneplan	6
2.2 Reguleringsplaner	6
3. Trafikkmengder i dag	7
4. Trafikkmengder i fremtiden	8
5. Trafikksikkerhet	10
5.1 Gående og syklende.....	10
5.2 Veitrafikk	10
6. Andre konsekvenser av tiltakene	11
6.1 Veitrafikkstøy	11
6.2 Luftforurensing.....	11
6.3 Økt tilgjengelighet og attraktivitet for myke trafikanter	11
7. Veistandard	12
7.1 Planlagt veiløsning	12
7.2 Statens vegvesens håndbok N100 – veg og gateutforming.....	12
7.3 Vegnormal for Grimstad kommune	12
7.4 Evaluering av planlagt veiløsning	13
8. Oppsummering og konklusjon.....	14

1. Innledning

Det foregår to parallelle reguleringsplaner i Homborsund i Grimstad kommune. Den ene er regulering av Homborsund nærmiljøsentre, og den andre er regulering av trafikksikre løsninger for gående og syklende langs Homborsundveien.

Trafikkanalysen har som formål å beskrive de trafikale konsekvensene av begge disse tiltakene. Hovedfokuset er på den korte strekningen mellom eksisterende dagligvarebutikk, og det planlagte nærmiljøsentret, hvor dagligvarebutikken skal flytte til. Se Figur 1 nedenfor.

Trafikkanalysen beregner endringer i trafikkmengde og beskriver endrede kjøremønstre som følge av etablering av nærmiljøsentret. Videre analyseres veistandarden i forhold til den fremtidige trafikksituasjonen, der den regulerte veien med fortau legges til grunn. Konsekvenser av trafikkøkningen og etablering av fortauet analyseres.

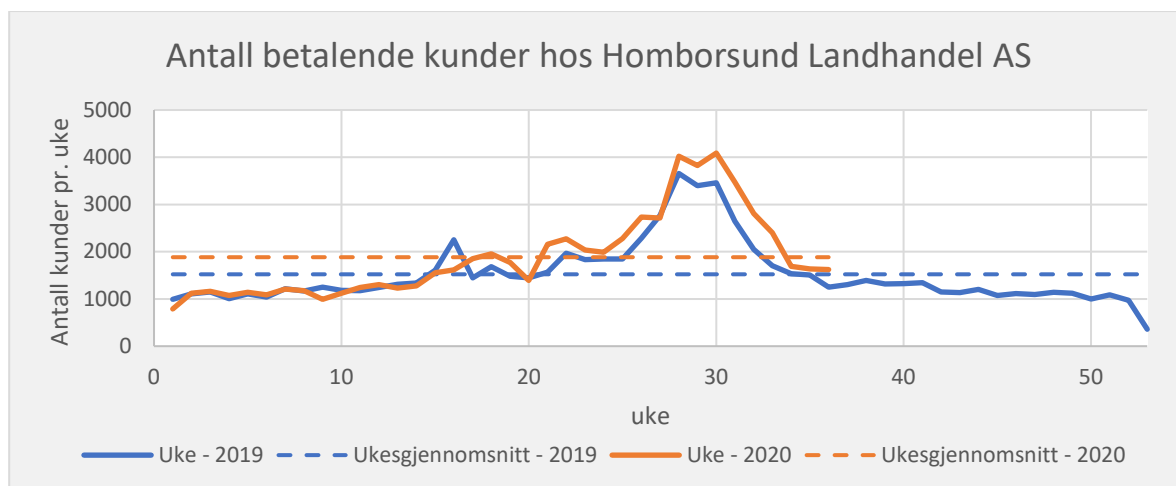


Figur 1: Oversiktskart over Homborsund, og flyfoto av veistrekningen mellom dagens dagligvarebutikk og fremtidig nærmiljøsentre.

Homborsund er et strandsted i Grimstad kommune, og ligger omtrent 13 km sør-vest (langs vei) for Grimstad sentrum. Det er i overkant av 800 innbyggere i Homborsund (og noen flere om man regner med Eidsbygda), hvorav 450 av disse bor i «tettstedet» (www.kart.ssb.no, 2019). Det er mye

turistaktivitet i området. Det er hytter langs store deler av kysten, samt ute på de nærliggende øyene. Det er småbåthavn like ved det planlagte nærmiljøsentret, som både benyttes av fastboende og turister. Det er to campingplasser i Homborsund, begge to km fra brygga i hver sin retning. Det finnes ingen offisielle tall på hvor mange turister som bor i Homborsund på sommerstid, men det antas at dette er i størrelsesorden 2000-4000, altså opptil fem ganger så mange som antall fastboende.

Antall betalende kunder på dagligvarebutikken illustrerer den varierende aktiviteten (se Figur 2). Trafikken i området vil ha omtrent samme variasjon over året som antall kunder.



Figur 2: Antall betalende kunder pr. uke hos Homborsund Landhandel AS

Den aktuelle strekningen på Homborsundveien er i dag en landevei med omtrent 5 meters bredde, uten fortau. Strekningen reguleres med fortau, og ligger for øyeblikket ute til høring og offentlig ettersyn. Fylkeskommunen har i forbindelse med reguleringen skrevet at prinsippet om gatestruktur, jamfør vegnormalen N100 (Statens vegvesen, 2019), kan legges til grunn.



Figur 3: Homborsundveien på den aktuelle strekningen i dag. Sett mot nord. Fortau er reguleres på høyre side.

2. Arealplaner

2.1 Kommuneplan

Fra kommuneplanens samfunnsdel inngår klimavennlig arealdisponering som et satsningsområde. Slik vil Grimstad kommune lykkes (kommuneplan 2015 – 2027):

1. *Planlegging av nye boligområder og fortetting skal som hovedregel:*
 - a. *Skje i tilknytning til definerte kollektivakser og/eller i tilknytning til Grimstad sentrum og lokalsentrene Fevik, Vik, Homborsund, Bergemoen og Landvik.*
 - b. *Være arealeffektiv med vekt på konsentrert bebyggelse.*
 - c. *Gi barn mulighet til å gå eller sykle til skolen.*
2. *Legge til rette for kortreist handel og tjenesteyting i forbindelse med Grimstad sentrum, lokalsentrene og områdene nedfelt i Regional plan for senterstruktur og handel.*
3. *Legge til rette for at innbyggerne kan gjøre klimavennlige forflytningsvalg: gå, sykle eller benytte kollektive transportmidler fremfor bil.*
4. *Ha et moderne hovedveinett for gående og syklende til og langs kollektivaksene.*

I kommuneplan for Grimstad 2019 – 2031 er området hvor nærmiljøsentret planlegges avsatt til sentrumsformål (SE02).

2.2 Reguleringsplaner

Reguleringsplanen for Homborsund nærmiljøsentret legger opp til næringsbebyggelse, omtrent 25 boenheter og rekreasjon. Dagens dagligvareforretning skal flytte omtrent 250 meter sørover, til nye lokaler i nærmiljøsentret. Det legges også til rette for noe annen næringsvirksomhet.

Reguleringsplan for ny gang- og sykkelvei til Homborsund (PlanID 298), legger opp til å etablere trafiksikre løsninger for gående og syklende langs Homborsundveien, fra fv. 420 til Homborsund brygge, forbi nærmiljøsentret. Langs den aktuelle strekningen er vedtak fra teknisk utvalg 2 m bredt fortau, og at eksisterende kjørefeltbredde beholdes.

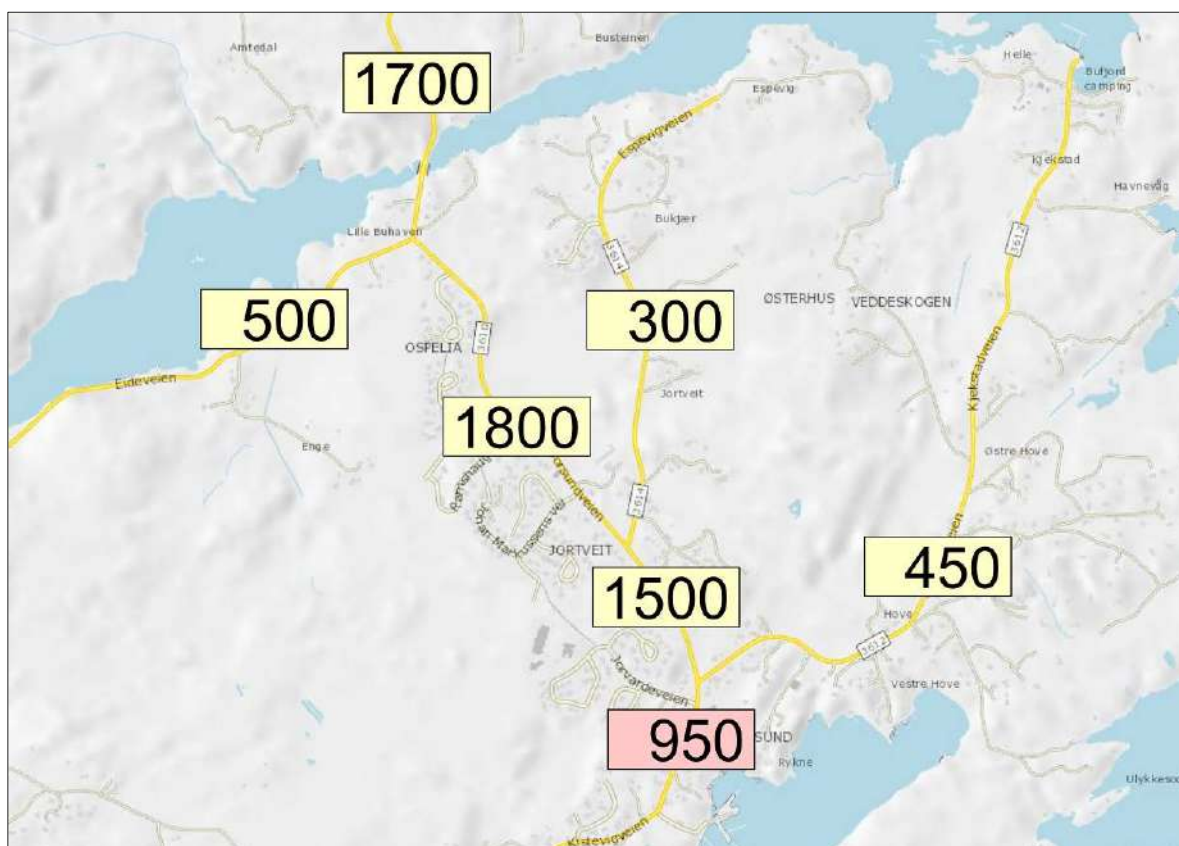


Figur 4: Utklipp av kommuneplan for Grimstad. Reguleringsplan for gang- og sykkelvei er uthevet.

3. Trafikkmengder i dag

Det er lite trafikk i området. Nasjonal vegdatabank (NVDB) viser at gjennomsnittlig trafikkmengde (ÅDT) er mindre enn 2000 kjøretøy pr. døgn på Homborsundveien. Tungtransportandelen på samme vei er 9 og 10%.

ÅDT gir derimot ikke noe god beskrivelse av trafikkmengdene i Homborsund, da denne er sterkt sesongavhengig. Med mye turistaktivitet, er trafikkmengdene vesentlig større på sommeren enn resten av året. Basert på uoffisielle tall for antall turister som bor i området i høysesongen, samt antall kunder på Homborsund landhandel, vil trafikkmengden være rundt det dobbelte av ÅDT i høysesong, og mindre enn ÅDT i lavsesong (se figur 2). Gjennomsnittlig trafikkmengde pr. døgn (ÅDT) på veiene i området vises i figuren nedenfor. Den aktuelle strekningen er uthevet med rødt.



Figur 5: Trafikkmengder (ÅDT) på veiene i området. Den aktuelle strekningen er uthevet med rødt bakgrunn.

Størsteparten av trafikkmengden på den aktuelle strekningen er eksterne bilreiser ut av området. Den andre store andelen er i forbindelse med innkjøpsreiser på dagligvarebutikken. Kunder fra sørsiden av butikken trafikkerer den aktuelle strekningen. Kunder fra nordsiden av butikken trafikkerer i hovedsak ikke strekningen. Eieren av Joker Homborsund opplyser derimot at flere tar en svipptur innom brygga i sammenheng med en tur på butikken, og flere fra nordsiden trafikkerer derfor denne strekningen likevel.

4. Trafikkmengder i fremtiden

Endringer i trafikkmengden på den aktuelle strekningen skyldes i hovedsak at:

- Dagligvarebutikken flytter 250 m sørover til nye lokaler
- Det bygges nye boenheter
- Det legges til rette for aktiviteter og rekreasjon
- Dagligvarebutikken blir mer konkurransedyktig og får dermed flere kunder

Listen ovenfor er sortert etter hva som gir størst endringer på den aktuelle strekningen. Det som medfører størst endring står øverst.

Når dagligvarebutikken flytter til nærmiljøsentret, vil dette medføre en endring fra i dag på hvor mange biler, gående og syklende, som trafikkerer den aktuelle strekningen mellom nærmiljøsentret og dagens butikklokaler. Flere boenheter medfører mer trafikk innad i og til og fra området. Nye rekreasjonstilbud medfører det samme. Økt konkurransekraft kan medføre at færre handleturer går ut av området.

Butikkens nye lokasjon vil i seg selv medføre at alle kundene som ankommer fra nord (Homborsundveien, Kjekstadveien og Jorvardeveien) må kjøre lengre til butikken, mens kundene fra sør må kjøre kortere. Det vil si at noen av innkjøpsreisene som i dag trafikkerer den aktuelle strekningen fjernes, mens andre legges til. Svipturene nedenom brygga før eller etter butikken, vil ikke gi noen ekstrabelastning på strekningen i fremtiden, i motsetning til i dag. Utenom høysesong er antall bilreiser i forbindelse med innkjøp (handletur pluss sviptur til brygga) som fjernes fra strekningen, omtrent like mange som legges til. I høysesong kommer flesteparten av kundene sørfra, og det vil derfor i høysesong være færre innkjøpsreiser på strekningen i fremtiden enn i dag. Utbygger anslår at kundenes retningsfordeling i høysesongen er 60% fra sør og 40% fra nord.

Nye boenheter vil generere mer biltrafikk. Veinormalen til Grimstad kommune sier at det skal beregnes 7 bilturer pr. dag pr. boenhet. Dersom det bygges 25 boenheter ved nærmiljøsentret vil det medføre en trafikkøkning på 175 kjøretøy pr. døgn. Tilnærmet alle disse vil trafikere den aktuelle strekningen. De nye boligene vil også føre til flere gående og syklende i området.

Økt biltrafikk til området som følge av tilrettelegging for økt aktivitet ved nærmiljøsentret, er anslått å være opp mot 50 bilturer pr dag gjennom hele året.

Økt biltrafikk som følge av butikkens økte konkurransekraft er vanskelig å beregne, og økningen vil foregå over lang tid. Hvor stor trafikkøkningen blir over tid er usikkert, og kan være alt mellom null og noen hundre bilturer pr. døgn. Trafikkøkningen som følge av økt konkurransekraft tallfestes ikke.

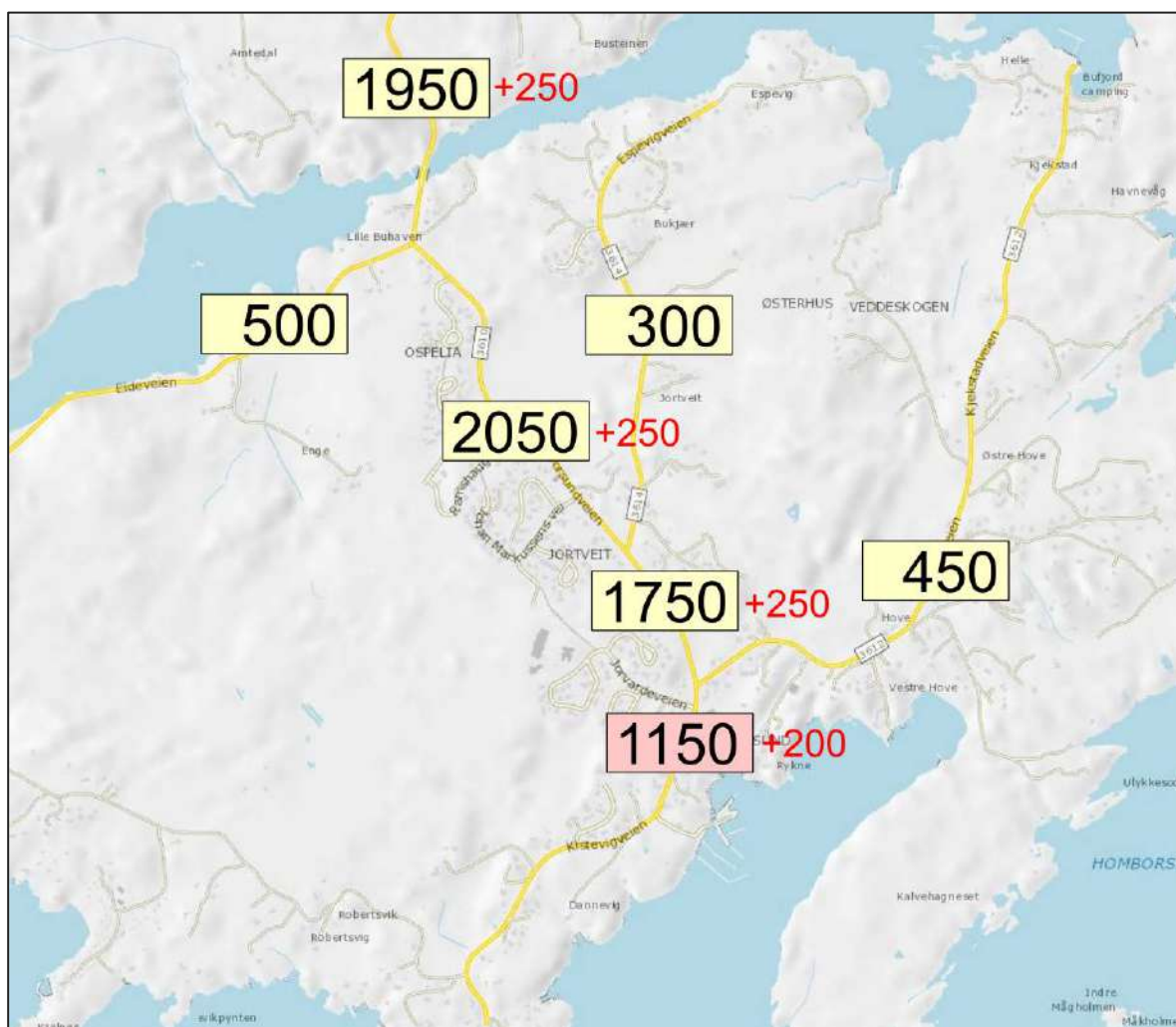
Samlet økning i biltrafikk på den aktuelle strekningen fremgår av tabellen nedenfor.

Tabell 1: Samlet endring i biltrafikk på den aktuelle strekningen mellom dagens butikk og nytt nærmiljøsentet.

Sesong	Årsak til trafikkendring				Samlet endring i trafikkmengde (avrundet)
	Butikk flytter	Nye boliger	Økt aktivitet	Økt konkurranse-kraft	
Lavsesong	+50	+175	+50	-	+300
Mellomsesong	-50	+175	+50	-	+200
Høysesong	-150	+175	+50	-	+100

ÅDT (gjennomsnittlig trafikkmengde pr. døgn over året) vil være tilnærmet likt som trafikkmengdene i mellomsesongen (rundt uke 10 til 40, utenom påske- og sommerferie). Beregnet endring i trafikkmengde omregnet til ÅDT, vil derfor være en økning på 200 bilturer pr. døgn på den aktuelle strekningen.

Endring i trafikkmengde på de andre veistrekningene i området er ikke påvirket av at butikken flytter 250 meter. Det vil si at endringen er den samme som trafikkøkningen (dersom man ser bort fra flere lokale handledturer). Trafikkøkningen til og fra Homborsund kommer fra de 25 nye boenhetene og den økte aktiviteten ved nærmiljøsentret. Dette er beregnet å medføre en trafikkøkning på omtrent 250 bilturer pr. dag. Det aller meste av denne trafikken vil trafikkere Homborsundveien. Fremtidige trafikkmengder i området og endringer fra dagens situasjon, vises i figuren nedenfor.



Figur 6: Beregnet trafikkmengder (ÅDT) i en fremtidig situasjon, og endring fra i dag. Den aktuelle strekningen er fremhevet med rød bakgrunn.

Selv om butikken utvides og får større omsetning, vil ikke dette medføre flere vareleveranser. Omfanget av vareleveranser til butikken er gjennomgått i detalj med eier av Joker Homborsund. Vareleveranser fra ulike aktører kommer til faste tidspunkt med fast frekvens. Økt omsetning vil resultere i at butikken henter ut flere varer fra de samme bilene, i stedet for at de kommer oftere.

5. Trafikksikkerhet

5.1 Gående og syklende

Det er i dag ingen anlegg for gående og syklende, og de myke trafikantene må dermed ferdes i veibanen. Det foreligger ikke noen data om antall gående og syklende, men antallet er trolig høyt i høysesongen på strekningen mellom brygga og dagligvarebutikken. I denne perioden er det også mest biltrafikk.

Mye biltrafikk og mange gående og syklende som deler på samme ferdselsareal utgjør en trafikksikkerhetsrisiko. Fotgjengere har stor risiko for å bli alvorlig skadet ved påkjørsel, og risikoen øker ved økende fart. For å holde sikker avstand til gående bør passerende biler over i motsatt kjørefelt. Når veibredden kun er 5 meter er det ikke mulig at motgående biler og myke trafikanter passerer samtidig.

Med fortau blir trafikksikkerheten bedre for alle trafikantgrupper. Risikoen for fotgjengere er vesentlig mindre når de kan gå på fortauet i stedet for i veibanen. Myke trafikanter kan ferdes trygt på fortauet, og biler som passerer trenger ikke kjøre over i motsatt kjørefelt for å holde god avstand. Fortauet vil derfor medføre bedre fremkommelighet også for veitrafikk, ved at to biler og fotgjengere kan passere samtidig. Fortauet vil også gjøre at strekningen blir mer attraktiv å ferdes langs som myk trafikant.

5.2 Veitrafikk

Når kantstein etableres mot fortauet, blir kjørebanebredden i praksis noe redusert fra i dag. Dette fordi det ikke er naturlig å kjøre like nærme kantsteinen som veiskuldra. Smalere kjørebane medfører ofte lavere fart. Dersom det fortsatt er 5 m bred kjørebane er dette bredt nok til at to personbiler enkelt kan passere hverandre. Adkomstveier har ofte 5,0 m kjørebane, både med og uten fortau.

Det vil oppleves trangt å møte en lastebil eller buss, men det er fortsatt mulig for personbil å passere større kjøretøy. Antall større kjøretøy er lavt på den aktuelle strekningen, og vil ikke være vesentlig større enn i dag. To store kjøretøy har vanskelig for å møtes på strekningen både i dag og i fremtiden. To større kjøretøy som møtes på strekningen vurderes å være en sjelden hendelse.

Det gjøres ingen endringer på kryss eller avkjørsler.

Den lille trafikkøkningen vurderes å ikke medføre redusert trafikksikkerhet verken på strekning eller i kryss og avkjørsler. Etablering av fortau kan medføre lavere fart, som igjen øker trafikksikkerheten.

6. Andre konsekvenser av tiltakene

6.1 Veitrafikkstøy

Boligene langs den aktuelle strekningen som ligger nærmest veien ligger innenfor gul støysone. Med en trafikkmengde rundt 1000 kjøretøy pr. døgn, er det i gjennomsnitt over ett minutt mellom hvert kjøretøy, og man har dermed ikke den konstante summinga som fra en høytrafikkert vei. Høy fart og tunge kjøretøy generer mer støy. Fartsgrensen på strekningen er 40 km/t og det er få tunge kjøretøy. Det er beregnet en trafikkøkning på 250 kjøretøy. Denne økningen vil knapt gi endringer i støyforholdene som er merkbare for mennesker. En dobling av trafikkmengden gir 3 dB økning i støynivå.

Etablering av fortau er et trafiksikkerhetstiltak. Trafiksikkerhetstiltak medfører ikke krav om støyutredning.

6.2 Luftforurensing

Luftforurensing fra veitrafikk er i hovedsak utslipp av eksos og svevestøv fra veislitasje. Luftforurensningen er i stor grad avhengig av trafikkmengden, hastighet og topografiske forhold. I et flatt åpent område vil gasser og støv fort spres utover og konsentrasjonen av forurensning er liten, også nær forurensningskilden. I andre tilfeller hvor forurensningskilden er omsluttet av høye fjell eller bygninger, kan konsentrasjonen av forurensning bli høy (f.eks. Bergen på kalde vinterdager).

Trafikkmengden på stedet er lav, hastigheten er lav, og området er relativt åpent, og det vurderes derfor at en trafikkøkning ikke vil medføre endringer for luftkvaliteten.

6.3 Økt tilgjengelighet og attraktivitet for myke trafikanter

I høysesongen ankommer mange av butikkundene fra brygga. Selv om avstanden mellom brygga og dagens butikk er omtrent 350 meter, er det trolig mange som velger å kjøre denne strekningen dersom de har mulighet til det. En av grunnene til dette er at strekningen ikke er tilrettelagt eller særlig innbydende for gående. Når butikken flyttes til nærmiljøsenderet, er avstanden mellom butikken og brygga rundt 100 meter. Da er det omtrent like raskt å gå som å kjøre, og dette kan medføre at flere velger å gå til butikken.

Generelt vil strekningen bli mer attraktiv for myke trafikanter, og dette kan gi en generell økning i antall reiser til fots eller med sykkel på bekostning av bilreiser.

7. Veistandard

Fylkeskommunen har i forbindelse med regulering av gang- og sykkelvei til Homborsund, skrevet at prinsippet om gatestruktur, jamfør vegnormalen N100 (Statens vegvesen, 2019), kan legges til grunn. I delkapitlene nedenfor beskrives og evalueres den planlagte løsningen, og det gjengis hva håndbok N100 og Vegnormal for Grimstad kommunen sier om gater og fortau.

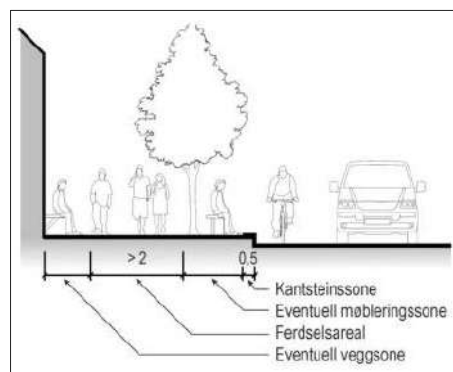
7.1 Planlagt veiløsning

I forbindelse med regulering av gang- og sykkelvei til Homborsund planlegges den aktuelle strekningen oppgradert med fortau. Vedtaket fra teknisk utvalg er at det bygges 2 m bredt fortau og at eksisterende kjørebanebredde beholdes.

7.2 Statens vegvesens håndbok N100 – veg og gateutforming

Håndbok N100 skiller mellom fortau langs sentrumsgater og fortau langs boliggate/boligveier. Håndbok N 100 sier følgende om sentrumsgater:

I sentrumsområder bør fortau etableres. Gater med fartsgrense ≤ 50 km/t i ytre by- og tettstedsområder bør etableres med fortau. Smale boliggate med lav fart og liten gang-, sykkel- og biltrafikk kan etableres uten fortau. Avvisende kantstein bør brukes som skille mellom kjørebane og fortau. Fortau kan etableres både tosidig og ensidig avhengig av bebyggelsen. Krav til høyde på kantstein er gitt i kapittel D.4.1. Fortau i bygater deles inn i ulike soner/arealer. Det skilles mellom kantsteinssone, møbleringssone, ferdselsareal og eventuell veggssone. Se Figur B.1.



Figur 7: Inndeling av fortauet i soner med breddekrav (mål i m) (figur B.1, SVV, 2019)

Håndbok N100 sier følgende om fortau langs boliggate:

I de ytre by- og tettstedsområdene kan boliggate/boligvegene utformes som overordnede eller øvrige boliggate/boligveger. De overordnede gatene/vegene har samlevegfunksjon, mens de øvrige gir adkomst til boliger. Fortau i boliggate/boligveger bør ha bredde minimum 1,5 m. Gatene/vegene kan utformes med fortau (ensidig eller tosidig). Krav til linjeføring er gitt i kapittel B.2. Overordnede boliggate/boligveger bør ha fartsgrense 30 eller 40 km/t. Overordnede boliggate/boligveger bør utformes med kjørebanebredde 5,5 – 6 m. Gater/veger der det går buss bør ha bredde 6 m.



Figur 8: Overordnet boliggate/boligveg med fortau (figur B.13, SVV, 2019)

7.3 Vegnormal for Grimstad kommune

Grimstad kommune referer til Vegvesenets håndbøker hva angår gateutforming. Hva angår samlevei, skiller Grimstad kommunes veinormal mellom fortau og separat gang- og sykkelvei ved ÅDT over eller under 1750 kjøretøy pr. døgn.

7.4 Evaluering av planlagt veiløsning

Den aktuelle veistrekningen er ikke i et sentrumsområde, og dimensjoneringsklassen for boliggate kan derfor legges til grunn. Strekningen er på en vei med samleveisfunksjon, og gata kan derfor kategoriseres som en overordnet boliggate. I boliggate bør fortauet ha minimum 1,5 m bredde. Overordnede boliggate bør utformes med kjørebanebredde 5,5 – 6 m, og fartsgrensen bør være 30 eller 40 km/t (Håndbok N100, SVV 2019). ÅDT på strekningen er i fremtiden beregnet å være 1150. Trafikkmengden er derfor lav nok til at det kan anlegges fortau i stedet for gang- og sykkelvei, i henhold til Grimstad kommunes veinormal (fortau opptil ÅDT 1750).

Den aktuelle strekningen er planlagt oppgradert med fortau. Vedtaket fra teknisk utvalg er at det bygges 2 m bredt fortau og at eksisterende kjørebanebredde beholdes. Det vil si at strekningen i fremtiden vil ha omtrent 5 m kjørebane og 2 m fortau. Fartsgrensen er i dag 40 km/t, og det antas at denne beholdes.

Den nye veiløsningen vil dermed tilfredsstille kravene til overordnede boliggate i henhold til håndbok N100, hva angår fortausbredde og fartsgrense, men ikke bredde på kjørebane. Kjørebanebredden bør være 5,5 – 6 m, men den planlegges med eksisterende bredde rundt 5 m. Kravet i N100 er et *bør-krav*, det vil si at det kan søkes om fravik til fylkeskommunen. Søknad om fravik skal begrunnes.

Ifølge håndbok N100 er det ingen øvre begrensning på hvor mye trafikk som kan være i en gate. Det vil si at den fremtidige løsningen vil være dimensjonert for den fremtidige trafikkmengden, som vil være litt større enn i dag.

Det er tidligere i rapporten vurdert at etablering av fortau vil gi bedre trafiksikkerhet for alle trafikanter. Dette selv med en trafikkøkning.

Det finnes flere gater og veier i regionen som har tilsvarende normalprofil som den planlagte løsningen på strekningen i Homborsund. Noen av dem har også vesentlig større trafikk. En av dem er Gamle Songevei i Arendal. Gamle Songevei har omtrent 5,0 m kjørebane og 2 m bredt fortau, på den 400 m lange strekningen mellom Vollentoppen og Havstadbakken. Denne strekningen trafikkeres av buss, og har ÅDT 4150, med 10% tungandel. Altså fire ganger så mye trafikk som på den aktuelle strekningen i Homborsund.



Figur 9: Gamle Songevei har tilnærmet likt normalprofil som den planlagte løsningen i Homborsund, men fire ganger så mye trafikk.

8. Oppsummering og konklusjon

Det er beregnet at trafikkmengden på den aktuelle strekningen vil øke fra omtrent 950 kjøretøy pr. døgn (ÅDT) til 1150 som følge av etablering av nærmiljøsenderet. På sommeren er trafikkmengden omtrent det dobbelte. På sommeren forventes en mindre trafikkøkning fra i dag, da butikken flyttes nærmere der flesteparten av sommerkundene kommer fra.

Den planlagte veiløsningen på den aktuelle strekningen mellom dagens dagligvarebutikk og Homborsund nærmiljøsender, er god nok for å håndtere økt trafikk. Til tross for økt trafikk, blir trafiksikkerheten og fremkommeligheten bedre for alle trafikantgrupper enn hva den er i dag når fortauet etableres. Økt trafikk vil ikke medføre merkbare endringer for veitrafikkstøy eller luftforurensing. Etablering av fortau vil utelukkende ha en positiv effekt for strekningen, og det kan medføre at flere velger å reise til fots eller med sykkel i stedet for med bil.

Etablering av nærmiljøsender og fortau på strekningen, er i tråd med alle fire tiltakene som Grimstad kommune vil bruke for å oppnå klimavennlig arealdisponering (se side 6)