



Referat fra Regionalt Planforum

DATO: 24.mars 2021 **TID** kl. 09.30- 10.45
STED: Digitalt møterom -Teams

SAK 1 - Regional plan for mobilitet

DELTAGERE	Kommuner	
	Arendal:	Kristin Fløystad (plan leder)
	Bygland:	Sonja Lien Skjevraak (plan)
	Bykle:	Signe Berit Sollien Haugå, Martin Søgne
	Evje og Hornes:	Siv Terese Kile Lie
	Flekkefjord:	Hans- Egil Berven, Tor-Hallvard Taxerås, Petter Rappe
	Froland:	Ole Tom Ørnevik
	Gjerstad:	Tonje Ausland, Svein Brattekleiv, Ole Andreas Sandberg, Tom Slåen Lied Lilleholt
	Grimstad:	Maria Lauvdal (plan), Bodil Slettebø (næring)
	Kristiansand:	Geir Askvik Haugum, Vibeke Wold Sunde,
	Kvinesdal:	Liv Øyulvstad, Tor Arne Eiken
	Lillesand:	Kristin Uleberg
	Lyngdal:	Torhild Hessevik Eikeland (plansjef)
	Tvedestrand:	Anne Torunn Hvideberg
	Vennesla:	Torgeir Haugaa
	Åseral:	Kari Røynlid
Regionrådene		
Svein Vangen		Lister
Rita Hansen		Setesdal
Avinor		
Arne Johan Johnsen		Arne.Johan.Johnsen@avinor.no
Bane Nor		
Ragnhild Haslestad		
Statsforvalteren		
Thomas C. Kiland-Langeland		Plangruppa
Heidi Johansen		
Janne Thygesen		
Hans Olav Myskja		
Bjørn Loland		

Agder fylkeskommune	
Ingvild Nina Skjong	Plan Møteleder
Ingunn Dahlseng Håkonsen	Plan Referent
Kenneth Andresen	Analyse og plan - fylkesdirektør
Manuel Birnbrich	Plan
Lisbeth Reed	Plan
Kåre Kristiansen	Plan
Inger Egeland	Plan
Frode Amundsen	Plan
Bjørge Hellem	Plan
Signe Gunn Myre	Strategi og mobilitet
Heidi Iglebæk	Strategi og mobilitet
Elisabeth Mathisen	Strategi og mobilitet
Torleiv Momrak	Virkemidler og entreprenørskap
Wenche Klungland	Forvaltning fylkesvei
Marianne Gjellestad	Folkehelse
Benny A. Johansen	Virkemidler og entreprenørskap

Generell informasjon om saken

Plansak	Regional plan for mobilitet - oppstart
Planfase	Intern planleggingsprosess- før oppstart.

Fylkeskommunen innledet kort om bakgrunnen i saken. Fylkeskommunen har startet opp arbeidet med intern prosessforberedelse til ny regional plan for mobilitet. Gjennom presentasjonen har fylkeskommunen pekt på flere helhetlige hensyn og det må gjennomføres grundige vurderinger i sammenheng med både utviklingstrekk, FNs bærekraftsmål og målkonflikter. Spørsmål fylkeskommunen ønskes besvart er;

- A) Hvilke forventninger har dere til mobilitetsplanen?
- B) Hvilke plantema bør drøftes i mobilitetsplanen?
- C) Hvordan tenke langsiktig og samtidig håndtere en teknologiutvikling som går rivende fort?

Følgende temaer ble tatt opp i diskusjonen;

- Jordvern
- Forholdet mot andre regionale planer
- Barn og unge
- Distriktene vs. tettsted/byene
- Kollektivtransport
- Byvekstavtaler/samarbeid

Diskusjon

I presentasjonen er det ikke tatt høyde for mobilitet som går utover egen fylkesgrense og dette må tas inn i vurderingene videre i prosessen. Kommuner i vest har trafikk over

fylkesgrensen som er både stor og av strategisk betydning. Det samme gjelder for kommuner i aust.

Fylkeskommunen følger selvfølgelig dette videre opp, og nevner at også mobilitet utenfor landegrensen er viktig. Hovedfokuset skal være på Agder.

Etter behandling i ulike utvalg og fylkesting i løpet av mai-juni 2021, sendes saken ut for høring. Høringsperioden blir sannsynlig inn i september for å få god medvirkning.

Næringslivet og –foreningene skal involveres i arbeidet.

Statsforvalteren minner om at det nylig er kommet sterkere nasjonale signaler vedrørende jordvernet som knytter det til FNs bærekraftsmål, jf. Brev fra Landbruks- og matdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 8. januar 2021. I brevet knyttes jordvernet til FNs bærekraftsmål 2 - matsikkerhet.

Regionale planer er et viktig verktøy i denne sammenheng og planen vil legge føringer for videre utvikling av regionen med tanke på vei- og boligetablering. Jordvernet bør derfor vurderes både på tvers av kommunegrenser og og bør også sees i sammenheng med konsekvenser av planen for hensynet til friluftsliv, reduksjon i transportbehov og klima. Dette er tema som bør vurderes videre i planen. En tanke er å se på mobilitetsløsninger og hvordan man reiser, også da også utenfor fylkets grenser.

Statsforvalteren mener at det var en interessant og god presentasjon og videre ser positivt på å ta opp et slikt viktig tema som målkonflikter. Det vil være et viktig element for videre arealpolitikk og arealbruken og utviklingen av transportbehov på Agder. I denne forbindelsen kan AKT involveres med hensyn til kollektivløsninger og videreutvikling for å løse transportbehovet ved kollektiv transport.

I forbindelse med FNs bærekraftsmål som et viktig premiss, stiller Statsforvalteren spørsmål om hvordan måloppnåelsen er i dag. Hva er status og hvilke mål er det vanskelig/ikke sannsynlig å oppnå til 2030. Hvilke bærekraftsutfordringene har Agder og hvordan kan planen løse disse utfordringene. Statsforvalteren oppfordrer til å bruke bærekraftsmålene aktivt og de må ses på som en helhet for den videre samfunnsutviklingen. Det anbefales å vurdere delmålene for å avdekke hva mobilitetsplanen kan løse.

Barn og unge bør få en bred medvirkning i planen. Det er de som er fremtiden, og ofte har de perspektiver og meninger som er ulik/utradisjonelle fra hvordan dagens planleggere tenker.

Statsforvalteren stiller spørsmål om hvor styrende planen skal være- retningslinjer eller bestemmelser. Fylkeskommunen svarer at det ikke er avklart.

Gjerstad kommune stiller spørsmål om hvordan man skal jobbe fremover. Ny E18-satsning vil trolig øke biltrafikken, bruk av kollektiv har gått ned som følge av pandemien, samt at satsningen på elbil ikke er avklart, jf. bærekraft, klima og miljø. De tenker i hovedsak hvordan knytte sammen gode arbeidsmarkeder. Jernbanen er fremdeles viktig og mener at koblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldsbanen bør nevnes, om hvordan man tenker å gå videre.

Forholdet by og distrikt er ikke lik når det gjelder kollektivtransport. Å tenke bærekraftig og miljøvennlig er utfordring når det gjelder transportbehov i distriktskommunene. Bruk av bil er vanlig ettersom det er få/ingen andre alternativer og løsningen har vært bruk av elbil. Når det gjelder avstander i distriktskommunene, er rekkevidde på elbil som vanlige folk har råd til, er ikke helt optimal enda, jf. rekkeviddefrykt.

Kommunen ser at det er en god tanke med at det skal være en lik fordeling av bærekraft og kollektivtransport, men stiller spørsmål om det er realistisk. I vurdering ved vektingen av kostnader mot bærekraftig hva gjelder kollektivsatsning, er det ofte slik at kostnader tipper satsningen. Kollektivtransporten for videregående elever fra Gjerstad er ikke godt nok og dette er bare et av flere temaer som må løses. Kommunen støtter oppfordringen om medvirkning for barn og unge i videre planlegging, bærekraft må være for alle, også de under 18 år.

Kristiansand kommune stiller spørsmål om hvordan kommunene skal involveres inn i det videre arbeid og hvordan man tenker bruk av eksisterende arenaer, f.eks. ATP-utvalget m.fl. Byveksttalen er de også interessert i hvordan blir behandlet i det videre arbeid.

Fylkeskommunen ser de regionale planene i sammenheng med hverandre og arbeidet med disse går derfor parallelt. Dette gjelder Bolig- areal- og transportplan (BATP) for Kristiansandsregionen, mobilitetsplanen for Agder, og plan for senterstruktur og handel. Prosjektlederne jobber tett sammen ettersom en del analyser mm. er felles for disse planene. Fylkeskommunen har en egen analyseavdeling som skal jobbe med disse analysene i samarbeid med prosjektlederne.

Kristiansandsregionen vil bli invitert til et samarbeid/informasjonsmøte i forbindelse med planene, fylkeskommunen har allerede hatt lignende møte med Lister og Setesdals regionrådene.

Grimstad kommune har en del studenter og har i denne forbindelse en stor utfordring med bilbruk. Det er mange studenter som bor utenfor Grimstad og velger bil som transportmiddel. Grimstad spiller inn om det er mulig å utrede hvorfor de benytter seg av bil og om kollektivtilbudet i dag er dårlig. Se på Campus- området i sammenheng med kollektivtransport og hvordan kan man oppfordre til bruk av kollektivtransport.

Bykle kommune ser at flere som eier hytte i kommunen, benytter seg av kollektivtransport, og ønsker at flere skal benytte seg av det fremfor bil. Kommunen stiller spørsmål om hvordan kan de få folk å bruke kollektiv. Kommunen har sendt klimasatssøknad for å se på nitrogenbaserte busser på langdistanseruter, for andre alternative løsninger. De samarbeider med Kristiansand kommune.

Som en distriktskommunen kan det være hensiktsmessig med et større kollektivtilbud for små busser/minibussruter for intern pendling og korresponderende ekspressruter ut av regionen. Kommunen mener at dette må ses på i planen.

Bykle kommune etterlyser flere nye ladestasjoner ettersom de ser at behovet stiger og dersom de ikke får flere hyttefolk på buss. De spør også om satsningsområde for sykkel/elsykkel.

Statsforvalteren kommenterer i chatten om det er mulighet for en parkeringsstrategi som en del av planen ettersom dette går på tvers av de tre nevnte regionale planene. Felles retningslinjer for parkering i Agder kan være nyttig for å få en helhetlig praksis og må tilpasses kommunenes sentralitet. **Arendal kommune** kommenterer i chatten at dette vil være mest hensiktsmessig i urbane strøk, sentrum og lokalsenter.

Fylkeskommunen svarer at en slik strategi har vært tema i tidligere areal- og transportplanen, eksempelvis for Arendalsregionen, og det er ikke usannsynlig at det kommer i denne. Det er ikke avklart om en slik parkeringsstrategi skal innlemmes i mobilitetsplanen, men tar med innspillet videre. Arbeidet med de regionale planene skal jobbes med parallelt og vil ha en sammenheng med hverandre for å få mest effekt slik at bærekraftsmålene kan nås.

Gjerstad kommune ser planen i sammenheng med E18-arbeidet og planlegges for arealer for «park and ride» i kryssløsninger. De mener at det er behov for mer av dette i fremtiden, det avsettes for lite areal for dette i andre prosjekter i dag. Dette må ses på i et fremtidsperspektiv. Fylkeskommunen er enig at det må ses videre på slike kombinerte transporter i fremtiden og tar dette videre.

Kommentar fra **Bygland kommune** i chatten er at gang- og sykkelvei viktig i et folkehelse- og trafikksikkerhetsperspektiv.

Fylkeskommunen vurderer tidsperspektivet i utarbeidelse av planen, og det kan være utfordrende å tenke langtidsperspektivet når teknologiutviklingen går så fort. Rullering av handlingsprogram i planen kan være en mulighet for å følge med denne utviklingen. Ny teknologi må ha mulighet til å bli anvendt og innlemmet i en slik plan for effektiv bruk av nettopp ny teknologi.

Lillesand kommune mener at planen kan ha lang tidshorisont tilknyttet til hvor konkret planen er. De mener at den må være så konkret slik at kommunene kan bruke det i lengre perspektiv. Ved overordnet perspektiv kan dette være vanskelig å benytte for kommunene.