



SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 19/10130-39
Saksbehandler Camilla Trondsen Solli

Sluttbehandling - Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Miljø- og teknisk utvalg (2019 - 2023)	18.11.2019	19/2
2 Livsløpsutvalget (2019 - 2023)	18.11.2019	19/1
3 Formannskapet (2019-2023)	14.11.2019	19/58
4 Kulturutvalget (2019 - 2023)	18.11.2019	19/1
5 Bystyret (2019-2023)	26.11.2019	19/114

Miljø- og teknisk utvalg (2019 - 2023) har behandlet saken i møte 18.11.2019 sak 19/2

Møtebehandling

Arbeiderpartiet fremmet følgende tilleggsforslag:

Risør bystyre legger Rød korridor til grunn for videre regulering av Fylkesveg 416 (Risørveien). Utgangspunktet for utbyggingen er sammenhengen mellom ny E18 og nytt Risørkryss på E18 og Risørveien. Valg av Rød korridor gjør at alle grendene langs Fv. 416 vil få nytte en forbedret adkomstvei samtidig som disse grendene får gang og sykkelvei mot Risør sentrum og nytt kollektivknutepunkt ved Risørkrysset.

Fylkesveg 416 bygges ut med følgende hovedmål:

- Begrense tidstap og sikre best mulig framkommelighet mellom det nye Risørkrysset på E18 og lokalveinettet i Risør samt Risør bysentrum.
- Gi betydelig økt trafiksikkerhet, blant annet ved trygge gang- og sykkelveier langs hele strekningen.
- Gi en bedre mulighet og tilrettelegging for kollektivtransport og annen klimavennlig transport.
- Sikre en gjennomføring av veiutbyggingen så raskt som mulig ved å velge kostnadseffektive løsninger.
- Foreta en regulering så raskt som mulig, med medvirkning av berørte beboere og grender langs veien, for å hindre at berørte beboere og grender blir sittende unødige lenge i en uavklart situasjon om hvor veien skal anlegges.

Statens Vegvesen har utredet en ny fylkesvei med 80 km/t. med gang/sykkelvei langs hele strekningen mellom Risørkrysset og Østebø. Denne løsningen er den beste, særlig med hensyn til mål pkt. a. Bystyret legger imidlertid en helhetsvurdering til grunn i kommuneplanen der også andre hensyn tas med.

Ut fra målsettingene gjør bystyret følgende vurderinger i henhold til kommuneplanen:

1. Risør bystyre ber (Aust) Agder fylkeskommune så raskt som mulig komme i gang med regulering av strekningen Risørkrysset - Dørsdal i samarbeid med Risør kommune og Nye Veier AS. Denne veien er allerede finansiert ved at Nye Veier foretar utbyggingen.

Ny vei utenom Moen sentrum må i reguleringsarbeidet sikre god tilgang til attraktive friområder.

Ny vei må ta hensyn til Auslandstjenn generelt, spesielt kilder og vannoppkomme i tjenna.

2. Strekningen Dørsdal - Østebø vil bli finansiert av Nye Veier og (Aust) Agder fylkeskommune etter inngått avtale. Finansieringen vil avhenge av politiske vedtak i Agder fylkesting.

Strekningen Dørsdal - Lindstøl planlegges for 80 km/t. med gang- og sykkelvei etter Rød korridor.

Det må tas spesielle hensyn til drikkevannskilde i Auslandsvann og det fredede huset i Bossvika.

3. Strekningen Lindstøl – Østebø følger dagens trase med gang og sykkelvei og 60 km/t. fartsgrense. Det ses på mulighet for utbedringer av eksisterende vei for å øke trafiksikkerhet og ferdsel mellom de ulike delene av Lindstøl-bygda

Båndleggingsgrensa før bebyggelsen på Lindstøl stoppes etter svingen (markeres på kart). Da kan man få utbedret svingen, men unngår at boligene på Lindstøl blir båndlagt flere år fram i tid, og man kan seinere gå rett på detaljregulering langs dagens vei.

Begrunnelsen for pkt. 3 er:

- i. Lindstøl som bygdesamfunn vil få betydelige ulemper ved utbygging av de foreslåtte veikorridorer. Den minste ulempen blir ved valg av den søndre korridor med tunell, men dette er til gjengjeld trolig det mest kostbare alternativet som vil bli svært krevende å få finansiert.
- ii. Strekningen Dørsdal – Østebø er ikke finansiert. Nye Veier vil bidra med 100 mill. kr hvis (Aust) Agder Fylkeskommune bidrar med minst det samme. Selv om det ligger en avtale om samfinansiering til grunn, forutser bystyret en hard kamp om veibevilgninger i Agder Fylkeskommune med store forventninger fra hele fylket. Bystyret foreslår derfor av strategiske årsaker en kostnadseffektiv veitbygging der vi samtidig oppnår målene med å redusere tidstap, skape trafiksikkerhet og legge til rette for klimavennlig transport.

Høyre og Venstre fremmet følgende tilleggsforslag:

Fv.416 utbedres og trafiksikre ved bruk av dagens trasee fra Trondalen/Østebø til Dørsdal.

- Dagens fartsgrense beholdes gjennom Lindstøl, Bossvika og Moen
- Det bygges gang og sykkelsti på hele strekningen

Rødt fremmet følgende tilleggsforslag:

Hovedmålsettingen for utbyggingen av FV416/Risørveien skal endres til «Trygghet, bovennlighet og miljø». Den nåværende hovedmålsettingen om fart faller bort.

Begrunnelse:

Hensynet til nærmiljøet langs Risørveien må veie tungt i vurderingen av utbedringen av FV416. Rødt støtter Rådmannens forslag om rød korridor, men en endring i hovedmålsetning for utbyggingen vil åpne for å ved flere steder beholde dagens veitrase, siden vi kan beholde dagens fartsgrense, eller tilnærmet dagens fartsgrense.

Dette vil i størst grad dreie seg om Lindstøl og Bossvika. Ved å beholde dagens trase, eller tilnærmet dagens trase, kan vi spare lokalsamfunnene/bygdene for den store belastningen en så stor veiutbyggelse vil være, og risikoen for å skade eller ødelegge vernet og verneverdig bebyggelse minsker dramatisk. Dette vil også begrense miljøbelastningen og -risikoen av utbyggingen.

Det vil også være gunstig økonomisk ved at det blir langt mindre skjæringer i fjell og overtagelse av privat grunn.

Votering

Forslaget fra Arbeiderpartiet falt med 2 mot 7 stemmer:

Parti	For	Mot
Ap (2)	2	
R (2)		2
KrF (1)		1
H (3)		3
V (1)		1

Forslaget fra Høyre/Venstre ble vedtatt med 7 mot 2 stemmer.

Parti	For	Mot
Ap (2)		2
R (2)	2	
KrF (1)	1	
H (3)	3	
V (1)	1	

Forslaget fra Rødt falt med 2 mot 7

Parti	For	Mot
Ap (2)		2
R (2)	2	
KrF (1)		1
H (3)		3
V (1)		1

Rådmannens innstilling ble deretter enstemmig vedtatt.

Miljø- og teknisk utvalg (2019 - 2023) vedtok følgende uttalelse:

Forslag til kommuneplanens samfunnsdel og arealdel vedtas i henhold til plan- og bygningsloven § 11-15.

Fv.416 utbedres og trafikksikre ved bruk av dagens trasee fra Trondalen/Østebø til Dørsdal.

- Dagens fartsgrense beholdes gjennom Lindstøl, Bossvika og Moen
- Det bygges gang og sykkelsti på hele strekningen

Livsløpsutvalget (2019 - 2023) har behandlet saken i møte 18.11.2019 sak 19/1

Møtebehandling

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Livsløpsutvalget (2019 - 2023) vedtak/innstilling

Formannskapet (2019-2023) har behandlet saken i møte 14.11.2019 sak 19/58

Habilitetsvurdering:

Anette Lunner (H) har tidligere i prosessen kommet med et innspill knyttet til et areal i kommuneplanen. Arealet hun har kommet med innspill på er tatt ut av planen og vil ikke kunne tas inn igjen. Ordfører innstilte derfor på at hun er habil. Formannskapet vedtok enstemmig at Anette Lunner er habil ved behandlingen av saken.

Per Kristian Lunden A) fremmet følgende forslag:

Risør bystyre legger Rød korridor til grunn for videre regulering av Fylkesveg 416 (Risørveien). Utgangspunktet for utbyggingen er sammenhengen mellom ny E18 og nytt Risørkryss på E18 og Risørveien. Valg av Rød korridor gjør at alle grendene langs Fv. 416 vil få nytte en forbedret adkomstvei samtidig som disse grendene får gang og sykkelvei mot Risør sentrum og nytt kollektivknutepunkt ved Risørkrysset.

Fylkesveg 416 bygges ut med følgende hovedmål:

- Begrense tidstap og sikre best mulig framkommelighet mellom det nye Risørkrysset på E18 og lokalveinettet i Risør samt Risør bysentrum.
- Gi betydelig økt trafiksikkerhet, blant annet ved trygge gang- og sykkelveier langs hele strekningen.
- Gi en bedre mulighet og tilrettelegging for kollektivtransport og annen klimavennlig transport.
- Sikre en gjennomføring av veiutbyggingen så raskt som mulig ved å velge kostnadseffektive løsninger.
- Foreta en regulering så raskt som mulig, med medvirkning av berørte beboere og grender langs veien, for å hindre at berørte beboere og grender blir sittende unødig lenge i en uavklart situasjon om hvor veien skal anlegges.

Statens Vegvesen har utredet en ny fylkesvei med 80 kmt. med gang/sykkelvei langs hele strekningen mellom Risørkrysset og Østebø. Denne løsningen er den beste, særlig med

hensyn til mål pkt. a. Bystyret legger imidlertid en helhetsvurdering til grunn i kommuneplanen der også andre hensyn tas med.

Ut fra målsettingene gjør bystyret følgende vurderinger i henhold til kommuneplanen:

1. Risør bystyre ber (Aust) Agder fylkeskommune så raskt som mulig komme i gang med regulering av strekningen Risørkrysset-Dørsdal i samarbeid med Risør kommune og Nye Veier AS. Denne veien er allerede finansiert ved at Nye Veier foretar utbyggingen.

Ny vei utenom Moen sentrum må i reguleringsarbeidet sikre god tilgang til attraktive friområder.

Ny vei må ta hensyn til Auslandstjenn generelt, spesielt kilder og vannoppkomme i tjenna.

2. Strekningen Dørsdal-Østebø vil bli finansiert av Nye Veier og (Aust) Agder fylkeskommune etter inngått avtale. Finansieringen vil avhenge av politiske vedtak i Agder fylkesting.

Strekningen Dørsdal-Lindstøl planlegges for 80 kmt. med gang- og sykkelvei etter Rød korridor.

Det må tas spesielle hensyn til drikkevannskilde i Auslandsvann og det fredede huset i Bossvika.

3. Strekningen Sandvika/Lindstøl – Østebø følger dagens trase med gang og sykkelvei og 60 kmt. fartsgrense. Det ses på mulighet for utbedringer av eksisterende vei for å øke trafiksikkerhet og ferdsel mellom de ulike delene av Lindstøl-bygda

Båndleggingsgrensa før bebyggelsen på Lindstøl stoppes etter svingen (markeres på kart). Da kan man få utbedret svingen, men unngår at boligene på Lindstøl blir båndlagt flere år fram i tid, og man kan seinere gå rett på detaljregulering langs dagens vei.

Begrunnelsen for pkt. 3 er:

i. Lindstøl som bygdesamfunn vil få betydelige ulemper ved utbygging av de foreslåtte veikorridorer. Den minste ulempen blir ved valg av den søndre korridor med tunell, men dette er til gjengjeld trolig det mest kostbare alternativet som vil bli svært krevende å få finansiert.

ii. Strekningen Dørsdal – Østebø er ikke finansiert. Nye Veier vil bidra med 100 mill. kr hvis (Aust) Agder Fylkeskommune bidrar med minst det samme. Selv om det ligger en avtale om samfinansiering til grunn, forutser bystyret en hard kamp om veibevilgninger i Agder Fylkeskommune med store forventninger fra hele fylket. Bystyret foreslår derfor av strategiske årsaker en en kostnadseffektiv veiutbygging der vi samtidig oppnår målene med å redusere tidstap, skape trafiksikkerhet og legge til rette for klimavennlig transport.

Sara S. Ruud (V) fremmet følgende tilleggsforslag fra Venstre og FrP:

1. Blå og grønn korridor legges inn i kommunedelplanen og utredes separat, eller som en kombinasjon, fram til Trondalen. Veien skal hensynta drikkevannskilder.

2. Blå/grønn korridor bygges som en 80 km/t-vei uten g/s, da denne kan legges på rød korridor fra Østebø til Vinterkjær.

Kai Strat (H) fremmet følgende forslag:

Saken utsettes til bystyremøtet i desember.

Andrew Windtwood (R) fremmet følgende forslag:

Hovedmålsettingen for utbyggingen av FV416/Risørveien skal endres til «Trygghet, bovennlighet og miljø». Den nåværende hovedmålsettingen om fart faller bort.

Lill Jorunn B. Larsen (KrF) fremmet følgende forslag:

Punkt på s. 19:
Minimum 70 % tas inn som tidligere vedtatt.

Votering

Utsettelsesforslaget til Kai Strat falt med 4 mot 5 stemmer.

Parti	For	Mot
Ap (2)		2
H (2)	2	
V (1)	1	
FrP(1)	1	
KrF(1)		1
R (1)		1
Sp (1)		1

Forslaget til Per Kristian Lunden (A) ble vedtatt med 5 mot 4 stemmer.

Parti	For	Mot
Ap (2)	2	
H (2)		2
V (1)		1
FrP(1)		1
KrF(1)	1	
R (1)	1	
Sp (1)	1	

Forslaget fra Sara S. Ruud falt med 2 mot 7 stemmer.

Parti	For	Mot
Ap (2)		2
H (2)		2
V (1)	1	
FrP (1)	1	
KrF (1)		1
R (1)		1
Sp (1)		1

Forslaget fra Andrew Windtwood falt med 2 mot 7 stemmer

Parti	For	Mot
Ap (2)		2
H (2)		2
V (1)		1
FrP(1)	1	
KrF(1)		1
R (1)	1	
Sp (1)		1

Forslaget fra Lill Jorunn B. Larsen ble enstemmig vedtatt.

Rådmannens innstilling med de vedtatt endringer ble deretter enstemmig vedtatt.

Formannskapet (2019-2023) innstilling

Forslag til kommuneplanens samfunnsdel og arealdel vedtas i henhold til plan- og bygningsloven § 11-15.

Risør bystyre legger Rød korridor til grunn for videre regulering av Fylkesveg 416 (Risørveien). Utgangspunktet for utbyggingen er sammenhengen mellom ny E18 og nytt Risørkryss på E18 og Risørveien. Valg av Rød korridor gjør at alle grendene langs Fv. 416 vil få nytte en forbedret adkomstvei samtidig som disse grendene får gang og sykkelvei mot Risør sentrum og nytt kollektivknutepunkt ved Risørkrysset.

Fylkesveg 416 bygges ut med følgende hovedmål:

- Begrense tidstap og sikre best mulig framkommelighet mellom det nye Risørkrysset på E18 og lokalveinettet i Risør samt Risør bysentrum.
- Gi betydelig økt trafikksikkerhet, blant annet ved trygge gang- og sykkelveier langs hele strekningen.
- Gi en bedre mulighet og tilrettelegging for kollektivtransport og annen klimavennlig transport.
- Sikre en gjennomføring av veiutbyggingen så raskt som mulig ved å velge kostnadseffektive løsninger.
- Foreta en regulering så raskt som mulig, med medvirkning av berørte beboere og grender langs veien, for å hindre at berørte beboere og grender blir sittende unødig lenge i en uavklart situasjon om hvor veien skal anlegges.

Statens Vegvesen har utredet en ny fylkesvei med 80 kmt. med gang/sykkelvei langs hele strekningen mellom Risørkrysset og Østebø. Denne løsningen er den beste, særlig med hensyn til mål pkt. a. Bystyret legger imidlertid en helhetsvurdering til grunn i kommuneplanen der også andre hensyn tas med.

Ut fra målsettingene gjør bystyret følgende vurderinger i henhold til kommuneplanen:

1. Risør bystyre ber (Aust) Agder fylkeskommune så raskt som mulig komme i gang med regulering av strekningen Risørkrysset-Dørsdal i samarbeid med Risør kommune og Nye Veier AS. Denne veien er allerede finansiert ved at Nye Veier foretar utbyggingen.

Ny vei utenom Moen sentrum må i reguleringsarbeidet sikre god tilgang til attraktive friområder.

Ny vei må ta hensyn til Auslandstjenn generelt, spesielt kilder og vannoppkomme i tjenna.

2. Strekningen Dørsdal-Østebø vil bli finansiert av Nye Veier og (Aust) Agder fylkeskommune etter inngått avtale. Finansieringen vil avhenge av politiske vedtak i Agder fylkesting.

Strekningen Dørsdal-Lindstøl planlegges for 80 kmt. med gang- og sykkelvei etter Rød korridor.

Det må tas spesielle hensyn til drikkevannskilde i Auslandsvann og det fredede huset i Bossvika.

3. Strekningen Sandvika/Lindstøl – Østebø følger dagens trase med gang og sykkelvei og 60 kmt. fartsgrense. Det ses på mulighet for utbedringer av eksisterende vei for å øke trafiksikkerhet og ferdsel mellom de ulike delene av Lindstøl-bygda

Båndleggingsgrensa før bebyggelsen på Lindstøl stoppes etter svingen (markeres på kart). Da kan man få utbedret svingen, men unngår at boligene på Lindstøl blir båndlagt flere år fram i tid, og man kan seinere gå rett på detaljregulering langs dagens vei.

Begrunnelsen for pkt. 3 er:

i. Lindstøl som bygdesamfunn vil få betydelige ulemper ved utbygging av de foreslåtte veikorridorer. Den minste ulempen blir ved valg av den søndre korridor med tunell, men dette er til gjengjeld trolig det mest kostbare alternativet som vil bli svært krevende å få finansiert.

ii. Strekningen Dørsdal – Østebø er ikke finansiert. Nye Veier vil bidra med 100 mill. kr hvis (Aust) Agder Fylkeskommune bidrar med minst det samme. Selv om det ligger en avtale om samfinansiering til grunn, forutser bystyret en hard kamp om veibevilgninger i Agder Fylkeskommune med store forventninger fra hele fylket. Bystyret foreslår derfor av strategiske årsaker en en kostnadseffektiv veiutbygging der vi samtidig oppnår målene med å redusere tidstap, skape trafiksikkerhet og legge til rette for klimavennlig transport.

Punkt på s. 19:

Minimum 70 % tas inn som tidligere vedtatt.

Det ble ikke oppnevnt saksordfører.

Kulturutvalget (2019 - 2023) har behandlet saken i møte 18.11.2019 sak 19/1

Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Kulturutvalget (2019 - 2023) vedtak/innstilling

Bystyret (2019-2023) har behandlet saken i møte 26.11.2019 sak 19/114

Møtebehandling

Kjersti H. Moen (V) (habilitetsvara) måtte fratre kl. 12.30. dette var før forslag var fremmet og før votering. Det møtte ikke vara for henne.

Habilitetsvurderinger:

Jan Einar Henriksen (V):

Har en sønn som bor på Lindstøl og er nær nabo til Risørveien. Han stilte derfor spørsmål om sin habilitet. Ordfører innstilte på at han er inhabil.

Enstemmig vedtatt inhabil. Kjersti Hektoen Moen (V) fungerte som vara for ham ved behandlingen av saken.

Frida Fred Dørsdal (R):

Bor på berørt eiendom. Det samme gjelder nær familie. Stilte derfor spørsmål om sin habilitet. Ordfører innstilte på at hun er inhabil.

Enstemmig vedtatt inhabil. Hege Kirkhusmo (R) fungerte som vara for henne ved behandlingen av saken.

Torhild K. Gregersen (A):

Bor langs nåværende Risørvei. Hun stilte derfor spørsmål om sin habilitet. Siden dette ikke har direkte innvirkning på eiendommens verdi og bokvalitet innstilte ordfører på at hun er habil. Enstemmig vedtatt habil.

Viktor Hauge (Sp):

Bor på Moen langs Risørveien. Han stilte derfor spørsmål om sin habilitet. Siden dette ikke har direkte innvirkning på eiendommens verdi og bokvalitet innstilte ordfører på at han er habil. Enstemmig vedtatt habil.

Anette Lunner (H):

Hadde et innspill til kommuneplanen knyttet til et område som ble tatt ut av planen pga. innsigelse fra fylkesmannen. Linda Elde Giving (H) fungerte som vara i habilitetsdiskusjonen. Enstemmig vedtatt habil.

Thor Vebrand Hope (Sp):

Har hatt næringsvirksomhet i område som var berørt av kommuneplanen. Dette området er tatt ut av planen pga. innsigelse fra fylkesmannen. Enstemmig vedtatt habil.

Knut Henning Thygesen (R) fremmet følgende forslag:

Trygghet, natur og bomiljø skal veie minst like mye som fart i det videre regulerings- og prosjekteringsarbeidet med veien.

Stian Lund (V) fremmet følgende forslag:

Dagens trasé på strekningen Bossvik Bru - Bosvik AS utredes parallelt sammen med alternativ rød trasé.

Stian Lund (V) endret sitt forslag slik:

Dagens veitrasé på strekningen Bossvik Bru - Bosvik AS skal også utredes innenfor rød korridor.

Viktor Hauge (SP) fremmet følgende forslag:

Moen, Røed, Akland tas inn som lokalsenter på lik linje med Hope og Søndeled.

Begrunnelse:

Området er, utenfor byen, kommunens mest folkerike område.

Kommunens største industriområde ligger her.

Er det området som vil ligge/ligger nærmest E18 og er det området besøkende først møter når de kommer til kommunen.

Området ligger langs trafikaksen.

Betegnelsen lokalsenter er viktig for å bidra til fortsatt vekst for området.

Andrew Windtwood (R) fremmet følgende forslag:

- I størst mulig grad skal eksisterende vei utbedres framfor å bygge ny trasé
- Det skal være avkjøring vest- og østover til gamle E-18 ved Vinterkjær.
- Det skal være 80 km/t fra E-18 til Dørsdal. En slik trasé forutsetter at oppkommet i Moensvannet ikke påvirkes.
- 70 km/t eller 80 km/t fra Dørsdal til Bosvik.
- 50 km/t, 60 km/t eller 70 km/t fra Bosvik nord til Bosvik sør.
- 70 km/t eller 80 km/t fra Bosvik til Lindstøl.
- Å ivareta natur, kulturminner og bomiljø skal være viktigste mål for strekningen gjennom Bosvik. Beste sikkerhet skal legges til grunn ved utbedringstiltaket.
- Der det skåner natur, bomiljø og fortidsminner, skal gang- og sykkelvei legges i egen trasé.
- Det er fylket som er veieier. Det forutsettes fra kommunens side at fylkesveien ikke finansieres med penger fra bompengeneinnkreving.
- Det forutsettes at Risør kommune ikke skal være medfinansierer av fylkesveien.

Videre utredningsarbeid må fastsette hastighet på de ulike delstrekningene for å ivareta bygder, naturmiljø og «gi mest vei for pengene». Eksempelvis kan 70 km/t fra Lindstøl til Bosvika være tilstrekkelig dersom en økning til 80 km/t gir store inngrep og bruker en for stor del av «totalrammen for prosjektet». På samme måte må hastighet gjennom Bosvika fastsettes når man vet hvilke konsekvenser ulike hastigheter gir.

Andrew Windtwood (R) endret deretter sitt forslag slik:

Rødt ønsker å legge frem følgende forslag vedrørende utbyggingen av FV416.

1. Bystyret går inn for rød korridor.
2. Bystyret vedtar 60 km/t gjennom Lindstøl.
3. I størst mulig grad skal eksisterende vei utbedres framfor å bygge ny trasé.

4. Det skal være 80 km/t fra E-18 til Dørsdal. En slik trase forutsetter at oppkommet i Auslandstjenna ikke påvirkes.
5. 80 km/t fra Dørsdal til Bosvik.
6. I det videre reguleringsarbeidet skal det ses på løsninger for fra 50 km/t til 80 km/t fra Bosvik nord til Bosvik sør. Disse vurderingene skal legges til grunn for den fremtidige avgjørelsen om trasévalg gjennom Bosvik.
7. 80 km/t fra Bosvik til Lindstøl.
8. Å ivareta natur, kulturminner og bomiljø skal være viktigste mål for strekningen gjennom Bosvik. Beste sikkerhet skal legges til grunn ved utbedringstiltaket.
9. Der det skåner natur, bomiljø og fortidsminner, skal gang- og sykkelvei legges i egen trasé.
10. Det er fylket som er veieier. Det forutsettes fra kommunens side at fylkesveien ikke finansieres med penger fra bompengeneinnkreving.
11. Det forutsettes at Risør kommune ikke skal være medfinansierer av fylkesveien.

Videre utredningsarbeid må fastsette hastighet på de ulike delstrekningene for å ivareta bygger, naturmiljø og «gi mest vei for pengene». Eksempelvis kan 70 km/t fra Lindstøl til Bosvika være tilstrekkelig dersom en økning til 80 km/t gir store inngrep og bruker en for stor del av «totalrammen for prosjektet». På samme måte må hastighet gjennom Bosvika fastsettes når man vet hvilke konsekvenser ulike hastigheter gir.

Mona K. Stray Rambo (H) fremmet følgende forslag:

Punkt 3 i formannskapetets innstilling endres slik:

Strekningen Sandvika/Lindstøl – Østebø følger dagens trase med gang- og sykkelvei og *tilpasset fartsgrense*. Det ses på mulighet for utbedringer av eksisterende vei for å øke trafiksikkerhet og ferdsel mellom de ulike delene av Lindstøl-bygda

Dag Gjestebø (H) fremmet følgende forslag:

Paragraf 3.3 punkt b. (side 13) om at den nye teksten i punkt 4: «Tomter utenfor 100-metersbeltet mot sjø og vassdrag kan bebygges med et samlet bruksareal (BRA) på maks. 150 kvm BRA, eksklusiv parkering» – tas ut.

Votering

Det ble først foretatt prøvevotering. Deretter ble hver enkelt prøvevotering vedtatt som endelig.

Forslag fra Knut Henning Thygesen falt med 5 mot 23 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (9)		9
Fremskrittspartiet (2)	2	
Høyre (9)		9
Kristelig Folkeparti (1)		1
Rødt (3)	3	
Senterpartiet (2)		2
Venstre (2)		2

--	--	--

Prøvevotering ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Andrew Windtwood forslag 1 ble enstemmig vedtatt.
Prøvevoteringen ble vedtatt som endelig.

Andrew Windtwood forslag 2 falt med 3 mot 25 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (9)		9
Fremskrittspartiet (2)		2
Høyre (9)		9
Kristelig Folkeparti (1)		1
Rødt (3)	3	
Senterpartiet (2)		2
Venstre (2)		2

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Andrew Windtwood forslag 3 falt med 4 mot 24 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (9)		9
Fremskrittspartiet (2)		2
Høyre (9)	1	8
Kristelig Folkeparti (1)		1
Rødt (3)	3	
Senterpartiet (2)		2
Venstre (2)		2

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Andrew Windtwood forslag 4 ble enstemmig vedtatt.

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Andrew Windtwood forslag 5 ble enstemmig vedtatt.

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Andrew Windtwood forslag 6 falt med 3 mot 25 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (9)		9
Fremskrittspartiet (2)		2
Høyre (9)		9
Kristelig Folkeparti (1)		1
Rødt (3)	3	
Senterpartiet (2)		2
Venstre (2)		2

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Andrew Windtwood forslag 7 ble enstemmig vedtatt.

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Andrew Windtwood forslag 8 falt med 4 mot 24 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (9)		9
Fremskrittspartiet (2)		2
Høyre (9)	1	8
Kristelig Folkeparti (1)		1
Rødt (3)	3	
Senterpartiet (2)		2
Venstre (2)		2

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Andrew Windtwood forslag 9 ble vedtatt med 26 mot 2 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (9)	9	
Fremskrittspartiet (2)	2	
Høyre (9)	9	
Kristelig Folkeparti (1)	1	
Rødt (3)	3	
Senterpartiet (2)	2	
Venstre (2)		2

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Andrew Windtwood forslag 10 ble enstemmig vedtatt.

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Andrew Windtwood forslag 11 falt med 5 mot 23 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (9)		9
Fremskrittspartiet (2)	2	
Høyre (9)		9
Kristelig Folkeparti (1)		1
Rødt (3)	3	
Senterpartiet (2)		2
Venstre (2)		2

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Forslaget fra Stian Lund ble enstemmig vedtatt.

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Forslaget fra Mona K. Stray Rambo ble vedtatt med 25 mot 3 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (9)	9	
Fremskrittspartiet (2)	2	
Høyre (9)	9	
Kristelig Folkeparti (1)	1	
Rødt (3)		3
Senterpartiet (2)	2	
Venstre (2)	2	

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Forslaget fra Viktor Hauge falt med 7 mot 21 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (9)	2	7
Fremskrittspartiet (2)	2	
Høyre (9)	1	8
Kristelig Folkeparti (1)	1	
Rødt (3)		3
Senterpartiet (2)	1	1
Venstre (2)		2

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Forslaget fra Dag O. Gjesteby ble vedtatt med 25 mot 3 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (9)	9	
Fremskrittspartiet (2)	2	
Høyre (9)	9	
Kristelig Folkeparti (1)	1	
Rødt (3)		3
Senterpartiet (2)	2	
Venstre (2)	2	

Prøvevoteringen ble deretter enstemmig vedtatt som endelig.

Formannskapets innstilling med de vedtatte endringer ble vedtatt med 25 mot 3 stemmer.

Parti	For	Mot
Arbeiderpartiet (9)	9	
Fremskrittspartiet (2)	2	
Høyre (9)	9	
Kristelig Folkeparti (1)	1	
Rødt (3)		3
Senterpartiet (2)	2	
Venstre (2)	2	

Endelig votering: Formannskapets innstilling med de vedtatte endringer ble enstemmig vedtatt.

Bystyret (2019-2023) vedtak

Forslag til kommuneplanens samfunnsdel og arealdel vedtas i henhold til plan- og bygningsloven § 11-15.

Risør bystyre legger Rød korridor til grunn for videre regulering av Fylkesveg 416 (Risørveien). Utgangspunktet for utbyggingen er sammenhengen mellom ny E18 og nytt Risørkryss på E18 og Risørveien. Valg av Rød korridor gjør at alle grendene langs Fv. 416 vil få nytte en forbedret adkomstvei samtidig som disse grendene får gang og sykkelvei mot Risør sentrum og nytt kollektivknutepunkt ved Risørkrysset.

Fylkesveg 416 bygges ut med følgende hovedmål:

- a. Begrense tidstap og sikre best mulig framkommelighet mellom det nye Risørkrysset på E18 og lokalveinettet i Risør samt Risør bysentrum.
- b. Gi betydelig økt trafikksikkerhet, blant annet ved trygge gang- og sykkelveier langs hele strekningen.
- c. Gi en bedre mulighet og tilrettelegging for kollektivtransport og annen klimavennlig transport.
- d. Sikre en gjennomføring av veiutbyggingen så raskt som mulig ved å velge kostnadseffektive løsninger.
- e. Foreta en regulering så raskt som mulig, med medvirkning av berørte beboere og grender langs veien, for å hindre at berørte beboere og grender blir sittende unødige lenge i en uavklart situasjon om hvor veien skal anlegges.

Statens Vegvesen har utredet en ny fylkesvei med 80 kmt. med gang/sykkelvei langs hele strekningen mellom Risørkrysset og Østebø. Denne løsningen er den beste, særlig med hensyn til mål pkt. a. Bystyret legger imidlertid en helhetsvurdering til grunn i kommuneplanen der også andre hensyn tas med.

Ut fra målsettingene gjør bystyret følgende vurderinger i henhold til kommuneplanen:

1. Risør bystyre ber (Aust) Agder fylkeskommune så raskt som mulig komme i gang med regulering av strekningen Risørkrysset-Dørsdal i samarbeid med Risør kommune og Nye Veier AS. Denne veien er allerede finansiert ved at Nye Veier foretar utbyggingen.

Ny vei utenom Moen sentrum må i reguleringsarbeidet sikre god tilgang til attraktive friområder.

Ny vei må ta hensyn til Auslandstjenn generelt, spesielt kilder og vannoppkomme i tjenna.

2. Strekningen Dørsdal-Østebø vil bli finansiert av Nye Veier og (Aust) Agder fylkeskommune etter inngått avtale. Finansieringen vil avhenge av politiske vedtak i Agder fylkesting.

Strekningen Dørsdal-Lindstøl planlegges for 80 kmt. med gang- og sykkelvei etter Rød korridor.

Det må tas spesielle hensyn til drikkevannskilde i Auslandsvann og det fredede huset i Bossvika.

3. Strekningen Sandvika/Lindstøl – Østebø følger dagens trasé med gang- og sykkelvei og tilpasset fartsgrense. Det ses på mulighet for utbedringer av eksisterende vei for å øke trafikksikkerhet og ferdsel mellom de ulike delene av Lindstøl-bygda.

Båndleggingsgrensa før bebyggelsen på Lindstøl stoppes etter svingen (markeres på kart). Da kan man få utbedret svingen, men unngår at boligene på Lindstøl blir båndlagt flere år fram i tid, og man kan seinere gå rett på detaljregulering langs dagens vei.

Begrunnelsen for pkt. 3 er:

i. Lindstøl som bygdesamfunn vil få betydelige ulemper ved utbygging av de foreslåtte veikorridorer. Den minste ulempen blir ved valg av den søndre korridor med tunell, men dette er til gjengjeld trolig det mest kostbare alternativet som vil bli svært krevende å få finansiert.

ii. Strekningen Dørsdal – Østebø er ikke finansiert. Nye Veier vil bidra med 100 mill. kr hvis (Aust) Agder Fylkeskommune bidrar med minst det samme. Selv om det ligger en avtale om samfinansiering til grunn, forutser bystyret en hard kamp om veibevilgninger i Agder Fylkeskommune med store forventninger fra hele fylket. Bystyret foreslår derfor av strategiske årsaker en en kostnadseffektiv veiutbygging der vi samtidig oppnår målene med å redusere tidstap, skape trafikkikkerhet og legge til rette for klimavennlig transport.

Punkt på s. 19:

Minimum 70 % tas inn som tidligere vedtatt.

1. Bystyret går inn for rød korridor.
2. Det skal være 80 km/t fra E-18 til Dørsdal. En slik trase forutsetter at oppkommet i Auslandstjenna ikke påvirkes.
3. 80 km/t fra Dørsdal til Bosvik.
4. 80 km/t fra Bosvik til Lindstøl.
5. Der det skåner natur, bomiljø og fortidsminner, skal gang- og sykkelvei legges i egen trase.
6. Det er fylket som er veieier. Det forutsettes fra kommunens side at fylkesveien ikke finansieres med penger fra bompengeneinnkreving.

Dagens veitrasé på strekningen Bosvik Bru - Bosvik AS skal også utredes innenfor rød korridor.

Paragraf 3.3 punkt b. (side 13) om at den nye teksten i punkt 4: «Tomter utenfor 100-metersbeltet mot sjø og vassdrag kan bebygges med et samlet bruksareal (BRA) på maks. 150 kvm BRA, eksklusiv parkering» – tas ut.

Sluttbehandling - Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel

Rådmannens forslag til vedtak

Forslag til kommuneplanens samfunnsdel og arealdel vedtas i henhold til plan- og bygningsloven § 11-15.

Vedlegg og dokumenter

Alle dokumenter og vedlegg ligger her: <https://www.risor.kommune.no/politikk-og-organisasjon/politikk/dokumenter-og-linker-til-politisk-arbeid/> (på grunn av dokumentenes størrelse kan de ikke legges inn i sakskartet som vedlegg)

Kort resymé

Rådmannens forslag til kommuneplanens samfunnsdel og arealdel fremmes for sluttbehandling. Endringer i dokumentene som er gjennomført etter høring, er markert med rødt.

I denne saken skal det tas stilling til om man vil vedta rådmannens forslag til samfunnsdel og arealdel. Alternativt kan det gjøres endringer i dokumentene før sluttbehandling. Ved større endringer må dokumentene sendes tilbake til rådmannen for å vurdere ny høringsprosess og behandling, jmf. Plan- og bygningsloven § 11-15.

Det innstilles på å vedta rådmannens forslag til samfunnsdel og arealdel slik de foreligger.

Saksopplysninger

Det ble meldt oppstart av kommuneplanprosessen 27.09.2018 og planprogrammet ble godkjent av bystyret 13.12.2018 sak 104/18. Samfunnsdelen ble fremmet for politisk behandling og vedtatt lagt ut på høring 28.02.2019 sak 19/19. Arealdelen ble fremmet for politisk behandling og vedtatt lagt ut på høring 28.05.2019 sak 53/19. Både samfunnsdelen og arealdelen fremmes nå for sluttbehandling.

Til samfunnsdelen kom det inn til sammen 14 innspill i høringsprosessen. Til arealdelen kom det inn til sammen 33 høringsinnspill, der 15 av disse er fra berørte langs fv. 416. Innspillene er vedlagt i sin helhet, og er oppsummert med kommentarer i eget vedlegg.

I forbindelse med høring av arealdelen kom det inn flere innsigelser til boligområder og innsigelser knyttet til ny fv.416. Enkelte arealinnspill har vært klart i strid med nasjonale og regionale retningslinjer, og det har vært en forutsetning fra fylkesmannen og fylkeskommunen at disse områdene tas ut før sluttbehandling. Dette gjelder:

- B32, bolig, næring og småbåthavn, Hope
- B36, boligområde, Rundslag
- B37 boligområde, Ormdalen
- B38 boligområde, Fjebu
- SB13 boliger ved dyrka mark, Hope
- SH24 småbåthavn og naust, Hope
- SH28 småbåthavn, Krabbesund

Innsigelse på Røedsåsen frafaller av fylkesmannen mot at utvidelse av Kviåsen mot Østegårdstjenn i samme område tas ut av planen. Ettersom mattilsynet fraråder nye boliger ved Auslandsvann, anbefaler rådmannen at kun en tomt tas inn i planen.

Det ble fremmet innsigelse om manglende utredning av barn- og unges interesser. Dette er nå vurdert i konsekvensutredningene og innsigelsen er frafalt.

For fylkesvei 416 ble det fremmet innsigelse fra mattilsynet knyttet til manglende utredninger for drikkevannskilden, og innsigelse knyttet til C korridoren ved Lindstøl fra fylkesmannen på grunn av landskap, friluftsliv og naturmiljø av høy verdi. Det har vært avholdt flere drøftingsmøter med fylkesmannen og mattilsynet om dette. Deres hensyn ivaretas gjennom bestemmelser i kommuneplanen, som gir krav til utredninger i detaljreguleringsplanen. For Lindstøl legges det inn hensynsone naturmiljø, og ulike tekniske løsninger skal vurderes i detaljreguleringsplanen, deriblant tunell.

Det er gjort endringer i samfunnsdelen, planbeskrivelsen, kart og bestemmelser som følge av innspill i høringsprosessen og tidligere behandlinger. I dokumentene er endringer markert med rødt. Planen fremmes uten innsigelser til sluttbehandling.

Det kan gjøres mindre endringer i planen før sluttbehandling. Men dersom bystyret vil treffe vedtak om kommuneplanens arealdel som medfører en bruk av arealer som ikke har vært gjenstand for høring under planbehandlingen, må de deler av planen som ønskes endret, tas opp til ny behandling, jmf. Plan- og bygningsloven § 11-15.

Kommuneplanen kan ikke påklages.

Økonomi

Kommuneplanens budsjett og økonomi er belyst i planprogrammet. Det er ikke forventet avvik fra dette budsjettet. Etter at planen er vedtatt, vil det komme kostnader for trykking av planen. Dette er medregnet i budsjettet.

Bystyret har vedtatt en samarbeidsavtale med Nye Veier og Aust-Agder fylkeskommune for planlegging, bygging og delvis finansiering av Risørveien. Nye veier vil bygge ny Risørvei fra Vinterkjær til Dørsdal, og gir i tillegg et tilskudd på 100 millioner til videre finansiering av veien. I avtalen legges det til grunn at fylkeskommunen vedtar et utbyggingsprosjekt som i kostnader er minimum det dobbelte av 100 millioner. Dette skal avgjøres av Agder fylkesting. Risør kommunes bidrag i denne sammenheng er først og fremst knyttet til planarbeidet, og ansattes ressurser inn i dette arbeidet. Nye Veier vil også anlegge deponiområder og riggområder som Risør kommune senere kan benytte som næringsareal, men dette vil avklares i reguleringsplanarbeidet for E18.

Kommuneplan

Kommuneplanen består av en samfunnsdel og en arealdel. Planens handlingsdel er Handlingsprogram/økonomiplan 2020-2023, som skal vedtas i desember 2019.

For arbeidet med samfunnsdelen har det vært retningsgivende at flere temaplaner skal utgå som egne planer, og inkluderes i kommuneplanen. Planen skal framstå som et kort, oversiktlig og aktuelt dokument som er enkelt å slå opp i, arbeide ut i fra og videreutvikle.

Kommuneplanens arealdel består av et plankart med tilhørende bestemmelser og en planbeskrivelse som inkluderer arealstrategier, beskrivelse av endringer i arealformål og rettelsener utført i plankartet. Vedlegg til planbeskrivelsen består av et

konsekvensutredningsdokument, helhetlig ROS-analyse og grunnlagsnotater for konsekvensutredningene knyttet til fv. 416.

Kommuneplanen vil erstatte gjeldende plan fra 2014. Arealer som ble tatt med i 2014, er ikke tatt ut av planen. For disse områdene gjelder forutsetninger gitt i konsekvensutredninger fra når planen ble utarbeidet i 2014, men områdene må forholde seg til reviderte bestemmelser og plankart.

Kommuneplanens hovedmålsetting «Vi skal vokse, gjennom samarbeid og attraktivitet» viser et tydelig ønske om en positiv befolkningsutvikling og samfunnsutvikling. Ved denne rulleringen har man valgt å prioritere nye boliger, næring og infrastrukturtiltak, og se Risør i sammenheng med et større bo- og arbeidsmarked. Først og fremst er det Risør sentrum og lokalsentrene Sønedeled og Hope som skal forsterkes. Dette har betydning både for klima, miljø og kommunale tjenester som gjenspeiles i arealstrategiene. I tillegg er det i samsvar med samfunnsdelen, nasjonale forventninger og regionale planer at man må planlegge for mer effektiv arealbruk. I arealdelen legges det nå opp til 2 nye boligområder, utvidelse av 3 boligområder som allerede er avsatt i plan, 2 spredte boliger, endring av 1 fritidsboligområde, 5 nye tomter for fritidsbebyggelse, 2 nye næringshavner, 1 område for råstoffutvinning/næring, 5 nye småbåthavner og ny fv. 416.

Fv.416, Risørveien

Planlegging av utbedret fv.416 er et viktig tiltak i kommuneplanen. Utbedring av veien sees i sammenheng med den nylig vedtatte kommunedelplanen for E18 Dørdal – Grimstad.

Forbedret infrastruktur er et av de viktigste offentlige virkemidlene for å tilrettelegge for vekst og utvikling. For Risør kommune vil ny E18 og ny Risørvei ha store positive konsekvenser for næringsliv, bo- og arbeidsmarked. Ingen grep man kan gjøre lokalt vil kunne måle seg mot å øke tilgangen til et større arbeidsmarked, fordi det gir flere arbeidsplasser å velge mellom.

Målsettingen for planlegging av fv. 416 har vært å legge til rette for en ny og forbedret vei som vil redusere reisetid, kompensere for kryssplassering til E-18, bedre trafikksikkerheten og etablere en helhetlig gang/sykkelvei fra Risør til ny E-18.

I forbindelse med planprogrammet ble det lagt ved en silingsrapport der ulike alternativer for ny vei ble belyst; rød korridor som tar utgangspunkt i dagens vei til Vinterkjær, men legges utenom tettstedene. Blå korridor som går fra Svarthøl i urørt terreng midt på Risørhalvøya frem til Lindstøl, og grønn korridor som går fra Svarthøl til Trondalen gjennom urørt terreng på sørsiden av Risørhalvøya. Nye Veier meldte først oppstart av planområdet E-18 inkludert Risørveien, og i forbindelse med behandling av planprogrammet i desember 2018 ble det vedtatt at Risørveien skulle inngå som en del av kommuneplanen og at rød korridor skulle legges til grunn som prinsipp for videre planlegging. Det er flere grunner til at rød korridor ble fremmet som det beste alternativet for ny vei:

- Rød korridor gir kortest vei for tilkøpling til E-18, ettersom krysset til Risør plasseres i Barlinddalen. Blå og grønn korridor ender opp i Svarthøl, som ikke lengre er aktuelt i sammenheng med E-18.
- Rød korridor gir muligheter for trinnvis utbygging og finansiering. Nye Veier og Aust-Agder fylkeskommune har inngått avtale om utbedring av rød korridor, ikke grønn eller blå.

- Grønn og blå korridor vil medføre store inngrep i urørt natur som vil gi store negative konsekvenser for naturmiljø, landskap og friluftsliv. Statlige og regionale instanser har vært tydelige på utfordringene ved disse korridorene.
- Ved grønn eller blå korridor vil ikke dagens Risørvei bli utbedret med gang- og sykkelvei, som er viktig for trafiksikkerheten og for å utvikle eksisterende tettsteder langs veien.
- Trafikktall viser at grønn/blå korridor vil få lav trafikk (ca. 1900 biler/døgn), ettersom de ikke vil fange opp lokaltrafikken fra Moen, Bossvik og andre tettsteder langs veien. Trafikken på Risørveien er i dag ca. 3800 biler i døgnet. Halvparten av bilene, ca. 1900, kjører hele strekningen start til slutt, mens halvparten skal til/fra målpunkt langs dagens trase. Av de 1900 bilene som skal til/fra E18, er ca. 70 % vestvendt, ca 30 % østvendt. Ved evt. utbygging av grønn/blå trase vil mange østvendte likevel velge dagens trase fordi den blir kortere.
- Grønn eller blå korridor gjør det vanskelig å tilrettelegge for gode kollektivløsninger. Bussene må kjøre der hvor folk bor (dagens trase), noe som bidrar til en uheldig konkurransevridning i retning bilen.
- Alle korridorene berører nedslagsfeltet for drikkevannskilden, Auslandsvann. Hverken blå eller grønn korridor gir en løsning på denne problemstillingen.
- Næringslivet langs fv. 416 vil dårligere vilkår ved grønn/blå korridor fordi trafikkgrunnlaget svekkes og de får dårligere synlighet/tilgjengelighet.
- Grønn og blå korridor har utmerket seg som mer kostnadskrevede, selv om kostnadsberegningene på dette nivået er svært usikre.

Bystyret har foretatt valg av korridor tidligere, og rådmannen vil sterkt advare mot at dette spørsmålet blir tatt opp til ny diskusjon nå. Dersom Risør kommune i 12. time skulle velge en annen korridor enn rød (eksisterende vei), settes hele prosjektet med ny Fv. 416 i spill på nytt, inkludert avtalen som er inngått med Nye Veier og Aust-Agder fylkeskommune. Utfallet av dette kan bli svært uheldig for Risør kommune.

I plankartet er det lagt inn en anbefalt båndleggingskorridor (H710) med eksempllinje fra Østebø til Vinterkjær (der planområde for kommunedelplan E-18 møtes). Korridoren følger langs dagens vei, men går utenom tettstedene Moen, Bossvik og Lindstøl. Fremtidige kryss er i plankartet markert med firkantsymbol. I båndleggingssonen er det avsatt tilstrekkelig areal for en tofeltsvei med standard tilsvarende 80km/t, og gang/sykkelvei. Eksempllinja med kryss kan justeres innenfor båndleggingssona i detaljreguleringsplan.

Ved Lindstøl ble det lagt ut tre alternativer til korridor på høring, A,B,C;

A alternativet går igjennom deler av bebyggelsen og deretter nord for dagens vei over jordet. Dette alternativet gir et bredt inngrep med store fyllinger og høye skjæringer, og medfører tap av landbruksjord. Alternativet krever også større inngrep for endring av lokalveier og avkjøringer. Det vil være vanskelig med støyskjerming av eksisterende eiendommer, og økt fartsgrense på veien vil medføre økt støybelastning. Planfri kryssing for gående og syklende vil være vanskelig å etablere. Alternativet medfører innløsning av eiendommer.

B alternativet innebærer en utbedring av dagens vei og vil medføre lange og til dels krevende adkomstveier til boliger grunnet høydeforskjell på ny og eksisterende fv. 416. Det er begrenset plass for etablering av parallell gang- og sykkelvei på grunn av nærliggende boliger og terrengets utforming. Veiteknisk vil veilinen være krevende. Det vil være vanskelig med støyskjerming av eksisterende eiendommer og økt fartsgrense på veien vil medføre økt støybelastning. Planfri kryssing for gående og syklende vil være vanskelig å etablere.

Alternativet medfører innløsning av eiendommer, og ansees som mest kostbart og arealkrevende.

C alternativet går sør for eksisterende vei og utenom bebyggelsen. Alternativet gir store skjæringer og fyllinger, men fremmer en korridor med god geometri med få adkomster og kryss. Veilinje er lagt bort fra tettsted og vil gjøre krysning mellom Øvre og Nedre Lindstøl enklere. Kulvert kan etableres under ny vei for gående/syklende og landbruksdrift. Ved dette alternativet ligger det godt til rette for å kunne skjerme eksisterende bebyggelse mot støy. Veilinjen gir gjenbruk av eksisterende vei til kombinert adkomstvei og gang- og sykkelvei.

Disse momentene er også belyst i konsekvensutredningene. I konsekvensutredningene og bestemmelsene er det også angitt krav til videre detaljregulering med utforming og utredninger.

Statens Vegvesen har gjennomført en overordnet kostnadsberegning for Risørveien. På dette plannivået blir denne svært usikker, med et stort kostnaddspenn avhengig av ulike veiløsninger. Mer nøyaktige beregninger gjennomføres på et mer detaljert plannivå, når en har mer kunnskap om f.eks veigeometri, geologi/grunnforhold, natur/bebyggelse landskap og vann.

Ca. beregningene er gjort på hele strekningen, men med ulike alternativer ved Lindstøl:

Alternativ A: 329-632 millioner NOK

Alternativ B: 348-664 millioner NOK

Alternativ C: 324-625 millioner NOK

Nye Veier skal ta kostnaden for utbygging av fv. 416 fra Vinterkjær til Dørsdal. Kostnadene for den resterende strekningen mellom Dørsdal og Østebø, som ikke skal bygges av Nye Veier, er beregnet til mellom 200-400 millioner NOK. Alternativer som tunell ved Lindstøl er ikke medregnet i denne kostnaden, da dette ikke ble vurdert som et alternativ ved tidspunkt for overslaget.

Folkehelse og levekår

Folkehelse er et gjennomgående tema i kommuneplanens samfunnsdel, i arealstrategiene og er vurdert i konsekvensutredningene av enkeltinnspill. Risør har flere utfordringer knyttet til folkehelse og levekår som krever langsiktig og systematisk innsats i årene fremover. I samfunnsdelen er målsetningene innenfor folkehelse og levekår plassert under det området som har virkemidler og mulighet til å følge de opp, for en mer handlingsrettet tilnærming til målene. Eksempelvis er mestring og aktivitet i hverdagen knyttet til oppvekst og inkludering.

På det overordnede plannivået som kommuneplanens arealdel utgjør, vil folkehelse først og fremst ivaretas gjennom de store strukturene som sikrer gode nærfriluftsområder, gang- og sykkelveier og korte avstander til servicefunksjoner osv. Den videre detaljeringen vil skje gjennom reguleringsplan. Ny Risørvei kan påvirke noen bomiljø negativt i forhold til støv/støy som må utredes videre i detaljreguleringsplan, og andre bomiljø vil få forbedret bomiljø som følge av at veien legges utenom grender. Enkelte grender kan få endrede tilganger til nærfrimråder, men utbygging av gang- og sykkelvei langs strekningen vil gi nye muligheter for fysisk aktivitet i dagliglivet.

Klima og miljø

Klima og miljø som gjennomgående tema er videreført fra forrige kommuneplan. I samfunnsdelen er målsetningene innenfor klima- og miljø plassert under det området som har virkemidler og mulighet til å følge de opp. På den måten ser man for seg en mer handlingsbasert tilnærming til målene. Fokuset innenfor klima- og miljø vil være på tiltak som reduserer klimagassutslipp, bidrar til å ivareta miljøet og håndtere og planlegge ut fra et endret klima. Klimatilpassing har vært vurdert som eget tema i konsekvensutredningene, i tillegg til flere andre miljøtemaer. I ny planstrategi vil det foreslåes å iverksette arbeidet med en egen kommunedelplan for klima. I arealdelen og arealstrategiene spesielt, er det fokusert på større strukturelle grep, som lokalisering av boligbebyggelse, og næringsbebyggelse som kan bidra til å redusere transportbehovet og kommunens samlede klimagassutslipp.

Et av kommunens viktigste virkemiddel i klimaarbeidet er arealplanlegging. Derfor fremmet rådmannen et forslag i samfunnsdelen om at minimum 90 % av fremtidig bebyggelse skjer innenfor Risørs tre lokalsentre. Dersom bystyret fortsatt ønsker at dette reduseres til 70% ber rådmannen bystyret vurdere om målsettingen kan tas ut, og dekkes av arealstrategiene. Målsetting om 70 % indikerer at vi ønsker 30 % bebyggelse utenfor senterne. Dette er svært mye og langt unna de nasjonale føringene for areal- og transportplanlegging.

Næringsperspektiv

Næringsutvikling er ikke noe kommunen kan «vedta», men aktivitet som kan skje i nært samspill med eksisterende næringsliv. Det skjer ved at det skapes en offensiv og optimistisk utviklingskultur, hvor man evner å gripe mulighetene som kommer. Den rette arbeidskraften med den rette kompetansen er den største utfordringen for å skape arbeidsplasser. Det å lykkes med næringsutvikling handler derfor om mer enn å bidra til å skape arbeidsplasser, og å jobbe direkte med etablert næringsliv. Skal vi lykkes med å øke verdiskapningen, utvikle, beholde og å skape nye arbeidsplasser må vi jobbe helhetlig kommunalt og regionalt for å gjøre det attraktivt å jobbe, bo, og utvikle seg i kommunen og i regionen. I kommuneplanen sees derfor næringsutvikling, stedsutvikling og samfunnsutvikling sammenheng.

Næringsperspektivet i samfunnsdelen blir beskrevet innenfor samfunnsutvikling og ansees som styrket ved denne revisjonen. Det er tydelige målsettinger knyttet til næringsutvikling i kommunen og i regionen. I arealdelen er det blant annet lagt opp til mer bruk av sjønære areal og næringshavner for økt fokus på maritim næring.

Ny og forbedret Risørvei kan bidra til å øke Risørs bostedsattraktivitet, næringsattraktivitet og besøksattraktivitet. Det aller viktigste potensielle tilflyttere peker på er arbeidsplasser. For etablerte bedrifter lokalisert i Risør blir det enklere å rekruttere arbeidstakere med den rette kompetansen med flere potensielle jobbsøkere innenfor akseptabel pendleravstand. Det blir også mer effektivt å frakte varer inn og ut av kommunen (logistikk). Både reisetid og reisekomfort (veistandard, kurvatur, bredde) har stor betydning. En utbedring av veien er også viktig for reiselivssatsingen. Det er mange turister på sørlandsferie som gjerne drar innom en eller flere byer. Da er tilgjengelighet og opplevd reisetid helt avgjørende, og kan bidra til å øke besøksattraktiviteten.

Vurderinger

Kommuneplanen legger til rette for en positiv utvikling av samfunnet og kommunen uten at planen vil medføre vesentlige negative samlede konsekvenser. De fleste utfordringer i arealdelen knyttet til nye områder for bebyggelse og anlegg vil kunne løses med god detaljplanlegging og videre utredninger.

Foreslått korridor for Fv. 416, Risørveien, bør tas med i kommuneplankartet, ettersom det er et svært viktig infrastrukturtiltak og samfunnsutviklingsprosjekt for Risør kommune. Dårlig framkommelighet og trafiksikkerhet, samt manglende tilrettelegging for gående/syklende medfører at veien i dag oppleves som en barriere for Risørs attraktivitet, både for næringsliv, besøk og bosetting. Utbedret Risørvei er viktig for å kunne være en del av et større bo- og arbeidsmarked og uten utbedret Risørvei kan vi risikere at den opplevde og relative avstanden til befolkningskonsentrasjonen og bedriftene i Risør sentrum og langs Risørveien blir enda lenger etter at ny E18 bygges og man kjører forbi Risør i 110 km/t. Prosessen rundt E-18 har nå gitt Risør en unik mulighet til å få realisert dette, ettersom utbedret Risørvei med 80km/t kan kompensere den økte reisetiden til E-18 som følge av kryssplassering til Risør i Barlindalen. Det har vært en forutsetning for Nye veier da de inngikk samarbeidsavtalen om finansiering at Risørveien vil gi kortere reisetid til E-18. Derfor er det ikke vurdert lavere fartsgrense på enkelte strekninger i kommuneplanen, selv om enkelte beboere langs veien har kommet med innspill om dette.

Det er flere fordeler med en utbedret Risørvei i foreslått korridor. Veien vil gi økt trafiksikkerhet langs veien for alle trafikanter med færre kryss, bedre geometri og standard tilpasset fartsgrense. Gang- og sykkelvei langs hele korridoren vil bedre sikkerheten til gående/syklende og øke tilgjengeligheten mellom grender og bolighus langs veien. Å legge veien utenfor tettstedene er viktig for fremtidig utvikling og bokvalitet. Det vil være viktig i detaljreguleringsplanen at det sikres god tilgjengelighet til friluftsområder og tilrettelegges for kryssing av veien. Samtidig har det vært mange vanskelige avveininger og vurderinger i prosessen. Enkelte boligeiendommer vil oppleve en økt belastning og blir mer berørt som følge av ny vei. I tillegg medfører veien en større arealbehov, landskapsinngrep og naturinngrep. Ny vei vil medføre store og usikre kostnader, samt gi en krevende byggeperiode i forhold til trafikkflyt. Det kan også virke som et paradoks og tilrettelegges for mer bilbruk, selv om man skal gå i retningen av et mer klimavennlig samfunn. I videre prosess må det legges til rette for gode kollektivløsninger langs Risørveien og videre på E-18.

Etter at høringsfristen gikk ut har det vært jobbet med innsigelsene mot de statlige og regionale instansene. Innsigelsen fra mattilsynet tas på alvor, og det må gjennomføres omfattende undersøkelser og analyser i detaljreguleringsplanen for å være sikker på at veien kan bygges uten påvirkning for drikkevannskilden. Utredningen skal ta for seg ulike tekniske løsninger for veien og hvordan påvirkning dette vil ha. Også alternativer for reservevann i anleggsfasen. Det er selve anleggsfasen som ansees som det mest kritiske med hensyn til drikkevannet. Etter at veien er bygget vil dette kunne gi en sikrere situasjon for drikkevannet enn dagens situasjon. Ved bedret trafiksikkerhet og kurvatur/standard på veien reduseres risikoen for tankbilvelt mot/i vannet. Det skal også legges til rette for bedre drenering og sideterreng for å forhindre ulykker der kjemikalier el.l kan drenere ut i vannet. I tillegg vil en ny vei kunne bygges med løsninger for å lede overvann, veisalt og partikler bort fra drikkevannet.

For Lindstøl ble det lagt ut tre alternativer på høring som gav ulike konsekvenser, som er belyst i konsekvensutredningene. Ved sluttbehandling fremmes det forslag om en løsning/korridor. Det har vært ønskelig å fremme kun en korridor til sluttbehandling for å avklare dette i kommuneplanen og ikke i detaljreguleringsplanen. Kunnskapsgrunnlaget for en avgjørelse av korridorvalg på dette plannivået ansees som tilstrekkelig og vil gi mer forutsigbarhet for berørte beboere i videre planprosess. Det har vært en vanskelig vurdering

på Lindstøl, ettersom flere beboere blir berørt av de ulike traseene. Vurdert opp mot 0-alternativet (ingen utbedring ved Lindstøl) ansees det som viktig å utbedre denne strekninger av hensyn til ulykkespunkt, uheldig kurvaturer, sanere trafikkfarlige avkjøringer og bedre sikkerheten til gående/syklende langs veien og ved kryssing av veien. I tillegg vil en ensartet veistandard fra Østebø til Ny-E18 være viktig for fremkommelighet, kjørekomfort og reisetid.

Basert på en helhetlig vurdering, er rådmannen, Statens Vegvesen og Aust-Agder fylkeskommune samstemte og vurderer korridor C som det beste alternativet for ny vei forbi Lindstøl av hensyn til trafiksikkerhet, gjenbruk av dagens vei, geometri, samling av avkjørsler og mulighet for planfri kryssing av veien. Spesielt avgjørende for dette er at de øvrige alternativene A og B ikke vil tilfredsstillе trafiksikkerheten på strekningen fullt ut. Det skal gjøres ytterligere undersøkelser i detaljreguleringsplanen av hensyn til naturmiljø. Det skal også vurderes ulike tekniske løsninger som ivaretar beboere, landskap og friluftsliv, deriblant tunell.

Rådmannens konklusjon

Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel bør vedtas slik den foreligger.

RETT UTSKRIFT

DATO 27.november.2019