



SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 19/10077-35
Saksbehandler Sigrid Hellerdal Garthe

Kommunedelplan E18 Dørdal - Grimstad - Vedtak i Risør kommune

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Bystyret	26.09.2019	19/85

Bystyret har behandlet saken i møte 26.09.2019 sak 19/85

Per Kristian Lunden (AP) fremmet følgende tilleggsforslag:

Risør bystyre beklager sterkt at kommunedelplanen krever, etter Fylkesmannens innsigelse, at dagens E18 nord for Moland industriområde til Buråsen skal fjernes og tilbakeføres til naturlig terreng så snart som mulig etter åpning av ny E18. Det vil være svært gunstig for tilgjengeligheten til og utviklingen av Moland industriområde at denne veien opprettholdes.

Votering

Rådmannens forslag til vedtak ble vedtatt med 27 mot 2 stemmer.

Tilleggsforslaget fra Per Kristian Lunden ble vedtatt med 26 mot 3 stemmer.

Bystyret vedtak

Risør kommune vedtar følgende for områdene i Risør kommune, jfr Plan- og bygningslovens § 9-3 om vedtak i interkommunal plansamarbeid:

Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Dørdal – Grimstad, med plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og konsekvensutredning sammenstillingsrapport datert 04.09.2019, vedtas i medhold av Plan- og bygningsloven § 11-15 første ledd.

Risør bystyre beklager sterkt at kommunedelplanen krever, etter Fylkesmannens innsigelse, at dagens E18 nord for Moland industriområde til Buråsen skal fjernes og tilbakeføres til naturlig terreng så snart som mulig etter åpning av ny E18. Det vil være svært gunstig for tilgjengeligheten til og utviklingen av Moland industriområde at denne veien opprettholdes.

Kommunedelplan E18 Dørdal - Grimstad - Vedtak i Risør kommune

Rådmannens forslag til vedtak

Risør kommune vedtar følgende for områdene i Risør kommune, jfr Plan- og bygningslovens § 9-3 om vedtak i interkommunal plansamarbeid:

Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Dørdal – Grimstad, med plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og konsekvensutredning sammenstillingsrapport datert 04.09.2019, vedtas i medhold av Plan- og bygningsloven § 11-15 første ledd.

Vedlegg

Planbeskrivelse Vedtatt av interkommunalt styre 4sept2019
Planbestemmelser Vedtatt av interkommunalt styre 4sept2019
KDP E18 Kartutsnitt 3 Risør kommune 4 Vedtakssak
E18 Dørdal Grimstad Samlerapport konsekvensutredning 4sept2019

Kort resymé

Kommunedelplan for ny E18 mellom Dørdal og Grimstad er organisert som et interkommunalt plansamarbeid mellom åtte kommuner. Nye Veier AS er forslagsstiller. I styremøtet 12. september ble det vedtatt at planen oversendes til kommunenes sluttbehandling.

I denne saken innstiller rådmannen på at bystyret vedtar Risør kommunes del av planen. Etter at planen er vedtatt i samtlige kommunestyre, vil Nye Veier igangsette reguleringsplanlegging slik at utbygging kan gjennomføres så snart som mulig.

Saksopplysninger

Når E18 Tvedestrand – Arendal nå er ferdigstilt, framstår strekningen Risør – Tvedestrand som den med dårligst standard på Sørlandet. For å framskynde planlegging og utbygging av E18, tok Risør kommune i 2016 et initiativ mot fylkeskommunen for å igangsette planarbeidet. Det ble etter hvert en konstruktiv dialog som resulterte i at Nye Veier bestemte seg for å starte planarbeidet. Det ble enighet mellom partene at det skulle organiseres som et interkommunalt plansamarbeid etter plan- og bygningslovens kapittel 9. Det er utarbeidet en felles kommunedelplan for to strekninger (Dørdal – Tvedestrand og Arendal – Grimstad).

Risør bystyre vedtok organiseringen av plansamarbeidet i **sak 10/18** (25. januar 2018). Styret for det interkommunale plansamarbeidet har bestått av ordførere fra de åtte berørte kommunene (Bamble, Kragerø, Gjerstad, Risør, Vegårshei, Tvedestrand, Arendal og Grimstad). Risørs ordfører Per Kristian Lunden har vært styreleder. Det ble opprettet en felles prosjektstilling for å koordinere kommunenes arbeid mot Nye Veier AS (finansiert av fylkeskommunene og kommunene).

Styret for det interkommunale plansamarbeidet ble gitt omfattende fullmakter til å utarbeide planen. I sak **64/18** (juni 2018) ble vedtektene for den interkommunale plansamarbeidet vedtatt av Risør bystyre. Det ble gitt fullmakt til at styret kunne fatte vedtak om oppstart av planprosessen, få fullmakt til å utarbeide forslag til planprogram samt legge dette ut på høring/ettersyn, fastsette planprogrammet, utarbeide forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning og legge dette ut på høring/ettersyn og utarbeide endelig planforslag som legges fram for kommunestyrene til vedtak.

I oktober 2018 ble planprogrammet for kommunedelplanen lagt ut på høring. I forslaget til planprogram var også område for ny fv. 416 (Risørveien) inkludert. Bystyret vedtok en detaljert tilbakemelding på planprogrammet i sak **95/18** (29. nov 2018). Totalt kom det inn over 600 uttalelser.

Planprogrammet ble vedtatt i planstyrets møte 25. januar 2019. Da ble også Risørveien tatt ut av prosjektet, fordi det fra Risør kommunes side ble bestemt at denne skulle planlegges som en del av kommuneplanprosessen (prosjektet utføres av Aust-Agder

fylkeskommune/Statens vegvesen). Det ble samtidig vedtatt en setning om at «*Ved videre planlegging må E18 og fylkesveg 416 fra E18 til Risør sentrum sees i sammenheng*».

I februar 2019 fremmet rådmannen en sak til Risør bystyre for å vedta Risør kommunes målsettinger med prosjektet, sak **20/19**. Det ble vedtatt et innspill som ble oversendt Nye Veier, med vesentlige perspektiver og følgende hovedmålsettinger for Risør kommune:

1. Raskest mulig transport med bil/buss fra Risør sentrum til Arendal/Kristiansand, målt i sekunder/minutter og opplevd kjøretid.
2. Et godt kollektivknutepunkt i koblingen Fv. 416 (Risørveien) og ny E18.
3. Enkel av-/påkjøring til Moland industriområde og god eksponering fra E18.

Det ble i tillegg vedtatt følgende: *Risør kommune vil i forbindelse med vedtak av planen (august 2019) kreve at det inngås en intensjonsavtale/prinsippvedtak om framtidig lokalveisystem og kollektivknutepunkt, både planlegging, utbygging og finansiering.*

Det interkommunale planstyret la planen ut til høring/offentlig ettersyn fra 10. april til 28.mai 2019. Da ble det lagt ut to ulike korridorer forbi Risør kommune: 1. Nye Veiers anbefalte korridor med nye trase mellom Buråsen og Blautmyrknatten, med toplankryss i Barlinddalen og 2. En ytre korridor som også betjener Moland industriområde og har kryssområdet ved Kroktjenn, nærmere Risør og lokalveinetet.

Risør bystyre vedtok sin høringsuttalelse 28. mai 2019, sak **54/19**. I vedtaket ble det også bestilt utredninger av kollektivløsninger, næringsutviklingsarealer og klima/miljøperspektiver, samt en forpliktende samarbeidsavtale mellom Nye Veier, Aust-Agder fylkeskommune og Risør kommune om atkomstveier og utbedring av Risørveien. I høringsperioden kom det inn nesten 400 uttalelser, inkludert 23 innsigelser.

Det interkommunale planstyret la en strekning i Grimstad ut på høring sommeren 2019, men det var ikke relevant for Risør kommune, som derfor ikke gav noen uttalelse.

I august ble det framforhandlet en samarbeidsavtale med Nye Veier, fylkeskommunen og Risør kommune om ansvar og finansiering av lokalveier, inkludert fv, 416, nye næringsarealer og kollektivknutepunkt. I avtalen aksepterer Risør kommune at indre korridor velges, med krysspunkt i Barlinddalen, som blir det nye Risørkrysset. Avtalen ble vedtatt for Risør kommunes del i bystyremøtet 22. august 2019, sak **78/19**.

Det interkommunale planstyret vedtok 12. september 2019 at planen oversendes til de respektive kommunestyrene for sluttbehandling.

I planen blir det nå båndlagt en bred korridor for videre planlegging av vei, med mulighet for 130 km/t. Den røde linjen på plankartet er en eksempeillinje og det vil forekomme mindre justeringer i forbindelse med videre planlegging, men traséen må ligge innenfor den sonen for korridor som plankartet viser. Det er formulert planbestemmelser med funksjonskrav og utredningskrav.

Det foreligger nå ingen innsigelser til forslaget. En forutsetning for at fylkesmannens innsigelse mot indre linje kunne frafalles, er at dagens E18 fra nord for Moland industriområde til Buråsen skal fjernes og tilbakeføres til naturlig terreng så snart som mulig etter åpning av ny E18. I samarbeidsavtalen mellom Nye Veier, Aust-Agder fylkeskommune og Risør kommune var det en mulighet for at denne veien kunne opprettholdes, noe som

ville være svært gunstig for tilgjengeligheten til Moland industriområde og utviklingsmuligheter, men dette lar seg nå ikke gjennomføre.

I kommunedelplanen som legges fram for sluttbehandling i Risør bystyre, er det gjort en rekke endringer siden høringsutgaven ble politisk behandlet i mai. Som forberedelser til neste planfase har det også blitt jobbet med ytterligere avklaringer og detaljering av planen. Som et resultat av høringsuttalelsene er det foreslått følgende justeringer (oversikten er hentet fra innkallingen til det interkommunale planstyremøtet 12. september):

Det er foreslått følgende justeringer av **bestemmelsene**:

- Nytt pkt. 0 om formålet med planen.
- Nytt pkt. 2 om krav til nærmere angitte løsninger hvor det slås fast at veilinja gjennom Grimstad skal etableres som tunnel.
- Nytt rekkefølgekrav om frist for opparbeidelse av kollektivtiltak, rasteplasser, døgnhvileplasser, kontrollplass vist på plankartet, samt nødvendige tilførselsveier og gang- og sykkelveier som må etableres som følge av ny E18.
- Pkt. 4.1.2 Vassdrag er supplert med krav om at veianlegget ikke skal påvirke vannstrømmen ved 200-årsflom med klimapåslag, og sikre at konsekvenser av klimaendringer blir ivaretatt i reguleringsplan.
- Nytt pkt. 4.1.7 om at det ved utarbeidelse av reguleringsplan skal tilstrebes å unngå nedbygging av myr.
- Pkt. 4.2.1: Omtale av kollektivknutepunkt/holdeplasser og gang- og sykkelvei er innarbeidet i bestemmelsen.
- Pkt. 4.2.4: Hensynssone H710_4 Naturmiljø er delt opp i H710_4 Viltpassasjer og H710_6 Naturmangfold. Det er innført bestemmelser (pkt.3.2.6) for å unngå inngrep i verdifulle naturtyper og tekst for viltpassasjer er revidert.
- H710_6 deponiområder utgår.
- Ny faresone kvikkleireskred (H710-7) er lagt inn.
- Det er innført egen hensynssone for jordvern H710_8 med bestemmelser (pkt 4.2.8).
- Pkt. 5.2 Forundersøkelser for berørte vannforekomster er utvidet til å omfatte elveperlemusling.
- Pkt. 5.3 Kollektivtransport er revidert, mer omfattende omtale av krav til utredning.
- Pkt. 5.4 Masseforvaltningsplan er revidert, med krav til konsekvensutredning.
- Nytt pkt. 5.5 Områdestabilitet – med krav om utredning av områdestabilitet og sikkerhet mot kvikkleireskred.
- Nytt pkt. 5.6 Trafikale virkninger for lokalveinettet – med krav om utredning av trafikale virkninger for lokalveinettet i reguleringsplan.
- Nytt pkt. 5.7 Trafikale virkninger for Morholtkrysset – med krav om utredning av trafikale virkninger for Morholtkrysset i reguleringsplan.
- Nytt pkt. 5.8 Forurenset grunn – med krav om kartlegging der det er begrunnet mistanke om forurensning.
- Nytt pkt. 5.9 Barn og unge – med krav om kartlegging av områder som er i bruk til lek og opphold av barn og unge gjennom aktiv medvirkning av barn og unge tidlig i reguleringsplanfasen. Det skal utarbeides en tiltaksplan med kompensere tiltak, jfr. rundskriv T-2/08, dersom slike arealer berøres.
- Nytt pkt. 5.10 Klima – med krav om utarbeidelse av klimabudsjett for reguleringsplanen.
- Nytt pkt. 5.11 Skorstøl – Tvedestrand – med krav om at mulighetene for bru- og tunnelloesninger skal utredes for å redusere ulemper for naturmiljø og friluftsliv.
- Båndlagt område for transmisjonsnettledning er tatt inn (H740).

Det er foreslått følgende justeringer av plankartet:

- Alle deponiområder (H710_6) er tatt ut
- Det er lagt til hensynssone kulturminner (H710_5) ved Sannidal i Risør og ved Lerestvedt gruver i Arendal.
- Symbol for kryss ved Fjære er flyttet til Spedalen
- Faresone kvikkleireskred (H710_7) ved Sævelibekken er tatt inn
- Symbol for fjernvei/ny E18 er justert ved Eksjø (Vegårshei/Risør) og Sandvannet (Vegårshei/Tvedestrand).
- Daglinje gjennom Grimstad er erstattet med tunnel og båndlagt område er snevret inn.
- Symbol for lokalvei er justert mellom Barlinddalen og Geitåsen, samt kobling mot Svarthol (Risør), og det er lagt inn ny forbindelse fra Sotningskleiv til Ålkaret (Risør)
- Symbol for lokalvei er lagt inn fra Spedalen til Morholt (Grimstad)
- Båndlagt område er innsnevret ved Åsen (Kragerø), Sundebru (Gjerstad), Eksjø/Djupmyrli/Espehaugen (Risør/Vegårshei), Aklandstjenna (Risør), Krokvann/Nattvann (Vegårshei), Heidalen (Arendal), Flådda/Bie (Grimstad)
- Båndlagt område for transmisjonsnettledning (høyspent) er tatt inn (H740) i trasé gjennom Vegårshei, Risør og Tvedestrand.

Det er foreslått følgende endringer i Planbeskrivelsen:

- Kap 3.3 Barn og unges interesser er supplert med mer informasjon.
- Nytt kap. 7.1 med oppsummering av utredningskrav i planprogrammet og hvordan dette er fulgt opp i planarbeidet
- Kap. 7.3 er oppdatert i samsvar med reviderte planbestemmelser
- Det er innarbeidet et nytt kap. 7.7 Vannmiljø
- Det er innarbeidet et nytt kap. 7.8 Viltpassasjer
- Det er innarbeidet et nytt kap. 7.11 Lokalveinett (erstatte kap. 8.13 Trafikale virkninger)
- Kap. 7.13 er revidert med omtale av klimatilpasning
- Kap. 8 er revidert med oppdatert omtale av konsekvenser av planforslaget kommunevis.
- I kap. 8.8 Grimstad – er konsekvenser av planforslaget revidert med tunnelloøsning under Frivoldalen.
- Ny kapitellinndeling – kap. 9 – samlet konsekvens av planforslaget (erstatte tidligere kap. 8.9-8.15).
- Nytt kap. 9.8 Nullvekstmålet for biltrafikk i storbyområder – samordnet areal- og transportplanlegging
- Innholdet i kap. 10 – omtale av plandokumentene som inngår i planforslaget – er flyttet til kap. 7.2 og 7.3

Endringer i konsekvensvurderingen med tilhørende fagrapporter:

- Supplerende grunnundersøkelser – ny rapport om grunnforholdene i Grimstad
- Tilleggsutredning av vannmiljø mellom Buråsen og Fosstveit
- Revidert støyrapport
- Revidert rapport for trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse
- Tilleggsutredninger ikke-prissatte (som har med nytt kryss på Spedalen og varianter av R-linja ved Risør)
- Dokumentasjon av prissatte konsekvenser ved flytting av kryss fra Bie til Spedalen
- Revidert ROS-analyse
- Supplering av Klimabudsjett.

Alle plandokumentene kan lastes ned fra Arendal kommunes hjemmesider, inkludert møteinnkallinger/protokoller fra samtlige styremøter. Se <https://www.arendal.kommune.no/politikk-og-organisasjon/politikk/politisk-motekalender-saksdokumenter/#se:utvalg/utvalgid:201687>

Nye Veier har signalisert at de ønsker å starte reguleringsplanlegging av strekningen så raskt som mulig. I Nye Veier gjøres det to ganger i året prioritering av hvilke vegstrekninger som skal planlegges/bygges. Neste prioriteringsmøte er i desember.

Det er ønskelig at reguleringsplanlegging kan foregå som et interkommunalt plansamarbeid, men utbygger vil være sterkt involvert, muligens forslagsstiller. Det er aktuelt å dele strekningen opp.

Det må også etableres et samarbeid for å arbeide fram en bompengeproposisjon, for vår del på strekningen E18 Dørdal – Tvedestrand.

Rådmannen kommer tilbake med ny sak til bystyre for å nedsette representanter til det videre arbeidet med reguleringsplan og bompengeproposisjon.

Økonomi

Det er Nye Veier som er forslagsstiller og som har utarbeidet forslag til kommunedelplan, inkludert finansiering av planarbeid, møtevirksomhet og omfattende konsulentbruk.

Som deltaker i det interkommunale plansamarbeidet har Risør kommune medfinansiert stillingen til en interkommunal plankoordinator, men dette er omtalt i tidligere saker (10/18). Det interkommunale plansamarbeidet finansierte Multiconsultrapporten som bidro til å gi et bedre beslutningsgrunnlag for lokale/regionale virkninger.

Flere av de ansatte hos rådmannen har brukt mye tid på å følge opp planarbeidet, spesielt stab, men også noe plan/byggesak, inkludert landbruk.

Ny E18 og punktene i avtalen, inkludert utbedring av Risørveien, har store økonomiske konsekvenser, både i forhold til investerings- og driftskostnader, men også for de samfunnsøkonomiske virkningene, slik det er beskrevet i Nye Veiers plandokumenter og Multiconsults analyse for næringslivet. Samtlige analyser peker på at ny E18 er positivt for Risør kommune og vårt næringsliv.

De store veiutbyggingsprosjektene krever ingen kommunal finansiering, men for følgende prosjekter vil det bli noen kommunale utgifter:

- Framføring av kommunal infrastruktur til Moland vest, jfr avtale
- Detaljplanlegging av fv. 416 fra Vinterkjær til Dørsdal jfr avtale
- Framføring av kommunal infrastruktur til framtidige næringsarealer ved E18. Dette håndteres i senere avtale med Nye Veier.

Rådmannen vil fremme egne politiske saker når vi har mer kjennskap til prosjektene.

Kommuneplan

Parallelt med kommunedelplan E18, pågår det arbeid med rullering av kommuneplanen. Spesielt

relevant er kommuneplaninnspillet om ny Risørvei, fv. 416 fra Vinterkjær til Østebø. Plangrensene er lagt kant-i-kant ved Røed slik at planarbeidet sikrer at framtidig Risørvei får en enhetlig standard fra E18 gjennom Vinterkjær til Risør. Realisering av ny E18 og ny Risørvei vil ha stor betydning for vårt regionale bo- og arbeidsmarked og framtidige vekst og attraktivitet.

«Vi skal vokse gjennom samarbeid og attraktivitet» er foreslått som hovedmål for kommuneplanen, som ventelig vil vedtas i november 2019.

Det er foreslått at kommunedelplan for E18 har rettsvirkning foran kommuneplanen og blir lagt til kommuneplanens kartgrunnlag etter sluttbehandling. De store samfunnsendringene som ny E18 vil medføre, inkludert nye næringsområder, må inkluderes ved neste rullering av kommuneplanen.

Folkehelse og levekår

Ny E18 har konsekvenser for folkehelse og levekår, men listes kun opp punktvis her:

- Gjennom valg av trase og overordnede grep er det mulig å ta miljøhensyn og unngå/avbøte noen negative konsekvenser av vegbygging, både for samfunn og miljø.
- Det vil være gevinster for bomiljø/nærmiljø/natur som ligger langs avlastet trase. Redusert støybelastning.
- Viktig med tilrettelegging for gange, sykling, kollektivtransport, spesielt i forhold til barn og unge, men også for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv.
- Ivaretagelse av nærfriluftsområder, stier, skogsveier, tur- og rekreasjonsområder osv er et viktig tema i utredningene.

Se konsekvensutredning for ikke-prissatte konsekvenser, spesielt temaene «Friluftsliv, by- og bygdeliv» og «Bomiljø og folkehelse». Se temarapportene om friluftsliv, by- og bygdeliv, støy, luftforurensing.

Klima og miljø

Klima og miljø er tema i målsettingene og i plandokumentene. Risør kommune har gjennom tidligere vedtak meldt inn at det mangler viktige klima/miljøperspektiver, og har stilt spørsmålsteget ved hvor mye vekt det legges på å oppnå klima/miljøgevinster totalt sett, spesielt i forhold til valg av trase.

Det er utarbeidet eget miljøprogram og eget klimabudsjett, og mye er inkludert i konsekvensutredningene. Vegbygging har store negative konsekvenser for klima/miljø, men innenfor den valgte korridoren kan det fremdeles gjøres valg som begrenser skader på klima/miljø, f.eks i forhold til terrenginngrep, myr, bruer/tunneler, massebalanse og avstand til deponi.

Det ser dessverre ut til at prosjektet ikke oppnår sine klimamål i denne planfasen. Målsettingen er 40% reduksjon av klimagassutslipp fra byggefasen, men klimabudsjettet

viser at det valgte alternativet vil innebære 25 % høyere utslipp enn referansealternativet i byggefasen, som ikke tar klima/miljøhensyn. Målsettingen er 75% reduksjon av klimagassutslipp fra driftsfasen, men klimabudsjettet viser at det valgte alternativet kun vil innebære en reduksjon på 22 % av referansealternativet, som ikke tar klima/miljøhensyn.

I forhold til et klima/miljø-perspektiv er det også uheldig at Risør kommune må utvikle nye områder til næringsarealer fram for å videreutvikle dagens næringsarealer på Moland. Tilgjengeligheten til E18 er imidlertid så avgjørende for næringsattraktiviteten at rådmannen mener at kommunen må tilrettelegge for næringsarealer ved Risørkrysset.

Det vurderes også som svært uheldig at det største kollektivknutepunktet i Risør kommune blir splittet med et ekspressbusstopp ved E18 og rutebusser/skolebusser på lokalveinettet, uten kollektiv-kobling. Dette kan endre seg i framtida, men foreløpig tilsier både trafikk tall og bosettingsmønster at rutebussene vil måtte betjene «gamle E18» og lokalveiene og at løsningen for kollektivtrafikken ikke blir optimal. Ekspressbussene har mulighet til å sette opp egne tilbringerbusser.

Næringsperspektiv

Næringshensyn har vært en av de viktigste årsakene til at rådmannen har ment at ytre linje med kryss Kroktjenn er å foretrekke framfor indre linje med kryss Barlinddalen. Næringsarealer og kortest mulig avstand til lokalveinettet og Risør sentrum har vært en viktig målsetting. Den direkte koblingen til E18 er svært viktig for dagens næringsliv på Moland. Rådmannen har også ment at kryssområdet ved Kroktjenna er vesentlig bedre for utvikling av næringsarealer, samtidig som det kunne åpnet opp for en etappevis utbygging hvor Molandkrysset kunne fungert i mange år til.

Det har imidlertid ikke vært mulig å få gjennomslag for «ytre linje», og derfor har det vært helt nødvendig å få til en god avtale om utvikling av arealer i tilknytning til Risørkrysset. Gjennom samarbeidsavtalen har Nye Veier forpliktet seg til å etablere deponi/riggområde ved kryssområdet, slik at disse arealene senere kan utvikles til næringsområder og kollektivknutepunkt.

Tiltak på Risørveien og ny atkomstvei vurderes å være viktige for næringstransporten og tilhørigheten i det regionale bo- og arbeidsmarkedet. Løsningen er ikke optimal for dagens næringsliv, særlig på Moland, men muligheten for framtidig vekst og utvikling fører til at rådmannen samlet sett tror dette har blitt en akseptabel løsning for næringslivet i Risør kommune.

Vurderinger

I forbindelse med planarbeidet for ny E18 har rådmannen hatt to hovedprioriteringer:

- Bidra til å realisere prosjektet slik at det bygges ny E18
- Få krysspunktet nærmest mulig Risør sentrum og våre lokalveier

Det har vært en krevende og komplisert prosess med en presset framdriftsplan. I vinter ble det klart at det ikke er aktuelt med krysspunkt nær Vinterkjær, men at alternativene var Kroktjenn og Barlinddalen. Nye veier har hele tiden vært tydelige på at Barlinddalen er det klart beste alternativet, også samfunnsøkonomisk.

Etter bystyrebehandlingen i 28. mai var Kroktjenn fremdeles et alternativ, men i løpet av sommeren har det blitt klart at Nye Veier ikke vil bygge kryss ved Kroktjenna ved valg av ytre linje, noe som innebærer at Risør må klare seg med Moland-krysset, slik det framgår i notatet som ble lagt fram for bystyret i august. Molandkrysset er svært krevende å utvikle til å bli et velfungerende kryss for Risør, både fordi krysset har feil plassering for vårt bo- og arbeidsmarked (siden mesteparten av trafikken fra Risør skal vestover), og fordi det allerede er «fullt» på Moland. Det er ikke plass til kollektivanlegg, gang- og sykkelveisystemer, framtidig serviceanlegg osv. Kroktjenn-alternativet med kryss på Moland framstår dermed ikke som noe godt alternativ, og de store ulempene for beboere i Torbjørnsdalen og for landbruk/skogbruk forsterker dette.

Gjennom samarbeidsavtalen med Nye Veier og fylkeskommunen har Risør kommune fått til en avtale som sikrer næringsarealer, kollektivknutepunkt og vesentlig oppgradering av Risørveien og atkomstvei til Moland. Rådmannen mener at avtalen legger til rette for at ulempene for Risør reduseres og at kommunen får best mulig nytte av ny E18 gjennom å kunne ta del i et større felles bolig- og arbeidsmarked.

Prosess

En felles kommunedelplan for åtte kommuner har aldri vært gjennomført i Norge tidligere. Planen er et planmessig nybrottsarbeid som har brukt nye planverktøy og ikke minst vært avhengig av en god lokalpolitisk prosess for å lykkes. Planleggingstiden har blitt vesentlig redusert i forhold til tidligere metoder med konseptvalgutredning, konsekvensutredninger og kvalitetssikring. Alle disse forholdene er ivarettatt i denne kommunedelplanprosessen, men de har i større grad gått parallelt og raskere enn før. Dette medfører en betydelig samfunnsmessig gevinst ved at en kan starte utbygging tidligere. Planarbeidet har vært høyt prioritert av kommunene (både politisk og administrativt) samt av regionale og statlige myndigheter.

Ordfører har kontinuerlig orientert formannskap og kommunestyre om arbeidet. Det har vært avholdt flere informasjons/medvirkningsmøter i Risør kommune i regi av Nye Veier og Risør kommune. Det har vært en åpen medvirkningsportal på Nye Veiers hjemmesider der alle har kunnet legge inn sine innspill.

Den regionale plankoordinatoren har vært en nøkkelfaktor for å lykkes med prosjektet og har vært kommunenes representant inn i den daglige dialogen med alle interessenter, regionale myndigheter, Nye Veier og deres innleide konsulenter.

I en stor planprosess som foregår med mange kommuner og om ca 75 km motorvei, er det mange aktører med ulike fagbakgrunn og perspektiver involvert. I prosessen har det vært krevende å finne et detaljeringsnivå som er tilstrekkelig for en kommunedelplan. Det har også vært noen målkonflikter i prosjektet, blant annet om hva som defineres som «regionalt

bo- og arbeidsmarked». Mens rådmannen i Risør kommune har forstått dette som Risør kommunes arbeidsmarked og et pendlingsomland på ca 45 minutter, har Nye Veier tenkt på sammenkoblingen av Grenland og Kristiansandsregionen, og hvordan storbyregionene Oslo og Stavanger knyttes tettere. Det har også flere ganger vært noe frustrasjon fra Risør kommunes side over mangel på lokalkunnskap og lokale perspektiver. Imidlertid har det interkommunale planstyret bidratt med konsensus og har vist vilje til å imøtekomme alle kommunestyrene, slik at planen nå oppleves som positiv både for landet, regionen og hver enkelt kommune. Det interkommunale planstyret la for eksempel ut to linjer på høring forbi Risør kommune, slik at vi kunne få utredet og optimalisert korridorene mest mulig før det ble gjort et valg.

Eventuelle konkrete merknader til utforming, tilleggsarbeider, m.m. anbefales å tas i reguleringsplanarbeidet. Det forslaget til kommunedelplan som nå foreligger, vil gi et godt grunnlag for reguleringsplanarbeidet, hvor det er lagt opp til en rekke utredninger og nærmere undersøkelser. Spesielt relevant for Risør kommune er undersøkelsene rundt vannmiljø og de rødlistede artene ål og ferskvannsmusling, som fylkesmannen har viet stor oppmerksomhet.

Rådmannens konklusjon

Risør kommune vedtar følgende for områdene i Risør kommune, jfr Plan- og bygningslovens § 9-3 om vedtak i interkommunal plansamarbeid:

Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Dørdal – Grimstad, med plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og konsekvensutredning sammenstillingsrapport datert 04.09.2019, vedtas i medhold av Plan- og bygningsloven § 11-15 første ledd.

RETT UTSKRIFT

DATO 27.september.2019