

## TEMA: NÆRING

### Notat

18.09.17

### Gullknapp adkomstvei og næring/industri

*Møter 16.05 og 05.09.17: Kåre Andersen, Ole Tom Tjuslia, Sigurd A Jensen*

#### **Bakgrunn og planstatus:**

Froland kommune har i kommuneplanens samfunnsdel satt som et mål: «Planlegge og anlegge adkomstvei til flyplass og etablering av nye næringsområder i forbindelse med dette». Det er også beskrevet at Froland ønsker å samarbeide med Arendal kommune og flyplassen om å etablere en ny tilførselsvei. (kommuneplanens samfunnsdel Froland vedtatt i kommunestyret juni 2017)

Arendal kommune har vedtatt som mål å ferdigstille Gullknapp for næringslivets behov, og vil ha ferdigstilt ny adkomstvei i 2019. (Næringspolitisk handlingsplan vedtatt juni 2017)

Arendals kommuneplan sier følgende om Gullknapp: Arendal lufthavn Gullknapp skal være en tidsmessig flyplass for næringslivets behov. Arendal kommune vil avklare en ny fremtidig veitrasé fra E18 til Arendal lufthavn Gullknapp, og behandle og vedta reguleringsplaner som sikrer videre utvikling av flyplassen.

Froland kommune har i et forprosjekt (2016) som ser på nye næringsarealer etter Blakstadheia anbefalt at støysone bør tas i bruk til næring og industri. Beliggenheten er gunstig, avkjørsel og vei kan kombineres med adkomstvei til flyplassen og kombinasjonen støysone og næring er gunstig for utnyttelse av arealressursene.

Arendal Lufthavn Gullknapp har regulert ca 500 dekar til industri/lager og et betydelig areal til flyplassrelatert virksomhet. Utnyttelse av disse områdene henger nært sammen med utviklingen av flyplassen, og en god løsning for adkomstvei er dermed avgjørende også for disse formål.

Telemarksforskning har pekt på at Arendal har lav næringsattraktivitet. I snitt er den relative arbeidsplassveksten i næringslivet 8,5% lavere enn veksten nasjonalt. I Østre Agder har arbeidsplassnedgangen vært sterkere enn det bransjeeffekten skulle tilsi. Antallet arbeidstakere i industrien er sterkest redusert. Det er blitt mer enn 1 800 færre arbeidsplasser i industrien siden år 2000, det er en reduksjon på 30 prosent. I samme periode har Norge som helhet hatt en reduksjon på ca. 11 prosent i industrisyssetningen.

#### **Hvorfor og hvordan?**

Det er viktig for kommunene og regionen å ha tilfang til store, sammenhengende arealer for forskjellige typer næring. Arendal ferdigstiller snart reguleringsplan for nye næringsarealer i Agderparken nord i forlengelse av Stoa næringspark. Agderparken nord planlegges for middels plasskrevende lettindustri. Froland har pr i dag ca 130 dekar næringstomter i Blakstadheia industriområde, her ligger forholdene til rette for middels plasskrevende lettindustri og

servicebedrifter. I de nye næringsområdene i støysona er det mulig å tilrettelegge for plasskrevende industri og også industri som bør ligge avsondret fra boligområder o.l.

Næringslivet i Norge har, som i mange andre vestlige land, endret karakter de siste 50 årene fra vareproduksjon til produksjon og utvikling av informasjon og tjenester. Stadig mer av sysselsettingen knyttes til tjenesteøkonomien, og de kunnskapsintensive næringene vokser, særlig rundt byene.

Samtidig er det fremdeles mange bedrifter innenfor industri, engros og transport med behov for forbedret logistikk og for å forenkle og effektivisere produksjonsprosessene. Byvekst og fortetting kan også føre til en økt utflytting for deler av industri, lager og transport.

Det er gjort en rekke kartlegginger av næringslivets lokaliseringpreferanser. Både Asplan Viak, Telemarksforskning og Vestfold Fylkeskommune har undersøkt dette. Noen kjennetegn for hva som er gode egenskaper ved et næringsområde/lokale er gjennomgående for de fleste bedriftstyper, mens andre varierer med type virksomhet.

Basert på næringslivets egne preferanser, kan det settes opp noen grunnleggende karakteristika ved gode næringsarealer:

Nærhet til sentrale markeder og kundegrupper, til befolkningstyngdepunkt, nærhet til viktige terminaler eller til sentrale naturressurser, skjerming i forhold til bolig og institusjoner som genererer persontrafikk, transporteffektiv infrastruktur, nærhet til overordnet vegsystem, nærhet til kollektivtilbud, god parkeringsdekning, skjerming i forhold til konkurrerende eller begrensende arealbruk, tilstrekkelig ekspansjonsrom, robusthet og beredskap, tydelig arbeidsdeling mellom næringsområder, attraksjon og image, særpregede næringsområder med klar profil og sterke funksjonelle og estetiske kvaliteter, nærhet til sentrale institusjoner/ bedrifter, områder med høy historisk verdi og lange tradisjoner, områder med velkjent regional rolle og fokus, næringsstruktur og klyngefordeler, spesialiserte områder - næringsområder der både infrastruktur og beliggenhet er spesielt tilpasset enkelte bedriftstyper, områder med sterke klyngefordeler - områder som samler relaterte næringer, store områder med mangedriftsfordeler- områder med et bredt spekter av næringsstyper og et internt marked, intern infrastruktur, estetikk og organisering, godt utbygget teknisk infrastruktur (veg, vann, avløp, gass, tele, fjernvarme/kjøling), god skilting, oversiktlige strukturer og uterom med kvalitet, gode estetiske kvaliteter, forpliktende avtaler mellom grunneiere om forvaltning og utvikling, organisering av felles utviklingsorganisasjon.

Til en viss grad vil de nye næringsområdene ved Gullknapp konkurrere med Agderparken nord og Blakstadheia industriområde. Samtidig vil de nye næringsområdene ved og opp mot flyplassen være et supplement til de to nevnte næringsområdene. Noe næring vil være knyttet til flyplassvirksomheten og vil ikke være så aktuell andre steder i regionen.

Utgangspunktet må være at Gullknapp flyplass og tilhørende næringsarealer skal utvikles, og at rammevilkår og infrastruktur må tilpasses dette på en best mulig måte.

Det vektlegges å utnytte støysona rundt flyplassen til også andre arealformål. Fordi dette området allerede er «tatt i bruk» som fremtidig hensynssone i kommuneplanen, er det bedre å utnytte dette til formål som næring og industri, fremfor å ta i bruk andre områder som ikke er «tatt i bruk».

Områder i nærheten av en flyplass kan være attraktive for en del typer næring og industri.

Det planlegges gang- og sykkelvei mellom Libru og Blakstad bru og dette vil bedre trafiksikkerheten.

Det er viktig å ivareta områder som er viktige for friluftslivet, og der det planlegges næringsområder må de ta hensyn til turveitraseer mv.

Når det etableres en ny veiadkomst til flyplassen må det også følge med vann- og avløpsnett.

Østre Agder er i startfasen for å utarbeide en felles arealstrategi. Denne og næringsområder langs ny adkomstvei må samordnes.

#### Kollektivtrafikk

Uansett valg av trase vil det være mulig å legge opp til en transportsøyfe via flyplassen, næringsområdene og boligområdene langs dagens vei til Gullknapp.

#### Egnethet for nye næringsarealer vurderes ut fra:

- Kjøretid til E18
- Investerings- og driftskostnader for næring
- Konflikt med andre interesser
- Hvor store de potensielle arealene er
- Potensial for større og sammenhengende arealer
- Benytte deler av den fremtidige støysona til flyplassen
- Mulighet for realisering

#### **Alternativ 1, Mårvann-Gullknapp**

*Se støysonkart siste side.*

Lengst avstand til E18: 8,8 km

Kortest ny vei: 3300 meter

Estimert kjøretid fra flyplass til E18: 8-9 minutter

Størst andel potensielt næringsareal i fremtidig støyzone

Froland kommune har i kommuneplanens samfunnsdel sagt at deler av støysona bør benyttes som næringsareal

Lavest investeringsbehov

Minst konflikt med andre arealinteresser

Størst potensial for store og sammenhengende næringsarealer

Størst mulighet for medfinansiering fra næringsstomtesalg

#### **Alternativ 2, Libru-Gullknapp**

Nestlengst avstand til E18: 8,3 km

Nestkortest ny vei: 3600 meter

Estimert kjøretid fra flyplass til E18: ca 8 minutter

Mindre andel potensielt næringsareal i fremtidig støyzone

Det er ikke noen planer for næringsarealer i potensielt utbyggingsområde langs veien

Det er flere motstridende arealinteresser mellom vei/næringsområder her enn for alternativ 1

Det er færre motstridende arealinteresser mellom vei/næringsområder her enn for alternativ 3 og 4

Høyere investeringsbehov enn for alt 1, mindre enn for alt 3 og 4

Mindre mulighet for store og sammenhengende næringsarealer enn alt 1, bedre enn for 3 og 4

Mindre mulighet for medfinansiering fra næringstomtesalg enn for alt 1, bedre enn for 3 og 4

### **Alternativ 3, Bråstad-Gullknapp**

Nestkorteste avstand til E18: 6,6 km

Lengst ny vei: 4450 meter

Estimert kjøretid fra flyplass til E18: 6-7 minutter

Ikke potensielt næringsareal i støysone annet enn det som sammenfaller med de øvrige alternativene

Det er ikke noen planer for næringsarealer i potensielt utbyggingsområde langs veien

Det er flere motstridende arealinteresser mellom vei/næringsområder her enn for alternativ 1 og 2

Det er færre motstridende arealinteresser mellom vei/næringsområder her enn for alternativ 4

Høyere investeringsbehov enn for alt 1 og 2, mindre enn for alt 4

Mindre mulighet for store og sammenhengende næringsarealer enn alt 1 og 2, bedre enn for alt 4

Mindre mulighet for medfinansiering fra næringstomtesalg enn for alt 1 og 2, bedre enn for alt 4

### **Alternativ 4, Myra-Gullknapp:**

Kortest avstand til E18: 5,7 km.

Nestlengst ny vei: 4050 meter

Estimert kjøretid fra flyplass til E18: 6-7 minutter

Arendal kommuneplan sier ikke noe om nye næringsarealer her

Skole og syklepark inntil veien.

Boligområder inntil veien.

Delvis 40- og 60 km – soner.

Behov for utbedringer av dagens veitrase mht både veistandard og trafiksikkerhet.

Dyreste alternativ.

I Myra-området planlegges det ca 700 nye boliger.

Minst potensielt nytt næringsareal.

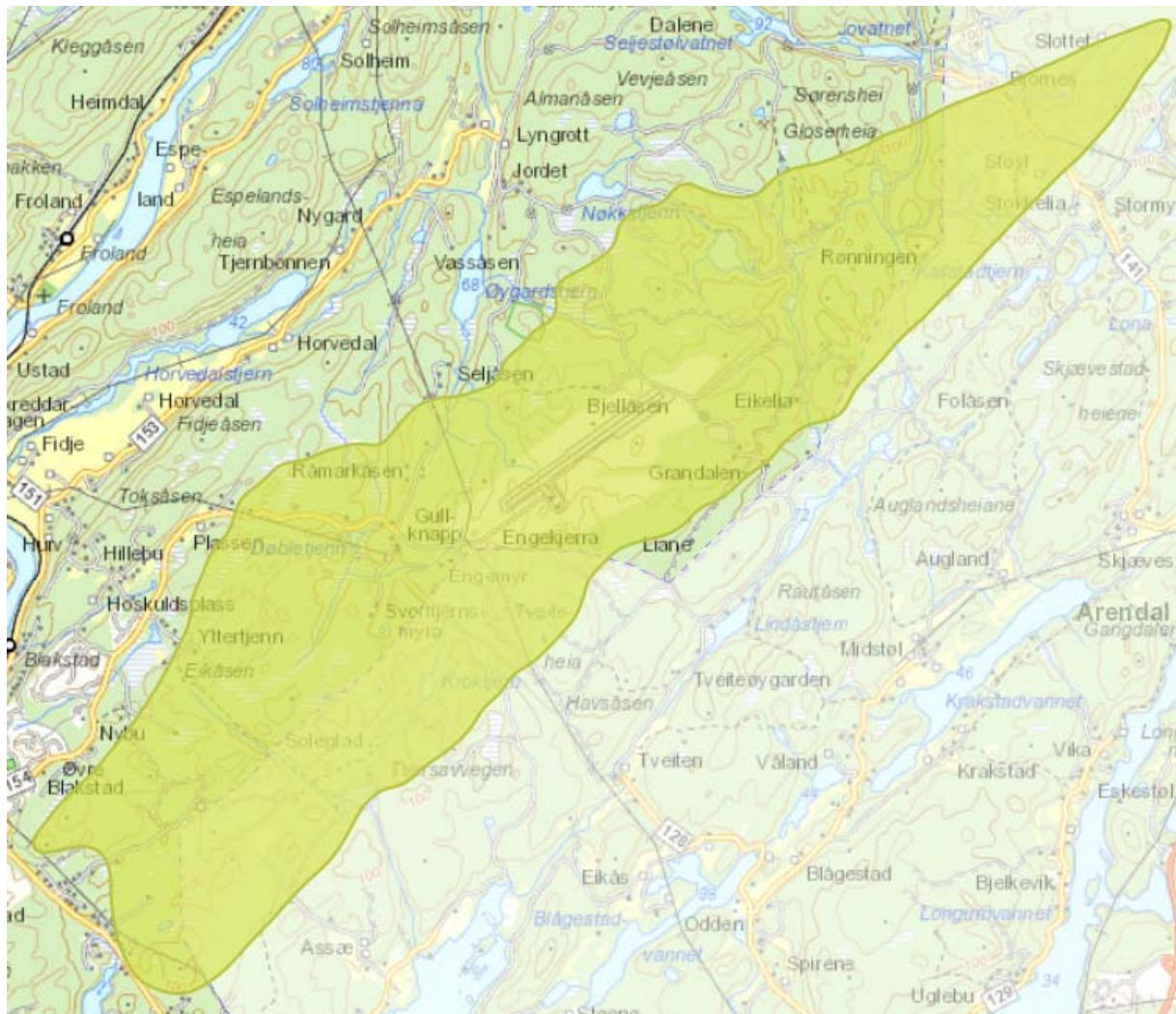
Lite potensielt næringsareal i støysona, stort sett det som ligger nærest flyplassen, sammenfallende med de øvrige alternativene.

Flest interessekonflikter overfor annen arealbruk. (landbruk, kulturlandskap, boligområder, kryssing av annen vei, fylling mv)

### **Konklusjon:**

Med bakgrunn i muligheter for nye næringsarealer og at støysonen ved Gullknapp kan benyttes til slik arealbruk så anbefales følgende prioriterte rekkefølge for alternativene:

1. prioritet: Alternativ 1, Mårvann-Gullknapp
2. prioritet: Alternativ 2, Libru-Gullknapp
3. prioritet: Alternativ 3, Bråstad-Gullknapp
4. prioritet: Alternativ 4, Myra-Gullknapp



*Fremtidig støysone fra Frolands kommuneplan.*