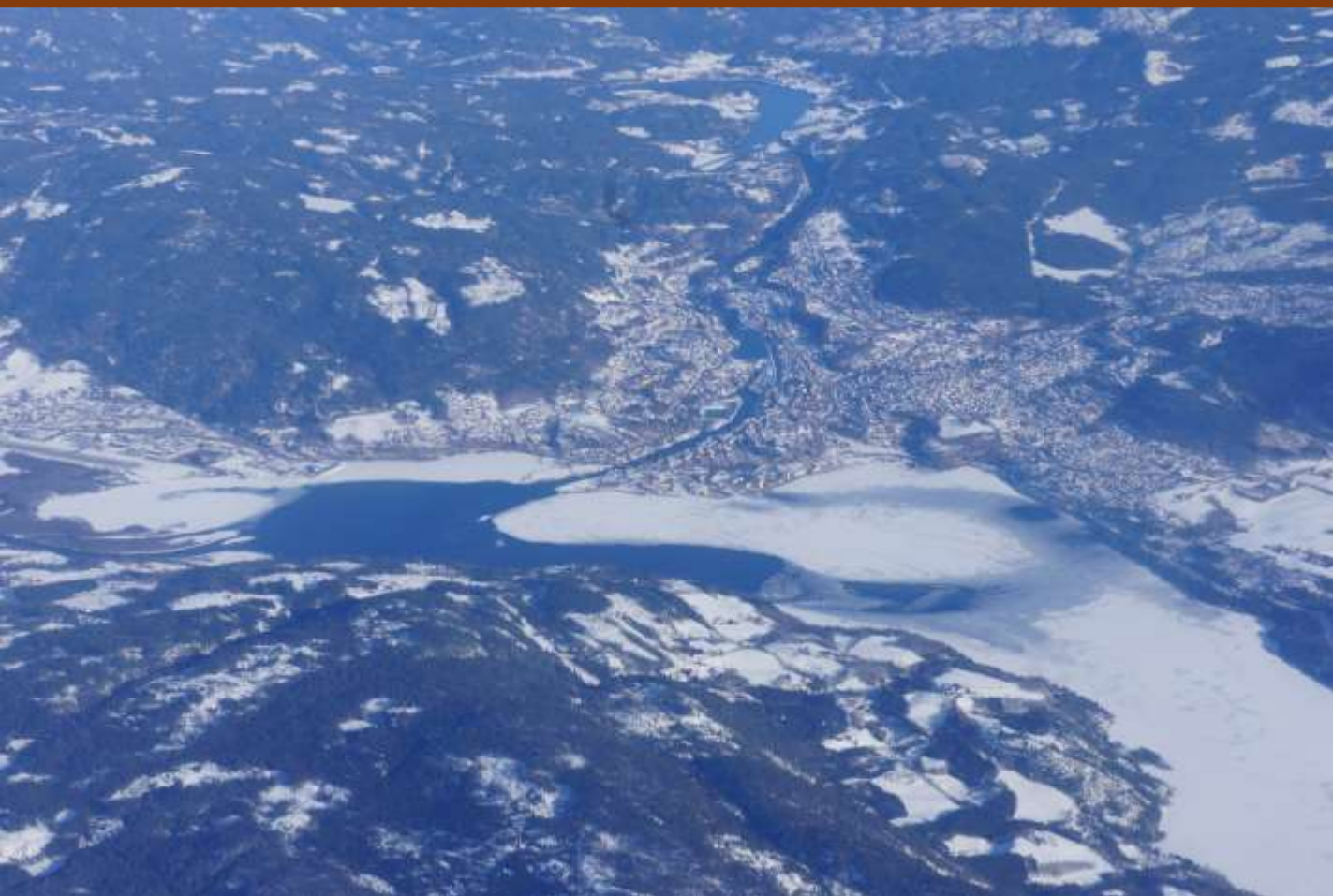
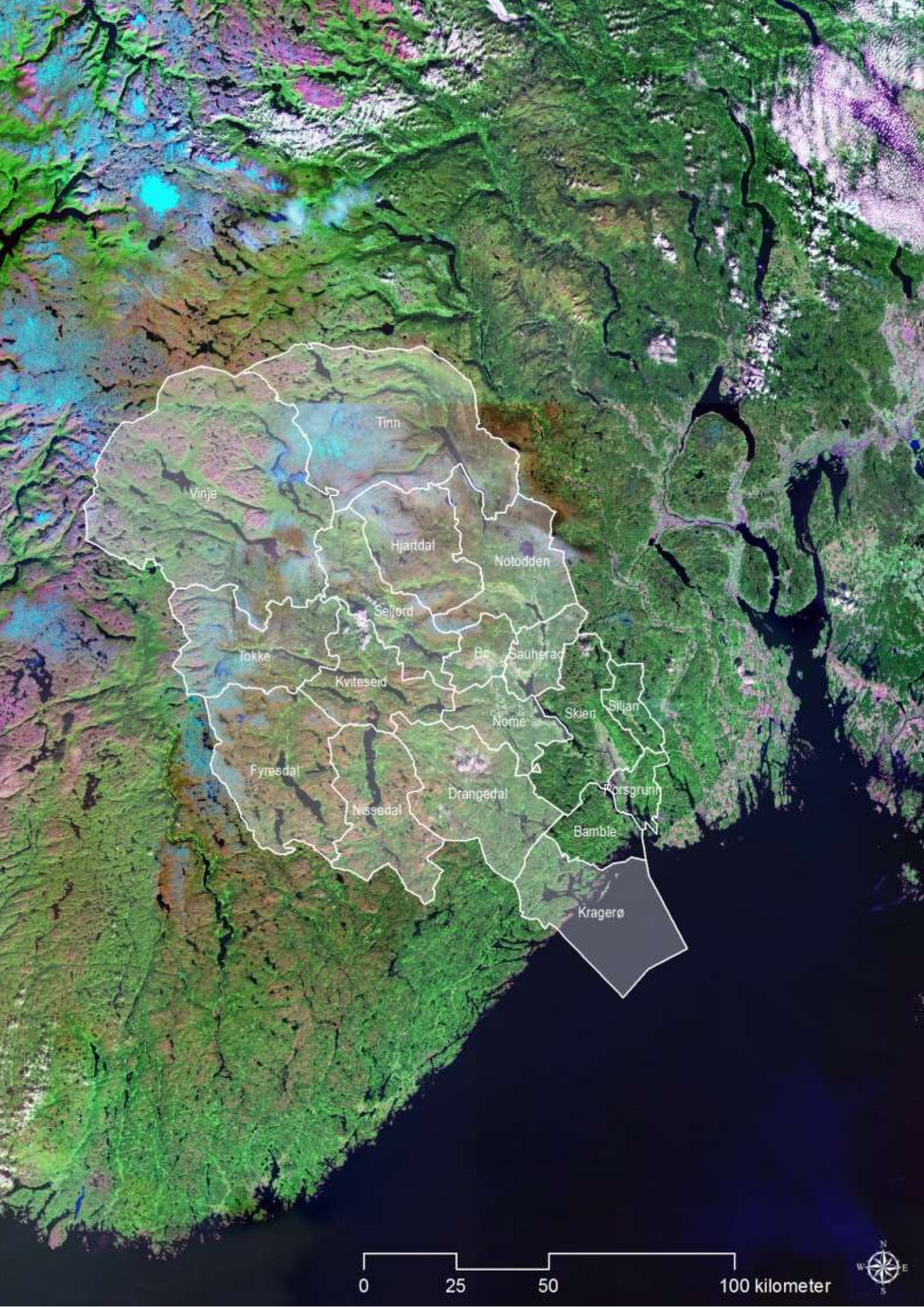


Konsekvensutredning av regionale plan for areal- og transport i Telemark 2014-2025



17. januar 2014



Innholdsfortegnelse

Innledning.....	3
Planforslaget.....	4
Landskap.....	15
By- og stedsutvikling.....	19
Idrett og friluftsliv.....	22
Befolkning.....	24
Verdifulle naturverdier.....	26
Vernede og fredete kulturminner	28
Andre kulturminner.....	30
Naturressurser.....	32
Risiko og sår barhet - Flomfare	34
Risiko og sår barhet –Skredfare	36
Risiko og sår barhet – Forurenset grunn	39
Måloppnåelse.....	41
Vurdering av planen i forhold til statlige rammer og føringer for arealpolitikken	47
Samlet vurdering	59
Bakgrunnsmateriale	60

Innledning

I regional planstrategi 2012-2016, «Bærekraftige Telemark», er det vedtatt å utarbeide en regional plan for samordna areal og transport i Telemark. Planprogrammet ble vedtatt 13. februar 2013. Planen skal fastlegge en strategi for videre utvikling av regionen og gi retningslinjer og nødvendige bindende arealbruk i kart og bestemmelser.

Planarbeidet har vært koordinert av Telemark fylkeskommune. Samferdselssjef Bjørg Hilde Herfindal har vært prosjektansvarlig for planarbeidet. Lederteamet i Telemark fylkeskommune har vært styringsgruppe for prosessen. Avdeling for Areal og transport har stått for utarbeidinga av planen. Prosjektleder for arbeidet har vært Aslaug Norendal. Det har vært bred medvirkning fra kommuner, regioner og andre aktører i prosessen. Det ble etablert arbeidsgrupper i tilknytning til de ulike temaene i planen. Deltagere i arbeidsgruppene fremgår av rapportene.

Regionale planer med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging omfattes av kravet om konsekvensutredning (KU) i henhold til forskrift om konsekvensutredninger og plan- og bygningsloven. Konsekvensutredningen skal gi en beskrivelse og vurdering av virkningene som planen kan få for miljø og samfunn. Hensikten er å bidra til at vesentlige konsekvenser av ulike valg er godt belyst – i løpet av planprosessen, ved høring av planforslag og ved planvedtak. Virkningene av planforslaget (de delene som er KU pliktig) skal vurderes for relevante miljø- og samfunnstema. Utgangspunktet for konsekvensutredninger har vært:

- De utredningsbehov som er fastsatt i planprogrammet
- Relevante tema fra KU-forskriftens vedlegg 3
- Beslutningsrelevans

Konsekvensutredningen belyser kun planens konsekvenser i forhold til det anvendte kunnskapsgrunnlaget, inkludert temakart. Relevante og aktuelle forhold som ikke er belyst i denne konsekvensutredningen, må utredes i forbindelse med påfølgende kommunale planprosesser. Konsekvensutredningen er utarbeidet av en gruppe bestående av:

Kjell Gunnar Heggenes	Vest-Telemark
Erling Rønnekleiv	Midt-Telemark
Jan Erik Innvær	Kongsbergregionen.
Harald Sandvik	Notodden kommune
Kristin KarlbomDahle	Bø kommune
Einar Mikkelsen	Fyresdal kommune
Gunhild Austjord	Tokke kommune
Arne Etestad	Drangedal kommune
Per Arstein	Kragerø kommune
Øyvind Dahle	Sauherad kommune
Hanne Graaberg	Tinn kommune
Anne Aasmundsen	Fylkesmannen i Telemark
Solfrid Klodvik	Fylkesmannen i Telemark
Aslaug Norendal	Telemark fylkeskommune
Torbjørn Landmark	Telemark fylkeskommune
Geir Sørnum	Telemark fylkeskommune
Lene Hennem	Telemark fylkeskommune
Gunnar Ridderström	Telemark fylkeskommune

Rapporten er ført i pennen av Gunnar Ridderström.

Planforslaget

Planen gjelder for perioden 2015-25. Planen skal konsentreres om tema som krever planavklaring med mål, bestemmelser og retningslinjer. Planen med tilhørende handlingsprogram blir vedtatt av Fylkestinget. Handlingsprogrammet rulleres årlig som en del av det regulære mål- og budsjettarbeidet i fylkeskommunen.

Plan for senterstruktur er innarbeidet i samordna areal og transportplan og gir rammer for etablering og utviding av tenester og handel. Planen har regionalt tilpassa bestemmelser og retningslinjer. Bestemmelser knyttet til planen er juridisk bindende. Planen avløser *Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre* frå 2008.

Hensikten med planarbeidet (fra planprogrammet):

- Utvikle strategier for bedre samordning, måloppnåelse og ressursutnytting innenfor areal og transportsektoren
- Lage gode handlingsprogram for fylkesveger, kollektivtrafikk, senterutvikling og trafikksikkerhet. Handlingsprogrammet danner grunnlag for årlig budsjettarbeid i fylkeskommunen og for innspill til NTP og statsbudsjettet.

Planen skal være ett godt grunnlag for samhandling mellom kommunen og fylkeskommunen innenfor areal- og transportspørsmål og utviklingsspørsmål.

Dimensjoneringsgrunnlag for planarbeidet

Planarbeidet omfatter hele Telemark. Det er laget en egen delplan for Grenland (ATP Grenland) med ett større fokus på byplanlegging. Mål og strategier i planen gjelder for hele Telemark. Tiltak i det 4-årige handlingsprogrammet vil også gjelde for hele Telemark, men for Grenland sin del vil tiltak i bybåndet være mer presist definert i ATP Grenland/bypakka. For de områdene i Grenlandskommunene som ligger utenfor bybåndet vil handlingsprogrammet i ATP Telemark gi tilstrekkelege detaljer.

ATP Telemark erstattar gjeldende fylkesvegplan, kollektivplan, senterstrukturplan og trafikksikkerhetsplan. Målsettinger, strategier og handlingsprogram med investeringsprogram gjelder for hele fylket. Særtrekk for de ulike regionene, inklusive Grenland er tatt opp i alle ledd av planen.

Planen omfatter transportoppgaver som fylkeskommunen har ansvar for. I tillegg omtaler planen andre væreaktørers transportansvar i den grad det er avgjørende for en samordnet areal- og transportplanlegging i fylket. Planen omfatter arealspørsmål som er viktige for å få til en god samordning av areal- og transportsektoren. I tillegg omfatter planen arealspørsmål som er særleg viktige for stedsutvikling og attraktivitet.

Hovedmål

Befolkningsvekst skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, beboere og besøkende.

Bærekraft skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafikksikkerhet, god folkehelse, og god samfunnsøkonomi.

Effektmål

- Befolkningsutviklingen skal være som landsgjennomsnittet

- Arbeidsmarknadsintegrasjonen skal øke internt i Telemark, i regionene og eksternt.
- Attraktivitet for beboere, besøk og bedrift skal øke.
- Klimagassutslipp på fylkesnivå skal reduseres med xx % frå 2015-2018

Strategier

Det er etablert fire overordna strategier som skal gjelde for alle hovedtema. Dei fire strategiene skal være grunnlag for prioritering både i handlingsprogrammet og for vidare arbeid i planperioden.

1. Satse på hovedferdselsårer
2. Trygging av skoleveier
3. Styrke kollektivknutepunkt
4. Effektivisere transportsystemet
5. Styrke byer og tettsteder

Målsettinger for temaområdene

Det er satt mål innenfor temaene i planen. Målene er:

Mål for Kollektivtrafikken

- Flere og mer tilfredse passasjerer
- Sikker og pålitelig elevtransport for de med rett til skyss
- Redusere miljøbelastningen fra transportsektoren

Mål for fylkesveger i Telemark

- Telemark skal ha ett effektivt fylkesvegnett som binder bo-, besøks- og arbeidsmarkedsregionene tettere og tryggere sammen.
- Det skal være attraktivt å gå og sykle i nærmiljøet.
- Forfallet på fylkesvegnettet skal stoppes og en skal ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

Mål for trafiksikkerhet

- 0-visjonen: 0 drepte eller hardt skadde i trafikken.
- Alle kommuner skal være sertifisert som «trafiksikker kommune» innen 2024.

Mål for senterstruktur og stedsutvikling

Målsettinger for senterstruktur og stadutvikling skal reflektere hvordan tettstedene *i samspill og hver for seg* bør utvikle seg for at Telemark som region samlet sett skal bli mer attraktiv og bærekraftig.

- Telemark sine byer og tettsteder skal være attraktive og tilgjengelige.
- Byer og tettsteder skal styrkes som motorar i den regional utviklingen
- Telemark skal ha effektiv arealbruk som understøtter miljøvennlig transport og som minimerer arealbeslag

Hovedprinsipper i planforslaget

1. Minimum 80 % av hver kommunes boligutbygging, pr. 4. år, skal skje innenfor definert senterstruktur i kommuneplanens arealdel ved transformasjon eller fortetting (Måles i antall boliger).
2. Maksimum 20 % av hver kommunes boligutbygging, pr. 4. år, kan skje i form av mindre utbygginger utenfor definert senterstruktur med omfang og lokalisering som styrker grendene og knytter seg til kollektivtilbud der det finnes.
3. Bygging av fritidsboliger skal fortrinnsvis skje ved fortetting i eksisterende områder for fritidsboliger og styrke eksisterende sentra og/eller destinasjoner. Ved utbygging skal langsiktige attraksjonsverdier i området sikres for allmennheten, både natur- og kulturmiljøer.
4. Videre utvikling av sentra skal styrke kollektivknutepunkt med korte avstander til service og tjenester, arbeidsplasser, opplevelser, nærfriluftsliv og boliger.
5. I sentra skal det legges til rette for blandet arealbruk og høy arealutnyttelse som gir attraktive og bærekraftige sentrumsområder og varierte bomiljø
6. I sentra, og ved viktige knutepunkt i kollektivnettet, kan utbyggingshensyn tillegges større vekt enn natur- og jordbruks hensyn. Ved omdisponering av jordbruksareal skal det minimum være 6 boliger per dekar eller % BRA > 200 %
7. Det legges en flerkjernestruktur til grunn for senterstrukturen i Vest-Telemark (Fyresdal, Nissedal, Kviteseid, Seljord, Tokke, Vinje). Med flerkjernestruktur menes en senterstruktur der en sprer komplementære funksjoner på ulike sentra i regionen for å kunne opprettholde servicefunksjoner i ulike områder.
8. Tjenestetilbudet skal lokaliseres til sentra som gir best mulig tilgjengelighet for befolkningen, også uten bruk av bil.
9. Lokalisering av tjenester skal være desentralisert for å støtte opp om regionens bosettingsmønster.
10. Lokalisering skal skje i tilknytning til kollektivknutepunkt, i den grad dette er til stede.
11. Kultur og fritidstilbud skal fortrinnsvis lokaliseres i tilknytning til og brukes aktivt for å styrke sentrenes og stedenes egenart.
12. Det legges opp til en hierarkisk senterstruktur i regionene Øst-Telemark (Tinn, Hjartdal, Notodden), Midt-Telemark (Bø, Nome, Sauherad) og Grenland utenfor bybåndet (Drangedal, Kragerø, Bamble, Porsgrunn, Skien, Siljan). Med hierarkisk senterstruktur menes at byer og tettsteder har tydelige roller i en hierarkisk struktur i hver region. De ulike funksjonene fordeles i de ulike sentraene avhengig av senterets rolle og befolkningsgrunnlag. Samlet gir de et differensiert tilbud avhengig av om det skal dekke regionen, kommunen eller lokale behov.
13. Statlige, regionale og kommunale tjenester skal primært lokaliseres til regionsentre eventuelt kommunesentra, og i tilknytning til kollektivknutepunkt.
14. Øvrige tjenester som skal dekke deler av befolkningen bør lokaliseres til lokalsentre/bygdesentre.
15. Regionsentrene bør utvikles til å tilby spesialiserte tjenestetilbud tilpasset regionens innbyggere.
16. Innenfor sentrumssonen i kommunesentre og sekundære kommunesentre legges ikke begrensninger på omfanget av etableringer og utvidelser av handelsvirksomhet. Med

handelsvirksomhet forstås handel i bygningsmessige enheter eller bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og eller medlemskort for å få adgang. Som handelsvirksomhet regnes også handel lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.

17. Innenfor sentrum for lokalsentre tillates etablering av handelsvirksomhet med samlet bruksareal inntil 3000 m² uten at det stilles krav om handelsanalyse. Dersom etableringens størrelse er tilpasset senterets funksjon og handelsomland kan etableringen eller utvidelsen overstige 3000m². Konsekvensene av tiltaket skal utredes i kommune- eller reguleringsplan. ATP handelsmetode (der bl.a. reisemotstand og senterets attraksjonskraft i regionen analyseres i et 5-års perspektiv) skal anvendes i konsekvensvurderingene. Nye eller utvidelse av eksisterende sentra tillates ikke dersom konsekvensene på 5 års sikt er netto redusert omsetning i ett eller flere av kommune- eller lokalsentrene.
18. Utenfor sentrum av fylkes-, region-, kommune- og lokalsentra er utvidelse eller etablering av handelsvirksomhet med et samlet bruksareal på inntil 800 kvm tillatt. Forbudet gjelder ikke handelsvirksomhet der den dominerende delen av vareutvalget er plasskrevende dersom disse lokaliseres i randsonen til et senter. Dette gjelder biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og større byggevarer, samt utsalg fra hagesentre og planteskoler.
19. Handelsetableringer skal fortrinnsvis finne sted i Notodden sentrum. Tuven er definert som avlastningssenter. Handelsområdet på Tuven er avgrenset i kommuneplanen med maksimalt tillatt bruksareal. Utvidelser og nye handelsetableringer skal ikke gi negative konsekvenser for region-/kommunesentra. Reisemotstand og senterets attraksjonskraft legges til grunn i konsekvensanalysene av virkningen for andre sentra ved bruk av modellen ATP-handel.
20. Nye avlastningssentra skal ikke etableres.

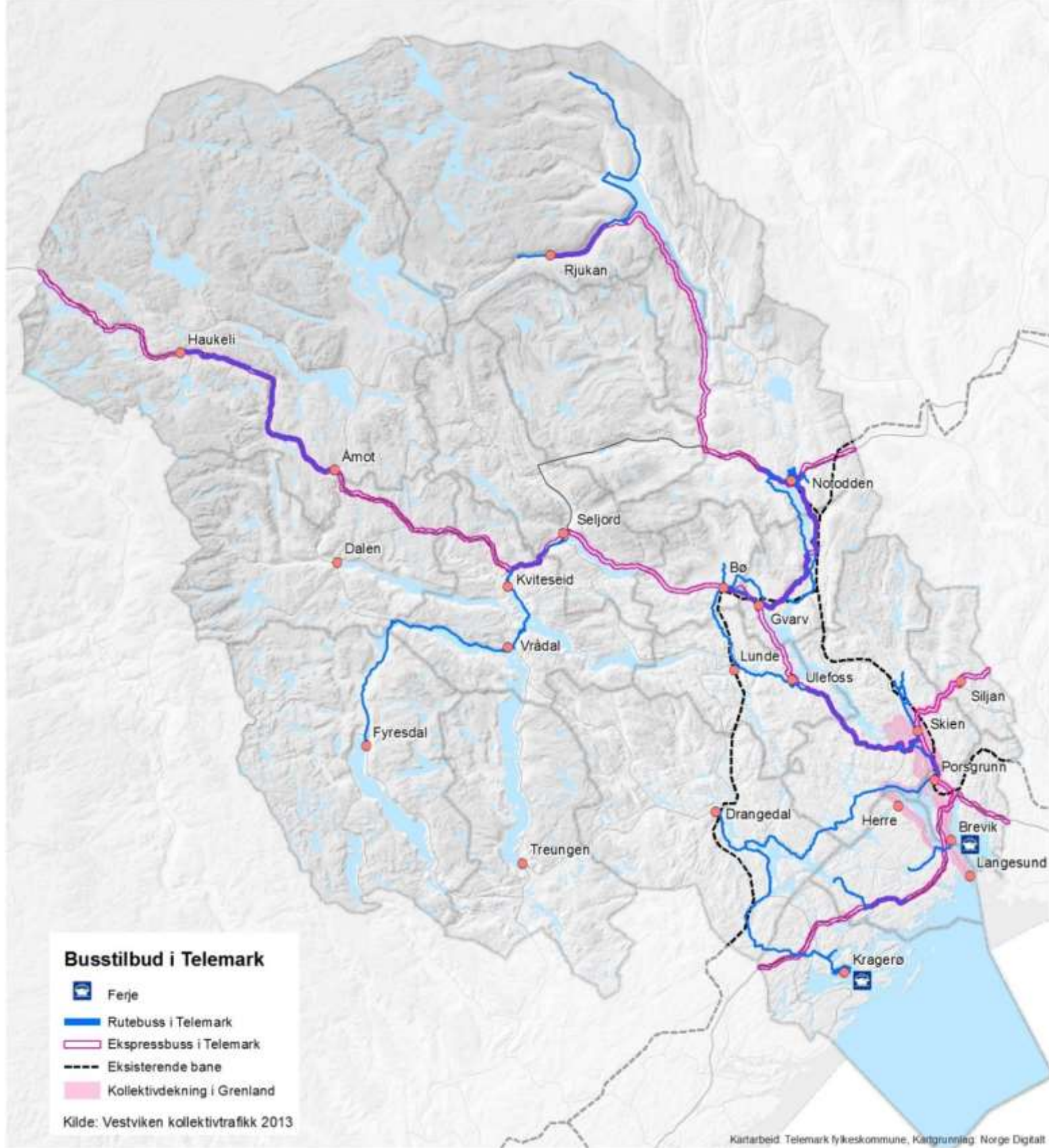


Planområdet for den regionale planen for areal og transport i Telemark

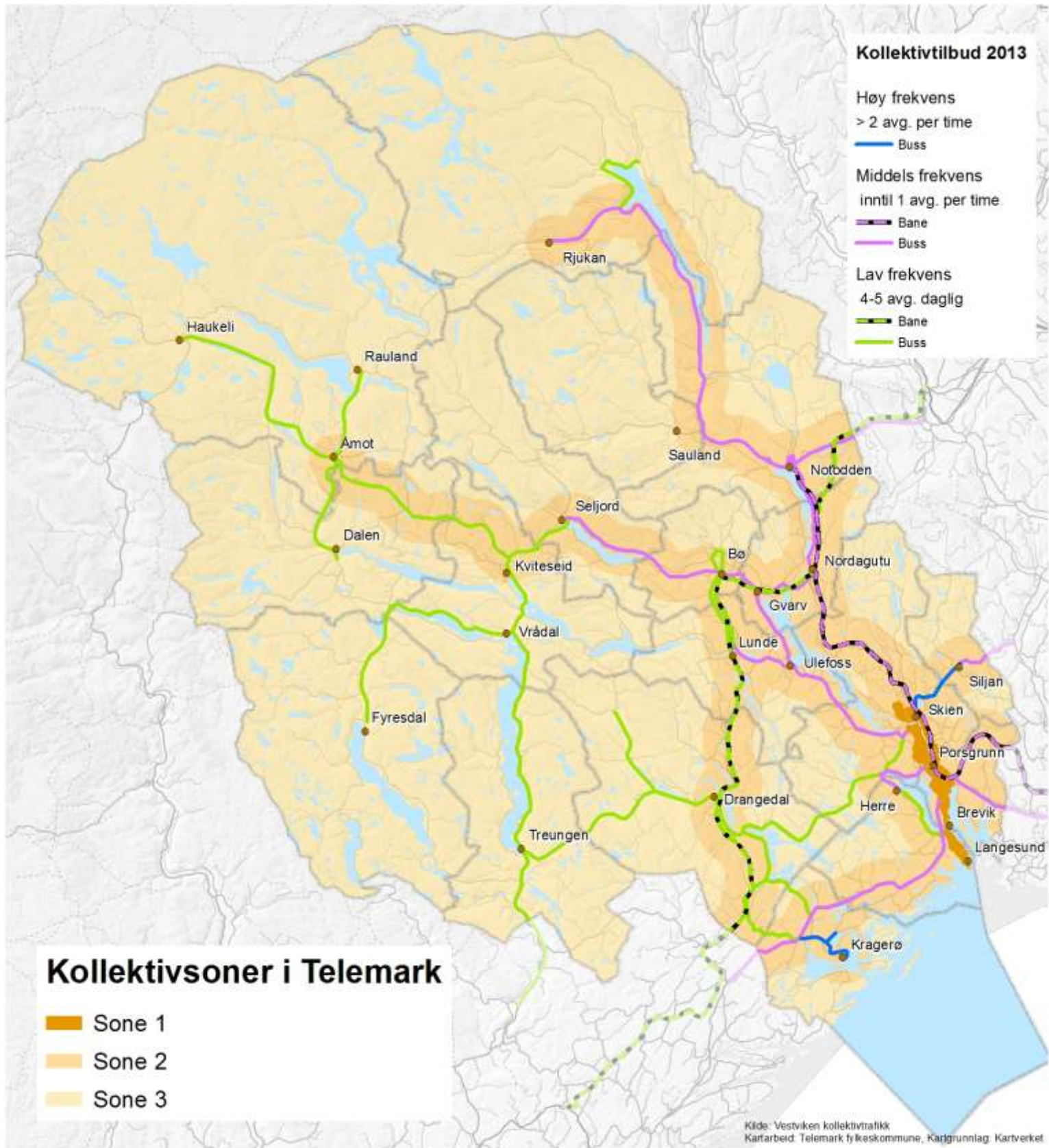
Senterstruktur Telemark



Oversikt over foreslått senterstruktur i den regionale planen



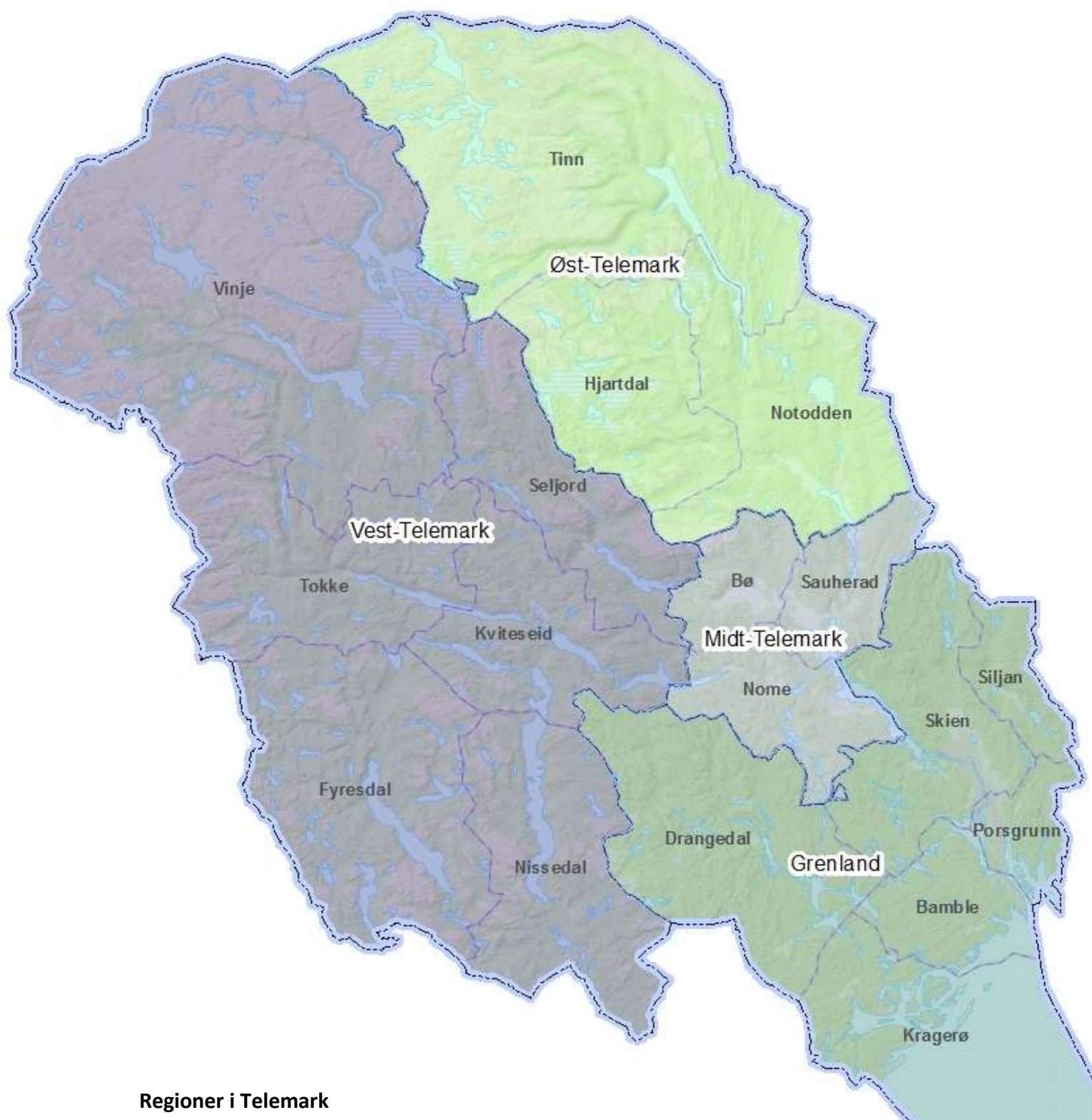
Oversikt over busstilbudet i Telemark



Oversikt over busstilbudet i Telemark



Klassifisering av kommunene i Telemark basert på Telemarksforsknings kriterier for næringsutvikling, innovasjon og attraktivitet



Regioner i Telemark

Øst-Telemark er en del av Kongsbergregionen.

Planprogrammet

Planprogrammet ble vedtatt 13. februar 2013. Sammenhengen mellom planprogrammet og konsekvensutredningen er:



Planprogrammet beskriver i hovedsak temautredninger som var nødvendige for å utarbeide planforslaget. Denne konsekvensutredningen har tatt utgangspunkt i planprogrammet og supplert dette med temaer som dekker hovedtemaene miljø, naturressurser og samfunn. Det er tatt utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensvurderinger i vurderingen av temaene. Planen er vurdert i forhold til tre hovedelementer:

1. Virkninger for miljø, naturressurser og samfunn
2. Måloppnåelse
3. Statens forventningsbrev til fylkeskommuner og kommuner

Konsekvensutredningen skal gi en oversikt over planens virkninger, og mulighet for å foreslå endringer og/eller avbøtende tiltak der virkningene vurderes å ikke være akseptable.

Alternativer og utredningsmetode

Utarbeidelsen av planen er blitt til gjennom en samarbeidsprosess mellom partene (kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen). Det er ikke utarbeidet egne alternativer for vurdering i konsekvensutredningen. Kunnskap og utredninger som har vært utarbeidet underveis har vært brukt til å forbedre planforslaget. Det er derfor ikke utarbeidet flere alternative planforslag.

Metode

Konsekvensutredningen er utarbeidet av en gruppe fagfolk som har gjort vurderinger basert på følgende metodiske trinn:

1. Vurdering av eksisterende verdier i Telemark basert på geografiske data og egen kunnskap om regionen. Verdiene er vurdert opp mot Grenland og Telemark/landsdelen.
2. Vurdering av hvordan verdiene påvirkes av planforslaget
3. Vurdering av konsekvensgrad – fra stor negativ til stor positiv konsekvens. Der det har vært behov er både positive og negative virkninger vurdert.
4. Forslag til avbøtende tiltak/føringer i videre planlegging for å unngå negative og maksimere positive virkninger av planen

Konsekvenser

Konsekvensene av planen er delt i tre hovedgrupper: miljøet, samfunnet og naturressursene og er gradert fra store negative konsekvenser til store positive konsekvenser. Konsekvensene kan variere geografisk (positive virkninger i noen områder og negative i andre).

Dersom konsekvensene varierer geografisk beskrives dette og det vurderes en samlet konsekvensgrad for regionen.

Landskap

Sentrale verdier

Landskapet i Telemark er variert og omfatter en gradient fra kystlandskapet med hav, fjorder og skjærgård via daler og kulturlandskap til snaufjellet. Landskapet er preget av menneskelig aktivitet med bebyggelse, landbruksdrift og fritids- og rekreasjonsbruk. Det er preget av store variasjoner over korte avstander.

Fylket er preget av daler med ulik skala som går på «kryss og tvers», i motsetning til andre landsdeler hvor dalene har en hovedstruktur nord-sør eller øst-vest. Landskapet fremstår som «ruglete og uryddig». Den store variasjonen skyldes blant annet at den østre delen av regionen er sterkt påvirket av geologien i Oslofeltet. Karakteristisk for landskapet er de mange stedene med svaberg og flåfjell.

Flerkjernestrukturen i byene og tettstedene i fylket er en konsekvens av landskapet. Det er stor stabilitet i lokalisering av bebyggelse og tettsteder. Dagens bebyggelse ligger som regel på samme sted som den har ligget i tidligere tider. Det er en sterk kobling mellom bebyggelse/tettstedene og landskapet. Særegent for Telemark er industriens utnyttelse av landskapets muligheter med vannvei og kraftproduksjon.

Landskapet er gjennomskåret av vann og innsjøer. Disse brukes som ressurs og ferdselsårer i forbindelse med næringsvirksomhet og friluftsliv. Landskapet er tilgjengelig og kan enkelt brukes til friluftsliv, jakt osv. Landskapets omskiftelige karakter gir det stor verdi for friluftslivet. Mangfoldet gir attraktivitet både for næringsvirksomhet (turisme og reiseliv) og rekreasjon og friluftsliv.

Landskapet i Telemark fremstår mange steder som trolsk, og med sterke bånd til norske sagn og eventyr. Det er knyttet utallige sagn og historier til de ulike delene av fylket. Disse forsterker innbyggernes forhold til landskapet og egen identitet og identifisering med stedet de har vokst opp.

Elementer i planen som gir konsekvenser for temaet

Befolkningsvekst eller befolkningsnedgang er den viktigste drivkraften for endringer i landskapet. Sammen med befolkningsutviklingen vil den økonomiske utviklingen være avgjørende for videre utbygging og nybygging i fylket. Stor befolkningsvekst og økonomisk vekst vil føre til større press på uberørte landskap enn i dag.

Overordnet nivå er det bevaring av tettstedsstrukturen slik at arealbeslaget til ny bebyggelse og infrastruktur begrenses som vil gi størst positiv virkning. Tydelig og kompakte tettsteder vil begrense videre nedbygging av kulturlandskapet og bevare eksisterende bebyggelse og dens forhold til landskapet.

Samtidig er det en fare for at lav vekst i antall spredte boliger vil medføre at grisgrendte strøk blir mindre attraktive og fører til økt fraflytting og mer gjengroing. Dette kan gi en selvforsterkende effekt som gjør grendene stadig mindre attraktive. Gjengroing av landskapet vil også kunne redusere bokvaliteten ved at utsikt og sol reduseres. Samtidig kan utbygging i kulturlandskapet som har en uheldig plassering og utforming ha en negativ virkning på landskapsverdiene.

Utviklingen langs ferdselsårene vil ha stor betydning for hvordan landskapet oppfattes. Bevaring og utvikling av eksisterende infrastruktur, f.eks. Grenlandsbanen gir nye muligheter for etablering og bedre service for eksisterende boliger og virksomheter. Det omfatter både

gjengroing og utbygging. Videre utbygging av eksisterende veier og bane vil kunne føre til konflikter med vannveiene på grunn av nye og utvidelse og endring av eksisterende anlegg.

Konsekvenser

Samlet sett vurderes virkningene for landskapet å bli små, og overveiende positive dersom tettstedene blir tydeligere avgrenset og hoveddelen av veksten konsentreres til disse. Dersom planen ikke gjennomføres vurderes de negative virkningene for landskapet å bli merkbare.

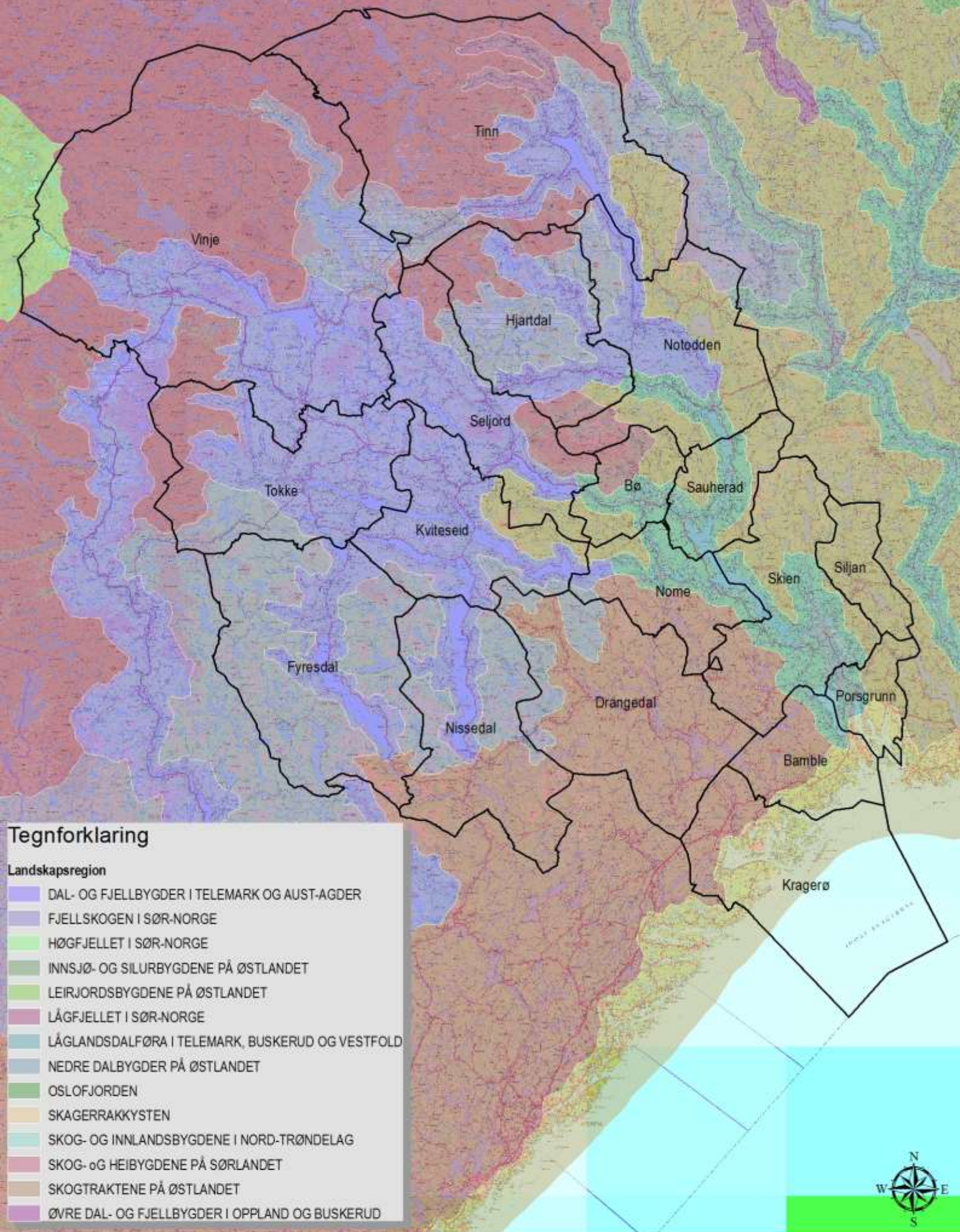
Der det kommer nye bebyggelse og langs ferdselsårer/teknisk infrastruktur vurderes virkningene å bli betydelige dersom ikke ny bebyggelse og infrastruktur utformes slik at landskapsverdiene bevares. Større infrastrukturprosjekter vil påvirke landskapet i betydelig grad og vil kunne få store negative virkninger dersom de ikke tilpasses landskapet.

Bygging av fritidsboligene endrer landskapet gjennom arealbeslag, endring av landskapsbildet og sekundærvirkninger som økt miljøbelastning og utvidelse og nybygging av serviceanlegg og infrastruktur. Kommunene planer vil avgjøre hvordan bebyggelsen plasseres og utformes, og dermed om virkningene blir positive eller negative samlet sett.

Gjengroing vurderes som en større utfordring enn nedbygging i forhold til landskapsendringer. Samtidig er virkningene utenfor tettstedene og byene viktigere enn innenfor i forhold til landskapsvirkninger.

Aktuelle avbøtende tiltak

1. Tiltak mot gjengroing, særlig langs veier
2. Støtte opp under egenarten (kulturminner)
3. Gode eksempler på kombinasjon av det gamle og det nye
4. Bygge opp under steds karakteren/stedidentiteten
5. Styrke bosettingsstrukturen utenfor tettstedene
6. Bevissthet om landskapsendringene
7. Hindre nedbygging langs vassdrag
8. Hindre uheldig spredt boligbygging – bedre kvaliteten på lokalisering og utforming
9. Være restriktiv med å tillate bygging i bjørkebeltet/randsonen mot snaufjellet
10. Helhetlig planlegging – koordinering mellom kommunene slik at bebyggelsen kan konsentreres
11. Estetikk og byggeskikk. Utarbeide veileder med eksempler på hvor og hvordan man bør bygge.
12. Utarbeide landskapsanalyser og vurderinger av nær- og fjernvirkning
13. Tiltak for attraktivitet i små grender, for eksempel stitilknytninger mellom grendene og kommunale retningslinjer for spredt boligbygging.

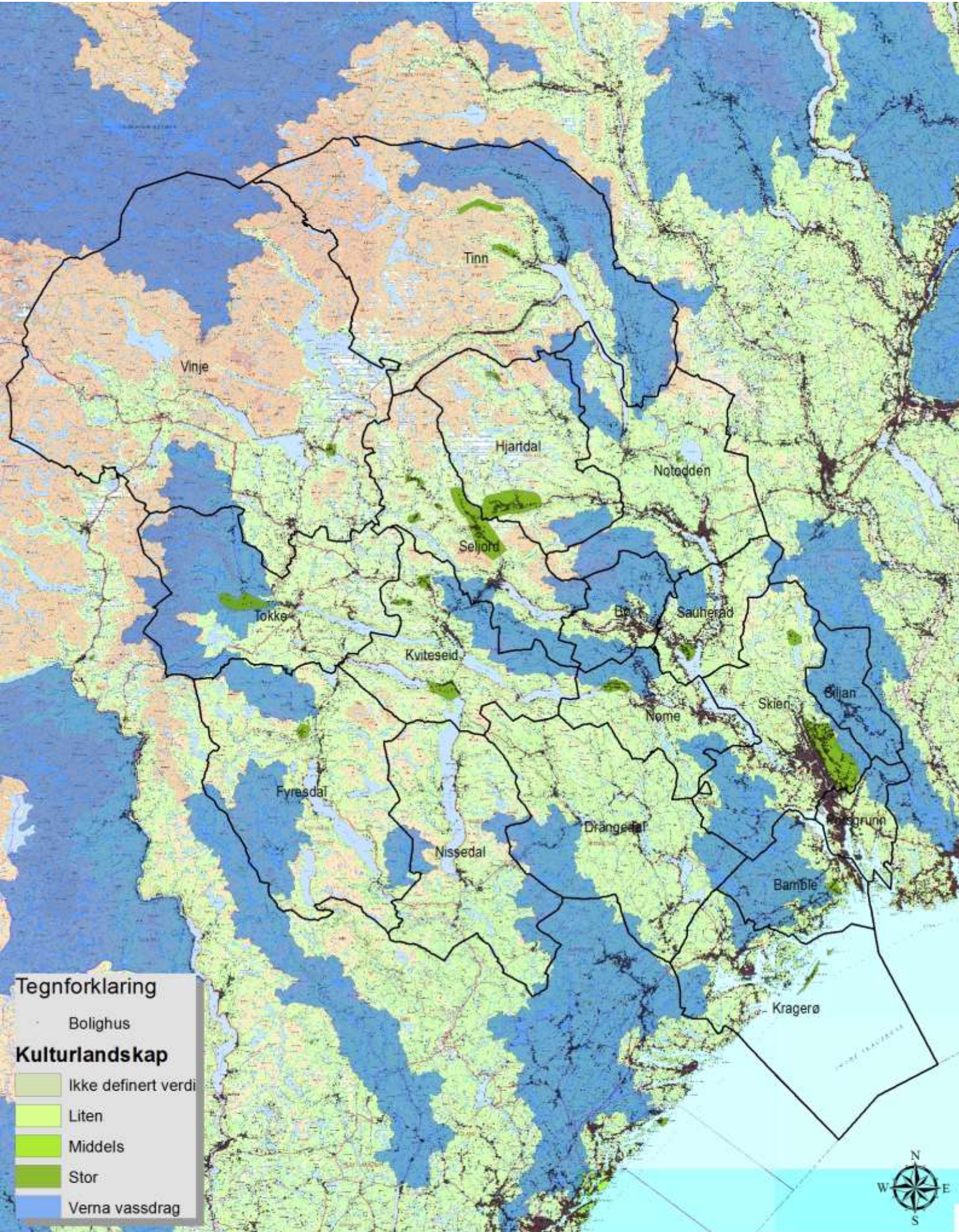


Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Landskapsregioner



Telemark fylkeskommune
8. desember 2013



Tegnforklaring

-  Bolighus
- Kulturlandskap**
-  Ikke definert verdi
-  Liten
-  Middels
-  Stor
-  Verna vassdrag

Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Verdifulle landskap



By- og stedsutvikling

Teamet omfatter bymiljø, funksjoner og struktur i byområdene og overlapper flere av de andre temaene i konsekvensanalysen.

Sentrale verdier

Karakteristisk for fylket er de mange små tettstedene som alle har sin egen karakter. Bebyggelsen gir som regel tydelige tegn på når den er etablert, noe som gir tidsdybde og gjør det lett å forstå stedenes historiske utvikling. Dialektene i de forskjellige delene av fylket er med på å gi ytterligere karakter til byene og tettstedene.

Mange av tettstedene har forflyttet seg geografisk gjennom historien, fra en etablering ved vannveien, til toglinja og så til hovedvegen. I dag reetableres flere tettsteder seg ved vannet på grunn av de kvalitetene det gir.

Fylket har også mange tettsteder med en betydelig befolkningsmengde i turistsesongen. Hytteturistene og studentene i fylket gir grunnlag for et servicenivå betydelig over det den faste befolkningen gir grunnlag for. Samtidig er mange av tettstedene og byene preget av mange tomme butikklokaler, noe som indikerer en betydelig forskjell på tidligere å gjeldende ønsker og krav til lokalisering i handels- og servicenæringen.

Karakteristisk for byene i fylket er at flere av dem er anlagte. Flere er også knyttet til båttrafikken langs kysten, selv om de ligger inne i landet, fordi de er knyttet til kysttrafikken gjennom Telemarkskanalen. Vesentlige faktorer ved lokaliseringen har vært kommunikasjonsårer, vannkraft og forekomster av råvarer.

Elementer i planen som gir konsekvenser for temaet

Virkningene oppstår primært som følge av vekst eller tilbakegang i tettstedene. Det er avhengig av befolkningsutviklingen og den økonomiske utviklingen. Økt tetthet gir positive virkninger som økt servicenivå, redusert arealbehov og grunnlag for bedre kollektivbetjening. Negative virkninger er knyttet til fortetting med tilhørende tap av åpne arealer med betydning for grønnstrukturen og rekreasjon.

Konsekvenser

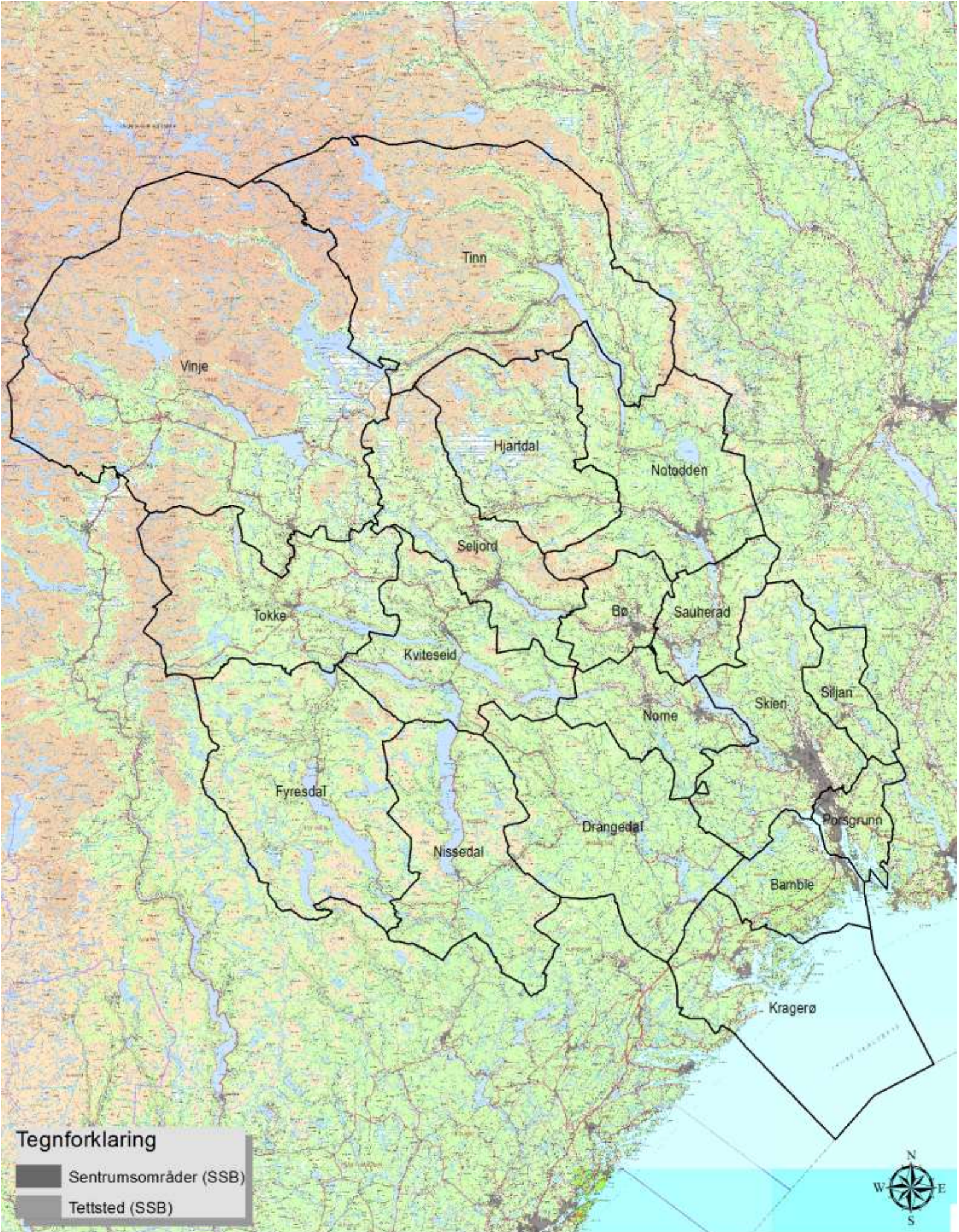
Planen legger opp til en fortetting og videre utvikling av eksisterende byer og tettsteder i fylket. Økt tetthet gir positive virkninger. Dette vil styrke tettstedenes robusthet ovenfor endringer i markedskreftene og gi grunnlag for et bedre servicetilbud til innbyggerne i fylket. Samlet sett vurderes tettstedenes attraktivitet å øke med de føringene som ligger i planforslaget.

Mulige negative virkninger er tap av visuelle verdier når ny bebyggelse skal innpasses. Det omfatter også nedbygging av grønne områder i eksisterende tettsteder. På grunn av ulik senterstrategi i Vest-Telemark og resten av fylket kan fordeler og ulemper bli ulikt fordelt. Om og hvordan forskjellen kan arte seg har ikke vært mulig å vurdere. Det vil først og fremst være avhengig av veksten i de ulike delene av fylket.

Redusert bilbruk vil gi positive effekter i form av bedre miljø, tryggere forhold for myke trafikanter og mindre utslipp av klimagasser i tettstedene. Økt tetthet gir også bedre muligheter for kollektivbetjening, noe som vil styrke de positive virkningene i tettstedene.

Aktuelle avbøtende tiltak

1. Ta vare på bruker, klopper, steinmurer og andre karakteristiske detaljer i landskapet
2. Tydeligere prioritering av kollektivtrafikken med soneinndeling
3. Skjerme viktige offentlige rom og grønne lunger mot nedbygging
4. Sikre tilgangen til vassdrag
5. Kartlegging av barn og unges ferdsel og arealbruk
6. Kartlegging av og statistikk over arealbruken i fylket. Tas inn i Telemarksbarometeret
7. Avveie jordvern og utbygging – tydeligere prosess og faglig grunnlag
8. Utvikle et program for "fortetting med kvalitet" for kommunene i fylket.
9. Stedsanalyser som definerer hva som er viktige visuelle trekk og karakteristiske bygninger/plasser/parker som er med på å definere det enkelte tettsted som forskjellig fra et annet



Tegnforklaring

- Sentrumsområder (SSB)
- Tettsted (SSB)

Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

By- og stedsutvikling



Telemark fylkeskommune
8. desember 2013

Idrett og friluftsliv

Sentrale verdier

Fylkets innbyggere har tilgang til både kyst, fjell og vassdrag. Friluftsområder med store opplevelsesverdier er lett tilgjengelig i alle deler av fylket. Turistforeningen og andre frivillige organisasjoner har tilrettelagt stier, løyper og andre former for tilrettelegging. Fylket har er særlig godt tilrettelagt for sykkelturisme og padling.

Fylket har flere studier i idrett og friluftsliv på høyskolene og folkehøyskoler, noe som styrker både interessen og kompetansen for friluftsliv. De stabile snøforholdene gir et godt grunnlag for vintersport og en egen ski-gren er oppkalt etter fylket.

Skjærgården gir muligheter for båt- og badeliv og brukes også til padling og andre friluftaktiviteter. Hyttebyggingen setter sitt preg både på skjærgården og fjellet. Særlige utfordringer i kystsonen er allmennhetens tilgjengelighet til strandsonen og inngrep knyttet til adkomst fra lang og sjø. På fjellet er det konflikter knyttet til inngrep og friluftsliv med ulike interesser. Det ligger godt til rette for scooterkjøring i deler av fylket, men denne aktiviteten medfører også store konflikter med annet friluftsliv og hensynet til naturen.

Elementer i planen som gir konsekvenser for temaet

Planforslaget vil medføre økt press på åpne arealer i byer og tettsteder. Fortetting vil medføre at grøntområder i byene og tettstedene vil bli nedbygget. Konsekvensen vil være avhengig av områdenes betydning, og eventuelle erstatningsarealer, eller opparbeiding andre steder for å kompensere for negative virkninger.

Økt befolkningsgrunnlag vil gi grunnlag for flere og bedre anlegg, mens befolkningsnedgang vil føre til et dårligere tilbud.

En mer sentral lokalisering av anlegg og bedre tilgjengelighet i et sammenhengende nett som også omfatter skoler, sentrale funksjoner i tettstedet/byen og omkringliggende turområder vil gi positive virkninger.

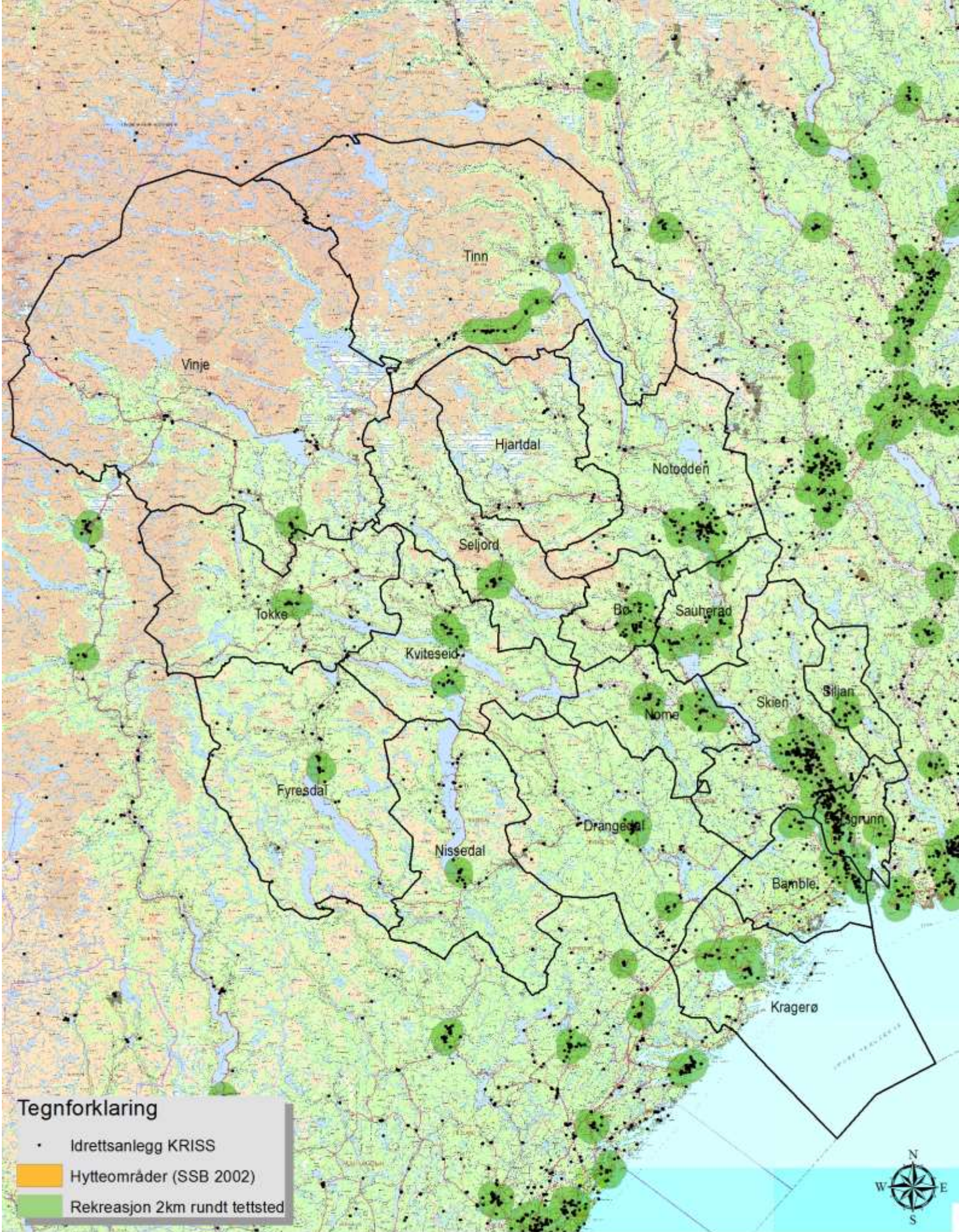
Konsekvenser

Økt befolkning gir større mulighet for tilrettelegging og et bredere tilbud av idrett. Og friluftslivsaktiviteter. På den annen side vil arealbeslag i byer og tettsteder medføre økt press på gjenværende arealer og dårligere tilgang til grøntområder. For å unngå store negative konsekvenser av fortetting må særlig verdifulle arealer bevares og det bør iverksettes avbøtende tiltak der arealer som er i bruk bebygges.

Et sammenhengende gang-/sykkelvegnett vil gi positive virkninger for trafiksikkerheten i fylket. Det vil også kunne avbøte negative virkninger av fortetting ved at nye områder blir tilgjengelige for barn og unge. Dette vil også kunne kompensere for negative virkninger for nærfriluftslivet.

Aktuelle avbøtende tiltak

1. Bedre kvalitet på anlegg og drift
2. Sikre tilgang til nærfriluftsområder og idrettsanlegg
3. Sikre bedre samarbeid mellom aktørene
4. Mer bevisst planlegging for idrett og friluftsliv
5. Samordning og samarbeid med frivillige organisasjoner



Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Idrett og friluftsliv



Telemark fylkeskommune
8. desember 2013

Befolkning

Temaet omfatter både befolkningen, boforhold og næringsliv.

Sentrale verdier

Fylket er preget av en spredt befolkning med stor aldersmessig skjevhet. I følge folkehelsestatistikken er helsen litt under gjennomsnittet i fylket. Samtidig har fylket en svært rikt kulturliv med mye lokalt initiativ. De mange arrangementene, særlig for barn og ungdom, og festivalene vitner om engasjement og initiativ.

Fylket har en egen kultur knyttet til de anlagte byene med urbane livsformer i en befolknings som ellers var dominert av landbruket. Fylket har et fødselsunderskudd og innflyttingen til fylket er en vesentlig faktor i å opprettholde befolkningsgrunnlaget i deler av fylket.

Balansen mellom arbeidsplasser befolkning er god, men med utfordringer i forhold til type arbeidsplasser. Fylket har 4 studiesteder, noe som gir et rikt studentliv og gode muligheter for verdiskaping knyttet til undervisningsinstitusjonene.

Elementer i planen som gir konsekvenser for temaet

Et bedre gang- og sykkelvegnett i byene og tettstedene, og bedre infrastruktur og kollektivbetjening mellom tettstedene vil gjøre kommunikasjon lettere. Mer infrastruktur gir større mulighet for transport. Det gjelder både bil, tog og kollektivtransport. Lettere transport gir større muligheter for vekst gjennom et utvidet bolig- og arbeidsmarked.

Tettere byer og tettsteder gir grobunn for synergieffekter, og mer aktivitet gir høyere attraktivitet. «Deltidsinnbyggere» - hyttefolket og studentene - er en mulighet og ressurs som i dag gir grunnlag for et høyt servicenivå, men som har et potensiale for å utnyttes bedre i næringsutviklingen og rekruttering til fylket.

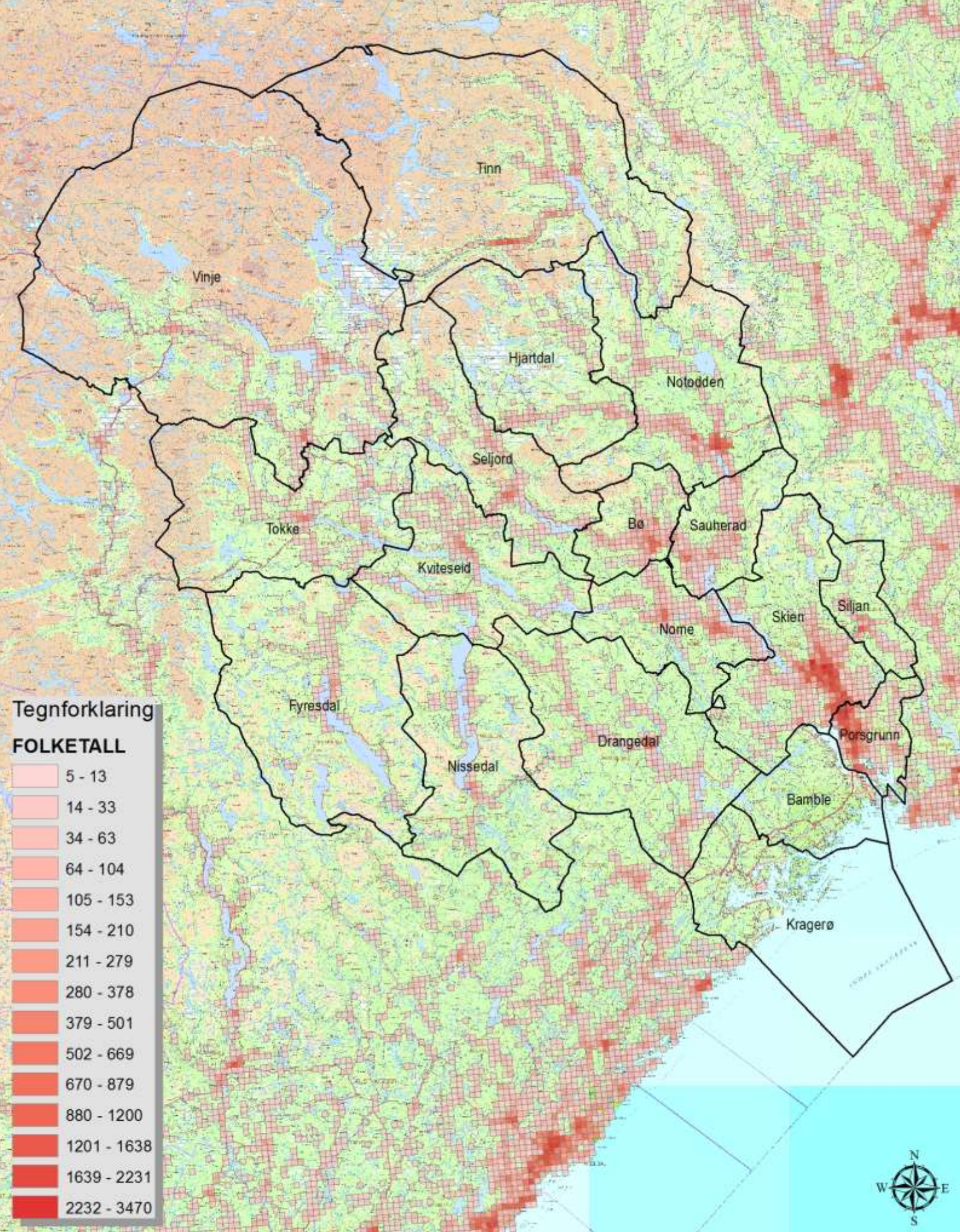
Konsekvenser

Virkingen av bedre veier, kollektivbetjening og gang-/sykkelveier i byene og tettstedene vurderes å gi en litt positiv effekt. Økt tetthet i byer og tettsteder vil gi grunnlag for høyere servicenivå og høyere attraktivitet dersom det gjennomføres på en god måte.

Planen vurderes å styrke befolkningsutviklingen i fylket, men det er stor usikkerhet knyttet til innflytting og utflytting i fylket. Planen vurderes å gi et godt grunnlag for høyere attraktivitet og dermed stabilisering eller vekst i befolkningen.

Aktuelle avbøtende tiltak

1. Bosted for forskjellige «typer» befolkning – alder, innvandrere m.m. - kobling til boligsosialt handlingsprogram
2. Styrke møteplassene
3. Mulighet for spredt boligbygging
4. «Overvåkingsprogram» rundt boligbygging og befolkningsutvikling
5. Følge opp «småbrukstrenden» - at mange er interessert i å etablere seg på et småbruk
6. Videreutvikle programmet for «levende distrikter»
7. Skape attraktive kommunesentra og sikre god kvalitet og lokalisering av tjenester
8. Håndtere boplikt og konsesjon for å sikre befolkningsgrunnlaget og befolkningsvekst
9. Aktivvære hyttefolket lokalt
10. Hindre fraflytting ved å styrke stedene («minibyer»)
11. Påvirke holdningene til eget sted og bolig



Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Befolkning

0 25 50 100 kilometer

Telemark fylkeskommune
8. desember 2013

Verdifulle naturverdier

Sentrale verdier

Fylket har et mangfoldet i naturtyper og høyt biologisk mangfold. Det er særlig store naturverdier knyttet til kalken i Oslofeltet. Denne gir grunnlag for flere verdifulle og sjeldne naturtyper. Det er registrert mange rødlistearter i fylket.

Fylket har en gradient fra hav til høyfjell. En særlig verdi i fylket er villreinen og viddene med sitt karakteristiske landskap, flora og fauna. Utilgjengeligheten til områdene har gitt store verneverdier. Samtidig er naturområdene også verdifulle rekreasjonsområder, noe som kan gi konflikter med ivaretagelse av naturverdiene.

Elementer i planen som gir konsekvenser for temaet

Fortetting i byene og tettstedene gir arealbeslag som vil medføre konflikter med naturverdier. Samtidig begrenses arealbeslagene ved at nye arealer utenfor byene og tettstedene ikke nedbygges. Totalt sett vurderes virkningen å bli positiv for naturverdiene i fylket.

Villreinen er sårbar og hyttebygging i randsonene medfører negative virkninger på grunn av arealbeslag, tekniske inngrep og økt ferdsel. Konsekvensene kan bli betydelige dersom ikke utviklingen av hytteområdene skjer planmessig, og at det tas hensyn til villreinen.

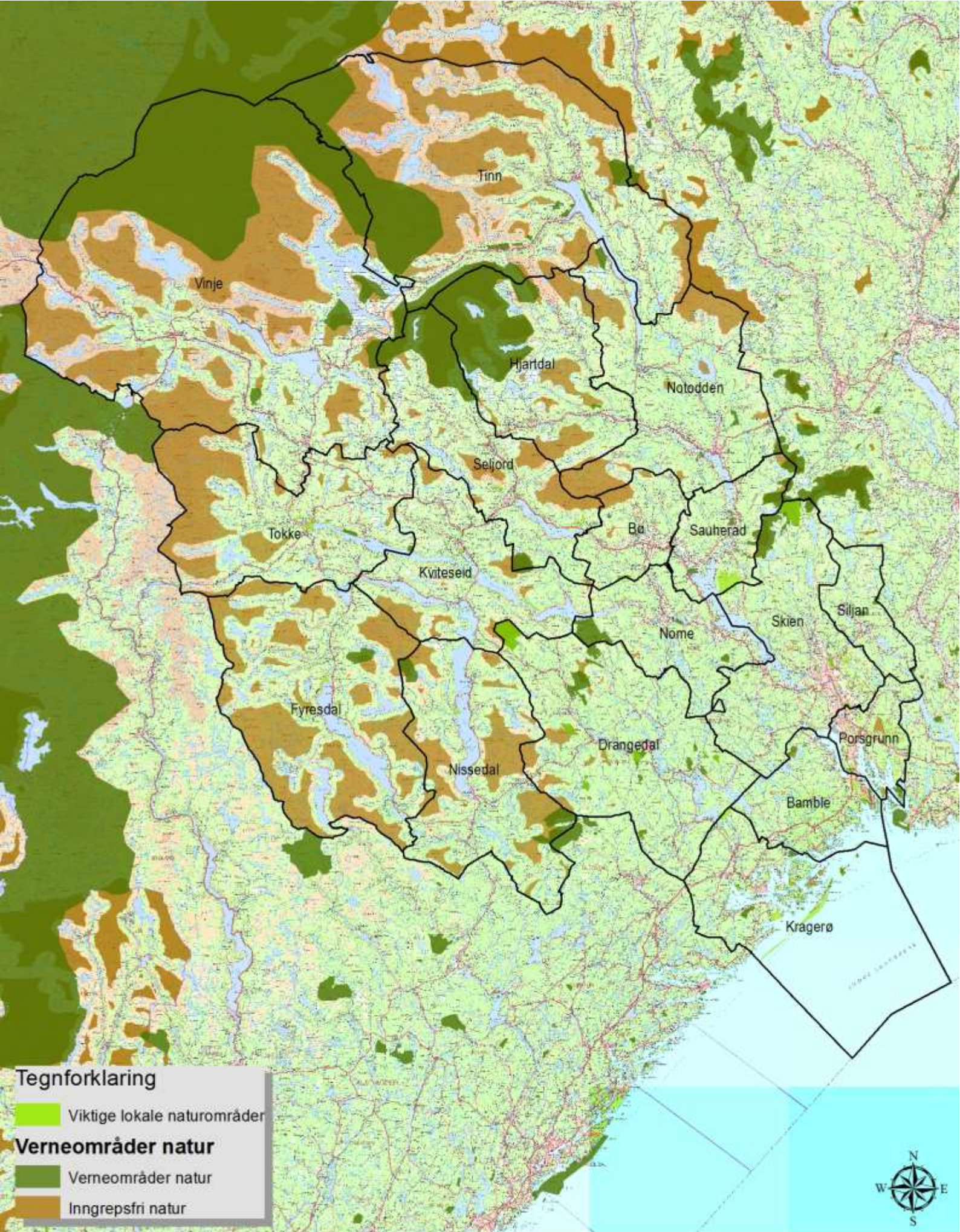
Utfylling i sjø og vassdrag kan gi vesentlige virkninger for vannlevende organismer og or arter som er avhengig av randsonene som leve eller yngleområder. Utfylling påvirker også vegetasjonen langs vassdragene, som er verdifull for mange arter både på land og i vassdraget.

Konsekvenser

Fortetting reduserer arealbeslaget og gir totalt sett positive virkninger av planen. Dersom hyttebyggingen skjer vilkårlig og uten tilstrekkelig hensyn til naturverdiene kan de negative virkningene bli betydelige.

Aktuelle avbøtende tiltak

1. Korridorer og randsoner må håndteres i kommuneplanene
2. Sikres grøntkorridorene i tettstedene
3. Vegsalting - omfang må vurderes i forhold til sted og omfang – endrede driftsformer
4. Fortsatt kartlegging av naturverdier
5. Mer vekt på naturmangfoldloven



Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Naturverdier



Telemark fylkeskommune
8. desember 2013

Vernede og fredete kulturminner

Temaet omfatter kulturminner som har vern etter kulturminneloven eller andre lover. Kulturminner må regnes som en ikke-fornybar ressurs.

Sentrale verdier

Telemark har mange middelalderbygninger og steinkirker sammenlignet med andre fylker. Fylket har samtidig betydelige mengder kulturminner knyttet til de fleste tidsperiodene. Det er mange kulturminner knyttet til jernutvinning. Steinalderbosettingene i fylket er knyttet til området sør for bø og Gvammen hvor havet stod i tidlig steinalder.

Elementer i planen som gir konsekvenser for temaet

Fortetting vil gi arealkonflikter med kulturminner, enten ved at kulturminner blir direkte påvirket, eller ved at den sammenhengen de inngår i endres vesentlig. Identitet bygges i stor grad ved hjelp av kulturminner, og dette kan påvirke oppfatningen av egen identitet og tilknytning til fylket. Kunnskap om og forståelse for kulturminnene og deres sammenhenger er derfor vesentlig å bevare.

Type forvaltning av kulturminnene vil ha betydning for utviklingen i fylket. Aktiv bruk og kommersiell utnyttelse av kulturminner kan bidra til et bedre vern enn via lovverket dersom det gjøres på riktig måte. Gjenbruk av kulturminner har et stort potensiale og har også et bærekraftperspektiv.

Lav befolkningsvekst er en trussel mot kulturminnene fordi det fører til at hus blir stående tomme. Uten at husene bebos skjer forfallet raskt, og nytteverdien av husene blir ikke utnyttet.

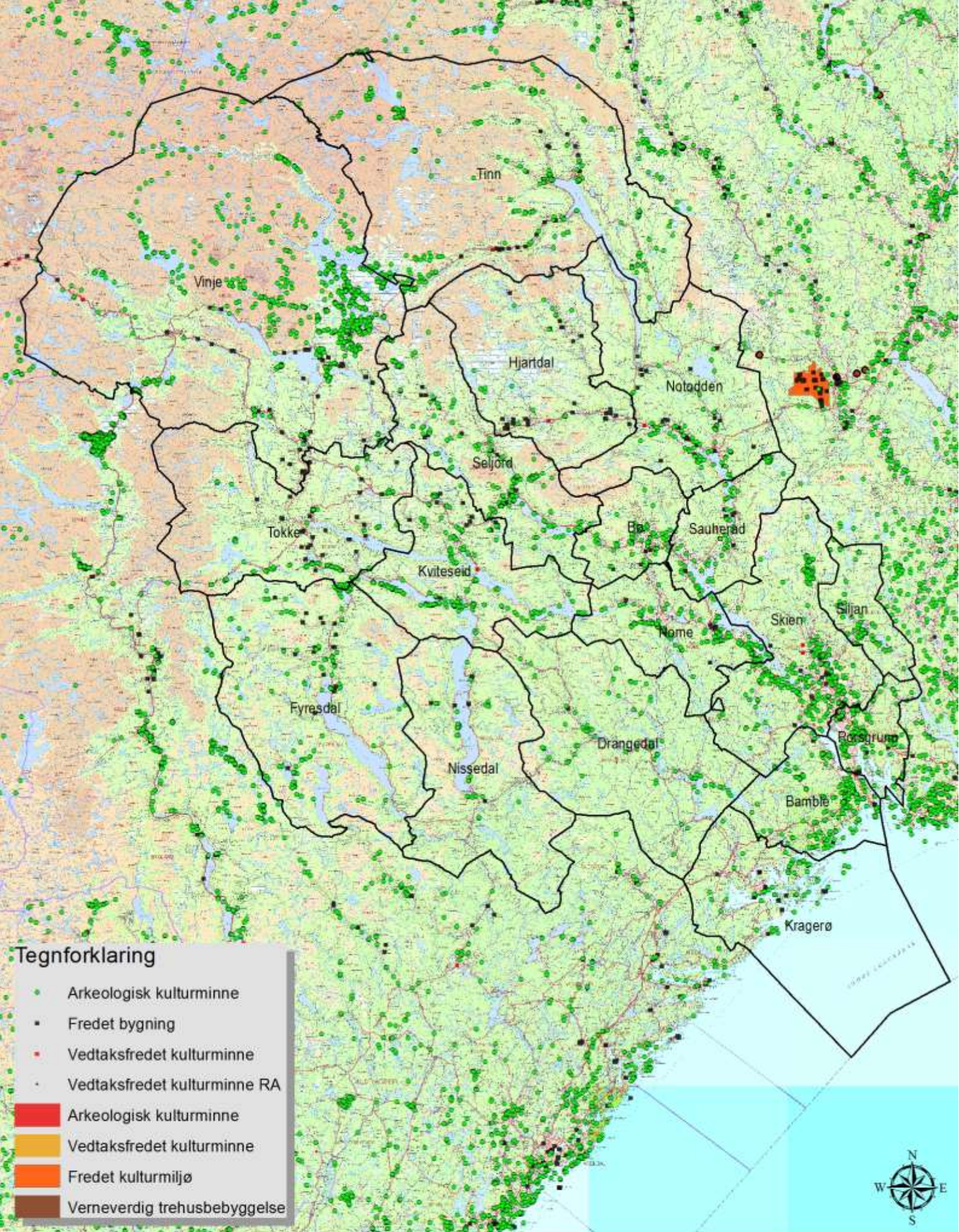
Konsekvenser

Konflikter med kulturminner kan føre til store og små konsekvenser avhengig av hvordan utbygging skjer. Fokus utelukkende på kulturminneverdiene kan føre til at fortettpotensialet ikke kan utnyttes, mens en mer fleksibel håndtering av konfliktene kan føre til tap av viktige kulturminner.

Fortetting og utbygging må balansere kulturminneinteressene, utbyggingsinteressene og bevaring av stedenes karakter og identitet. En endret sammenheng (estetisk og landskapsmessig) kan også skape nye verdier i byene og tettstedene.

Aktuelle avbøtende tiltak

1. Vern gjennom forsvarlig bruk
2. Utvikle kunnskap og forståelse for kulturminnene
3. Utvikle fortettingsplaner hvor vurdering av kulturminner inngår
4. Lage kulturminneplaner (kommunedelplaner) hvor verdisetting av kulturminnene inngår
5. Kunnskap og forståelse for sammenhengen mellom identitet og kulturminner
6. Vern gjennom bruk
7. Utgraving og formidling



Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Fredete kulturminner

0 25 50 100 kilometer

Telemark fylkeskommune
8. desember 2013

Andre kulturminner

Temaet omfatter kulturminner som ikke har noen formell vernestatus ut over eventuelt vern gjennom plan- og bygningsloven.

Sentrale verdier

Karakteristisk for Telemark er industrihistorien og det nære forholdet mellom industri og landskapet. Industrihistorien har internasjonal verdi («World wide value»). Kanalsystemet i fylket har nær sammenheng med industrihistorien og sammenhengen mellom elementene, og forståelsen av dem i forhold til naturressursene, er en vesentlig verdi.

Hele Telemark er påvirket av menneskelig aktivitet, og landskapet danner kulissen som binder de ulike kulturminnene sammen til et hele. Landskapet med bygninger og anlegg har stor verdi for reiselivet. Både fastboende og tilreisende husker ut fra tilknytning til et sted, og karakteristiske steder er en ressurs for alle som bor eller oppholder seg i Telemark. Stedsnavnene er også karakteristiske og er en del av folks opplevelse av kulturminnene. SEFRAK (sekretariatet for registrering av kulturminner) har en lokal verdi som database og kilde til kunnskap.

Det er store forskjeller innad i fylket – fra bykultur til bondekultur – noe som gir et mangfold i bygningsmassen. Det er et betydelig antall arbeidsplasser knyttet til vedlikehold av fredete og verna bygningsmasse. Kompetansen som utvikles kan være grunnlag for utvikling av nye varer og tjenester.

Elementer i planen som gir konsekvenser for temaet

Fortetting av byer og tettsteder vil gi virkninger for kulturminner og kulturmiljøer. Hvor ny bebyggelse plasseres og hvordan den utformes vil avgjøre hvor store virkningene blir.

Utbygging utenfor byene og tettstedene vil påvirke landskapet og forståelsen av kulturhistoriske sammenhenger.

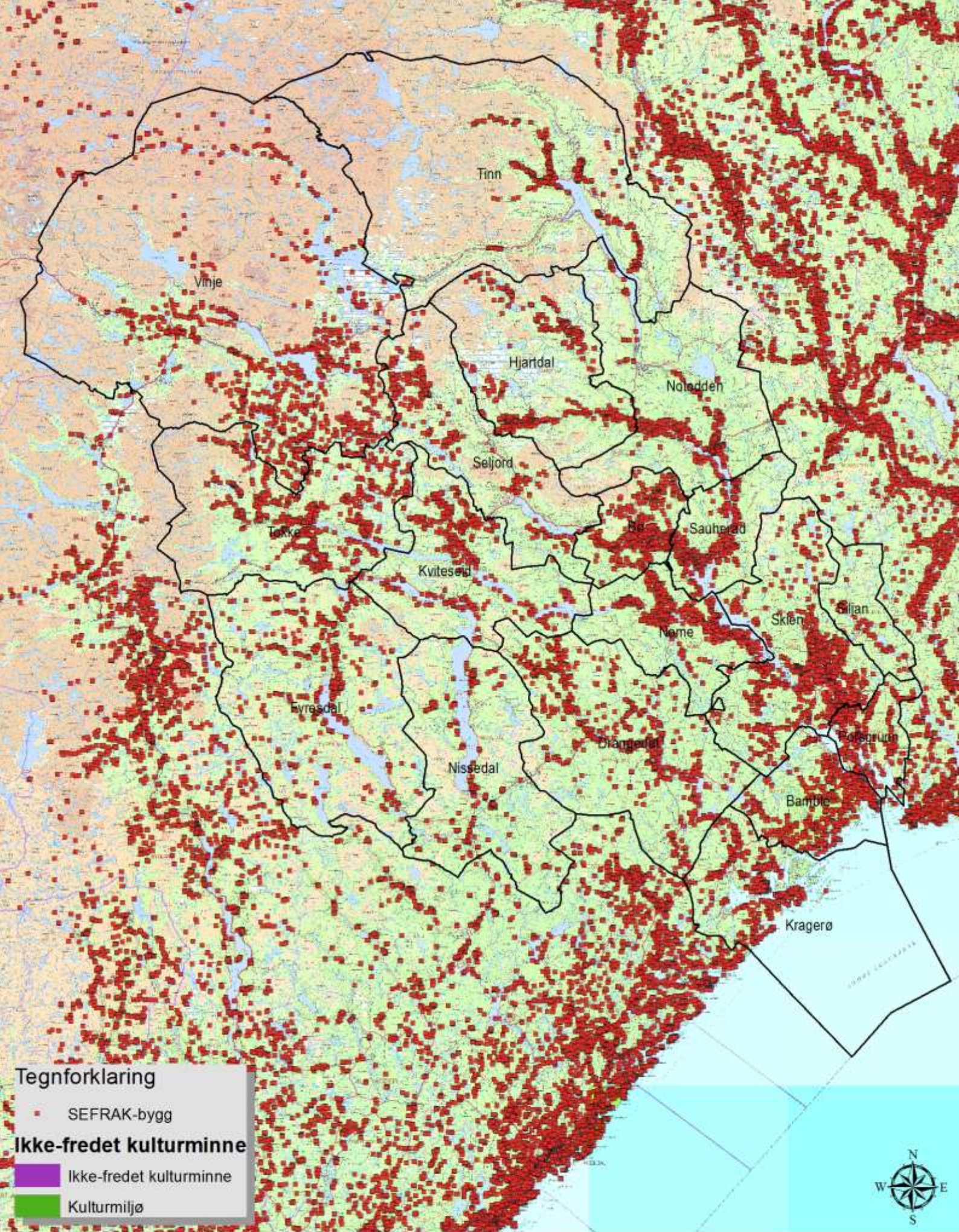
Konsekvenser

Størst verdier og størst potensiale for konflikt med kulturminneverdier er det der bebyggelsen er tett – i byene og tettstedene. Nybygg kan bidra positivt til kulturmiljøet dersom de utformes riktig, mens de kan gi store negative virkninger hvis de utformes feil slik at de bryter kulturhistoriske sammenhenger. Det estetiske uttrykket i ny bebyggelse vil ha betydning for hvordan kulturminnene påvirkes.

Kvalitet i bygninger, bebyggelse og by- og tettstedsformingen kan bidra til å skape nye sammenhenger i kulturmiljøene som oppfattes som positive bidrag til stedets karakter og identitet.

Avbøtende tiltak

1. Mer konsistens i hvordan skjønn utøves
2. Synliggjøre kulturminneverdiene bedre når det lages planer for fortetting
3. Vern gjennom bruk
4. Utarbeide kommunedelplaner for kulturminner og verdiskaping
5. Oppdatering av registre over kulturminner – fokusere mer på kulturmiljøer enn enkeltobjekter



Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Ikke-fredete kulturminner

0 25 50 100 kilometer

Telemark fylkeskommune
8. desember 2013

Naturressurser

Naturressurser omfatter fornybare ressurser som skog og dyrka mark, og ikke-fornybare ressurser som grus, sand og mineralressurser.

Sentrale verdier

Spesielt for Telemark er den rike geologien og mineralforekomstene knyttet til Oslofeltet. I Fehns-feltet pågår undersøkelser for å vurdere potensialet for uttak av sjeldne jordarter. Kalkforekomstene har i lang tid vært grunnlaget for kommersiell utvinning.

Fylket er særlig rikt på energiressurser – vannkraft, biobrensel og thorium. Energiressursene har vært noe av fundamentet for industriutviklingen i fylket. Særlig vannkraften har historisk hatt stor betydning. I nyere tid er rent vann en ressurs som får stadig større betydning for næringsmiddelindustrien. Skogbruket er i endring, og biobrensel er i ferd med å utvikle seg til en ny industri.

I landbruket er fruktdyrking en stor industri i Telemark, og fylket er kjent for sine produkter. Fylket gir også godt grunnlag for jakt, både som friluftsliv, og som kommersiell aktivitet. Det samme gjelder fiske i ferskvann og langs kysten. Langs kysten er også det kommersielle fisket en industri med historiske røtter og utviklingspotensial.

Elementer i planen som gir konsekvenser for temaet

Negative virkninger oppstår i hovedsak som følge av arealbeslag. Indirekte virkninger kan oppstå som følge av forurensning og/eller økt arealpress som fører til en dårlig forvaltning/utnyttelse av arealer fordi de forventes nedbygget.

Konsekvenser

Fortetting vil gi mindre arealbruk og vil derfor gi en positiv effekt for naturressursene. Spredt bebyggelse vil i liten grad påvirke naturressursene, med unntak av dere det bygges på drivverdige grusforekomster, eller slik at andre naturressurser blir vanskelige å utnytte. Nedbygging av sand- og grusforekomster vil på sikt ha store negative konsekvenser.

Avbøtende tiltak

1. Registrering av ressursene for å få en bedre oversikt.
2. Pris-sette ressursene slik at er kan sammenligne med nytten av de tiltakene som foreslås. Tidsperiode for verdisettingen må tas stilling til.
3. Samarbeid mellom sektorene for å få en bedret forvaltning av naturressursene og utnyttelsen av dem.
4. Sikre at uttaket av fornybare ressurser skjer på en bærekraftig måte og at ikke-fornybare ressurser tas ut fra et langsiktig perspektiv og slik at det ikke forurenser omgivelsene eller gir andre vesentlige negative virkninger.



Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Naturressurser



Telemark fylkeskommune
8. desember 2013

Risiko og sår barhet - Flomfare

Flomfare omfatter flom som følge av stor vannføring i vassdrag og innsjøer, og stormflo i sjø. Vannstanden kan endres som følge av rask snøsmelting, store nedbørmengder, dambrudd – eller en kombinasjon av disse faktorene. Generelt øker faren for flom på grunn av ekstremvær forårsaket av klimaendringene.

Sentrale risikomomenter

Sentrale risiki er oversvømmelse med påfølgende skade på bebyggelse og infrastruktur, blokkering av veger og toglinjer med påfølgende blokkering av transportnettet. Erosjon som følge av flom kan føre til ras med påfølgende skader på fysisk og kommunikasjonsinfrastruktur, bebyggelse og andre anlegg og energiforsyningen.

Skader på fysisk og kommunikasjonsinfrastruktur vil føre til problemer med evakuering, redning og opprettholdelse av normale samfunnsfunksjoner. Det kan forsterke skader på liv og helse som følge av sen og/eller begrenset innsats.

De fleste av byene og tettstedene ligger ved sjø eller vassdrag og er utsatt for risiko. Graden varierer avhengig av grunnforhold, avstand til og høyde over normal vannstand og lokalisering av kritisk infrastruktur og samfunnsfunksjoner.

Konsekvenser

Faren for skader på liv og helse vurderes om liten da varsling og iverksetting av beredskapstiltak normalt vil være mulig å gjennomføre. For infrastruktur og bebyggelse kan de direkte virkningene bli betydelige ved oversvømmelse eller ras.

De indirekte virkningene vil være knyttet til langvarig strømbrydd og mangel på tilgjengelighet i form av transport eller telenettet. De økonomiske virkningene kan bli betydelige for den enkelte virksomhet eller bedrift, men vurderes ikke som kritiske samlet sett.

Avbøtende tiltak

1. Utarbeide beredskapsplaner og gjennomføre øvelser for å sikre effektiv varsling og evakuering
2. Risikovurderinger og prinsipper for arealbruk og utforming som sikrer mot påvirkning og skade
3. Vurdering av eksisterende og fremtidig bebyggelse i forhold til risiko og sårbarhet ved uforutsette hendelser.



Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Flomfare



Telemark fylkeskommune
8. desember 2013

Risiko og sår barhet –Skredfare

Temaet omfatter snø-, jord og steinskred.

Sentrale risikomomenter

Sentrale risikomomenter er ødeleggelse eller blokkering av transportsystemet (veg og jernbane) og ødeleggelse av nettet for energiforsyning og/eller telekommunikasjon. Faren for ødeleggelse av bebyggelse og andre anlegg vurderes som liten, men forutsetter at ny bebyggelse lokaliseres slik at risikoen ikke øker.

Transportinfrastrukturen i fylket er særlig utsatt og skred kan føre til lange transportveier dersom skadene blir langvarige.

I de øvre delene av fylket er stein- og snøskred den største risikoen, mens det i de nedre delene er kvikkleire som utgjør den største risikoen.

Konsekvenser

Skred utgjør en risiko for liv og helse. Skred kan også skade infrastruktur, bygninger og anlegg og medføre betydelig skade. Skade på transportinfrastruktur, strømforsyning og telekommunikasjon kan ha virkninger over tid og påføre samfunnet betydelige utgifter.

Avbøtende tiltak

1. Sikring av transportnettets mot skred, med prioritering av strekninger med mye trafikk hvor det finnes få eller ingen omkjøringsmuligheter.
2. Vurdering av eksisterende og fremtidig bebyggelse i forhold til risiko og sårbarhet ved uforutsette hendelser.
3. Videre kartlegging av områder med kvikkleire og vurdering av risiko og nødvendige tiltak ved bygge- og anleggsvirksomhet

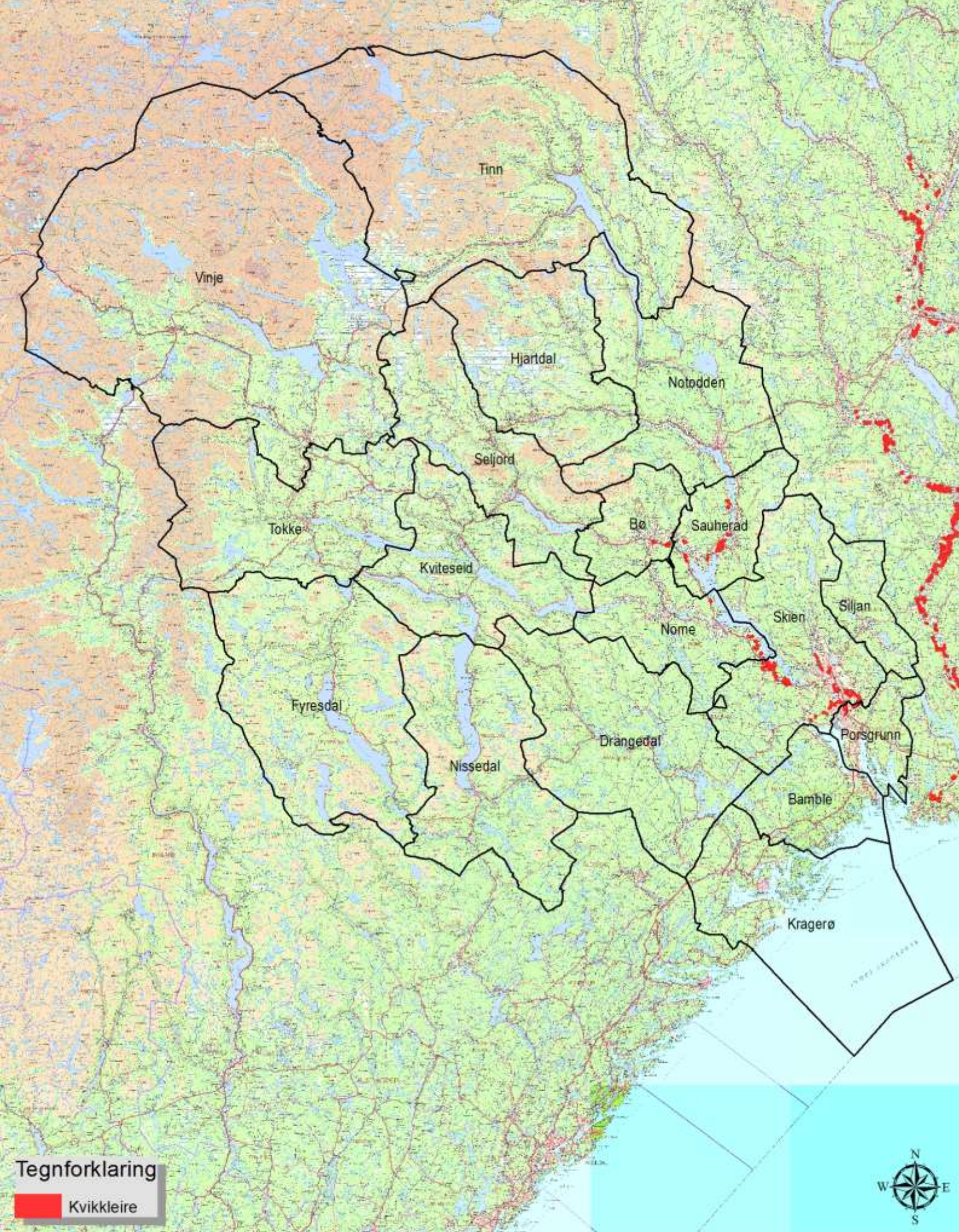


Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Rasfare

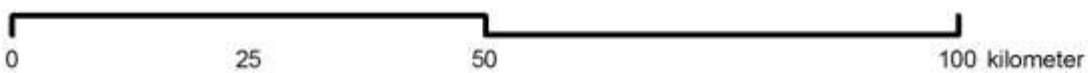


Telemark fylkeskommune
8. desember 2013



Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Kvikkleire



Telemark fylkeskommune
8. desember 2013

Risiko og sår barhet – Forurenset grunn

Temaet omfatter forurensningen i grunnen fra tidligere deponering eller forurensende virksomhet.

Sentrale risikomomenter

Risikoen er knyttet til bygge og anleggsvirksomhet som direkte berører eller endrer hydrologiske forhold. Spredning av forurenset masse og/eller forurensning av vannkilder kan berøre flora og fauna. Faren for liv og helse vurderes som liten.

Kritisk for omfanget av faren knyttet til forurenset grunn er kunnskap om områder med forurensning. Områder med forurenset grunn kan være mulige å utnytte dersom det iverksettes tiltak mot ukontrollert avrenning eller annen spredning av masser, og arealbruken er tilpasset situasjonen.

Elementer i planen som påvirkes

Fortetting i byer og tettsteder kan medføre konflikter med forurenset grunn. Det kan gjelde utbygging av infrastruktur, boliger og næringsområder. Utbygging utenfor byene og tettstedene kan også komme i konflikt med forurenset grunn, men risikoen er sannsynligvis lavere enn ved fortetting.

Konsekvenser

Forurenset grunn kan medføre utslipp til vann og/eller jord med påfølgende virkninger for flora og fauna. Risiko for liv og helse er sannsynligvis svært liten.

Der det foreligger kunnskap om forurensning kan den medføre økte kostnader, begrensninger på fremtidig arealbruk og/eller behov for tiltak for å hindre spredning av forurensningen. Virkningene vil primært være knyttet til begrensninger i arealbruken og økonomiske kostnader knyttet til tiltak ved utbygging eller for å hindre spredning til omgivelsene.

Avbøtende tiltak

1. Kartlegging av områder og vurdering av aktuelle tiltak, begrensninger for fremtidig arealbruk og kostnader.
2. Vurdere fremtidig bruk i forbindelse med kommuneplanens arealdel og eventuelle område- eller reguleringsplaner.



Tegnforklaring

• Forurenset grunn

Areal- og transportplan for Telemark 2015-2025 - Konsekvensutredning

Forurenset grunn



Telemark fylkeskommune
8. desember 2013

Måloppnåelse

1. **Befolkningsvekst skal skapes ved å velge løsninger som sikrer attraktivitet for bedrifter, innbyggere og besøkende.**

Vurdering: Planen legger opp til bedre kvalitet på hovedårer i transportsystemet, utbygging av gang-/sykkelvegnett og bedre kollektivbetjening. Det bidrar til måloppnåelse ved at bolig- og arbeidsmarkedet utvides. Fortetting av byene og tettstedene vil gi et styrket grunnlag for service og kollektivbetjening. Samtidig åpnes det for noe spredt bebyggelse, som sikrer utviklingsmuligheter også utenfor byer og tettstedene.

Tiltakene i transportsystemet er relativt beskjedne og det vil på grunn av den økonomiske situasjonen ikke la seg gjøre å gjennomføre mange prosjekter for gående og syklende. Det vil heller ikke bli bygget nye veger som bidrar til innkorting av reiser. Planen vurderes derfor å ha middels stor betydning dersom staten og kommunene følger opp planen som forutsatt.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Større investeringer i infrastruktur (veger, gang- og sykkelveier)
- Hyppigere frekvens på kollektivtilbudet, særlig morgen og ettermiddag.

2. **Bærekraft skal skapes ved å velge areal- og transportløsninger som fremmer miljøvennlig transport, trafikksikkerhet, god folkehelse, og god samfunnsøkonomi**

Vurdering: Mulighetene for å gå og sykle blir bedre med planen. Det fremmer folkehelsen og er miljøvennlig. Samtidig bedres forholdene for å bruke bil. Forbedringene av kollektivtilbudet er relativt begrenset og vurderes ikke å ha noen vesentlig innvirkning på omfanget av bilkjøring. En mer kompakt arealbruk bidrar til at flere kan gå og sykle, og at kollektivbetjening blir mer samfunnsøkonomisk lønnsomt. En mer kompakt arealbruk bidrar også til lavere arealforbruk. Det er tilrettelagt for noe spredt bebyggelse. Dette sikrer bosetting og utnyttelse av eksisterende infrastruktur og service, og bidrar til at ressurser bevares. Samlet sett vurderes måloppnåelsen å være stor i forhold til utgangspunktet dersom staten og kommunene følger opp planen som forutsatt.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Utvikling av tettere kjerner i byene og tettstedene med god infrastruktur for gange og sykkel
- Utbygging med bebyggelse med lavt energiforbruk og stor arealeffektivitet.

Mål for kollektivtrafikken

3. Flere og mer tilfredse passasjerer

Vurdering: Et bedre kollektivtilbud vil gi mer tilfreds passasjerer, men det er usikkert om det blir mange nye passasjerer. Planen vurderes å gi potensial for at flere bruker bussen. En mer kompakt arealbruk vil også gjøre det mer attraktivt for fremtidige innbyggere å bruke kollektivtrafikken. Kombinasjon av reisemidler er utfordrende, og krever tilrettelegging som parkering og kollektivknutepunkter med høy kvalitet.

Å opprettholde dagens togtilbud, og eventuelt utvidelse av tilbudet, vil kunne ha stor betydning for tilgrensende områder. Samlet sett vurderes planen å gi middels stor måloppnåelse dersom arealbruken bygger opp under kollektivknutepunktene. Uten en fortetting rundt knutepunktene vil planen gi liten effekt.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Høy kvalitet på materiell og kjøretøy
- Sanntidsinformasjon og varsling av avvik fra rutetabell til de reisende
- Planer for kollektivknutepunktene hvor det legges til rette for fortetting og utbygging av gang-/sykkeladkomst og parkering.

4. Sikker og pålitelig elevtransport for de med rett til skyss

Vurdering: Målet er avhengig av midler til drift og geografisk betjening av brukerne. Planen legger til rette for styrket kollektivbetjening, noe som også kommer elever i skole til gode. Forutsatt at videre utbygging skjer i tråd med planen vurderes måloppnåelsen å være middels stor.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Målet bør også omfatte studenter og sikre at disse kan ta utdanning andre steder enn hjemstedet og pendle til studiestedet med kollektivtrafikk.
- Tilrettelegging ved skolene for trafiksikker av- og påstigning.

5. Redusere miljøbelastning fra transportsektoren

Vurdering: Miljøbelastningen fra transportsektoren kan være både global og lokal. Globalt vil reduksjon i utslipp skje gjennom mindre bilkjøring og overgang til bedre teknologi. Dersom befolkningen øker er det ikke realistisk at den totale kjørelengden i fylket minskes. Satsingen på kollektiv, gange og sykkel kan redusere veksten, og vil gi et transporttilbud til grupper som ikke kan kjøre bil.

Bedre teknologi vil redusere utslippene, selv om potensialet for elbil antagelig er lite utenfor byene.

Lokalt vil redusert bilkjøring på kortere strekninger bidra til bedre miljø, både på grunn av redusert forurensning og reduserte konflikter mellom bil og andre trafikantgrupper. Effekten vurderes å bli liten utover sentrene i byene og tettstedene. Samlet sett vurderes planen å gi litt positiv måloppnåelse.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Styrker satsing på gange og sykkel i byene og tettstedene
- Tilrettelegging for ladestasjoner og alternative drivstoff

Mål for fylkesveger

6. Telemark skal ha ett effektivt fylkesvegnett som binder bo-, besøks- og arbeidsmarkedsregionene tettere og tryggere sammen

Vurdering: Effektiviteten i fylkesvegnettet er avhengig av avstand, kapasitet i vegnettet, sikkerhet og forutsigbar fremkommelighet (som kan omfatte plutselige kapasitetsproblemer, ras, dårlig føre m.m.). Planen legger opp til en økt standard på vegnettet, noe som vil bedre mulighetene for transport, og dermed binde de ulike delene av fylket bedre sammen. Det er ikke lagt opp til vesentlige innkortinger av reiseavstander.

Økt kollektivbetjening vil også gi bedre mulighet for pendling i forbindelse med skole, studier eller arbeid, og vil kunne utvide serviceområdet for bedrifter og tjenester. I forhold til dagens tilbud vurderes planen å gi begrenset måloppnåelse på grunn av de relativt beskjedne investeringene som skal gjøres.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Større investeringer i utbedring, drift og vedlikehold
- Opprettholde og bedre kvalitet og frekvens på dagens togtilbud og annen kollektivtrafikk

7. Det skal være attraktivt å gå og sykle i nærmiljøet

Vurdering: Planen legger opp til en økt utbygging av gang- og sykkelveger, og en fortetting av byene og tettstedene. Økt tetthet kan føre til økte konflikter mellom trafikantgruppene dersom det ikke tilrettelegges godt for gange og sykkel. Økt trafikk vil være en faktor som både øker faren og ubehaget ved å gå og sykle. Med god tilrettelegging og en utforming som sikrer gode forhold for gange og sykkel vil planen kunne gi middels god måloppnåelse.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Økt satsing på gange og sykkel
- Sikre fotgjengere og syklistere i fremtidig planlegging og utbygging i byene og tettstedene
- Redusere hastigheten i sentrumsområder og boligområder til 30 km/t

8. Forfallet på fylkesvegnettet skal stoppes og ein skal ta igjen vedlikeholdsetterslepet

Vurdering: Måloppnåelsen vil være avhengig av ressursene som settes inn. Dette avgjøres gjennom handlingsprogrammet og de årlige budsjettene. Planen vil legge til rette for en prioritering mellom prosjektene, men påvirker ikke måloppnåelsen direkte.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Økte ressurser til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet

Mål for trafikktryggleik

9. 0-visjonen: 0 drepte eller hardt skadde i trafikken

Vurdering: Planen legger opp til økt utbygging av gang- og sykkelveger og fortetting i byene og tettstedene. Økt tetthet kan føre til flere konflikter mellom trafikantgruppene. Utforming og tilrettelegging for trafiksikkerhet blir vesentlig for å bidra til 0-visjonen. Planen er ikke detaljert på dette feltet. Det holdningsskapende arbeidet og tiltak vil bidra positivt.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Økt satsing på utbygging av gang-/sykkelveger og andre tiltak for å sikre myke trafikanter
- 30 km/t fartsgrense i sentrum av byer/tettsteder og i boligområder

10. Alle kommuner skal være sertifisert som «trafiksikker kommune» innen 2024

Vurdering: Prosessen vil bidra positivt til bevissthet og forståelse for trafikksikkerhet, og avklare tiltak som kan iverksettes. Målrettet bruk av ressurser og virkemidler har et stort potensiale for å bedre trafikksikkerheten.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	----------------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Økte ressurser til gjennomføring av tiltak
- Se tiltak for trafikksikkerhet i sammenheng med folkehelsearbeidet

Mål for senterstruktur og stedsutvikling

11. Telemark sine byer og tettsteder skal være attraktive og tilgjengelige

Vurdering: Økt satsing på gange og sykkel i tettstedene, bedre kollektivbetjening og fortetting vil bidra til mer attraktive byer og tettsteder dersom utforming og organisering gjøres på en god måte. Mesteparten av virkemidlene ligger på mer detaljert plannivå, men planen bidrar til at mesteparten av utbyggingen skjer i byene og tettstedene.

Redusert tilgjengelighet med bil vil være negativt for noen brukergrupper.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Bistand til kommunene med veiledning og gode eksempler på by- og tettstedsutvikling

12. Byer og tettsteder skal styrkes som motorar i regional utvikling

Vurdering: Bedre kommunikasjon gjennom vegnettet og kollektivbetjening vil redusere avstandskostnadene og bedre forutsigbarheten knyttet til kommunikasjon. Mer attraktive byer og tettsteder vil kunne bidra til økt vekst og servicetilbud.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Økte ressurser til utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet og kollektivtrafikken
- Strategier for næringsutvikling hvor byene og tettstedenes rolle avklares og tydeliggjøres

13. Telemark skal ha effektiv arealbruk som understøtter miljøvennlig transport og som minimerer arealbeslag

Vurdering: Planen legger opp til en konsentrert utbygging i byer og tettsteder og fortetting rundt knutepunkter. Økt tetthet gjør betjening med kollektivtrafikk mer effektivt og samfunnsøkonomisk lønnsomt. Arealbeslag minimeres med kravet om tetthet dersom landbruksjord tas i bruk til utbygging. Kravet til korte avstander bidrar også til en mer kompakt arealbruk og mulighet for å gå og sykle.

Svært negativ måloppnåelse	Middels negativ måloppnåelse	Litt negativ måloppnåelse	Nøytral – ingen måloppnåelse	Litt positiv måloppnåelse	Middels positiv måloppnåelse	Stor positiv måloppnåelse
----------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------------	---------------------------

Forslag til styrket måloppnåelse:

- Krav til tetthet for bebyggelse og anlegg utenfor byene og tettstedene
- Krav om helhetlige strategier og/eller planer for byene og tettstedene

Vurdering av planen i forhold til statlige rammer og føringer for arealpolitikken

Statens forventningsbrev til fylkeskommunene og kommunene angir hvilke prinsipper og mål som skal legges til grunn for å samordne og bygge opp under statens mål. Planen er vurdert i forhold til de statlige forventningene. **Mål og forventninger som bare er knyttet til kommunenes planarbeid er ikke omtalt.** Teksten i de statlige forventningene er markert i grått.

Virkningene vurderes etter følgende skala:

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

Vurderinger knyttet til konflikter mellom mål og hensyn i de statlige forventningene er ikke vurdert. Det vil skje gjennom behandlingen av planen i fylkestinget.

1 Klima og energi

1.1 Fylkeskommunene og kommunene tar hensyn til klimautfordringene og norsk energiomleggingspolitikk i planleggingen. Det legges til rette for redusert energibruk og klimagassutslipp, energieffektivisering, utbygging av fornybar energi og tilpasning til klimaendringene. Klimatiltak som har positive eller akseptable effekter for naturmangfold og andre viktige miljøverdier prioriteres.

Vurdering: Planen tar for seg energi knyttet til transport og legger vekt på tilrettelegging for kollektiv, gange og sykkel. Fortetting bedrer grunnlaget for mer miljøvennlig transport og reduserer transportbehovet. Fortettingen bidrar til mindre arealspredning og dermed positive effekter for naturmangfold og andre viktige miljøverdier, forutsatt at den spredte utbyggingen planen legger til rette for gjennomføres slik at det tas hensyn til disse verdiene.

Planen omtaler ikke energi i bygninger, utbygging av fornybar energi eller tilpasning til klimaendringene. Dette utgjør et betydelig potensiale i en bærekraftig energipolitikk og bør derfor håndteres i andre regionale planer og/eller i kommuneplanene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

1.2 Nye områder for nærings- og boligformål vurderes ut fra klimatiske forhold, behov for energi til oppvarming og tilgang på varme fra omgivelsene, for eksempel spillvarme, jordvarme eller sjøvarme.

Vurdering: Lokalisering av nærings- og boligformål har ikke vært vurdert ut fra klimatiske forhold, behov for oppvarming og tilgang på varme fra omgivelsene. Planen legger opp til at hoveddelen av fremtidig utbygging skal skje som fortetting.

Dette vil bygge opp under mulighetene for felles løsninger for energiforsyning og er også positivt i forhold til energibruk.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

1.3 Fylkeskommunene utarbeider regionale planer for samordnet areal- og transportplanlegging som gjennom effektiv arealutnyttelse bidrar til å redusere behovet for transport og styrker grunnlaget for klimavennlige transportformer.

Vurdering: Planen omfatter både arealbruk og transport og legger til rette for bedret kollektivdekning og gange/sykkel gjennom fortetting i byene og tettstedene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

1.4 Kommunene kartlegger områder som er sårbare for klimaendringer og utarbeider risiko- og sårbarhetsanalyser som vurderer konsekvenser av klimaendringer. Det vises stor aktsomhet med å planlegge for utbygging i fareområder og andre områder som kan berøres negativt av klimaendringer. Det legges vekt på å redusere faren for tap av menneskelig, samt forebygge skader på bygninger, infrastruktur, natur, kulturmiljøer og kulturminner.

Vurdering: Det er gjort en forenklet risiko- og sårbarhetsvurdering i den regionale planen. Videre vurderinger og analyser må gjøres i kommunene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

2 By- og tettstedsutvikling

2.1 Fylkeskommuner og kommuner har en aktiv rolle i arbeidet med bypakker for areal- og transportutvikling, hvor virkemidler for miljøvennlig transport og tiltak for å begrense biltrafikk sees i sammenheng med en arealbruk som bygger opp under kollektiv-, sykkel- og gangtransport.

Vurdering: Bypakker er lite aktuelt i de byene og tettstedene planen omfatter. Planen omfatter bare enkelte temaer innenfor Grenlandsområdet hvor det er etablert en bypakke. .

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

2.2 Fylkeskommunene utarbeider regionale planer som avklarer den overordnede senterstrukturen og gir retningslinjer for etablering av handel i tråd med rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre.

Vurdering: Planen fastlegger prinsippene for senterstrukturen i fylket og gir retningslinjer for handel og kjøpesenteretablering. Handel skal etableres i eksisterende byer og tettsteder, og det skal ikke etableres flere avlastningscentre for handel.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

2.3 Fylkeskommunene og kommunene bidrar til å hindre nedbygging av verdifulle landbruks-, natur- og friluftsområder. Regionale planer bør angi verdifulle landbruksarealer og gjennom langsiktige utbyggingsstrategier trekke klare grenser mot jordbruksarealer og overordnet grønnstruktur.

Vurdering: Planen skal sikre fortetting innenfor eksisterende byer og tettsteder. Samtidig kan det i mindre omfang bygges spredt utenfor byene og tettstedene. Det er ikke gjort konkrete vurderinger knytta til bygging på landbruks- og friluftsområder eller avgrenset spesielt verdifulle områder i planen. Avgrensning av byene og tettstedene er forutsatt avklart i kommuneplanene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

2.4 Kommunene følger opp de regionale planene slik at handelsvirksomhet og andre private og offentlige tjeneste- og servicefunksjoner lokaliseres sentralt og i tilknytning til knutepunkter for kollektivtransport.

Vurdering: Planen har bestemmelser og retningslinjer knyttet til etablering av handel og service. Bestemmelsene fastlegger at handel og service skal etableres i sentrumsområdene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

2.5 By- og tettstedskommuner vektlegger fortetting og transformasjon i sentrum og rundt kollektivknutepunkter og bidrar til å forhindre byspredning. Fortetting og omforming skjer med kvalitet og uten at det forringer omgivelsene eller fører til økt forurensning.

Vurdering: Planen legger opp til fortetting i byene og tettstedene. Det er ikke gitt retningslinjer eller bestemmelser om utforming eller lokalisering (utover handel og tjenesteyting som skal skje i sentrumsområdene).

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-----------------	----------------------	------------------------	---------------------

			vesentlige effekter			
--	--	--	---------------------	--	--	--

2.6 Bysentrum, lokalsentre og tettsteder knyttes til hovedlinjer for kollektivtransport og kollektivknutepunkter med gode overgangsmuligheter. Det legges til rette for korttidsparkering, parkering for reisende og for sikker sykkelparkering ved kollektivknutepunkter.

Vurdering: En effektiv betjening med kollektivtrafikk i fylket er utfordrende, men de fleste tettstedene er knyttet til kollektivnettet. De fleste stedene er små og har gode muligheter for parkering og overgang til kollektivtrafikken.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

2.7 Hensyn til tradisjonell bruk, kulturmiljø, estetikk, tilgjengelighet og universell utforming legges til grunn i planlegging av omgivelser og bebyggelse. Kulturminner og kulturmiljøer tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.

Vurdering: Planen omhandler ikke disse temaene direkte i plandokumentet, men har retningslinjer knyttet til at temaene skal håndteres i kommuneplanene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

2.8 Det legges til rette for en aktiv livsstil og økt friluftsliv ved å knytte sentrum, boligområder, skoler og barnehager til friluftsområder gjennom etablering av trygge og sammenhengende forbindelser for gående og syklende.

Vurdering: Hensynet til grønnstruktur og rekreasjons/friluftsliv er omtalt i retningslinjene. Byene og tettstedene i planområdet er små og det er generelt god tilgang til rekreasjonsområder. Planen prioriterer gang- og sykkelforbindelser.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

3 Samferdsel og infrastruktur

3.1 Statlige, regionale og kommunale planprosesser som omhandler samferdsel samordnes, og at fylkeskommunene og kommunene har en aktiv rolle i statlig transportplanlegging.

Vurdering: Både kommunene, Statens vegvesen har deltatt i planarbeidet. Det hadde vært ønskelig med et større bidrag i planprosessen fra Jernbaneverket.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

3.2 Fylkeskommunene gir innspill til transportetatens utredninger av transportbehov, blant annet som grunnlag for å prioritere transporttilbud som kan dreie ny utbygging mot områder med færre arealkonflikter.

Vurdering: Planen vil danne grunnlag for fylkesvegplanleggingen og vedlikehold, og vil være et faglig og politisk grunnlag for fylkeskommunens innspill til arbeidet med nasjonal transportplan.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

3.3 Fylkeskommunene som den nye store vegeieren i Norge bidrar aktivt til å følge opp miljømålene i samferdselspolitikken.

Vurdering: Målet om redusert transportarbeid og bedre trafiksikkerhet har ligget som en premiss for planarbeidet, og er innarbeidet i målene i planen.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

3.4 Areal- og transportplanleggingen samordnes slik at behovet for transport reduseres og grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer styrkes. Planlegging av sykkel- og gangveier vektlegges.

Vurdering: Planen legger opp til en samordning av areal- og transportplanleggingen og legger vekt på bedret kollektivtransport og tilrettelegging for gange og sykkel.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

3.5 Planleggingen bidrar til å unngå nedbygging av viktige naturtyper, friluftsområder, kulturlandskap og dyrka mark, og inngrep i viktige kulturminner og kulturmiljø. Prosjekter med stor negativ konsekvens for naturmangfold bør i utgangspunktet ikke gjennomføres, og nye traseer bør der det er mulig legges utenfor biologisk viktige områder og truet natur.

Vurdering: Fortetting vil bidra til å minimere arealinngrep i verdifulle naturområder. Den spredte utbyggingen som tillates må styres slik at den ikke medfører for store negative virkninger for natur og miljø. Dette må sikre i kommuneplanene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

3.6 Klimagassutslipp, luftforurensning og støy reduseres og forebygges, og at det tas hensyn til klimaendringer i planlegging av ny infrastruktur.

Vurdering: Planen bidrar til mindre biltrafikk, og dermed mindre klimagassutslipp, støy og luftforurensning. Klimaendringene er ikke omtalt, og må forutsettes håndtert i det enkelte prosjekt som skal planlegges.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

3.6 Det tas hensyn til næringslivets transport og at virksomheter som skaper tungtransport lokaliseres til områder med god tilgjengelighet til hovedvegnett, jernbane og havner.

Vurdering: Planen legger opp til en utbedring av eksisterende vegnett. Lokalisering av virksomheter som skaper mye tungtrafikk vil bli håndtert i kommuneplanene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

3.7 Fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter bidrar til at godsterminaler og havner utvikles som effektive logistikk-knutepunkt, og at det i planlegging av sjøområder tas hensyn til farledene for skipstrafikken.

Vurdering: De viktigste farledene og havnene omfattes av areal- og transportplanen for Grenland.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

3.8 Infrastruktur for kollektivtrafikken, gang- og sykkelvegnett og utbyggingsmønster vurderes i sammenheng for å øke tilgjengeligheten for alle brukere, og at planleggingen bidrar til et sammenhengende og universelt utformet gangnett.

Vurdering: Universell utforming er gitt som en retningslinje i planen, i tillegg til målet om et at det skal være attraktivt å gå og sykle. Sammenhengende gang-sykkelveier og gangnett i byene og tettstedene må håndteres i kommuneplanene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-----------------	----------------------	------------------------	---------------------

			vesentlige effekter			
--	--	--	---------------------	--	--	--

4 Verdiskaping og næringsutvikling

4.1 Regional planlegging legger til rette for et balansert næringsliv som består av konkurranseutsatte bransjer og bransjer som dekker lokale og nasjonale markeder. Næringslivet bør gi grunnlag for sysselsetting av personer med behov for spesiell tilrettelegging og inkludering i arbeidslivet.

Vurdering: Planen omtaler ikke utvikling av næringslivet spesielt men legger til rette for bedret kommunikasjon.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

4.2 Planleggingen bidrar til næringsutvikling som involverer flere sektorer og bransjer, i samspill med offentlige virksomheter og tjenester. Dette er særlig viktig i områder av landet der det er nødvendig med inntektskombinasjoner. For flere sektorer, blant annet reiseliv, er det nødvendig å planlegge på tvers av kommune og fylkesgrenser.

Vurdering: Planen omfatter ikke temaet direkte men legger til rette for mer effektiv transport.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

4.3 Det tas hensyn til bedrifters og næringers behov for beliggenhet og egnede arealer, samtidig som arealbruken avklares mot andre bruks- og verneinteresser.

Vurdering: Planen legger opp til fortetting som hovedstrategi for arealutviklingen. Konkrete vurderinger av beliggenhet og arealer for næringslivet er ikke gjort. Dette forutsettes håndtert i kommuneplanene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

4.4 Fylkeskommuner og kommuner legger til grunn et bredt verdiskapingsperspektiv for næringsutviklingen, der eksisterende og nye næringer basert på lokale natur- og kulturressurser vektlegges. Forvaltningen av kultur- og naturverdiene er bærekraftig og ivaretar naturmangfold og kulturhistoriske verdier.

Vurdering: Utover handel er ikke verdiskaping vurdert konkret i planen. Fortetting reduserer arealinngrepene i fylket og bidrar til at naturmangfoldet og kulturminneverdiene ivaretas.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

4.5 Planleggingen bidrar til å opprettholde og videreutvikle landbruket og landbruksbasert foredlingsvirksomhet.

Vurdering: Fortetting bidrar til redusert arealspredning.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

4.7 Planleggingen synliggjør mineralressurser av nasjonal og regional betydning slik at disse kan ivaretas på en måte som ikke er til hinder for framtidig verdiskaping.

Vurdering: Mineralressurser er ikke omtalt i planforslaget.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

5 Natur, kulturmiljø og landskap

5.1 Planleggingen bygger på oppdatert og tilgjengelig kunnskap om arealbruk og natur-, kulturminne-, kulturmiljø- og landskapsverdier. Nødvendig kartlegging og vurdering av disse verdiene inngår i planleggingen.

Vurdering: Planen bygger på siste oppdaterte kartlegging av de ulike temaene som er omtalt. Videre kartlegging er identifisert i konsekvensutredningen som virkemiddel for bedre forvaltning av flere temaer.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

5.2 Naturmangfoldlovens alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk legges til grunn for planlegging som berører naturmangfold. Forekomster av utvalgte naturtyper og prioriterte arters økologiske funksjonsområder innarbeides i planlegging på land og i sjø.

Vurdering: Dette er ikke direkte omtalt i planforslaget og forutsettes håndtert i kommunenes planlegging.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

5.3 Fylkeskommunene og kommunene tar hensyn til landbruksarealer og kulturlandskapet, og bidrar til at de nasjonale jordvernmålene nås ved å begrense omdisponering av de mest verdifulle jordressursene og redusere oppsplitting av viktige arealer.

Vurdering: Fortetting bidrar til å redusere arealkonfliktene. Spredt utbygging må håndteres i kommuneplanene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

5.4 Fylkeskommunene og kommunene bidrar til økt bevissthet og kunnskap om landskapsverdier og ivaretar landskapshensyn i planleggingen.

Vurdering: Konsekvensutredningen omfatter landskapshensyn og forslag til avbøtende tiltak.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

5.5 Fylkeskommunene utarbeider og vedtar regionale vannforvaltningsplaner innen 2015, og at kommunene følger opp vannforvaltningsplanene i sin planlegging.

Vurdering: Er ikke omtalt i planen.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

5.6 Kommunene vurderer arealbruken i strandsonen langs sjøen i et helhetlig og langsiktig perspektiv, og at det tas særlig hensyn til natur og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen legges til grunn for planleggingen.

Vurdering: Strandsonen er ikke omtalt spesielt i planen.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

5.7 Det langs vassdrag tas hensyn til allmenne interesser, og at kommunene vurderer behov for å fastsette et byggeforbud i en sone på inntil 100 meter langs vassdrag i kommuneplanen.

Vurdering: Hensynet til friluftsliv og rekreasjon er omtalt, men ikke byggeforbud eller restriksjoner knyttet til vassdrag. Dette forutsettes håndtert i kommuneplanene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

5.8 Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for friluftsliv ved å ta vare på og videreutvikle grønnstrukturen.

Vurdering: Planen legger til rette for at grønnstruktur og områder som er viktig for friluftsliv og rekreasjon bevares eller vurderes i kommunens planlegging.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

5.9 Hensyn til inngrepsfrie naturområder uten tyngre tekniske inngrep (INON-områder) vektlegges i planleggingen.

Vurdering: Planen omfatter også hyttebygging og legger opp til at det skal tas spesielle hensyn i randsonen til høyfjellet.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

5.10 Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for en mer miljøbasert utbygging av fritidshus, der hensynet til landskap, naturmangfold, ressursbruk, energibehov og estetikk blir vektlagt.

Vurdering: Planen legger opp til at utbygging av fritidshus primært skal skje som fortetting av eksisterende områder, og at de skal bidra til å styrke eksisterende tettsteder og deres egenart.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

6 Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø

6.1 Fylkeskommunene og kommunene har oversikt over helsetilstanden i befolkningen og de faktorer som kan virke inn på denne. Folkehelseutfordringene inngår som grunnlag i arbeidet med regionale og kommunale planstrategier.

Vurdering: Fylkeskommunen har utarbeidet en egen plan for folkehelsearbeidet. Den regionale planen bidrar til å gjøre gange og sykkel mer attraktivt og å sikre grøntområder og rekreasjonsområder.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

6.2 Fylkeskommunene og kommunene gjennom planleggingen styrker faktorer som bidrar positivt til folkehelsen, og svekker forhold som kan ha negative helsevirkninger. Planlegging etter plan- og bygningsloven er en viktig del av fylkenes og kommunenes folkehelsearbeid, og god planlegging bidrar til å utjevne sosiale helseforskjeller.

Vurdering: Fortetting, tilrettelegging for gange og sykkelbruk og bevaring av frilufts- og rekreasjonsområder bidrar positivt til folkehelsen. Å unngå risiko og sårbarhet vil også bidra positivt til folkehelsen. Utjevning av sosiale helseforskjeller er ikke omtalt i planen, men økt tilgang til kollektivtrafikk vil bedre tilgangen til tjenester og service for de som ikke disponerer bil.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

6.4 Fylkeskommunene og kommunene gjennom planleggingen legger til rette for faktorer som bidrar til å fremme psykisk helse.

Vurdering: Tilgang til grønnstruktur og rekreasjonsarealer bidrar til den psykiske helsen. Fortetting kan redusere tilgangen til de samme verdiene. Fysisk og psykisk helse henger nøye sammen og bedre mulighet til fysisk aktivitet vil bidra til bedre psykisk helse.

Tettere og mer attraktive tettsteder bidrar til flere møteplasser. Dette er viktig for lokalmiljøet og kan styrke sosiale bånd og nettverk, noe som har en forebyggende helseeffekt. Mulighet for å gå og sykle kan motvirke sosial isolasjon.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

6.5 Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for fysisk aktivitet for hele befolkningen, blant annet ved å sikre grønne områder som er lett tilgjengelige og

tilrettelagt for friluftsliv, idrett, lek og avkobling, og som er fri for forurensning og støy. Friluftslivets arealbehov ivaretas i planleggingen.

Vurdering: Planen skal, selv om det legges opp til fortetting i byer og tettsteder, sikre grøntområder og arealer for friluftsliv og rekreasjon. Hvilke konkrete arealer som skal nedbygges og hvilke som bevares avgjøres i kommuneplanene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

6.6 Fylkeskommunene og kommunene tar hensyn til barn og unges oppvekstmiljø i planleggingen og sørger for involvering i planprosessene.

Vurdering: Retningslinjene i planen viser til at det skal tas hensyn til barn og unges planlegging.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

6.7 Regional og kommunal planlegging bidrar til universell utforming av omgivelser og bygninger. Lokalisering av ulike funksjoner ses i sammenheng slik at ferdsel og atkomst blir enklest mulig, og utforming av områder og bebyggelse legger til rette for tilgjengelighet for alle brukergrupper.

Vurdering: Planen har retningslinje om at det skal legges til rette for universell utforming i all planlegging og om lokalisering av handel og service (inkludert offentlig service og tjenester) sentralt i byene og tettstedene for å minimere transportbehovet og sikre tilgang med kollektivtrafikk og gange/sykkel. Den konkrete utformingen og lokaliseringen må fastlegges i kommuneplanene.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

6.8 Nye miljø- og helseulempen i form av forurensning, støy, radon eller økt ulykkesrisiko forebygges ved planlegging av ny boligbebyggelse, institusjoner, næringsvirksomhet og infrastruktur, og at eksisterende problemer samtidig forsøkes fjernet eller redusert.

Vurdering: Konkret lokalisering og utforming vil skje i den etterfølgende kommuneplanleggingen. Fortetting kan medføre økte konflikter og lokalisering og utforming må brukes for å minimere konflikter og helst skape bedre forhold.

Stor negativ effekt	Middels negativ effekt	Liten negativ effekt	Nøytral – ingen vesentlige effekter	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt
---------------------	------------------------	----------------------	-------------------------------------	----------------------	------------------------	---------------------

Samlet vurdering

Planen samordner arealutviklingen og utviklingen av transportsystemet i fylket ved at kollektivtrafikken styrkes og fremtidig bebyggelse i hovedsak skal lokaliseres til eksisterende byer og tettsteder, eller ved spredt utbygging primært områder hvor det er kollektivbetjening. Det skal samtidig tilrettelegges for gange og sykkel slik at transportbehovet reduseres gjennom fortetting og mest mulig av det kan skje med miljøvennlige transportformer.

Handel og service skal lokaliseres i sentrum av byene og tettstedene for å minimere transportbehovet og tilrettelegge for kollektivbetjening. Planen tillater ikke etablering av større handelsenheter eller kjøpesentre utenfor eksisterende byer, tettsteder og avlastningssentre, og tillater ikke etablering av nye avlastningssentre.

Planen legger føringer for kommunenes videre planlegging med by- og tettstedsutvikling og fastlegger noen overordnede prinsipper. Det forutsettes av hovedgrepet for videre utbygging er fortetting, men at det tillates utbygging også utenfor byer og tettsteder for å opprettholde befolkningsgrunnlaget og service i kommunene. Hovedprinsippene vurderes å gi tilstrekkelig føringer for kommunens planlegging for å skape økt attraktivitet og vekstkraft i fylket.

Samlet sett vurderes planen å bidra positivt til attraktivitet og befolkningsvekst i fylket, og til reduksjon av veksten i biltrafikken gjennom satsing på kollektivtrafikken og gange og sykkel.

Bakgrunnsmateriale

Nasjonale føringer

Rikspolitisk retningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging, 1993

Rikspolitisk retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen, 1989

Rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre, 2008

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene, 2009

Statens forventningsbrev til fylkeskommuner og kommuner for 2014, 2013

Regionale føringer:

Bærekraftige Telemark, regional planstrategi 2012-2016

Fagutredninger

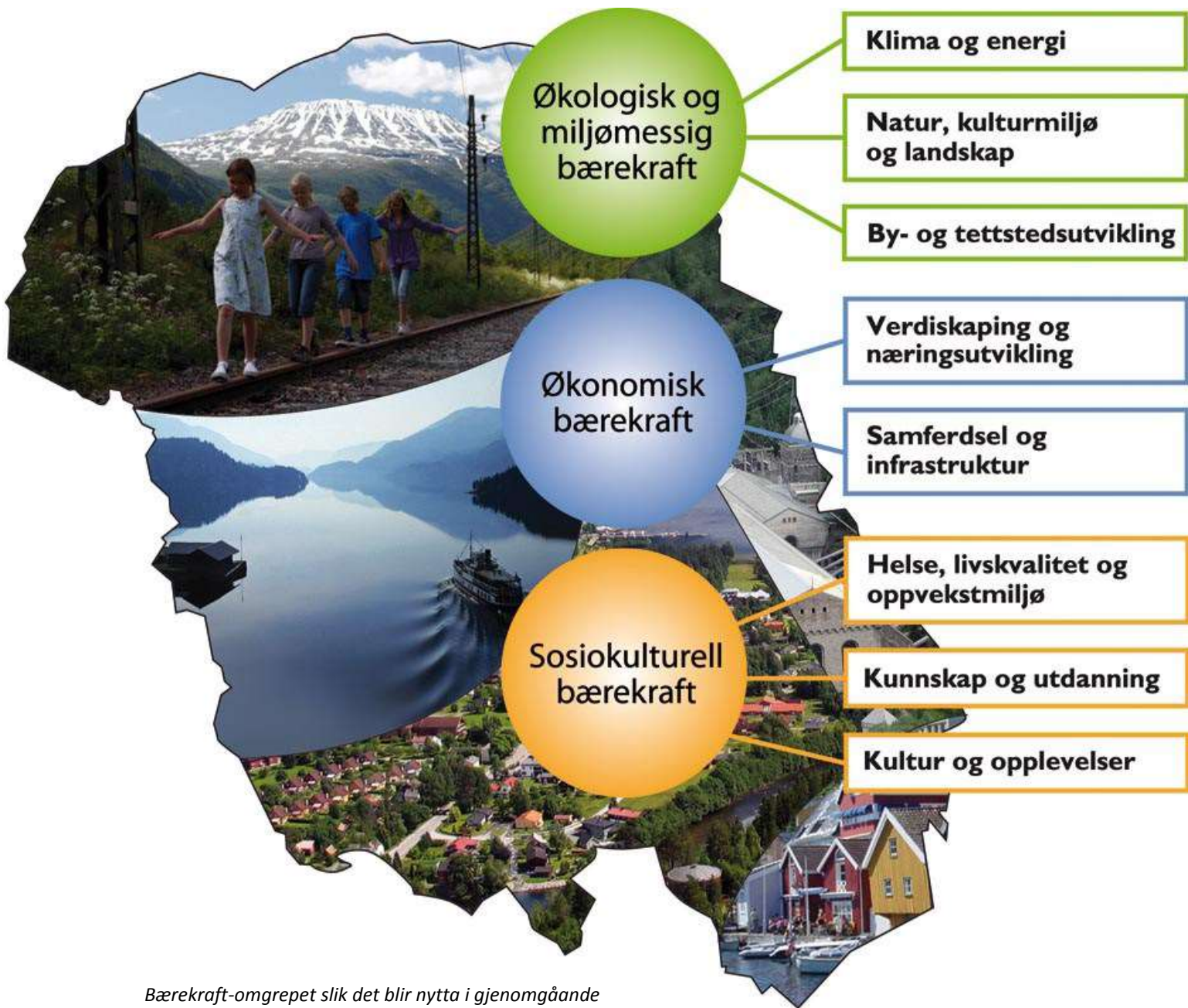
Utviklingstrekk for attraktivitet og senterstruktur i Telemark - Beskrivelse og enkel analyse basert på arbeid av Asplan viak ved Paal Grini, Telemarksforskning ved Knut Vareide og Telemark fylkeskommune. Utkast, udatert

Statens vegvesen ved Telemark vegavdeling: Innspill til ATP. Foreløpig, udatert

Urbanet Analyse v/ Katrine N. Kjørstad Tormod W. Haug: Strategi/kriterier for arbeid med utviklingen av kollektivtilbudet i Telemark. ARBEIDSNOTAT datert 25.september 2013



TELEMARK
FYLKESKOMMUNE



Bærekraft-omgrepet slik det blir nytta i gjennomgåande Telemark fylkeskommune sine mål og strategiar og plandokument innanfor ulike fagområde