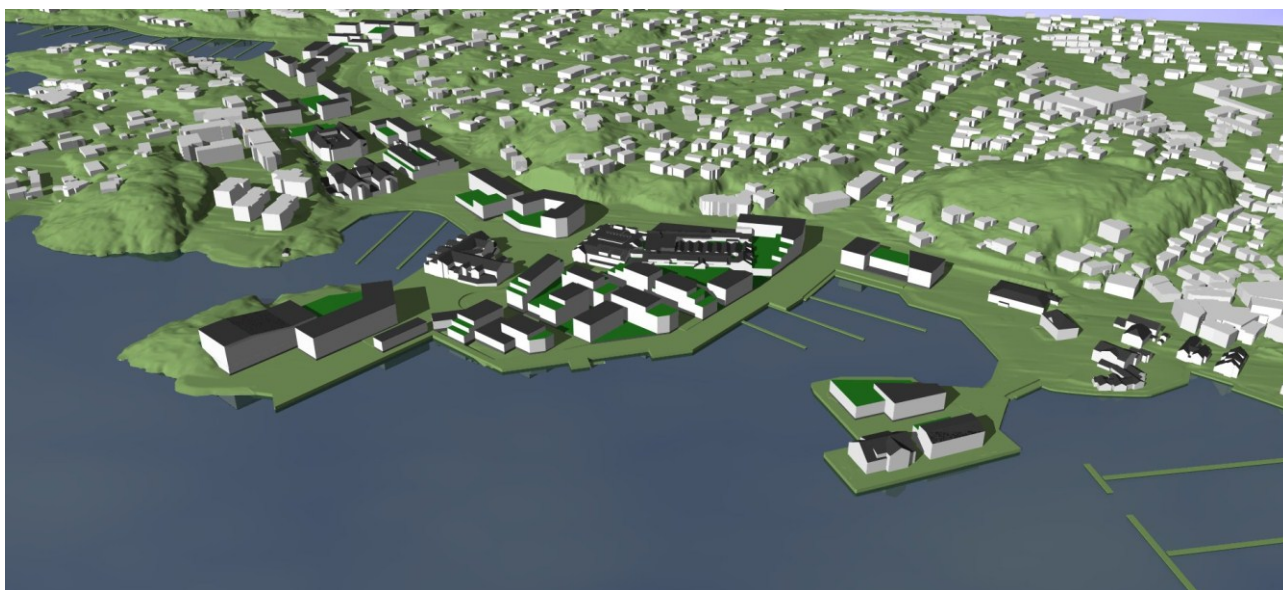




Områderegulering Sjønære arealer i Grimstad sentrum

Planbeskrivelse

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver:
Grimstad kommune

Rapportnavn:
Planbeskrivelse

Revisjon/dato:
1 / 2011-05-05

Oppdrag:
524565 – Grimstad havn, områderegulering

Oppdragsbeskrivelse:
Områderegulering av næringsarealene knyttet til Grimstad havn.

Oppdragsleder:
Johan Nyland

Skrevet av:
Johan Nyland og Per Arnt Carlsen

Kvalitetskontroll:
Johan Nyland og Per Arnt Carlsen

Asplan Viak AS
Vestre Strandgate 27
4611 Kristiansand
www.asplanviak.no

FORORD

Grimstad har gjennom mange år arbeidet med å utvikle og styrke sentrumsområdene, deriblant havneområdene. Forslag til ny kommuneplan har næringsutvikling og utvikling av Universitetsbyen som to av fire satsingsområder.

For å møte de kommende utfordringene, er det viktig å angi en retning og et ambisjonsnivå for byens utvikling i havneområdet. For å få til dette er det særdeles viktig å oppnå god sammenheng mellom funksjoner i de ulike delene av byen. Det innebærer blant annet en samlet vurdering av havneområdene, gamle sentrum, Campus Grimstad og hovedaksene ut av byen.

Vedtatt kommunedelplan for Grimstad sentrum (Byplanen) gir oversikt og en sammenhengende beskrivelse av arealbruken i sentrumsnære områder. Byplanen angir utviklingsretninger, prinsipper for boligfortettingsprosjekter, utvider bevaringsområdene og legger opp til at all utbygging skal skje gjennom reguleringsplanprosesser.

Som en videreføring av Byplanen ble det den 18.12.2008 varslet oppstart av reguleringsplanarbeid for havneområdet fra Østerbukt til Grømbukt avgrenset av Rv 420 og Vesøya. Etter en utsettelse ble det i desember 2010, meldt ny oppstart av planarbeid, som områderegulering etter ny plan og bygningslov. Planprogram for områdereguleringen ble fastsatt mai 2010.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	FØRINGER FOR PLANARBEIDET	4
1.1	MÅL OG INTENSJONER	4
1.2	PLANOMRÅDET	4
1.3	KORT HISTORIKK.....	7
1.4	EKSISTERENDE SITUASJON.....	9
1.5	OVERORDNA PLANER	15
1.6	KOMMUNEPLANEN	15
1.7	BYPLANEN.....	17
1.8	GJELDENDE REGULERING (0-ALTERNATIVET).....	18
1.9	TILGRESENDE PLANER	21
1.10	RETNINGSLINJER	21
1.11	FORELIGGENDE ANALYSER OG RAPPORTER.....	22
1.12	ANDRE FØRINGER.....	23
2	ALTERNATIVE PLANGREP	25
2.1	ALTERNATIV A: "FRA BUKT TIL BUKT"	26
2.2	ALTERNATIV B: "HELT TIL GRØMBUKT"	27
2.3	ALTERNATIV C: "ODDEN I SENTRUM"	28
2.4	VURDERING AV ALTERNATIV	29
2.5	VALG AV ALTERNATIV	32
3	PLANFORSLAGET	33
3.1	0-ALTERNATIVET.....	33
3.2	HOVEDGREP.....	33
3.3	AREALBRUK.....	34
3.4	UTNYTTELSE, HØYDER OG BYGGEGRENSER	36
3.5	TRAFIKK.....	38
3.6	BYROM OG GRØNNSTRUKTUR.....	42
4	OPPSUMMERING KONSEKVENSER	44

1 FØRINGER FOR PLANARBEIDET

1.1 Mål og intensjoner

Fastsatt planprogram har definert følgende målsettinger med områdereguleringen:

Hovedmål

Hovedmålsettingen med områdereguleringsplanen er gjennom en styrking av sentrums-funksjonene, å **videreutvikle Grimstad til en attraktiv by å bo, studere og arbeide i.**

Delmål/intensjoner

Planarbeidet har følgende delmål/intensjoner:

- Planen skal bidra til at de muligheter som havneområdene i Grimstad sentrum representerer, identifiseres og synliggjøres.
- Havneområdene skal utvikles med urbane kvaliteter som både er tilpasset historiske sentrums-strukturer, og som samtidig kan tilføre nye byplanmessige impulser som representerer samtiden.
- Arbeidet skal bidra til å styrke hele sentrumsområdet, slik at de ulike delene gjensidig styrker hverandre.
- Det skal legges vekt på å etablere gode forbindelser og attraktive møte-/oppholdsplasser med tilgjengelighet for alle.
- Planarbeidet skal ivareta kommunestyrets vedtak 3.2 i sak 079/09 Hovedprinsipper for areal-disponering, legge de estetiske retningslinjene for Grimstad kommune og prinsippskissen til grunn for planarbeidet.

Prosessmål

Områdereguleringen skal være resultat av en bred medvirkningsprosess, og planprosessen skal skape engasjement fra befolkning og fra aktører som kan være med på å realisere planen.

Resultatmål

Resultatet av prosessen skal være en vedtatt områdeplan etter plan og bygningslovens § 12-2. Planen skal gi funksjonsavklaring på ulike delområder, og samtidig sørge for samvirke mellom disse delområdene som et ledd i å realisere intensjonen med planarbeidet.

Områdereguleringen skal gi grunnlag for detaljreguleringer etter plan og bygningslovens § 12-3.

1.2 Planområdet

Avgrensing

Områdereguleringen dekker området fra Grømbukt til Østerbukt, avgrenset av fv420, Vesøya og Biodden. Varslet planavgrensning var angitt i planprogrammet. Etter behandling av mulighetsstudien ble det sendt ut varsel om følgende justeringer av planavgrensningen:

- Helmershus og kollen mot Vesterled tas med for å se området i sammenheng med foreslått regulert arealbruk i Grømbukt, samt ønske om å regulere inn gangforbindelser i grøntdraget i vest.
- Planområdet innsnevres til moloen i Grømbukt og justert slik at grøntområder langs Grømbukt sikres i områdereguleringen, men at byggeområdene på Jonåsen og Sonaåsen holdes utenfor.
- Planområdet justeres langs fv420 slik at hele kjørebane og tilhørende veiareal inngår i planområdet.
- Planområdet utvides ved Felleskjøpet slik at det kan vurderes regulert inn byggeområde inn i skråningen mot Vesøya. Kommunen har fått forespørsel om regulering av disse arealene. Ytterligere utvidelse av planområdet kan være hensiktsmessig for å oppnå en helhetlig areal-disponering i området.

Opprinnelig og justert planavgrensning fremgår av illustrasjonen på neste side.



Delområder

Planområdet inn i følgende områder:

1. Østerbukt
2. Torskeholmen
3. Vesterbukt
4. Odden
5. Gundersholmen
6. Bark Silas vei
7. Soloddveien
8. Grømbukt

Delområder omfatter landareal mellom kaifronten og senterlinje avgrensende vei. I tillegg til disse delområdene inngår også sjøarealer og resterende veiareal nord for senterlinje vei.

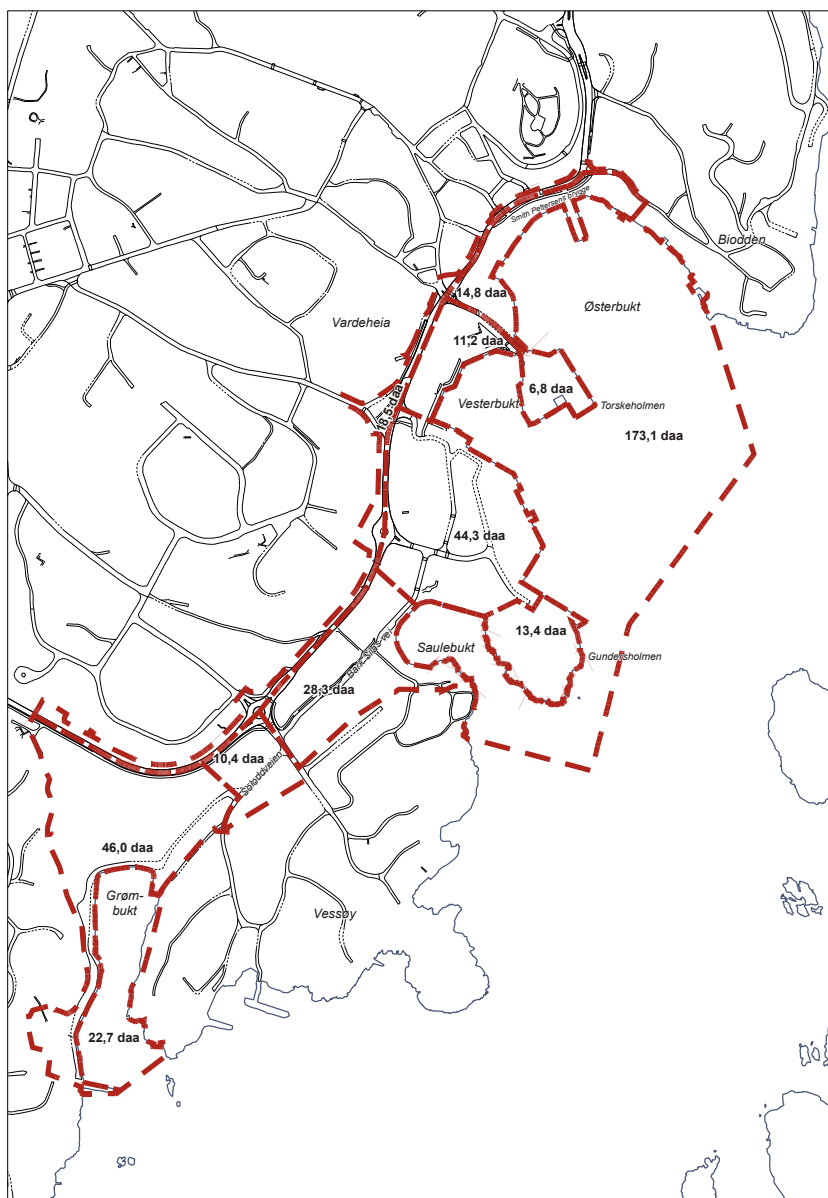
Arealer

Planområdet er på nær 395 daa hvorav delområdene utgjør til sammen 175 daa, sjøarealene 195 daa og resterende veiareal ca 20 daa.

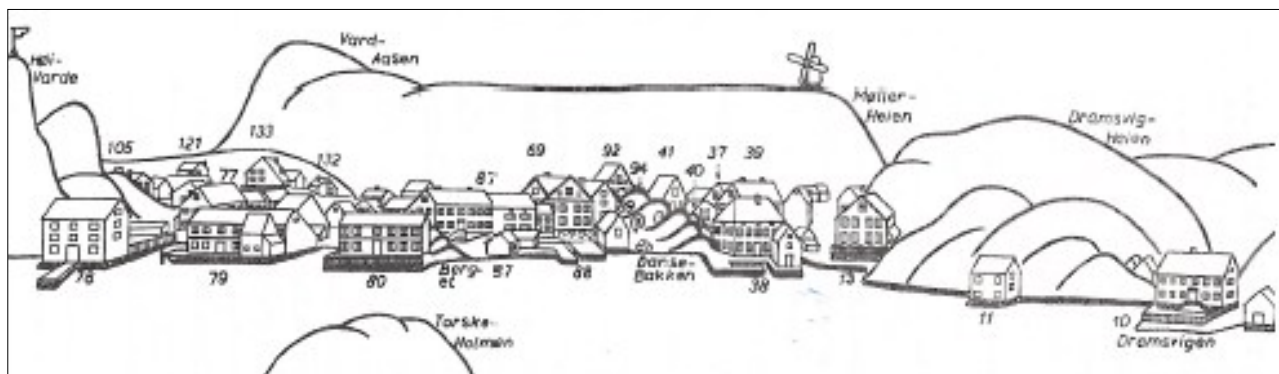
Eiendomsforhold

Grimstad kommune er hovedgrunneier innen planområdet og disponerer over halve arealet.

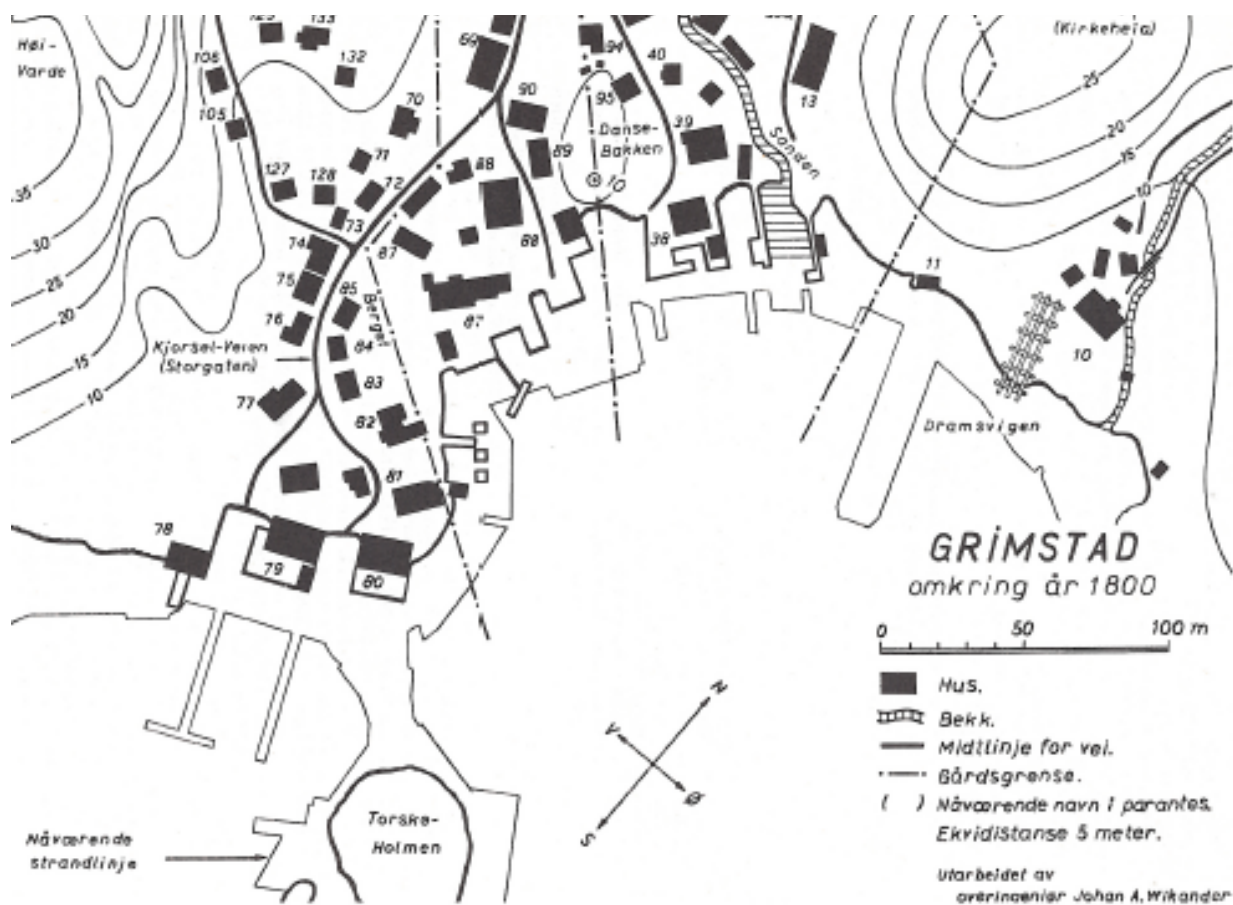
For enkelte av eiendommene i havneområdet har kommunen inngått festekontrakter med private foretak og foreninger.



1.3 Kort historikk



Illustrasjon, til kart ca. 1800 av Wikander i Gamle tomter i Grimstad.





Kart

ca. 1900. Fra topografisk beskrivelse av Nedenes Amt

Av det gamle kartet fra omkring år 1800 ser en at byen mot sjøen hadde enkeltanlegg, hvor borgere hadde egne brygger. Skutene lå nok helst på reden. En ser at byen nok hadde sin tyngde innerst i Østerbukt, mens det utenfor den tids sentrum så å si, østenfor var skipsverft i Dramsviga (Boddveien).

I løpet av 1800-tallet strakte byen seg ut mot øst i havneområdet, ved etablering omkring dampskipsbrygga. Mot vest var utskipningen fra Frolands Verk det sentrale i Vesterbukt, mens det var skipsverft på Odden.

På kartet fra 1900 har havna sitt sentrale element i Tollboden, den statlige representasjonen i byen. Jernbanen kom i 1907, med sin endestasjon nederst i Storgata, og med godspor ut til kommunal kai på Torskeholmen.

Byen er opprinnelig bygd opp omkring veien som gikk ned til sjøen, til støa og etter hvert ladestedets brygger. Hovedveien langs kysten gikk inne i landet, selv om nok postruten fra 1600-tallet kan ha gått gjennom byen. Vestlandske Hovedvei fra 1805 gikk over Fjære og Dømmesmoen.

1870-tallet: Sørlandske hovedvei ble fra 1870-tallet ført gjennom byen, og dette medførte steinsetting av gatene og nye veganlegg. Arendalsveien- Torvet- Storgata- Nygata- Lillesandveien.

1960-tallet: Sørlandske hovedvei/ riksvei 40 ble lagt ned til og gjennom havneområdet. Voss bakke- Bryggegate (Smith Pettersens)- Pharos vei- Jørgen Bangs gate-Lillesandsveien.

1970-tallet: E18 medførte utvidelser gjennom bryggegate og krabbefelt i Voss bakke

1980-tallet: E18 ble lagt utenom byen, og lokal vei RV 420 blir ført ut Vesterled .

1.4 Eksisterende situasjon

Østerbukt

Østerbukt er byens gamle havneområde og er avsatt som hensynssone bevaring i kommunedelplanen for sentrum (Byplanen). Området består i hovedsak av utfylte arealer som benyttes til bilparkering. Gjesteavna gjør dette til et aktivt brukt område i sommersesongen.

1.4.1.1 *Smith Pettersens brygge*

Området har ved flere anledninger vært benyttet til større arrangementer, noe det er godt egnet til ved at det både er nær sjøen og sentrum. Mange kunne nok likevel ønske at det bar mindre preg av bilparkering.

1.4.1.2 *Dampskipsbrygga, gjesteavna*

Brygga og bygningen har i dag få gjenværende kvaliteter fra sin storhetstid, men det representerer en viktig tidsepoke, da dette var byens travle sentrum. Det bør kunne vurderes å gjenskape noe av kvaliteten og attraktiviteten i området fra den gang, ved at bygningsmassen kan fornyes.

I sommermånedene er Dampskipskaia en attraksjon, med livet i gjesteavna. Denne virksomheten trenger mer plass til gjestebåter, og til fasiliteter på land.

1.4.1.3 *Bioddgaten 2-4*

I dette området er det planer for fornyelse / fortetting. Det er dessuten nå også meldt om planer for utbygging også på oversiden av Bioddgaten. Det vil være naturlig å vurdere å etablere nærlekeplass der det i dag er offentlig parkering.

1.4.1.4 *HiFi-klubben til Haven*

Området har vært gjennom en omfattende fornyelse, men har beholdt preget med småskala bebyggelse.



1.4.1.5



Vesterbukt

Området er preget av rutebilstasjonen, og plassareal i tilknytning til Posthuset osv. Det at rutebilstasjonen skal erstattes av busstopp langs gata, gir området nye muligheter. Opp mot lyskrysset er det i dag pent opparbeidet. Det er opparbeidet lave bryggekanter å ferdes på langs sjøen.



1.4.1.6 Omkring Sorenskrivergården

Sorenskrivergården er et viktig offentlig bygg, som også i fremtida vil forbeholdes publikumsrettet virksomhet. Dens grønne omgivelser er redusert over tid, slik at det er blitt mer harde flater, monumenter og lekeplass, samt preget av en del parkering i området mot veien ut til Torskeholmen.

1.4.1.7 Bukta og vannet

I østre del av bukta er det i dag småbåthavn, mens det i vestre del av bukta, mot Odden, er åpne gjesteplasser for besøkende.

1.4.1.8 Bibliotekstomta

Prosjektet for bibliotek er kommet langt, men siden det ikke er endelig vedtatt, vurderes det flere muligheter. Lokalisering av bibliotek ved kulturhuset i det historiske sentrum har vært diskutert, men er ikke lagt inn som alternativ da det ikke er i samsvar med foreslåtte strategier i kommuneplanen. Biblioteksfunksjonen er lokalisert i tilknytning til busstasjonen i alle alternativene.

Torskeholmen

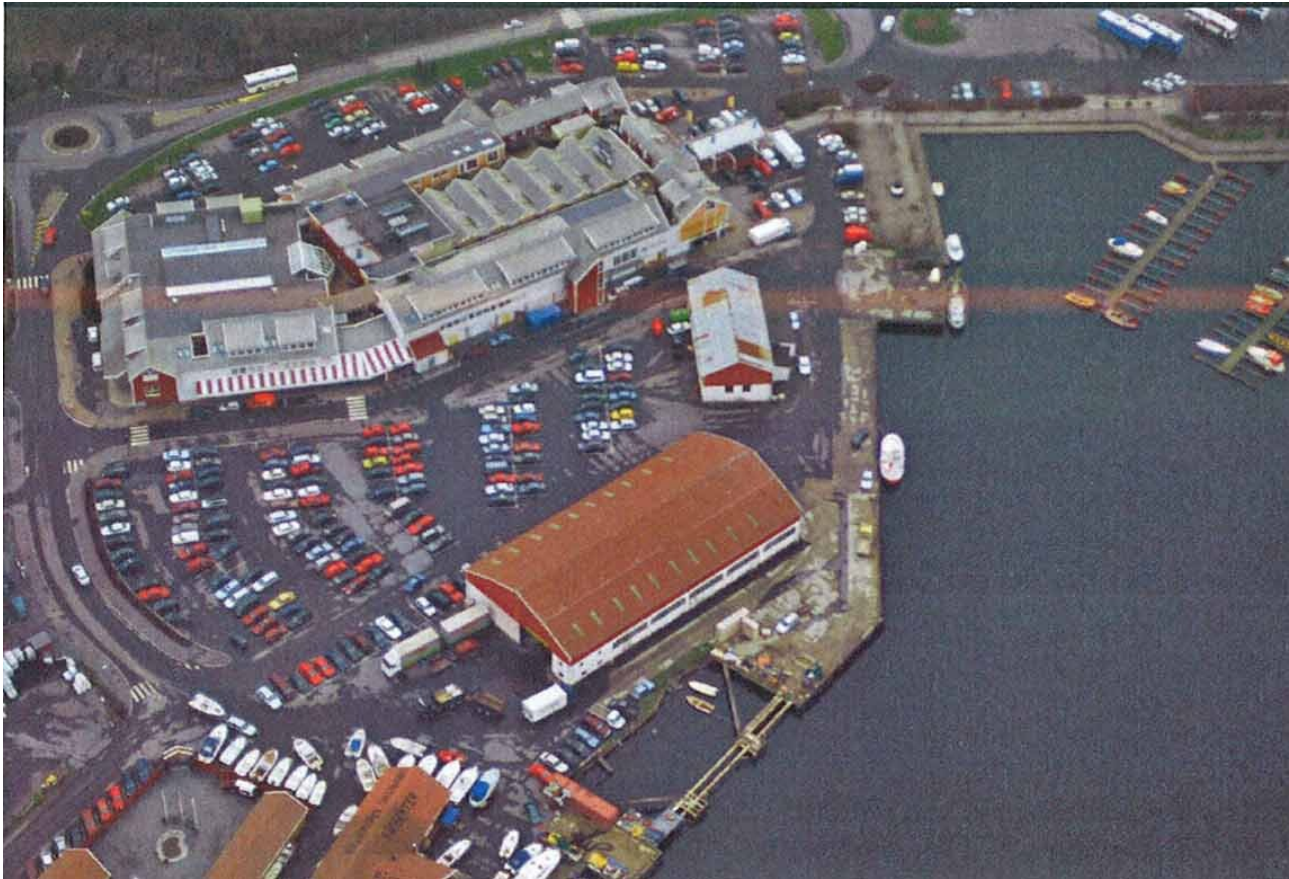
Torskeholmen skiller Østerbukt og Vesterbukt og deler det store landskapsrommet i to mindre landskapsrom. Fra gammelt av foregikk utskipping av props til britiske gruver. Jernbanen var ført hit ut. Den biten av jernbanesporet som fortsatt er synlig på Torskeholmen anses som kulturminne.



Fiskemottaket holder til i et enkelt funksjonalistisk bygg. Virksomheten gir liv til havna. Få byer har et slikt fiskemottak med utsalg. For byens befolkning og for sommergjester har mottaket betydning. Fiskerne har det de trenger på Torskeholmen, med unntak av liggehavn for fiskebåter. Denne funksjonen ligger på Odden.



Oddenområdet



Oddenområdet og Gundersholmen har hatt stor betydning for Grimstads næringsliv og befolkning. Virksomhetene har spent fra skipsindustri til handel, transport og spedisjon.

Oddensenteret dominerer. Handelssenteret skaper liv og røre og begrenser "handelslekkasjen". Senteret fungerer også som møteplass for mange. Frie parkeringsplasser øker attraksjonsverdien til handlesenteret, men legger beslag på store utearealer.

Mot Vesterbukt har Oddensenteret i dag en viktig fasade, men den har også en noe uklar overgang, med den store glassbaldakinen som rager ut framfor inngangspartiet. Bygget med den påbygde 3. etasjen med kontor og bolig har mønehøyde på kote +14,3m. Nede ved vannet er det her en attraktiv plass, med bryggeplass for besøkende båter.

På Odden ligger det også to båtsentre og Sa-femar. Sistnevnte driver med undervisning og kursing rettet mot sikkerhet innen Offshore.

Utearealene på Odden preges av parkering og oppstilling/lagring av båter. Arealene er utflytende og lite innbydende eller tilrettelagt for uteopphold.

I Odden- området er det nå ikke lenger aktuelt å legge til rette for rene næringsbedrifter, som transport- og spedisjonsfirma, byggevarebedrifter eller bilforretninger. Frigjøring av sentrale havnearealer åpner for nye muligheter.



Gundersholmen



Lengst ut mot havet ligger Gundersholmen. Utfyllinger har omgjort holmen til halvøy. Øya er delvis sprengt flat. Her er det etablert dypvannskai. Men kaia er lite brukt og de planerte arealene ligger tidvis brakk. Mot vest er deler av holmen intakt og sikrer et vakkert og naturlig innløp til Saulebukt.

Bark Silas vei

Bark Silas vei preges av næringsbebyggelse som store selvstendige enheter. Virksomheten er blandet og spenner fra detaljhandel til kontor og bolig. Et fellestrekk ved bebyggelsen er at den har relativ lukket fasade ut mot offentlig vei/gate, og dermed fremstår som lite innbydende. Saulebukt, som er delvis opparbeidet som parkareal, representerer viktig kvalitet i området. Bark Silas vei ender i Oddensenteret i øst og i Felleskjøpbygget i vest.



Soloddveien

Flytting av Felleskjøpet gir nye muligheter i vest. Her er det spesielt behov for å rydde opp i vei og atkomstsituasjonen, både til deler av boligene på Vesøya og atkomsten videre til Grømbukt.

Grømbukt



Ved Grømbukt er det grøntområde ned mot vannet. Helmers-hus er bygd om fra hotell til bolig og representerer et positivt bidrag i området som vinterstid preges av båtopplag fra det gamle Felleskjøpet og ned til båthavna.

1.5 Overordna planer

Regional delplan for senterstruktur og handel

Iht. forslag til regional planbestemmelse skal kommunesentre:

“ha plass til et bredt spekter av handel, kultur, offentlig og privat service. Viktig publikumsservice som bare gis på ett sted i kommunen skal legges til kommunesenteret. Når sentrumssone er avgrenset i kommuneplanen legges det ikke begrensninger på etablering og/eller utvidelse av kjøpesentre innenfor denne.”

Delplanen foreslår følgende retningslinje for handel i sentrumssonen (retningslinje B):

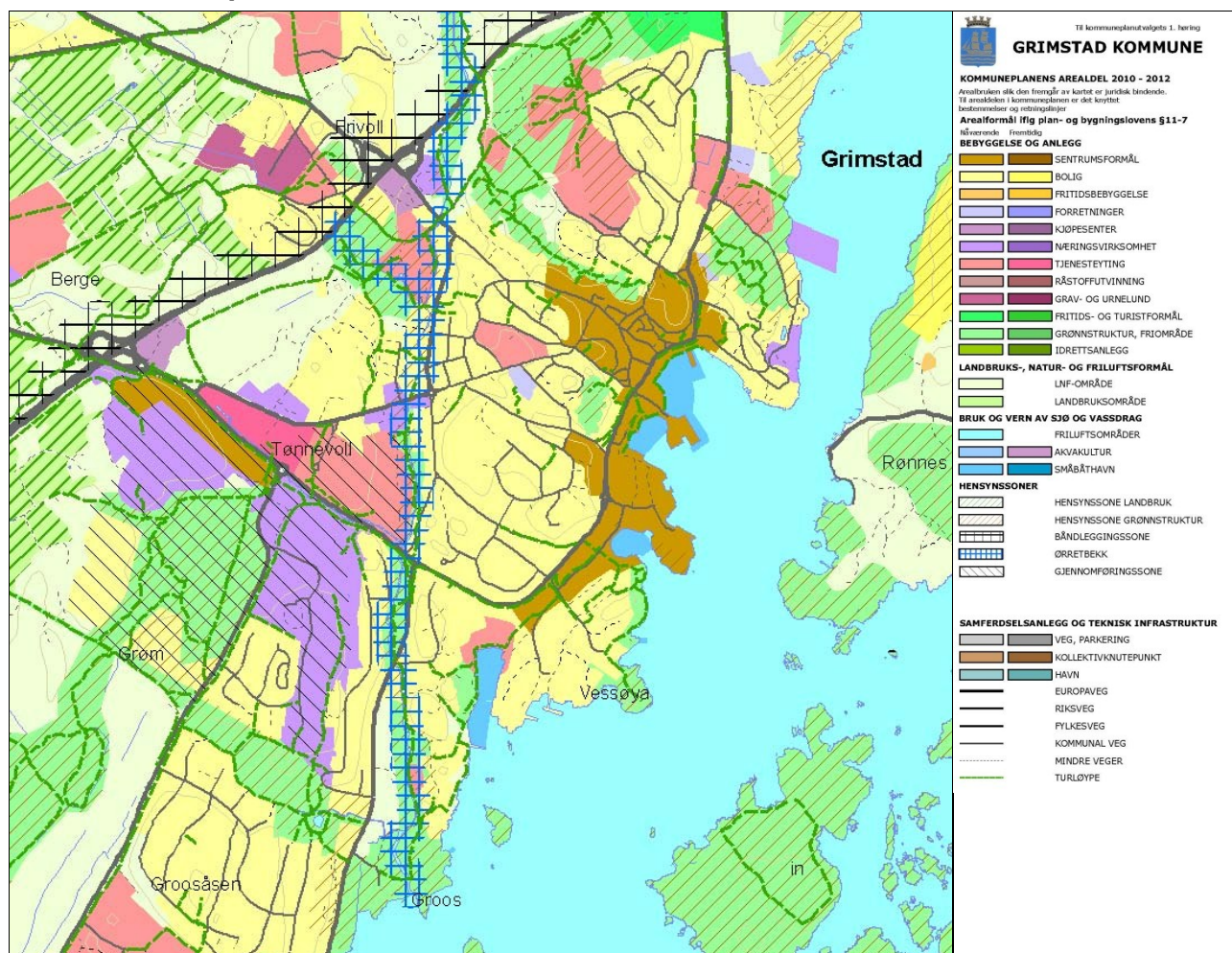
“I regionssenter, kommunesenter og lokalsenter skal det avgrenses områder for handel i sentrum: sentrumssoner.

Innenfor sentrumssonene legger den regionale planen for handel og sentrumsutvikling ikke begrensninger på omfanget av etableringer og utvidelser av handelsvirksomhet.

Sentrumssonene avgrenses i kommuneplanens arealdel eller i kommunedelplaner. Sentrumssoner skal dimensjoneres og tilpasses senteret, senterets rolle og funksjon. Dette avklares i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan og deres utfyllende bestemmelser. Det må tas hensyn til naturlige avgrensninger og forhold som har betydning for den langsiktige utviklingen av sentrum.”

Områdeplanen er i tråd med avsatt sentrumsområde i forslag til ny kommuneplan med unntak av foreslått arealbruk for tomteareal syd for Soloddveien mot Vesøya der det i områdeplanen åpnes opp for kombinert forretning / kontor med bolig over ut mot Soloddveien.

1.6 Kommuneplanen



I forslag til *Kommuneplan for Grimstad* (2010 – 2018) er det satt fokus på følgende fire satsingsområder:

- Næringsutvikling
- Universitetsbyen
- Folkehelse og levekår
- Kommunen som organisasjon

I tillegg er klimautfordringen et gjennomgående tema for satsingsområdene og for kommuneplanens arealdel. Temaene "Næringsutvikling" og "Universitetsbyen" griper inn i hverandre, og må derfor leses i sammenheng. Utdrag av delmål og strategier er gjengitt under.

Næringsutvikling

Grimstad har et attraktivt sentrum med særpreg

Mens de fleste byer har sitt kjøpesenter utenfor sentrum, har Grimstad i over 30 år hatt sitt i sentrum. Den tidligere konflikten mellom den historiske del av sentrum og Odden, har mer og mer stilnet av. Sentrum, fra Øvre Storgata til Odden/Grømbukt, fremstår i dag med felles interesser.

Slik vil vi lykkes:

- Sikre Grimstad bysentrum som kommunens senter for detaljhandel og tjenesteyting.
- Bevare det historiske sentrum som byidentitet og konkurransefortrinn gjennom god oppfølging av de estetiske retningslinjene
- Skape god kontakt mellom byen og sjøen, og ferdigstille strandpromenade fra Østerbukt til Saulebukt og videre som gang og sykkelvei gjennom Grømbukt, over Sonaåsen til Groos
- Etablere parkering i fjell for å frigjøre arealer til utvikling av tjenesteytende næring og boliger i havneområdene
- Skape en ny og helhetlig arkitektonisk utvikling av havneområdene fra rutebilstasjonsområdet mot Grømbukt
- Skape et byrom og sosial møteplass med bibliotek på området mellom Odden og sorenskrivergården
- Legge til rette for studenter i sentrum og for god forbindelse mellom sentrum og Campus
- Etablere Vesterled som hovedinnfartsåre til sentrum, og samtidig sikre en begrenset biltrafikk gjennom sentrum (fv420)
- Sikre god tilgjengelighet for gående og syklist til og gjennom sentrum, og skape et sentrum med god tilgjengelighet for alle (universell utforming)

Universitetsbyen

Grimstad er en attraktiv universitets- og studentby

Det er ikke gitt at Universitetet vil forbli i Grimstad i all framtid. Det vil blant annet avhenge av framtidig organisering av høyere utdanning i Norge, av hvordan universitetet i seg selv lykkes, om studentene trives, om tilstrømningen av studenter er god og om samspillet mellom universitetet og omgivelsene lykkes. Grimstad kommune har en sentral rolle når det gjelder å tilrettelegge for at universitetet kan lykkes.

Slik vil vi lykkes:

- Utvikle attraktive tilbud til studenter og ungdom i sentrum
- Bidra til god tilgang på leiligheter til studenter, blant annet ved å legge til rette for at det kan etableres studentboliger både i sentrum og på Campusområdet
- Etablere samarbeidsprosjekter mellom Grimstad kommune og universitetet
- Delta aktivt i forhold til UiAs prosjekt "Åpent Campus"
- Ha gode gang- og sykkelforbindelser i Campusområdet og mellom Campus og sentrum
- Etablere en kollektivterminal med god bil til buss-parkeringskapasitet langs Vesterled

1.8 Gjeldende regulering (0-alternativet)

Gjeldende reguleringsstatus i området utgjør 0-alternativet og består av følgende planer:

- Reguleringsplan for Grimstad Sentrum, vedtatt 25.09.1991.
- Reguleringsplan for Odden området, vedtatt 30.08.1999 sist datert 16.02.2004
- Reguleringsplan for Grømbukt alternativ B datert 30.10.2006
- Bebyggelsesplan for delfelt B1 i reguleringsplan for Grømbukt vedtatt 01.12.2009

Som følge av arbeidet med områdereguleringen er øvrig planarbeid i eller i tilknytning til planområdet enten avsluttet eller utsatt. Dette omfatter følgende igangsatte planarbeider:

- Bebyggelsesplan for bibliotek på Rutebilstasjonen vedtatt utsatt byggestart til 2012 jf. KS vedtak 108/09 - Budsjett 2010
- Omlegging av RV 420 gjennom sentrum vedtatt utsatt. Må sees i sammenheng med endret detaljplan for bibliotek og parkeringshus i Vardeheia.
- Reguleringsplan for Grimstad Gjestehavn er vedtatt avsluttet. Vurderinger knyttet til gjestehavnen skal gjøres i denne planprosessen.
- Meldt oppstart av privat reguleringsplanarbeid for Torskeholmen. Kommunen har ikke mottatt planforslag. Planforslag for Torskeholmen må avventes og tilpasses denne planprosessen.

Under er det gitt en områdevis gjennomgang av gjeldende reguleringsstatus (0-alternativet). Illustrasjonen på neste side viser gjeldende plankart sammensatt innenfor planområdet for områdereguleringen.

Østerbukt

Bioddgaten 2-6 utgjør felt N14 i sentrumsplanen og er regulert til næringsformål med tomteutnyttelse satt til TU=100% med plankrav om bebyggelsesplan før byggesøknad kan behandles. Bolig tillates over 1 etasje og på loft.

Dampskipsbrygga omfattes av reguleringsplan for "Fiskerihavn og gjestebrygge, alt B" fastsatt 18.01.2005. Eksisterende bygning på kaia er regulert til offentlig bygning/anlegg. Det er ikke angitt utnyttelse, og en må derfor anta at reguleringen kun omfatter eksisterende bygning. Gjennom bestemmelsen "*Fellesbestemmelsene i Reguleringsplan for Grimstad sentrum gjelder fortsatt*" opprettholdes plankravet om bebyggelsesplan.

Smith Pettersens brygge omfattes av Bebyggelsesplan for Sjøbodkvartalene. DnB NOR bygget og HiFi-klubben ble bygd ut etter denne planen og mellom disse bygningene er det regulert inn et mindre friområde. Det foreligger ikke bestemmelser for bebyggelsesplanen.

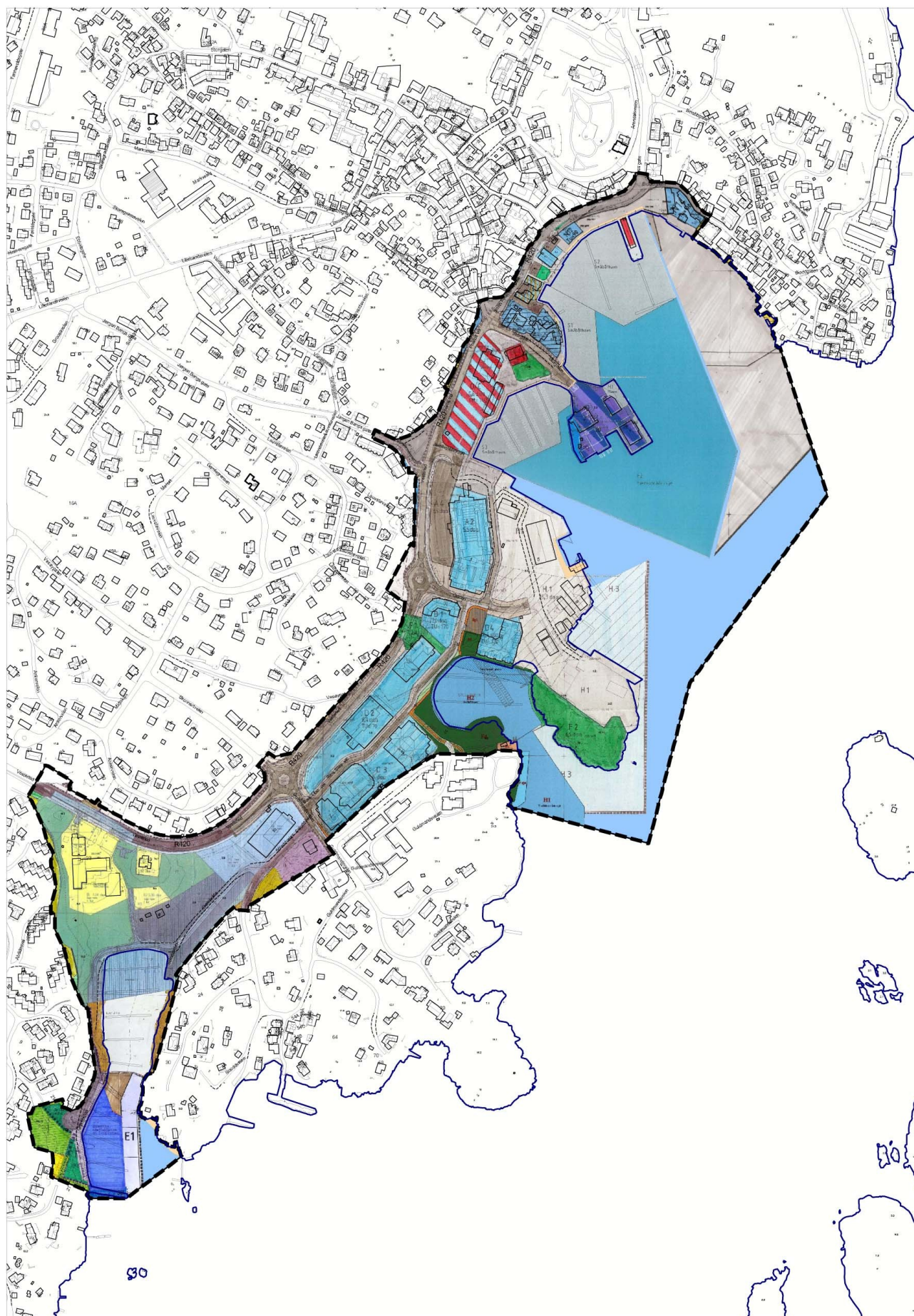
Forslag til bebyggelsesplan omfattet opprinnelig også byggeområdet N12 (øst for DnB NOR, foran Shell), men dette området ble tatt ut ved 2. gangs behandling. N12 er satt med utnyttelse TU=90% og med krav om bebyggelsesplan.

Haven og bebyggelsen opp mot Smith Petersens gate er regulert til spesialområde bevaring med næring som hovedformål (felt V22n). Eksisterende grad av tomteutnyttelse skal opprettholdes med de fortetninger som Bygningsrådet godkjenner. Det er stilt krav om at antikvariske myndigheter skal gis anledning til å uttale seg før Bygningsrådet behandler plan- og byggesaker innenfor og inntil bevaringsområdene.

Torskeholmen

Torskeholmen og gjestehavna ble omregulert gjennom reguleringsplan for "Fiskerihavn og gjestebrygge, alt B" fastsatt 18.01.2005. På Torskeholmen kan det oppføres bygninger til forretning, kontor og bevertningsformål. Det åpnes også for noe boligformål ved at 2. og 3. etasje for eiendommen i sydvest (200/1273) kan benyttes som bolig forutsatt godkjennelse fra Bygningsmyndigheten.

Planen angir ikke grad av utnyttelse eller maksimum byggehøyde, men opprettholder kravet om bebyggelsesplan fra Sentrumsplanen.



Vesterbukt

Vesterbukt omfattes av reguleringsplanen for Oddenområdet.

Sorenskrivergården er regulert til spesialområde bevaring offentlig formål. Eksisterende utnyttelsesgrad skal beholdes og antikvarisk myndighet skal gis anledning til å uttale seg før bygningsrådet behandler eventuelle byggesaker i området. I tilknytning til sorenskrivergården er det regulert friområde F3 med krav om parkmessig opparbeiding.

Innen rutebilstasjonsområdet (felt OC1) kan det etableres bussterminal, drosjeholdeplass, postkontor og politistasjon. Boliger tillates i plan over gateplan og det kan etableres forretninger i området. Utnyttelsesgraden for området er regulert til TU=140% BYA=70%. Maksimum byggehøyde er ikke angitt. Det er krav om bebyggelsesplan for byggeområdet inklusiv arealene frem til Sorenskriverhagen og sjøen før byggesøknad kan behandles.

Odden

Oddenområdet er i gjeldende plan regulert med tre byggeområder, felt A2, D1 og D4.

Felt A2 for Odden senteret. Her kan det oppføres bygninger for forretnings- og kontor formål, med tilhørende parkeringsanlegg. Maks gesimshøyde er regulert til 8,0 m (ca kote +10) og maks byggehøyde til 12,0 m (ca kote +14,0). Gjeldende reguleringsplan åpner ikke for boligformål i felt A2.

På regulert trafikkareal (felt A4) mellom Oddensenteret og Vesterled kan det etableres parkeringsanlegg.

Felt D1 (Expertbygget) og felt D4 (Rema) er regulert til storhandelsforretninger og kontorformål med tilhørende parkeringsanlegg. Det er ikke tillatt med etablering av butikkssenter med små detaljhandelsforretninger, men det tillates innredet boliger/leiligheter i felt D1 og D4. Dog kan boliger ikke etableres i bygg med mulig støyende virksomhet (for eksempel hotell- og restaurant- eller kafedrift).

Byggehøydene for felt D1 og D4 er satt til maks gesimshøyde på 7,5 m (kote +9,5) og maks mønehøyde til 11,5 m (kote +13,5).

Det er regulert inn friområde F4 i tilknytning til felt D4, mot D1, som skal opparbeides parkmessig, men der det tillates nødvendig spesialtransporter over området.

Øvrige deler av Odden er regulert til vei og havneformål. Område H1 skal brukes til trafikkhavn med tilhørende bygninger, anlegg og innretninger. Det kan også oppføres bygninger og anlegg til bruk for fiskebåter. Det er ikke satt grenser for maksimum byggehøyde og utnyttelse for bebyggelse innen havneområdet, men det er gitt bestemmelse om at bygningsrådet kan forby virksomhet som etter rådets skjønn er til skade eller ulempe for tilstøtende områder.

Gundersholmen

Gundersholmen er regulert til friområde (F2) mot sydvest og til havneformål mot nordøst. Inngår som del av område H1, jf. avsnittet over.

Friområde F2 skal iht. bestemmelsene opparbeides parkmessig og det kan i området opparbeides gangveier for allmennhetens bruk.

Bark Silas vei

Hele Bark Silas vei omfattes av reguleringsplanen for Oddenområdet. Foruten felt D1 og D4 som er omtalt under avsnittet over om Odden, ligger felt D2 og D3 langsetter Bark Silas vei.

Begge feltene er regulert til storhandelsforretninger og kontorformål med tilhørende parkeringsanlegg. Samme begrensninger på detaljhandel som for felt D1 og D4. Bygninger i felt D2 mot Vesterled tillates innredet med boliger/leiligheter og kan bygges med gesims på 7,5 m (kote +9,5) og mønehøyde på 11,5 m (kote +13,5). For felt D3 er maks gesims satt til 10,5 m (kote +12,5 – 13,0) og maks mønehøyde satt til 15 m (kote +17,0 – 17,5).

I område D3 kan det ikke innredes boliger/leiligheter i noen deler av bygningen(e).

For bygninger innen område D2 og D3 skal fasadene mot vei legges i formålsgrensen bortsett fra i område D2, der byggelinje mot Vesterled ligger 3,0 m innenfor formålsgrensen.

Soloddveien

“Felleskjøp”-tomta er i endret reguleringsplan for Grømbukt, alternativ B, regulert til forretningsvirksomhet. Det tillates innredet til boligformål fra og med 2. etasje og oppover i bygget. Maks mønehøyde er satt til kote +11, hvilket muliggjør bebyggelse på 3 etasjer. Maks utnyttelse er satt til TU=150%. Det er krav om bebyggelsesplan før det kan gis tillatelse til tiltak innen byggeområdet.

Arealet sør for Soloddveien er i gjeldende plan for Vesøya regulert til industriformål i øst mot Guldmandsveien og til boligformål i vest. Utnyttelse og byggehøyde er ikke angitt, men det er for industriområdet krav om at anleggenes art og utforming i hvert enkelt tilfelle skal godkjennes av bygningsrådet. Bedrifter som antas å ville medføre særlige ulemper kan nektes etablert i området. I industriområdet tillates ikke oppført boligbygg. Bygningsrådet kan dog gjøre unntak herfra etter at helserådets uttalelse er innhentet. Industri, håndverksbedrifter m.v. tillates ikke i boligområdet.

Grømbukt

Grømbukt er regulert til boligformål, småbåthavn på sjø og på land, trafikkarealer og større sammenhengene grøntområder (friorråder og friluftsområde), inkl. lekeplass syd for Helmers hus og felles lek ved boligene i enden av veien. Arealene omfattes av endret reguleringsplan for Grømbukt, alternativ B og endring i del av reguleringsplan for Sonåsen og Grømbukt (vedtatt 31.05.1999).

For boligfelt B1 er det utarbeidet bebyggelsesplan iht. plankravet. Området er delvis bygd ut, men 2 bygg gjenstår iht. planen. Felt B1 kan bygges ut med byggehøyde inntil kote +16. For deler av byggeområdet lengst mot vest tillates bebyggelse med maks høyde på kote +19. For B2 er maks høyde satt til kote +11, mens det for B3 ikke tillates ytterligere utbygging av eiendommen.

For del av småbåthavn land, felt SBH1 rett syd for B2, tillates oppført klubbhus og lignende bygninger tilknyttet båthavnen, med TU og maks mønehøyde tilsvarende B3.

SBH2 inneholder båtslipp åpen for allmennheten.

Det er rekkefølgekrav om at lekeplass må være anlagt før første boenhet tas i bruk.

1.9 Tilgrensende planer

Følgende tilgrensende planer gir føringer for områdereguleringene:

- **Reguleringsplan for Parkeringsanlegg i fjell i Vardeheia**, vedtatt 27.10.2008
Gjennomføring avventer samlede planer for havneområdet og utsettes til 2014 jf. KS vedtak 108/09 - Budsjett 2010. Reguleringsplanen forutsetter atkomst via planområdet for havneområdene. Parkeringsanlegget har forgjengerutganger både mot gamle sentrum og Vesterbukt.
- **Reguleringsplan for Vesøygatens forlengelse**, plan 167, vedtatt 23.02.2009
Planen tilrettelegger for leilighetsbygg, med utnyttelse satt til %BYA=35% og maks mønehøyde på kote +16,5 m ut mot Vesterled. Eksisterende forbindelse og kryssing av Vesterled opprettholdes i planen.

1.10 Retningslinjer

I tillegg til føringer og bestemmelser gitt i overordna planer har følgende retningslinjer vært av betydning for planarbeidet:

- Retningslinjer for utarbeidelse av reguleringsplaner
- Retningslinjer for felles oppholds-, leke-, - og aktivitetsarealer i boligområder (jf. forslag til ny kommuneplan)
- Estetiske retningslinjer for Grimstad kommune.

1.11 Foreliggende analyser og rapporter

Som grunnlag for Byplanen ble det utarbeidet følgende analyser:

- **Trafikkanalyse Grimstad Sentrum**
Beskriver dagens situasjon og fremmer forslag til tiltak for å redusere biltrafikken, og bedre tilgjengeligheten for gående og syklende.
- Stedsanalyse **På jakt etter det ekte og særegne**
Beskriver byen, byggeskikk, landskap og naturkvaliteter.

Øvrige relaterte rapporter er:

- **Prinsippskisse for utvikling av Grimstad havneområde**
Drøftingsnotat med oppsummering fra folkemøtet og arbeidsmøte i PTL's regi gjennomført sommer 2008. Dokumentet fikk frem meninger og holdninger fra interessenter, eksterne rådgivere, ansatte- og politikere i kommunen om utviklingen i havneområdet. Arbeidet ble organisert gjennom et arbeidsmøte, med utgangspunkt i en interessentanalyse.
Varehandel og personlig tjenesteyting i et fremtidsperspektiv (2007 – 2008)
Agderforskning har i prosjektrapporten vist til vekst i en rekke næringer også for Grimstad siste år. Trender og mulige grep for framtiden er kommentert i rapporten.
Havneanalyse for Grimstad havn, Grimstad Havnevesen
Rapporten viser til havnepolitikk og trender, med måltall for last/anløp, gjestehavn og fiske-mottaket fram til 2004.
- Havnerapport Grimstad havn
- Rapport om forurensing i Oddenområdet
- Rapport om forurensing på sjøbunn i havneområdet/Vikkilen, NIVA

SFT har i brev av 23.02.06. varslet pålegg om tinglysing av rådighetsbegrensing for område på Odden grunnet tidligere anlegg for opphugging av skip. Behandling av utgravete masser vil være konsekvens-utredningspliktige jfr. forskrift om KU §§ 3e) og 4g).

1.12 Andre føringer

I tillegg til å forholde seg til dagens situasjon har følgende føringer vært lagt til grunn ved utforming og vurdering av alle alternativene.

Fv 420 i dagen gjennom sentrum

Fylkesvei 420, som tidligere hadde status som riksvei, utgjør hovedåre for trafikk til og fra sentrum. Det forutsettes at eksisterende trasé opprettholdes. Utforming, samt mindre justeringer av horisontal- og vertikalgeometri, vurderes som del av planarbeidet. I følge Statens vegvesen er grunnforholdene øst for lyskrysset så vanskelige at det er uaktuelt å legge deler av parsellen i kulvert under bakken. Dette har derfor ikke vært vurdert som alternativ.

Sykkelbyen Grimstad, fv420 som hovedrute

Fv 420 er i hovedplan for sykkelruter (sak 104/08) definert som hovedrute, dvs. binder sammen viktige målområder. Foreslåtte tiltak er å bygge sammenhengende gang-/sykkelvei mellom Statoil og Felleskjøp-tomta, sykkelfelt (eget sykkelfelt i kjørebane på begge sider av veien) fra Felleskjøp-tomta til Lyskrysset og videre som blandet trafikk (30-km sone) til bunnen av Vossbakke.

P-anlegg i Vardeheia

Reguleringsplan for parkeringshus i fjell i Vardeheia ble vedtatt av Grimstad kommunestyre i møte 27. oktober 2008 (sak 091/81). Reguleringsplanen forutsetter atkomst via planområdet for havneområdene. Etablering av parkeringsanlegg ligger som forutsetning for alle alternativene. Justering og tilpasning av atkomstforholdene kan være aktuelt.

Minimum byggehøyde satt til kote +3

I forbindelse med utarbeiding av nytt forslag til kommuneplanens arealdel har kommunen vedtatt at all ny bebyggelse i Grimstad av hensyn til fremtid havnivå, ikke skal bygges med gulvnivå hovedetasje under kote +3. Terrenget innen store deler av planområdet ligger i dag på rundt kote +2. Terrenget mellom kote +2 og +3 er vist med gult på temakart på neste side. Terrenget over kote +3 er vist med grønt. Kravene om universell utforming og pålagte krav for gulvnivå i ny bebyggelse, vil gi utfordringer for all planlegging og utbygging i planområdet.

Forurensset grunn på Odden

Det har vært drevet industriell virksomhet, deriblant skipsopphugging, på Odden fra 1700-tallet og frem til 1971. Miljøtekniske undersøkelser har blitt gjennomført i to omganger. Det er utført tiltak i form av tildekking, slik at forurensset masse fremdeles ligger igjen i grunnen. Det er tinglyst rådighetsbegrensning på berørte eiendommer. Det forutsettes at det må ryddes opp i forurensede masser i forbindelse med tilrettelegging for større byutvikling i området.

Bevaring av eksisterende kulturmiljø i Østerbukt

Byplanens bestemmelse §4 gir følgende føringer for bevaring: "For områder merket med vertikal skravur er formålet å bevare eksisterende bygninger, gatestruktur, murer, hager, vegetasjon og andre elementer med kulturhistorisk verdi." Det medfører at fortettningsmulighetene i Østerbukt er begrenset.

Frigjøring av havnearealer

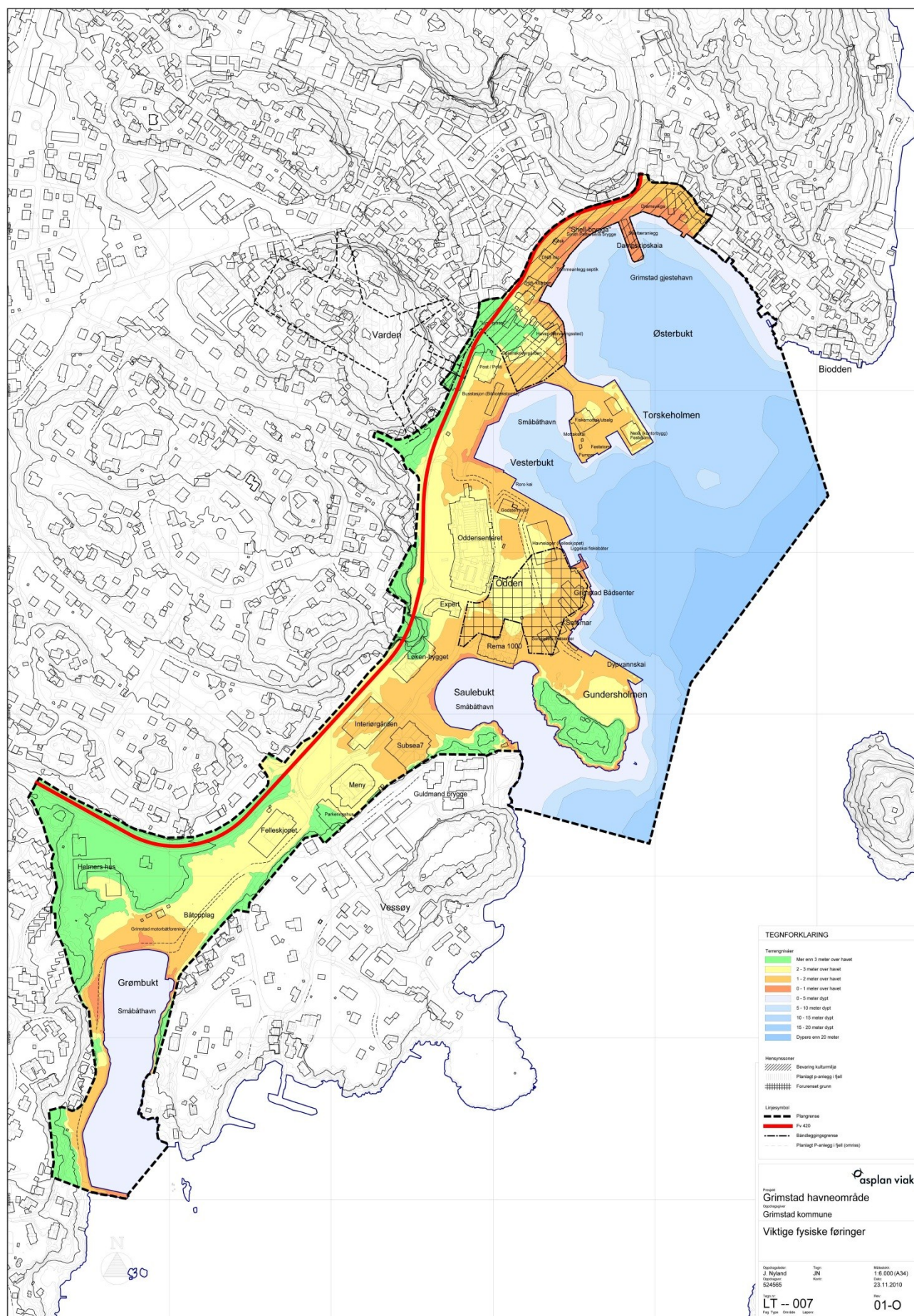
Kommunestyret vedtok (sak 079/09 – Hovedprinsipper for arealdisponering) at: "*Havneområdet i Grimstad sentrum planlegges uten større arealer til trafikkhavn*". Dette innebærer at det ikke skal avsettes større arealer til trafikkhavn i områdereguleringen.

Bymessig utvikling

Plan og økonomiutvalget vedtok i møte 2. desember 2009 (sak 106/09) blant annet følgende målsetting for fysisk utforming av havnearealene: "*Havneområdene skal utvikles med urbane kvaliteter som både er tilpasset historiske sentrumsstrukturer, og som samtidig kan tilføre nye byplanmessige impulser som representerer samtiden.*"

Grønnstruktur

Byplanen og kommuneplanens arealdel gir arealmessige føringer for regulering av grønnstruktur i tilknytning til Saulebukt og Grønbukt, etablering av tilstrekkelig lekeareal i tilknytning til nye boliger, samt opprusting av viktige forbindelseslinjer og etablering av bryggesleng fra Østerbukt til Saulebukt.

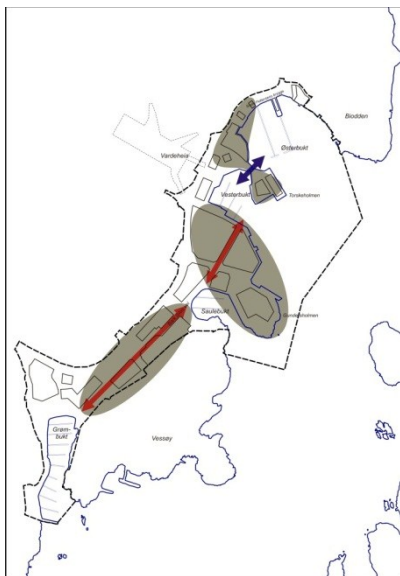


2 ALTERNATIVE PLANGREP

Som innledende del av planarbeidet ble syntesen fra verkstedet sommeren 2008 drøftet og videreført i nytt 2 dagers verksted 23. - 24. november 2010 på Rica Hotel Grimstad. Arbeidstittel for verkstedet var *“Der byen møter havet”*. Resultatet fra verkstedet ble presentert i åpent folkemøte på Rådhuset torsdag 25. november 2010.

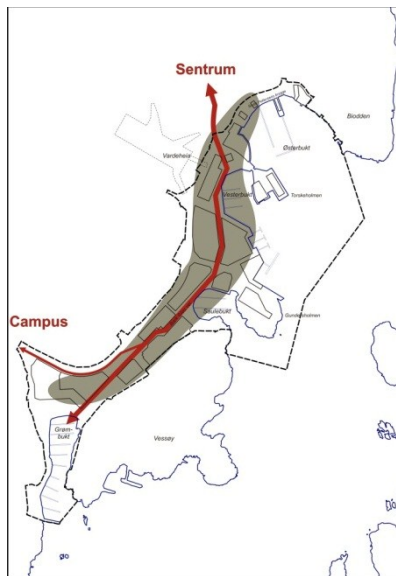
Ideer og tanker som fremkom på verkstedet ble deretter bearbeidet videre i en mulighetsstudie. Formålet med mulighetsstudien var å utarbeide 3 alternative plangrep som grunnlag for valg av retning og prioritering for det videre planarbeidet frem mot utforming av konkret planforslag. Det var lagt vekt på å få frem ulikheter i løsningene på overordna nivå, samtidig som de også skulle vise ulike løsninger innenfor de ulike delområdene.

Alternativ A:
“Fra bukt til bukt”



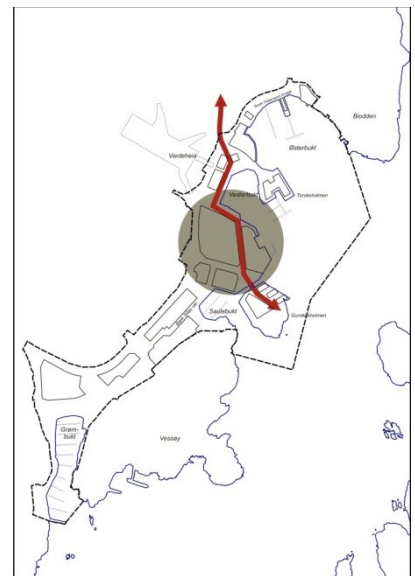
Utvikling av delområder med egne og tydelige strukturer og karakter. Kanal og interne bygater binder sammen delområdene.

Alternativ B:
“Helt til Grønbukt”



Sammenhengende byutvikling fra Sentrum til Grønbukt. Etablering av forbindelse / parallellgate med påkobling til Storgata. Styrking av bebyggelse / kvartaler langs parallelgate.

Alternativ B:
“Med Odden i sentrum”



Utvikling av Oddenområdet som sentralt byområde – funksjonelt og urbant.

2.1 Alternativ A: “Fra bukt til bukt”

Hovedgrep

Utvikling av delområder med egne og tydelige strukturer og karakter. Kanal og interne bygater binder sammen delområdene.

Arealstrategi

Byområdet mellom Østerbukt og Vesterbukt utvikles med fokus på kultur, historie og beverning.

Oddenområdet utvikles som ny urban bydel med kvartaler og gatenett med siktakser ut mot sjøen.

Sammenbinding av Bark Silas vei og nye byggeområder i Grømbukt. Gradvis overgang fra forretning, kontor og bolig i nord til mer rene urbane boområder i syd.

Trafikk og parkering

Fv420 som hovedåre med direkte mating ut i delområdene.

Fv 420 oppgraderes med sammenhengende sykkel- og gangfelt. Alternativ A forutsetter fjerning av eksisterende tunnel.

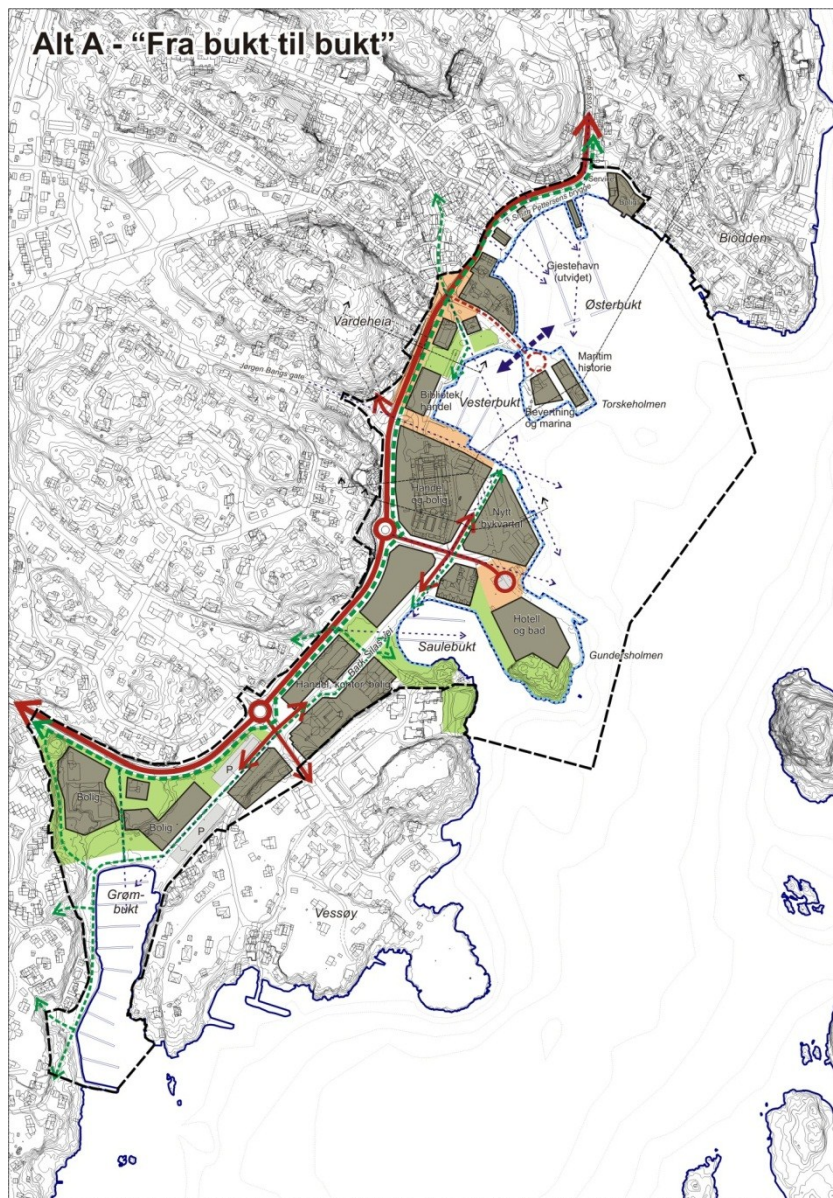
Parkering i kjeller som hovedprinsipp for all bebyggelse i tillegg til parkeringshus i fjell.

Delområdene

Østerbukt. Alternativ A deler opp bryggeområdet med noe bygningsmasse, utvider gjestehavna og har servicebygg ved Boddgaten.

Torskeholmen. Alternativ A har en begrenset utbygging, med god plass mot ettermiddagssol i vest.

Vesterbukt. Alternativ A har en utvidet plass/ park med mulighet for arrangementer ut mot et fritt vannspeil mot Torskeholmen.



Odden. Alternativ A har et utvidet Odden senter, satt inn i en bymessig utbygging med et større bykvartal ut mot sjøen.

Gundersholmen. Alternativ A legger til rette for en større offentlig attraksjon som bad og hotell.

Bark Silas vei. Alternativ A viderefører eksisterende bruk i området.

Grømbukt. Alternativ A har boligområde med leilighetsbygg.

2.2 Alternativ B: "Helt til Grømbukt"

Hovedgrep

Sammenhengende byutvikling fra Sentrum til Grømbukt. Etablering av forbindelse / parallellgate med påkobling til Storgata. Styrking av bebyggelse / kvartaler langsetter parallellgate.

Arealstrategi

Blandede byfunksjoner (handel, kontor, bolig og tjenesteyting) langs "bybåndet". Hotell som del av bystrukturen på Odden. Maritim virksomhet sikres utviklingsmulighet og direkte tilgang til sjø.

Etablering av marina på Torskeholmen, sammen med videreutvikling av eksisterende fiskeutsalg og – mottak. Videreutvikling av eksisterende maritim virksomhet på Odden-området. Gundersholmen beholdes og videreutvikles som trafikkhavn med havnefunksjoner, eventuelt sammen med utvikling av et allment og publikumsrettet prosjekt, eksempelvis bad.

Trafikk og parkering

Fv420 som hovedåre med matting ut i delområdene via sekundærgate.

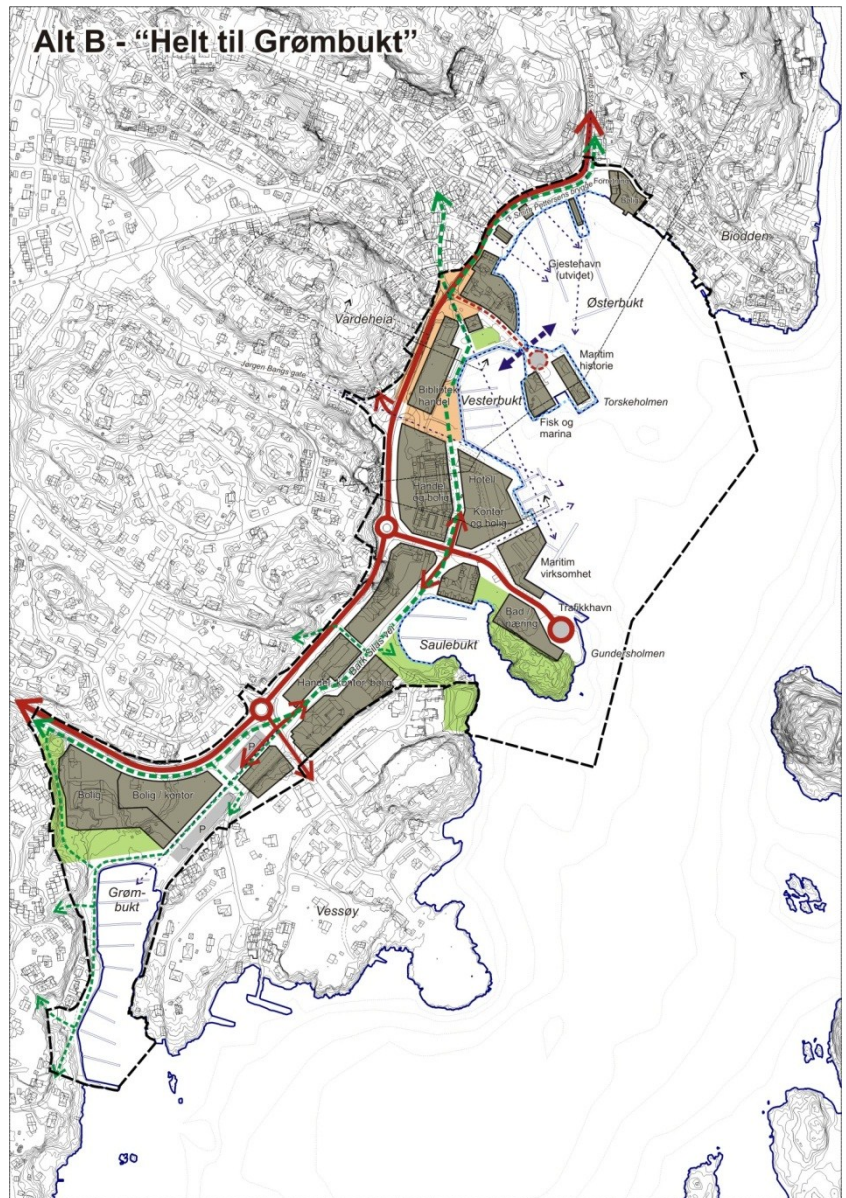
Sekundærgate opprustes som hovedgate for gang- og sykkelåre gjennom sentrum. Tunnelen beholdes slik den er.

Parkering i kjeller som hovedprinsipp i tillegg til parkering i fjell.

Delområdene

Østerbukt. Alternativ B deler opp bryggeområdet med noe bygningsmasse for servicebygg, og utvider gjestehavna.

Torskeholmen. Alternativ B har midten fri for god adkomst, og virksomhet ut mot kai mot Vesterbukt.



Vesterbukt. Alternativ B har et fritt vannspeil i øst og småbåthavn trukket lengre vest, mot en utfyllt plass. Hele bussoppstillingen er erstattet med bebyggelse.

Odden. Alternativ B er delt av en gate langs Oddensenteret mellom Saulebukt og innerst i Vesterbukt.

Gundersholmen. Alternativ B videreutvikler området ved dypvannskaia som trafikkhavn, med tilhørende næringsbebyggelse eller kombinert med bad.

Bark Silas vei. Alternativ B opprustet og forlenger Bark Silas som bygate og hovedtrasé for gang- og sykkeltrafikk gjennom sentrum.

Grømbukt. Alternativ B legger til rette for kontorbygg kombinert med bolig.

2.3 Alternativ C: “Odden i sentrum”

Hovedgrep

Utvikling av Oddenområdet som sentralt byområde – funksjonelt og urbant.

Arealstrategi

Kanalisering av tyngre byfunksjoner til Oddenområdet. Utvidelse av Oddensenteret mot øst og samling av maritime virksomheter øst på Odden.

Flytting av fiskemottak og –utsalg til Odden frigjør arealer og muliggjør etablering av hotell med bevertningsfunksjoner på Torskeholmen.

Gundersholmen frigjøres for byutvikling – utvikles som “signalprosjekt”.

Mindre tunge byfunksjoner i nord og sør. Utvikles med boliger.

Trafikk og parkering

Fv420 som hovedåre med matting ut i delområdene via sekundærgate.

Fv 420 oppgraderes som gang- og sykkeltrasé, men deler legges via Bark Silas vei. Tunnelen beholdes.

Parkering i kjeller som hovedprinsipp i tillegg til parkering i fjell.

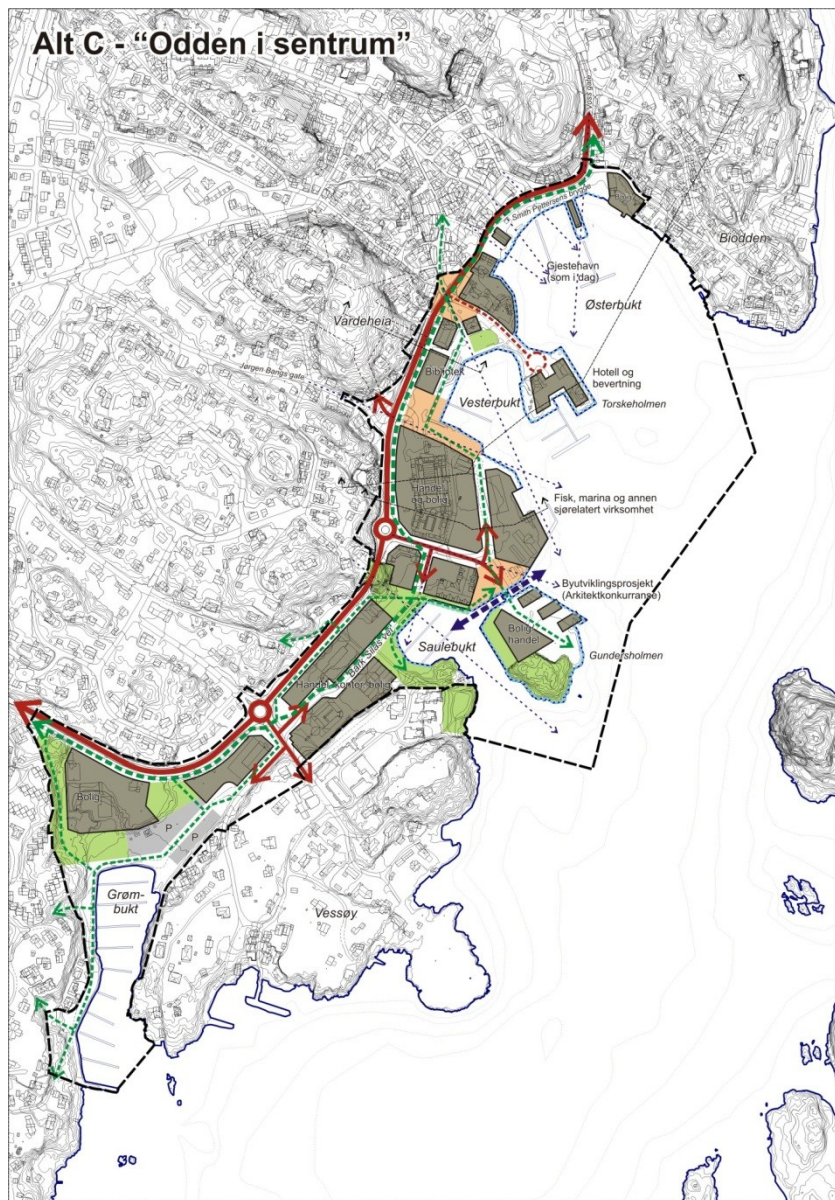
Delområdene

Østerbukt. Alternativ C har gjestehavn som i dag, arrangementsplass og boligutbygging.

Torskeholmen. Alternativ C har hotell på hele eller deler av området.

Vesterbukt. Alternativ C har biblioteket der det er tenkt til nå og avgrenser småbåthavna til området i vest.

Odden. Alternativ C er delt av en gate i retning mellom Vesterbukt og Gundersholmen.



Gundersholmen. Alternativ C åpner for byutviklingsprosjekt.

Bark Silas vei. Alternativ C beholder eksisterende gatestruktur. Tunnelen fremheves og tydeliggjøres som landskapselement.

Grømbukt. Alternativ C viderefører arealbruken i Byplanen med boliger og større areal på land i tilknytning til småbåthavna.

2.4 Vurdering av alternativ

Sammenstillingen under oppsummerer hvordan alternativene svarer på virkemidler angitt i vedtatt kommunedelplan for sentrumsområdet ("Byplanen") og (på neste side) forslag til strategier ("slik vil vi lykkes") i forslag til ny kommuneplan for Grimstad 2010 – 2022.

For å bedre lesbarheten er det brukt følgende fargekoder:

Mørk grønn	Alternativ i tråd med strategi. Unikt svar.
Lys grønn	Alternativ i tråd med strategi. Likt svar med minst ett av de andre alternativene.
Gul	Alternativ delvis i strid med strategi.

Som det fremgår av sammenstillingen er alle alternativene i samsvar med foreslåtte og vedtatte strategier, med unntak av et punkt. Alternativ A og B har noe avvik mht. forutsatt arealdisponering i Grømbukt gitt i Byplanen, da det for begge alternativene foreslår omregulering fra småbåthavn land til byggeområde da båtopplag ikke er forenlig med en bymessig sentrumsutvikling. For øvrig er begge alternativene i tråd med foreslått byutviklingsmodell med fortetting i sentrum og en næringsakse mot vest.

Strategier	Alternativ A "Fra bukt til bukt"	Alternativ B "Helt til Grømbukt"	Alternativ C "Odden i sentrum"
Byplanens virkemidler for å styrke sentrum			
Handelstilbudet i sentrum bør utvides gjennom en styrking av handelen i gamle sentrum og tilrettelegging for storhandel på Oddenområdet.	Handelen økes i tilknytning til Odden, og vest til Felleskjøpet.	Handelen økes, strekkes fra Rutebilstasjonen til Felleskjøpet.	Handelen økes i tilknytning til Odden og Gundersholmen og vest til Felleskjøpet.
Bosettingen i og rundt sentrum bør økes.	Byboliger ved funksjonsblanding. Rene leilighetsbygg i Grømbukt.	Byboliger ved funksjonsblanding. Bolig kombinert med kontor i Grømbukt.	Byboliger ved funksjonsblanding. Byutviklingsprosjekt med bolig på Gundersholmen. Bolig i Grømbukt.
De offentlige rom bør rustes opp.	Plasser og kaifront rustes opp.	Plasser og kaifront rustes opp.	Plasser og kaifront rustes opp.
Kulturtilbudet i sentrum bør styrkes.	Bibliotek i Vesterbukt.	Bibliotek i Vesterbukt.	Bibliotek i Vesterbukt.
Nye parkeringsanlegg i fjell bør etableres.	Forutsetter nytt p-anlegg i Vardeheia.	Forutsetter nytt p-anlegg i Vardeheia.	Forutsetter nytt p-anlegg i Vardeheia.
Det foreslås en byutviklingsmodell med fortetting i sentrum og en næringsakse mot vest og en bolig-/kollektivakse mot øst.	Fortetting i sentrum og i næringsaksen mot vest. Båtopplag i Grømbukt omreguleres til bolig ifht. arealdisponering forutsatt i Byplanen.	Fortetting i sentrum og i næringsaksen mot vest. Båtopplag og grønt i Grømbukt omreguleres til bolig og kontor ifht. arealdisponering forutsatt i Byplanen.	Fortetting i sentrum og i næringsaksen mot vest. Arealdisponering i Grømbukt i samsvar med Byplanen.

Strategier	Alternativ A "Fra bukt til bukt"	Alternativ B "Helt til Grømbukt"	Alternativ C "Odden i sentrum"
Strategier ("Slik vil vi lykkes") fra forslag til ny kommuneplan			
Sikre Grimstad bysentrum som kommunens senter for detaljhandel og tjenesteyting.	Handelen økes i tilknytning til Odden, og vest til Felleskjøpet.	Handelen økes, strekkes fra Rutebilstasjonen til Felleskjøpet.	Handelen økes i tilknytning til Odden og Gundersholmen og vest til Felleskjøpet.
Bevare det historiske sentrum som byidentitet og konkurransefortrinn gjennom god oppfølging av de estetiske retningslinjene.	Ved ulik utvikling bukt for bukt. Eksisterende siktlinjer bevares, nye etableres på Oddenområdet og ved atkomst Grømbukt. Østerbukt reguleres med hensynsone bevaring.	Ved best mulig sammenbinding med det historiske sentrum. Eksisterende siktlinjer bevares, nye etableres på Oddenområdet og atkomst Grømbukt. Østerbukt reguleres med hensynsone bevaring.	Ved ulik utvikling område for område, gater/ plasser på Odden/ Gundersholmen. Eksisterende siktlinjer bevares, ny etableres ved atkomst Oddenområdet. Østerbukt reguleres med hensynsone bevaring.
Skape god kontakt mellom byen og sjøen, og ferdigstille strandpromenade fra Østerbukt til Saulebukt og videre som gang og sykkelvei gjennom Grømbukt, over Sonaåsen til Groos.	Visuell kontakt / siktlinjer fra bukt til bukt. Gløtt / siktlinjer fra fv420 ved Grømbukt, Saulebukt og ved atkomst Odden. Visuell kontakt med sjøen fra fv420 i Vesterbukt og Østerbukt. Strandpromenade fra Østerbukt til Saulebukt mulig på hele strekningen. Forbindelse videre via Grømbukt til Sonåsen og Groos.	Ny parallellgate med utvikling nærmere sjøen. Visuell kontakt med sjøen fra fv420 i Vesterbukt og Østerbukt. Strandpromenade fra Østerbukt til Saulebukt frem til område for maritim virksomhet på Odden, der i fra via interngate frem til Saulebukt. Forbindelse videre via Grømbukt til Sonåsen og Groos.	Gløtt / siktlinjer fra fv420 ved Grømbukt, Saulebukt og ved atkomst Odden. Visuell kontakt med sjøen fra fv420 i Vesterbukt og Østerbukt. Nye siktlinjer på Oddenområdet. Strandpromenade fra Østerbukt til Saulebukt frem til område for maritim virksomhet på Odden, der i fra via interngate til Gundersholmen, deretter mulig med videreføring som strandpromenade til Saulebukt. Forbindelse videre via Grømbukt til Sonåsen og Groos.
Etablere parkering i fjell for å frigjøre arealer til utvikling av tjenesteytende næring og boliger i havneområdene.	Forutsetter nytt p-anlegg i Vardeheia.	Forutsetter nytt p-anlegg i Vardeheia.	Forutsetter nytt p-anlegg i Vardeheia.
Skape en ny og helhetlig arkitektonisk utvikling av havneområdene fra rutebilstasjonsområdet mot Grømbukt.	Utvider med sekvens vis forløp av delområder med sentrumsformål og byrom.	Strekker og binder sammen områder med sentrumsformål.	Utvikler et sterkt Oddenområde med forbindelser (sammenknytning) til Vesterbukt, Gundersholmen og Bark Silas vei.
Skape et byrom og sosial møteplass med bibliotek på området mellom Odden og Sorenskrivergården.	Utvidelse av plassrom ved Sorenskrivergården vestover ved politi/postgården. Kaifront ved Oddensenter mot Vesterbukt rustes opp.	Uttfylling i Vesterbukt skaper nytt byrom i tilknytning til nytt bibliotek og påbygd Oddensenter.	Ny plass mellom nytt bibliotek og utvidet Oddensenter. Kaifront ved Oddensenter mot Vesterbukt rustes opp.
Legge til rette for studenter i sentrum og for god forbindelse mellom sentrum og Campus.	Funksjonsblanding muliggjør tiltak for studenter. Oppgradering av fv 420 som hovedåre for gang- og sykkeltrafikk.	Funksjonsblanding muliggjør tiltak for studenter. Etablering av ny parallellgate som hovedåre for gang- og sykkeltrafikk.	Funksjonsblanding muliggjør tiltak for studenter. Oppgradering av fv 420 som hovedåre for gang- og sykkeltrafikk.
Etablere Vesterled som hovedinnfartsåre til sentrum, og samtidig sikre en begrenset biltrafikk gjennom sentrum (fv420)	Fv 420 opprustes estetisk og funksjonelt. God fremkommelighet frem til innkjøring til p-anlegg i fjell. Fartsdempende tiltak / blandet trafikk fra Pharos vei til bunn Voss gate.	Fv 420 opprustes estetisk og funksjonelt. God fremkommelighet frem til innkjøring til p-anlegg i fjell. Fartsdempende tiltak / blandet trafikk fra Pharos vei til bunn Voss gate.	Fv 420 opprustes estetisk og funksjonelt. God fremkommelighet frem til innkjøring til p-anlegg i fjell. Fartsdempende tiltak / blandet trafikk fra Pharos vei til bunn Voss gate.

Strategier	Alternativ A "Fra bukt til bukt"	Alternativ B "Helt til Grømbukt"	Alternativ C "Odden i sentrum"
Strategier ("Slik vil vi lykkes") fra forslag til ny kommuneplan			
Sikre god tilgjengelighet for gående og syklistar til og gjennom sentrum, og skape et sentrum med god tilgjengelighet for alle (universell utforming).	Oppgradering av fv 420 som hovedåre for gang- og sykkeltrafikk. Universell utforming ivaretas på plankart og bestemmelse. Utfordring mht. krav om min. kote +3 for nye bygg.	Etablering av ny parallellgate som hovedåre for gang- og sykkeltrafikk. Universell utforming ivaretas på plankart og bestemmelse. Utfordring mht. krav om min. kote +3 for nye bygg.	Oppgradering av fv 420 som hovedåre for gang- og sykkeltrafikk. Universell utforming ivaretas på plankart og bestemmelse. Utfordring mht. krav om min. kote +3 for nye bygg.
Ha gjestehavn med god kvalitet og kapasitet.	Gjestehavn utvides og rustes opp med servicebygg.	Gjestehavn utvides og rustes opp med servicebygg.	Gjestehavn rustes opp innenfor eksisterende arealer.
Utvikle attraktive tilbud til studenter og ungdom i sentrum.	Funksjonsblanding muliggjør tiltak for studenter.	Funksjonsblanding muliggjør tiltak for studenter.	Funksjonsblanding muliggjør tiltak for studenter.
Bidra til god tilgang på leiligheter til studenter, blant annet ved å legge til rette for at det kan etableres studentboliger både i sentrum og på Campusområdet.	Funksjonsblanding muliggjør tiltak for studenter, også mht. etablering av studentboliger i sentrum.	Funksjonsblanding muliggjør tiltak for studenter, også mht. etablering av studentboliger i sentrum.	Funksjonsblanding muliggjør tiltak for studenter, også mht. etablering av studentboliger i sentrum.
Ha gode gang- og sykkelforbindelser (i Campusområdet og) mellom Campus og sentrum	Oppgradering av fv 420 som hovedåre for gang- og sykkeltrafikk. Forutsetter riving av tunnel.	Etablering av ny parallellgate som hovedåre for gang- og sykkeltrafikk. Muliggjør bevaring av tunnel.	Oppgradering av fv 420 som hovedåre for gang- og sykkeltrafikk. Forutsetter riving av tunnel.
Ha universell utforming som prinsipp ved all planlegging og tilrettelegging av offentlige arealer.	Små høydeforskjeller innen planområdet gir gode rammer for universell utforming på plannivå. Utfordring på detaljnivå mht. kontakt mot sjø og vedtatt kote +3 som nivå for ny bebyggelse.	Små høydeforskjeller innen planområdet gir gode rammer for universell utforming på plannivå. Utfordring på detaljnivå mht. kontakt mot sjø og vedtatt kote +3 som nivå for ny bebyggelse.	Små høydeforskjeller innen planområdet gir gode rammer for universell utforming på plannivå. Utfordring på detaljnivå mht. kontakt mot sjø og vedtatt kote +3 som nivå for ny bebyggelse.
Skape gode lokale møteplasser som er tilgjengelige for alle og med mulighet for aktiviteter av ulike slag.	Forbindelser med visuell kontakt til buktene. <i>Østerbukt:</i> Mindre plasser mellom bebyggelse. <i>Vesterbukt:</i> Større plass ved Sorenskrivegården. Opprustet kai. <i>Saulebukt:</i> Utvidelse, opprusting og oppstrømming. <i>Grømbukt:</i> Park og grønn hei	Gjennomgående parallell forbindelse. <i>Østerbukt:</i> Mindre plasser mellom bebyggelse. <i>Vesterbukt:</i> Plass ifbm. utfylling ved Odden og bibliotek. Opprustet kai. <i>Saulebukt:</i> Nytt grøntareal ved Rema. <i>Grømbukt:</i> Park/grønt mot bukta.	Ny forbindelse mot Gundersholmen, eksisterende mot Grømbukt. <i>Østerbukt:</i> Plass som nå. <i>Vesterbukt:</i> Plass mellom Odden og bibliotek. Opprustet kai. <i>Saulebukt:</i> Utfylling, utvidelse, opprusting og oppstrømming. <i>Grømbukt:</i> Park/grønt mot bukta.
Ha en utbyggingsstrategi for ny boligutbygging med fokus på nærhet til kollektivakse. Byboliger ved funksjonsblanding for minst 70 % av nye boenheter.	Hele planområdet ligger nært fv 420 som kollektivakse. Byboliger ved funksjonsblanding.	Hele planområdet ligger nært fv 420 som kollektivakse. Byboliger ved funksjonsblanding.	Hele planområdet ligger nært fv 420 som kollektivakse. Byboliger ved funksjonsblanding.

2.5 Valg av alternativ

Som grunnlag for valg av plangrep ble mulighetsstudien datert 06.01.2011, og tilhørende interessentanalyse datert 23.11 fremlagt styringsgruppen (kommuneplanutvalget) for behandling og avklaring av hvilke prinsipper og løsninger som skal legges til grunn i det videre planarbeidet frem mot formelt planforslag. I saksfremstillingen hadde rådmannen gitt en vurdering av hvilke elementer som var nødvendig å avklare, og hvilke elementer det var ønskelig ble avklart for det videre planarbeidet.

I sin behandling i møte 20.01.2011 gjorde styringsgruppen følgende vedtak:

Kommuneplanutvalget vedtar at arbeidet med områderegulering av de sjønære arealene i Grimstad sentrum videreføres i samsvar med rådmannens anbefalinger i saken, med følgende endringer og presiseringer:

1. Hovedtrase for myke trafikanter skal være Bark Silas vei med sykkeltrase som vist i alternativ C. Tunnelen beholdes som inngangsport til sentrum.
2. Kvartalsinndelingen på Odden gjøres slik at det er mulighet for siktlinje fra Bark Silas vei gjennom Oddenområdet og mot Torskeholmen (som vist i alternativ A).
3. Fasiliteter for fiskerne (liggekai / mottakskai / lokaler) og alle nåværende maritime virksomheter (inkludert marina) på Odden bør samlokaliseres i et eget maritimt bykvartal på Odden i tilknytning til dagens lokalisering av Safemar (som vist i alternativ B).
4. I samsvar med kommunestyrets vedtak KS-079/09 planlegges de sjønære arealene i sentrum uten tilrettelegging for trafikkhavn og landarealer tilknyttet dette. Dypvannskaiaen beholdes med funksjon som ren liggekai inntil videre.
5. Dersom bibliotek ikke blir en del av områderegulering for de sjønære arealene i Grimstad sentrum, bør området i Vesterbukt fra Sorensskrivergården til og med dagens rutebilstasjon fortsatt prioriteres som et byrom for allmennheten med møteplasser/oppholdsarealer. Slik opparbeidelse må skje i kombinasjon med bebyggelse/funksjoner som gir aktivitet i området og som kan fungere som et bindeledd mellom Odden og historisk sentrum.
6. Oddenområdet, Gundersholmen og områdene mot Grømbukt kan planlegges med høyere utnyttelse og mer moderne arkitektur og estetiske løsninger enn andre deler av planområdet.
7. Torskeholmen utvikles i samsvar med hovedtrekkene i alternativ A.
8. Bebyggelsen på Torskeholmen skal ikke overstige eksisterende høyder.
9. Østerbukt utvikles i samsvar med hovedtrekkene i alternativ A.
10. Gundersholmen utvikles i samsvar med hovedtrekkene i alternativ A. Inntil videre avsettes næringsarealet til opplevelsesnæring. Kaifront beholdes.
11. Området fra og med tidligere "Felleskjøpet" til og med Grømbukt utvikles med boliger med høy utnyttelse. Det vurderes om boliger kan oppføres på begge sider av Soloddveien. Det vurderes videre om deler av boligmassen bør avsettes til studentboliger, samt om nederste etasje(r) i boligmassen kan benyttes til næringsformål. På sikt bør båtopplag avvikles.
12. Planområdets avgrensing endres i samsvar med kart på side 7 i mulighetsstudiet.

Følgende problemstilling legges fram for kommunestyret til avklaring:

- Disponering av Torskeholmen i henhold til alternativ A eller alternativ C

3 PLANFORSLAGET

3.1 0-alternativet

I henhold til fastsatt planprogram skal planforslaget vurderes opp mot 0-alternativet. I denne sammenheng innebærer det opprettholdelse av gjeldende regulering (omfatter flere reguleringsplaner og bebyggelsesplaner) i området, jf. 1.8.

3.2 Hovedgrep

Forslag til områderegulering tilrettelegger for utvikling av delområder med egne og tydelige strukturer og karakter. Kanal og interne bygater binder sammen delområdene 1) Østerbukt, 2) Torskeholmen, 3) Vesterbukt, 4) Odden, 5) Gundersholmen, 6) Bark Silas vei, 7) Soloddveien og 8) Grømbukt.

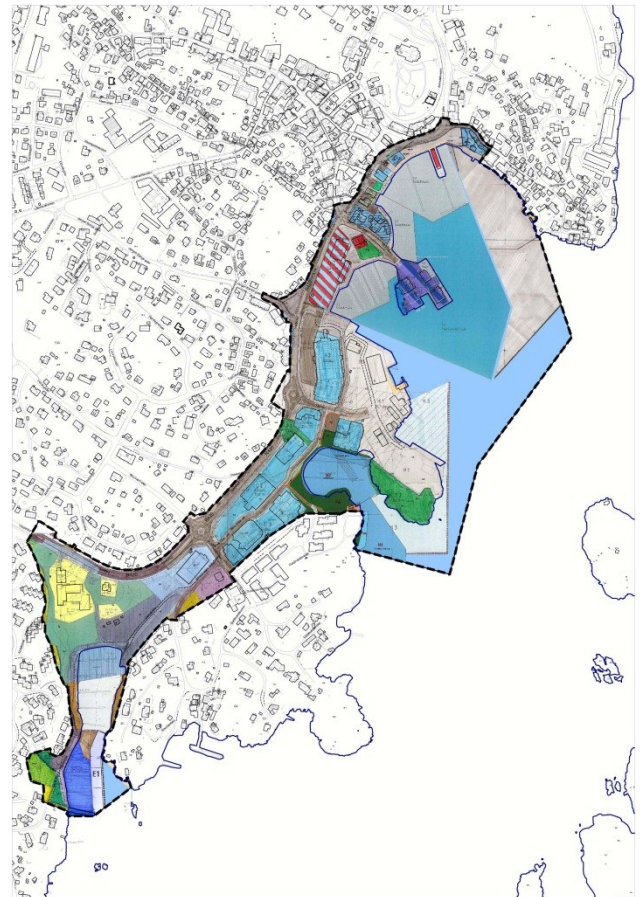
Byområdet mellom Østerbukt og Vesterbukt utvikles med fokus på kultur, historie og beverning. Østerbukt reguleres til hensynsone bevaring med begrenset grad av utnytting / nybygging. Det gis mulighet for nybygging og transformasjon av Torskeholmen innenfor rammene av eksisterende byggehøyder. I Vesterbukt legges det til rette for transformasjon av rutebilområdet til offentlig park og plassrom og med publikumsrettet bebyggelse langs Pharos vei. Pharos vei foreslås utvidet til kollektivgate.

Oddenområdet utvikles som ny urban bydel med kvartaler og gatenett med siktakser ut mot sjøen. Det skal tilstrebes en oppdelt bebyggelsesstruktur med hierarki av tydelige offentlige gaterom og mer private og halvprivate rom inne i kvartalet. Det legges opp bebyggelse av varierende høyde, som trappes ned og åpner seg opp ut mot sjøen.

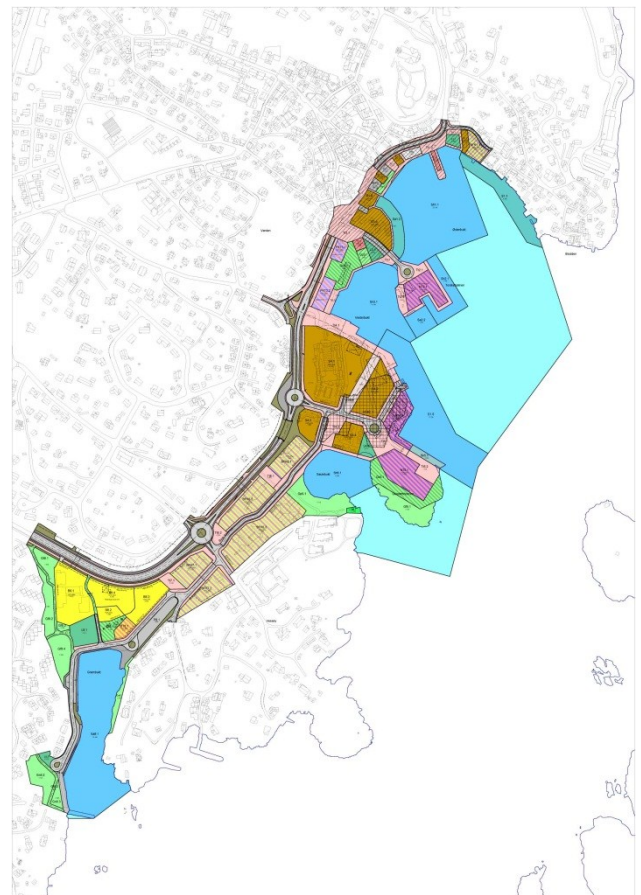
Sammenbinding av Bark Silas vei og nye byggeområder langs Soloddveien og i Grømbukt. Gradvis overgang fra forretning, kontor og bolig i nord til mer rene urbane boområder i syd.

Endring i forhold til gjeldende reguleringsplaner (0-alternativet):

- Tilpasning ny plan- og bygingslov
- Utvidelse av gjestehavna
- Overlateparkering reduseres. Parkering forutsettes i hovedsak i kjeller/anlegg.
- Opprustning av fv420 som hovedgate
- Opprustning av park- og byrom
- Bymessig utvikling av havnearealene på Odden og Gundersholmen
- Boligfortetting i Grømbukt



Figur 1 Gjeldende regulering



Figur 2 Forslag til områderegulering

3.3 Arealbruk

Planområdet er på 390 daa, fordelt med halvparten på land og halvparten i sjø.

Under gis det en kort gjennomgang av fordelingen av viktige arealformål. Fordeling mellom de ulike underformålene og kombinerte formål forutsettes avklart ved detaljregulering.

Sentrumsformål innbefatter forretninger, tjenesteyting og boligbebyggelse, kontor, hotell / overnatting og bevertning, inklusiv nødvendige grøntareal til bebyggelsen. Det er regulert til sentrumsformål i Østerbukt og på Odden.

Tjenesteyting er et relativt vidt arealformål og kan blant annet omfatte undervisning, omsorgsboliger, boliger med service, kulturfunksjoner (bibliotek, konsertlokale, kino, teater, museum, galleri med mer), forsamlingslokale, helsefunksjoner (treningssenter, lege, tannlege, fysioterapi, frisør, hudpleie o.l), servering (bevertning, kafe restaurant, pub o.l), konsulentvirksomhet, lekeland, samt virksomhet med allmenntilgang formål. I tillegg til at tjenesteyting inngår som del av sentrumsformålet i Østerbukt og på Odden er det åpnet for tjenesteyting også på Torskeholmen, Vesterbukt og på Gundersholmen. I Grønbukt er avsatt areal til barnehage.

Forretning og kontor kan etableres i områder med sentrumsformål, samt i Bark Silas vei og Soloddveien. Begge disse hovedformålene er regulert i kombinasjon med andre hovedformål.

Hotell kan etableres innenfor områder regulert til sentrumsformål på Odden, eller næring/tjenesteyting på Torskeholmen eller Gundersholmen.

Plankart, sist revidert 30.03.2011

Kode	Arealformål	Areal (daa)
Nøkkeltall		
	Bebyggelse og anlegg ekskl. lek og småbåtanlegg i sjø	74,1
	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur ekskl. gatetun og torg	66,4
	Grønnstruktur inkl. lek, gatetun og torg	53,6
	Delsum landarealer	194,1
	Sjøarealer	195,5
	Sum planområde	389,6
Bebyggelse og anlegg (PBL § 12.5 nr 1)		
1111	Boligbebyggelse - Frittliggende småhusbebyggelse	0,0
1112	Boligbebyggelse - Konsentrert småhusbebyggelse	0,0
1113	Boligbebyggelse - Blokkbebyggelse	13,6
1130	Sentrumsformål	25,7
1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	0,6
1587	Småbåtanlegg i sjø og vassdrag	7,9
1589	Naust	0,3
1610	Lekeplass	4,5
1802	Bolig / forretning / kontor	20,3
1803	Bolig / tjenesteyting	0,9
1813	Forretning / kontor / tjenesteyting	2,2
1824	Næring / tjenesteyting	10,5
Sum	bebyggelse og anlegg	86,5
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12.5 nr 2)		
2011	Kjørevei	23,7
2012	Fortau	6,7
2013	Torg	19,7
2014	Gatetun	1,8
2016	Gangvei / gangareal	12,5
2017	Sykkelvei /-felt	5,1
2018	Annen veigrunn - teknisk anlegg	4,4
2019	Annen veigrunn - grøntareal	7,3
2041	Kai	0,8
2073	Kollektivholdeplass	0,6
2082	Parkeringsplasser	4,8
2800	Taxi og torg	0,5
Sum	samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	87,9
Grønnstruktur (PBL § 12.5 nr 3)		
3020	Naturområde	3,9
3031	Turvei	2,2
3040	Friområde	9,2
3050	Park	5,1
3900	Grønnstruktur kombinert med annet angitt hovedformål	7,3
Sum	grønnstruktur	27,6
Sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (PBL § 12.5 nr 6)		
6220	Havneområde i sjø	17,8
6230	Småbåthavn	73,2
6710	Friluftsområde i sjø og vassdrag	96,6
Sum	sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	187,6
SUM	PLANOMRÅDE (arealformål totalt)	389,6

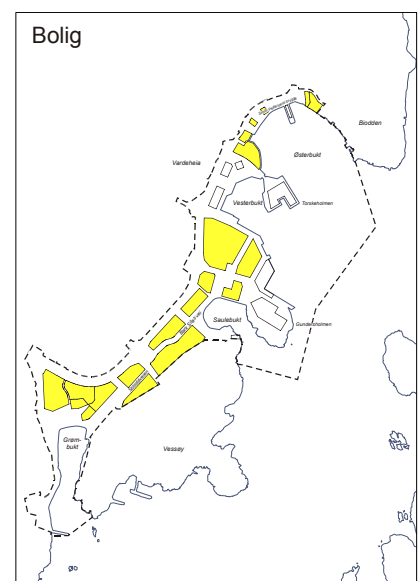
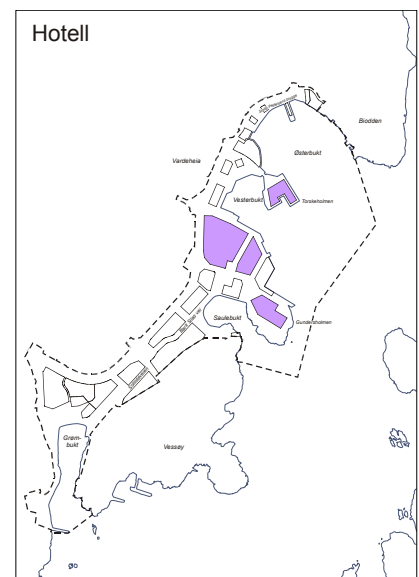
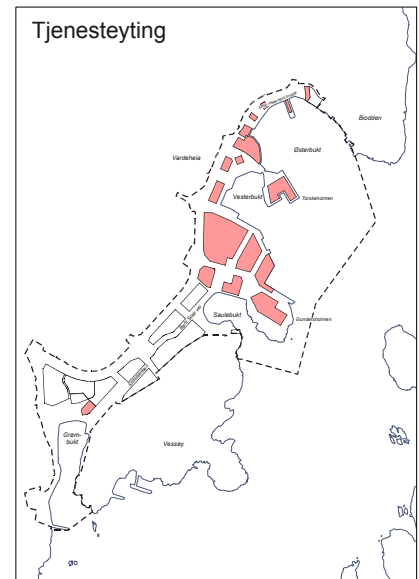
Endelig avklaring må skje gjennom detaljregulering.

Gundersholmen avsettes til publikumsrettet tjenesteyting i form av badeanlegg, hotell, bevertning og konferanse. Privatisering i form av bolig eller kontorvirksomheter tillates ikke på Gundersholmen. Dersom ønsket investering og utvikling lar vente på seg kan området benyttes som trafikkhavn inntil videre sammen med eventuell tilrettelegging for friluftsliv.

Marina kan enten etableres og videreutvikles knyttet til eksisterende installasjoner (tanker) på Torskeholmen eller i tilknytning til regulert kvartal for maritim næring på Odden (felt NT4.1).

Bolig kan inngå i områder regulert til sentrumsformål i Østerbukt, i kombinasjon med forretning og kontor i Boddgaten (Østerbukt), Bark Silas vei og Soloddveien, i kombinasjon med barnehage på tomt i Grømbukt og som rene boligprosjekter i øvrige deler avsatt til bebyggelse i Grømbukt.

Det er ønskelig å samlokalisere **maritime virksomheter** som fiskemottak, og –utsalg, liggekai for fiskebåtene i tilknytning til felt NT4, sammen med videreutvikling av eksisterende virksomheter i området, Grimstad Bådsenter og Safemar. Dette vil kreve strukturell og bygningsmessig omrokering og transformasjon som må avklares gjennom detaljregulering. Gjennomføring av en slik flytting kan vise seg vanskelig å gjennomføre rent økonomisk. Fiskerne har en uoppsigelig festeavtale og vil kunne videreføre virksomheten på Torskeholmen inntil en eventuell flytting er mulig.



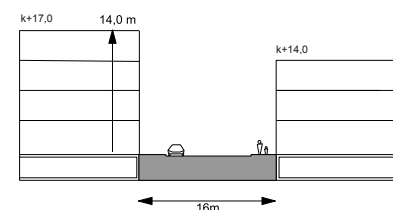
Alle "buktene" reguleres til **småbåthavn**, med størst grad av offentlighet i øst og med mer privat karakter i vest. Med unntak av Grømbukt som drives av Grimstad motorbåtforening er det Grimstad havn som drifter og forvalter de øvrige småbåthavnene. I Østerbukt utvides gjestehavn og det tilrettelegges for tilhørende servicefunksjoner på Damskipskaia, i Bioddgaten og/eller i nybygg på Smith Petersens brygge. Deler av Østerbukt reguleres til privat småbåtanlegg i et belte på ca 20 meter ut fra land. Fordelingen mellom faste og offentlige plasser langs kaiene rundt Torskeholmen, i Vesterbukt og i Saulebukt reguleres ikke. Dette tilpasses byutviklingen, tilgang på båtplasser andre steder i kommunen og justeres etter behov av kommunen gjennom Grimstad havn som forvalter. Dypvannskaia på Torskeholmen opprettholdes som liggekai men avvikles som trafikkhavn i tråd med styringsgruppen vedtak ved behandling av mulighetsstudiet i møte 20.01.2011.

3.4 Utnyttelse, høyder og byggegrenser

En av intensjonene med planarbeidet er å utvikle havneområdene med urbane kvaliteter. Urbanitet kan karakteriseres gjennom tydelig skille mellom det offentlige og det private - det offentlige byrommet og det private bebygde. Der den private fasaden danner vegger i det offentlige byrommet. Reguleringsbestemmelsene krever at deler av bebyggelsen plasseres i formålslinja der byggegrense ikke er angitt. Dette omfatter i hovedsak de fleste byggeområdene med unntak av felt S1.5 (området rundt Haven i Østerbukt) og boligområdene i Grømbukt. Men det er samtidig ønskelig med en oppdeling av gateløpene ved inntrekk av deler av bebyggelsen for dannelsen av halvoffentlige plasser, etablering av smug gjennom byggeområde og etablering av interne gårdsrom inne i kvartalet. Ved etablering av boliger må sandlek dekkles innenfor byggeområdet iht. kommuneplanens bestemmelser.

Følgende etasjehøyder ligger til grunn for dimensjonering av regulerte høyder i planen:

- Forretningsetasje: 4,0 meter til overkant gulv neste etasje
- Kontoretasje: 3,5 m til overkant gulv neste etasje
- Boligetasje: 3,1 m til overkant gulv neste etasje
- Tillegg yttertak: 0,3 m ekstra til konstruksjon / takkfall mm



Hovedetasje skal ha overkant gulv på minimum kote +3 iht. vedtatt bestemmelse i kommuneplanen. I områdereguleringen tillates mindre avvik i deler av Østerbukt og på Torskeholmen for tilpasning til eksisterende terrengnivå. Kjeller med parkering tillates, men vil for de fleste områdene bli liggende på havnivå (kote +0) og må sikres spesielt med tanke på flom (oversvømmelse) og oppdrift (når sjøen flør).

Mønehøyde satt til kote + 14 gir bygg på inntil 11 meters høyde og muliggjør 3 etasjer. Mønehøyde satt til kote + 17 muliggjør bebyggelse på inntil 4 etasjer.

Områdereguleringen har i hovedsak tatt utgangspunkt i høyden på eksisterende og omkringliggende bebyggelse ved fastsetting av høyder. For Østerbukt er det satt generell bestemmelse om maks gesimshøyde 6m og maks mønehøyde 9m over gjennomsnittlig planert terreng. I tillegg omfattes alle byggeområdene i Østerbukt av hensynssone bevaring av kulturmiljø der tilpasning til omgivelsene vil bli vektlagt spesielt ved vurdering av tiltak.

I området Bark Silas vei er maks mønehøyde satt til kote +17, med mask gesimshøyde på kote +14 ut mot Bark Silas vei. Soloddveien reguleres til maks gesims- og mønehøyde på kote +17. Menybygget har pr i dag mønehøyde på inntil kote +17,42.

I Grømbukt er byggehøyden satt til maks gesims- og mønehøyde på kote +16. Helmershus er bygd med høyder på rundt kote +16m og kote +19.

For Oddenområdet er det stilt krav om varierende byggehøyder, med maks byggehøyde på 14 meter (kote +17) som gir mulighet for bygging av inntil 4 etasjer. Det er satt krav om nedtrapping av bebyggelsen med maks 3 etasjer ut mot sjøen (maks kote +14).

For Gundersholmen er det også åpnet opp for noe høyere byggehøyder slik at anlegget kan romme et eventuelt badeanlegg. Det er satt begrensninger på hva området kan brukes til for å unngå privatisering (bygging av bolig og/eller kontor tillates ikke). Det vil ved detaljregulering bli stilt strenge krav til

dokumentasjon av planlagt utbygging. Fortrinnsvis bør en gjennomføre arkitektkonkurranse for avklaring og valg av endelige fysiske løsninger knyttet til form og funksjon,

Det er stilt plankrav om at videre detaljering av bebyggelsens plassering og utforming avklares ved detaljregulering innenfor områdereguleringens regulerte rammer for utnyttelse og byggehøyder. Det er i tilknytning til planarbeidet gjort en volumstudie av mulige bygningsstrukturer og byggehøyder som grunnlag for fastsetting av foreslått fysiske rammer for detaljreguleringen. Dette er nærmere illustrert i kapittel 7 i tilhørende vedleggsrapport med konsekvensvurderinger.

Et annet viktig karaktertrekk ved byen er hierarkiet av plasser, gater og parker/grønne strukturer. Planforslaget gjenspeiler dette. Tabellen over fordeling av arealformål (jf. side 34) viser at av planområdets totale landarealer er 38 % av arealene avsatt til bebyggelse, 35 % til gater, fortau og annet veiareal, mens 27% er avsatt til grønnstruktur, lekeplasser, gatetun og torg. Med over 60 % åpne arealer betyr det at byggeområdene er avgrenset og dermed reguleres med relativt høy tetthet. Byggeområdene varierer i utnyttelse fra området rundt Haven i Østerbukt (felt S1.5) med %BRA satt til 75% bestående av større andel privat uteareal, til DbB NOR bygget (felt S4.3) med %BRA satt til 250% og der byggeområdet nærmest kun omfatter selve bygget. I snitt er byggeområde foreslått regulert til %BRA rundt 180%.

Byggeområdene (ekskl. offentlige arealer)	Eksisterende		0-alternativet			Planforslag		
	Utnyttelse	BRA *	Areal	TU	BRA	Areal	%-BRA	BRA
Østerbukt	73 %	4 630	5 400	102 %	5 500	6 300	119 %	7 500
Torskeholmen	101 %	3 356	4 800	100 %	4 800	3 300	150 %	5 000
Vesterbukt	114 %	2 983	6 300	139 %	8 800	2 600	212 %	5 500
Odden	106 %	25 261	30 700	109 %	33 500	23 900	194 %	46 300
Gundersholmen	0 %	-	8 000	0 %	-	4 500	200 %	9 000
Bark Silas vei	181 %	24 920	16 200	170 %	27 500	13 700	220 %	30 300
Soloddveien	68 %	3 666	5 900	131 %	7 700	5 400	173 %	9 400
Grømbukt	51 %	7 415	13 500	98 %	13 100	14 500	141 %	20 400
Sum	97 %	72 230	90 800	111 %	100 900	74 200	180 %	133 400

Delområde (inkl. offentlige arealer)	Eksisterende		0-alternativet			Planforslag		
	Utnyttelse	BRA *	Areal	Utnyttelse	BRA	Areal	Utnyttelse	BRA
Østerbukt	35 %	4 600	14 807	40 %	5 500	14 800	55 %	7 500
Torskeholmen	55 %	3 400	6 795	75 %	4 800	6 800	75 %	5 000
Vesterbukt	30 %	3 000	11 183	80 %	8 800	11 200	50 %	5 500
Odden	60 %	25 300	44 268	80 %	33 500	44 300	105 %	46 300
Gundersholmen	0 %	-	13 386	0 %	-	13 400	70 %	9 000
Bark Silas vei	90 %	24 900	28 316	100 %	27 500	28 300	110 %	30 300
Soloddveien	40 %	3 700	10 410	75 %	7 700	10 400	95 %	9 400
Grømbukt	20 %	7 400	46 035	30 %	13 100	46 000	45 %	20 400
Sum	45 %	72 300	175 201	60 %	100 900	175 200	80 %	133 400

Tabellen over viser gjennomsnittlig tetthet (grad av utnytting) for byggeområdene (øverst) og område-tetthet (underst) for de ulike delområdene iht. eksisterende situasjon, 0-alternativet (gjeldende regulering) og planforslaget.

Eksisterende utnyttelse er beregnet ut i fra grunnflate multiplisert med antall etasjer. Teknisk forskrift (både TEK97 og TEK10) forutsetter at parkering i dagen inngår ved beregning av grad av utnyttelse. Parkering i dagen inngår ikke i arealoversikten for eksisterende utnyttelse og tallene er derfor noe underdimensjonert.

Områdetetthet er her definert som total andel BRA vurdert i forhold til hele delområdets areal, dvs. inklusiv trafikkarealer, plasser, parker, lekeareal og andre grønne arealer. Delområdenes avgrensning og fremgår av illustrasjonen på side 6. Områdetetthet gir et riktigere bilde ved sammenligning av tetthet mellom ulike delområder og sammenlikning av ulike alternativer innenfor samme område.

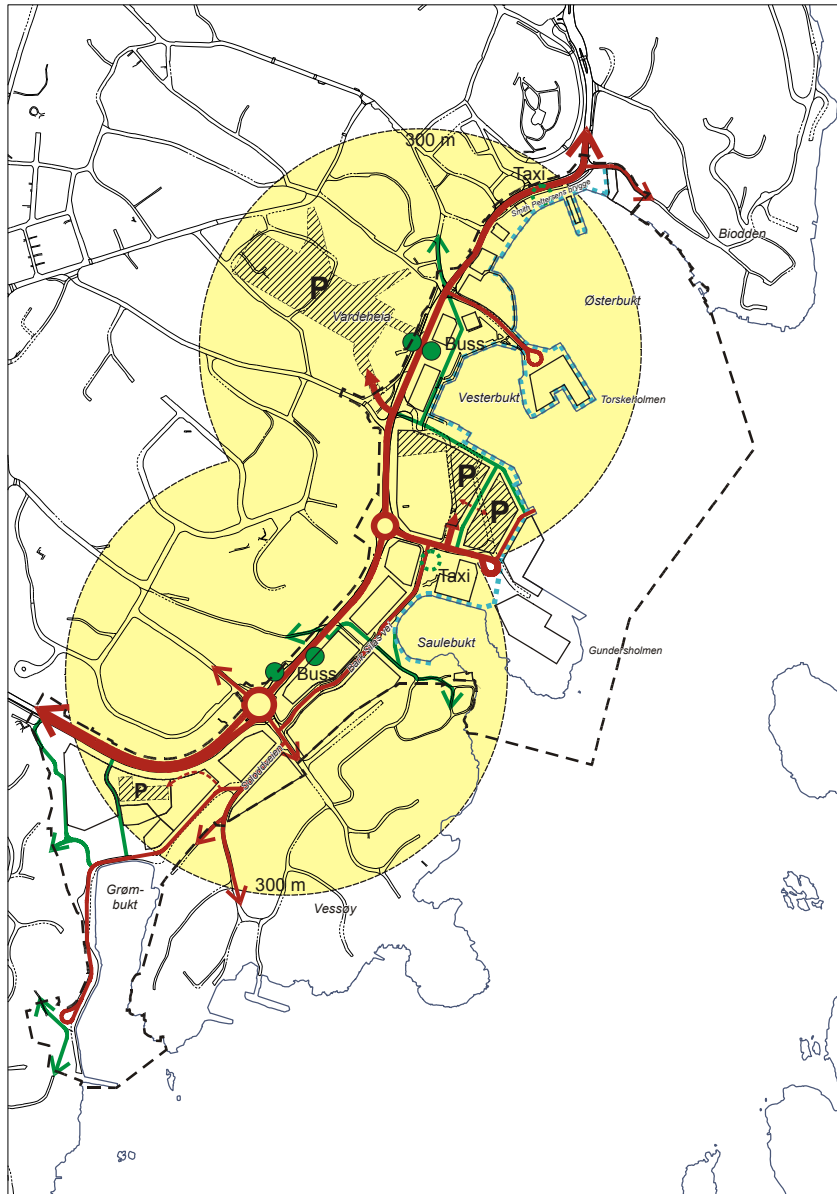
3.5 Trafikk

Vegsystem

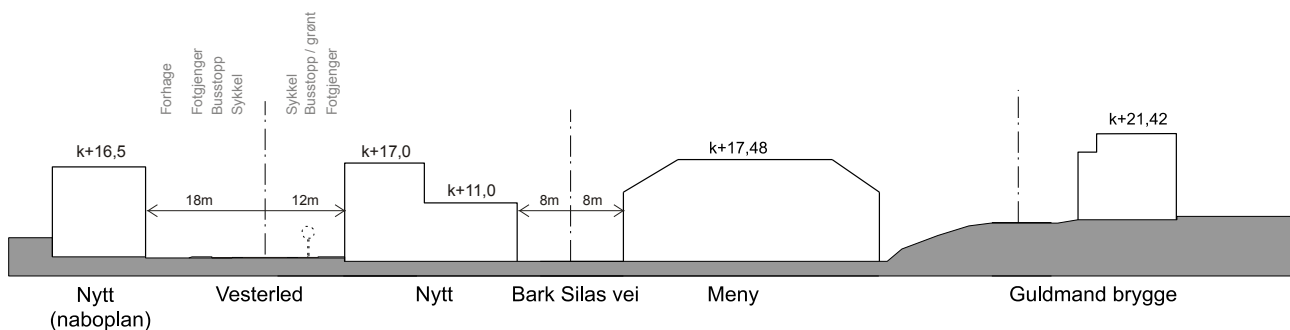
Iht. overordna planer tilrettelegges det for opprusting av fylkesvei 420 som hovedinnsfartsåre til Grimstad sentrum.

Statens vegvesen har i sin merknad til utvidelsen av planområdet vist til vedtak om at *“Hovedtrase for myke trafikanter skal være Bark Silas vei med sykkeltrase som vist i alternativ C. Tunnelen beholdes som inngangsport til sentrum”* og varslet innsigelse til planen dersom kommunen velger annen løsning enn sykkelfelt med fortau fra rundkjøringen ved gamle felleskjøpet til lyskrysset.

I tråd med Statens vegvesen sine ønsker reguleres det for egne kollektiv felt frem til rundkjøringen ved Guldmandsveien og gjennomgående sykkelfelt langs fylkesveien. Trolig vil det være mulig å utvide tunnelen slik at den også kan etableres gjennomgående sykkelfelt. Gangtrafikk må gå utenom, dvs. via Bark Silas vei. Arealet over tunnelen og nødvendig sideareal reguleres til annet vegareal for å sikre areal dersom det skulle vise seg at tunnelen likevel må rives.



I foreliggende planforslag er det foreslått gangvei fremfor fortau og etablering av trekk mellom gangvei og kjørevei. Det reguleres 20 m byggegrense fra senter av Vesterled frem til rundkjøring ved Guldmandsveien, derfra foreslås det at fylkesveien justeres 1,25 m mot syd og at det reguleres 12 m byggegrense mot syd (i samsvar fasadelivet på Interiørgården) og 18 m byggegrense mot nord. Dette vil også være i samsvar med vedtatt byggegrense for planlagte nye leilighetsbygg nord for Vesterled (jf. reguleringsplan for Vesøygatens forlengelse, plan 167, vedtatt 23.02.2009).

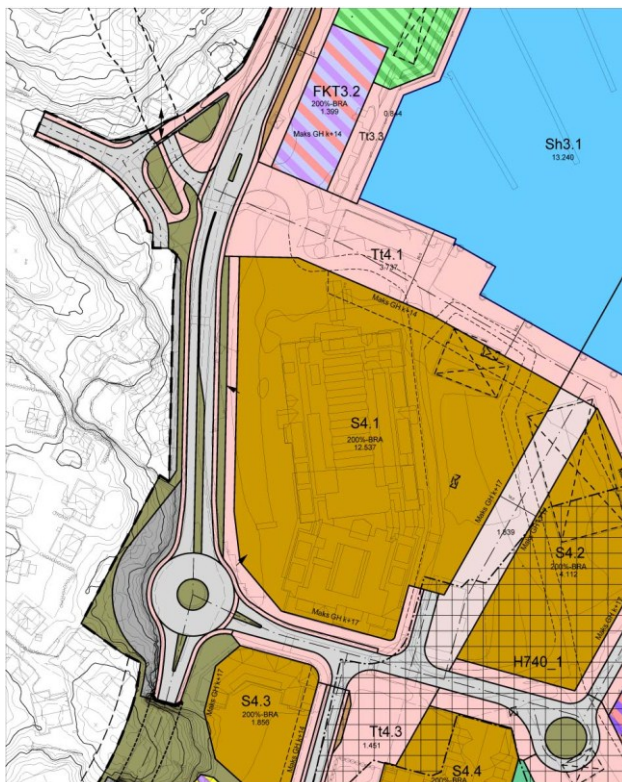


Kapasitet og framkommelighet økes på Vesterled, mens det begrenses i sentrumssonen ved kryssing av Storgaten. Her legges det opp til blandet trafikk på myke trafikanter premisser, både for å prioritere disse, men også som tiltak for å begrense gjennomkjøring gjennom sentrum.

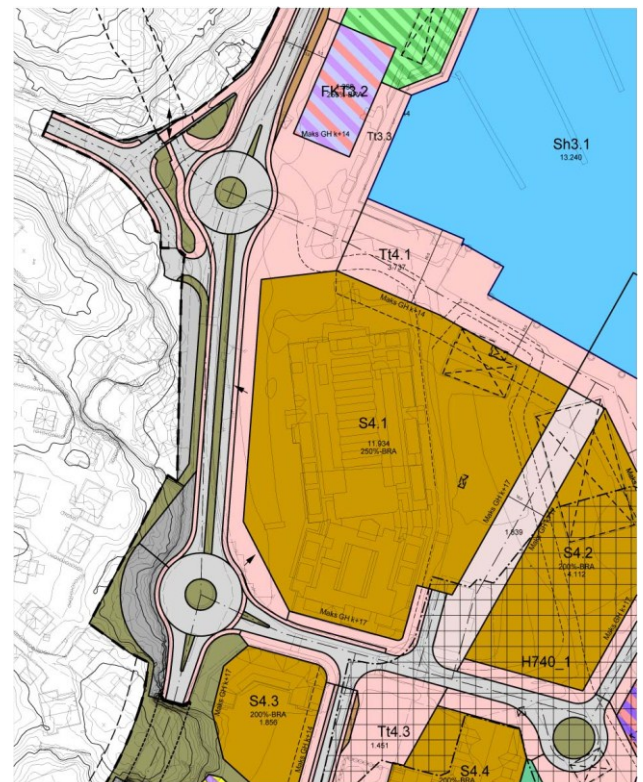
Muligheten for planfri kryssing ved Storgata ved å legge fylkesveien i kulvert under kryss og fotgjengerområdet ved Storgaten har vært vurdert. En slik løsning medfører at veien må legges under havnivå. Byggegrunnen er dårlig og består delvis av tidligere utfylt masser. Opp og nedkjøringsrampene vil bli lange og vil kreve stengning av kryss og gi vanskelig tilkomst til mindre parkeringsplasser i Østerbukt. Området ved Smith Petersens brygge er i tillegg så lavt at det må påregnes større tiltak for å hindre at kulverten fylles med vann ved springflo. Løsning med kulvert vurderes som uaktuell.

De ulike delområdene i planområdet mates fra Vesterled via interne atkomstveier som Guldmandveien, Soloddveien og Bark Silas vei, samt direkte ved kryss ved Odden og innkjøring til regulert P-anlegg i Vardeheia.

Trafikkløsning for innkjøring til P-anlegg i Vardeheia er foreslått i 2 versjoner, med og uten rundkjøring. Vanlig kryssløsning gir en enklere og mer oversiktlig byløsning, men det forutsetter stengning av Jørgen Bangs gate. Etablering av rundkjøring muliggjør påkobling av Jørgen Bangs gate i nytt kryss rett vest for rundkjøringen, med innkjøring fra øst og med utkjøring mot vest. Rundkjøringene i begge ender gir likevel full retningsfrihet. Rundkjøring er noe mer arealkrevende og forutsetter at fylkesvei 420 flyttes lengre mot Oddensenteret.



T-kryss til P-anlegg i Vardeheia



Rundkjøring til P-anlegg i Vardeheia

Av de to løsningene tilrådes valg av løsning uten rundkjøring da denne løsningen gir et enklere og mer oversiktlig kryss som igjen gir bedre trafiksikkerhet. I denne løsningen er det de myke trafikanter og kollektivtrafikken som prioriteres.

En løsning med rundkjøring er heller ingen god veitrafikkteknisk løsning da krysset med Jørgen Bangs gate og rundkjøringen blir liggende svært tett og der svingradien for avkjøring til Jørgens Bangsgate blir svært krapp. Men løsningen er gjennomførbar og i samsvar med vist løsning for innkjøring ved vedtak av reguleringsplanen for P-anlegg i Vardeheia. Det nye elementet er innføring av sykkelfelt gjennom krysset, hvilket kompliserer trafikkbildet og dermed også reduserer trafiksikkerheten.

Vi mener de positive konsekvensene ved stengning av Jørgen Bangs gate er større enn de negative. Dette begrunnes med at Jørgen Bangs gate vil ikke bli stengt før P-hus i Vardeheia er etablert.

Stengning vil medføre ulempe for kun en begrenset del av trafikantene og kun for intern kjøring fra nedre del av sentrum til øvre del. Øvre del av sentrum kan fortsatt nås både fra nord, øst og vest gjennom andre gater. Etablering av P-anlegg i Vardeheia har som mål å gi bedre tilgang både til øvre og nedre deler av sentrum, samtidig som en begrenser bilkjøringen internt i sentrum. Stengning av Jørgen Bangs gate vil i så måte bygge opp under dette og vil slik vi ser det ikke medføre dårligere tilgjengelighet til øvre del av sentrum da denne bedres ved etablering av p-anlegget i Vardeheia.

Det legges også opp til blandet trafikk i tilknytning til foreslått løsning med etablering av forplass til et eventuelt folkebad og hotell på Gundersholmen. Det legges også opp til at kaiene på Odden blir kjørbare slik at det kan benyttes til varelevering innen for avgrensede tidssoner og for nødvendig trafikk knyttet til beredskap (brann, ulykke mmm).

Varelevering

Varelevering skjer i hovedsak via offentlig gate. For Oddensenteret forslås økonomiatkomst med avkjøring rett fra rundkjøring (innkjøring kun for vareleveranser, ev. mellom angitte tidssoner) og utkjøring i Vesterled lengre mot nordøst. Gatetun og kaiarealer (gangvei) tillates benyttet for varetransport innenfor regulerte rammer.

Parkering

Større parkeringsarealer i dagen avvikles. Mindre parkeringsarealer i Østerbukt tillates da eventuelt parkeringsanlegg i Mølleheia ikke er planmessig avklart, ligger utenfor planområdet og ferdigstilling trolig vil ligge langt frem i tid. Eksisterende småskalabebyggelse og det lave terrengnivået gjør det vanskelig å etablere parkering i kjeller i Østerbukt.

Parkering i Vesterbukt forutsettes dekt gjennom nytt p-hus i Vardeheia. Parkering på Odden kan skje som kombinasjon av egendekning i kjeller eller via p-huset i Vardeheia. Tilsvarende for Gundersholmen.

Etablering av p-anlegg i Vardeheia vil være et viktig tiltak både for å bedre parkeringsdekningen i øvre deler av sentrum, samt for å kunne dekke inn nødvendig parkering for planlagt byutvikling i de sjønære arealene i Grimstad sentrum. Parkering for ny bebyggelse i Soloddveien og Grømbukt forutsettes etablert som kjellerparkering.

Det er vist forslag til innkjøring til kjellerparkering (inntil 200 plasser) i tilknytning til utvidelse av Oddensenteret med mulighet underjordisk kobling til kjellerparkering i nytt bykvartal (inntil 150 p-plasser). Parkering under nytt bykvartal forutsetter opprydding av forurenset masse i grunnen. Det er også vist mulighet for parkeringsanlegg Grømbukt (rundt 60 plasser). Endelige parkeringsløsninger forutsettes avklart gjennom detaljregulering.

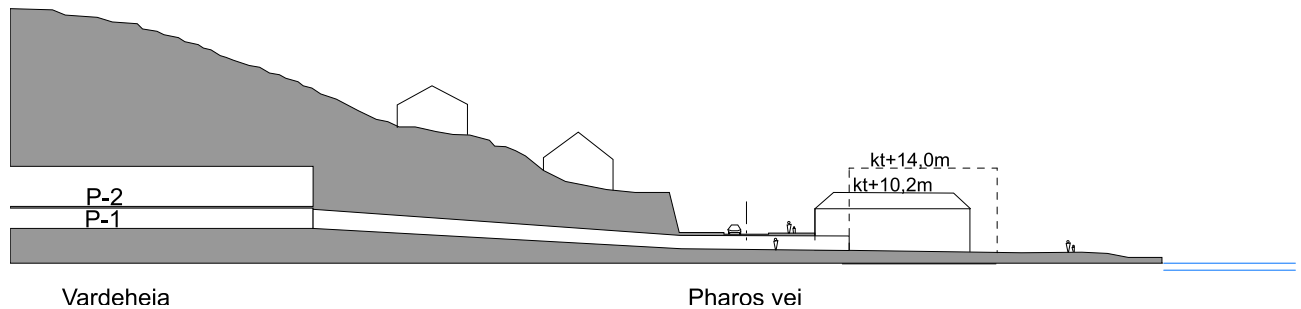
Gang og sykkel

Fv420 opprustes som hovedsykkelåre i tråd med Hovedplan for sykkel i Grimstad kommune. Det etableres sykkelfelt som del av kjørebane og gangvei i atskilt trase.

Det foreslås også at det etableres sykkelfelt i Bark Silas vei som både kan fungere som trase inntil hovedtraseen i Vesterled er etablert og som sekundær trase for med tursyklister og for styrking av gang- og sykkelaksene videre via Grømbukt og Sonåsen. Det etableres fortau langs atkomstveien til Grømbukt frem til regulert lekeplass. Derfra opprustes turstier og det planlegges nye forbindelser videre vestover.

Det tilrettelegges for opprusting av kaifronten og etablering av bryggesleng på store deler av sjøfronten.

Kollektivtrafikk



Pharos vei utvides og opprustes som gateterminal for erstatning av rutebilstasjonen. Det legges til rette for utvidelse helt inn mot politi og postbygget slik at bebyggelsen blir liggende som bygg mot gate ut mot Pharos vei i en fremtidig situasjon. Det vil kreve tilpasning av det eksisterende post og politihuset til ny bysituasjon.

Gateterminalen vil med sin beliggenhet oppe på Pharos vei få en sentral plassering med fint utsyn til Vesterbukt. Flytting av terminalen vil muliggjøre ny byutvikling i Vesterbukt og vil være et viktig ledd i å knytte det "nye" sentrumsområdet på Odden sammen med det "gamle" og historiske sentrumsområdet i Grimstad.

I tillegg er det regulert inn busstopp lengre vest langs Vesterled for kollektivbetjening av Bark Silas vei, Soloddveien, Grømbukt i tillegg til nærliggende boområder utenfor planområdet.

Taxi

Avvikling og byutvikling på rutebilstasjonen kreves også relokalisering av taxi-sentralen. Samlokalisering med kollektivterminalen ved E18 med mindre holdeplasser flere steder i sentrum, kan være aktuelt. Shell-tomta har også vært oppe som alternativ. Men begge disse ligger utenfor planområdet og kan derfor ikke avklares i forbindelse med denne områdereguleringen. Av alternativer innenfor planområdet har Odden-området, i Storgaten ned mot Torskeholmen og Smith Petersens brygge vært vurdert. Odden-området vurderes som litt for lite sentralt i forhold til det historiske sentrum. Lokalisering i Storgaten vurderes som uheldig da det genererer unødigg trafikk til Torskeholmen og sentrale gang-/ rekreasjonsarealer i Vesterbukt.

Smith Petersens brygge fremstår som det beste alternativet innenfor planområdet og det foreslås derfor avsatt areal til taxiene på deler av arealet med mulighet for etablering av sjåførrom som del av forslått nybygg på brygga. Biloppstillingsarealene må utformes som del av de øvrige torg-/ bryggearealene og slik at holdeplassen kan tas i bruk ved bruk av området som festplass. Forholdet til sjøen og heving av arealene for å unngå oversvømmelse ved springflo bør vurderes og avklares ved videre detaljplanlegging av uteområdene i Østerbukt.

Som supplement er det i tillegg avsatt enkel taxiholdeplass i enden av Bark Silas vei på Odden for betjening av den nye og vestre delen av sentrum.

Arealer med blandet trafikk

Det er ikke mulig å oppgradere fv420 med full standard gjennom sentrum. Det foreslås derfor at "lyskrysset", krysset mellom fylkesveien og Storgaten med tilhørende arealer utformes som sentralt byområde med blandet trafikk. Detaljene rundt dette må sees på i egen detaljplan i nært samarbeid med Statens vegvesen.

Også byrommet avsatt som "forplass" til Gundersholmen foreslås regulert med blandet trafikk. Dette er et sentralt punkt for fordeling av trafikk til maritim virksomhet på Odden, til et eventuelt fremtidig folkebad og hotell på Gundersholmen, samt som atkomst til dypvannskaia på Gundersholmen. I tillegg skal byrommet fungere som torg for den nye byutviklingen på Odden.

3.6 Byrom og grønnstruktur

Det ønskelig, og en forutsetning for byutvikling i de sjønære arealene, med en generell opprustning av de offentlige rommene, både gaterom, plasser, parker og lekearealer. Det vil bli stilt rekkefølgekrav til opprustning av det offentlige rom.

Lekeareal

Iht. kommunale krav til lekeareal må det avsettes nye arealer til lek. I tillegg til eksisterende lekeplass ved Sorenskrivergården er det avsatt areal til lek ved Boddveien i Østerbukt, på Oddenområdet ut mot Saulebukt, samt utvidelse/tilleggsareal til regulert lekeplass i Grømbukt. Tilleggsarealet vurderes også avsatt til uteområde for eventuell etablering av barnehage i Grømbukt. Arealene i Grømbukt ligger på areal som i dag benyttes til båtopplag. Grimstad motorbåtforening har langsiktig avtale med kommunen på disse arealene. Etablering her vil nok ligge langt frem i tid, men det er likevel viktig at arealene sikres på sikt.

Det vil være naturlig å etablere balløkke som del av regulert og tilgjengelig lekeareal i Grømbukt. Men det er vurdert som lite hensiktsmessig å etablere en større ballplass inne i sentrumsområdet. Derimot er det ønskelig og en målsetting at byrommene tilrettelegges for fleksibel bruk. Slik at eksempelvis torg- og kaiarealer kan benyttes til lek og rekreasjon for ulike aldersgrupper. Her kan det tilrettelegges både for skating og for sandlek, og med arealer tilrettelagt for direkte kontakt med vann/sjøen.

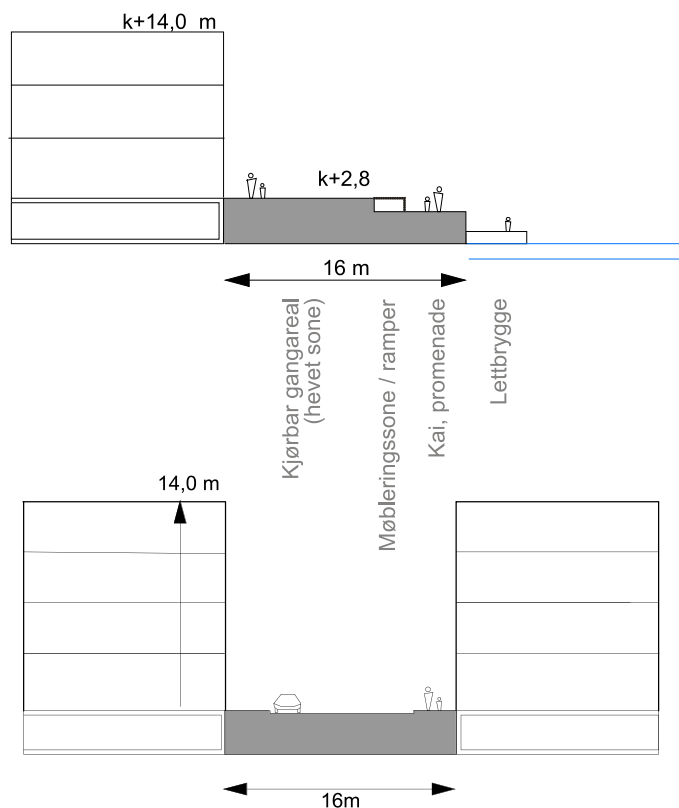
Gater, torg og plasser

Det legges opp til en bystruktur med opprustning av eksisterende, og etablering av ny byrom.

Etablering av nytt p-anlegg i Vardeheia muliggjør sanering av parkeringsplasser på Smith Petersens brygge. Arealene opprustes som torg med integrering av lekeplass og taxi. Det tilrettelegges for at området fortsatt kan benyttes som festplass der en kan dra nytte av sambruk av felles fasiliteter med Gjeshavna (toaletter, renovasjon, tilgang på vann med mer).

Avvikling av rutebilstasjonen åpner for utvidelse og oppgradering av de offentlige arealene i Vesterbukt. Her foreslås det at ny bybebyggelse skyves mot Odden og at området mellom dette bygget, politiet/posten, fra Pharos vei til sjøen etableres som nytt park og torgareal. Det vil gi god kontakt med foreslått gateterminal for buss i Pharos vei og med gangatkomst/utgang fra det nye fjellanlegget i Vardeheia.

Hele kaifronten langs Odden ut mot vesterbukt opprustes som byrom. Avtrapping ned mot sjøen, etablering av oppholdssoner og aktivitetssoner, samt tilpasning til ny bebyggelse på kote +3 vil være vesentlig ved videre bearbeiding av disse arealene. Kaiarealer på Odden reguleres som gangarealer men det forutsettes at ved utforming gjøres kjørbare, men stengt for biltrafikk, av hensyn til behovet for varelevering (innenfor avgrensede tidsrom), for tilgang for brann-, sykebil med mer og for generell drift og vedlikehold av kaiarealene.



Bygate / gatetun på Odden

Det etableres ny bygate på Odden med siktlinje til Torskeholmen. Gaten og utformes som gate-tun/bygate med restriksjoner på bilbruk. Det reguleres gatebredde på 16 meter kranst av bebyggelse i varierende høyde, med maks 4 etasjer ut mot gateliv og med avtrapping mot sjøen/kaifronten.

Forbindelseslinjer

Det tilrettelegges for sammenhengende "bryggesleng" fra Østerbukt til Saulebukt. Eksisterende parkarealer i Saulebukt utvides med oppgradering av sjøfronten mot Odden frem til naturlig terreng på Gundersholmen.

Forbindelsen mellom Interiørgården og Løkengården over Vesterled til planlagt boligfortetting (vedtatt tilgrensende plan) for Vesøygatens forlengelse oppgraderes og styrkes. Dette er viktig tverrgående forbindelse som knytter bakenforliggende boligområder med rekreasjonsarealene i strandsonen i Grømbukt og på Vesøya.

I Grømbukt tilrettelegges det for påkoblinger langs med sjøen mot Sonåsen / Grooseveien og tverrforbindelser ved Helmers hus med påkobling Vesterled.

Trerekke Vesterled

Langs Vesterled er det hele veien inn til Oddensenteret lagt ut sideareal/rabatt, slik at det skal være mulig å plante trekker langs veien. Det er tatt inn en bestemmelse om dette knyttet til veiarealet, og dette skal følges opp i tekniske planer. Dette vil gi en egen identitet til innfartsåren, som ellers kan bli noe preget av trafikkareal og bilbruk. Trrekker vil være i tråd med retningslinjer relatert til inn og utfartsveier i Estetisk Veileder.

Ved oppgradering av fylkesveien gjennom sentrum bør veien få en helhetlig og sammenhengende utforming som både binder sammen men som også tydeliggjør de ulike sekvensene / veistandardene (med egne kollektivfelt og separat gangvei frem til rundkjøringen, med gjennomgående sykkelfelt, med bygate med fortau i Vesterbukt og Østerbukt og med blandet trafikk ved kryssing av Storgaten).

4 OPPSUMMERING KONSEKVENSER

Områdeplanen for de sjønære arealene i Grimstad sentrum omfattes av forskrift om konsekvensutredning. Det er utarbeidet planprogram som definerer utredningsbehovet. Iht. forskriften skal konsekvensutredningen være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Konsekvensutredningen skal ta utgangspunkt i foreliggende kunnskap og nødvendig oppdatering av denne.

Konsekvensvurderingen er skilt ut som et eget dokument og supplerer planbeskrivelsen. Konsekvensutredninger gjøres ut i fra et referansepunkt (null-alternativ) der dagens situasjon og potensialet innenfor vedtatte planer. 0-alternativet er nærmere beskrevet i planbeskrivelsens kapittel 1.7 Gjeldende regulering. Ved vurdering av konsekvenser av planforslaget er disse relatert til 0-alternativet der det har vært relevant. Det er også beskrevet aktuelle avbøtende tiltak og hvordan disse er håndtert i planforslaget (plankart og/eller bestemmelser).

Det er gjort en sammenstilling og samlet vurdering av konsekvensene med angivelse av grad av konsekvens:

- Positiv konsekvens
- Ingen konsekvens
- Liten negativ konsekvens
- Middels negativ konsekvens
- Stor negativ konsekvens

Tema	Vurdering	Forslag	0-alt
1 Handel og næring	Ut fra beregningstallene kan en slå fast at det er et solid grunnlag for økt handelsvirksomhet i Grimstad fram mot 2020. Analysen viser at en ensidig etablering av nye forretningsarealer på Campus vil redusere veksten i Grimstad sentrum, men at sentrum fortsatt har positiv vekst, dog noe mindre. Dersom en imidlertid samtidig styrker handelen i sentrum kan det se ut som at en får en vinn-vinn situasjon med styrket handel i sentrum og redusert handelslekkasje til regionsentrene.	Positiv	Ingen
2 Bolig	I henhold til gjeldende regulering (0-alternativet) kan det bygges en del flere boliger i området, slik at de vil utgjøre i størrelsesorden 55 nye boliger. Disse vil i hovedsak være i området Grømbukt, hvor det vil være tilrettelagt for boligkvaliteter med blant annet nærlekeplass. Men for øvrig i området må barn ta seg fram gjennom Oddenområdet og rutebilstasjonen og over Lyskrysset, slik at det kan være preget av en del uklare trafikksituasjoner. Grad av utnyttelse i planforslaget kan tilsi et antall på rundt 185 ny boliger. Ved gjennomføring av planen med opparbeiding av nye byrom, og krav til uteoppholdsareal ved oppfølging i detaljreguleringer, skal det utvikles en ny bydel med boligkvaliteter i en bymessig ramme.	Positiv	Litt negativ

Tema	Vurdering	Forslag	0-alt
3 Grimstad havn og maritime forhold			
Trafikkhavn	Godstrafikken på Grimstad havn er redusert de siste årene. Trafikkhavnfunksjonen vil være i konflikt med byutvikling i området ved å lede tungtrafikk inn i sentrum og til arealer avsatt til byboliger, handel og rekreasjon. Liten aktivitet begrenser konflikten. Avvikling gir positiv konsekvens.	Positiv	Litt negativ
Gjestehavna	Planforslaget tilrettelegger for utvidelse av gjestehavna. Det gir positiv konsekvens for næringsvirksomheten, mens det gir negativ konsekvens for kulturmiljøet. Samlet sett ingen konsekvens. 0 alternativet gir ingen konsekvens for hverken for kulturmiljøet eller handelen. Samlet sett	Ingen (+1-1)	Ingen
Marina	Planforslag tilrettelegger for marina. Vurderes som positivt.	Positiv	Ingen
Båtplasser	Planforslaget endrer ikke situasjonen.	Ingen	Ingen
Båtopplag	Båtopplag vurderes ikke forenlig med byutvikling i sentrum. Fjerning vurderes som positivt for omgivelsene.	Positiv	Litt negativ
Fiskerne	Planforslag tilrettelegger for mulig flytting og dermed frigging av attraktive arealer for felles bruk.	Positiv	Ingen
4 Trafik, transportsystem og støy			
Biltrafikk	Planforslaget vil medføre økt trafikk. Trafikkanalysen fra 2007 viser at også den generelle trafikkveksten vil være betydelig. Mange av tiltakene for å redusere trafikken gjennom sentrum ligger utenfor planområdet og er derfor litt vanskelige å håndtere i planen. Konsekvensene vurderes som likt.	Middels negativt	Middels negativt
Parkering	Etablering av P-anlegg vurderes som positivt og muliggjør avvikling av overflateparkering. Dette er også forhold utenfor planområdet og vurderes derfor likt.	Positiv	Positiv
Kollektivtrafikk	Frigjøring av busstasjonen og etablering av gaterminal vurderes som positivt, også for de kollektivreisende.	Positivt	Ingen
Gang og sykkel	Planforslaget tilrettelegger for gjennomgående sykkelfelt og skille mellom trafikksyklisten og tursyklisten. Planforslaget styrker forbindelser på tvers og på langs og det tilrettelegges for bryggesleng	Positivt	Ingen

Tema	Vurdering	Forslag	0-alt
Trafikkstøy	Både generell trafikkvekst og nyskapt trafikk vil resultere i økt trafikkstøy. Planforslaget stiller krav om avbøtende tiltak.	Litt negativt	Middels negativt
5 Anleggsteknikk og gjennomføring			
Geotekniske forhold	Geoteknikk vurderes håndterbart og kan tas ifbm videre detaljregulering og i byggesaken. Ingen påvirkning på omgivelsene.	Ingen	Ingen
Forurenset grunn	Forurenset grunn er avklart og pr i dag sikret ved tinglyst redighetsbegrensning.	Ingen	Ingen
Tankanlegg Torskeholmen	Nye tiltak må avklare forhold til tankanlegg både i gjeldende og ny plan.	Ingen	Ingen
VA-anlegg	God kapasitet både på vann og avløp	Ingen	Ingen
Etappevis utbygging	Rekkefølgene vil ikke være av betydning for omgivelsene.	Ingen	Ingen
Anleggsvirksomhet	Selve byggearbeidene vil kunne gi negative effekter over kortere tidsperiode, men vurderes likt.	Litt negativt	Litt negativt
6 Risiko og sårbarhet			
	Kjente risikofaktorer som forutsettes håndtert likt.	Ingen	Ingen
7 Arkitektur og estetikk			
	Arkitekturen kan variere fra delområde til delområde, tilpasse seg omgivelsene og underordne seg landskapet (siktlinjer, heiene og retninger). Fra mer tilpasning til i Østerbukt, riktig skala på Torskeholmen og Vesterbukt til mer moderne på Odden og i Grømbukt. Variasjon og oppdeling. Designmal for utendørs møblering.	Positiv	Ingen

Tema	Vurdering	Forslag	0-alt
8 Miljø og energi	Planforslaget gir positiv konsekvens mht. miljø og energi da det legges opp til reduksjon mht.: • Arealforbruk • Transportbehov • Energibruk Enkelte punkter har mer fokus enn andre, men totalt sett gir det en klar positiv konsekvens. I gjeldende regulering legges det også opp til noe fortetting, men med en reelt sett begrenset andel. I tillegg legger eksisterende havnearealer beslag på viktige og sentrumsnære arealer.	Positiv	Ingen
9 Kulturminne og kulturmiljø			
Bioddgaten Smith Pettersens brygge	I gjeldende reguleringsplan er området ikke regulert til spesialområde bevaring, som i områdene omkring. I planforslaget omfattes området av hensynssone bevaring, og skal derfor utformes med spesielt hensyn på kulturminnehensynene i området. Det er krav om detaljregulering. Gjennom en formalisert planprosess hvor hensynet til kulturminnene inngår i vurdering av utbyggingsmulighetene, vil kulturminneinteressene sikres gjennom dialog omkring det endelige resultat.	Positiv	Litt negativ
Dampskipsbrygga	I gjeldende reguleringsplan, for fiskehavn og gjestebrygge fra 2005 er ikke Dampskipsbrygga regulert til bevaring. Eventuelle tiltak vil ikke forelegges kulturminnemyndighet for uttalelse uten etter initiativ fra kommunens administrasjon. I planforslaget er kulturminnehensyn ivaretatt gjennom hensynssone.	Positiv	Liten negativ
Gjestehavna	I reguleringsplan for gjestehavna stadfestet i 2005 er det flytebrygger som vi ser det i dag. Omfanget av gjestehavna er i dag i tråd med planen. I planforslaget er området for flytebrygger utvidet utover. Vannspeilet reduseres ytterligere. Samtidig bidrar det til at båter og master fyller opp havnebassenget, og minner om byens identitet som havneby.	Svak negativ	Ingen
Sjøbodkvartalene Storgata 4-6 Sorenskrivergården	Avsatt til spesialområde bevaring i gammel plan og hensynssone i ny. Kulturminneverninteressene blir ivaretatt i plan.	Ingen	Ingen

Tema	Vurdering	Forslag	0-alt
Torskeholmen	I gjeldende reguleringsplan, for fiskebrygge og gjestehavn fra 2005 er ikke noe av arealet regulert med formål spesialområde bevaring. Om rester av gamle brygger og rester av havnespor må tas bort i forbindelse med utbygging, vil de forsvinne. I planforslaget er det ikke lagt inn hensynsone bevaring for noen del av Torskeholmen. Om rester av gamle brygger og rester av havnespor må tas bort i forbindelse med utbygging, vil de forsvinne.	Svak negativ	Svak negativ
Mur Pharos vei	I området gjelder reguleringsplan for Odden-området, hvor bredden på Pharos vei er som i dag. I henhold til vedtatt plan for parkeringshus i Vardeheia, skal det etableres utgang, som vil innebære at noe av muren tas bort. Det som blir igjen av denne muren vil kun bli eksponert inne i smale økonomiinn ganger bak henholdsvis post- og politibygget og eventuelt nytt biblioteksbygg, da etter ny plan. I planforslaget tas muren bort og Pharos vei utvides. Middels negativ konsekvens, siden den er knyttet til byens historie og identitet.	Middels negativ	Liten negativ
Tunnel Vesterled	I gjeldende reguleringsplan for Odden- området ligger veien i tunell. Tunellen bevares og kan ses som et lokalt kulturminne. I planforslaget er det også ønskelig å bevare tunnelen, men med en utvidelse og oppgradering med gjennomgående sykkelfelt. Dersom dette ikke er mulig vil tunnel måtte vike av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter. Det vil da ikke lenger være noe kulturminne om jernbanetunnelen som ble vei og markerte innfartsåren i Vesterled.	Ingen (Middels negativ)	Ingen
10 Barn og unge	Med planforslaget vil det i et samspill av kommuneplanens bestemmelser, nye arealformål og bestemmelser, legges til rette for gode bo- og oppvekstkvatiteter for barn- og unge. Etter gjeldende reguleringer vil det til en viss grad tilrettelegges for barn og unges interesser i tråd med kommuneplanens bestemmelser.	Positiv	Ingen

Tema	Vurdering	Forslag	0-alt
11 Barnehage / skole	Med et potensiale for 9 barnehagebarn i henhold til grad av utnyttelse i gjeldende reguleringsplaner, vil det ikke være noe stort behov for å tilrettelegge for ny barnehagetomt innen området. Med et potensiale for 30 barnehagebarn i henhold til grad av utnyttelse innen planområdet, er det lagt inn tomt for barnehage i planforslaget. Det tilrettelegges for barnefamilier, og de vil ha kort vei å gå til barnehage.	Positiv	Liten negativ
12 Universell utforming	Kravet om minimum gulvnivå på kote +3 for ny bebyggelse slår negativ ut mht. universell utforming da gammel og ny bebyggelse vil bli liggende på ulike nivåer. Utfordringene vil være tilnærmet de samme i planforslag og eksisterende plan(er). Ny plan vil kunne tilrettelegge for nødvendig terrengbearbeiding og gjennom avbøtende tiltak utligne de negative sidene (vurdert mht. UU) ved trinnvis heving av "bygulvet" (Merk! Mht. ROS vil heving av "bygulvet" være positivt/nødvendig).	Ingen	Middels negativ
13 Campus Grimstad			
Handel / næring	Handelsanalysen viser at en ensidig etablering av nye forretningsarealer på Campus vil redusere veksten i Grimstad sentrum, men at sentrum fortsatt har positiv vekst, dog noe mindre. Dersom en imidlertid samtidig styrker handelen i sentrum kan det se ut som at en får en vinn-vinn situasjon med styrket handel i sentrum og redusert handelslekkasje til regionsentrene.	Positiv	Ingen
Bolig	Boligtilbudet styrkes vesentlig i nytt planforslag. Generell utbygging av leiligheter og tilrettelegging for studentboliger i Grømbukt spesielt, vil slå positivt ut på forholdet mellom sentrum og Campus.	Positiv	Ingen
Infrastruktur	Utbygging av Vesterled til 4-felt både i sentrum og ved Campus. Bedre tilrettelegging for gående og egne sykkelfelt for syklende styrker kontakten og binder sammen, samt bedrer trafikk-sikkerheten.	Positiv	Ingen
14 Grønnstruktur	I gjeldende reguleringsplaner er det lite tilrettelagt for det som er lagt opp i grønnstrukturanalysen. Gjennom planforslaget tilrettelegges det for tiltak som det er lagt opp til i grønnstrukturanalysen.	Positiv	Ingen

