



Grimstad kommune

Kommunedelplan for Grimstad byområde "Byplanen"

Vedtatt av kommunestyret 27.10.08

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Grimstad kommune
Rapportnavn: Kommunedelplan for Grimstad byområde "Byplanen"
Utgave/dato: 1 / 2008-02-26
Arkivreferanse: <515635>

Oppdrag: 515635
Oppdragsbeskrivelse: Utarbeide tekstdel til kommunedelplan for Grimstad byområde "Byplanen". Oppdraget er en videreføring av et planarbeid som ble igangsatt mens Sten-Halvorsen var ansatt i kommunen

Oppdragsleder: Heidi Sten-Halvorsen
Fag: Byplan
Tema: Sentrumsutvikling
Leveranse: Rapport

Skrevet av: Heidi Sten-Halvorsen
Kvalitetskontroll:

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Grimstad kommune for å utarbeide tekstdel til kommunedelplan for Grimstad byområde med en referansegruppe i kommunen. Leiv-Egil Thorsen har vært kommunens kontaktperson for oppdraget. Konseptskisse for ny bydel på Odden er utarbeidet av Asplan Viak uten deltagelse fra referansegruppen. Olav Eikland har også deltatt i arbeidet.

Heidi Sten-Halvorsen har vært oppdragsleder for Asplan Viak.

Arendal, 26.02.08

Heidi Sten-Halvorsen
Oppdragsleder

INNHALDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	6
2	BAKGRUNN.....	7
2.1	Tolking av mandat	8
2.2	Planform	9
2.3	Planavgrensning	9
2.4	Medvirkning.....	10
2.5	Tilbakeblikk	11
2.6	Stedsanalyse for Grimstad sentrum "På jakt etter det særegne"	13
2.7	Trafikkanalyse Grimstad sentrum	13
3	PREMISSER FOR FRAMTIDIG AREALBRUK	14
3.1	Forslag til bevaringsområder.....	14
3.1.1	Forslag til bevaring av bygningsmiljøer	14
3.1.2	Forslag til bevaring av naturmiljøer	16
3.2	Forslag til trafikksystem.....	16
3.2.1	Overordnede trafikkstrømmer, potensial for redusert trafikk gjennom sentrum.	18
3.2.2	Parkeringshus i Vardeheia og Møllerheia.....	19
3.2.3	Utvidet gågatenett, stenge for gjennomgangstrafikken over Torvet.....	20
3.2.4	Miljøprioritert gjennomkjøring rv 420	20
3.2.5	Sykkeltrafikk.....	21
3.2.6	Kollektivtrafikk.....	23
3.3	Klima.....	23
4	HVA KAN KOMMUNEN BIDRA MED FOR Å STYRKE SENTRUM	25
4.1	Generelt om byutvikling	25
4.2	Utfordringer for Grimstad sentrum.....	26
4.3	Virkemidler for styrking av sentrum	27
4.4	Handelstilbudet i sentrum bør utvides	28
4.4.1	Ombygginger / moderniseringer i det historiske sentrum bør tillates	28
4.4.2	Arealer for større nyetableringer bør utpekes.....	29
4.4.3	Tomt til et nytt hotell i sentrum bør utpekes.....	30
4.5	Bosettingen i sentrum bør økes	30
4.5.1	Hvorfor fortette	31
4.5.2	Utfordringer ved fortetting	32
4.5.3	Hvordan fortette	35
4.5.4	Alternative fortettingsstrategier.....	35
4.6	De offentlige rom bør rustes opp.....	37
4.6.1	Grønnstrukturen bør tydeliggjøres og foredles	37
4.6.2	Torv og åpne plasser bør rustes opp	39

4.6.3	Kvaliteten på byens utrustning bør bedres	41
4.6.4	Miljøkvaliteter langs innfartsveiene bør tilføres.....	41
4.7	Kulturtilbudet i sentrum bør styrkes	42
4.7.1	Nye kulturtilbud bør etableres	42
4.7.2	Nye publikumsattraksjoner bør etableres	44
4.8	Nye parkeringsanlegg i fjell bør etableres	45
5	FORSLAG TIL SKJEMATISK BYVEKSTMODELL.....	46
5.1	Tolking av dagens utbyggingsmønster.....	46
5.2	Forslag til skjematisk byvekstmodell	48
6	MULIGHETSVURDERINGER AV ULIKE UTVIKLINGSOMRÅDER	51
6.1	Aktuelle utviklingsområder	51
6.2	Utviklingsretning for sentrumsnære boliger: Sentrum - Bie.....	53
6.2.1	Kjellviga/Bie	53
6.2.2	Hasseldalen	53
6.2.3	Skjeviga	53
6.3	Boligfortetting i og omkring det historiske sentrum	53
6.3.1	Fuhr-området	53
6.3.2	Storgaten nr 38 til nr 50	53
6.3.3	Gamle Grimstad Gartneri	54
6.3.4	Grooseveien nr. 11 og Vessøygaten nr. 5.....	54
6.4	Utviklingsområder for kultur, næringsliv og folkeliv langs indre havn.....	54
6.4.1	Smith Petersens brygge (Shellbrygga).....	54
6.4.2	Torskeholmen	55
6.4.3	Rutebilstasjonsområdet.....	57
6.5	Utviklingsretning for næring / handel: Sentrum - Øygardsdalen.....	58
6.5.1	Odden - Gundersholmen.....	58
6.5.2	Saulebukt.....	64
6.5.3	Grømbukt / Felleskjøpet.....	64
6.5.4	Universitetsområdet i Grooseveien	64
6.5.5	Byen og kompetanseområdet	65
7	UTFYLLENDE BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER	66

1 INNLEDNING

Kommunedelplan for Grimstad byområde, er en oppfølging og en konkretisering av kommunens mål omkring satsingsområdet **byutvikling**.

Kommunedelplanen skal avklare omfang av bevaringsområder og formulere en fortettningsstrategi. Videre skal "Byplanen" identifisere utviklingsområder og løfte fram problemstillinger og utfordringer knyttet til utviklingsområdene for å gi grunnlag til å stake ut en kurs i den langsiktige utviklingen av byen.

Kommunedelplanen bygger på to utredninger som er utarbeidet som grunnlag for planarbeidet. De to utredningene er: Stedsanalyse for Grimstad sentrum: "På leting etter det ekte og særegne" og Trafikkanalyse Grimstad sentrum. Utredningene er vedlegg til plandokumentet.

Kommunedelplanen består av to deler: en **skriftlig del** som redegjør for planarbeidet og planens innhold og **plankartet med bestemmelser** som det formelt bindende dokumentet.

Arbeidet med kommunedelplan for Grimstad byområde er utført av Asplan Viak AS med en referansegruppe i kommunen bestående av:

- Fagansvarlig byggesak/plan Anna Elise Svennevig, under deler av arbeidet
- Saksbehandler plan Ingebjørg T. Stanton
- Rådgiver Plan- og utviklingsavdelingen Leiv Egil Thorsen
- Grimstad Næringsråd v/Arvid Johannessen
- Innleid konsulent Ingunn Hellerdal, landskapsarkitekt MNLA
- Folkehelsekoordinator/stud. Helse i plan Bente Somdal
- Saksbehandler Miljørettet helsevern/stud. Helse i plan Åse Marit Braathen



2 BAKGRUNN

Kommuneplanen for Grimstad kommune vedtatt juni 2006 har fire satsningsområder:

- **Oppvekst og folkehelse**
- **Kultur**
- **Næringsliv og kompetanse**
- **Byutvikling.**

Satsingsområde Byutvikling har en undertekst som sier: "Grimstad har et variert og levende bysentrum, som gir grobunn for utvikling i hele kommunen." Satsingsområde Byutvikling gir mandat til ny kommunedelplan for Grimstad byområde, heretter kalt "Byplanen".

Kommuneplanens mål og utfordringer som omfatter byutvikling er følgende:

- *"MÅL 14. Grimstad har gode inkluderende møteplasser i sentrum."*
- *"MÅL 15. Grimstad har et levende sentrum med et allsidig tilbud av boliger, funksjoner og aktiviteter".*
- *"MÅL 16. Grimstad sentrums identitet og særpreg skal ivaretas."*



Taklandskap sett fra Møllerheia

Utfordringer gitt i kommuneplanen når det gjelder sentrum spesielt er:

- Etablere p-anlegg i fjell
- Legge til rette for en god kombinasjon av virksomheter som forretninger, boliger og kulturtilbud i sentrum
- Skape gode møteplasser ute og inne i forbindelse med etableringen av nytt bibliotek
- Redusere årsdøgntrafikken gjennom sentrum.
- Gjennom revisjon av sentrumsplanen sikre at alle bygningsmessige endringer underordner seg byens særpreg.
- Unngå nedbygging av de åpne plassene og grønne lungene i gamle sentrum."

2.1 Tolking av mandat

Planens omfang og innhold er fastsatt i "Planprogram for Kommunedelplan for Grimstad sentrum", utarbeidet 07.07.06.

Planprogrammet sier om formål med planarbeidet følgende:

"Gjeldende sentrumsplaner er 15 år gammel og klar for revisjon. Grimstad har vært og er fortsatt i sterk vekst. Dette fører til et sterkt press på sentrumsområdene spesielt. Formålet med ny Sentrumsplan er å legge til rette for en utvikling som sikrer aktivitet i sentrum, samtidig som byens egenart ivaretas."

"Utfordringer i forbindelse med fortetting er sentralt i arbeidet. Det er en økning i interessen for å både bygge og kjøpe leiligheter i sentrale strøk og dette gjenspeiles i en stor mengde søknader om fortetting i vel etablerte boligområder. Lauvstøområdet spesielt peker seg ut som et fokusområde, med mange konkrete henvendelser."

Hovedformålet med ny "Byplan" er å legge til rette for en utvikling som sikrer aktivitet i byen, samtidig som byens egenart ivaretas. For å oppnå dette hovedmålet må de øvrige satsningsområdene; `Oppvekst og Folkehelse`, `Kultur` og `Næringsliv og Kompetanse` gis gode vekstvilkår innenfor planens virkeområde.

De viktigste virkemidlene for å oppnå økt aktivitet i sentrum vil være:

- Tilrettelegging for fortetting av byboliger med høy utnyttelse
- Utpeking av utviklingsområder for handel og annen næring.
- Reduksjon av gjennomgangstrafikk

Arbeidsgruppen for "Byplanen" har gått inn i mandatet og problemstillingene i kommuneplanen og konkretiserer oppgavene på følgende måte:

Kommunedelplanen skal

- avklare arealbruksformål og funksjoner
- avklare bevaringsområder
- gi kjøreregler for fortetting, m.v.
- gjelde foran reguleringsplaner der det er konflikt

- legge til rette for en visuell oppgradering av møteplasser, hovedinnfartsveier og viktige forbindelser
- avklare trafikkkløsning for framtiden
- avklare tilrettelegging til det beste for "Kompetanseområdet"

Planområdet deles inn i sone A, "Den tette byen" og sone B "Den åpne byen". Det kan for enkelte temaer være aktuelt å gi forskjellige bestemmelser/retningslinjer for de 2 sonene.

På noen viktige utviklingsområder/utbyggingsområder vil plandokumentet argumentere for hvilke type funksjoner som bør innpasses på de forskjellige områder.

Havneanalysen er drøftet i planarbeidet. Noen av de største og viktigste utviklingsmulighetene i byen ligger innenfor havnearealene. En viktig avklaring i planprosessen vil være i hvor stor grad havneområder kan benyttes til andre formål, og i så fall hvilke formål/funksjoner. Det er igangsatt et reguleringsplanarbeid med formål å utvide gjestehavna. Dette planarbeidet gjennomføres separat.

Som grunnlag for planforslaget er det gjennomført en stedsanalyse og en trafikkanalyse. Dokumentene vil fungere som vedlegg til plandokumentet. Trafikkanalysen er utarbeidet i samarbeid med sykkelbyprosjektet. Konklusjoner og anbefalinger i de to delutredningene er i hovedsak fulgt opp i planforslaget.

2.2 Planform

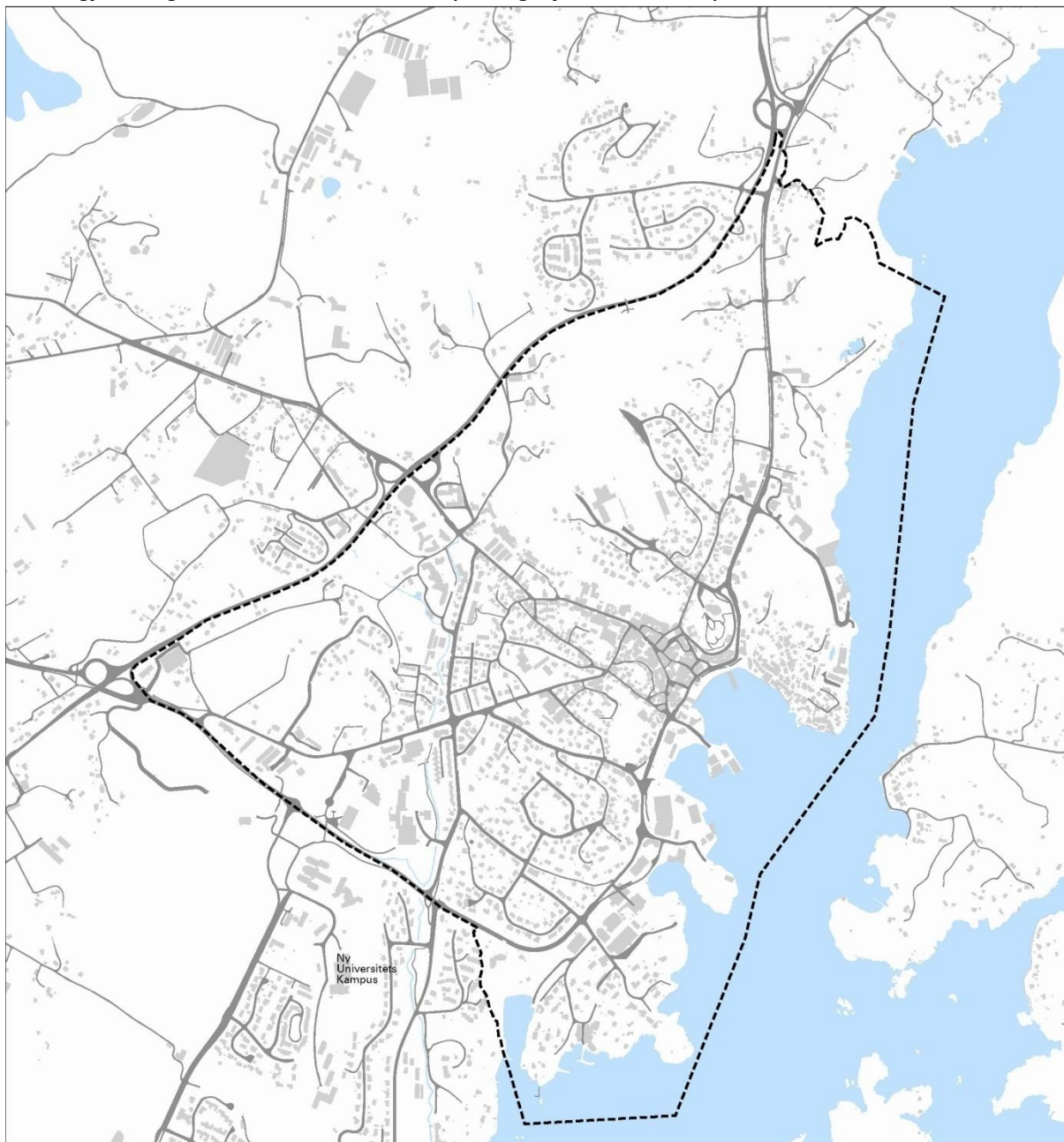
Planarbeidet er gjennomført som en kommunedelplan. Planområdet kan synes stort, et viktig poeng med planarbeidet er å få en felles plan for et stort område for å få felles føringer og forutsigbarhet i forhold til vern og utvikling. Planområdet er stort og planinnholdet må følgelig bli nokså overordnet. Likevel vil det for noen temaer være forholdsvis detaljerte bestemmelser og retningslinjer som foreslås. Parallelt med planarbeidet er det utarbeidet forslag til nye vedtekter for uteoppholdsareal, lekeplasser og revidert parkeiringsvedtekt. For eksempel i forbindelse med fortetting av boliger i sentrum vil bestemmelser, retningslinjer og vedtekter være nokså detaljerte. For å sikre detaljene der dette ikke er løst i kommunedelplanen vil det bli listet opp forslag/tiltak som trenger en videre oppfølging i etterkant av kommunedelplanen.

Planområdet inneholder mange gjeldende reguleringsplaner. For noen av disse vil "Byplanen" gjelde foran, og reguleringsplanene vil på denne måten bli satt til side. Men mange av reguleringsplanene innenfor avgrensningen av "Byplanen" er oppdaterte og fungerer bra. Disse planene vil fortsatt gjelde framover. Jfr. Forslag til planbestemmelser § 9

2.3 Planavgrensning

"Byplanen" er avgrenset av E18, Biekrysset - Øygardsdalen og sjøen. Kompetanseområdet avsatt i kommuneplanen grenser inntil planområdet for "Byplanen" langs Vesterled. Da planarbeidet med "Byplanen" ble satt i gang, var det ikke avklart hvor ny Kampus for

Universitetet i Agder skulle ligge. Selv om kompetanseområdet ligger utenfor planområdet, vil det gjensidige forholdet mellom Kampus og byen omtales i planarbeidet.



Planavgrensning

2.4 Medvirkning

I planprosessen har det vært et nært samarbeid med bl.a. "Grimstad min by". Folkemøtet ble avholdt i oktober 2006. Kommunestyret og enkelte interesseorganisasjoner i byen har gjennomført arbeidsmøte med idèdugnad i mai 07. Det har videre vært holdt drøftingsmøte med næringslivet høst 2007. Planarbeidet har pågått gjennom hele 2006 og 2007. Arbeidet har vært kunngjort i byens aviser og på kommunens hjemmeside.

2.5 Tilbakeblikk

Når en studerer gamle bybilder, ser en at endringene er store over en tid. Endringer og utvikling kommer med vekst og nye/endrede behov. Endringene kan være planlagte og styrte i en bestemt retning. Utbyggingen i Bark Silasvei er et eksempel på en planlagt ny vekstretning hvor handelsvirksomhet er styrt gjennom reguleringsplan. Utvikling kan også være mer tilfeldige ved at for eksempel en grunneier/utbygger ønsket et tiltak og får lov til å gjennomføre det, uten at det inngår i en større samlet plan. Eksempel på en slik utbygging kan være Kirkegaten med hotell og leiligheter.

For å illustrere en del av den historiske utviklingen presenteres noen gamle bilder fra forskjellige steder i byen og med nye bilder tatt på samme sted. De gamle bildene er tatt på forskjellige tidspunkter.

Biodden og Østerbukt



Foto: AAKS

Biodden har utviklet seg mye og tilpasset seg dagens behov, likevel vil mange oppleve at Biodden er et godt bevart område. Volumer og målestokk på bebyggelsen er i stor grad bevart.



Foto: IH

Løkka



Foto: AAKS

Her har det skjedd svært lite forandring. Dette bildeparet representerer nok "bildet" mange har av en tradisjonell bolig i byen.



Foto: IH

Pharos vei



Foto AAKS

Det er i denne delen av byen den største forandringen har skjedd, ved at byen har vokst i denne retningen. Fra å være et åpent, nesten øde område er dette nå byens tyngdepunkt for handel.



Foto: IH

"Lyskrysset"



Foto AAKS

I dette området har det skjedd store forandringer. Fra å inneholde lagerbygg og uthus(?) er dette byens viktigste trafikknutepunkt. Her møtes fotgjengere, syklist og bilister i byens eneste lyskryss. Dette lyskrysset er først og fremst for å slippe bilene igjennom. Forgjengerstrømmen her er så sterk at bilene ellers måtte ventet lenge for å komme over.



Foto: IH

Smith Petersens brygge



Foto AAKS

Langs sjøfronten er mye forandret. Det er fylt i sjøen for å vinne nytt areal men de gamle husene i bakkant er godt bevart. Den nye bebyggelsen "sjøbodkvartalet" preger området. Bygningsformen gir gløtt til sjøen for områdene på innsiden.



Foto: IH

Byen har endret seg betydelig og det skjer en utvikling hele tiden, men det er fortsatt mye å ta vare på. Det er ikke grunn til å tro at byen vil endre seg noe mindre i tiden som kommer. Det er derfor særdeles viktig at denne "Byplanen" peker på hvilke vekstretninger som skal gjelde og hva slags type utbygging som skal tillates i tiden som kommer.

2.6 Stedsanalyse for Grimstad sentrum "På jakt etter det særegne"

Stedsanalysen "På jakt etter det særegne...", heretter kalt Stedsanalysen, er utarbeidet som et grunnlag for planarbeidet. Stedsanalysen danner et faglig fundament for utforming av "Byplanen". Hovedvekt i stedsanalysen er lagt på å skape bevissthet omkring byutviklingen, byggeskikk, landskap og naturkvaliteter. Møteplasser og grønnstruktur er også grundig behandlet. Dette for å gi ordet "identitet" et innhold. Stedsanalysen oppsummerer de mest sentrale kvalitetene innenfor de aktuelle temaene i tekst og på kartet "Områder med kvaliteter som bør bevares".



Idyll i byen

Foto: IH



Den gamle fergekaia på Biodden

Foto: IH

2.7 Trafikkanalyse Grimstad sentrum

Trafikkanalysen ser på muligheter for bedret tilgjengelighet for gående og syklende samtidig som trafikken gjennom sentrum på rv. 420 i Smith Petersens gate reduseres betydelig.

For å kunne gå inn i problemstillingen og foreslå løsninger ser trafikkanalysen spesielt på:

- Kartlegging av dagens situasjon
- Virkning på trafikken av parkering i fjell i henholdsvis Vardeheia og Møllerheia
- Konsekvenser av utbygging av næring i sentrum (spesielt i Oddenområdet)
- Konsekvenser av boligfortetting i og i nærheten av sentrum
- Hvor fremtidig sykkeltraseer bør legges.

Basert på mål og konsekvenser danner trafikkanalysen et bilde av trafikksituasjonen etter at nødvendige tiltak er gjennomført relatert til årstallet 2030.

3 PREMISSER FOR FRAMTIDIG AREALBRUK

3.1 Forslag til bevaringsområder

Forslag til bevaringsområder bygger på anbefalinger gitt i stedsanalysen.

3.1.1 Forslag til bevaring av bygningsmiljøer

Byens historiske bygningsmiljøer er en viktig del av kommunens synlige historie, og er en ikke fornybar ressurs. Det er viktig at en er bevisst denne verdien slik at den brukes aktivt, og på en bærekraftig måte, i utviklingen av sentrum.



Lauras Hus, Grimstads eldste hus.

Foto: ITS



Husene på Torvet har forandret seg lite. Foto: AAKS

Innenfor "Byplanens" avgrensning er det bebyggelse fra flere århundrer. Husene fra forskjellige tidsepoker er bygget i datidens formspråk. Husene forteller mye om levekårene til de forskjellige tider, og er således håndfast historie i tre dimensjoner. Grimstad er en av få byer på Sørlandet som ikke har vært hjemsøkt av noen bybrann. Et av særtrekkene ved byens uttrykk er dermed en sammensatt bebyggelse som spenner over et tidsrom på 400 år.

"Byplanen" foreslår å utvide bevaringsområdene for å sikre en større del av den tradisjonelle trehusbebyggelsen.

Videre anbefales det å bevare enkelte nyere boligmiljøer som framstår enhetlige og helhetlige. Et slikt område er boligbebyggelsen fra før 1940 langs Jørgen Bangs gate. Dette er en typisk utbygging for sin tid, med villa i stor hage. De store frodige hagene er stedspregende og er med på å gi byen sin egenart.

To kvartaler med rekkehus på Skaregrømsjordet fra 50-årene og et område med eneboliger på Grømjordet fra 1. halvdel av 60-åra er bygd ut med enhetlig bebyggelse etter en fast plan som gir en regelmessighet og en ensartethet som ikke er vanlig ellers i Grimstad.

Arbeiderboligene til Fuhr AS i Frivollveien og til Bangs Skipsbyggeri i Lauvstø er gode representanter for arbeiderstrøk og er forholdsvis godt bevart. For å ta vare på denne kulturhistorien bør disse områdene gis en bevaringsstatus i plansammenheng. Boligene i Frivollveien er regulert til bevaringsformål i reguleringsplan for Fuhr-området.



Arbeiderboliger i Lauvstø



Foto: IH Typisk bolig i den "nyere" delen av Lauvstø Foto: IH

I begynnelsen av 1960-årene ble det laget en reguleringsplan for Lauvstø. I Lauvstø er det gjennomført en utbygging med enhetlig eneboligbebyggelse, bygget etter reguleringsplanen. Dette er et godt eksempel på utbygging etter datidens idealer. Området består av romslige tomter med et stort grønt område i midten og gode stiforbindelser. Bebyggelsen har lojalt fulgt planens intensjoner. Boliggatene i dette område framstår som romslige og frodige med harmoniske bygninger i forhold til hverandre.

"Byplanen" foreslår at en mindre del av disse områdene bevares i den forstand at de ikke skal inngå i vesentlige fortettingsprosjekter og at endringer skal underordnes den strukturen som finnes i området.

Disse områdene er vist med bevaringsskravur på plankartet og det er gitt bestemmelser og retningslinjer som ivaretar bevaringshensynet.

I stedsanalysen er det pekt på flere bevaringsobjekter. Det er enkeltbygninger, vegetasjon, de eldste veiene, gamle industriområder og lignende. Områdene som foreslås bevart er viste med skravur eller annen signatur på plankartet. Eksempelvis er enkelttrær vist med en punktsignatur.

Anbefalinger:

- I bevaringsområdene skal eksisterende bygninger, gatestruktur, murer, hager, vegetasjon og andre elementer med kulturhistorisk verdi bevares.
- I bevaringsområdene skal nye tiltak underordnes strukturen som finnes i området.

3.1.2 Forslag til bevaring av naturmiljøer

Grønnstrukturen i Grimstad består for en stor del av naturområder og eldre kulturspor som for eksempel stier og snarveier. Heiene rundt byen, og de sammenhengende grønne områdene framstår som de viktigste elementene å bevare. Adkomst til grøntområdene og forbindelseslinjer, som Goosebekken Vandrepark, Hamsuns ruslespor og snarveier generelt er med på å gi byen særpreg og identitet. Grønnstruktur er grundig behandlet i Stedsanalysen.

Utfordringer

Utfordringen er å bevare de gode kvalitetene i det eksisterende naturmiljøet samtidig som kvalitetene videreutvikles gjennom utviklingsprosjekter. Ved gjennomføring av nye utbyggingsprosjekter vil det være et godt prinsipp å konkretisere hvilke grønne kvaliteter prosjektet berører og hvilke nye kvaliteter prosjektet "gir byen tilbake" som opparbeidede tilgjengelige grønne områder eller møteplasser.

Grimstadbekken er i all hovedsak lukket/bygget ned i bakken. Ved utbyggingsprosjekter bør det utredes om deler av bekken kan åpnes. Hele bekken må gis minst like gode vilkår som nå, da dette er en viktig flomvei.



Hamsuns ruslespor

Anbefalinger:

- Heiene omkring bykjernen bevares og det foreslås ikke nye utbyggingsområder med inngrep i heiene. Adkomsten til heiene bør bedres.
- Bratte og eksponerte partier mot sjøen tas vare på.
- Det foreslås ikke nye utbyggingsområder som kommer i silhuett.
- Viktige siktlinjer opprettholdes.
- Sammenhengende naturområder markert på kartet opprettholdes.

3.2 Forslag til trafikksystem

I forbindelse med arbeid med ny kommunedelplan for Grimstad sentrum har Asplan Viak AS utarbeidet en trafikkanalyse. Som grunnlag for analysen er det benyttet tilgjengelige opplysninger fra kommunen og Statens Vegvesen om trafikkbeltastning på de forskjellige veiene, samt Trafikkanalyse utarbeidet av Agderforskning fra 1996. I tillegg ble det i januar 2007 gjennomført trafikkteellinger på utvalgte punkter for å få så riktig tallgrunnlag som mulig.

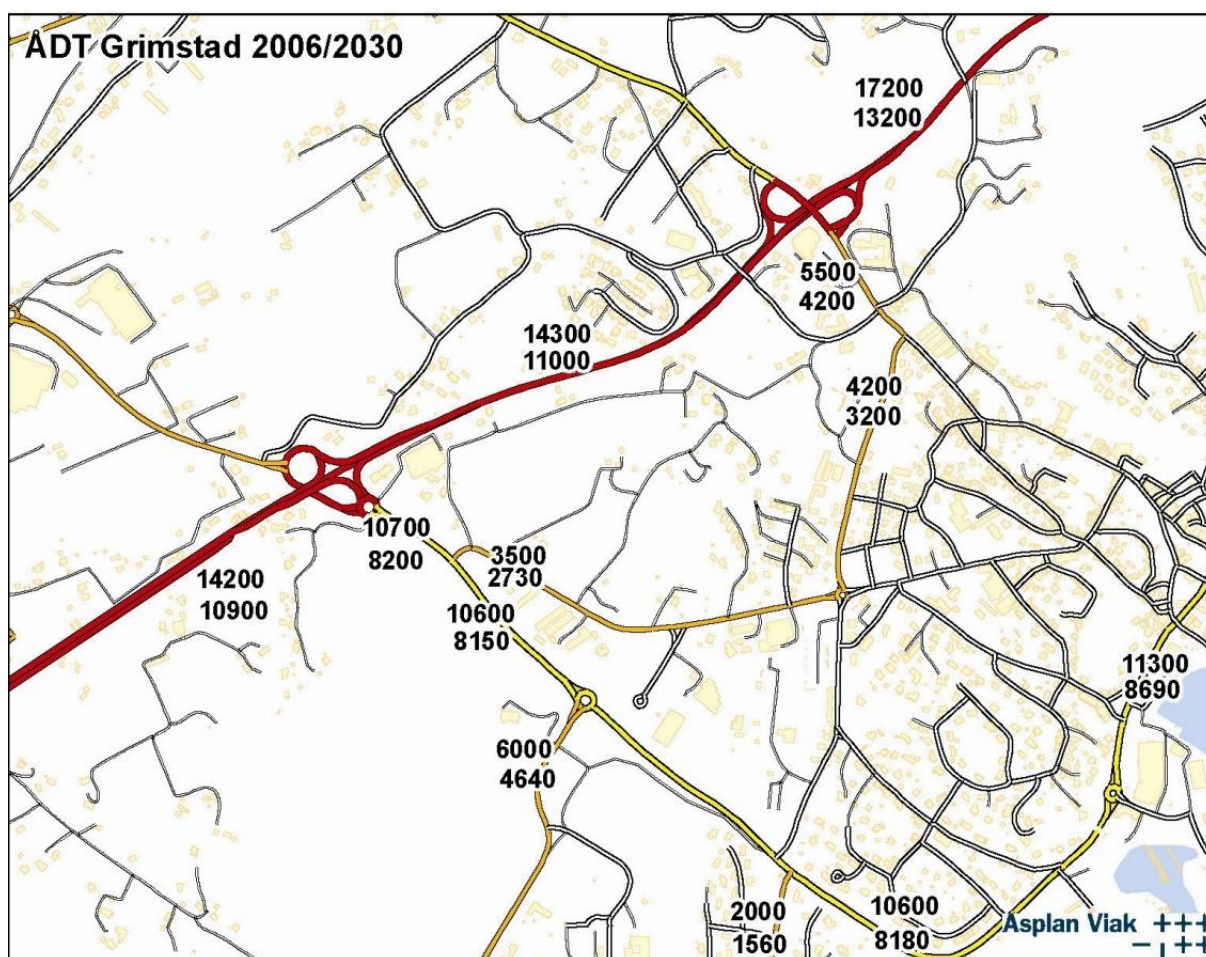
Trafikkanalysen har lagt til grunn en normal trafikkvekst ut fra Statens Vegvesens prognoser for trafikkvekst i Aust-Agder:

- Samlet for perioden 2007-2030 gir dette en vekst på 27%.
- I tillegg er det lagt til en trafikkøkning som følge av økt aktivitet, som boligfortetting, næringsutvikling og lignende.

Videre har analysen sett på hvilken framtidig trafikksituasjon det vil være i Grimstad i 2030, dersom en ikke gjennomfører noen tiltak. Hvis prognosene til Statens Vegvesen, og aktivitetsøkningen blir som forventet vil det være en trafikk i Smith Petersensgate som tilsvarer:

- I 2030 vil vi få en ÅDT (årsdøgnsrafikk) på 12000 kjøretøyer pr. døgn
- I dag er ÅDT på om lag 8800 kjøretøyer pr. døgn

For å unngå denne utviklingen er forskjellige tiltak vurdert. Det vises til "Trafikkanalyse Grimstad Sentrum 18.05.07" Alle tiltakene blir ikke gjengitt her, men de mest sentrale tiltak blir oppsummert.



Kartet viser årsdøgnsrafikk (ÅDT) i 2006 og beregnet årsdøgnsrafikk i år 2030 (Fra Trafikkanalysen)

3.2.1 Overordnede trafikkstrømmer, potensial for redusert trafikk gjennom sentrum

Etablering av 2 parkeringshus i fjell vil ikke redusere gjennomgangstrafikken i Smith Petersensgt. tilstrekkelig. Asplan Viak AS gjennomførte i 2002 en trafikkanalyse for E18 Temse – Morholt. I den forbindelse ble det gjennomført en serie med intervjuer av bilister for å kartlegge kjøremønsteret. Det fremkom da at om lag 80% av trafikken mot Biekrysset fra sentrum har startet på den andre siden av sentrum og er således gjennomgangstrafikk. Resultatene fra intervjuer sør for sentrum viser:

- Om lag 35% av trafikken på Rv 420 skal til Arendal
- Om lag 25% skal til Fevik-området.

Dersom denne trafikken kan ledes om Øygardsdalen og E18 istedenfor gjennom byen vil trafikken i Smith Petersensgate reduseres vesentlig.

For å redusere trafikken gjennom sentrum må gjennomgangstrafikken ledes utenom sentrum. Oddenområdet er et viktig mål for trafikantene til sentrum. Hvis en klarer å endre kjøremønsteret for trafikken til Oddenområde østfra til å kjøre om E18 vil trafikken på Smith Petersensgt komme ned på et nivå som kan fungere i forhold til å øke trivselen og fremkommeligheten for myke trafikanter i sentrum.

Et viktig virkemiddel for å lede trafikken vekk fra sentrumsgatene vil være en fartsgrense 30 km/t i hele sentrumsområdet. I Smith Petersensgt. må det i tillegg gjennomføres tiltak som fører til en enda lavere fart, hvis det skal være realistisk å lede mye av trafikken østfra vekk fra sentrumsgatene og ut på E18. Slike tiltak kan være såkalte MPG-tiltak (Miljø Prioritert Gjennomkjøring). I denne sammenheng blir det viktig å sikre god fremkommelighet for busstrafikk, det vil si at tiltakene bør være innsnevringer framfor humper.

Et virkemiddel som vil redusere framkommeligheten for biltrafikken samtidig som framkommeligheten for fotgjengere bedres vil være å fjerne lysregulering for vanlig trafikk. Bussene kan sikres grønt lys ved hjelp av et automatisk signalanlegg.

Det vil også være nødvendig å redusere fartsnivået og framkommeligheten for biltrafikken på Biesletta. Vesterled er byens viktigste innfartsåre. For å friste trafikantene til å velge Vesterled bør denne sikres best mulig framkommelighet.

For å oppnå målsetningene i kommuneplanen om å redusere trafikken i Smith Petersensgate må det bygges 2 parkeringshus i fjell, Vardeheia og Møllerheia, samtidig som Smith Petersensgate tilrettelegges med MPG-tiltak. For å unngå en trafikkforskyvning til bolig gatene bør det vurderes MPG-tiltak – spesielt i Grooseveien og Tønnevoldsgate.

Det kan synes overraskende at trafikken i Smith Petersensgt. ikke går ned som følge av at en bygger to p-anlegg i hver sin ende av byen. Grunnen til dette er at den generelle trafikkveksten er stor, i tillegg til at tilrettelegging for økt aktivitet i byen også fører til økt trafikk. Det er spesielt boligutbygging som gir trafikkøkning.

Anbefalinger:

- Det må bygges 2 parkeringshus i fjell, Vardeheia og Møllerheia,
- Det må utarbeides en detaljplan for Smith Petersensgate og Biesletta basert på prinsippene om Miljøprioritert gjennomkjøring
- Grooseveien og Tønnevoldsgate bør tilrettelegges spesielt for sykkeltrafikk – for eksempel ved å etablere sykkelbaner.

3.2.2 Parkeringshus i Vardeheia og Møllerheia

I trafikkanalysen fra 1996 er det konkludert med at det bør bygges to parkeringshus i fjell for å frigjøre arealer i sentrum til annet formål. Denne anbefalingen står fast. Parallelt med arbeidet med kommunedelplan for Grimstad sentrum, arbeides det med etablering av parkeringshus i et eget prosjekt. Nye parkeringshus i Vardeheia og Møllerheia vil gi muligheter til å fjerne dagens gateparkering og frigjøre areal til for eksempel møteplasser, fotgjengersoner, sykkelfelt og sykkelparkering. Samtidig vil etablering av et godt parkeringstilbud på hver side av sentrum redusere gjennomkjøringen i sentrum ved at trafikken ledes fra hovedvegene direkte inn i parkeringshus. Samtidig må deler av dagens parkeringsplasser beholdes for å gi en tilfredsstillende tilgjengelighet til butikker og kulturaktivitet i sentrum.

Trafikkanalysen konkluderer med at parkeringshus i Vardeheia er viktigst, og her bør kapasiteten være størst. Skilting til p-anlegg i Vardeheia fra E18 via Vesterled, enten man kommer fra øst eller vest, er mest gunstig i forhold til å redusere gjennomgangstrafikken i Grimstad sentrum. Parkeringsanlegg i Vardeheia bør etableres først.



Kartet viser plassering av planlagte p-hus med adkomster (Fra Trafikkanalysen)

For å frigjøre sentrum fra ytterligere trafikk, er det besnærende å tenke seg at de to p-anleggene knyttes sammen via en tunell. Dette er ingen enkel løsning. Det er store høydeforskjeller mellom p-anlegg og nødvendig dybde på en evt. tunnel, noe som vil gi lange ramper opp og ned for å komme dypt nok. I tillegg er retningen på fjellformasjonene på tvers av evt. tunnelretning, hvilket er en uheldig kombinasjon. Dette er ikke utredet.

Anbefalinger:

- Det må bygges to parkeringshus i fjell.
- Parkeringshuset i Vardeheia er viktigst. Dette må etableres først og det må ha stor kapasitet
- Parkeringshus i Vardeheia bør skiltes fra E18 via Vesterled både fra øst og vest.
- Parkeringshus i Møllerheia etableres seinere

3.2.3 Utvidet gågatenett, stenge for gjennomgangstrafikken over Torvet

Parkerte biler og trafikk som passerer reduserer attraktiviteten av bymiljøet betydelig. Et utvidet gågatenett er sentralt for å heve kvaliteten for fotgjengere i sentrum. Trafikkanalysen foreslår å stenge for gjennomgangstrafikk i sentrum. Stengingen anbefales å være mellom Storgaten og kryss med Nygaten og Arendalsveien øst for Torvet. Dette tilgodeser fotgjengerne samtidig som traseen over Torvet blir mer attraktiv som sykkelveg. Trafikkanalysen anbefaler at et utvidet gågatenett forsøksvis etableres sommerstid allerede nå. Før permanent stengning bør begge de to parkeringshusene være etablert.

Anbefalinger:

- Forsøk med etablering av utvidet Gågate mellom Nygaten og øst for Torvet bør innføres sommerstid så fort som mulig. Helårs gågate på denne strekningen bør ikke etableres før begge parkeringshusene er etablert.

3.2.4 Miljøprioritert gjennomkjøring rv 420

Selv med parkeringshus i Vardeheia og Møllerheia vil gjennomgangstrafikken gjennom sentrum være betydelig. For å motvirke barrierevirkningene av veien og gjøre det så trivelig som mulig for gående og syklende anbefaler trafikkanalysen at det gjennomføres såkalt "Miljø prioritert gjennomkjøring" (MPG) på en strekning på ca. 1 km fra Oddensenteret/innkjøring nytt P-hus i Vardeheia til avkjøring til kirken og P-hus Møllerheia. En miljøprioritert gjennomkjøring betyr en opprusting av vegen som gjør at de myke trafikantene gis større plass enn tidligere, at biltrafikken får dårligere fremkommelighet og at det tilføres miljøkvaliteter.

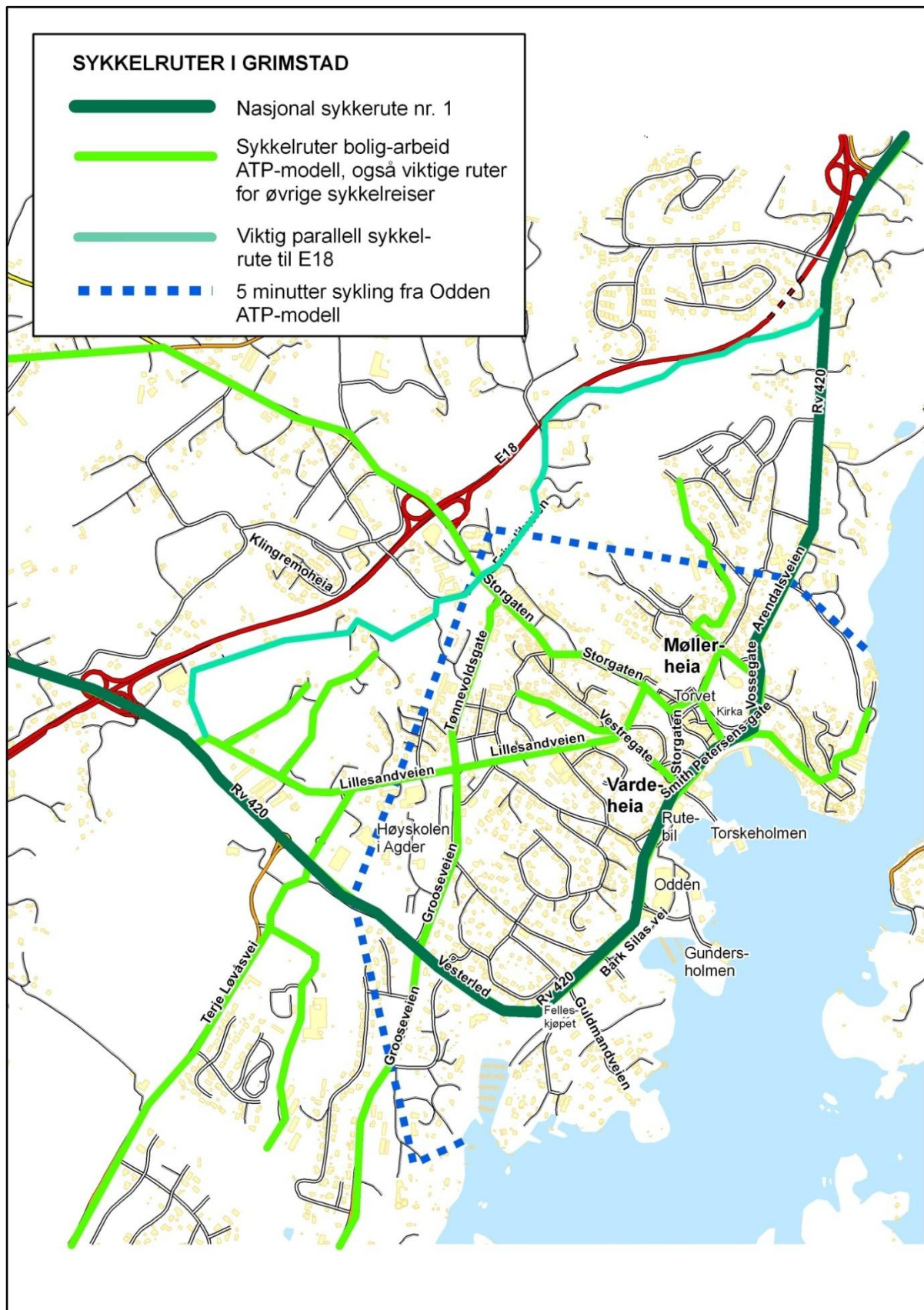
Viktige kryssningspunkter på Smith Petersensgt. bør få spesiell oppmerksomhet. Det er kryssene med Henrik Ibsensgt, Skolegaten og Centralbakken. I disse kryssene er det viktig å gi god fremkommelighet for fotgjengere for å begrense barrierevirkningen av Smith Petersensgt, og bedre forbindelsen mellom den gamle byen og de attraktive arealene ved sjøen. I trafikkanalysen pekes det på viktigheten å velge tiltak som ikke hindrer kollektivtrafikken. Dette innebærer at det vil være mer fornuftig med innsnevringer enn humper. MPG- tiltak må tilpasses de områdene de skal etableres i og få en høy estetisk kvalitet.

3.2.5 Sykkeltrafikk

Trafikkanalysen peker på at de viktigste sykkeltraseene må skjermes. Når Smith Petersensgt. gjøres mindre framkommelig for biltrafikk kan man risikere at biltrafikk overføres til viktige sykkeltraseer som Tønnevoldsgate og Grooseveien. For å unngå en slik forskyvning av trafikk kan det være behov for også å gjøre tiltak i viktige sykkeltraseer. Parallelt med arbeidet med "Byplanen" utarbeides "Sykkelbyen Grimstad, Forprosjekt" for å se på mulige tiltak for å bedre sykkelkommeligheten. Viktigste trasé for å bedre tilbudet til de syklende er en trasé med god fremkommelighet langs rv 420 fra Felleskjøpet til Rådhuset for transportsyklister.

Ved å se på kartet som viser sykkelveger og rekkevidde på sykkel på 5 minutter, går det fram at en stor andel av boliger og arbeidsplasser er innenfor akseptabel avstand for å benytte sykkel. Fremkommelighet, avstand og stigningsforhold er kritiske faktorer i forhold til om trafikantene velger sykkel eller ei. Grimstad har på denne bakgrunn et godt utgangspunkt for å øke andelen som benytter sykkel som fremkomstmiddel, for eksempel til arbeidsreise. Kampanjer og "Sykle til jobben"-aksjoner vil være positive virkemidler for å få opp andel sykkelreiser.

Dersom det lykkes å øke andel sykkelreiser vil dette være positivt for den enkelte i forhold til "Folkehelse" og det vil være med på å redusere biltrafikken i sentrum, og spesielt i Smith Petersensgt.



Kartet viser sykkelruter i Grimstad sentrum, og 5 min sykling fra Oddensenteret (Fra Trafikkanalysen)

3.2.6 Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken vil i den nærmeste framtid endre seg betydelig. Det arbeides for en ny kollektivterminal i Øygardsdalen, som vil bli hovedstopp for ekspressbussene. Disse vil ikke lenger kjøre gjennom byen.

Når kollektivterminal er etablert, vil ikke rutebilstasjonen lenger bli benyttet til kollektivknutepunkt i byen. Det betyr at bussene ikke lenger behøver å benytte rutebilstasjonen til stoppested og snuplass. For å løse bussenes behov for stoppested, må det etableres busstopp med plass til to busser etter hverandre på hver side av Rv 420 mellom rundkjøring ved Odden og Lyskrysset. I tillegg må det etableres busstopp med plass til en buss på hver side av Rv420 i området ved Shellbrygga. (Det er i dag et busstopp ved Shellbrygga, om dette opprettholdes, eller om det vil bli etablert nytt vil senere detaljplanlegging av områdene avklare).

Bussene som kommer vestfra og ikke har gjennomgående rute har behov for å snu i sentrum. I dag snur bussene på rutebilstasjonen. Når rutebilstasjonen skal tas i bruk til annet formål, må det etableres en ny snumulighet. Dette kan og bør løses i forbindelse med planlagt innkjøring til nytt parkeringsanlegg i Møllerheia. Dersom denne innkjøringen fra Rv 420 bygges som en rundkjøring vil trafikken kunne avvikles på en tilfredsstillende måte i dette krysset og bussene får en snumulighet. Hvis denne utbyggingen lar vente på seg, kan det etableres rundkjøring i krysset ved Rådhuset. Denne kan benyttes som snumulighet.

Ved en evt. MPG-utbygging av Smit Petersensgt. er det viktig at bussenes fremkommelighet og komfort blir opprettholdt. Sammen med plassering av nye busstopp kan dette være et bidrag til økt bussbruk. Økt bussbruk vil redusere biltrafikken i Smith Petersensgt.

3.3 Klima

Klimaet på jorda er blitt merkbart varmere de siste hundre åra. Forskere er stort sett enige om at økning i utslipp av klimagasser har ført til en økt oppvarming av jordkloden. Vegtrafikken sto i 2005 for 19% av klimagassutslippene i Norge. Fra 1990 og fram til i dag er det særlig utslippene fra vegsektoren – sammen med oljeutvinningen – som har bidratt til økt utslipp av klimagasser, mens utslippene fra industrien har gått ned. Nasjonale framskrivninger fra Finansdepartementet og Statens forurensningstilsyn viser at utslippsveksten fram mot 2020 særlig skyldes vekst i vegtrafikken. Folk kjører mer bil og - ikke minst godstransporten på vei har økt (SSB, 2007)

For Aust-Agder ser det ut som at klimaendringene fører til mer nedbørsrike vintre, med en forventet nedbørsøkning på over 13%. Forventet temperaturstigning er 1,3 grader. Hovedkildene for utslipp av klimagasser i Aust-Agder er industri, transportkjøretøy, avfallsfyllinger, landbruk og privat forbruk. I Grimstad var det totale energiforbruket i 2005 355,4 GWh. Av dette var 261,3 GWh elektrisitet, 44,3 GWh petroleumsprodukter, 2,9 GWh gass, 46,7 GWh biobrensel og 0,2 GWh fjernvarme. Fordelingen av energiforbruket i 2005 mellom brukergruppene var henholdsvis 54% for husholdningene, 10% for industri, 28% for tjenesteyting, 6% for primærnæringene, 2% for fritidsboliger og fjernvarme utgjorde mindre enn 0,5% av det totale forbruket

Konsekvensene av at klimaet er i endring er vanskelig å angi eksakt. Men vi kan forvente at vi går mot mildere vær med mer nedbør og dessuten at frekvensen av stormer vil øke. Klimaendringene kan føre til et høyere havnivå. Om dette skal få konsekvens for gulvnivå av nybygg kan vurderes. Grimstad praktiserer i dag en byggehøyde på minimum gulvnivå på 2.0 m.o.h. Om dette er riktig høyde kan det være relevant å vurdere ved nye større etableringer i de sjønære områdene. Økt forekomst av ekstremvær som stormer og springflo vil være relevant å ta hensyn til ved prosjektering av nybygg i utsatte områder. For eksempel bør laveste etasje vurderes å bygges vanntett for å begrense evt. flomskader.

Vegtrafikk er en viktig kilde til utslipp av klimagasser. De korte turene (under 3 km) utgjør 30% av bilturene. I Grimstad er det forholdsvis korte avstander mellom store boligområder og arbeidsplasser/-sentrumsfunksjoner. I tillegg er topografien småkupert og stigningsforholdene på viktige forbindelser er overkommelig. For å redusere utslippene vil det derfor være et godt klimatiltak å få flere til å bytte ut bilen med sykkel på korte turer.

For å se på litt større sammenhenger har Statens Vegvesen, Region Sør satt i gang arbeid med samordnet areal- og transportplanlegging for Agderbyen. Målet med arbeidet er å bidra til en bærekraftig og konkuransekraftig byregion av nasjonal interesse. Kommunene Arendal og Grimstad er i gang med arbeidet sammen med Statens Vegvesen og Aust-Agder Fylkeskommune.

Som tiltak lokalt for å motvirke klimaendringer vil det være viktig med en ressursvennlig by- og tettstedsutvikling. Det betyr å unngå å spre sentrum unødig, men heller videreutvikle de konsentrasjonene som allerede finnes, samtidig som en del av de nye boligene bygges ut gjennom fortettingsprosjekter.

I kommunedelplanen vil det kun være anbefalinger på et overordnet nivå som vil være aktuelt:

- Redusere bruk av privatbil ved:
 - Tilrettelegge for økt bruk av sykkel. Dette arbeidet bør skje i forbindelse med prosjektet "Sykkelbyen Grimstad"
 - Tilrettelegge for økt bruk av kollektivtilbudet.
- Krav om tilkopling til planlagt fjernvarmeanlegg, for å minske utslipp i forbindelse med oppvarming ved bruk av fossilt brensel.
- Stimulere til lavenergiboliger/-bygninger i forbindelse med nybygg

Dersom kommunen ønsker å arbeide mer konkret med sitt forhold til klimaspørsmål bør det skje gjennom en egen energi- og klimaplan for Grimstad.



Springflo 12.01.07



Foto: Paal Malde

4 HVA KAN KOMMUNEN BIDRA MED FOR Å STYRKE SENTRUM

4.1 Generelt om byutvikling

Sentrum er byenes viktigste møtested for mennesker, næringsliv, handel og kulturliv, og inneholder store kulturelle, miljømessige, og økonomiske verdier. Det er her vi finner byens eldste, tetteste og mest verdifulle bebyggelse. Gamle, velholdte bygninger og gaterom er noen av sentrums største aktiva og synliggjør stedets historiske spor. Kombinasjonen av næring, service, kultur og boliger gir liv og aktivitet. Vakre, trygge, trivelige og spennende sentrumsområder tiltrekker folk og investorer. Det er derfor viktig at det offentlige rom sikres høy bruksmessig og miljømessig kvalitet.

Byens rolle og funksjon blir imidlertid hele tiden utfordret. Tidligere foregikk en større del av hverdagslivet i byen. Man gikk i banken for å betale regningene, og sentrum hadde mange små spesialforretninger, som for eksempel slakter, grønnsakshandler, melkebutikk, baker og fiskehandler. I dag er det færre forretninger med større og mer sammensatt varetilbud. En velassortert matvareforretning i dag har fiskedisk, kjøttbutikk, frukt- og grønnsaksavdeling, ferske bakervarer osv. Tilsvarende utvikling har funnet sted innenfor de fleste andre bransjer.

Flere tjenester ordnes i dag hjemmefra over internett, og en økt mobilitet i befolkningen gjør at varehandelen i større grad trekkes mot bilbaserte sentere utenfor det gamle sentrum. I tillegg er arbeidsplasser knyttet til produksjon i stor grad borte fra sentrum.

Resultatet av denne utviklingen er bl.a. at det er færre som behøver å oppsøke byen for å utføre sine daglige gjøremål.

"Når man kommer til en by og beveger seg gjennom er det først og fremst det offentlige rom, dem man beveger seg gjennom, som påkaller oppmerksomheten – gatene, plassene, smugene og parkene. De mest interessante ved byen er de stedene hvor mennesker møtes for kontakt, samtaler, rekreasjon og sosialt samvær. Byrommets oppgave er å føre folk sammen på et bestemt sted. Mennesker møtes ikke hvor som helst, men der hvor miljøet er rikt og inspirerende. Tradisjonelt har møteplassene vært knyttet til stedets institusjoner – rådhus, kirken og markedsplassen. De var byens hjerte – der fant livet sted, der ble mangfoldet ordnet og tilrettelagt og der fikk samholdet mening."

"Interessen for opplevelsesmessig og estetisk kvaliteter ved byen og dens bygninger er stigende. Det folk generelt setter størst pris på er gågater, gamle bygningsmiljøer, forretninger, samt kafeer og restauranter – den totale atmosfæren. De byene som ønsker attraktivitet, kvalitet, estetikk og urbanitet bør sørge for en gjennomgripende opprusting av byens rom. Det er viktig å skape levende byer, ikke bare i forretningsenes åpningstider. En by som er vakker og levende er god å bo i, den er også spennende å besøke."

fritt etter hefte om utvikling av steds kvalitet: "Fra Hokksund til Barcelona" utgitt av Riksantikvaren

Den overstående beskrivelse av hva en by er og argumentasjonen for høy kvalitet på det offentlige rom passer godt inn i dette planarbeidet. Stedsanalysen gir grunnlaget for å arbeide videre med disse forholdene. Stedsanalysen peker på bevaringsverdiene og dokumenterer behovet for å tilrettelegge og heve kvaliteten på mange av de eksisterende møteplassene for å bidra til at byen fortsatt skal være et levende og livskraftig sentrum og inspirere folk i sitt daglige virke. Byen skal være møteplass og arena for handel, rekreasjon og sosialt samvær.

Det å handle innebærer rekreasjon, sosiale og miljømessige sider i tillegg til det å skaffe seg bestemte varer. For å være et attraktivt handelssted må en, i tillegg til et godt vareutvalg, legge vekt på serviceforhold som for eksempel åpningstider, toaletter, hyggelige kafeer og møteplasser med velstelte beplantninger, lekeområder for barn, stellerom for de aller minste og kanskje en informasjonsdisk for de som søker etter bestemte varer eller tjenester.

4.2 Utfordringer for Grimstad sentrum

Grimstad sentrum er en liten og tett småby. Rommene mellom husene, grønne lunger, kontakt med sjøen, fjell i dagen, stedspregende vegetasjon og gamle stikkveier er viktige elementer i Grimstads uttrykk og identitet.

Å skape ny aktivitet i den gamle byen er en sammensatt oppgave. For å trekke folk må en spille videre på stedets fortrinn. Grimstad sentrum har et verdifullt utgangspunkt ved at store deler av den gamle bygningsmassen har beholdt sin opprinnelige karakter. I tillegg til Grimstad bys særegne atmosfære har sentrum i seg selv et sosialt og kulturelt mangfold som områder utenfor byen ikke kan konkurrere med.



Aktivitet på Hestetorget 1915

Kopi AAKS



Gamle Grimstad Apotek

Kopi AAKS

Byens funksjoner endrer seg over tid. Noen byer endrer seg lite og aktiviteten holder seg på et jevnt nivå. I Grimstad har endringene i aktivitet vært forholdsvis store.

Når flere mennesker hadde sitt daglige virke i byen, og mange av de hverdagslige gjøremålene fant sted her, ga dette liv til byen. I tillegg gikk E18 gjennom sentrum fram til 1981. For å kompensere for tapt aktivitet er det en utfordring å finne nye aktiviteter/tilbud for å få folk til igjen å oppsøke byen i større grad. Selv om handel foregår flere steder enn i sentrum vil det alltid være en konsentrasjon av handel i byen. Handel vil dermed fungere som et trekkplaster til byen.

For å bevare og styrke de historiske sentrene, er det nødvendig å ha en klar holdning til hvor man ønsker å lokalisere ny næringsvirksomhet.

Folk i dag er ikke bare opptatt av vareutvalg og pris når de handler. De er også ute etter å oppleve andre ting. Service og vakre omgivelser er viktige faktorer for å trives. I tillegg må

folk som ferdes i byen føle seg trygge. Det viktigste bidraget til å skape trygghet vil være å tilrettelegge for mange boliger i byen, slik at mange voksne ferdes i sentrum i store deler av døgnet. Det kan oppleves å gi en "natteravn"-effekt. Færrest mulig elementer å gjemme seg bak sammen med synlig politi i gatene og opplyste gater og plasser vil være tiltak som fremmer opplevelsen av trygghet.

Plandokumentet legger til rette for nye utviklingsområder og et nytt arrangementsområde. For å sikre de eksisterende kvaliteter foreslås en fortettingsstrategi. Det gjennomgripende i hele planforslaget er en balanse mellom mulighet for nyetableringer og utvikling samtidig som kvaliteten ivaretas. På denne måten skal byens funksjoner bli styrket og det gis mulighet for ny og økt aktivitet.

4.3 Virkemidler for styrking av sentrum

For å styrke sentrum må kommunen legge forholdene til rette for en videre utvikling og vekst når det gjelder følgende forhold:

- Handelstilbudet i sentrum bør utvides
 - Ombygginger, sammenbygginger, moderniseringer og effektivisering i det historiske senter bør tillates
 - Arealer for større nyetableringer bør utpekes
 - Tomt for et nytt hotell i sentrum bør utpekes
- Bosettingen i og rundt sentrum bør økes
 - Arealer for fortetting/byfornyelse med høy utnyttelse bør utpekes

Kommunen kan på egen hånd styrke sentrum ved å ta initiativ til å planlegge, finansiere og gjennomføre følgende typer av tiltak:

- De offentlige rom bør rustes opp:
 - Grønnstrukturen bør tydeliggjøres og foredles
 - Torv og plasser bør rustes opp
 - Gågatenettet bør utvides
 - Kvaliteten på byens utrustning bør bedres
 - Miljøkvalitetene langs innfartsveiene bør bedres
- Kulturtilbudet i sentrum bør styrkes:
 - Nye kulturtilbud bør etableres
 - Publikumsattraksjoner bør etableres
- Nye parkeringsanlegg i fjell bør etableres

Kommunen kan videre bidra til å styrke sentrum ved å stimulere til nyetableringer og utvidelse av eksisterende virksomheter.

4.4 Handelstilbudet i sentrum bør utvides

Storgaten danner hovedaksen for handelen gjennom den gamle sentrumsbebyggelsen, forbi rutebilstasjonen fram mot Oddensenteret. Grimstad har siden 1984 hatt gågate i Storgaten – og dette har vært positivt for handelsutviklingen.

"For utviklingen av våre bysentra er det mye å lære fra kjøpesenter- utbyggingen, både organisatorisk og med hensyn til å tilpasse handelen til kundens krav. For sentrumsområdene er utviklingen av ulike former for underholdningstjenester og personlige tjenester, samt reiseliv, like viktig som utviklingen av varehandelen".

Miljøverndepartementet, Handel tilgjengelighet og bymiljø, 1997.



Oddensenteret en januardag

Grimstad har de siste årene hatt den største prosentvise befolkningsvekst av samtlige kommuner i fylket. Folketallet i Grimstad øker og i tillegg er handelsnæringen generelt i vekst. Dette fører til at handelen i Grimstad vokser. I de senere år har den største veksten innenfor handelsnæringen på Sørlandet vært i Grimstad. God variasjon av varetilbud, på Oddensenteret og i den gamle byen, innenfor akseptable gåavstander er mye av forklaringen på dette. Tiltak som nattåpent noen fredager på sommeren og før jul er med på å styrke byen som handelssted.

Det er viktig at "Byplanen" sikrer handelsnæringen videre utviklingsmuligheter. Handels- og servicevirksomhetene fordeler seg i dag på to områder/strøk.

- Den historiske byen
- Oddenområdet

En styrking av begge strøk er viktig for å opprettholde balansen i handelstilbudet. Videre må det arbeides for å knytte de to handelsområdene sterkere sammen i den videre utviklingen.

4.4.1 Ombygginger / moderniseringer i det historiske sentrum bør tillates

I den tette byen er det ikke uten videre plass til større nyetableringer. For å bedre mulighetene i den eksisterende bygningsmassen kan det åpnes for å bygge sammen enheter for å oppnå større forretningslokaler. En del av sentrumslokalene er for små for moderne forretninger med nye konsepter. Det kan derfor være nødvendig å åpne for å knytte bygg sammen slik at en får større lokaler. Denne type tiltak må skje med respekt for de antikvariske verdiene til den gamle bygningsmassen. I slike prosjekter må det legges vekt på at fasade og takflater blir bevart. Ved å få fram større lokaler kan det gi muligheter for såkalte "Dragere" i den tette byen. "Dragere" er virksomheter som er attraktive i seg selv og

trekker publikum til den tette byen. En slik "Drager" er for eksempel Vinmonopolet. Det er positivt for utvikling av aktivitet at noen viktige trekkplastre finnes i bydelen.

Tilgjengelighet til bygninger for folk med nedsatt funksjonsevne er et problem i den gamle byen. Trapper inn fra gateplan er ofte eneste adkomst til forretningene i sentrum. Ved å åpne opp mellom bygninger kan også tilgjengeligheten bedres. Dersom bare en av forretningene av en sammenbygd enhet har universell utformingen, kan denne inngangen også benyttes til de øvrige forretningene innen samme utvidede enhet. Dersom ingen innganger i et sammenbygget lokale har tilfredsstillende tilgjengelighet i forhold til Universell Utforming, kan for eksempel gamle portrom benyttes til ramper som kan gi tilgjengelighet for tilstøtende bygg på begge sider.

4.4.2 Arealer for større nyetableringer bør utpekes

Handelsnæringen er, som industrien og næringslivet for øvrig, dynamisk og i kontinuerlig utvikling. Det utvikles stadig nye konsepter som har til hensikt å presse prisene ned, og å yte bedre service overfor kundene :

- Handelen domineres mer og mer av store kjeder som stadig utvikler nye butikkonsepter
- I enkelte bransjer blir de enkelte butikkene større og større, og antall ulike vareslag øker
- Moderne kjedebutikker stiller ofte spesielle krav til størrelse og utforming av lokalene
- Kravene til kostnadseffektiv varedistribusjon, varelogistikk og lagerhold øker
- Samlokalisering av relaterte varegrupper blir mer vanlig

Prinsippene for lokalisering og utforming av områder for de nye forretningskonseptene for storhandel kan formuleres på følgende måte :

- Området må ha god tilgjengelighet med bil fra hovedveinettet
- Området må ha god kollektivbetjening og god tilgjengelighet med sykkel og til fots
- Området må være stort nok i forhold til regionens størrelse
- Området må ha en god miks av bransjer som utfyller hverandre
- Området må ha arealeffektive fellesløsninger for utearealer, parkering, varelevering og grøntanlegg
- De enkelte butikkene må ha store, enkle og rasjonelle salgsflater

De nye arealkrevende konseptene for storhandel passer ikke inn i det historiske sentrum i Grimstad :

- En stor andel av forretningene i det historiske sentrum er gamle, tradisjonsrike familiebedrifter i relativt små lokaler på relativt små eiendommer. Dette er noe av selve karakteren ved forretningsdriften i sentrum
- De nye arealkrevende butikkonseptene får ikke plass i kvartalsstrukturen og eiendomsstrukturen i det historiske sentrum
- Det kan være vanskelig å tilpasse nye, store og enkle forretningsbygg til arkitekturen i det historiske sentrum
- Ved å kreve at alle nyetableringer skal skje i sentrum, er det en fare for at kvalitetene i det historiske sentrum svekkes framfor å styrkes.

Denne utviklingen har medført at over hele landet etableres det nå områder for slike arealkrevende butikker for storhandel utenfor det historiske sentrum.

I hvilken grad Grimstad skal legge til rette for disse trendene vil være avgjørende når det gjelder utviklingen av handelstilbudet i sentrum, og dermed en viktig føring når det gjelder utformingen av kommunedelplanen for sentrum.

Anbefalinger:

- Det bør utredes om området Odden – Gundersholmen kan gi plass til slike nye arealkrevende butikkkonsepter for storhandel (se pkt. 6.5.1)

4.4.3 Tomt til et nytt hotell i sentrum bør utpekes.

Det er behov for et nytt kurs og konferansehotell i byen etter at hotellkapasiteten er redusert som følge av utbygging av Kampus og nedleggelsen av Norlandia hotell samt nedleggelse av Helmers Hus Hotell.

Det er foreslått to alternative plasseringer av nytt hotell:

- Det mest konkrete forslaget ligger på Torskeholmen
- Det er også pekt på mulighetene for å plassere et hotell i Oddenområdet.

Et hotell i sentrum vil bidra positivt i forhold til økt aktivitet i byen. Hotellgjester vil gjerne oppsøke tilbud i byen som butikker, bar/restauranter og rekreasjonsområder.

4.5 Bosettingen i sentrum bør økes

For å få mange til å benytte sentrum er det viktig å legge til rette for at flest mulig oppholder seg i byen. Jo nærmere sentrum boligene ligger, desto flere arbeidsplasser og servicetilbud vil ligge i kort avstand fra boligen. Resultatet er kortere reiselengder og at flere reisemål kan nås til fots eller med sykkel.

Fortettingsprosjekter med eneboliger i etablerte boligområder bidrar i beskjeden grad til økt aktivitet. Det som virkelig monner er tyngre utbygginger av byboliger. Gullmann brygge er et eksempel på en slik utbygging. Utbygging av Fuhr-området vil også være et viktig bidrag til å øke aktiviteten i sentrum. Denne utbyggingen vil få et stort volum og mange beboere. I tillegg har området en gunstig plassering, fordi de som bor der vil gå gjennom øvre sentrum uansett hvilket mål de har for handleturen.

Flere større utbygginger av byboliger langs øvre Storgate vil etter vårt skjønn bidra til økt aktivitet i den historiske byen. Aktuelle områder kan være:

- Barneskoletomten
- Storgaten nr. 38.

Her er det mulig med større utbyggingsprosjekter som kan gi mange boliger og beboere.

4.5.1 Hvorfor fortette

Boliger i byen er en del av det mangfoldet som kjennetegner et levende sentrum. Når flere mennesker bor i byen gir det liv og aktivitet til byen også utenom butikkens åpningstid. En måte å legge til rette for flere boliger i byen på er ved fortetting.

Definisjon av fortetting (St.meld. nr. 31 (1992-93) "Den regionale planlegningen og arealpolitikken" s. 71)

"Fortetting omfatter all byggevirkksomhet innenfor dagens tettstedsgrense som fører til høyere eller mer effektiv arealutnyttelse. Fortetting kan anta en rekke ulike former som spenner fra innredning av loft til bolig og over til store saneringsprosjekter. Tettstedsgrensen er definert gjennom Statistisk Sentralbyrås Folke- og boligtellinger (se SSB's kommunehefter)".

I kommuneplanens kapittel 3: arealdelen, er det skrevet følgende om fortetting:

"FOTETTING med KVALITET"

"Ved å prioritere effektivisering av infrastruktur og styrking av kollektivaksen vil konsekvensen fort bli en konsentrering av utbyggingen og fortetningsprosjekter."

"Enhver fortetting er ikke nødvendigvis ønskelig. Det er viktig å se helheten i fortetningsprosjekter. Det er nødvendig at ethvert fortetningsprosjekt tar utgangspunkt i det bestående bolig- og bygningsmiljø og sikrer at nye bygg inngår i en helhet med den bestående bebyggelse. Fortetningsprosjekter bør gi kvaliteter igjen til området i form av møteplasser og/eller andre kvaliteter i oppholdsareal."

Kommuneplanen legger opp til en høy grad av utnyttelse innenfor hele planområdet. Foreliggende forslag til "Byplan" nyanserer imidlertid dette bildet.



Gullmann brygge trinn 1



Gullmann brygge trinn 2

I tillegg til å øke aktiviteten i byen kan fortetting også bidra til en miljøvennlig håndtering av vekst i boligtilbudet. Ved å utnytte arealene innenfor de utbygde områdene mer effektivt vil vi få en større bruk av allerede etablert infrastruktur, samtidig som vi får mindre press på de ubebygde naturområdene rundt sentrum. Sentrumsnære boliger vil også kunne bidra til mindre bilbruk, og flere fotgjengere og syklist. Dette er positivt for miljøet i byen, og det er viktige helsegevinster for den enkelte. Fortetting kan på denne måte bidra til en mer bærekraftig utbygging i sentrumsområdet.

Miljøverndepartementet opererer med 7 gode grunner til å fortette:

1. *Fortetting gir relativt mindre transport.*
2. *Fortetting kan bety forholdsvis mindre energi til bygningsoppvarming.*
3. *Fortetting skåner landbruksområder, bevarer biologisk mangfold og sammenhengende friluftsområder.*
4. *Fortetting betyr mindre ressurser til drift av tettstedet.*
5. *Fortetting kan gi urbane kvaliteter*
6. *Fortetting kan gi et alternativt botilbud*
7. *Fortetting kan gi bedre servicetilbud."*

4 av de 7 gode grunnene til fortetting inneholder et kan. Disse punktene er ikke uten videre gode grunner for fortetting. Punktene kan bli gode grunner for fortetting dersom det legges ned arbeid i god helhetlig planlegging og at utbyggingen gjennomføres med en høy kvalitet. Et eksempel på dette er punkt nr. 5 som sier at et fortettingsprosjekt kan gi urbane kvaliteter. Dette er naturligvis avhengig av at prosjektet inneholder slike kvaliteter. Punkt nr. 6 sier at fortetting kan gi et alternativt botilbud. Dette henger sammen med om boligene blir planlagt for å gi tilbud til ulike brukergrupper og prisklasser.

4.5.2 utfordringer ved fortetting

Kommuneplanen sier følgende om utfordringer ved fortetting:

- *"fortetting kan føre til at grønne lunger bygges ned"*
- *"fortetting kan gi uheldige trafikkbelastninger*
- *"fortetting kan gi reduserte bokvaliteter*
- *"fortetting kan forstyrre eller ødelegge tettstedets særpreg, kulturhistoriske elementer og landskapstrekk"*

Arealer som benyttes til fortettingsprosjekter er enten tomter med eldre bebyggelse som fjernes og det bygges nytt, eller det bygges i tillegg til den bebyggelsen som allerede er der. Men i andre tilfeller er det åpne grønne områder som har vært tilgjengelige for befolkningen som bygges ned. De viktigste kvalitetene er dokumentert i stedsanalysen. For å unngå at viktige grønne verdier bygges ned må fortettingsprosjekter ta hensyn til de bevaringskvalitetene som er vist i stedsanalysen. I tillegg må det gjøres egne vurderinger av hvert enkelt område.

Flere boliger i et eksisterende bomiljø kan føre til en uheldig trafikkbelastning. Fortettingsprosjektene må bestrebe seg på å få til gode trafikkløsninger som belaster det eksisterende miljøet så lite som mulig. Kortest mulig adkomstvei gjennom etablerte bomiljøer og ut til større samlegater blir et viktig prinsipp.

Fortettingsprosjekter fører til forandring i nærmiljøet. Forandringer kan oppleves skremmende for naboer. Det er viktig at "Byplanen" gir forutsigbarhet i forhold til hvor det kan komme store fortettingsprosjekter, hvor omfattende disse kan bli og hvilken prosess som skal gjennomføres for å sikre at alle interesser blir ivaretatt på en ryddig og ordentlig måte.

Bestemmelsene i tilknytning til "Byplanen" vil derfor stille krav om:

- Hvilke demokratiske prosesser som skal benyttes (§5).
- Hvilket preg den nye bebyggelsen evt. kan få (§§8.1 og 8.2, småhuspreget, lavblokk og lignende.)

Når et område skal fortettes ville det beste være om større områder kunne sees i sammenheng. Da vil det være lettere å få fortettingsprosjektene inn i en struktur. Dette er en stor utfordring fordi det ofte berører flere grunneiere med forskjellige interesser. Noen ønsker å bygge ut sin eiendom til mange nye boliger mens andre ønsker å beholde sin bolig med nærområde mest mulig som i dag. Fordelen med å se større områder i sammenheng er at da kan konsentrasjonen av boenheter fordeles etter en struktur i forhold til eksisterende bebyggelse og leke- og rekreasjonsområder. En klattvis fortetting basert på planlegging og utbygging av en og en tomt kan vanskelig få samme helhet

For å sikre at fortettingsprosjekter tar tilstrekkelig hensyn til sine nære omgivelser bør en unngå å regulere en enkelt tomt av gangen. Det er viktig å inkludere de eiendommene som ligger inntil aktuelle prosjekt slik at et større område tar del i prosessen enn det som er tilfellet ved regulering av en enkelt tomt. For å sikre gode medvirkningsprosesser anbefales at det avholdes et informasjonsmøte hvor utbygger møter de berørte naboer ved oppstart av et fortettingsprosjekt. På denne måten kan partene møtes i en tidlig fase og forklare hverandre sitt utgangspunkt og sine ønsker i forhold til prosjektet. Et tilsvarende møte bør avholdes ved offentlig ettersyn.

Prosess og dokumentasjonskrav kan listes opp på følgende måte:

- Utvidet varslings
- Informasjonsmøte ved melding om oppstart
- Informasjonsmøte ved offentlig ettersyn
- Dokumentere aktuelle grønne områder i og omkring planområdet
- Dokumentere uteoppholdsareal jfr. Vedtekt om uteoppholdsareal
- Dokumentere forhold til eksisterende bygningsmiljø
- Dokumentere evt. kompensierende tiltak ved for eksempel bruk av grønne områder
- Dokumentere parkeringsløsning
- Dokumentere renovasjonsløsning
- Dokumentere estetiske kvaliteter i prosjektet



Storgaten 49 -51. Dette er et godt eksempel på tilpasning til eksisterende bebyggelse

Ethvert bomiljø har sine kvaliteter, små eller store. Stedsanalysen beskriver viktige kvaliteter i sentrumsområdet. Når et fortettingsprosjekt skal gjennomføres må de aktuelle kvalitetene i dette bomiljøet kartlegges og sikres, eller hvis mulig gjenskapes. Det er samtidig viktig å sikre kvaliteten for de som skal bo i de nye boligene. Fortettingsprosjektene tar ofte i bruk arealer som har vært tilgjengelige for allmennheten. Det er et sentralt prinsipp at et

fortettingsprosjekt som bygger ned tidligere åpne tilgjengelige arealer gir noe tilbake i kompensasjon til fellesskapet. Dette kan for eksempel være opparbeidede møteplasser, lekeplasser, stiforbindelse, økt tilgjengelighet til eksisterende friluftsområder. I områder hvor det finnes lekeplasser, møteplasser og lignende kan et bidrag i form av en standardheving av eksisterende plasser være en god løsning framfor å tilfredsstille alle krav i eget prosjekt. Byboere vil ikke ha rik tilgang på naturlig terreng og romslighet rundt seg. Til gjengjeld kan de få god tilgang til kulturtilbud, "bypark", folkelivet og heiene rundt byen.

Flere boliger i byen stiller økte krav til byen som bomiljø og nærområde. Byens oppholdsarealer og møteplasser blir enda viktigere for de som bor i byen enn for andre som "besøker" byen. Grad av opparbeiding og kvalitet på de fysiske omgivelsene blir svært viktig, i tillegg til nivået på drift og vedlikehold av de tilgjengelige åpene områdene i byen.

I stedsanalysen står følgende om "Krav som stilles til godt bomiljø i sentrum" :

"Støy kan være – eller bli – et problem. Nye boliger kan og bør bygges med god støyisolering, men uteområder kan ikke i samme grad støyisoleres. Gleden av å bruke balkongen, terrassen eller egen hage kan derfor bli sterkt redusert dersom støyproblematikken ikke tas alvorlig. Samtidig kan det ikke forventes samme grad av stillhet som for en bolig "på landet". Hva som er akseptabel støy er i noen grad subjektiv, men det finnes også objektive normer for støybelastning. En klassisk konflikt er det mellom folks behov for ro og nattesøvn og ønske om lange åpningstider for serveringssteder, konserter eller andre kulturtilbud, eller et generelt mangfoldig og aktivt kvelds- og natteliv."

"Boliger i sentrum har i utgangspunktet lite natur og grønt rundt seg. Behovet for tilgang til naturen vil være forskjellig for befolkningsgruppene, bl.a. avhengig av alder, livsfase, kulturbakgrunn. For barn og eldre, som ofte har en liten bevegelsesradius, må det legges til rette for grøntområder med høy kvalitet nær boligene. Jo mindre leilighetene er, og jo tettere de ligger, desto større behov er det for gode felles uteområder."

Anbefalinger:

- Sikre gode uteområder i fortettingsprosjekter ved å stille krav til leke- og møteplasser, uteoppholdsareal, og sikre kvaliteten på uteoppholdsareal med krav til utomhusplan. (Det er utarbeidet egen vedtekt for krav til uteoppholdsareal og leke- og møteplasser som behandles samtidig som "Byplanen")
- Ved regulering til fortettingsprosjekter anbefales følgende prosedyre:
 - Utvidet varslings
 - Informasjonsmøte ved melding om oppstart
 - Informasjonsmøte ved offentlig ettersyn
 - Dokumentere aktuelle grønne områder i og omkring planområdet
 - Dokumentere uteoppholdsareal jfr. Vedtekt om uteoppholdsareal
 - Dokumentere forhold til eksisterende bygningsmiljø
 - Dokumentere evt. kompenserende tiltak ved for eksempel bruk av grønne områder
 - Dokumentere parkeringsløsning
 - Dokumentere renovasjonsløsning
 - Dokumentere estetiske kvaliteter i prosjektet (?)
- Dokumentere god trafikk-løsning for fotgjengere, syklist og bil.
- Dokumentere sikker skolevei.

4.5.3 Hvordan fortette

Fortetting med kvalitet er en god intensjon som "Byplanen" skal legge premissene for. Hva som er kvalitet kan være gjenstand for diskusjon. Stedsanalysen peker på bevaringskvalitetene i byområdet. Det stilles tilsvarende krav til tiltakshaver for fortettingsprosjekter at eksisterende kvaliteter innenfor et aktuelt område blir dokumentert/presentert og at forslagstiller viser hvordan disse kvalitetene blir berørt. Noen ganger kan kvaliteter gå tapt, og det kan være akseptabelt å gjenskape nye kvaliteter. For at resultatet av et fortettingsprosjekt skal bli vellykket, må også prosjektet i seg selv inneholde gode kvaliteter. Her menes arkitektoniske kvaliteter i det som bygges nytt, og samspillet mellom det nye og det eksisterende. Det må foretas en konkret vurdering av landskap, terreng, bebyggelsesstruktur volum/fotavtrykk, takform med takavslutninger, materialbruk og fasadeuttrykk i forhold til hva som kan tillates av nye tiltak. Viktige suksesskriterier for fortettingsprosjekter er å sikre tilstrekkelig gode uteoppholdsarealer til lek og opphold, og å sikre god håndtering av det økte parkeringsbehovet.

For å være trygg på at nye fortettingsprosjekter tilpasser seg eksisterende bebyggelse og omgivelser må dette samspillet dokumenteres. Et slikt samspill kan dokumenteres ved oppriss langs et gateløp, snitt som viser høyde og avstand i forhold til nabobygg eller fotomontasje.

Det er utarbeidet bestemmelser og retningslinjer som sikrer at nødvendig dokumentasjon av konsekvensene foreligger ved behandling av fortettingssaker.

Ved tilrettelegging av boliger i byen er det nødvendig å gi et variert boligtilbud i forhold til størrelse, pris, beliggenhet osv. Dette vil bidra til å sikre spennende og mangfoldige bomiljøer.

Den eksisterende bebyggelsen i byen kan være vanskelig å tilpasse en universell utforming (UU). Ved nybygg vil dette være enklere. For å sikre en variert boligmasse som dekker mange behov må det stilles krav om at 25% av nye boliger bygges ut etter prinsippet om universell utforming.

På samme måte som tilrettelegging for UU er det også enklere å bygge miljøvennlige boliger når man bygger nytt. Nye bygninger (bolig og forretning/offentlig/næring) bør tilkoples til fjernvarmeanlegg.

4.5.4 Alternative fortettingsstrategier

Kommuneplanen fastsetter at det skal legges opp til en høy grad av utnyttelse ved fortetting i hele planområdet. I arbeid med "Byplanen" har en kommet fram til at dette må nyanseres i 2 ulike fortettingsstrategier. Planområdet inneholder svært forskjellige områder, fra den tetteste byen, villa-områdene og ut i det mer åpne kulturlandskapet. Erfaringene fra de seneste årenes fortettingsprosjekter er sammensatte. Slike prosjekter vekker alltid mye oppmerksomhet, og ofte er det store motsetninger mellom naboer og utbygger om hva som er et godt tilpasset prosjekt. Det er spesielt krevende å planlegge fortettingsprosjekter med høy utnyttelse som ligger inneklemt mellom etablerte boliger.

I Grimstad er det mange gode bomiljøer. Det er et viktig poeng at fortettingsprosjekter ikke skal ødelegge disse bomiljøene. Ved å balansere grad av utnytting opp mot hva hvert enkelt område kan tåle, vil vi kunne oppnå gode prosjekter som gir nye boliger i og nær byen, samtidig som de gode kvalitetene i eksisterende bomiljøer blir opprettholdt.

Andre byer har bedre erfaringsgrunnlag for å håndtere fortetningsprosjekter enn det Grimstad har. Oslo kommune har arbeidet lenge med dette temaet. I Oslo er det lagt opp til en fortetting med "småhuskarakter" i de etablerte villa-områdene. Med småhuskarakter menes:

1. *"Definisjon. I denne sammenhengen bruker vi "småhus" om frittliggende eller sammenbygde bolighus med inntil to etasjer pluss eventuell sokkel- eller underetasje og loft. Behovet for en slik fellesbetegnelse skyldes blant annet at plan- og bygningslovgivningen på mange områder skiller mellom små og store boligbygninger"*
2. *"Åpen småhusbebyggelse består av frittliggende småhus, fortrinnsvis eneboliger eller tomannsboliger, med innbyrdes avstand på minst 8,0 m."*
3. *"Tett småhusbebyggelse omfatter både sammenbygde boliger og enkeltboliger med mindre innbyrdes avstand enn 8,0 m, for eksempel tunbebyggelse eller sammenbygde, tettstilte eller frittliggende småhus. Dette krever at det foreligger en arealplan som tillater så tett bebyggelse og at sikkerheten mot brannspredning er ivarettatt på annen måte enn ved 8,0 m avstand mellom bygninger, som regel ved at hver bygning har én tett vegg mot nabobygning."*
4. *"Sammenbygde småhus brukes både om eldre sammenhengende trehusbebyggelse og om nyere hustyper som rekkehus, kjedehus og atriumhus. Sammenbygde småhus har vertikale naboskiller mellom de enkelte boenhetene, og hver enkelt bolig har direkte atkomst fra terreng. To-, tre- og firemannsboliger regnes vanligvis ikke som sammenbygde småhus."*

Eksempler fra Oslo som viser hva som menes med småhuskarakter.



Bebyggelse med småhuskarakter(tomannsbolig) Benveien, Oslo



Bebyggelse med småhuskarakter Bekkvollveien, Oslo.



Sammenbygd bebyggelse med småhuskarakter, Giskehagen, Oslo.



Småhus Villaveien, Oslo.

Fortettingsstrategi 1

For å sikre en fortetting som tar vare på og viderefører kvalitetene i de etablerte villaområdene foreslås en fortetting med småhuskarakter. En fortetting med småhuskarakter vil videreføre den harmoni og balansen mellom bebygde og ubebygde områder som disse områdene har i dag. I tillegg må det være et mål med fortettingsprosjektene i villaområder å styrke småhusområdenes kvaliteter ved for eksempel tilrettelegging av nye møte- lekeplasser. Denne strategien gjelder i de etablerte villaområdene på bebygde tomter.

Fortettingsstrategi 2

I åpne ubebygde områder, spesielt store tomter eller områder som skal saneres bør det legges opp til en mye høyere utnyttelse. Dette kan være større prosjekter som legger til rette mange boliger i leilighetsbygg eller lavblokker. Gullmann Brygge og Fuhr-området er et eksempel på slike prosjekter. Men utbygging med høy utnyttelse kan også skje på spesielt store tomter (mer enn 2-3 mål) i de etablerte boligområdene.

Anbefalinger:

- Fortettingsstrategi 1: blant de vurderte utviklingsområdene peker følgende områder seg ut til en slik utbygging:
 - Lauvstø
 - Vessøya
 - De øvrige boligene uten bevaringsskravur
- Fortettingsstrategi 2: blant de vurderte utviklingsområdene peker følgende områder seg ut til en slik utbygging:
 - Kjellviga/Bie
 - Hasseldalen
 - Fuhr-området
 - Storgaten nr. 38- nr. 50 (Gamle Grimstad Barneskole/Kiwi)
 - Gamle Grimstad Gartneri
 - Grooseveien nr. 11
- Bestemmelser/retningslinjer som sikrer at eksisterende kvaliteter blir ivaretatt.
- Bestemmelser som sikrer at fortettingsprosjekter skal legge til rette for at minst 25% av boligene og uteoppholdsarealet er bygget ut etter prinsippet om UU.
- Krav om at nye tiltak tilrettelegges for tilkopling til fjernvarmeanlegg.

4.6 De offentlige rom bør rustes opp

4.6.1 Grønnstrukturen bør tydeliggjøres og foredles

Grønnstrukturen er alle de små og store naturpregede områdene, og forbindelsen mellom disse stedene. Grønnstrukturen består av både private og offentlige arealer, og kan være alt fra torg, plasser, parker, private hager, idretts- og lekeplasser til friluftsområder.

Enkeltrær er stedspregende og viktige deler av grønnstrukturen. I utbyggingssaker bør det tilstrebes å bevare viktige trær og tilpasse utbyggingen etter dette. Viktige trær er markert på plankartet. Ved opprusting av møteplassene kan grønne kvaliteter gi et viktig bidrag til gode møteplasser.

Muligheten til å ferdes langs sjøen er noe folk setter pris på og benytter, hele året igjennom. Sjøen som kvalitet er viktig i bybildet, og byens nærhet til sjøen er en av Grimstad sine fortrinn. Tilgjengeligheten og muligheten til å ferdes langs sjøen i byen bør videreutvikles.

I oppfølging av "Byplanen" bør det arbeides for å tilrettelegge for rullestolssti til utsiktspunkter i sentrum.



Eika ved IMI-huset er et stedspregend tre.

Foto: IH

Ved planting av nye trær er det viktig å tenke på at trær kan bli store, og derfor gi trærne den plassen de trenger. Dersom det er liten plass, kan det være hensiktsmessig å benytte Lindetrær og beskjære disse. Det er tradisjon for å kyle trær i Grimstad, og det gir mye mindre plasskrevende trær. De bidrar likevel med verdifull grønn kvalitet til et område.

Anbefalinger:

- Ved opprusting av møteplasser anbefales stort fokus på grønne kvaliteter.
- Store eiketrær og viktige enkeltrær markert på plankartet bør tas hensyn til ved evt. utbygging i nærheten.
- Åpne bekker med tilhørende kantvegetasjon skal bevares.
- Der dagens bekker går i rør, bør det tilstrebes å få åpnet opp større deler av bekkene.
- Mulighet til å ferdes langs sjøen utvides fra Odden langs Gundersholmen, rundt Vessøyhue til Grømbukt.
- Arbeide for å tilrettelegge for rullestolssti til utsiktspunkter i sentrum.
- Vedlikeholde stier og friområder

4.6.2 Torv og åpne plasser bør rustes opp

For at byen skal være et hyggelig sted å være, må det legges vekt på den estetiske utformingen av møteplasser og byens øvrige rom mellom husene. I tillegg må det være rent og pent. En møteplass kan være alt fra et gatehjørne der to mennesker møtes, stopper opp og prater sammen, til de store festplasser for folkefester og 17-mai taler. Noen møteplasser er viktige ut i fra et kulturhistorisk perspektiv. Det er verdt å merke seg er at møteplasser ofte får sin beliggenhet på historiske kommunikasjonsknutepunkter.

Rundt i hele byen er det åpne områder i varierende størrelser. Noen av stedene fungerer som torv og møteplasser, mens andre benyttes som parkeringsplasser eller har liten eller ingen bruk. Byen trenger derfor ikke først og fremst flere møteplasser. Unntaket er områdene ved Oddensenteret. Her er det ingen gode utemøteplasser. Senteret er en stor og viktig møteplass i seg selv, men utomhus bør det etableres en god ikke-kommersiell møteplass for alle.

Sentrum har mange åpne plasser som trenger en ansiktsløftning for å fungere som gode møteplasser. Et viktig grep er å gi hver møteplass en identitet i form av nytt belegg, mer vegetasjon, ny møblering, en skulptur eller vannkunst og gjerne et navn. Noen av møteplassene bør utrustes med utstyr egnet for lek ref. Sørenskriverhagen.

Møteplasser og publikumsattraksjonene må ha gode adkomstforhold. I nye prosjekter med boliger, forretninger eller andre funksjoner av allmenn interesse stilles det krav til at tiltaket skal bygges ut etter prinsippene om universell utforming ute og inne. Det vil si at tiltaket er tilgjengelig og anvendelig for alle, også funksjonshemmede.



Bilder fra Odense, eksempler på utsmykking med H. C. Andersen som tema. Tips til utsmykking av møteplasser i Grimstad; dikternes by.



Oversikt over Torv og plasser i sentrum. Kart fra Stedsanalysen.

For å få en møteplass til å fungere er det viktig å få en god sammenheng mellom møteplassen og funksjonene inne i bygningene ved møteplassen.

"Møteplassene i byen skal være byens skueplass for alt det menneskelige: livet som drama og nytelse, som komedie og tragedie, som glede, smerte og lidelse. Her handler det om det daglige brød, om det nattlige kyss og de evige samtaler."

Kilde: Riksantikvaren; "Fra Hokksund til Barselona".

Alle møteplasser må gi tilgjengelighet til alle og være utformet etter prinsipp om universell utforming. De må gi tilbud for forskjellige behov; forskjellige aldersgrupper, kulturbakgrunn, funksjonsevne mm. Dette er viktig for å få flest mulig til å benytte seg av plassene og på den måten få mest mulig aktivitet ut av de tiltakene som blir gjennomført.

Gågatenettet bør utvides gradvis

Når p-hus i Møllerheia er etablert bør gågatenettet utvides. På denne måten vil en større del av det historiske sentrum kunne få en helhetlig, høy estetisk utforming, som tydelig signaliserer en prioritering av de myke trafikantene. Ved å ta vekk trafikken får områdene en ny mulighet til å fylles med annen aktivitet, menneskene kan fylle gatene i stedet for bilene. Varelevering må skje på samme måte som i dagens gågate, innenfor angitte tidsrom som er tilpasset gågatens øvrige bruk.

4.6.3 Kvaliteten på byens utrustning bør bedres

Det har tidligere vært satt i gang arbeid med en felles mal for valg av benker, belysning, søplebøtter, og lignende. Skilt og reklame med tilhørende belysning, materialbruk og vegetasjon er andre viktige temaer som er med på å prege en by. En helhetlig utforming av bygatene vil gi et harmonisk uttrykk som vil bidra til et estetisk løft i byen. For å sikre at utforming av områdene blir god og helhetlig bør det arbeides med en estetisk veileder for sentrum.

4.6.4 Miljøkvaliteter langs innfartsveiene bør tilføres

Hovedvegene må få spesielle krav til estetikk. Innfartsveiene er de besøkendes første møte med byen og bør derfor være innbydende og ønske alle velkommen. Når vi ser oss tilbake så var våre forgjengere opptatt av å markere de viktige gater og veier med trerekker. Dette er et godt prinsipp som bør tas opp igjen og videreutvikles på de strekningene vi i dag vurderer som viktige. På en strekning langs Arendalsveien har Statens Vegvesen plantet en trerekke av lindetrær med Rosa rugosa under. Den framstår som frodig og vakker og gjør denne strekningen til en fin velkomst til byen. Samtidig er dette en bruk av vegetasjon som krever lite ressurser til drift og vedlikehold.

Dette prinsippet bør videreføres langs større strekning av Arendalsveien. Samtidig bør samme eller tilsvarende oppgradering vurderes ved innfartsvegen vestfra; Vesterled. Langs Lillesandsveien har det tidligere vært en lang trerekke. Noen trær står igjen i hagen ved Fagskolen. Videre bør det vurderes om det kan etableres trerekker ved evt. opprusting av Smith Petersensgt.



Arendalsveien med beplantning av lind og Rosa rugosa Foto: IH

Andre forhold som er viktige langs innfartsveiene er utforming av nye bygninger og deres uteområder. Bygninger må få en fasade mot vei med god kvalitet og område må framstå som en hovedfasade både bygningsmessig og i forhold til uteområde. Tilfeldig plassering av ventilasjonsutstyr, lagring og søplehåndtering vil eksempelvis ikke gi et godt inntrykk langs innfartsveiene.

Anbefalinger:

- En gjennomgang av alle møteplassene med forslag til plan for opprustning bør gjennomføres. De møteplassene som i dag benyttes til parkering bør få bli bilfrie etter hvert som parkeringsanlegg i fjell er tilgjengelige.
- Etablere helårs møteplass på Rutebilstasjonsområde.
- Etablere ikke-kommersielle møteplasser mellom Oddensenteret og Rutebilstasjonen, for eksempel kan gjerne Kong Haralds Brygge videreutvikles til en god møteplass.
- Alle nye tiltak som gjennomføres på møteplassene skal gi tilgjengelighet for alle ved å utformes etter prinsipp om universell utforming.
- Det bør utarbeides en estetisk veileder for sentrum.
- Spesiell oppmerksomhet vies bygninger og uteområder langs innfartsveier

4.7 Kulturtilbudet i sentrum bør styrkes

4.7.1 Nye kulturtilbud bør etableres

I kommuneplanen står det at Grimstad har et kulturtilbud som fremmer trivsel, samhörighet og lokal forankring, og som skaper vekst og utvikling.

Handelssentrum har tidligere vært definert som strekningen fra Oddensenteret til Kulturhuset. Dette gir et svært langstrakt sentrum, 600-700m og det er derfor viktig med attraksjoner langs denne bevegelseslinjen, at det skjer noe. En møteplass i området mellom Oddesenteret og lyskrysset har vært etterspurt. Når rutebilstasjonen flyttes blir denne sentrale tomte tilgjengelig til annet formål. Når ny bruk skal legges til dette området er det svært viktig å tilrettelegge for tiltak som binder de to bydelene sammen.

Korte avstander, variasjon og mangfold i funksjoner og aktiviteter er viktig for å utvikle attraktive, sammenhengende sentrumsarealer. Hvis ikke sentrumsstrukturen henger sammen oppstår det barrierer for hva som oppfattes innenfor og utenfor sentrum. Foruten faktisk avstand er omgivelsene en avgjørende faktor. Hvis omgivelsene oppfattes som hyggelige og interessante, vil avstanden mellom punktene oppleves kortere, terskelen for å gå blir lavere. Omgivelser med negative eller ingen spesielle opplevelse gjør den mentale avstanden større, og dermed også terskelen for å gå til et ønsket bestemmelsespunkt. Utviklingen av den gamle rutebilstasjonstomta vil derfor ha stor betydning for utviklingen av hele Grimstad sentrum.

Andre faktorer som kan bidra til et rikt kulturliv er en utendørs scene i byen. Wenzels plass har vært utrustet med scene i noen anledninger. I områdene rundt Vestrebukt, evt. flytende i Vestrebukt vil være et fint sted å etablere en scene. Her finnes store åpne arealer, med plass for et stort publikum.



Skråfoto fra 2002 av Vestrebukt fra kommunens arkiv.

For å nå kommuneplanens mål bør det etableres nye kulturtilbud. Flerkulturhus har vært ønsket tidligere. Sjøfartsmuseum er et annet forslag som har kommet opp. Men det viktigste tiltaket for utvikling av et godt kulturtilbud som fremmer trivsel, samhørighet og lokal forankring, og som skaper vekst og utvikling vil være at det nye biblioteket plasseres i sentrum. Ved å plassere biblioteket på rutebilstasjonsområdet kan møteplass ute og inne få en god sammenheng og vil være åpent for alle.

Med bibliotek i rutebilstasjonsområdet ligger det en stor mulighet til en videreutvikling av beslektede formål som kan styrke hverandre. Ved å tenke en helhetlig utvikling som fremmer kulturformålet i Sorenskrivergården og ut på Torskeholmen kan hele Vestrebukt med landarealer framstå som et kraftsenter for kulturbasert næring. Her kan det etableres varierte tilbud, som er beslektet og utfyller hverandre.

I det innledende planarbeidet har det kommet fram ønske om en uformell scene i byen som kan benyttes av ulike grupper. I tillegg var det et ønske med en innendørs mulighet til å møtes og utøve ikke-kommersiell aktivitet i form av et flerkulturhus. Her kunne Røde Kors drevet sin kafé for innvandrerkvinner, her kunne vært en møteplass for barn som ikke går i barnehage, her kunne vært ungdomsklubb med mulighet for øvelse for band

Arbeidsgruppen for "Byplanen" har gjennomført en idédugnad med fokus på aktiviteter som vil bidra til økt liv i byen.

Prioriterte aktiviteter er:

- Kunst; skulptur, livemaling, vann
- Fysisk aktivitet; Klatrevegg, skøytebane, Sandvolleyballbane,
- Benker/bord; sitte/hvileplass
- Folkesti; historisk vandring, guidete turer
- Scene
- Arena for vannaktiviteter; roing, padling, svømming

I Grimstad er det få skulpturer i dag. Ved opprusting av møteplassene og utvikling generelt i byen bør det etterstrebes å etablere en høyere grad av kunstnerisk utsmykking. Spesielt positivt ville det være med noen skulpturer som kan benyttes til lek og aktivitet ved at skulpturene kan klatres på og lignende.

4.7.2 Nye publikumsattraksjoner bør etableres

For å få økt aktivitet i byen må det tilføres publikumsattraksjoner. Publikumsattraksjoner kan være mange ting. Lekeplassene ved Sørenskrivergården er et eksempel på noe som har tilført byen økt aktivitet. Lekeutstyret er i seg selv en attraksjon, samtidig som beliggenheten ved bryggene gir tilgang til gode kvaliteter. Andre aktivitetsfremmende faktorer er leke- og idrettsanlegg. Ved utvikling av nye tilbud for eksempel i området rundt Fagskolen bør det legges til rette for lek og aktivitet som sandvolleyball, ballplass, islagt bane mv.



Lekplass i Sørenskriverhagen

Foto LET

Kafeer med inngang fra plassene er gode tiltak for å øke aktiviteten på plassen. Både kaffebaren på Bietorvet, og kafeen på Wenzells plass er gode eksempler. Kaffebaren på Bietorvet har gitt byen en ekstra kvalitet og den har tilført ny aktivitet til hele området. Den ligger med god tilgjengelighet langs den viktigste bevegelseslinjen i byen. Det er mye å se på og fint å sitte ned.

4.8 Nye parkeringsanlegg i fjell bør etableres

For de handlende er tilgjengelighet (avstand, reisetid, transportmiddel og parkeringstilbud) og kvalitet avgjørende for valg av handelssted. Beliggenhet i forhold til hovedveinett og kollektivknutepunkter er svært viktig for hvor det handles.

Parkeringstilbudet er også viktig for de fleste handelstilbud, da de fleste handlende i Grimstad kommer til byen med bil. Dette temaet er grundig vurdert i trafikkanalysen pkt. 3.

5 FORSLAG TIL SKJEMATISK BYVEKSTMODELL

Byen har klare topografiske begrensninger rundt den gamle byen. De siste 40 årene har byen utviklet seg vestover, det har gitt den gamle byen noen utfordringer. Dette vil sannsynligvis fortsatt være den riktige vekstretningen, særlig i forbindelse med utviklingen av Kompetanseområdet mv. Ny "Byplan" kan gi premissene for hvilken retning byen skal fortsette å vokse ved å anbefale arealbruk og utnyttelse av ulike utviklingsområder innenfor planområdet. Disse anbefalingene vil bli gitt med utgangspunkt i vårt forslag til skjematisk byvekstmodell, se pkt. 5.2.

5.1 Tolking av dagens utbyggingsmønster

Vår tolking av hovedtendensene i dagens utbyggingsmønster er som følger:

- Både Grimstad og Arendal har i sine kommuneplaner vedtatt å prioritere kollektivaksen: Arendal – Grimstad sentrum – Kompetanseområdet når det gjelder næringsutvikling og boligutvikling med høy utnyttelse.
- Langs kollektivaksen Sentrum – Øygardsdalen – Bergemoen er det allerede i dag gjennomført og/eller planlagt en rekke store utbyggingsprosjekter for handel, kontorer og offentlige institusjoner
 - Eksisterende kjøpesenter på Odden
 - Eksisterende handel og kontorer i Saulebuktområdet
 - Tidligere område for Universitetet i Agder i Grooseveien
 - Eksisterende kontorer i FoU-bygget og Ericssonbygget
 - Ny universitetskampus
 - Planlagt område for kompetansebedrifter
 - Eksisterende handel i området ved toplanskryss i Øygardsdalen
 - Eksisterende storhandel på Bergemoen

Dette viser at denne strekningen allerede i dag er dominert av handel, kontorer og offentlige institusjoner

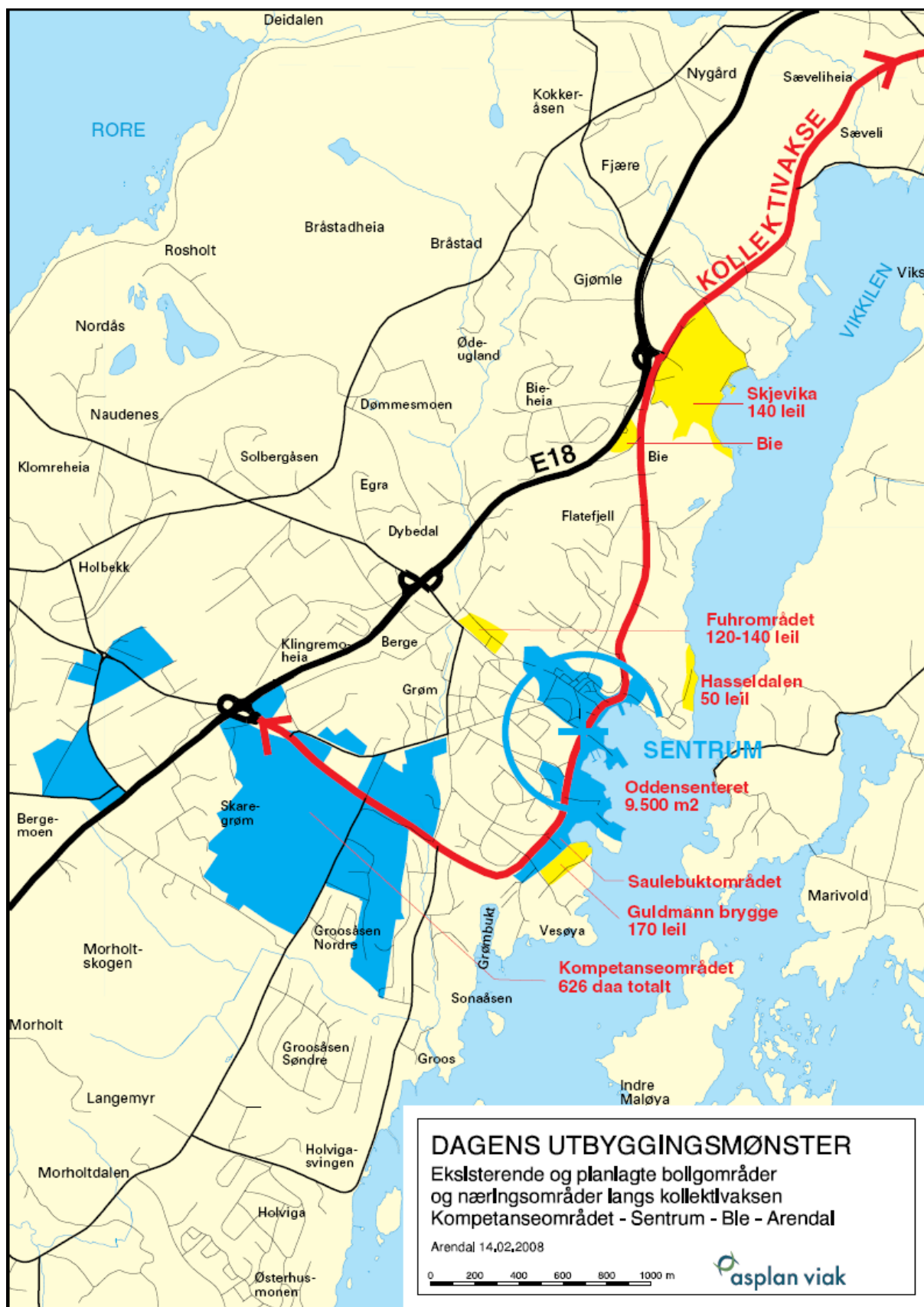
- Langs kollektivaksen Sentrum – Bie foreligger det i dag følgende planer om større boligprosjekter med høy utnyttelse:
 - Hasseldalen, ca 50 boliger (under regulering)
 - Bie, leilighetsbygg
 - Skjeviga, ca 140 boliger (under regulering utenfor planområdet)

Dette viser at det på denne strekningen er i ferd med å utvikle seg et sammenhengende bånd av sentrumsnære boligområder med høy utnyttelse.

- I og rundt sentrum er det allerede i dag gjennomført og/eller planlagt flere større leilighetsprosjekter for byboliger med høy utnyttelse
 - Guldmann brygge ca 170 leiligheter (utbygd)
 - Fuhrområdet, ca 120-150 leiligheter (under planlegging)

Dette viser at det allerede i dag foregår en betydelig boligfortetting i og rundt sentrum.

Den historiske byen inneholder tradisjonell trehusbebyggelse. Denne bydelen er utbygd og kan ikke gi rom for store nye nærings- eller boligetableringer. Odden og Bark Silasvei representerer på mange måter den nye byen i Grimstad.



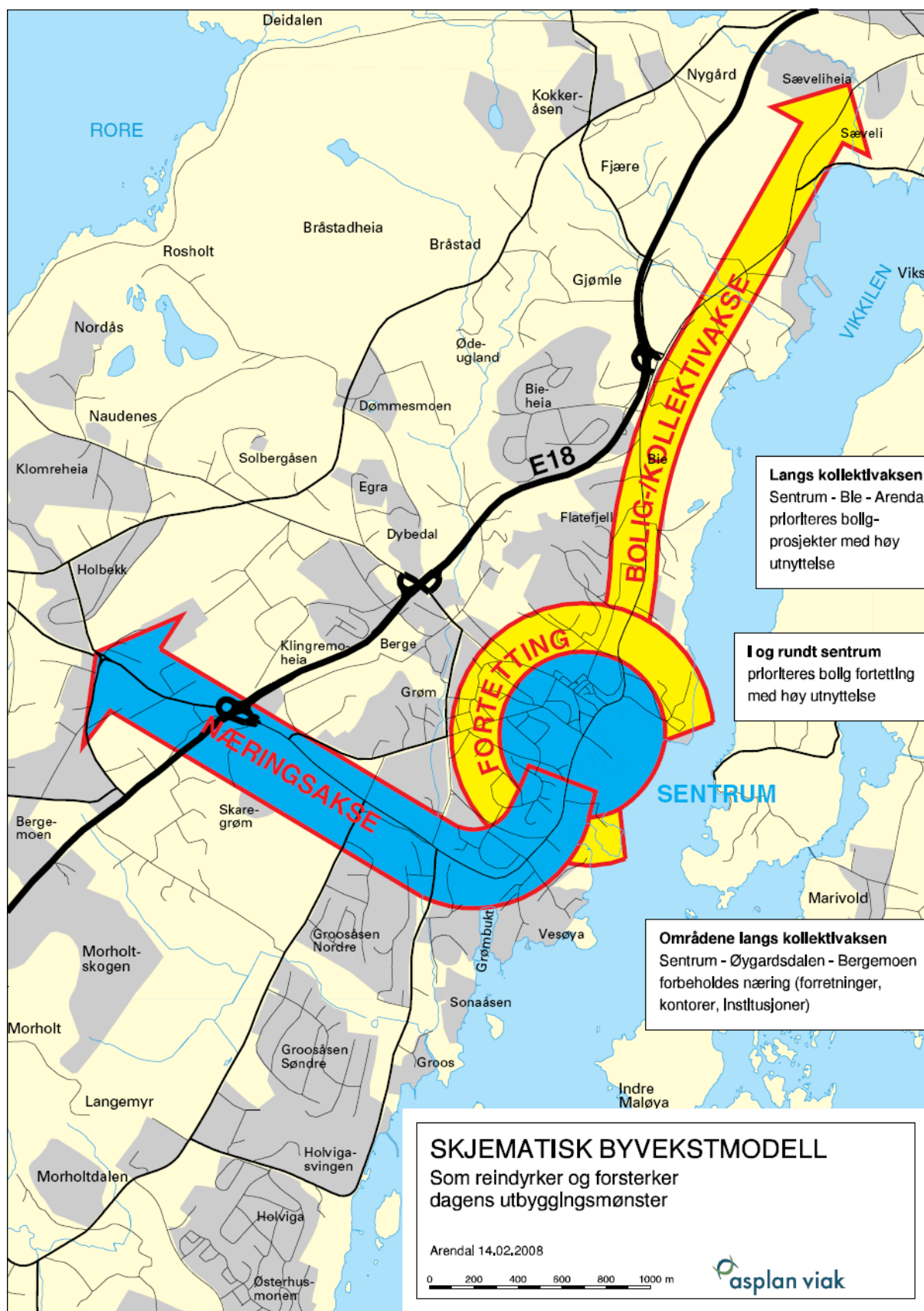
Kartskissen ovenfor viser beliggenheten av de ulike utbyggingsprosjektene nevnt ovenfor.

5.2 Forslag til skjematisk byvekstmodell

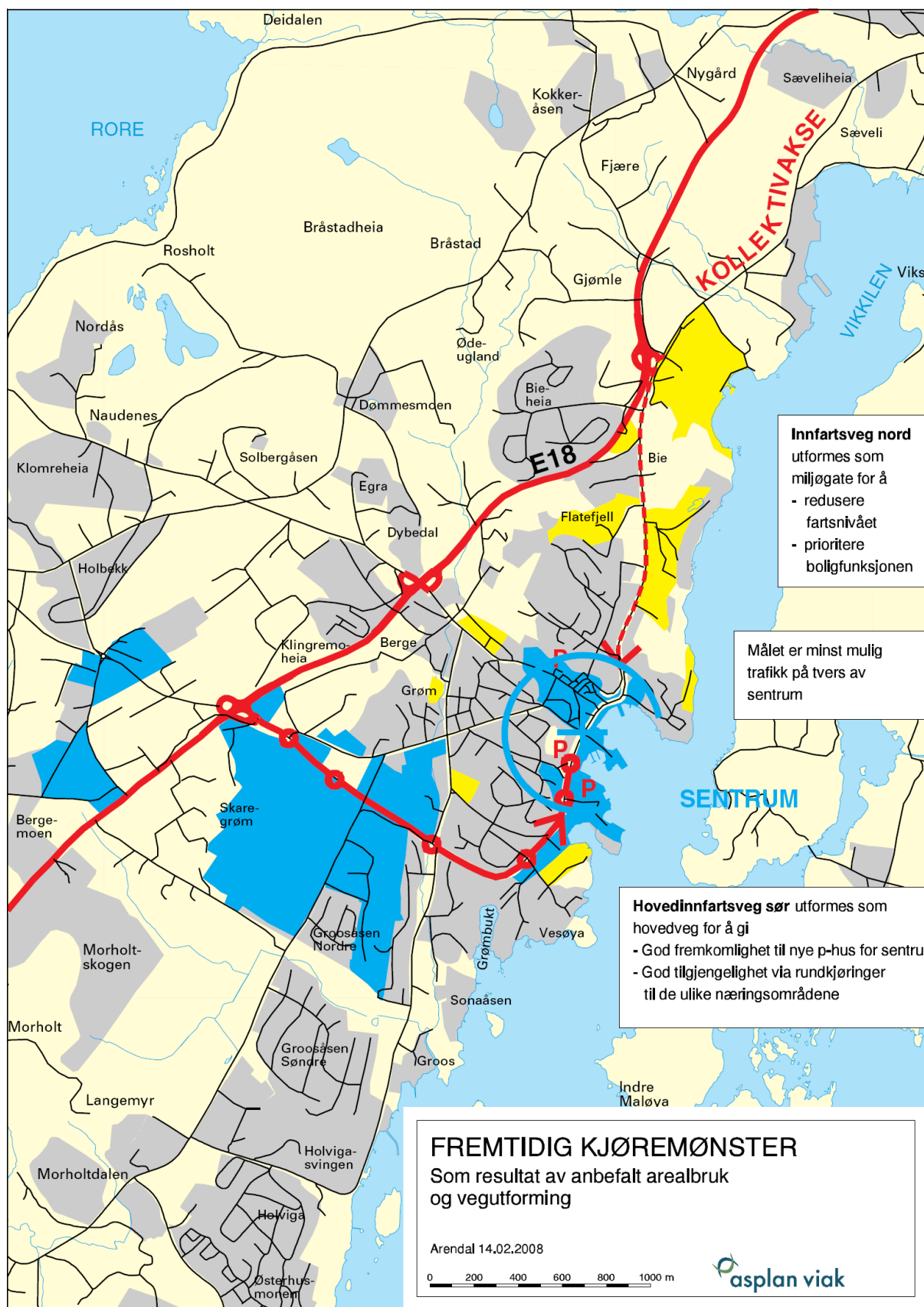
Vårt forslag til skjematisk byvekstmodell forutsetter en reindyrking og forsterkning av de utviklingstendenser vi kan lese ut av dagens utbyggingsmønster:

- Langs kollektivaksen Sentrum – Øygardsdalen – Bergemoen:
 - Som overordnet prinsipp foreslår vi at den framtidige næringsutviklingen konsentreres langs kollektivaksen fra Odden og vestover langs Vesterled til Øygardsdalen og Bergemoen.
 - Vesterled bør derfor opprettholdes som en overordnet hovedinnfartsveg med god framkommelighet og god tilgjengelighet til de ulike næringsområdene via eksisterende og/eller nye rundkjøringer
 - Beliggenhet ved kollektivaksen vil kunne bidra til økt bruk av buss og/eller sykkel på bekostning av privatbil
 - God framkommelighet vil videre kunne bidra til at bilister som kommer østfra velger å bruke E18 / Vesterled som hovedinnfartsveg til sentrum og nye parkeringsanlegg i Oddenområdet og Vardeheia
 - Nærings vil på denne måten møte Universitetet og kan bygge opp under det tette gode samarbeidet som i dag finnes mellom Universitet og Næringsliv.
- Langs kollektivaksen Sentrum – Bie:
 - Vi anbefaler at områdene langs kollektivaksen Sentrum – Bie på lang sikt forbeholdes større boligetableringer med høy utnyttelsesgrad.
 - Rv. 420 over Biesletta bør derfor utformes som en miljøgate for å sikre lav fart
 - Beliggenhet langs kollektivaksen vil kunne bidra til økt bruk av buss og/eller sykkel på bekostning av privatbil.
 - Et lavt fartsnivå vil videre kunne bidra til at bilister som kommer østfra velger å bruke E18 / Vesterled som hovedinnfartsveg til sentrum og nye parkeringsanlegg i Oddenområdet og Vardeheia
 - Ved å reindyrke boligutvikling i dette området vil også det gamle sentrum styrkes i den forstand at flere bor sentrumsnært og kan benytte seg av tilbudene i sentrum.
 - I tillegg vil beboere i dette området bevege seg gjennom den gamle byen for å nå handlemål i Oddenområdet, og på denne måten tilføre aktivitet selv om hovedmålet måtte være på andre siden av byen.
 - En slik boligutvikling vil styrke kundegrunnlaget for forretninger, kafeer, restauranter og evt. andre kulturtilbud i den gamle byen.
- I og rundt det historiske sentrum:
 - I og rundt det historiske sentrum anbefaler vi en ytterligere fortetting av byboliger med høy utnyttelse
 - Som vist tidligere vil dette være det mest effektive virkemiddelet for styrking og vitalisering av det historiske sentrum.

En slik overordnet struktur er tilpasset kollektivaksen fra Arendal via Grimstad sentrum til den nye Universitetskampusen, og vil kunne bidra til å redusere trafikken på Biesletta og i Smith Petersensgate, dvs trafikken på tvers av sentrum vil bli redusert.



Kartskissen ovenfor viser vårt forslag til skjematisk byvekstmodell.



Kartskissen over viser Forventet framtidig trafikkmønster som resultat av anbefalt arealbruk og vegutforming.

6 MULIGHETSVURDERINGER AV ULIKE UTVIKLINGSOMRÅDER

6.1 Aktuelle utviklingsområder

De mest sentrale sentrumsområdene ligger i dag langs bevegelseslinjen Odden – lyskrysset – kulturhuset. Dette er et langt strekk i forhold til at Grimstad er en liten by. Det er særs viktig at influensområdet langs denne akse prioriteres til de mest sentrale sentrumsfunksjonene og at det ikke legges sentrale sentrumsfunksjoner utenfor dette. Grimstad må rendyrke en utvikling i dette området som fremmer byen som handelsby.

Det at Grimstad har et kjøpesenter i sentrum har vært helt avgjørende for byens utvikling som handelssted. Utvidelsesmuligheter for Oddensenteret er viktig for å sikre gode vekstmuligheter for Grimstad som handelsby. Vekst og etterspørsel etter nye områder for handel vil komme, og det er viktig å ha arealer i beredskap. For å bygge opp under et sterkt sentrum er det ønskelig at nye handelsetableringer skjer i tilknytning til sentrum. Dersom det ikke settes av områder for nye handelsetableringer, vil hele byen kunne tape på dette. En konsekvens kan være at kundene i større grad velger å handle andre steder.

Innenfor planområdet er det 3 kryss på E18. Det er allerede i dag noen handelsvirksomheter i forbindelse med disse kryssene. Det er ønskelig å begrense nyetableringer i disse områdene. Store handelsetableringer ved disse kryssområdene kan svekke sentrum.

Følgende utviklingsområder for sentrumsnære boliger langs kollektivaksen Sentrum – Bie er vurdert:

- Kjellviga/Bie
- Hasseldalen

Følgende områder for fortetting med byboliger i og omkring det historiske sentrum er vurdert:

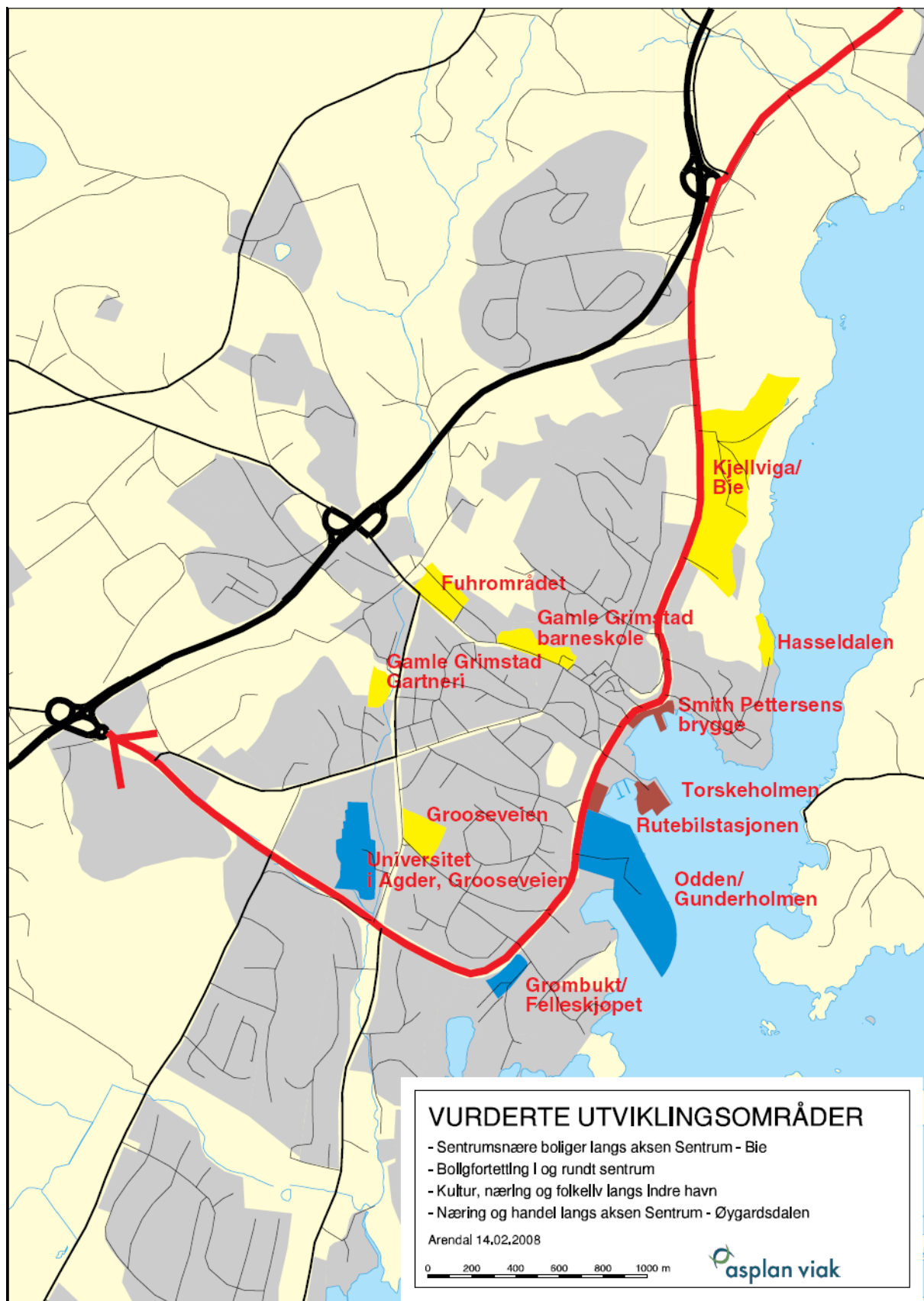
- Fuhr-området
- Gamle Grimstad Barneskole/Storgaten nr. 38 til nr. 50
- Gamle Grimstad Gartneri
- Grooseveien nr.11

Følgende utviklingsområder for kultur, næring og folkeliv langs indre havn er vurdert:

- Smith Petersens brygge (Shellbrygga)
- Torskeholmen
- Rutebilstasjonen

Følgende utviklingsområder for næring/handel langs kollektivaksen Sentrum – Øygardsdalen - Bergemoen er vurdert:

- Odden – Gundersholmen
- Grømbukt/Felleskjøpet
- Universitetsområdet Grooseveien
- Kompetanseområdet



Kart som viser beliggenheten av de ulike utviklingsområdene nevnt i pkt. 6.1

I plankartet er den historiske byen og utviklingsområdene vist som "sentrumsområde". Dette er en betegnelse som inneholder mange formål som bolig, forretning, kontor, undervisning, offentlig service, allmennyttige formål, hotell m.v. Områdene har hatt- og kan forvente en stor aktivitet, samtidig som det er konkurranse om arealene. Det er allerede etablert flere arealbrukskategorier i områdene. Disse vil det være naturlig å videreutvikle samtidig som nye bør vurderes. Arealplanen er ingen reguleringsplan. Målestokken er mye mindre og detaljeringen blir dermed en annen. Plankartet må således ikke sees på som en modell for utbygging, men kun et sett med rammer og retningslinjer for videre planlegging. Det er i "sentrumsområdet" ønskelig med etablering av boliger i kombinasjon med andre formål, der det ligger til rette for det.

6.2 Utviklingsretning for sentrumsnære boliger: Sentrum - Bie

6.2.1 Kjellviga/Bie

I dag er dette et område som er bygd ut med en kombinasjon av boliger og ulike næringsvirksomheter med en åpen struktur og en lav utnyttelse. Enkelte av disse virksomhetene trenger ikke å ligge i dette området. Dersom det kan finnes andre lokaliseringer for virksomhetene kan dette området på lang sikt fortettes, og da med en høy grad av utnyttelse. Forholdet til eksisterende og omkringliggende bebyggelse blir et viktig tema i detaljplaneggingen. Fortettingsstrategi 2 anbefales for deler av området.

6.2.2 Hasseldalen

Området er under regulering til næringsformål, kontorer og boligformål med høy utnyttelse. Foreliggende planer viser ca. 50 leiligheter

6.2.3 Skjeviga

Området er under regulering til boligformål med forholdsvis høy utnyttelse. Foreliggende planer viser ca. 140 leiligheter

6.3 Boligfortetting i og omkring det historiske sentrum

6.3.1 Fuhr-området

Fuhr området er regulert med blokker inntil heia og med mulighet for å bygge om lag 100-150 leiligheter. Denne utbyggingen vil kunne bidra til å øke aktiviteten i sentrum ved at mange mennesker vil få sin bolig sentrumsnært, og beboerne kan dermed gå til byen for å oppsøke kultur og handel.

6.3.2 Storgaten nr 38 til nr 50

Ved å se området fra Storgaten nr. 38 til nr. 50 i sammenheng, kan også dette området utnyttes på samme måte som Fuhr-området og gi plass til et betydelig antall byboliger. Ved detaljplanlegging må bebyggelsens høyder og synlighet vurderes nøye. Fortettingsstrategi 2 anbefales.



Gamle Grimstad barneskole

Anbefaling:

- Det bør utarbeides en mulighetsstudie som viser muligheter og konsekvenser av en slik utbygging.

6.3.3 Gamle Grimstad Gartneri

Dette er et tidligere landbruksareal som har vært benyttet til gartnerivirksomhet. Den nedre del av området er vist som framtidig boligformål i gjeldende kommuneplan. Området ligger godt til rette for en utbygging til boligformål med høy utnyttelse. Fortettingsstrategi 2 anbefales.

6.3.4 Grooseveien nr. 11 og Vessøygaten nr. 5

Området er regulert til boligformål i reguleringsplan for Lauvstø. Området inneholder 2 eksisterende boliger og store åpne arealer. Området er kupert med en betydelig høydeforskjell. Dette er et område som i framtiden eventuelt kan bygges ut med høy utnyttelse. Fortettingsstrategi 2 anbefales.

6.4 Utviklingsområder for kultur, næringsliv og folkeliv langs indre havn**6.4.1 Smith Petersens brygge (Shellbrygga)**

Smith Petersens brygge har en svært god beliggenhet sentralt i byen og god forbindelse til sjøen. Når det er etablert p-anlegg i Møllerheia, og parkeringsplassene på Smith Petersens brygge kan frigis, er det viktig å vurdere hvilken funksjon som gir mest aktivitet. Arealet vil være attraktivt som byggeområde for en rekke formål. Men da forsvinner muligheten til festivaler og andre arrangementer. Det har vist seg gjennom flere år at det å arrangere festivaler og lignende i dette området gir mye aktivitet. Området egner seg godt til formålet. Det er stort, ligger sentralt og har sjøen som nærmeste nabo.

Smith Petersens brygge foreslås derfor som aktivitets- og arrangementsområde. Plassen bør få en fysisk tilrettelegging som gjør det enkelt å arrangere festivaler her. Dette innebærer tilrettelegging med godt markdekke, toalettfasiliteter, strøm- og vannuttak, renovasjonsopplegg og lignende.

Nytelsesfestival, Bema-rally, Opplevelseskonferanse og lignende er arrangementer som er holdt i dette området. Det bør vurderes om en ved opparbeidelse av belegg på plassen skal legges opp til en kunstig skøytebane på vinterstid. Store deler av året vil det ikke være spesielle arrangementer på plassen. Det kan vurderes om deler av plassen da kan benyttes til parkering. Utformingen av dette området må være parkmessig slik at plassen fremstår vakker og innbydende som møteplass også uten arrangement. Materialer av høy kvalitet og vegetasjon blir viktig for å gjøre plassen innbydende. Opprusting av Smith Petersens brygge som arrangementplass og fjerning av parkeringsplasser kan skje så snart begge P-anleggene i fjell er etablert.

6.4.2 Torskeholmen

Fiskerne har i dag sin mottakskai og fiskeutsalg på Torskeholmen. Det er verdt å merke seg at Grimstad er en av de få byene på Sørlandet som fortsatt har eget fiskemottak. Det er i dag for få liggeplasser for fiskebåtene i tilknytning til salgslaget.

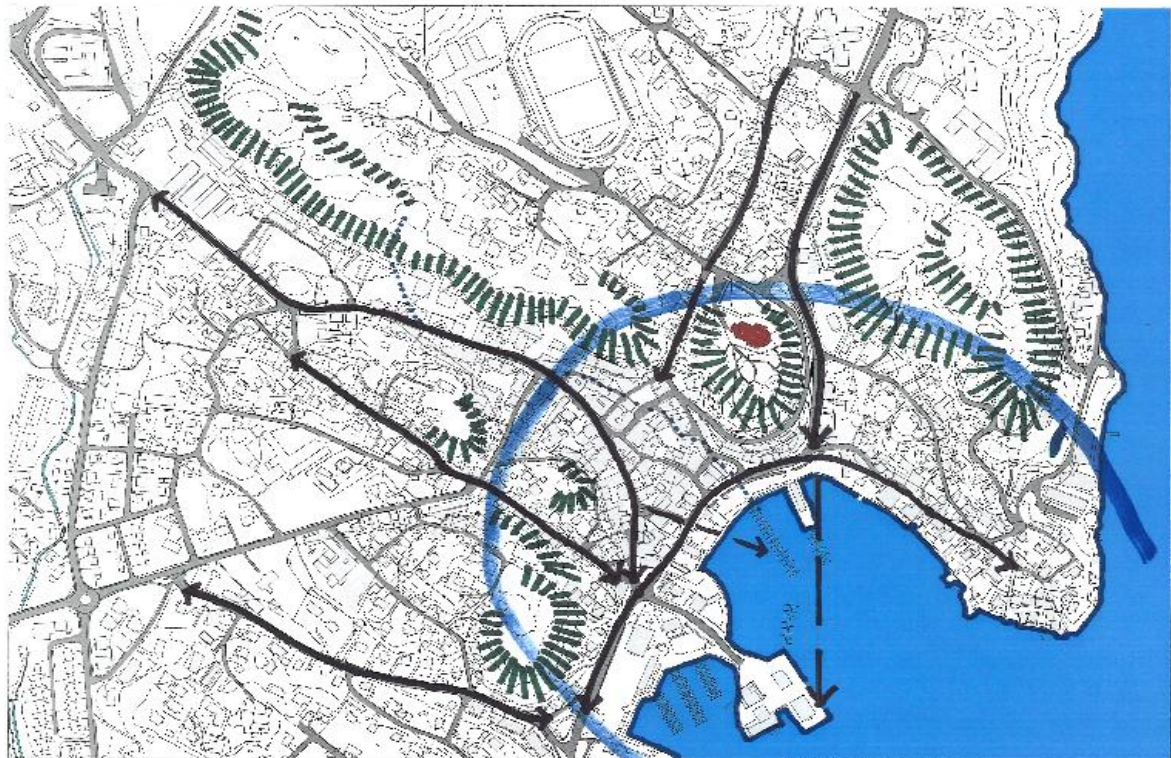
Torskeholmen ligger litt på siden av den viktigste bevegelseslinjen i byen. Men sammen med Sorenskriverhagen, og rutebilstasjonsområdet omkranser Torskeholmen Vestrebukt. Hvilke funksjoner som legges her vil påvirke bruken av de nærmeste naboområdene. Funksjoner som kan bidra til en samhandling med de øvrige funksjonene rundt Vestrebukt bør prioriteres. Ved utvikling av nye prosjekter på Torskeholmen bør det vurderes om det kan åpnes mellom holmen og land, slik at den igjen kan fremstå som en holme. Det vil kunne tilføre gode verdier til området.

Kaiene bør i stor grad bevares i den forstand at kaifronten består, og et begrenset landareal i bakkant holdes åpent og tilgjengelig for allmenn ferdsel.

Lokale båter som driver innen turistnæring benytter i dag kaiene på Torskeholmen. Kaiene benyttes også av gjestende fartøy som skuter, orlogsfartøy, Kystverkets båter, veteranskip og lignende.



Siloen på Torskeholmen ble revet omkring 1980



Viktige landskapsrom og siktelinjer, fra Stedsanalysen

Det er i dag åpne arealer på Torskeholmen i forbindelse med at det gamle "Badet" er revet. Torskeholmen har en helt spesiell beliggenhet i byen. Dette er det første møte med byen når vi kommer sjøveien. Området er også godt synlig fra store områder på land. Etableringer i dette området vil derfor prege byens uttrykk, både fra sjø og land.

Ved en utbygging på Torskeholmen, det være seg hotell eller annet formål, er volumene på bebyggelsen svært viktig. Fotavtrykk og høyde på ny bebyggelse må tilpasses størrelsen på holmen og den eksponerte plassen Torskeholmen har. Kartskissen over viser viktige landskapsrom og siktelinjer i byen. Torskeholmen ligger midt inne i "skålformen" som omgir byen og bør på denne bakgrunn bebygges på en skånsom måte. En dominerende og massiv bebyggelse her vil kunne bryte samspillet og harmonien mellom Torskeholmen og silhuettene skapt av heiene rundt byen.

I stedsanalysen benyttes begrepene Østerbukt og Vesterbukt. Disse begrepene bør få gjenoppstå som begreper om de to havnebassengene på hver sin side av Torskeholmen for å knytte bånd bakover i historien.

Både Østerbukt og Vesterbukt er mer eller mindre fylt med båter. Et av Grimstad sine mange fortrinn er nærhet og kontakt med sjøen. En kan da stille spørsmålet om det ville vært mer hensiktsmessig å ha større åpne vannspeil inntil de attraktive sentrumsområdene. På den annen side er det alltid stor etterspørsel etter båtplasser og det er vanskelig å fjerne båtplasser i sentrum, uten et tilbud om gode erstatningsplasser. Et mål bør i alle fall være å ikke øke antall båtplasser i sentrum, men heller ha for øye om noen kan fjernes ved endringer i området. Det pågår et reguleringsplanarbeid for å utvide Grimstad Gjestehavn. Viktige premisser for utvidelse vil være siktelinjer som er påpekt i Stedsanalysen. Utvidelse av Gjestehavna vil bli vurdert gjennom en separat reguleringsplan.

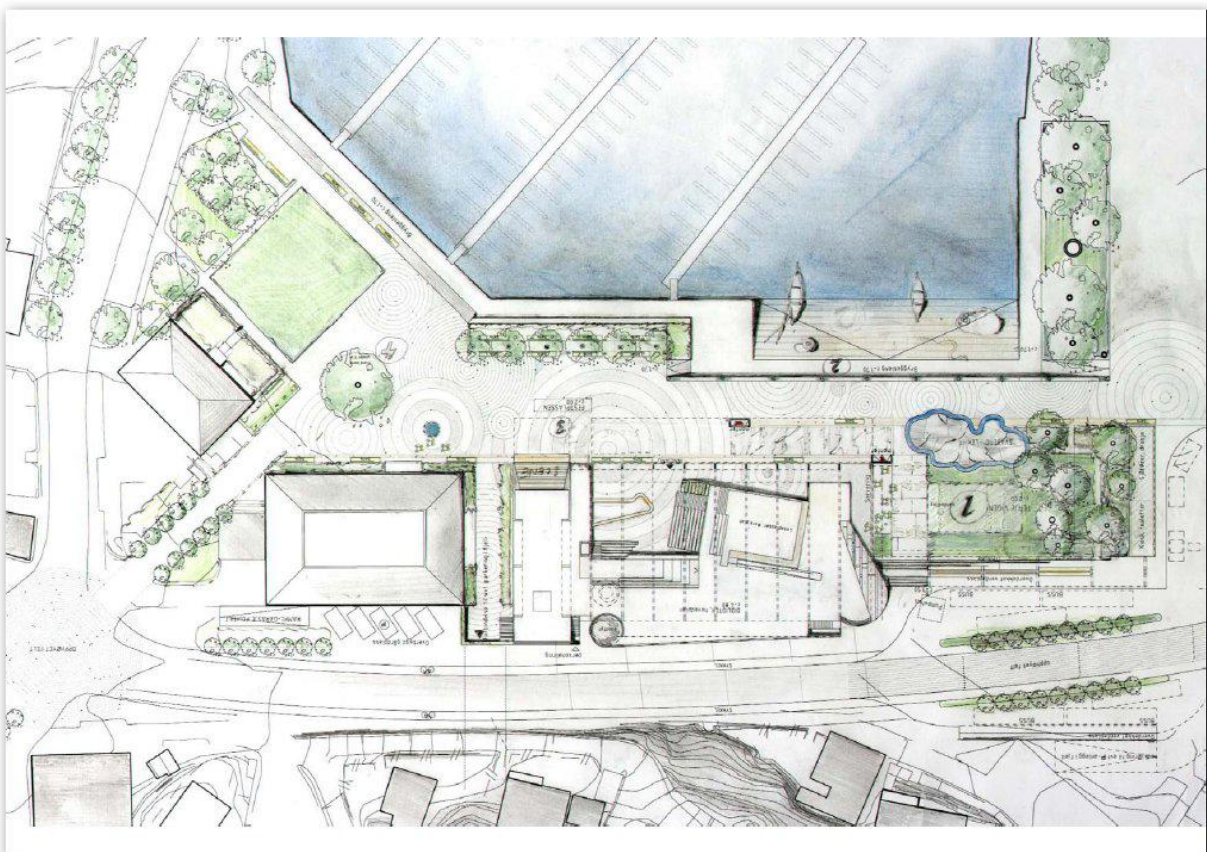
6.4.3 Rutebilstasjonsområdet.

Området har åpenbare kvaliteter på sommer- og solskinsdager. Skal området bli en helårs møteplass må det etableres andre innendørs attraksjoner. Attraksjoner og møteplass i dette området vil være bra i seg selv, men vil også være spesielt viktig for å binde sammen den historiske byen og Oddenområdet.

Nytt bibliotek er vedtatt bygget på Rutebilstasjonsområdet. Dette er en god plassering som vil øke aktiviteten i byen. Her vil biblioteket ligge langs den viktige bevegelseslinjen; Odden – Lyskrysset – Kulturhuset. Det er her de fleste ferdes, og langt flere enn de som bevisst oppsøker biblioteket vil sannsynligvis benytte seg av dette tilbudet. Et bibliotek på Rutebilstasjonstomta vil også få en svært god tilgjengelighet i forhold til:

- Fremtidige parkeringstilbud i Vardeheia og Oddenområdet
- Kollektivtilbudet
- Gang- og sykkelveitilbudet

En slik plassering av biblioteket vil også kunne dra med seg andre publikumstilbud på samme sted. Et slikt tilbud kan være restaurant med uteservering, som både vil betjene vanlige gjester og bibliotekets brukere, og på denne måten bidra til folkeliv og økt aktivitet.



Forslag til nytt bibliotek Arkitekt: LPO

I de foreliggende planene for nytt bibliotek er det lagt stor vekt på å skape en helårs møteplass både inne og ute som også skal kunne fungere som et bindeledd mellom bydelene. Forliggende planer for bibliotek gir en bred passasje langs byggets hovedfasade med utsikt over sjøen.

6.5 Utviklingsretning for næring / handel: Sentrum - Øygardsdalen

6.5.1 Odden - Gundersholmen

Området Odden – Gundersholmen er i dag disponert til følgende formål:

- Oddensenteret er et tradisjonelt kjøpesenter på ca. 9.500 m² i 1. og 2. etasje og kontorer og boliger på ca. 2.700 m² i 3. og 4. etasje
- Oddensenteret disponerer på egen tomt ca. 165 parkeringsplasser
- Oddensenteret leier videre en midlertidig parkeringsplass av havnevesenet med ca. 200 parkeringsplasser
- Trafikkhavn med lagerbygninger og midlertidig utelager for gods
- Den ytre delen av den opprinnelige knausen på Gundersholmen er bevart som naturområde, mens den indre delen er sprengt bort

Bebyggelsen på Odden består av store bygg. I disse områdene kan det derfor tåles forholdsvis store volumer ved nyetableringer.

Trafikkhavna

Grimstad har sterke tradisjoner som sjøfartsby. Havnen betjener i dag deler av det lokale næringsliv, turistnæringen og privatpersoner. Av varer og gods som fraktes over havna kan nevnes: garasjer, takstoler, takstein, installasjoner til offshoreindustrien, lystbåter, kalk, sand og grus, maskindeler osv. I tillegg har Grimstad fast linjetrafikk med et par anløp i måneden. Havna vil også i framtiden kun være en lokal havn. Men muligheten til å ta imot fartøy av en viss størrelse er viktig for næringslivet, og er i tillegg med på å ta vare på et av byens viktige særpreg.

I følge havneanalysen skal trafikkhavnen på Odden flyttes til Gundersholmen. Følgende dimensjoneringskrav er oppgitt :

- Ny kai må ha en lengde på minst 70 m og liggemulighet for båter på opp til 110 m
- Kravet til tomtedybde for å få plass til lager og manøvrering er ca 45 m
- Tomtebehovet blir dermed ca. 3.000 – 3.500 m²

Gundersholmen benyttes i dag til mellomlagring av gods som skal skipes ut eller har kommet inn. Gundersholmen er det eneste sentrumsnære arealet som i dag kan tilbys i forbindelse med omreisende sirkus og tivoli.

Området har et betydelig potensiale som byutviklingsområde

Området Odden – Gundersholmen har en størrelse og beliggenhet som gjør området meget godt egnet som et framtidsrettet, moderne og attraktivt byutviklingsområde

- Området ligger i forlengelsen av dagens sentrumsbebyggelse, og eksisterende gangstrøk kan enkelt videreføres som en sammenhengende strandpromenade helt fram til Saulebukt og Guldmann brygge.
- Området er meget stort og totalt areal inkludert Oddensenteret utgjør i dag ca. 46 daa
- Dersom det er akseptabelt å sprengte bort knausen og fylle en del ut i sjøen kan området utvides til ca. 61 daa

I pkt. 4.4.2 har vi pekt på at handelsnæringen endrer seg, og at nye trender og forretningskonsepter er under utvikling. Vi har videre pekt på at dersom Grimstad skal kunne videreutvikle seg som en attraktiv handelsby er det ønskelig at kommunedelplanen legger til rette for en moderne byutvikling i dette området, for eksempel på følgende måte :

- Oddensenteret, som er et tradisjonelt kjøpesenter, bør kunne utvides
- I tillegg bør det utpekes arealer som kan gi plass til de nye arealkrevende butikkonseptene for storhandel
- Videre er det ønskelig å få plass til attraktive kontorlokaler for kompetansebedrifter samt flere sentrumsnære og attraktive byleiligheter med gode solforhold og mulighet for sjutsikt og småbåtplasser
- Etablering av et stort, spennende hotell ytterst på Gundersholmen vil kunne få en spektakulær beliggenhet, og gi Grimstad et signalbygg / et nytt landemerke ved innseilingen
- I kombinasjon med restauranter og kafeer med uteservering vil dette kunne bidra til å trekke folk og dermed sikre et aktivt folkeliv i den nye bydelen
- Det må også etableres en sammenhengende strandpromenade langs hele sjøkanten fra rutebilstasjonen til Guldmann Brygge med restauranter og kafeer med uteservering, møteplasser, grøntanlegg, leikeplasser, badeplasser, småbåtplasser ol
- En så omfattende utbygging av butikker, kontorer og boliger forutsetter videre et betydelig antall parkeringsplasser for eksempel i en kjeller under bebyggelsen med rullebånd og heis oppover i etasjene.
- Som påpekt tidligere tåler området relativt store volumer og en høy utnyttelse

Området Odden – Gundersholmen har etter vårt skjønn plass til alle disse funksjonene dersom følgende tiltak / endringer kan tillates :

- Knausen på Gundersholmen sprenges bort
- Det foretas en viss utfylling i sjø, netto utvidelse ca. 15 daa
- Trafikkhavna flyttes – for eksempel som vist på vedlagte skisser
- Det etableres liggeplasser for fiskebåter
- De midlertidige parkeringsplassene erstattes med et stort parkeringsanlegg i kjelleren under den nye bebyggelsen

Viktige premisser for en slik utfylling og utbygging i dette området er at siktlinjene fra viktige utsiktspunkter bevares, for eksempel fra:

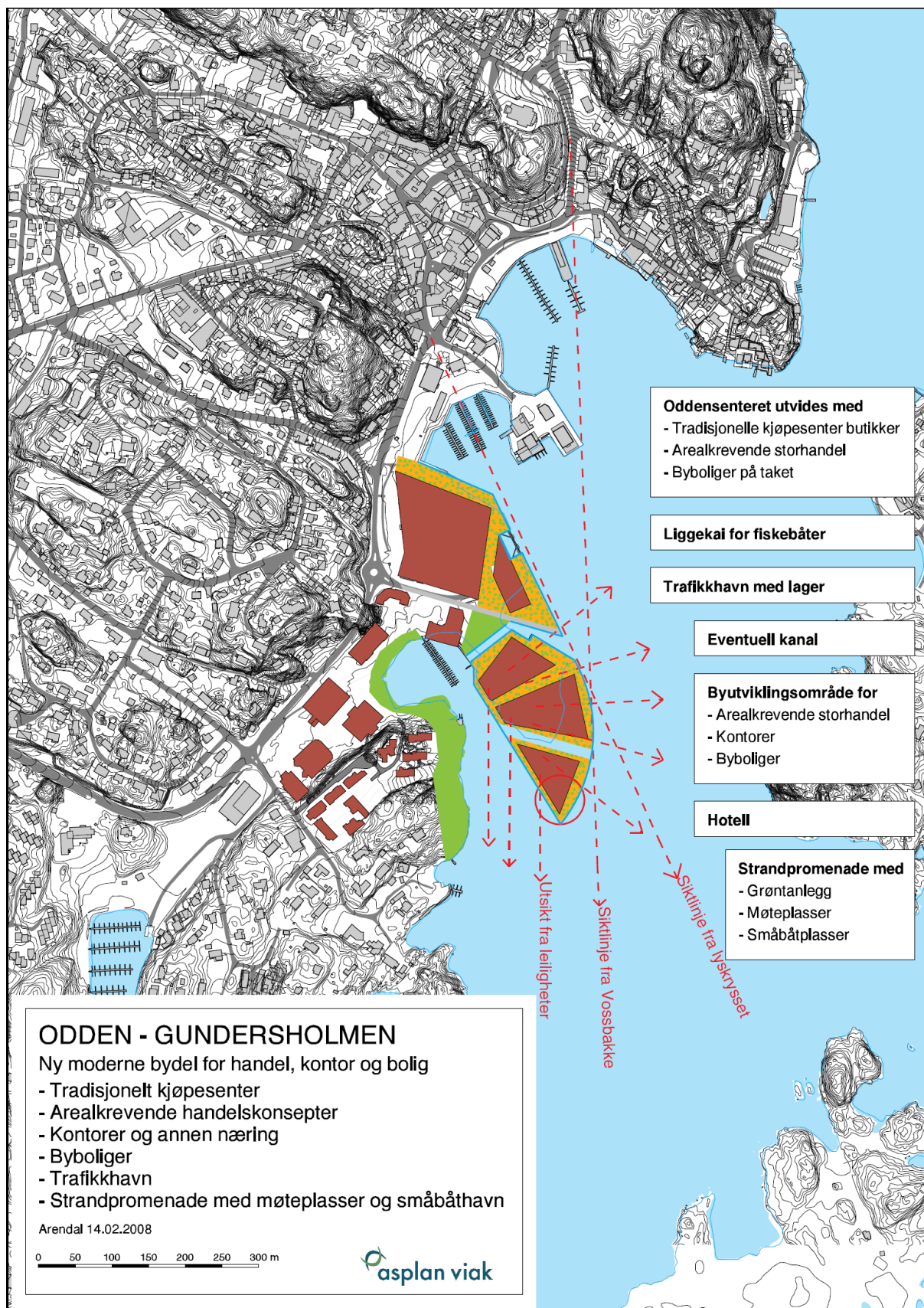
- Rutebilstasjonen (fremtidig bibliotek)
- Lyskrysset
- Dampskipsbrygga.
- Vossbakke

Havnefronten må gis en høy kvalitet, og holdes tilgjengelig. Det er av stor verdi for byen at tilgjengeligheten til kaiene opprettholdes selv om arealene i bakkant tas i bruk til annet formål

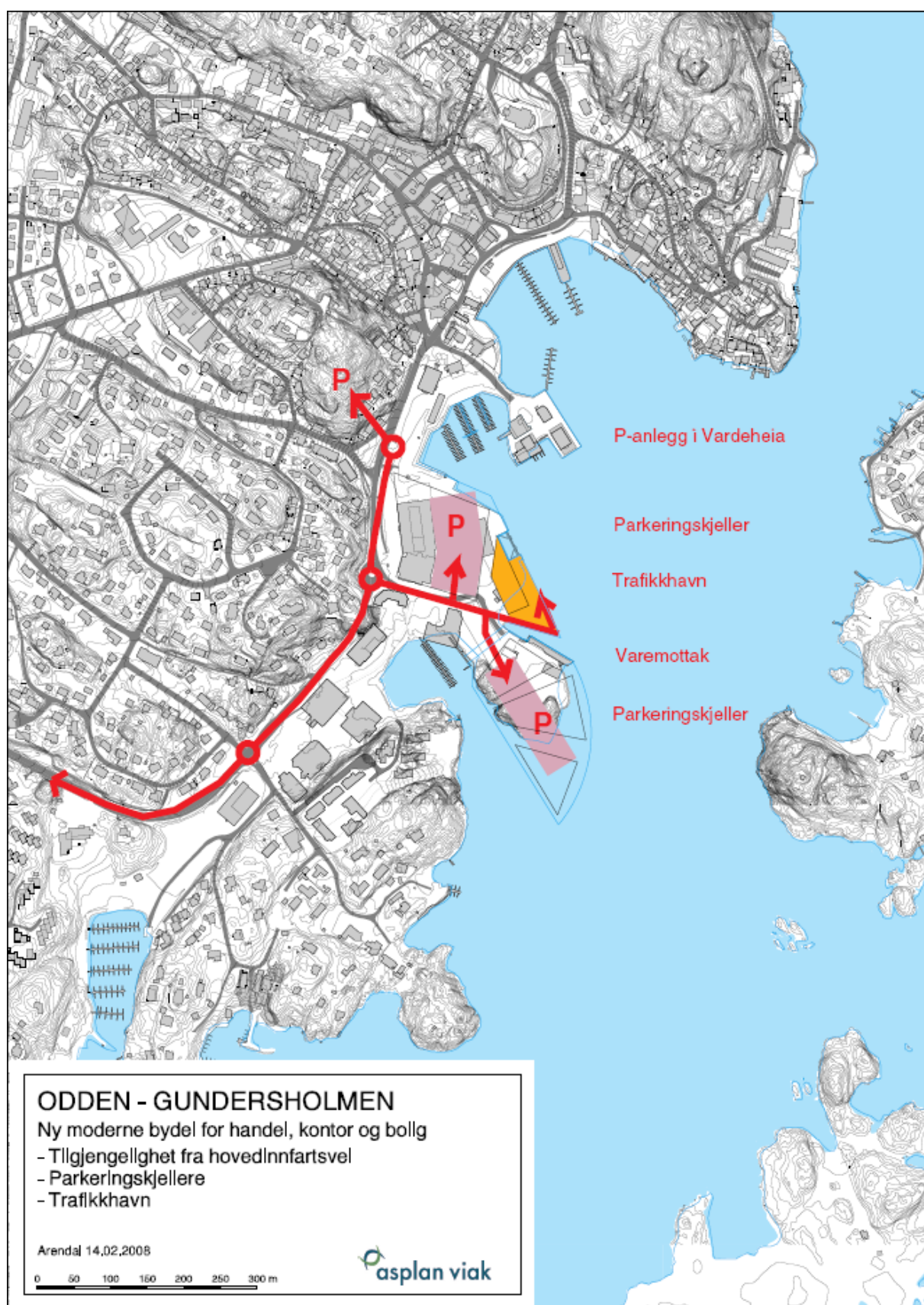
Grimstad kommune mangler marinafunksjon. Et slikt tilbud vil være med å skape liv og aktivitet i sentrum. Fiskernes salgslag selger bensin, men har en begrenset åpningstid. Det er viktig å vurdere plassering nøye for å unngå uheldige blandinger av funksjoner. Oddenområdet og Torskeholmen kan være aktuelle alternativer for en slik funksjon.

Anbefalinger:

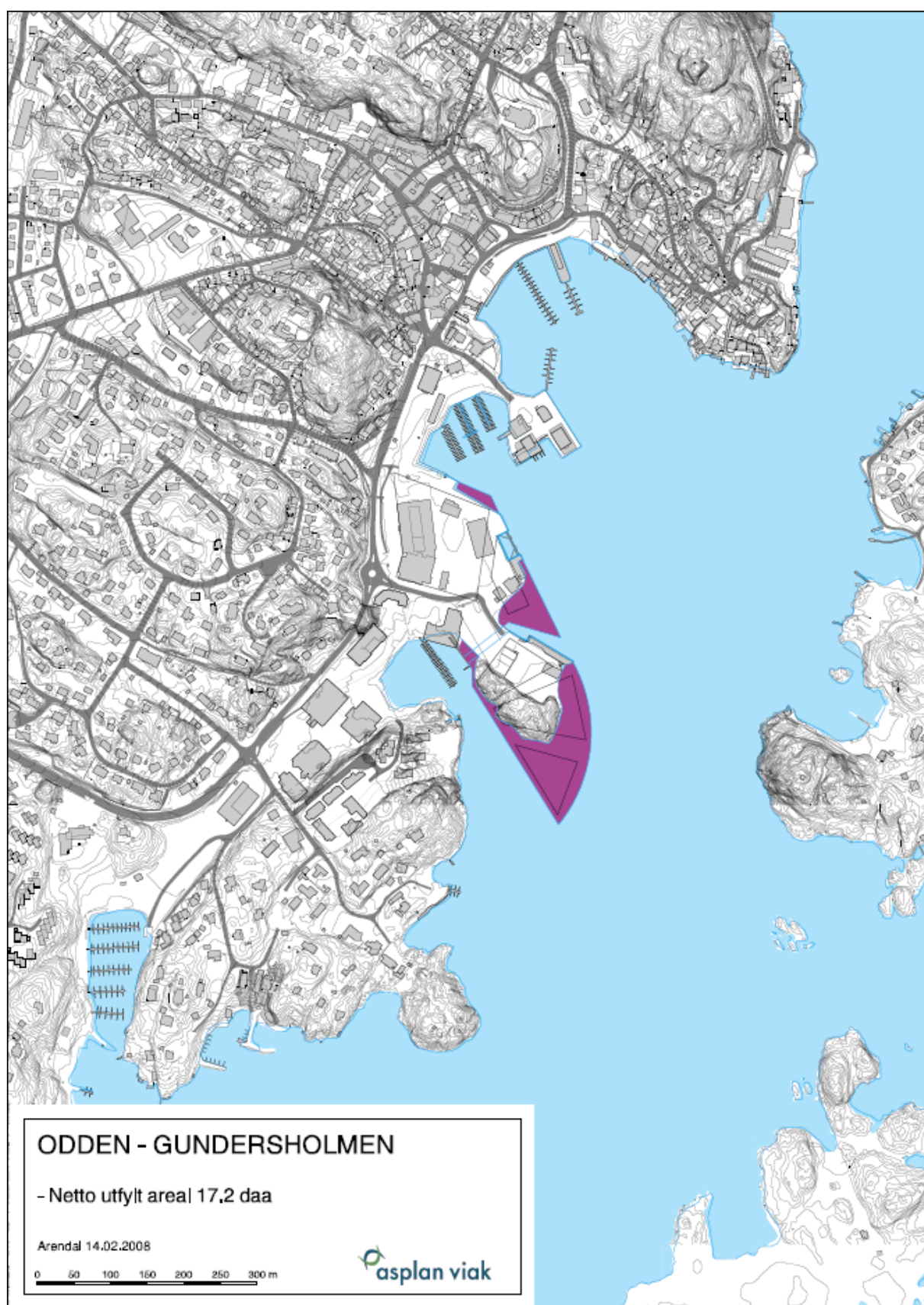
- Det bør utarbeides en mulighetsstudie som vurderer og belyser:
 - Hvilke funksjoner er ønskelige i dette området
 - Tilgjengelighet til fots og med bil, buss og sykkel
 - Parkeringsbehovet og parkeringstilbudet
 - Bebyggelsesmønster og utbyggingskonsept
 - Mulighetene til etappevis utbygging
 - Utbyggingspotensialet
 - Antall m² bygg for utvidelse av kjøpesenter
 - Antall m² bygg for de nye arealkrevende butikkonseptene
 - Antall m² bygg for kontorer
 - Antall m² bygg for et eventuelt hotell og annen næring
 - Antall leiligheter
 - Antall p-plasser
 - Arkitektonisk uttrykk, 3D illustrasjoner
- Ulike konsekvenser bør utredes og vurderes for eksempel:
 - Volumer og høyder
 - Siktelinjer
 - Forurensningsproblematikk
- Det bør videre utarbeides en handelsanalyse som vurderer og belyser
 - Konsekvensene for Grimstad som handelsby
 - Konsekvensene for det historiske sentrum



Prinsippskisse som viser et utbyggingskonsept, en mulig kvartalsstruktur og en sammenhengende strandpromenade for en ny bydel i området Odden – Gundersholmen



Prinsippskisse som viser adkomst og parkering for en ny bydel i området Odden – Gundersholmen



Prinsippskisse som viser netto utfylt areal for en ny bydel i området Odden – Gundersholmen

6.5.2 Saulebukt

Saulebukta har fortsatt et vist utbyggingspotensial dersom parkeringsplasser i dagen bebygges og parkeringen løses på annen måte.

6.5.3 Grømbukt / Felleskjøpet

Regulert næringsområde som i dag benyttes til båtopplag. På litt sikt kan båtopplaget flyttes og dermed gi plass til ny næringsvirksomhet langs næringsaksen Odden – Øygardsdalen.!

6.5.4 Universitetsområdet i Grooseveien

Området der Universitetet i Agder ligger blir ledig i 2010. Valg av type virksomhet i dette området vil ha betydning for byens utvikling. Det er viktig at det ikke blir handelsområde som konkurrerer med det tette sentrum. Det vil være en uheldig spredning av funksjoner. Næringsvirksomhet som kunnskapsbasert næring/kontorer, gjerne med mange arbeidsplasser vil være godt egnet i dette området. Området ligger med god forbindelse til kollektivtilbud, og har omgivelser med høye kvaliteter i forhold til natur, kulturminner og parkmessig opparbeidelse. Området ligger nært Dahlske videregående skole, og med gode forbindelser til Kompetanseområdet vil det være naturlig å prioritere tilsvarende formål i dette området.



Universitetet i Agder i Grooseveien

6.5.5 Byen og kompetanseområdet

Selve "Kompetanseområdet" ligger utenfor planområdet. Det er likevel viktig å se på det gjensidige avhengighetsforholdet Kampus og byen har av hverandre. Det at Grimstad har blitt vertskapsby for universitetet gir byen helt spesielle utfordringer. Den fysiske sammenkoblingen er sentral, og da spesielt med tanke på gang- og sykkelforbindelser. Det er under planlegging ny gang- og sykkelforbindelse til Kompetanseområdet. I tillegg planlegges gangbru over Vesterled fra Kompetanseområdet over til området der Universitetet ligger i dag i Grooseveien.

Gode tilbud for byen i form av opplevelser, restauranter, kulturtilbud, rekreasjonstilbud vil også være gode for Kampus og studentene – og vil bidra til å gjøre Grimstad til en attraktiv studentby. Kampus vil kunne bidra med attraktive tilbud for byens innbyggere i form av treningstilbud og kulturarrangementer.

Mulige funksjoner av felles interesse med Kompetanseområdet er: folkebad, aktivitetsområde for sport og idrett. Funksjoner med felles interesse for studenter og byens befolkning kan ligge innenfor Kampusområdet eller Kompetanseområdet. Det vil gi byens befolkning større tilhørighet og eierskap til Kampusområde.

Sammenhengen mellom Kampus og Byen kan også markeres med et godt visuelt virkemiddel for å peke på sammenheng og tilhørighet for eksempel lyspunkter i belegg som viser vei fra Kampus til byen og omvendt.

7 UTFYLLENDE BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER

Retningslinjene står i kursiv under den respektive bestemmelsen.

7.1 Vedtatt av Grimstad kommunestyre 27.10 2008. Bestemmelsene er korrigert i hht kommunestyrets vedtak.

Generelt

Bestemmelsene er gitt med hjemmel i plan- og bygningslovens §20-4

Planen er inndelt i A-sone og B-sone, slik det framgår av plankartet. A-sonen omfatter i hovedsak den tettste delen av bykjernen.

§1 PLANOMRÅDET

Bestemmelsene gjelder innenfor planområdet som er merket med stiplet linje på plankartet betegnet "Kommunedelplan for Grimstad sentrum", vedtatt av kommunestyret 27.10.08.

§2 UNIVERSELL UTFORMING

Prinsippet om tilgjengelighet for alle skal gjelde for minst 25% av nye boligtiltak som inneholder 4 enheter eller flere. Forretnings- kontor- og offentlige bygg åpne for allmennheten skal ha tilgjengelighet for alle. Bestemmelsen gjelder både for bygninger og uteområder.

R2 I bevaringsområdene skal det ved nye tiltak tilstrebes tilgjengelighet for alle, men tilretteleggingstiltak må vurderes opp mot bevaringshensyn.

§3 PARKERING

Det vises til Grimstad kommunes parkeringsvedtekt, vedtatt av kommunestyret 27.10.08.

§4. BEVARING

For områder merket med vertikal skravur er formålet å bevare eksisterende bygninger, gatestruktur, murer, hager, vegetasjon og andre elementer med kulturhistorisk verdi.

R4.1 Dersom et område med bevaringsskravur inngår i reguleringsplan eller bebyggelsesplan, skal området som hovedregel reguleres til spesialområde bevaring.

R4.2 *Det er ikke tillatt å fjerne trær eller annen vegetasjon som er avmerket på kart, uten skriftlig tillatelse fra kommunen.*

R4.3 *Ved behandling av regulerings- og bebyggelsesplan, samt søknads- og meldepliktige tiltak i områder vist med bevaringsskravur skal saken oversendes Aust-Agder fylkeskommune, kulturvernseksjonen for uttalelse. Forholdet til automatisk fredete kulturminner skal avklares.*

§5 PLANKRAV

Innen planområdet kan arbeid og tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens § 81, 86a, 86b og § 93 a, b, c, d, h, i, j ikke finne sted før det foreligger reguleringsplan.

Det skal dokumenteres hvordan ny bebyggelse forholder seg til kommunens vedtekter for lekeplasser, parkering og minste uteoppholdsareal.

§6. AREALBRUKSFORMÅL:

De enkelte arealbruksformål er angitt på plankartet. Ved utarbeidelse av regulerings- og bebyggelsesplan skal arealbruken spesifiseres og detaljeres nærmere i henhold til plan- og bygningslovens §25 og kommunens vedtekter til plan- og bygningsloven § 69 – 3.

R 6.1 *For områder som ligger inntil nåværende og fremtidig hovedvegnett (E18 og riksveier) skal det i bygge- og plansaker redegjøres for mulig arealmessig konflikt, og avbøtende tiltak i forhold til trafikk- og miljøbelastning. Tiltak skal gis en estetisk god utforming.*

§7 BYGGEOMRÅDE SENTRUMSOMRÅDE

Arealer avsatt til sentrumsområde kan ha blandet formål; bolig, forretning, kontor, undervisning, offentlig service, allmennnyttige formål, hotell, torv, friområde m.v.

R 7. *Støyende virksomheter som diskotek, kino og lignende bør ikke inngå i samme bygg som bolig.*

§8. BYGGEOMRÅDE FOR BOLIGER

Hensikten med bestemmelsene er å legge til rette for to ulike fortettingsstrategier. Bestemmelsene og retningslinjene skal ivareta områdenes estetiske, funksjonelle, kulturminnefaglige og miljømessige kvaliteter knyttet til eksisterende bebyggelse, landskap og biologiske mangfold.

§8.1 Strategi 1 gjelder i de etablerte villa-områdene på bebygde tomter. Fortetting i områder med småhuskarakter skal opprettholde og styrke småhusområdenes kvaliteter.

§8.2 Strategi 2 gjelder åpne områder eller der bebyggelse av noe omfang saneres. Fortetting i slike områder kan ha høy utnyttelsesgrad.

Alle områder som avmerkes som boligområder skal ha følgende bestemmelser:

§8.3 Lekeplass

Det vises til Grimstad kommunes lekeplassvedtekt, vedtatt av kommunestyret 27.10.08.

§8.4 Uteoppholdsareal

Det vises til Grimstad kommunes vedtekt for uteoppholdsareal, vedtatt av kommunestyret 27.10.08.

R 8.1 *Nærområdets dominerende bebyggelsesstruktur og terreng skal være retningsgivende for plassering og gruppering av ny bebyggelse og ved fradeling av tomter. Ny bebyggelse innenfor etablert bebyggelsesstruktur skal videreføre denne.*

R 8.2 *Ved vurdering av dominerende bebyggelsesstruktur skal det legges vesentlig vekt på eksisterende bebyggelses avstand til vei og bygningers plassering i forhold til hverandre. Der bebyggelsen i nærområdet har en enhetlig avstand til vei skal denne avstanden videreføres. Videre skal det tas hensyn til eksisterende bebyggelses plassering i forhold til andre strukturerende elementer som turdrag, bekkeløp og grøntdrag.*

R 8.3 *I områder uten dominerende bebyggelsesstruktur eller ved ubebygde arealer kan bebyggelse plasseres i nyskapende strukturer.*

R 8.4 *Ny bebyggelse skal ta godt hensyn til eksisterende terreng både på byggetomten og mot nabotomtene.*

R 8.5 *Ny bebyggelse skal plasseres slik at større trær kan beholdes.*

R 8.6 *Ved fortetningsprosjekter over 10 enheter skal trafikkløsning for fotgjengere, syklist, bil og sikker skoleveg dokumenteres.*

§9 GJELDENE REGULERINGSPLANER

Følgende reguleringsplaner skal fortsatt gjelde:

Navn:	Stadf./vedtatt Sist vedtatt/endret:	
Grømbukt,	21.06.1979	30.10.2006
Vesøya	10.11.1970	19.09.2002
Oddenområdet	30.08.1999	13.09.2005
Lauvstø	14.09.1961	09.06.1995
Gamlegrensen – Jørgenbangsgate	23.11.1979	
Midskips nr3 – Vesøygatens forleng.	19.10.1977	
Jørgen Bangsgt. - Vesterled	29.08.1988	

Kirkeenga -Fagervold - AID.	01.07.1966	12.08.1981
Vesterled-Grooseveien-Øygårdsd.	31.03.1980	26.04.2004
Grømheia	27.07.1978	17.02.1997
E18 – Øygårdsdalen – Morholt 1	26.08.1991	17.02.1997
Grøm Gård	20.02.1964	
Lillesandsvn- Skaregrømsv – Markv.	20.12.1974	
Berge – Frivold	08.03.1978	14.04.1994
Tønnevoldsgt. - Skaregrømsv – Thorsgt	27.12.1974	03.12.1982
Grimstad sentrum	11.11.1991	05.04.2005
Storgata 71	31.08.1988	08.03.1990
Fuhrområdet	22.04.2002	15.02.2005
E18 X Frivold	07.12.1987	
Jappa skoleområde	28.09.1998	
Levermyr – Skredderheia	31.03.1980	31.08.1988
Fladefjell	08.12.1997	18.04.2005
Langhaven – Biesletta	16.05.1978	
Bieheia 1-3	08.10.1990	10.12.2007
Bie Camping	25.06.2007	

PLANKART

Vedlegg:

VEDTEKTER

Parkeringsvedtekt, revisjon

Uteoppholdsareal, (ny vedtekt)

Lekeplasser, (revisjon)

Forslag/tiltak som trenger videre oppfølging:

- Mulighet til å ferdes langs sjøen utvides fra Odden langs Gundersholmen, rundt Vessøyhue til Grømbukt.
- Arbeide for å tilrettelegge rullestolsti i byen etter modell fra Hasseltangen og Kjekstadneset.
- Sikre godt vedlikehold av stier og friområder
- En gjennomgang av alle møteplassene med forslag til plan for opprusting bør gjennomføres. De møteplassene som i dag benyttes til parkering bør få bli bilfrie etter hvert som parkeringsanlegg i fjell blir tilgjengelige. Ved opprustning av møteplasser anbefales stort fokus på grønne kvaliteter.
- Utarbeide en estetisk veileder.
- Etablere helårs møteplass i Rutebilstasjonsområdet.
- Gjennomføre en mulighetsstudie av utfyllingsmuligheter på Odden/Gundersholmen for å vinne evt. nytt areal til handelsutvikling.
- Gjennomføre en studie av muligheter for sammenbygning av forretninger for å få bedre forretningslokaler i den gamle byen og samtidig forsøke å gi en adkomst med universell utforming.
- Planlegge og gjennomføre en opprusting av byens gater og plasser. Gågata er slitt og trenger oppgradering, større områder bør tas med for å få en helhetlig standard og uttrykk. Samtidig bør det skje en gjennomgang av åpne plasser for å oppruste og gi disse en identitet.
- Det bør gjennomføres forsøksprosjekt på sommerstid med utvidet Gågate mellom Nygaten og øst for Torvet.
- For å løse bussenes behov for stoppested, må det etableres busstopp med plass til to busser etter hverandre på hver side av Rv 420 mellom rundkjøring ved Odden og Lyskrysset. I tillegg må det etableres busstopp med plass til en buss på hver side av Rv420 i området ved Smith Petersens brygge.
- Det bør planlegges og gjennomføres et MPG-prosjekt i Smith Petersensgt.
- Det bør tilrettelegges for sykkeltrafikk i Tønnevoldsgt. og i Grooseveien.