

STEDSUTVIKLING I ARENDAL  
STUDIE AV SALTRØD TETTSTED

PLACE DEVELOPMENT IN ARENDAL  
CASE STUDY OF SALTRØD COMMUNITY

ERLEND PEHRSON

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP  
INSTITUTT FOR LANDSKAPSPLANLEGGING  
MASTEROPPGAVE 30 STP. 2012



## Forord

Denne oppgaven er skrevet ved Institutt for landskapsplanlegging (ILP) ved Universitetet for miljø og biovitenskap (UMB). Prosessen med valg av oppgave ble påbegynt høsten 2011 og ledet frem til at Arendal kommune ble valgt som oppgaveområde.

Takk til Ole Sandberg for strukturert og god veiledning underveis i prosessen. Michael Fuller-Gee og resten av planavdelingen i Arendal kommune for gode innspill og diskusjoner. I tillegg vil jeg takke Rambølls avdeling for plan og utredning på Skøyen for god innputt, nyttige diskusjoner og et trivelig arbeidsmiljø. En stor takk til mamma, pappa og bestefar for god hjelp og oppmuntring, samt moder'n og lånekassa!

Oppgaven er økonomisk støttet av Miljøverndepartementet.

## Sammendrag

Arendal kommune er i sterk utvikling og befolkningsprognoser viser en vekst i folketallet. En stor del av befolkningsveksten vil bli nødt til å bli lokalisert i de østre delene av kommunen. Av denne grunn har kommunen avsatt store arealer til boligbygging i nærheten av Saltrød tettsted.

Denne oppgaven undersøker i hvilken grad det er mulig å oppnå en alternativ arealutvikling for Saltrød som er mer i tråd med nasjonale målsetninger for arealutviklingen. Oppgaven viser hvordan strategisk og bærekraftig stedsutvikling kan bidra til å oppnå disse målsetningene.

Oppgaven kommer frem til strategier for utvikling på Saltrød og viser, i skissemessig form, hvordan en alternativ utvikling kan bli for Saltrød.

## Abstract

Arendal is developing rapidly and population forecasts show a growth in population. A large part of the population growth will have to be located in the eastern part of the municipality. For this reason, the municipality has set aside large areas for housing near Saltrød community.

This paper examines the extent to which it is possible to achieve an alternative land use development for Saltrød that is more in line with national objectives for development. The thesis shows how strategic and sustainable development may contribute to achieve these goals.

The task examen strategies for development of Saltrød and shows, in sketches, how an alternative development may look like.



## Innholdsfortegnelse

<b>Kapittel 1 - Innledning</b> .....	<b>4</b>
<b>Kapittel 2 - Metode, politiske mål og teori</b> .....	<b>8</b>
Analysemetoder.....	10
Politiske føringer .....	12
Teori .....	14
<b>Kapittel 3 - Planområde</b> .....	<b>20</b>
Fakta om Arendal.....	22
Historie .....	24
Planområde.....	28
<b>Kapittel 4 - Analyser, strategier og fremtidvisjoner</b> .....	<b>30</b>
Landskapsanalyse .....	32
Stadkjensleanalyse.....	38
Planer i oppgaveområdet .....	41
Tetthetsberegninger.....	49
SWOT-analyse.....	50
Strategier .....	52
Mulighetsstudier .....	54
Oppsummering .....	68
Anbefaling.....	69
Referanser .....	70

# **Kapittel 1 - Innledning**

---





*Bilde av Tromøysundet tatt fra Saltrød Foto: Erlend Pehrson*

## Målsetning

Denne oppgaven søker å utvide perspektivet for hvordan god arealplanlegging kan utøves i henhold til de nasjonale målsetningene slik de er presentert i rapporten "Statlig lokalisering og god by- og stedsutvikling" (2009). Det har vært et mål at oppgaven skal ha et særlig fokus på å vise hvordan god arealplanlegging kan redusere arealbehovet og redusere transportbehovet. I tillegg har det vært et fokus på å vise hvorfor et bevisst forhold til stedsutvikling kan bidra til å oppnå disse målene.

Oppgaven belyser hvordan fortetting kan gjennomføres i eksisterende tettsteder, og på den måten bidra til å redusere klimautslipp, bygge attraktive tettsteder og gi et positivt omdømme på stedet.

I oppgaven blir gjeldende kommuneplan vurdert opp i mot forskjellige nasjonale og regionale føringer, og det blir på slutten av oppgaven vist et alternativt utviklingsscenario.

## Avgrensning

Oppgavens hovedfokus er å belyse hvorfor Arendal kommune bør satse på en utvikling av Saltrød, og hvordan dette kan gjøres. Argumentasjonen for hvorfor kommunen bør gjøre dette, og på hvilke måter har vært hovedtematikk. Det er derfor lagt mindre fokus på å tegne ut og detaljere mulige løsninger. Disse er isteden presentert i en skissemessig form som mulighetsstudier.

## Bakgrunn

Årsaken til at det nettopp var Arendal som ble mitt undersøkelsesområde kan spores tilbake til høsten 2011. I et møte med veileder Ole Sandberg, ble det foreslått at planlegger i Arendal kommune, Michael Fuller-Gee, kanskje hadde noen aktuelle problemstillinger. Ballen begynte å rulle, og løpet av et par uker og en befaring i Arendal, var oppgaveområdet bestemt og problemstillingen i ferd med å ta form.

Arendal fremstod som et interessant oppgaveområde. Byen er i vekst og har en del fine kvaliteter med blant annet et attraktivt sentrumsområde og nærhet til sjøen. Byen fremstår i stor grad som en idyllisk sørlandsby, men har utfordringer som jeg syntes virket interessante.

Byen har områder utenfor bykjernen som fremstår som mindre attraktive, og en del av arealdisponeringene til kommunen syntes jeg virket underlige. Byen har mistet universitetet i Agder og en helt ny videregående skole har blitt bygget utenfor sentrum.

Det var derfor med interesse at jeg valgte å se på Arendal som mitt undersøkelsesområde. Særlig virket det spennende å se på hvordan arealdisponeringen til kommunen kunne gjøres annerledes og vurdere hvordan en mer kompakt utvikling kunne sees i en større sammenheng.

## Problemstilling

Hvordan oppnå en arealutvikling på Saltrød som er i tråd med de nasjonale målene for stedsutvikling og arealutvikling.



## Oppbygging av oppgaven

### KAPITTEL 1

Kapittel 1 gir en oversikt over både målsetning, avgrensning, bakgrunn og problemstilling.

### KAPITTEL 2

Kapittel 2 gir en oversikt over metodebruk, nasjonale føringer og teori. Her blir de forskjellige analysemetodene presentert og det blir redegjort for hvordan arealutviklingen bør utføres i henhold til de nasjonale målsetningene. I tillegg blir det presentert hvorfor stedsutvikling er viktig samt vist eksempler på stedsutvikling.

### KAPITTEL 3

Kapittel 3 presenterer Arendalsområdet med fakta og historie. Planområdet med planavgrensning og begrunnelse for valgt område er også presentert i dette kapitlet.

### KAPITTEL 4

Kapittel 4 inneholder relevante analyser over planområdet. I tillegg gis det en oversikt over aktuelle planer i området. Arealberegninger for Saltrød er også utført og blir presentert her, sammen med intervjuer med elever fra Stuenes ungdomsskole samt Arendal kommune. Strategier og virkemidler for utvikling av Saltrød med skisser over mulige løsninger er også presentert.

## **Kapittel 2 - Metode, politiske mål og teori**

---





Bilde av Tromøysundet tatt fra Saltrød Foto: Erlend Pehrson



# Analysemetoder

## Valg av analysemetoder

Forskjellige metoder danner bakgrunn for de funn som er gjort i denne oppgaven.

For å få en oppfatning av hvorfor det er viktig å tenke bevisst rundt stedsutvikling har litteraturstudier vært viktig. Det har de siste årene blitt et sterkere fokus på at arealpolitikken bør drives på en så arealintensiv måte som mulig. Regjeringen har vært en aktiv pådriver for dette og dette er det gjort rede.

For å bli kjent med oppgaveområdet er det utført en landskapsressursanalyse. Analysen er tilpasset de tema jeg har vurdert relevante og består av en landskapsanalyse og en stadkjensleanalyse hvor elever fra ungdomsstrinnet på Stuenes skole er intervjuet.

Det er utført tetthetsberegninger for Saltrød i 3 forskjellige radier. Dette for å stadfeste hvilken grad av utnytting områdene hadde. I tillegg har diskusjoner med kommunen vært viktige bidrag for å både klargjøre forhold og diskutere problemstillinger.

## Landskapsressursanalyse

Analyseverktøyene som er benyttet i denne oppgaven bygger på landskapsressursanalyse slik den er beskrevet av Morten Clemetsen i notat av 8.mai 2009 (Clemetsen 2009). Analysene er tilpasset oppgavens tematikk for å ha størst mulig relevans. En landskapsressursanalyse består av en "stadkjensleanalyse" i tillegg til en mer tradisjonell "landskapsanalyse". Den tradisjonelle landskapsanalysen ser på aspekter ved landskapet som landskapsform, vegetasjon, arealbruk, kulturhistorie m.m. Stadkjensledelen er en mer subjektiv tolkning av stedet. Datagrunnlaget for denne tolkningen er basert på intervjuer og eller andre undersøkelser der lokalbefolkningen blir involvert. Dette gjøres for å skaffe en oppfatning av stedet og de lokale forholdene. På denne måten gir stadkjensleanalysen et innblikk i hvordan stedet oppfattes av de som bor der (sense of place).

## DEL 1 - LANDSKAPSANALYSE

I del 1 av analysen blir det presentert forskjellige relevante karttema. Disse viser naturmiljø, vegetasjon, samt arealressurser og landskapsformer. Disse temaene er viktige for å identifisere hvor det er viktige naturtyper og viktige arealressurser, samt hvordan terrengformasjonene på stedet er. Kart over eksisterende bebyggelse med tettstedsgrænse er viktig for å vite hvor langt ut man kan strekke bebyggelsen. Spesielt i denne oppgaven, hvor det argumenteres for en fortetting, er det viktig å ikke spre bebyggelsen utenfor den allerede definerte tettstedsavgrænsningen. Kartet over veisystemet viser hvor den viktigste kommunikasjonsåren mot Arendal er lokalisert. I en strategi hvor målet er å bygge oppunder en utvikling av kollektivknutepunkter, er det viktig at ny bebyggelse blir lagt inntil eller i akseptabel avstand til denne kommunikasjonsåren. Kartet over gruver er viktig for å vise hvor det er problematisk å åpne opp for utbygging. Kartet over kulturminnevernet har relevans i forhold til at den viser hvilke kulturminner det er viktig å ivareta innenfor planområdet. Kartet er hentet fra kommunedelplanen for kulturminner, og inneholder også en vurdering av i hvilken grad forskjellige områder tåler en fortetting og transformasjon.

## DEL 2 - STADKJENSLEANALYSE

Intervjuene med elever ved Stuenes skole er brukt for å få en oversikt over hvordan ungdommer på Saltrød ser på hjemstedet sitt. Intervjuet har vært viktig for å få en førstehåndsberetning om hvordan denne gruppen opplever hjemstedet sitt. I tillegg har elevene kommet opp med visjoner og mål for hvordan hjemstedet bør bli i fremtiden og de har kommet med forslag til virkemidler for å få dette til å skje. Intervjuet har gitt meg som utenforstående uvurderlig innblikk i hvordan ungdommer ser på sitt eget hjemsted.

I tillegg har intervjuer med Arendal kommune gitt veldig godt innblikk i hvordan kommunen ser på situasjonen i Saltrød og hvordan de selv ser for seg en fremtidig utvikling av området.

En ytterligere beskrivelse av forholdene på stedet er også fremkommet gjennom diverse avisartikler.

## Tetthetsberegninger

Det er utført tetthetsberegninger over Saltrød innenfor en radius av 300, 500 og 1000 meter fra Saltrød sentrum. Analysene er utført ved å koble BYA fra matrikkelen for bygningsmassen innenfor det aktuelle området opp imot det totale arealet til hver radius.

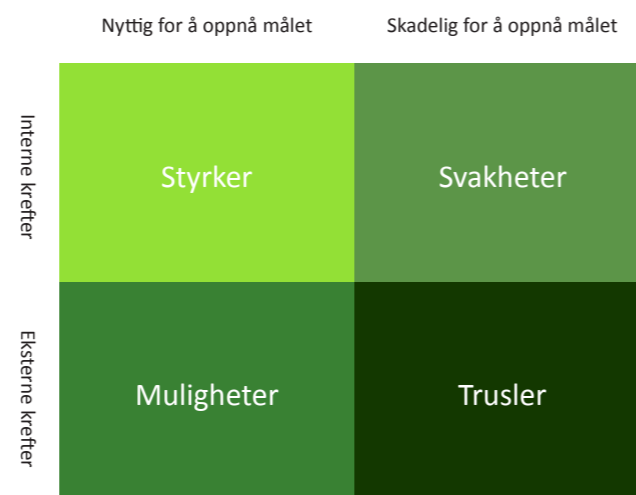
Det er ikke tatt hensyn til de forskjellige arealtypene innenfor området, slik at tallene må sees på som mindre nøyaktige enn om en hadde gått inn og regnet ut tettheten for forskjellige arealtyper.

Hensikten med beregningene var å finne ut hvor lav tettheten innenfor de sentrumsnære områdene var. Saltrød senter kan defineres som det mest sentrale punktet i Saltrød og det var av den grunn interessant å bruke dette stedet som utgangspunkt for beregningene.

Om utnyttelsesgraden hadde vært veldig høy, ville dette tydet på at det ikke er plass til å fortette innenfor området. Om utnyttelsesgraden derimot hadde vært lav hadde det tydet på at det er gode muligheter for å fortette innenfor områdene.

## SWOT-analyse

Det er utført en SWOT-analyse for Saltrød som har vurdert forskjellige faktorer opp imot de nasjonale målsetningene for god arealutvikling. Faktorene i analysen er fremkommet fra de andre analysemetodene, og danner en oppsummering og kategorisering av de forskjellige resultatene fra ulike undersøkelsestemaer.



Figur 1: SWOT-metoden  
Kilde: [www.studentnorge.blogspot.no](http://www.studentnorge.blogspot.no)

En SWOT-analyse er en strategisk planleggingsmetode for å analysere og kategorisere forskjellige parametere i et prosjekt. Analysen fungerer som et rammeverk for å kunne analysere styrker (strength), svakheter (weakness), muligheter (opportunities) og trusler (threats). Analysemetoden er egnet til bruk innenfor mange områder av samfunnet, og er av den grunn i bruk som analyseverktøy innenfor mange forskjellige bransjer.

I planleggingssammenheng fungerer analysen på den måten at den ser styrker og svakheter på den ene siden opp imot muligheter og trusler. Ved å identifisere og kategorisere styrker, svakheter, muligheter og trusler kan man komme frem til gode strategier for å forsterke eksisterende styrker og utnytte fremtidige muligheter. Samtidig gir analysen en mulighet

for å begrense og unngå trusler og forbedre svakheter.

Styrker og svakheter er interne faktorer, mens muligheter og trusler er eksterne faktorer som det ligger et potensial i å utnytte i prosjektet. En SWOT-analyse for et tettsted, slik som i dette tilfelle, har som mål å finne handlingsrommet eller potensialet for utvikling når man veker de interne forutsetningene opp imot de eksterne påvirkningene. Kjernen i analysen blir altså å se hvordan disse interne og eksterne kreftene, påvirker eller muliggjør en utvikling.

# Politiske føringer

## Politiske grunnlagsdokumenter

Regjeringen og embetsverket har utarbeidet en rekke forskjellige nasjonale mål knyttet til arealutvikling, stedsutvikling, byutvikling m.m. Disse målene kommer klart til uttrykk i forskjellige Stortingsmeldinger, veiledere, bestemmelser, retningslinjer osv. Målene er presentert på forskjellige måter i de forskjellige dokumentene avhengig av type og tematikk mm, men i all hovedsak er det de samme målene som går igjen i de forskjellige dokumentene.

De mest relevante grunnlagsdokumentene med målsetninger er følgende:

RIKSPOLITISKE RETNINGSLINJER FOR SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING (RPR/ATP) 1993  
Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging har vært implementert i snart 20 år, og er en av flere nasjonale føringer for arealpolitikken. Retningslinjene er å regne som de mest tydelige når det gjelder statens føringer for arealutviklingen. Retningslinjene ble vedtatt ved Kgl. resolusjon av 20. august 1993 og har som hensikt å bedre samordning

av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Her kommer det bl.a. tydelig frem at utbyggingsmønster og transportsystemet bør samordnes slik at det kan legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Videre står det bl.a. at det bør *”søkes å tilstrebe klare grenser mellom bebygde områder og landbruk, natur og friluftsområder”*.

Retningslinjene skriver videre at en bør søke å samle naturinngrepene mest mulig og søke å øke utnyttelsesgraden mest mulig i allerede eksisterende by- og tettstedsområder. *”Det skal legges vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by- og tettstedsområder”*. Videre står det at *”Utformingen av utbyggingen bør bidra til å bevare grønnstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder”*. En utbygging må imidlertid bidra til å bevare og grønnstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter i området (Miljøverndepartementet 1993).

ST.MELD. NR 26 (2006-2007) REGJERINGENS MILJØPOLITIKK OG RIKETS MILJØTILSTAND  
*”Statlig virksom skal bygge opp under byutviklingsplaner og regionale areal- og transportplaner som følger nasjonale prinsipper for miljøvennlig byutvikling.”*

ST.MELD. NR 23 (2001-2003) BEDRE MILJØ I BYER OG TETTSTEDER  
*”Forutsetningen for en miljøvennlig by- og tettstedsutvikling er et godt samspill mellom den overordnede bystruktur og de enkelte delområder innenfor byområdet. Et byområde som utvikler seg innenfor en overordnet miljøvennlig struktur, vil i tillegg til bysentrum ha sine lokalsentre og tettsteder knyttet til hovedlinjene i kollektivtransportsystemet”*

ST.MELD. NR 31 (2002-2003)  
STORBYMELDINGEN  
*”Storbyenes rolle som motor for regional utvikling skal stimuleres. Storbyenes vekstkraft skal bidra til å fremme verdiskapning, bosetning og vekstkraftige regioner over hele landet”*

ST.MELD. NR 16 (2008-2009)  
NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019  
Flere av de største bykommunene har klart å dempe veksten i bilbruken og stadig flere tar i bruk andre transportmidler enn bilen. Samtidig som en ser utfordringer for miljøet, mener regjeringen at regionforstørring gjennom utvikling av infrastrukturen er en viktig strategi for å nå regionalpolitiske mål. Dette vil særlig være aktuell politikk mellom større og mindre byområder, og må kombineres med satsing på

*”økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by- og tettstedsområder”*

*”fremme verdiskapning”*

*”bevare grønnstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene”*

## Nasjonale målsetninger

De forskjellige bakgrunnsdokumentene inneholder alle nasjonale mål for ønsket stedsutvikling og arealutvikling. På grunn av det store omfanget og den ulike formen kan det imidlertid være gunstig å fremføre disse målene på en mer oversiktlig måte. Disse regnes for å være likestilte og Miljøverndepartementet kategoriserer dem i rapporten "Statlig lokalisering og god by- og stedsutvikling" (2009) på denne måten:

Redusere utslipp av klimagasser

Bidra til godt miljø lokalt

Bruke arealene effektivt

Legge til rette for verdiskapning

Bidra til et levende sentrum

Bidra til kvalitet i utforming

Bevare kulturmiljøer

Sørge for tilgjengelighet og brukbarhet for alle

Målene er ikke adskilt fra hverandre, men er i stor grad integrert på en slik måte at noen tiltak vil føre til måloppnåelse på flere forskjellige områder. Eksempelvis vil en fortetting av et sentrumsområde både kunne føre til reduserte utslipp av klimagasser (mindre transport), bedre arealdisponering (sparer ubrukt areal) og bidra til et levende sentrum (flere mennesker innenfor sentrumsområdet).

### REDUSERT KLIMAUTSLIPP

Reduksjon av klimagasser er en av de viktigste målsetningene for regjeringens politikk. Det er mange forskjellige sektorer som påvirker om målsetningen oppnås, og en av de viktigste er i hvor stor grad utviklingen i byer og tettsteder skjer på en arealeffektiv måte. Lokaliseringen av nye utbyggingsområder påvirker både transportomfanget og hvor mange som benytter seg av kollektivtrafikk. En lokalisering langt utenfor eksisterende kollektivtrafikk tvinger både beboere og ansatte til å benytte bil fremfor mer miljøvennlige transportløsninger. Om nye utbyggingsområder derimot lokaliseres mer sentralt og i nærheten av kollektivtrafikk, er muligheten større for at folk benytter seg av denne type transportmidler.

### BEDRE LOKALT MILJØ

Det er et mål at lokalisering av nye utbyggingsområder og stedsutvikling skal bidra til å forbedre lokale miljøforhold. Lokalklima, forurensing og støy er viktige faktorer for beboere i byene og eksempler fra Bergen har vist at spesielt luftforurensning er problematisk.

### BEDRE AREALUTNYTTING

Kamp om arealene blir stadig mer tilspisset, særlig ettersom nye utbyggingsområder primært bør legges til allerede eksisterende byer eller tettsteder. Arealene er å regne for et knapphetsgode, og det er en kontinuerlig strid mellom forskjellige interesser. Hensyn til jordvern, samferdsel, boliger, kulturmiljøer og

naturmiljøer gjør det nødvendig å benytte de eksisterende arealene så rasjonelt som mulig. Dette betyr at områder i større grad enn før må bygges ut tett og at arealer kanskje må transformeres til nye formål hurtigere enn før.

### HØYERE VERDISKAPNING

Det er ofte slik at en god stedsutvikling skaper attraktivitet og tiltrekker seg arbeidsplasser. Satsing på stedsutvikling er derfor viktig for å skape attraktive steder som igjen kan tiltrekke seg de riktige bedriftene og de riktige menneskene. Således blir stedutvikling et verktøy for å skape verdier og fremtidshåp.

### MER LEVENDE SENTRUM

Ofte vil en lokalisering innenfor et eksisterende sentrumsområde føre til et mer attraktivt sentrum og flere møteplasser. Å samle både servicetilbud og andre virksomheter mest mulig skaper også det beste grunnlaget for et variert kulturtilbud og handelstilbud.

### KVALITET I UTFORMING

Ved utbygging og transformasjon av den eksisterende byen, vil det i forbindelse med utbygging ofte være behov for å rehabilitere eksisterende områder. Å bruke en slik mulighet til å heve standarden og kvaliteten i utformingen vil være positivt og føre til en økt attraktivitet. Gode estetiske kvaliteter kan også bidra til å fremheve stedets egenart og kultur.

### BEVARE KULTURMILJØER

Det er viktig å ta vare på både kulturminner og kulturmiljøer da disse er kilder til kunnskap og opplevelse. De forteller også om utviklingen i et samfunn og er viktige for å styrke identiteten og historien til et sted. Det er ikke mulig å ta vare på alt, men viktige elementer og historiske spor bør vernes eller få ny form i en moderne sammenheng. Riksantikvaren sier bl.a. at kulturminnene bør tas vare på gjennom bruk.

### TILGJENGELIGHET

Likestilling og tilgjengelighet er blitt både lovpålagt og allment akseptert. Dette gjelder både geografisk tilgjengelighet knyttet til lokalisering, og fysisk tilgjengelighet i bygninger og uteområder. En mer konsentrert utbygging i sentrumsnære områder vil bidra til å redusere reiseavstandene, noe som er spesielt viktig for mennesker med nedsatt funksjon. Mer tilgjengelige uteområder vil også kunne bidra til et mer levende sentrum fordi flere kan benytte det.



# Teori

## Bakgrunn

Stedsutvikling blir et stadig viktigere virkemiddel for å oppnå de nasjonale målene om bla. reduserte klimautslipp, effektiv arealutnyttelse, og tilgjengelighet for alle. For å oppnå disse, er spørsmål som hvor vi lokaliserer våre virksomheter og hvordan vi bygger ut våre arealer blitt stadig mer aktuelle. Spesielt pga. nødvendigheten av å redusere klimagassutslipp og transportbehov er det blitt viktig å bygge ut nye utbyggingsområder på riktig sted.

Det finnes empiriske studier som slår fast at det er en sammenheng mellom arealdisponeringen og transportbehov. Transportøkonomisk institutt har blant annet slått fast at "transportbehovet er en funksjon av variabler som utbyggingstettet, nærhet til kollektivtransport, samt et mangfoldig utvalg av aktiviteter i nærområdene" (TØI 2010). En lokalisering av arbeidsplasser og boliger innenfor kollektivknutepunkter og med høy tetthet regnes som avgjørende for å redusere transportbehovet, der en høy tetthet gir grunnlag for både hyppigere avganger og flere holdeplasser for kollektivtrafikken. En sentral lokalisering av arbeidsplasser gir færre bilreiser enn om arbeidsplassene er mer perifert lokalisert. Det er imidlertid nødvendig å innføre restriksjoner på bilbruk, samtidig med en forbedrer kollektivtrafikken, om man skal oppnå den ønskede reduksjonen i biltransportbehovet.

## ABC-metoden

ABC metoden "Rett virksomhet på rett sted" er en metode som går ut på å lage mobilitetsprofiler for bedrifter og kombinere disse med tilgjengelighetsprofiler for et område. Resultatet kan så benyttes for å bestemme hvor forskjellige bedrifter og funksjoner bør lokaliseres. I ABC metoden deles både bedrifter og områder inn i forskjellige kategorier.

A-områder har høy tilgjengelighet til kollektivtransport, og ofte dårlig tilgjengelighet for biltrafikk. Sentrumsområder er typisk å regne for A-områder. C-områder er områder som ligger utenfor kollektivnettverket, men er isteden lett tilgjengelig med bil. B-områder er en mellomting som ligger med nærhet til både kollektivtrafikk og bil.

A-bedrifter har høy andel arbeidsplasser og mange besøkende, mens C-bedrifter har få arbeidsplasser og få besøkende, men med stort transportbehov. B-bedrifter er å regne for en mellomting.

Ifølge ABC-metoden bør virksomheter som er å regne for A-kategorier bør lokaliseres i A-områder. Dette vil skape mulighet for at besøkende til disse virksomhetene kan benytte kollektivtilbudet istedenfor å benytte bil, og dette er med på å redusere transportbehovet. På samme måte bør C-bedrifter lokaliseres til C-områder for å redusere transportbelastningen inne i byene (Strømmen 2001).

## Transit oriented development

En begrensning av biltrafikken og konsentrert utbygging i eksisterende tettsteder med prinsipper som støtter ABC-tankegangen er også det som anbefales i tankegangen om TOD – Transit Oriented Development. TOD er en tankegang som går ut på at kollektivtransport spiller en nøkkelrolle i planleggingen. Målet er å redusere transportbehovet ved å benytte både en konsentrert utbygging av allerede eksisterende tettsteder og blande funksjoner på stedet. En blanding av funksjoner på stedet vil gi korte avstander til daglige gjøremål, og minske behovet for å benytte bil.

Kollektivknutepunktet spiller i TOD-metodikken en nøkkelrolle som stedsformende element og skal utløse en prosess der flere aspekter virker gjensidig forsterkende. Disse aspektene dreier seg om at en reduksjon av biltransport vil foruten å minske utslipp av klimagasser, skape et tryggere bymiljø. Dette gjør det mer attraktivt for fotgjengere og syklister å benytte seg av byens gater og flere mennesker i byens rom gir grunnlag for mer næringsvirksomhet.

*Et effektivt kollektivtransportsystem reduserer behovet for vei- og parkeringsareal, og frigjør derfor sentrumsnære arealer til byutvikling. Dette gir grunnlag for bolig- og næringsetablering i sentrale områder, områder som vanligvis preges av arealknapphet (Norconsult 2012).*

## Hvorfor stedsutvikling

Stedsutvikling kommer stadig sterkere i fokus i Norges byer og tettsteder. Å skape attraktive steder er viktig for å sikre både bosetting og næringsvirksomhet. Trygge, attraktive og tilgjengelige omgivelser med et rikt kulturtilbud er viktige elementer for å tiltrekke seg både innflyttere og attraktive arbeidsplasser. *”Stedets egen identitet og særpreg bør ligge til grunn i stedsutviklingen, og bør sammen med den lokale natur- og kulturarven brukes som ressurs i utviklingen av stedet”* (Jensen & Christoffersen 2009). Bruk av stedets egen identitet og særpreg sammen med lokal natur- og kulturarv er altså viktig ressurs for å oppnå en god stedsutvikling.

Bakgrunnen for det nye fokuset på stedsutvikling henger i stor grad sammen med de utfordringene som dukket opp med velstandsøkningen etter krigen. Med fremveksten av drabantbyene og biltrafikken i etterkrigstiden ble stadig flere av de opprinnelige bysentra i norske småbyer forlatt til fordel for kjøpesentre og handelsområder lett tilgjengelig med bil. Helt siden 1960-tallet og inntil for noen år siden har det funnet sted en betydelig fremvekst av bilbaserte kjøpesentre utenfor sentrum.

Også boligbyggingen ble spredt utover jomfruelig mark, og dette gjorde at de tradisjonelle tettstedene i større grad ble marginalisert og dette har ført til en tilbakegang for byens funksjoner. Særlig utover 1980-tallet

så man en utvikling der handel, kultur og opplevelse i stadig større grad ble erstattet forfall og livløshet.

En slik utvikling har vi sett i mange norske byer og tettsteder, og også Arendal har opplevd sin del av dette med oppblomstringen av utenforliggende kjøpesentre. Som følge av de stadig mer alarmerende klimaberegningene utover på 1990-tallet, har det kommet en erkjennelse av at det er behov for en mer klimavennlig utvikling. Denne stadig større bevisstheten for miljøvennlige og bærekraftige løsninger har vært med på å få fokus tilbake på å fortette allerede eksisterende by- og tettstedsområder. Det har blitt stadig viktigere å utvikle og planlegge byer og tettsteder på en måte som reduserer miljøbelastningen og gjør det enklere for borgerne å ta miljøvennlige valg i dagliglivet. Dette betyr at miljøvennlige løsninger på områder som trafikk, energi og lokalisering blir stadig viktigere. Det å fortette i bysentra, og spesielt rundt kollektivknutepunkter, er blitt et stadig viktigere virkemiddel for å redusere transportbehovet.

God stedsutvikling handler også i stadig større grad om verdiskapning og næringsutvikling. Det viser seg nemlig at attraktive steder tiltrekker seg både de attraktive bedriftene og den beste arbeidskraften. Således kan god stedsutvikling både bidra til en økning av næringslivet og skape tro på fremtiden. Et eksempel på dette er Drammen, som er selve kroneksempelen

på hvordan en by har forandret seg fra å være sliten og uattraktiv til å bli den kanskje mest vitale byen i Norge.

For å lykkes i dette arbeidet, er det imidlertid viktig at kommunen tar på seg en rolle som samfunnsutvikler. Tradisjonelt har mange kommuner overlatt planleggingen til private krefter, mens kommunen har inntatt en mer tilbaketrasket rolle. For å drive god stedsutvikling kreves det mer enn bare å si ja til innsendte reguleringsplanforslag eller byggesøknader. Først og fremst må det ligge en grunnleggende tanke i bunn, en visjon, som alle vil jobbe etter. For å dra i samme retning må det være en felles oppfatning av hvor man vil, hva byen eller tettstedet skal bli, både fysisk og innholdsmessig. Det må skapes en felles forståelse og en oppslutning om den rollen stedet skal spille lokalt, regionalt og nasjonalt, hvilket omdømme det skal ha og hvilke bilder man ønsker at andre skal ha av byen eller stedet. Det viser seg at det er de kommunene som evner å ha et helhetlig, langsiktig og overordnet grep på arbeidet, som lykkes best i arbeidet (Jensen & Christoffersen 2009).

Det er først når en slik visjon er forankret hos politikere og kommuneadministrasjonen at man kan begynne å investere det som trengs for å lykkes. Viljen til å satse på stedet må nedfelle seg i planer og budsjetter. God kvalitet på nyanlegg og systematisk drift og vedlikehold av byrom og bygningsmasse er en forutsetning

for at sentrum skal få det løftet som trengs for å være byens storstue. Det vil som oftest også være nødvendig for kommunen å bruke en god del ressurser på å sette i stand gater, byrom og egen bygningsmasse. Mest av alt kreves det mot fra den politiske delen av kommunen om å styre trofast etter de ønskede målsetninger for mer enn en 4 års periode av gangen.

Stedsutvikling tar ofte 10-20-30 år før man ser resultater. Drammen begynte for eksempel sin satsing på stedsutvikling allerede på midten av 1980-tallet, men det var først på 2000-tallet at de fikk anerkjennelse for arbeidet i form av priser og forbedret omdømme.



## Hva er god stedsutvikling?

Når man snakker om god stedsutvikling kan dette oppfattes på flere forskjellige nivåer både geografisk og tematisk. Avhengig av skalaen man jobber i vil det være forskjellige oppfatninger av i hvilken grad for eksempel et konkret prosjekt bidrar til god utvikling på et sted. Et enkelt prosjekt kan ofte ha lokal effekt, men for at et område som helhet skal assosieres med god stedsutvikling vil det være nødvendig med en innsats på flere forskjellige nivåer og tema. Drammen er et godt eksempel på dette. Her er det ikke ett enkelt prosjekt som har ført til den forandringen vi har sett. Det er en miks av både konkrete infrastruktur- og byggeprosjekter og engasjement og skaperkraft over flere år som har ført til de resultatene man ser i Drammen nå. Involvering og engasjement lokalt er kanskje det viktigste elementet som må være tilstede for å oppnå de prosessene som skaper god stedsutvikling.

## Effekter av stedsutvikling

Myndighetene ønsker også at kommunene skal tenke bevisst rundt stedsutvikling. Av den grunn har regjeringen opprettet en portal for å vise hvilke positive effekter stedsutvikling kan ha for kommuner som arbeider med dette. Portalen [www.stedsutvikling.no](http://www.stedsutvikling.no) lister opp syv grunner til at kommuner bør drive med stedsutvikling.

### STEDSUTVIKLING KAN BIDRA TIL REDUSERTE KLIMAUTSLIPP

*”Klimaendringene er en av vår tids største utfordringer. Over 20% av Norges klimagassutslipp kommer fra aktiviteter der kommunene sitter med viktige virkemidler. Kommunene har derfor et stort ansvar for å redusere egne klimagassutslipp”*

Bærekraftig stedsutvikling som bygger opp om prinsippene for miljøvennlige byer og tettsteder, er en av flere veier å gå for å redusere utslippene. Det innebærer blant annet å styrke sentrum, utnytte arealene på stedene bedre og legge til rette for mer gange, sykling og kollektivtransport. Videre må det satses på energieffektivisering og klimavennlige energiløsninger i boliger og næringsbygg.

### STEDSUTVIKLING ER VIKTIG FOR Å SIKRE BOSETTINGEN

*”Stedsutvikling er en viktig strategi for å øke folks trivsel og trygghet i hverdagen, og for å stimulere til økt tilflytting og næringsetableringer. Folk ønsker å bo på attraktive steder med et godt sosialt miljø, et godt boligtilbud, en levende handel, et mangfoldig kultur- og fritidstilbud og gode kommunale velferdstjenester”*

Gjennom stedsutvikling mobiliseres kommunen, dens innbyggere og næringslivet til å foreta et felles løft for sitt eget lokalsamfunn. Erfaringer fra denne type arbeid viser at et slikt samarbeid styrker tilhørigheten til stedet, lagånden, og det sosiale nettverket og økt stolthet for eget sted har bidratt til å gi stedet et mer positivt omdømme.

Med den lave ledigheten og den mobile arbeidskraften er stedsutvikling blitt et stadig viktigere verktøy for å tiltrekke seg arbeidskraft. Det er altså ikke lenger nok for et sted å tilby arbeidsplasser. Arbeidstakere etterspør noe mer, og attraktive steder er høyt etterspurt. Stedsutvikling er derfor viktig både for å opprettholde bosettingen og for å sikre fremtidig næringsutvikling.

### STEDSUTVIKLING ER BRA FOR NÆRINGSUTVIKLING

*”Attraktive byer og steder betyr mer og mer for bedrifters levedyktighet og det å skape en positiv utvikling innenfor næringslivet”*

Partnerskap mellom kommuner og næringslivsaktører om stedsutviklingsprosjekter kan bidra til nyetableringer og flere arbeidsplasser, ved for eksempel bruk av felles spleiselag mellom kommuner og næringsliv. Næringslivet kan også bidra til den fysiske opprustningen av stedet, både på egen grunn og i gjennomføringen av fellestiltak som miljøgater og uterom. Vakre og velholdte steder virker tiltrekkende på publikum og skaper grunnlag for handel og annen aktivitet. Tilskudd til idrettslag og kulturaktiviteter kan være med på å bidra til et mer aktivt kultur- og fritidstilbud. Dette kan gjøre det lettere for næringslivet å rekruttere og holde på arbeidskraft i konkurranse med andre steder og bedrifter, samtidig som fritidstilbudet generelt blir bedre for alle som bor på stedet.

#### STEDSUTVIKLING STYRKER KOMMUNENES ROLLE SOM SAMFUNNSUTVIKLER

*”Gjennom arbeidet med stedsutvikling blir kommunene utfordret til å tenke på nye måter og utvikle nye arbeidsmetoder. Kommunene må koble prosesser og fysiske tiltak og ha en helhetlig tilnærming basert på tverrsektorielt samarbeid. De må skaffe seg spesiell kompetanse på dialog, prosess og kunnskapsutveksling, og være hjelpere og katalysatorer for samarbeid mellom innbyggere, organisasjoner og næringsliv”*

Stedsutvikling kan altså utvide det lokale handlingsrommet og styrke kommunen som samfunnsaktør. Nye samarbeidsarenaer og samarbeidsformer utvikles der man realiserer prosjekter som ellers ikke hadde vært mulig. Å kunne koble lokale og regionale ressurser for å oppnå mest mulig, kommer trolig til å bli stadig viktigere ettersom konkurransen mellom steder og regioner om å tilby attraktive vilkår for folk og næringsliv blir stadig viktigere.

#### STEDSUTVIKLING STYRKER LOKALDEMOKRATIET

*”Stedsutvikling er mangfoldig, konkret og meningsfylt for de fleste. Deltakelse kan bidra til å fylle lokaldemokratiske prosesser med nytt innhold. Samarbeid med aktive innbyggere er en verdi i seg selv og er et middel til å styrke demokratiet”*

Bred medvirkning fra lokalsamfunnet er en forutsetning for å lykkes med stedsutviklingen. Disse prosessene er ofte mer dynamiske og inkluderende enn kravene til de formelle planleggingsprosessene. Gjennom aktiv deltakelse er innbyggerne med på å utvikle stedet sitt. Det styrker tilhørigheten og skaper gjerne et mer positivt forhold til stedet. Ungdom og kvinner kan være strategisk viktige grupper å samarbeide spesielt med. Innflyttere ser ofte ting på en ny måte og bør derfor også være viktige samarbeidspartnere i arbeidet.

#### STEDSUTVIKLING SKAPER STOLTHET, OPTIMISME OG TRO PÅ EGNE KREFTER

*”Fremtidstro og stolthet over eget sted gir en trygg ramme for det gode liv, både for en selv og for nye generasjoner. Det er også en forutsetning for at næringslivet skal foreta investeringer og satse på boliger og arbeidsplasser. Denne optimismen må skapes av lokalsamfunnet selv”*

Gjennom stedsutvikling mobiliseres kommunen, innbyggere og næringsliv til et felles løft. Erfaringer viser at slikt samarbeid styrker lagånden og det sosiale nettverket, og gjør folk mer stolte av stedet sitt. De viser også at antall henvendelser til kommunene om etablering av nye næringsprosjekter øker på steder som lykkes med å skape optimisme og tro på egne krefter. Et positivt forhold til hjemstedet og tro på at det er mulig å påvirke utviklingen av sitt eget lokalsamfunn er også vesentlig for at utflyttet ungdom skal ønske å komme tilbake i en senere fase av livet sitt for å bosette seg.

#### STEDSUTVIKLING BIDRAR TIL Å SKAPE ET POSITIVT OMDØMME

*”Kommuner og steder som har et godt og realistisk omdømme står bedre rustet i kampen om ressurser, mennesker og arbeidsplasser”*

Den beste garantien for å skape et positivt omdømme er stolte og fornøyde innbyggere og næringsdrivende. Stedsutvikling kan være en viktig strategi for å bedre omdømmet, både gjennom å bedre innbyggernes oppfatning av eget sted og gjennom positiv medieomtale i forbindelse med resultater av arbeidet.

## Eksempler på stedsutvikling

Det har de siste 10-15 årene kommet frem flere gode eksempler på steder som har satset, og lyktes, med et bevisst arbeid med stedsutvikling. Miljøverndepartementets fokus på god by- og tettstedsutvikling har vært et viktig bidrag i denne satsingen. Miljøverndepartementet har benyttet mange forskjellige virkemidler for å oppnå god by- og tettstedsutvikling. I tillegg til informasjon og utviklingsprogrammer, har departementet innsatt en pris som deles ut hvert år. Statens bymiljøpris har blitt delt ut siden 2002. Prisen skal inspirere til en mer bærekraftig by- og tettstedsutvikling og en mer miljøvennlig praksis.

### DRAMMEN

Drammen er selve kroneksempelen på et sted som har lyktes i sitt arbeid med god byutvikling. Byen har forvandlet seg fra å være en gjennomfartsåre, til å bli en av de mest attraktive byene på Østlandet. Drammenselva var på 1980-tallet sterkt forurenset med mottak av urensede kloakk fra både industri og privathusholdning. Byen slet også med store trafikkale problemer med Europavei 134 som gikk tvers gjennom byen. Dette bidro til både eksos, støy og støv i den indre byen. I tillegg hadde byen fått et stadig mer negativt omdømme både blant egne innbyggere og utenforstående. Fra midten av 1980-tallet kom man til en erkjennelse av at noe måtte gjøres, om Drammen ikke skulle forbli en by folk reiste gjennom på sin vei til Oslo eller Sørlandet.

Grunnlaget for den forandringen som har skjedd kom i 1986. Da ble det bestemt at elva skulle renses og at elva skulle få badevannskvalitet. Totalt ble det investert over 500 millioner kroner i rensingen av elva. Senere fulgte både omdømmeprosjekter som "Drømmen om Drammen" (1987) og konkrete infrastrukturprosjekter som "Miljøpakke Drammen" (1986), "Veipakke Drammen" (1991), "Bedre luft i Drammen" (1999) og "Drammen 2011" (1991). Særlig de siste 10 årene har man sett resultater av denne bevisste satsingen. Drammenselva har blitt renses og hele strandområdet på begge sider av elva er omgjort til elvepromenader som fremstår som byens mest populære uteområder. Det er samtidig utført en del store infrastrukturprosjekter slik at gjennomgangstrafikken i dag er ført utenom

sentrum. Resultatet av denne satsingen er at byen preges av folkeliv og aktivitet. En bevisst satsing på utvikling av bykjernen med fokus på leiligheter, næring og kultur har ført til en sterk befolkningsvekst på hele 2.1 prosent per år i snitt.

Utviklingen i Drammen har høstet lovord både fra norsk og internasjonalt hold og kommunen har mottatt flere priser for sitt arbeid:

The European Council of Spatial Planners 2009

The European Urban and Regional Planning Awards 2008

Bymiljøprisen 2003





**GILDESKÅL**  
Ungdommen former framtiden

I kommunens nye Lindby fikk ungdommen være med å utforme sitt eget lokalsamfunn. Resultatet ble en opprustning av hele tettstedet, ikke er til å kjempe igjen.

Langt ut på Nordmarkveien, med smilende ansikter og rødt og hvitt på klærne, står kommunens ungdommer og ser på seg selv i et stort bilde. Det er ca. 2500 kommunens ungdommer som har blitt innlemmet i Lindby. I tillegg er det ca. 2500 kommunens ungdommer som har blitt innlemmet i Lindby. I tillegg er det ca. 2500 kommunens ungdommer som har blitt innlemmet i Lindby.

**Det startet i 1999...**  
I 1999 ble det besluttet å bygge Lindby. Det var da kommunen bestemte seg for å bygge Lindby. Det var da kommunen bestemte seg for å bygge Lindby.



**“Det trengs blikk utenfra for å se eget gull.”**  
(Axel Sømme, arkitekt)



**“Stedsutvikling er ikke bare et prosjekt, men en del av kommunens tenkning.”**  
(rådmann)

**Lei av rudebil og riffla påmm fri.**  
Arendal vil lære image-bygging. Av Elin Davidsen

Arendal kommune legger mye ressurser i å snu byens image vekk fra 'riffla påmm fri' og 'rudebil', skriver et stort innlegg i kommunens nye omdømme-bygging har selv slitt med negativ omdømme, og har ved flere anledninger blitt stempelt som 'harryby'.

- Drammen er helt klart et forbilde for oss. De har utviklet en spennende by, noe vi også har lyst til. Drammen er på vei ut av 'harrystempelen', sier kommunedirektør i Arendal kommune, Kjell Sjørven til dagbladet.no.

Drammen har gjennom et nytt prosjekt bygget opp byen nede ved havneområdet. Dette har gjort byen litt mer attraktiv.

- Drammen er gode. De skaper en identitet, noe vi også vil gjøre. Folk skal kunne være stolte av byen sin, sier Sjørven.



Figur 2 - Bildekollasj

# Kapittel 3 - Planområde

---





Bilde av Mørffjærlia Foto: Erlend Pehrson



# Fakta om Arendal

## Areal

Totalt areal: 272 km<sup>2</sup>  
Landareal: 254 km<sup>2</sup>  
Areal på øyer: 55 km<sup>2</sup>  
Ferskvann: 18 km<sup>2</sup>  
Jordbruksareal: 19 km<sup>2</sup>  
Skogsareal: 180 km<sup>2</sup>  
Bebygd areal: 20 km<sup>2</sup>

## Innbyggere

42 162 innbyggere (per 01.03.2011)  
Økning i 2009: 1,0%

## Næringsliv

Arendal har 21 575 arbeidsplasser. Dette utgjør 45% av arbeidsplassene i Aust-Agder.

Hovedvekten av sysselsetting ligger innen offentlig sektor, reiseliv/kulturbasert næring, offshore/teknologi og handel

## Miljø

Arendal er Norges første klimanøytrale kommune og medlem av Climate Neutral Network, FNs miljøprogram (UNEP) sin satsing på klimanøytrale byer. Arendal er vertsby for Norges største FN-virksomhet (UNEP/GRID), som er tilknyttet FNs miljøprogram. Et formelt samarbeid er etablert gjennom prosjektet FN-byen Arendal.

## Kultur

Arendal har et rikt kulturliv. Byen er vert for Hovefestivalen som går av stabelen på Tromøya hvert år. I tillegg arrangeres jazz- og bluesfestival Canal Street med konsertarenaer forskjellige steder i kommune. I 1998 stod et helt nytt bibliotek ferdig ved torget og i 2005 stod det kombinerte kultur- og rådhuset ferdig midt på Sam Eydes plass i Arendal sentrum.



Pollen, Arendal

Foto: Kongelig Norsk Båtforbund



Sevan Marine, Eydehavn

Foto: Agderposten



Arendal Kulturhus

Foto: Arendal Kulturhus



Arendal Bibliotek

Foto: ohc.no



## Beliggenhet

Arendal ligger i Aust-Agder fylke, syd i Norge. Kommunen grenser til Grimstad kommune i sørvest, mot Froland i nordvest og mot Tvedestrand i nordøst. Kommunen har også en lang kystlinje mot Skagerrak i sydøst.



Figur 3: Aust-Agder fylke  
Kilde: Staten Kartverk



Figur 4: Arendal Kommune  
Kilde: Staten Kartverk

### ARENDAL

Arendal sentrum fremstår som det naturlige tyngdepunktet i kommunen. Byen har en utpreget bystruktur med en særegen kvartalsstruktur innenfor den indre by. Byen har et rikt kulturliv og er den største byen i Aust-Agder fylke. Utenfor sentrum finner vi småstedene Krøgenes, Saltrød og Eydehavn som i ulik grad fremstår som selvstendige steder.

### SALTRØD

Saltrød ligger omkring 8 km nord for Arendal sentrum. Området består av konsentrert småhusbebyggelse innenfor en radius av ca 1,5 km fra Stuenes skole og Saltrød senter. Området har få urbane kvaliteter, og fremstår i stor grad som et tettsted med primært boligbebyggelse. Sammen med Eydehavn danner Saltrød det nordlige tyngdepunktet i Arendal kommune. Saltrød ligger omkring 8 km øst for Arendal og per 1. desember 2011 bor det 3137 personer i Saltrød.



Figur 5: Kart over tettsteder nord for Arendal : Kilde: www.gulesider.no

### KRØGENES

Krøgenes er det området som strekker seg fra brohodet til Tromøybroen på fastlandssiden og til Songekilen mot Barbu. På Krøgenes finnes et mangfold av butikker og industri, men majoriteten fremstår som storhandel. Midt i Krøgenes ligger Vindholmen, som er en industritomt på vel 60 dekar med et stort utbyggingspotensial. Krøgenes er i stor grad knyttet sammen med Arendal i en kontinuerlig bebyggelse, slik at området fremstår som mer eller mindre en del av selve Arendal. Avstanden mellom Arendal sentrum og Krøgenes er ca 3,5 km i luftlinje.

### EYDEHAVN

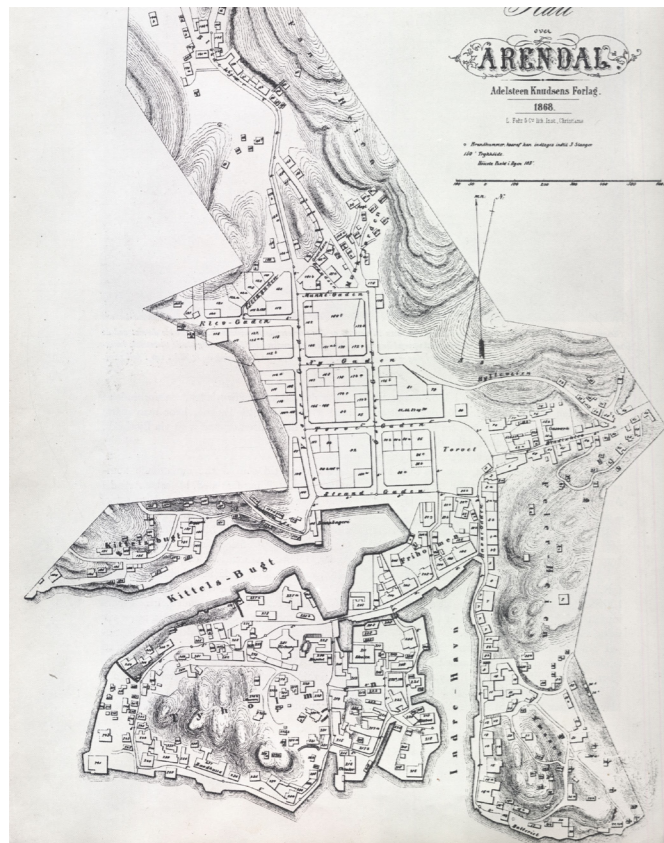
Eydehavn ligger omkring 10 km nord for Arendal sentrum, og danner sammen med Saltrød det nordligste tyngdepunktet i Arendal kommune. Området har en stor industriproduksjon og huser Arendal Havn. Totalt bor det 1266 mennesker i Eydehavn per 1. desember 2011.



# Historie

## Arendals historie

Arendal er en av de aller eldste byene på Sørlandet og har en lang historie. Allerede på 1100-tallet hadde området utstrakt handel og skipsfart, men svartedauden og andre pester rev bort store deler av befolkningen rundt år 1350. Utover på 1400-tallet begynte imidlertid handelen igjen å blomstre. Nederland var i ferd med å utvikle seg til å bli en ledende handels- og sjøfartsnasjon, og til denne ekspansjonen krevdes tømmer. Dette tømmeret ble for en stor del importert fra Agderkysten, og Nidelva begynte å få funksjon som transportåre for trevirke fra innlandet (Dannevig 1973). Munningen av Nidelva lå godt beskyttet for sjø og vind av Hisøy og Tromøy, og dermed



Figur 6: Arendal grense før byutvidelsen i 1902

Kilde: Danevig 1973

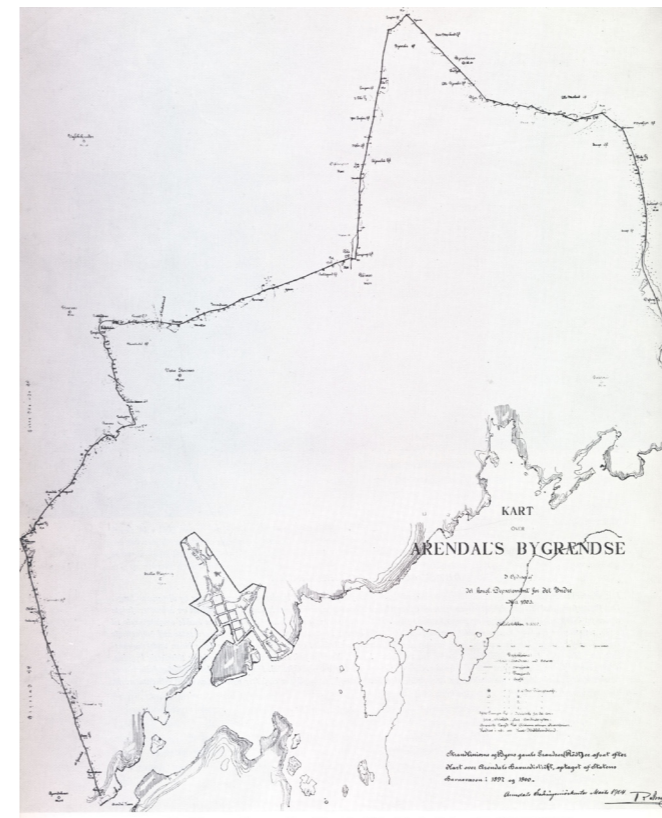
utviklet det seg etter hvert en handelsplass her. I Sørlandets første tollregnskap fra 1528 nevnes for første gang *Arendall* i skriftlig form (Dannevig 1973). På bakgrunn av denne handelen økte bosettingen både i Arendal og på øyer i nærheten. Det utviklet seg også en kontakt mellom Arendal og områdene inne i landet. Behovet for jern til rustningsindustrien førte også til utskipping av jernmalm fra Agderkysten. Nidelva i kombinasjon med de naturgitte forholdene, førte således til at grunnlaget for en handelsstad ved munningen av elven var lagt.

I 1641 ble Kristiansand formelt grunnlagt ved kongelig befaling av den dansk-norske kong Christian IV. Handelsborgerne i hele Agder, inkludert Arendal, ble beordret til å flytte til den nye byen hvor de skulle få diverse handelsprivilegier. En slik beordring var relativt vanlig for å sikre grunnlaget for nye byer, men det skulle vise seg vanskelig å få folk til å flytte. Forsøkene ble dermed etter hvert avsluttet, og Arendal fikk isteden sine kjøpstadsrettigheter i 1723 (Dannevig 1973).

Utover på 1700-tallet ble et betydelig antall seilskuter bygget i Arendal. Det var fortsatt materialer nok i de store skogene innenlands, mens fjorder, vik og sund gav velegnede beddingplasser (Dannevig 1973). I 1760-årene var så mye som 20 prosent av handelsflåten i Norge registrert i Arendal tolldistrikt.

Utover på slutten av 1800-tallet ble seilskutenæringen i stadig sterkere grad truet

av den nye dampskipsteknologien. Innenfor denne næringen hadde landene på kontinentet like gode forutsetninger for å lykkes, som det Norge hadde hatt i seilskutetiden. Allerede i 1878 ble Storbritannias dampskipsflåte større enn seiltonnasjen, og samtidig viste den norske handelsflåte, tegn til stagnasjon (Dannevig 1973). Dette burde sendt et signal til seilskuteprodusentene, men redere i Arendal, som mange andre, fortsatte å bygge seilskuter, til et marked som var i omveltning. I 1886 skjedde det uunngåelige, da Arendals privatbank gikk konkurs. Dette førte til et krakk som rev med seg adskillige bedrifter og næringsdrivende. Resultatet avspeiler seg i



Figur 7: Arendal grense etter byutvidelsen i 1902

Kilde: Danevig 1973

oversikten over antall emigrerte Arendalitter. I perioden 1866-1879 lå dette tallet i gjennomsnitt på 8 personer per år, mens det i krisens år 1887 var hele 614 personer som emigrerte.

Arendal ble i 1889 knyttet betraktelig nærmere til Barbu herred med anleggelsen av fast veiforbindelse mellom Arendal og Songe. Som følge av dette kom diskusjonen omkring en forandring av kommunegrensene stadig mer på dagsorden. Fra og med 1901 ble Barbu innlemmet i Arendal kommune og dette var den første store byutvidelsen i Norge (Dannevig 1973).

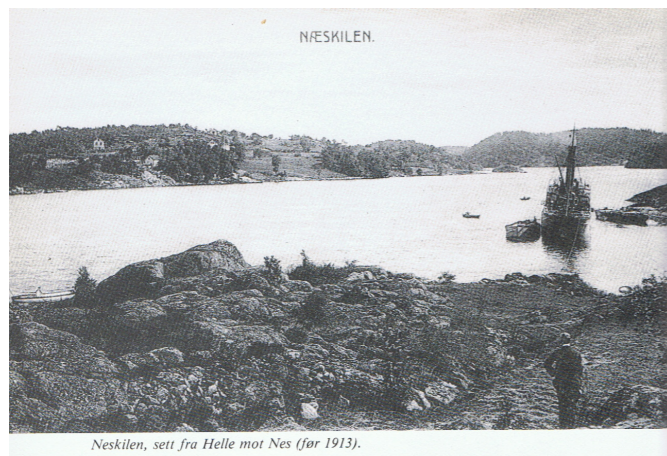
Arendal tettsted bestod opprinnelig av små vik, nes og holmer. Kart fra 1646 viser at Arendal bestod av syv holmer (AsplanViak 1995). Disse holmene ble stadig utvidet ved at nye bygninger ble anlagt på påler og utfyllinger ble utført. Utover på 1700-tallet ble stadig flere av holmene fylt opp og disse var knyttet sammen med hverandre med kanaler og vippebroer. Utover på 1800-tallet ble byen fortettet, samtidig som den ble utvidet. Store bybranner i 1863 og 1868 forandret byen. I etterkant av brannen i 1863 ble det innført regulering etter en kvartalsstruktur for å redusere brannfaren. Etter brannen i 1868 ble denne reguleringen videreført og det ble samtidig innført murtvang. Utover på 1900-tallet økte behovet for plass i byen og kanalen mellom Pollen og Kittelsbukt ble fylt igjen. Dermed fikk Arendal i store trekk den strukturen den har i dag.



## Saltrøds historie

Saltrød het fra gammelt av Stokken og var i eldre tid en del av Tromøy sogn. På grunn av industrialiseringen på starten av 1900-tallet ble Stokken fra 1919 skilt ut som egen kommune. Dette varte frem til 1962 da den sammen med Austre Moland, Flosta og Strengereid ble slått sammen til Moland kommune (Berntsen 1981). I 1992 ble Moland kommune en del av Arendal kommune, sammen med Øyestad, Tromøy og Hisøy.

Det var tilknytningen til sjøen som dannet grunnlaget for bosettingen i dette området. Kontakten med innlandet var også viktig, og på Saltrød var det både sagbruk og trelasthandel. Nærheten til sjøen og byggemateriale, gjorde det attraktivt å drive skipsbygging og rundt 1850 var det etablert flere skipsbyggere på Saltrød. Det var ikke kontinuerlig drift på alle disse pga. konjunktursvingninger, men Saltrødverven var på 1800-tallet det største verftet i området med 77 produserte skip.



Figur 8: Bilde av Neskilen, tatt fra Tromøya  
Kilde: Danevig 1973

Gruvedrift var også en stor næring på Saltrød. Det fantes flere jernmalmgruver som ble drevet helt fra 1600-tallet. Gruvene på Neskilen var en del av "Arendalsfeltet" og leverte mer enn 70 % av all norsk jernmalm frem til slutten av 1800-tallet (Storemyr 2011). Totalt ble det hentet ut rundt 16 000 tonn malm årlig fra gruvene i Arendal under storhetstiden på midten av 1800-tallet (Rem 1990). De største gruvene i området var "Gamle Mørfjær" og "Gamle Aslak" som hadde en total dybde på over 200 meter (Storemyr 2011).



Figur 9: Kart over plassering av tidligere skipsverft på Stokken.  
Kilde: Eydehavnportalen.no

## Eydehavns historie

Eydehavn er et gammelt industristed med historisk sus over seg. Stedet het tidligere Staksnes, men ble omdøpt til Eydehavn i 1913 (Grimnes 2006). Årsaken til dette navneskiftet var at industrigründeren Sam Eyde etablerte to industribedrifter på området. A/S Arendal Smelteverk ble stiftet 12.mars 1912, mens 20.august 1912 ble Det Norske Nitridaktieselskab stiftet. Disse to kraftkrevende industriene skulle forsynes med kraft fra Bøylefoss kraftverk som ble satt i drift i 1914 av Arendals Fossekompani (Folkman 1996). Industristedet fikk av denne grunn navnet Eydehavn etter at A. Bernheim og A.Badin i Det Norske Nitridaktieselskab foreslo dette i et brev til Arendals Fossekompani. Forslaget fikk tilslutning fra Østre Moland Herredsstyre og fra 1.juni 1913 skiftet stedet navn fra Staksnes til Eydehavn (Grimnes 2006).



Figur 10: Neskil bru sett fra Neskilen.  
Kilde: Danevig 1973

Stokken kommune med industrisenteret Eydehavn hadde på det meste opp imot 3000 innbyggere, noe som var en voldsom vekst siden bunnivået rundt 1910 hvor befolkningen lå på i underkant av 1000 innbyggere. Som følge av krise i sjøfartsindustrien og nedgang i skipsbyggingen var Stokken på vei mot å avfolkes, og hadde mistet nær en tredjedel av befolkningen sin fra 1890 – 1910 (Berntsen 1981). Som følge av industriutbyggingen på Staksnes, ble imidlertid denne trenden snudd og nesten alle nye innbyggere var tilknyttet den nye industrien i Eydehavn.

Ut på 1960-tallet begynte den gamle industrien på Eydehavn å rammes av strukturendringene i samfunnet og industrien ble i stadig større grad nedlagt. I 1975 ble aluminiumsproduksjonen ved Det Norske Nitridaktieselskab lagt ned og Eydehavnsamfunnet hadde da kun omkring 1600 innbyggere (Berntsen 1981).



Figur 11: Gammelt kart over Saltrød  
Kilde: Statens kartverk



## Tidslinje

### 1100-TALLET

Utstrakt handel og skipsfart i Arendalsområdet

### 1350

Svartedauden legger Arendalsområdet øde

### 1528

Arendal blir for første gang nevnt i et tollregnskap

### 1600-TALLET

Oppstart av gruvedrift i gravene på Neskilen ved Saltrød

### 1700-TALLET

Utstrakt skutebygging og handel med tømmer

### 1800-TALLET

Oppgangstider med utstrakt handel og gruvedrift.

### 1863

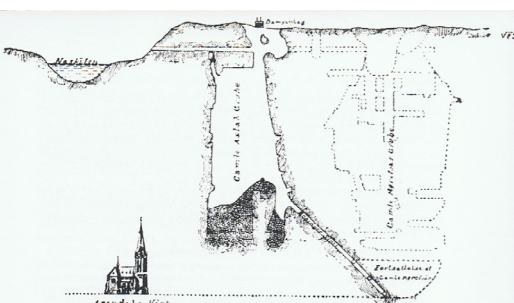
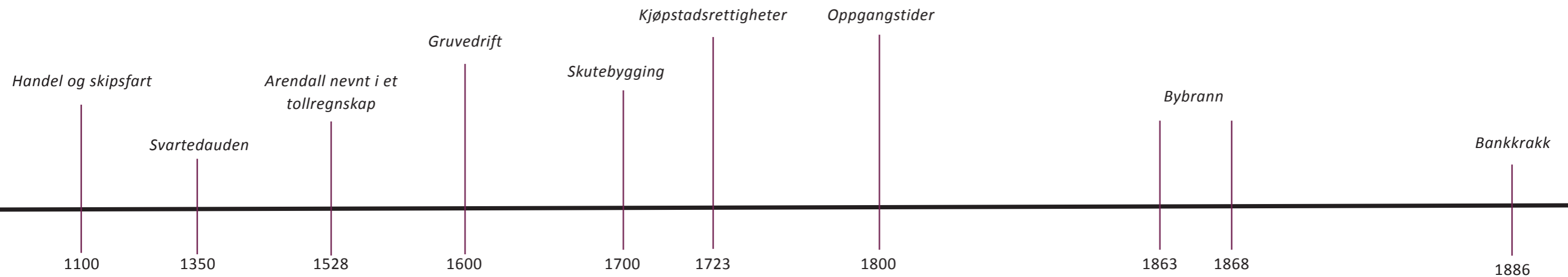
Første bybrann. Regulering etter kvartalsstruktur

### 1868

Andre bybrann. Innføring av murtvang.

### 1886

Arendal Privatbank går konkurs og utløser et økonomisk krakk.



Figur 12: Gamle Mørefjær gruve  
Kilde: Berntsen 1981



Figur 13: Skipsbygging på Saltrød  
Kilde: Berntsen 1981



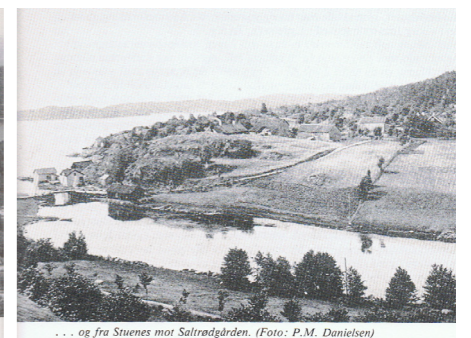
Figur 14: Feltspatmøtte Neskilen  
Kilde: Berntsen 1981



Figur 15: Saltrød Kirke omkring år 1915  
Kilde: Berntsen 1981



Figur 16: Saltrød sentrum år 1961  
Kilde: Berntsen 1981



Figur 17: Saltrødgården  
Kilde: Berntsen 1981

**1910**  
Høy utvandningsrate. Mange flytter til Amerika.

**1913**  
Industrietablering på Eydehavn

**1919**  
Stokken kommune opprettet

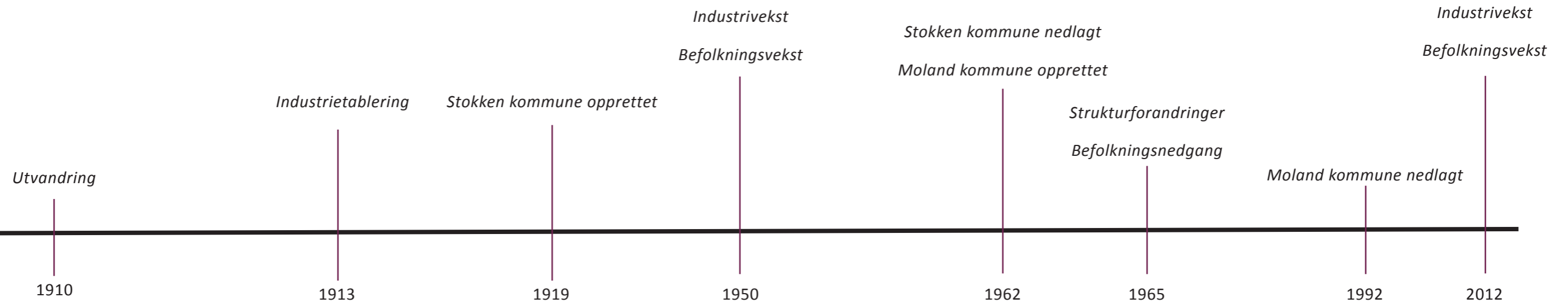
**1950**  
Sterk industrivekst og befolkningsvekst

**1962**  
Stokken kommune nedlagt. Innlemmet i Moland kommune.

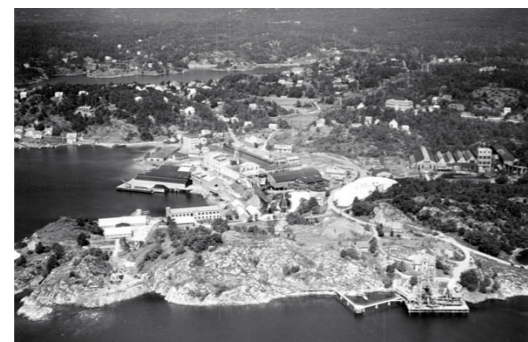
**1965**  
Strukturforandringer og industrinedgang.  
Utflytting og befolkningsnedgang

**1992**  
Moland kommune nedlagt. Innlemmet i Arendal kommune

**2012**  
Industrivekst og befolkningsvekst



Figur 18: Arendal Smelteverk år 1930  
Kilde: Berntsen 1981



Figur 19: Eydehavn ukjent årstall  
Kilde: Eydehavnportalen.no



Figur 20: Laboratorium på Eydehavn  
Kilde: Eydehavnportalen.no



Figur 21: Eydehavn industrihavn  
Kilde: Eydehavnportalen.no



Figur 22: Arendal smelteverk, 1973  
Kilde: Eydehavnportalen.no



Figur 23: Sevan Marine, Eydehavn  
Kilde: Arendalhavn.no



# Planområde

## Avgrensning

Det valgte planområdet omfatter hele Saltrød. Avgrensningen går vest for Saltrød der bebyggelsen stopper, mens den i øst stopper ved broen mot Eydehavn. I nord avgrenses området av marka, mens det i syd avgrenses av Tromøysundet.



Figur 24: Oversiktskart planområde  
Kilde: [www.gulesider.no](http://www.gulesider.no)



Figur 25: Kart over planområde  
Kilde: [www.gulesider.no](http://www.gulesider.no)





Figur 26: Ortofoto av planområde  
Kilde: Arendal kommune

## Beskrivelse av området

Tettstedet Saltrød er et interessant undersøkelsesområde. Stedet har lokalt et noe dårlig rykte og det er problemer knyttet til både kriminalitet og sosiale forhold (Wiig Andersen 2012). Arendal kommune har imidlertid et mål om å redusere denne type problemer og ønsker å oppruste området for å bedre forholdene. Saltrød er en del av Arendal kommune som har vært dårlig dekket av aktivitetstilbud og anlegg beregnet for barn og unge (Harstad 2010).

På Saltrød finnes det i dag en grunnskole som er nærmere 50 år gammel. Totalt går det omkring 500 elever på denne skolen fra 1-10. klasse. Kommunen har som en del av strategien for å løfte Saltrød vedtatt bygging av ny barne- og ungdomsskole for et fremtidig elevtall på 800 elever. I tillegg har kommunen et ønske om å bygge nytt svømmebasseng i forbindelse med skoleopprustningen.

I gjeldende kommuneplan er det også lagt ut store boligområder for utbygging. Totalt er det lagt ut arealer på omkring 1200 dekar til utbygging i nærheten av Saltrød. Kommunen har også selv uttalt i intervju 6.mars 2012 at en betydelig del av den forventete befolkningsveksten til Arendal må lokaliseres i området rundt Saltrød og Eydehavn. I dag finnes det lokalsenter på Saltrød med lokalbutikk, matbutikk og kafeteria. Bortsett fra dette er det relativt lite næringsvirksomhet på Saltrød.

## Begrunnelse for valgt område

Området er valgt fordi jeg finner det interessant å se på dette stedet som et eksempel på hvordan et eksisterende tettsted kan utvikles i henhold til de mål og retningslinjer som er vedtatt på nasjonalt plan. Jeg mener Saltrød innehar et potensiale for å bli et kollektivknutepunkt og at stedet sammen med Eydehavn kan fungere som det nordlige forankringspunktet i Arendal kommune. Jeg finner det også interessant at kommunen har uttalt at "en stor andel" av den fremtidige befolkningsveksten skal måtte bebos i dette området. En slik uttalelse tyder på at denne delen av kommunen skal utvikles, noe de store planlagte store investeringene i skole og svømmehall også underbygger. Med en slik stor befolkningsvekst, mener jeg det må være viktig å lokalisere denne veksten riktig. Jeg ble derfor forundret over arealdisponeringen i området, hvor det var planlagt et stort utbyggingsområde vest for Saltrød. Jeg fikk inntrykk av at en fortettingsstrategi ikke var vurdert, og dette gjorde det interessant å se på nettopp Saltrød.

# **Kapittel 4 - Analyser, strategier og fremtidvisjoner**

---

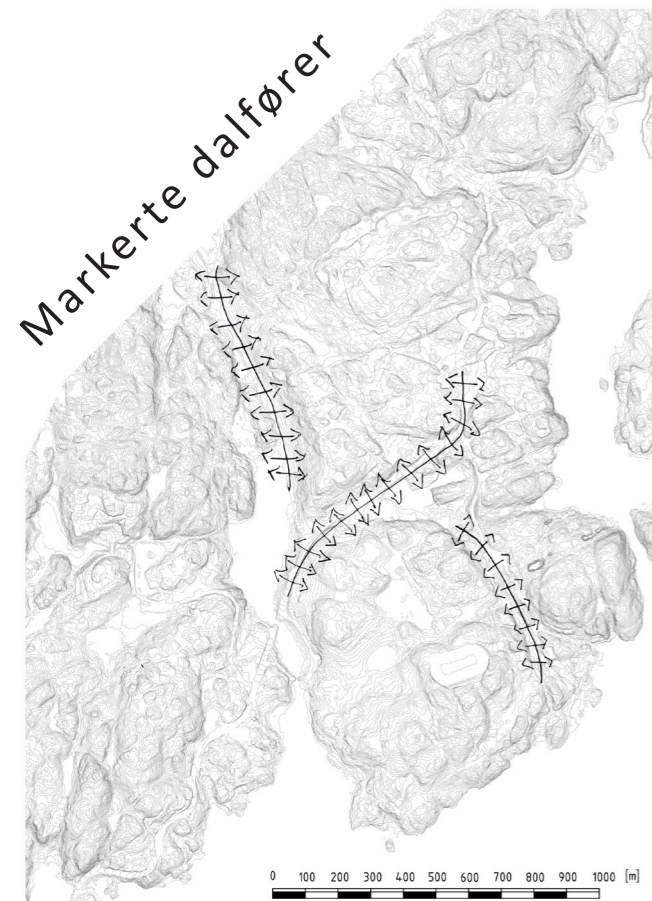




Saltrød Senter Foto: Erlend Pehrson

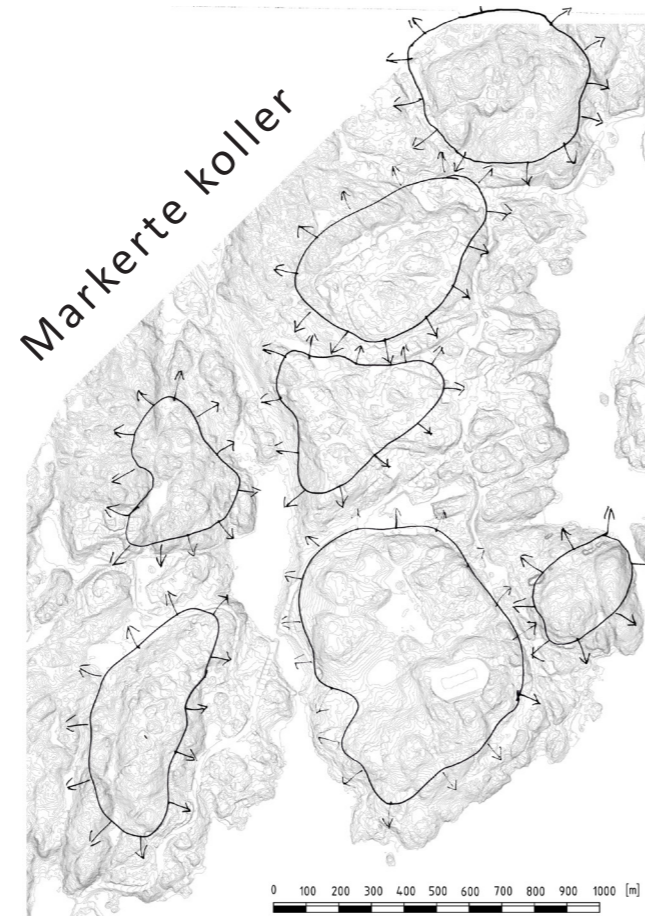


# Landskapsanalyse



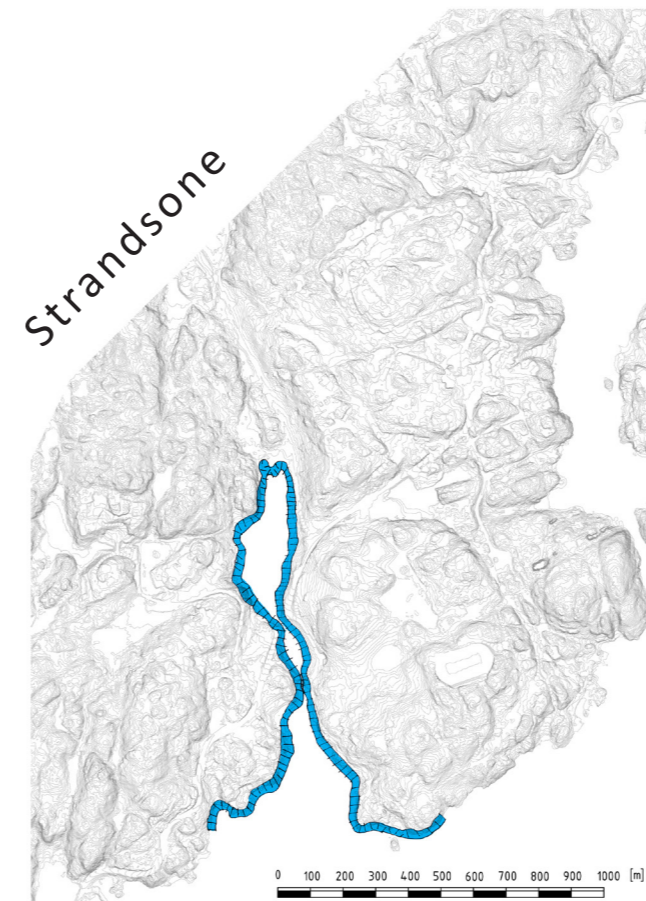
Figur 27: Kart over markerte dalfører innenfor områdeavgrensningen

Det er i hovedsak 3 markerte dalfører på Saltrød. Disse er lokalisert i retningen nord-syd og øst-vest. Fra dalførene og opp til de omkringliggende kollene er det en høydeforskjell på mellom 20-40 meter. I dalførene ligger hovedveinettet, mens boligbebyggelsen i stor grad er lokalisert oppe på kollene, eller i skråningene.



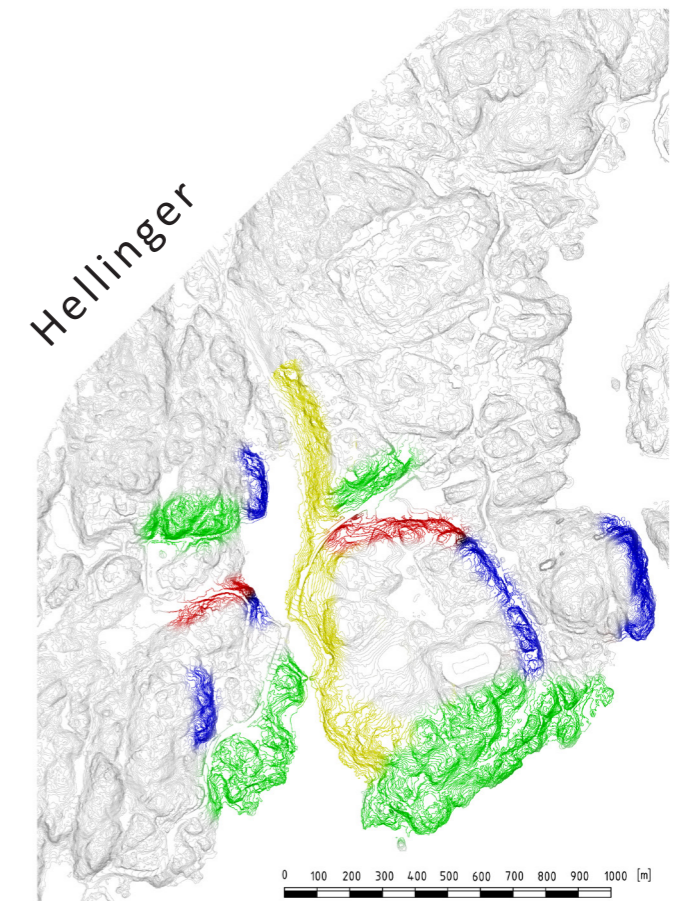
Figur 28: Kart over markerte koller innenfor områdeavgrensningen

I planområdet er det flere markerte koller. Den største ligger syd for FV410, mens det også ligger store koller nord for veien. De mest sentrale kollene i området er bygget ned med boliger, mens de lenger unna er ubebygde. Mellom kollene er det små dalfører. Hellingene mellom kollene er bratte.



Figur 29: Kart over viktig strandsone innenfor områdeavgrensningen

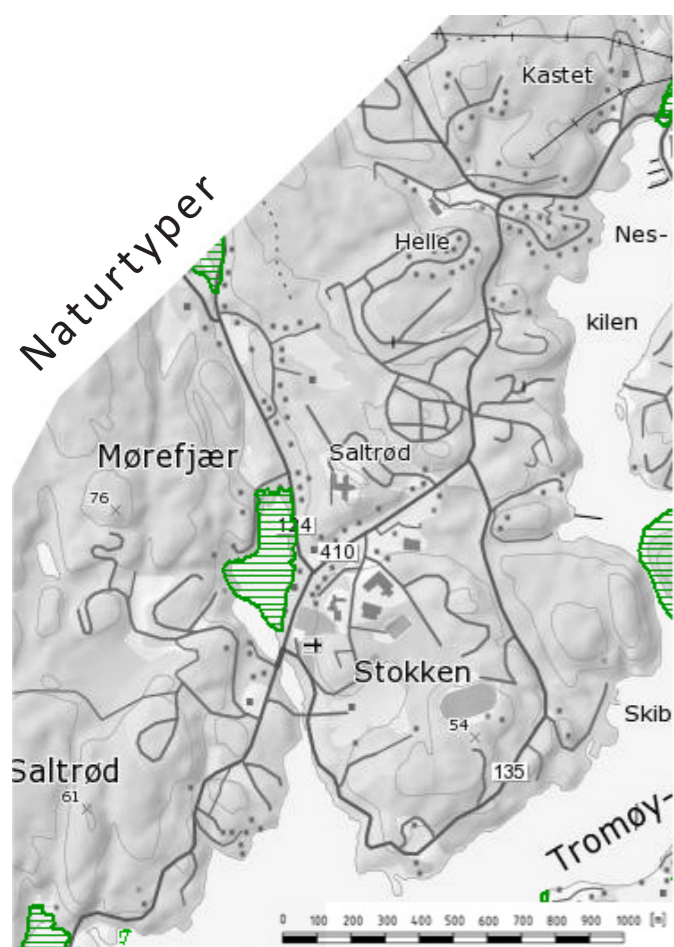
Sentralt i området strekker Mørfjærkilen seg inn fra Tromøysundet. Fjordtarmen er ca 500 meter lang og på det smaleste er fjordtarmen kun ca 5 meter bred. Deler av strandsonen er bygget ned, mens det er naturreservat i den innerste delen av kilen.



Figur 30: Kart over hellinger innenfor områdeavgrensningen

På grunn av de store høydeforskjellene mellom dalførene og de markerte kollene, er det mange skrå hellinger i området. Disse vender ut mot forskjellige himmelretninger, noe som har betydning for blant annet soleksponering og utsikt. De forskjellige hellingene er markert med ulik farge. Rød er nord, blå er øst, syd er grønn og gul er vest.





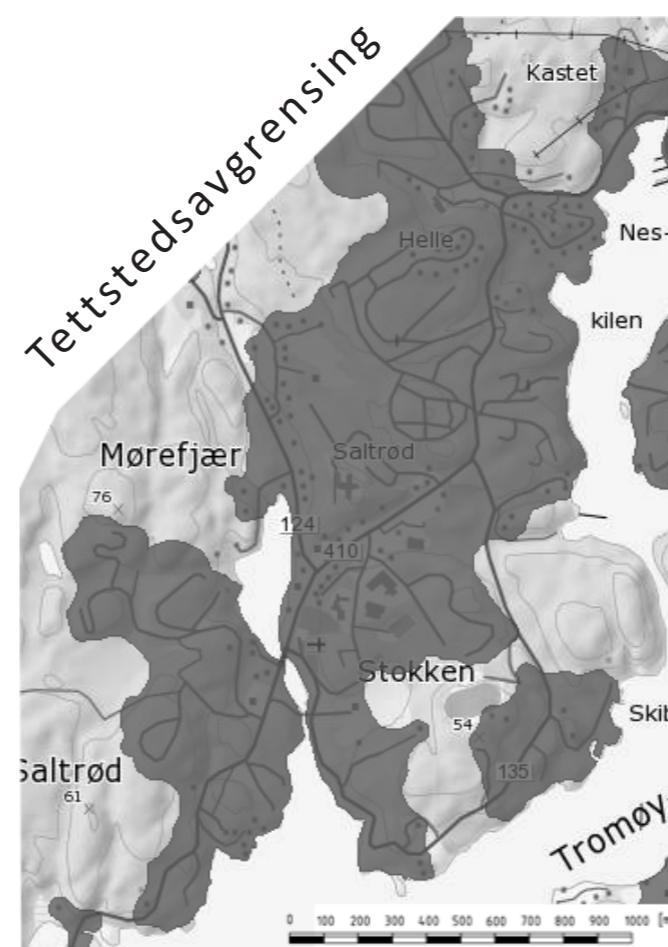
Figur 31: Kart over naturtyper innenfor områdeavgrænsningen  
Kilde: NIJOS

Innenfor planområdet finnes det flere viktige naturtyper. Disse er kategorisert fra svært viktig til lokalt viktig og er lokalisert rundt vann og buker. I tillegg ser vi at Frisøya ligger inne med viktige naturtyper. Ved fortetting innenfor området, vil det være viktig å ta hensyn til disse verdiene.



Figur 32: Kart over arealtyper i området  
Kilde: NIJOS

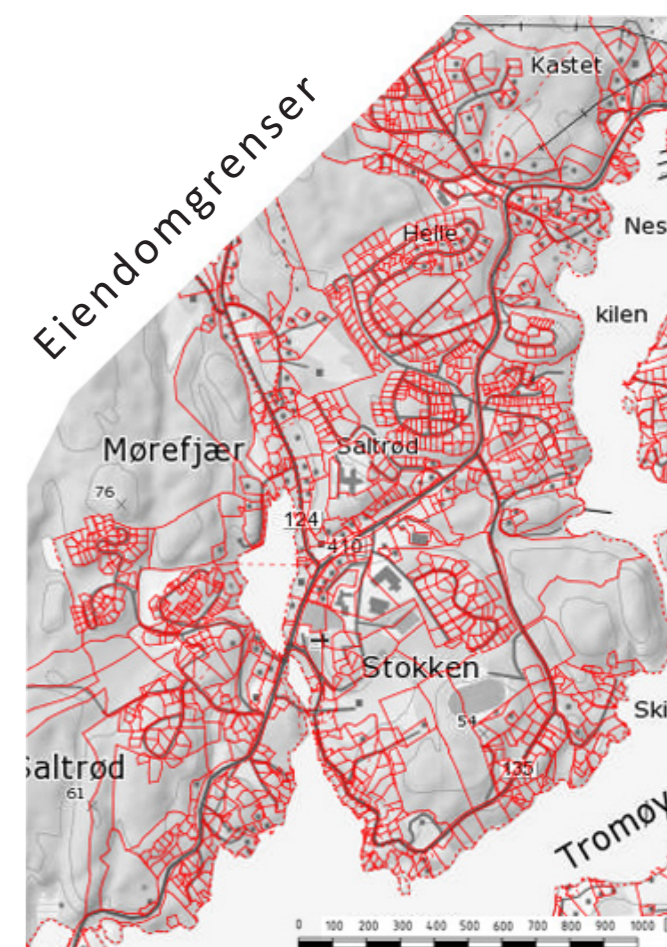
Innenfor planområdet finnes det forskjellige arealtyper. Det er imidlertid liten grad av dyrka mark innenfor området, slik at en diskusjon omkring nedbygging av dyrka mark her i mindre grad er relevant enn mange andre steder.



Figur 33: Kart over tettstedsavgrænsningen i området  
Kilde: NIJOS

Hele planområdet ligger innenfor tettstedsavgrænsningen slik den er definert fra SSB:

*En hussamling skal registreres som et tettsted dersom det bor minst 200 personer der og avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter. Det er tillatt med et skjønsmessig avvik utover 50 meter mellom husene i områder som ikke skal eller kan bebygges. Dette kan f.eks. være parker, idrettsanlegg, industriområder eller naturlige hindringer som elver eller dyrkbare områder. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen. De inngår i tettstedet som en satellitt til selve tettstedskjernen (SSB 2008).*



Figur 34: Kart over eiendomsgrensener innenfor området  
Kilde: NIJOS

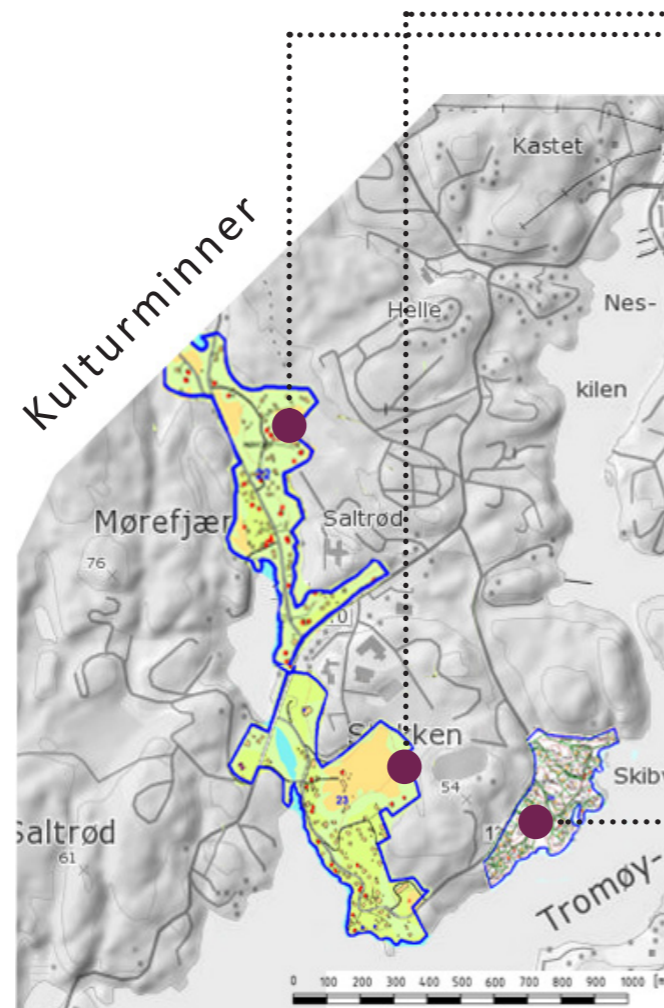
Innenfor planområdet er det veldig mange små eiendommer. Det er relativt få store eiendommer som egner seg for utvikling innenfor planområdet, noe som gjør prosessen med eiendomsutvikling mer komplisert og tidkrevende da det vil være nødvendig å forholde seg til mange ulike aktører.



## Kulturminnevern

Kommunedelplan for "Sikring og bevaring av bevaringsverdig bebyggelse og områdene rundt" ble vedtatt i bystyre den 27.03.2003. Planen er en tematisk kommunedelplan og omfatter omkring 2/3 av alle bevaringsverdige objekter i Arendal kommune. Kommunedelplanen ble laget på den måten at kommunen ble delt opp i 6 forskjellige områder som så ble kartlagt for å finne bevaringsverdig bebyggelse (Bording 2003). Områdene som er underlagt Saltrød og Eydehavn ligger under delrapporten for Moland og viser detaljert hvor den bevaringsverdige bebyggelsen i området ligger.

I Saltrød er det i hovedsak 3 områder som innehar kulturminner i form av gammel bebyggelse. Dette er i Mørefjær, Saltrød og Skibevik. Rapporten påpeker at særlig området Mørefjær og Saltrød har et fortetningspotensial og at det med fordel kan plasseres inn nye boliger i området for å forsterke opplevelsen av Saltrød som et tettsted (Bording 2003).



Figur 35: Kart over områder med kulturminner innenfor oppgaveområdet  
Kilde: Arendal kommune

### MØREFJÆR

Mørefjær ligger nord for FV410, tett inntil Saltrød sentrum. Bebyggelsen er lokalisert i et dalføre som strekker seg nord-syd med bebyggelse fortrinnsvis i vestvendt helning. Bebyggelsen er en blanding av både gammelt og nytt med en del eldre bygninger. Innenfor området finnes det 31 SEFRAK registrerte objekter. Historisk sett har Mørefjær spilt en viktig rolle som arnested både for gruvedrift og sagdrift.

### SKIBVIGA

Skibviga ligger syd-øst på Saltrød i relativt kort avstand til Saltrød sentrum. Bebyggelsen ligger i kupert og bratt terreng, med utsikt mot Tromøya. Historisk var området knyttet til Neskilen gruver. Området inneholder noe eldre bygninger, men består i hovedsak av nyere bebyggelse. Totalt finner vi 10 SEFRAK registrerte objekter innenfor området. Det er liten mulighet for å fortette innenfor området i dag, pga. den relativt tette bebyggelsen.

### SALTRØD

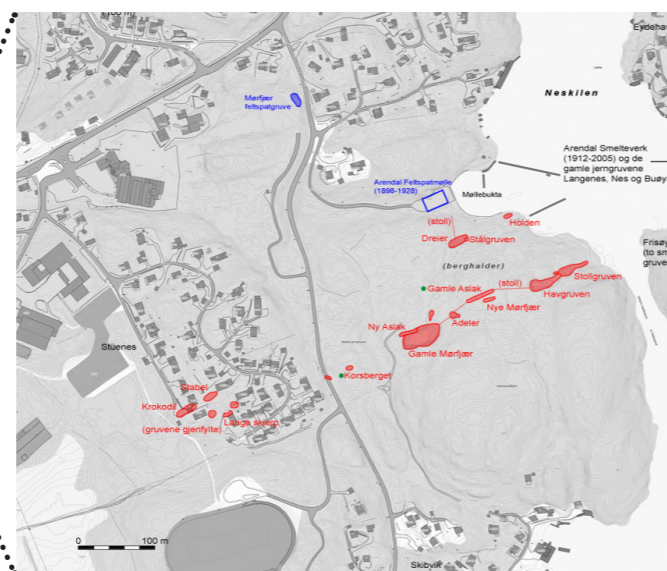
Saltrødområdet ligger syd for FV410 i umiddelbar nærhet til Saltrød sentrum. Bebyggelsen er nært knyttet til sjøen, der majoriteten av de SEFRAK registrerte bygningene finnes. Helt siden 1800-tallet har det vært skipsverft plassert i området, hvor nærheten til sagbrukene på Mørefjær dannet grunnlag for næringsvirksomheten. Området består i dag av en sammensatt bygningstypologi, med både nye og gamle hus. Området er relativt lavt utnyttet og kommuneplanen skriver at det er muligheter for fortetting innenfor området.





Figur 36: Oversiktskart over gruveområder  
Kilde: www.gulesider.no

Innenfor Saltrød ligger det flere gamle gruver. Disse er lokalisert i den østre delen av Saltrød i et område som er relativt ubebygget. En del av gruvene er tettet igjen med søppel og skrot, mens en del er vannfylte. Noen av gruvene på Neskilen har åpne gruveganger som går flere meter ned.



Figur 37: Kart over områder med åpne eller lukkede gruver  
Kilde: per-storemyr.net



Figur 38: Kart over hovedveisystemet i området  
Kilde: NIJOS

Hovedadkomsten gjennom planområdet er FV410. Hele ruta er forkjøringsveg og fartsgrensene varierer mellom 50, 60, 70 og 80 km/t. Det er totalt 40 busstopp og 83 kryss og avkjørsler på FV410. På strekningen fra Saltrød til Arendal er det sammenhengende gang- og sykkelvei.

Trafikkmengden på veien er ca 15000 fra Arendal mot Krøgenes. Fra Krøgenes halveres trafikkmengden til omkring 7000 forbi Saltrød før den reduseres til 5000 ved Eydehavn. Andelen lange kjøretøy på strekningen er 5-8 prosent. I forbindelse med veiprojektet ny E18 Tvedestrand – Arendal, er det planer om å lage en vei som kobler seg rett på Tromøybrua. Dette vil etter planen redusere trafikkmengden på deler av FV410.

I følge prognoser vil trafikktvikling på veien bli så stor at det er spådd en kollaps i løpet av en 10-15 års periode (Fløde 2011). Statens Vegvesen har beregnet at den økte trafikkmengden vil føre til at en må strupe trafikken på FV410 for alt annet enn kollektivtrafikk, om det ikke bygges ut en lokalvei, Diagonalen, fra Krøgenes mot Arendal sentrum.



### Tror diagonalvei vil kvele byen

– Sløyf en diagonal lokalvei under Arendal by, og spar to milliarder kroner, oppfordrer byplanlegger Mike Fuller-Gee. – Ok, men da må vi nok stenge Kystveien, parerer veivesenets prosjektleder.

Figur 39: Avisartikkel om veisystemet i området  
Kilde: Agderposten 2011

## Resultater landskapsanalyse

### LANDSKAPSFORM

Analysene over landskapsformene i området viser at det i området er flere markerte landskapsformer. Landskapet er preget av å være kupert med flere markerte koller med tilhørende dalfører. Dalførene egner seg godt for bygging, særlig der bebyggelsen kan lokaliseres i syd eller vestvendte hellinger. En slik lokalisering vil gi både utsikt og gode solforhold.

### NATURMILJØ

Kartene fra Norsk institutt for skog og landskap (NIJOS) viser at det innenfor Saltrød er lokalisert flere viktige naturtyper. Disse er særlig lokalisert i forbindelse med vann og vassdrag. Det området som skiller seg klart ut er Frisøya, som ligger inne i databasen som en viktig naturtype. Ved en fortetting og utbygging av ubebygde mark, vil det være viktig å ta hensyn til nettopp viktige naturmiljøer slik de fremgår av registreringene til NIJOS. Særlig vet vi at det er et press for å bygge i strandsonen og nettopp bygging i den umiddelbare strandsonen vil det være viktig å unngå. Før en eventuell utbygging finner sted, vil det være en fordel å lage en overordnet strategi for sikring naturmiljøer og grønnstruktur.

### AREALTYPER

Innenfor planområdet er det stort sett to areal typer som er gjeldende. Mesteparten av oppgaveområdet er i dag allerede bebygde, eller det består av skogsområder. Det er relativt få

områder med dyrka mark, slik at en utvikling her i mindre grad vil komme i konflikt med dyrka mark, enn mange andre steder.

### KULTURMINNEVERN

I kommunedelplanen for bevaring slås det fast at det innenfor planområdet er flere kulturminner det er nødvendig å ta hensyn til ved en eventuell utvikling av området. Kommunedelplanen slår imidlertid fast at det burde åpnes opp for fortetting innenfor flere av områdene så lenge den bevaringsverdige bebyggelsen tas vare på. En del av sjarmen med Arendal og Sørlandet er nettopp den gamle bebyggelsen og miljøene rundt, og det er av den grunn viktig å tilpasse ny bebyggelse til den gamle bebyggelsen. Ved en utbygging og fortetting innenfor områder hvor det er lokalisert kulturminner vil det imidlertid være viktig å gå inn og vurdere hvert enkelt bygg for å gjøre grundigere registreringer.

### GRUVER

Som det kommer frem i registreringene over gruver i analysen er det problematiske forhold knyttet til grunnen i de områdene hvor det har vært gruvedrift. Det finnes flere åpne gruveganger som kun delvis er sikret, og flere av gruvene er fylt igjen med gammelt skrot og tømmer. Disse områdene egner seg dårlig som byggegrunn, og det har blant annet vært et eksempel på at grunnen under en hage i et villaområde i Saltrød raste ut. Ved en utbygging av områdene med gruveproblematikk

vil det være nødvendig å utføre solide konsekvensutredninger før det eventuelt gis lov til utbygging.

### EIENDOMSFORHOLD

Innenfor oppgaveområdet er eiendomsforholdene preget av at det er mange små eiendommer på relativt små tomter. En utvikling av prosjekter som går over flere eiendomsgrenser vil erfaringsmessig være mer krevende enn om et område kun bestod av én eller et fåtall tomter. Fortetting og utvikling vil derfor kreve både tid og gjennomføringsevne, samt en overordnet plan for utvikling fra kommunen.

### TRAFIKKFORHOLD

Undersøkelsene av trafikkforholdene viste at trafikken på FV410 er så høy at den står i fare for å bli sprengt om trafikk generert av ny bebyggelse kun belastes denne veien. Det vil derfor være viktig å legge ny bebyggelse slik at den har god tilgjengelighet til kollektivmidler og at kollektivtilbudet utvides.





# Stadkjensleanalyse

## Elevintervju

For å få dannet et bilde av hvordan ungdommer på Saltrød så på hjemstedet sitt, ble det utført en intervjurunde med elever ved Stuenes skole 7. mars 2012. Intervjuobjektene kom fra 10. klassetrinn og bestod av totalt 10 elever, fem av hvert kjønn. Intervjusesjonen foregikk i fellesskap og varte i totalt en time.

### Metode

Intervjuobjektene samlet seg i et klassetrinn, hvor de ble stilt spørsmål om forholdet sitt til primært Saltrød og Eydehavn i dag.

I spørsmål 1 skulle elevene beskrive hjemstedet sitt og hva de synes om hjemstedet sitt. Målet med dette spørsmålet var å få elevene til å reflektere over sitt eget hjemsted, og sette navn på positive og negative ting ved hjemstedet. Det var mulig å både komme med positive og negative beskrivelser.

Spørsmål 2 handlet om elevenes visjoner for hjemstedet sitt. Her var målet å komme frem til ønskene og målene elevene hadde for hjemstedet sitt.

Spørsmål 3 gikk på hvilke type virkemidler de så på som hensiktsmessige for å oppnå målsetningene som de kom frem til i spørsmål 2. Her var målet at elevene skulle komme frem til noen konkrete virkemidler de så for seg for å oppnå visjonene og målsetningene for stedet.

### Spørsmål 1:

#### Hva synes du om/Hvordan vil du beskrive hjemstedet ditt i dag?

##### Positive trekk ved Saltrød

Nærhet til Arendal - *Det ble fremhevet at det var positivt for Saltrød at det var gode kommunikasjonsmuligheter mot Arendal. Alle elevene oppfattet Arendal som et attraktivt bysenter.*

Søndagsbutikk - *Søndagsåpen butikk på Saltrød senter var et positivt trekk ved stedet.*

Kebab + Pizza - *Saltrød senter inneholder en pizzarestaurant som også tilbyr andre matretter. Dette ble trukket frem som positivt.*

Godt skolemiljø - *Saltrød skole hadde et godt skolemiljø med lite mobbing. Det var noe uenighet omkring dette punktet. Et flertall av de spurte mente skolemiljøet var bra, mens et mindretall mente skolemiljøet var dårlig.*

Fine kystområder - *Saltrød har veldig fine kystområder. Spesielt Skibeviga ble fremhevet som veldig flott.*

Fotballplass - *Idrettsplassen og idrettshallen ble fremhevet som positivt.*

##### Negative trekk ved Saltrød

Liten estetisk kvalitet på stedet - *Saltrød ble oppfattet som lite pent. Det er få estetiske kvaliteter på stedet.*

For mange narkomane - *Elevene beskrev et dårlig sosialt miljø i Saltrød med sosiale problemer og endel rusmisbrukere.*

Stusselig senter - *Saltrød senter ble beskrevet som lite bra. Elevene etterspurte flere butikker og større vareutvalg på senteret.*

Dårlig busstilbud nordover og østover - *Kommunikasjonsmulighetene nordover og østover ble betegnet som dårlige. Elevene som kom fra denne delen av kommunen etterspurte et bedre busstilbud.*

Dritt skole - *Saltrød skole ble beskrevet som i dårlig teknisk stand. Det ble beskrevet en skole i dårlig bygningsmessig stand, og med behov for rehabilitering.*

Lukt fra Heftingsdalen - *Lukt fra avfallsplassen i Hefingdalen ble beskrevet som sjenerende.*

Lite fritidsaktiviteter - *Det var relativt få fritidsaktiviteter på Saltrød utenom organisert idrett.*

Råning - *Det ble beskrevet et omfattende rånemiljø på stedet.*

Dårlig skolemiljø - *Et flertall av de spurte mente skolemiljøet var bra, mens et mindretall mente skolemiljøet var dårlig.*

Kjedelig - *Saltrød ble beskrevet som et kjedelig sted å vokse opp. Mangel på fritidsaktiviteter og handelstilbud ble særlig trukket frem.*



## Spørsmål 2:

### Hva er din visjon/Hvordan vil du at Saltrød skal bli i fremtiden?

**Bra sted** - Elevene ønsket at stedet skulle bli et bra sted å bo.

**Fin arkitektur** - Det ble ønsket at stedet skulle inneholde god arkitektur. Nye bygninger som ble bygget skulle ha en god arkitektonisk fremtoning. Ønske om noe mer enn vanlige blokker.

**Mer aktivitet** - Mer aktivitet både i form av idrettstilbud og mer uformelle aktivitetstilbud var det ønske om at Saltrød skulle ha i fremtiden.

**Bedre skole** - Det var ønske om at en ny Saltrød skole skulle bli bedre enn den gamle. Behov for finere og mer attraktiv skole.

**Mer sentralt** - Elevene uttrykte ønske om at Saltrød skulle bli et mer sentralt sted med flere tilbud for lokalbefolkningen.

**Finere uteområder** - Saltrød burde i fremtiden ha finere og mer attraktive uteområder.

**Nytt senter** - Ungdommene ønsket at Saltrød senter var det ønske om skulle bli bedre enn det var idag. Det var noe ulike meninger om senteret burde bygges på, eller bare rives og bygges nytt.

**Ingen lukt** - Det var ønske om at nye Saltrød skulle ha mindre lukt fra avfallsdeponiet i Heftingsdalen. Et fremtidig Saltrød skulle være luktfritt.

**Færre narkomane** - Et fremtidig Saltrød burde ha mindre sosiale problemer og færre rusmisbrukere.

**Bedre busstilbud/transporttilbud** - Det burde bli et bedre transporttilbud både mot Arendal og Tvedestrand.

**Pynte opp strendene** - Elevene ønsket at Saltrød i større grad burde få kontakt med sjøen og at nærheten til vannet burde utnyttes bedre.

**Høyere status** - Saltrød har i dag en lav status blant befolkningen i kommunen. Elevene ønsket at denne statusen burde høynes.

## Spørsmål 3:

### Hvordan tror du Saltrød kan oppnå disse visjonene og målene?

**Penger** - Elevene beskrev det som nødvendig å bruke penger på stedet. For å oppnå visjonene måtte det brukes penger.

**Tid** - Det var viktig å ikke tro at alt kan gjøres over natten, men at ting tar tid. Viktig å sette i gang prosesser for å vise at ting er på gang.

**Rike investorer** - Elevene mente at å lokke til seg flere investorer ville kunne bidra til å oppnå visjonene.

**Fortetting** - Å fortette, særlig rundt Saltrød senter, ble sett på som et godt virkemiddel for å oppnå et mer attraktivt sentrum.

**Finere hus** - Bygging av fine hus kunne være et godt virkemiddel for å lokke flere mennesker til å bosette seg i Saltrød.

**Finere uteområder** - En oppgradering av uteområder var sterkt ønsket. Elevene mente at finere uteområder ville føre til større grad av trivsel.

**Fine tomter** - Utnytting av fine, solvendte tomter til attraktive boligtomter mente elevene kunne være med på å bidra til at flere mennesker ville kunne tenke seg å bosette seg i Saltrød

**Svømmehall** - Det var bred enighet om at en ny svømmehall eller større svømmeanlegg kunne bidra til å være en katalysator for å oppnå en omdømmeforandring av Saltrød. Et slikt badeanlegg kunne kombineres med uteområder og utebasseng for å få et attraktivt fritidstilbud.

**Flere folk til å bosette seg her** - For at Saltrød skal bli attraktiv er man avhengig av at flere mennesker velger å bosette seg her. Nødvendig med en større tetthet av mennesker.

**Flere butikker** - Elevene mente at flere butikker kunne være et virkemiddel for å oppnå en større grad av attraktivitet. Viktig å ha et mer komplett tilbud til befolkningen.

**Færre parkeringsplasser** - Parkeringsplassene som i dag opptar store deler av Saltrød, burde flyttes under bakken for å frigjøre plass til både bygninger og attraktive uteområder.

**Park** - Elevene etterspurte park og uteområder beregnet for ungdom. Dette er totalt fraværende i dag, og er nødvendig for å oppnå attraktive uteområder. En park burde være knyttet til sjøen og det burde legges tilrette for bade og stupeanlegg.

**Torg** - Et sentralt torg knyttet til Saltrød senter, busstasjon og skole var ønsket. Sett på som nødvendig for å få attraktive uteområder.



De intervjuede elevene fra ungdomsskolen

Foto: Erend Pehrson

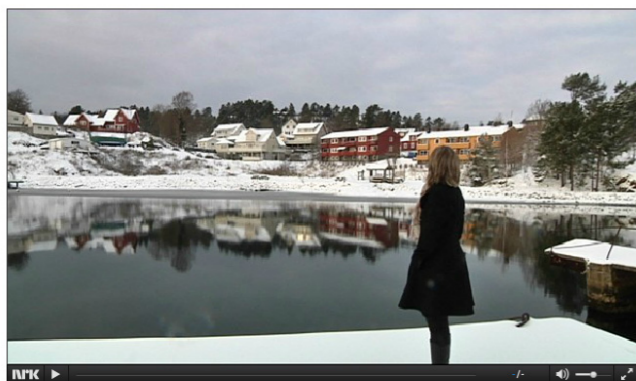


## Avisartikler

Avisartikler og samtaler med Arendal kommune bekrefter det inntrykket som elevene ved Stuenes skole har gitt av Saltrød. Gjennom elevene kom det frem at det er en del sosiale problemer i området med mange rusmisbrukere. Til NRK 24.januar i år fortalte venstrepolitiker og medlem av kommunalutvalget Cathrine Høyese Hall at "det er en kjent sak at det har vært utfordringer i østlige deler av Arendal i forhold til sosiale problemer og kriminalitet" (Wiig Andersen 2012).

Dette blir bekreftet av ordfører i Arendal, Einar Halvorsen (H) i Arendalsposten samme dato, hvor han erkjenner at "kommunen har utfordringer med levekårene i Saltrød- og Eydehavn-området" (Eskelund 2012).

### Rikfolk skal få ned kriminaliteten



Venstre i Arendal vil tilby sjønære tomter til pengesterke folk for å bedre sosiale forhold. Partiet mener at dette vil få ned kriminaliteten i austre deler av kommunen.

ERIK WIIG ANDERSEN erik.wiig.andersen@nrk.no SANDER HEGGHEIM sander.hegheim@nrk.no

Publisert 24.01.2012 08:30, Oppdatert 24.01.2012 15:59.

Figur 41: Avisartikkel om Saltrød  
Kilde: NRK 2012

Aftenposten hadde i tillegg 29.mai 2010 en artikkel med overskriften "Hva er galt med Agder"? Artikkelen setter fokus på at unormalt mange unge er uføre i de to Agderfylkene og at antallet vokser (Bjerke 2010).

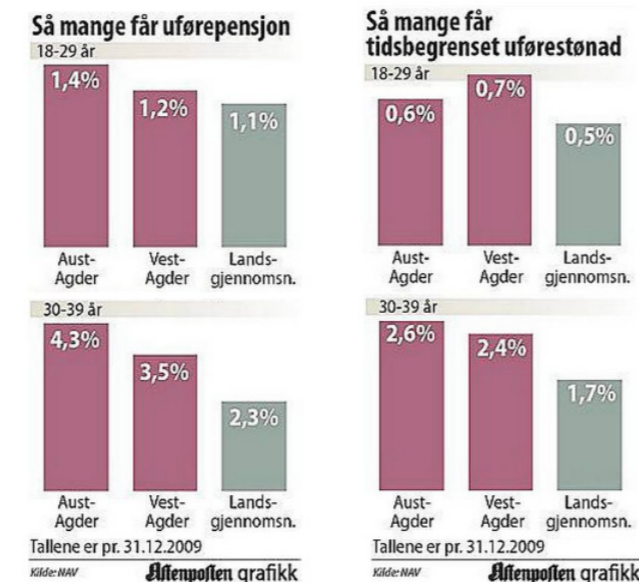


### Hva er galt med Agder?

Unormalt mange unge er uføre, og de blir stadig flere. Den serlandske væremåten kan være en årsak til problemene.

Stein J. Bjerke (foto)  
Publisert 29.mai.2010 10:55 Oppdatert: 12.okt.2011 17:50

Figur 42: Avisartikkel om Saltrød  
Kilde: Aftenposten 2010



Figur 43: Avisartikkel om Saltrød  
Kilde: Aftenposten 2010

## Resultater stadkjensleanalyse

### ELEVINTERVJU

I intervjuet med elevene fremgår både positive og negative sider ved Saltrød. På spørsmål 1 bekreftet elevene at det er en del problemer knyttet til sosiale forhold og at narkotika til en viss grad er utpreget. I tillegg ble det pekt på at det var lite aktivitetstilbud og et lite tilbud av handel og servicebedrifter. I løpet av samtalen kom det også frem nye og interessante opplysninger. Blant annet kom det frem at det var tildels sjenerende lukt knyttet til avfallsdeponiet i Heftingsdalen. Under beskrivelsen av hjemstedet kom elevene også frem til en del positive ting. Elevene beskrev det som positivt at det fantes både søndagsåpne butikker og at det var mulig å spise på pizzeria. Nærheten til sjøen, og den fine kystlinjen ble også beskrevet som positiv. Et godt skolemiljø og et godt idrettstilbud ble også trukket frem som positivt. En god kollektivdekning sydover mot Arendal ble også trukket frem.

På spørsmål 2 kom elevene frem til en del ønsker for hvordan Saltrød burde bli i fremtiden. Det ble trukket frem at det var behov for å gjøre Saltrød mer sentralt og høyne statusen til stedet. Et skifte mot færre narkomane og mindre rusmisbruk var å foretrekke. Utvikling av næring og handel på Saltrød senter var etterspurt, sammen med en generell oppgradering av uteområdene.

På spørsmål 3 kom elevene frem til konkrete virkemidler som kunne være med på å oppnå visjonene og målsetningene for hjemstedet. Svarene på dette spørsmålet viste at de hadde et bevisst forhold til hjemstedet sitt og kom med flere konstruktive forslag til hvordan man kunne bedre forholdene på Saltrød. Blant de konkrete forslagene var å ruste opp uteområdene, legge til rette for nærhet til kysten og utvikling av handel. Det kom også flere konkrete forslag som at en utbygging av svømmehall burde knyttes til sjøen, og at det burde lages park og torg i nærheten av sjøen. Elevene mente også at fine tomter ville kunne være med på å øke attraktiviteten til Saltrød og tiltrekke seg flere til å ville bo her.

### AVISARTIKLER

Avisartiklene bekrefter den oppfatningen som elevene hadde gitt uttrykk for, om at det var problemer knyttet til rusmidler og sosiale forhold i Saltrød. Statistikk fra Statistisk sentralbyrå (SSB) bekreftet at det i Agder-fylkene var flere ungdommer som fikk uførepensjon enn i resten av landet.



# Planer i oppgaveområdet

## Bypakker

Et stadig økende bo- og arbeidsmarked på tvers av administrative grenser, kombinert med stadig sterkere interessekonflikter omkring arealdisponeringen, gjør det nødvendig med forpliktende samarbeid om helhetlige transportløsninger. Av denne grunn blir det stadig vanligere at kommuner, fylkeskommuner og statlige virksomheter som Jernbaneverket og Statens vegvesen, går sammen om å utarbeide forpliktende samarbeidsprosjekter innenfor arealdisponeringer og transportprosjekter. Slike helhetlige transportpolitiske bypakker blir stadig mer aktuelle og også i Arendalsområde er denne type prosjekter på gang.

## Byutvikling 2.0

Statens Vegvesen region sør startet i 2007 opp prosjektet Bystrategi 2.0. Prosjektet var et tverretatlig samarbeidsprosjekt i regi av Statens vegvesen Region sør. Vegvesenet Region sør laget her "Et felles innspill til Nasjonal transportplan med helhetlige areal- og transportstrategier for de mellomstore byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen" (Samferdselsdepartementet 2008).

Rent praktisk har arbeidet foregått på den måten at hver region har arbeidet med å utvikle både arenaer for å bedre samarbeid om areal og transportpolitikken og å komme frem til avtalefestede transport- og arealpakker mellom statlige transportetater, fylkeskommuner og kommuner. Samarbeidet har tatt utgangspunkt i nasjonale mål for å utvikle helhetlige areal- og transportløsninger i slike byregioner (Vegvesen 2009).

Det overordnede målet for bystrategien i Region sør er å skape "attraktive, konkurransedyktige og miljøvennlig byregioner" (Vegvesen 2009). For å oppnå denne type byregioner spiller areal- og transportområdet en avgjørende rolle. Klimautfordringen tvinger oss til å tenke smart om byutvikling, og vi må finne løsninger som er gode for miljø, næringsliv og mennesker. En enkel etat eller en overordnet plan har ingen mulighet til å oppnå dette komplekse målet. Det som er nødvendig er en økt samhandling mellom forskjellige etater og styringsnivåer.

Kun på den måten kan man få nødvendig gjennomføringsevne.

I Byutvikling 2.0 samarbeider fem fylker, 26 bykommuner, statlige transportetater og interesseorganisasjoner og arbeidet har resultert i en felles strategi forankret i Nasjonal transportplan 2010–2019. Strategien tar utgangspunkt i de fire byregionene Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyen og definerer utvikling av "felles, forpliktende arenaer for samhandling". Poenget er å skape helhetlige og avtalefestede areal- og transportpakker mellom forvaltningsnivåer og på tvers av kommunegrenser. (Vegvesen 2009).

Hovedfunnene i rapporten fra Statens Vegvesen region sør sitt arbeid med Bystrategi i region sør – Byutvikling 2.0 har vært at det er behov for et sterkere felles planarbeid og koordinering av både arealpolitikken og kollektivpolitikken. Planlegging foregår ofte på flere forskjellige nivåer samtidig, og det er et sterkt behov for å samordne denne planleggingen for å koordinere og samordne oppfatningen av hvordan fremtiden skal bli. Banebasert tilbud har en sterk effekt på arealutviklingen, men krever høyere investeringer og en større befolkningstetthet for å være lønnsom enn det andre alternativer krever, for eksempel buss.

Funnene tilsier også at kollektivtrafikken må bygges ut samtidig som biltrafikken strupes. Ved en utbygging av både kollektivtrafikk og vei,

viser forskning fra Transportøkonomisk institutt at bilen vil vinne kampen om kundene (Jean-Hansen et al. 2009).

Hovedfunnet i rapporten kan imidlertid oppsummeres veldig enkelt, og det er at en arealutvikling med byspredning, satellittutbygging og bygging av kjøpesentre utenfor byene vil være det største problemet både på kort og lang sikt (Vegvesen 2009). Kommuner konkurrerer med hverandre om den samme næringsvirksomheten og den samme befolkningen, og både næringer og befolkning velger å etablere seg i attraktive områder.



Figur 44: Forsiden på rapporten Byutvikling 2.0  
Kilde: Statens vegvesen 2009



## Agderbyen

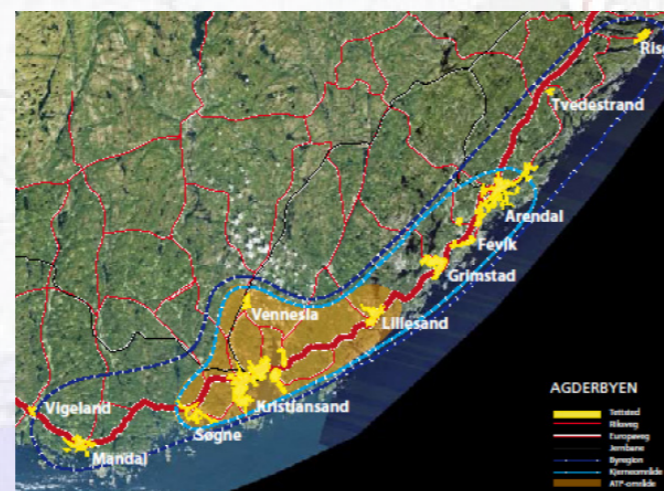
Agderbyen er en del av prosjektet Byutvikling 2.0 som gir føringer for hvordan arealutviklingen i Arendalsområdet burde foregå. Stort sett alle byområdene i Agderbyen har de samme utfordringene knyttet til seg. Det gjelder en stadig økende biltransport, kapasitetsproblemer knyttet til hovedveinettet, lite hensiktsmessig arealbruk og økende byområder. Samtidig øker klimagassutslippene fra transport.

Agderbyen er et langt belte av byer og tettsteder i Aust-Agder og Vest-Agder. Mellom Kristiansand og Arendal er det en flerkjernet bystruktur, noe som er et godt utgangspunkt for å fortette rundt allerede eksisterende småbyer og tettsteder. Mellom disse to hovedkjernene finner vi Grimstad og Lillesand, mens det ligger noen mindre steder innenfor influensområdet til henholdsvis Arendal (Tvedestrand, Risør) og Kristiansand (Vennesla, Søgne og Mandal). Innenfor en slik flerkjernet bystruktur ligger det flere småsteder, som kan utvikles til å bli attraktive lokalsentra. Avstandene i Agderbyen er store, men E18 er ferdig utbygd mellom Kristiansand og Grimstad med fire felt på hele strekningen, og det er planlagt bygging av ny E18 mellom Arendal og Tvedestrand.

Å oppnå en flerkjernet struktur fordrer at kommunene som har planmyndighet over områdene legger til rette for dette gjennom felles areal- og transportplanlegging. Kun ved en felles forståelse av viktigheten av felles

arealplanstrategi kan disse småstedene få muligheten til å utvikle seg til å bli attraktive sentra. Det må vedtas bindende planer for de aktuelle områdene slik at arealutviklingen konsentreres. En konsentrert utbygging vil også bidra til at man kan oppnå et utgangspunkt for et mer velfungerende kollektivnettverk i kommunen. Konsentrert utbygging langs kollektivakser er selve grunnlaget for å kunne ha en velfungerende kollektivtransport.

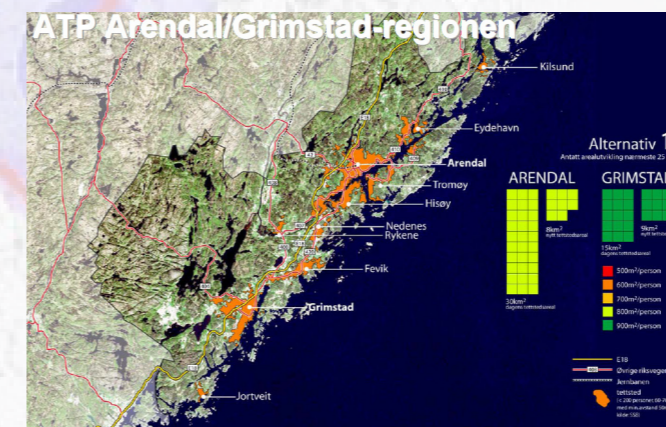
I Kristiansandsregionen ble det i 2004 startet opp et felles areal- og transportplansamarbeid mellom Kristiansand, fem nabokommuner, to fylkeskommuner og andre offentlige institusjoner som Statens Vegvesen og Agder kollektivtrafikk. Dette prosjektet har gitt så gode erfaringer at fra 1.januar 2010 ble samarbeidet formalisert som et permanent samarbeid (Kristiansandsregionen 2012). Etableringen av et tilsvarende prosjekt for Arendal – Grimstadregionen ble vedtatt i 2008.



Figur 45: Kart over Agderbyens utbredelse  
Kilde: Tellefsen 2009

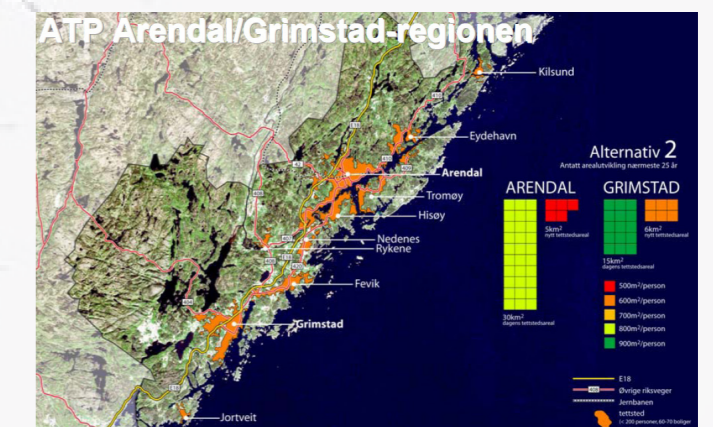
Det felles areal- og transportplan prosjektet Arendal/Grimstad-regionen (ATP) viser at det er viktig å satse på en knutepunktsutvikling på denne strekningen. Befolkningsøkningen i både Arendal og Grimstad og forandringen i befolkningens sammensetning krever en mer variert boligbygging. En stadig større del av befolkningen etterspør sentrale leiligheter på steder som kan tilby bykvaliteter (Tellefsen 2009). Det er også en stadig større andel av befolkningen som bor alene, og det er av den grunn viktig å kunne tilby små og rimelige boenheter.

Samtidig er det er stadig større fokus på å endre arealutviklingen og få en høyere andel av befolkningen over på mer miljøvennlige transportmuligheter. En økning av kollektivandelen er nødvendig for å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren.



Figur 46: Antall arealbehov neste 25 år med eksisterende utnyttelse  
Kilde: Tellefsen 2009

De politiske føringene for ATP-prosjektet legger opp noen premisser for regionen. Det skal legges opp til en sterk befolkningsvekst, minst på høyde med landsgjennomsnittet og man skal primært satse utvikling innenfor de allerede eksisterende sentra. Både Arendal og Grimstad har viktige kvaliteter som tiltrekker seg folk. Rapporten slår fast at det finnes flere attraktive steder på strekningen fra Grimstad mot Arendal. Knutepunktutvikling på disse områdene, langs en kollektivakse er det både nasjonale, regionale og lokale føringer legger opp til. Det er slått tydelig fast at det nettopp er en slik utvikling som er ønsket.



Figur 47: Antall arealbehov neste 25 år med høyere utnyttelse  
Kilde: Tellefsen 2009



## Gjeldende kommuneplan

Gjeldende kommuneplan legger opp til et sterkt fokus på miljø. Redusert arealbeslag og mindre transportbehov er viktige tema i kommuneplanen. Planen ble vedtatt 16.juni 2011 og er kommunens overordnede strategiske styringsdokument for de neste årene.

Utviklingsstrategien slik den er beskrevet i planen, har som hovedmålsetning en vekst i folketallet minst på linje med veksten i landet. Videre har man som delmål å utnytte Arendals særlig sterke sjøtilknytning, holde en høy takt i boligbyggingen samt fokusere på klima- og miljøperspektivet i all samfunnsplanlegging. Under tema samferdsel og infrastruktur står det at kommunen har en hovedmålsetning om å *"ha en fremtidsrettet infrastruktur i arendalsregionen basert på effektive kommunikasjons- og kollektivløsninger og et velfungerende transportsystem"* (Bystyre 2011).

Delmålene skisserer en økt bruk av sykkel, og et tilgjengelig og høyfrekventert kollektivtilbud. Videre står det også at en satsing på næringslivet i Eydehavn skal bidra til vekst øst i kommunen.

I kommuneplanens arealdel går det tydelig frem at kommunen ønsker å være en foregangskommune med hensyn til å redusere klimagassutslipp. Transportsektoren står for nesten 2/3 av utslippene i kommunen og øker mest. Planlegging av arealbruken på en slik måte at klimagassutslippene reduseres er derfor høyt prioritert ifølge kommuneplanen.

Mer konkret har dette ført til at kommunen er i gang med en areal- og transportplan for Arendal og Grimstad i samarbeid med Grimstad kommune, Aust-Agder fylkeskommune

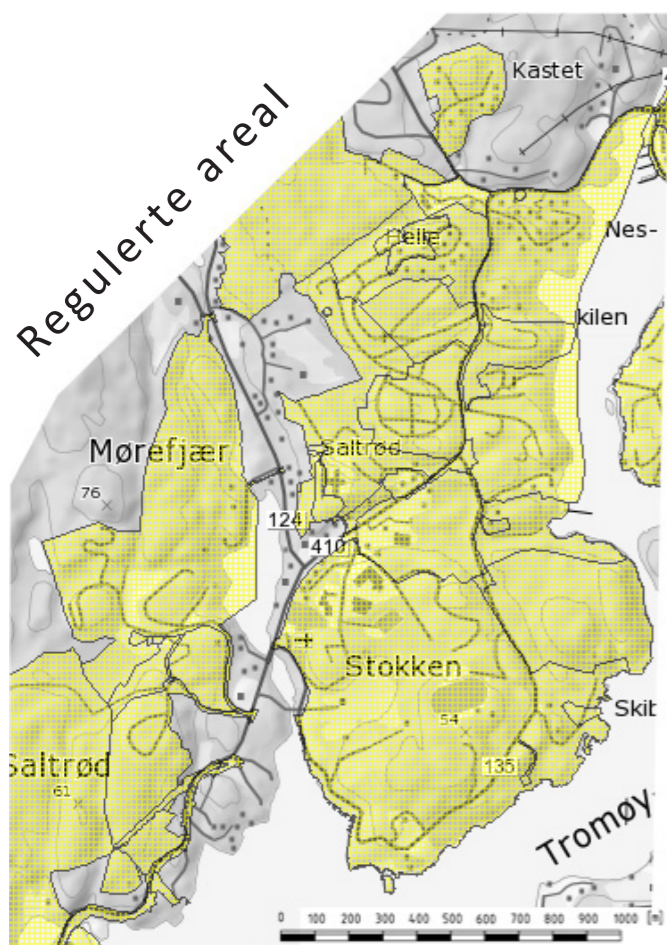


Figur 48: Gjeldende kommuneplan 2011-2021  
Kilde: Arendal Kommune

og Statens vegvesen. Kommunen ønsker å konsentrere utbyggingen langs kollektivakser for å skape et grunnlag for et bedre kollektivtilbud både på sjø og på land. Fortettingen skal primært skje i soner på 300-500 meter fra en kollektivåre. Videre skal det satses på en utbygging av gang- og sykkelveier langs disse kollektivaksene for å få frem mulighetene for å bruke sykkel som et realistisk transportmiddel.

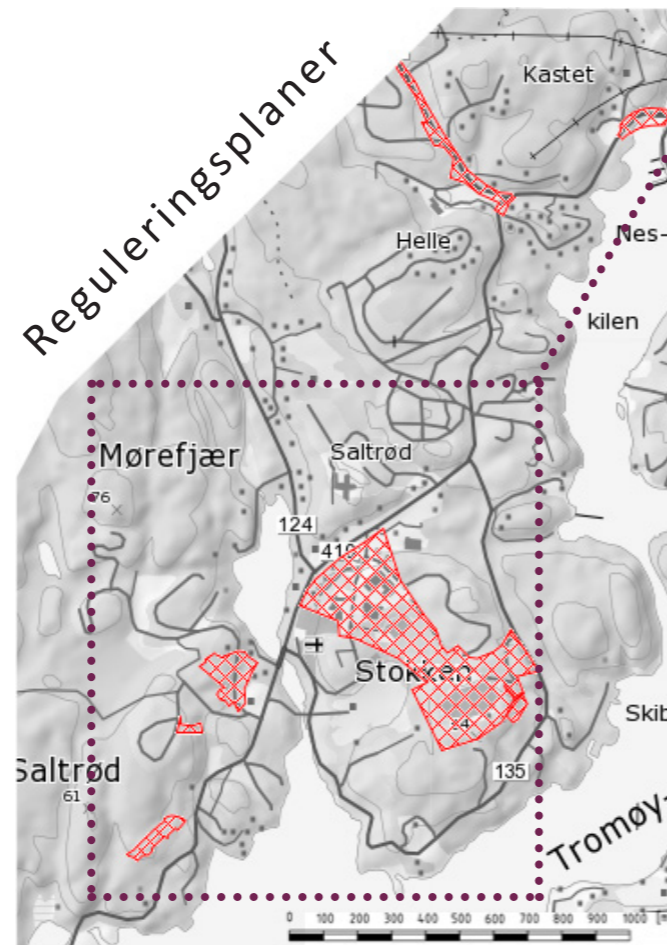
Når det gjelder fortetting av boligmassen, ønsker kommuneplanen å bygge flere leiligheter og redusere eneboligandelen. Den ønsker en mer urban boligbygging i sentrum, langs kollektivakser og ved knutepunkt på kollektivaksen (Bystyre 2011).

I Kommuneplanen side 30 står det *"med en befolkningsvekst de neste tiårene kan vi ikke fortsette å spre naturinngrep som vi har gjort, uten at dette vil virke negativt inn på innbyggernes livskvalitet"*. Av denne grunn ønsker Arendal kommune å konsentrere videre utbygging til kollektivakser, med spesielt høy utnyttning nært kollektivknutepunkt. Videre står det i kommuneplanen at en slik utvikling er viktig for å ivareta en ordnet grønnstruktur, som kan *"sikre biologisk mangfold mellom utbyggingsområder"*.



Figur 40: Kart over regulerte områder innenfor området  
Kilde: NIJOS

Store deler av planområdet er regulert. Det er imidlertid flekkvise områder som ikke er regulert, og som med fordel kunne blitt det, ved en eventuell områderegulering av hele området.



Figur 49: Kart over reguleringsplaner under revisjon i området  
Kilde: Arendal kommune

Innenfor planområdet er det i hovedsak 3 tiltak som det er interessante å se på. Det første er reguleringsplan for ny skole som er under bearbeidelse. Det andre tiltaket er nytt boligområde midt i Salttrød. Det siste tiltaket er det store utbyggingsområdet som ligger vest for Salttrød.



Figur 50: Kart over gjeldende kommuneplankart i området  
Kilde: Arendal kommune

**FREMTIDIG SKOLE**

Arendal kommune er også i gang med planarbeidet for ny skole på Stuenes. Denne skolen vil bli en kombinert barne- og ungdomsskole med en kapasitet på omkring 800 elever. Skolen er planlagt plassert omtrent på samme sted som dagens skole ligger. Planlagt ferdigstillelse er 2014. I tilknytning til skolen er det også planlagt ny svømmehall.

**FREMTIDIG BOLIGOMRÅDE: 43/1 - STUENES**

På nedsiden av barneskolen på Stuenes ligger det inne et privat planinitiativ. Dette forslaget er ikke ennå ferdigbehandlet, men kommunen ønsker primært en høy utnyttelse. Tiltaket har tiltaksnummer 37 i planen.

**FREMTIDIG BOLIGOMRÅDE: SALTRØD VEST**

I gjeldende kommuneplan er det regulert inn et boligområde tett inntil oppgaveområdet. Området som er regulert, er på i overkant av 1200 dekar og ligger sydvest for Salttrød i området mellom Salttrød og Krøgenes. Tiltaket har tiltaksnummer 14 i planen.



## Intervju med Arendal kommune

3.mars 2012 ble det foretatt et intervju med planavdelingen i Arendal kommune. Tema for møtet var å diskutere arealdisponeringen til kommunen innenfor planområdet, samt diskutere mål og strategier kommunen hadde for området. Tilstede fra kommunen var Ole Jørgen Etholm, Kristin Fløystad, Michael Fuller-Gee og Geir Skjæveland.

**Erlend Pehrson (EP):** Kommuneplanen legger opp til et stort boligutbyggingsområde syd for Saltrød. Hvor stort er dette området?

Arendal kommune (AK): Totalt er arealet på i underkant av 1200 dekar.

**EP:** Hvor mange boliger er beregnet på dette området?

AK: Dette er ikke beregnet. Dette vil komme an på planen som skal lages og grad av utnyttelse. Vi ønsker høy tetthet. Her kan bli alt fra 500 – 1200, muligens enda mer.

**EP:** Hvem er forslagsstiller for dette forslaget?

AK: Det er ingen ekstern forslagsstiller. Kommunen eier mesteparten av området selv og ønsker dette området som er tett på kollektivåren bygd ut. Det finnes en gammel reg.plan for området, fra en tid det var privat eid. Her ligger inne skoletomt og næringsareal. Hele planområdet vil imidlertid kreve en områderegulering. Planprogrammet må avklare innhold/omfang, premisser osv.

**EP:** Hva er tidsaspektet for utbygging på dette området?

AK: Vi har dessverre ikke oppdatert vårt boligbyggeprogram. Det er ønskelig å komme i gang med områdeplan i løpet av 2 år, men det er kapasitetsutfordringer internt nå.

**EP:** Tiltaket 43/1 Stuenes er fra forrige kommuneplan. Hva er planlagt her?

AK: På eiendommen 43/1 er det en privat initiativtaker som ønsker å bygge ut boliger. Dette arealet ligger på nedsiden av barneskolen. Det er altså en privat plan, som ennå ikke er ferdigbehandlet. Kommunen ønsker i utgangspunktet en tett utnyttelse av dette området, da det ligger både sentralt i Saltrød.

**EP:** Hva slags planer ser kommunen for seg at den skal gjennomføre på Saltrød? Finnes det en strategi for å løfte statusen til Saltrød?

AK: Ja kommunen har en strategi for å løfte statusen og bedre bomiljøet på Saltrød. Det er planlagt å bygge en lysløype som skal koble seg på den eksisterende lysløypa mellom Enghaven og Ribbervannene. Området er prioritert i neste sti- og løypeplan. I tillegg er det planlagt bygging av en ny barne- og ungdomsskole med ferdigstillelse i 2014. I forbindelse med denne skolen er det også planlagt bygging av en ny svømmehall, men dette tiltaket er ikke tidfestet.

**EP:** Den fysiske avstanden i luftlinje mellom Saltrød og Eydehavn er ikke spesielt lang. Ca 1 km. Er det noen tanker om at Saltrød og Eydehavn kan fungere som et felles tettsted med en miks av funksjoner og tilbud i fremtiden?

AK: Det har vært liten bevissthet om dette, men det kan bli aktuelt. Muligheter for bro mellom Saltrød, Eydehavn og Frisøya vil koble begge områdene nærmere hverandre, samt nærmere til friluftsområdene på Frisøya.

**EP:** Kan Saltrød og Eydehavn fremstå som et nordlig kollektivknutepunkt på strekningen Grimstad - Arendal - Eydehavn?

AK: Politikerne har etterspurt kart som viser hele strekningen fra Grimstad – Arendal – Saltrød – Eydehavn. Det er et mål at Saltrød og Eydehavn skal koble seg på den kollektivstrekningen som går langs kystveien og at disse områdene vil bli det nordlige kollektivknutepunktet.

**EP:** Kommuneplanen vektlegger at ”man ikke skal spre naturinngrepene slik vi har gjort før”. Hvorfor legger allikevel Arendal kommune ut arealer til boligbygging på det området som heter Saltrød Vest? Arealet det her er snakk ligger usentralt, og er av en slik størrelsesorden at det kan virke som en stor ny feltutbygging.

AK: Fordi arealet er å regne for å ligge på en kollektivakse. Området ligger inne i en plan fra gammelt av, og vil ikke bli like bredt som det er vist i dag. Arealet er eid av kommunen, men ligger ikke inne som aktuelt utbyggingsområde ennå. Det vil bli grøntarealer ned mot fjorden, slik at alt ikke vil bli monotont boligområde.

**EP:** Hvorfor legges det ikke til rette for høy utnyttelse av arealene rundt kollektivknutepunktet ved Saltrød senter?

AK: Kommunen ser for seg en høy utnyttelse rundt Saltrød senter, skolen og svømmehallen. Gjerne to etasjes kjøpesenter med minst tre etasjer boliger over. Jo flere etasjer jo bedre, da disse vil få sjøutsikt og utsikt vestover.



## Boligprosjekter

På strekningen mellom Saltrød og Arendal finnes det flere boligprosjekter under oppføring.

Totalt på Krøgenes er det planlagt eller satt i gang bygging av i alt 196 leiligheter ekskludert Vindholmen som kan ende opp med et sted mellom 400 og 800 boliger.

### BELLEVUE

Helt syd i området bygges det 59 leiligheter fordelt på tre stk 3-4 etasjers boligblokker. Arendal boligbyggelag står som utbygger.



Bellevue

### HOLMEN BRYGGE

På Holmen bygges det 20 leiligheter med tilhørende marina. Leilighetene vil være innflyttingsklare i løpet av 2012.



Holmen Brygge



Figur 51: Planlagte byggeprosjekter i området mellom Arendal og Saltrød:  
Kilde: www.gulesider.no

### VINDHOLMEN

På Vindholmen planlegges det for et sted mellom 400 og 800 boliger, uten at noen vet når disse boligene eventuelt kan stå klare. Politikerne og utbyggere har i dette området ikke greid å enes om hvordan dette området burde bygge ut, og i hvilken grad man burde satse på næring i tillegg til boliger her.



Vindholmen

### BRONESET

På Tromøya ved ilandføringen av Tromøybrua planlegges det et boligprosjekt. Broneset skal bestå av totalt 85 leiligheter fordelt på 4 byggetrinn. I første byggetrinn er det planlagt bygging av 22 leiligheter.



Broneset

### DYBVIGA

Nord i området ved Dybviga er Dybvig brygge under oppføring. Dette er et leilighetskompleks som vil bestå av i første omgang 32 leiligheter med planlagt ferdigstilling våren 2012.



Dybviga Brygge

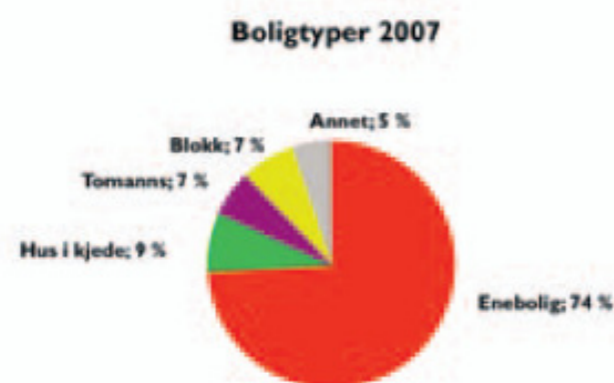


## BOLIGBEHOV

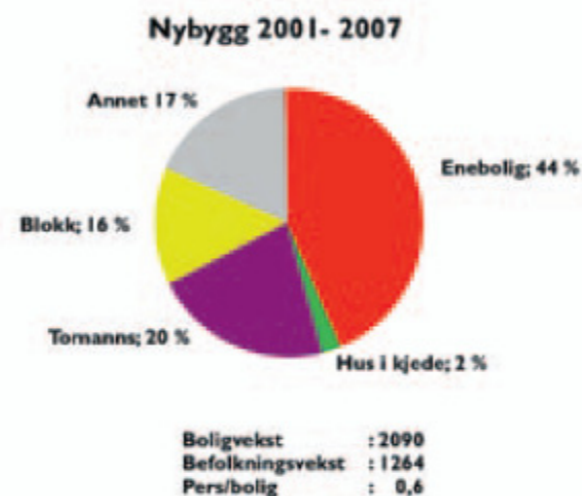
Boligprognosene for Arendal viser at kommunen er forventet å vokse med 5000 personer i løpet av de neste 10 årene og opp imot 11000 i løpet av en tveårsperiode. I løpet av planperioden for gjeldende kommuneplan for 2011-2021 er det beregnet et behov for 3000 boliger, med totalt 275 boliger per år. Arealbehovet er beregnet til omkring 4000 dekar ifølge kommuneplanen.

## BOLIGOVERSIKT

Oversikten over boligtyper i Arendal kommune for år 2007 viser at det er en overvekt av eneboliger. 74 prosent av alle boliger i Arendal kommune var av denne type i år 2007. I perioden 2001-2007 var 44 prosent av alle boliger bygget av denne typen. Samlet sett stod eneboliger, hus i kjede og tomannsboliger for nærmere 2/3 av boligbyggingen. Samtidig viser statistikken over husholdninger at det er en klar overvekt av folk som bor alene. 35 prosent av alle husholdninger består av 1 person, mens 28 prosent består av 2 personer. Det er altså en klar overvekt av husholdninger som ikke er typiske eneboligbeboere. Allikevel blir det altså bygget klart flest av denne typen.



Figur 52: Andelen forskjellige boligtyper i Arendal kommune i 2007  
Kilde: Arendal kommune



Figur 53: Andelen forskjellige boligtyper bygget i Arendal kommune fra 2001-2007  
Kilde: Arendal kommune



Figur 54: Fordeling av antall personer i hver husholdning i Arendal kommune 2007  
Kilde: Arendal kommune

## Vurdering eksisterende planer

### BYSTRATEGI 2.0

Det kommer tydelig frem i ATP prosjektet Grimstad-Arendal at det bør satses på en fortetting av allerede eksisterende tettsteder på strekningen Grimstad-Arendal. Ved å fortette disse områdene, og satse på stedsutvikling i de aktuelle tettstedene, vil en stor del av den forventede befolkningsveksten bli lokalisert innenfor det allerede bebygde området. På den måten vil en kunne begrense spredningen av nye utbyggingsområder. En strategi med å fortette disse områdene vil også være med på å øke potensialet for å få til en god kollektivdekning i fremtiden. Med konsentrert bebyggelse vil det ligge til rette for mer miljøvennlige transportløsninger i fremtiden i form av buss, bussmetro eller kanskje til og med banebasert transport.

Etter min vurdering vil også områdene nord-øst for Arendal være aktuelle for å inngå i en slik overordnet kollektivknutepunktstrategi. FV410 har en relativt høy årsdøgntrafikk med mellom 13000 og 7000 biler i døgnet mellom Saltrød og Eydehavn. Om den fremtidige befolkningsveksten benytter bil, er det fare for at kapasiteten på veien vil bli sprengt. Det er derfor viktig at det legges til rette for at befolkningsveksten kan bosettes på en måte som gjør at det blir attraktivt å benytte seg av miljøvennlige transportløsninger.

Saltrød fremstår sammen med Eydehavn som det nordligste forankringspunktet i kommunen og innenfor en relativt liten radius (omkring 2 km) bor det ca 5000 mennesker, og det er forventet en befolkningsvekst i dette området. Saltrød fremstår som et i stor grad eget tettsted med både skole, kjøpesenter og institusjoner som eldresenter med mer. Eydehavn har på sin side en stor industriproduksjon og utgjør et viktig element i næringslivet i Arendal. Forholdene ligger derfor godt til rette for at strategien med fortetting langs kollektivaksen mellom Grimstad og Arendal burde fortsettes nordover mot Saltrød. Dette har også vært etterspurt av politikerne i Arendal.

### KOMMUNEPLAN

Min vurdering av gjeldende kommuneplankart for Saltrød, er at den i liten grad ivaretar de målsetningene som står i kommuneplanens samfunnsdel. Det er særlig utbyggingsområdet Saltrød Vest, jeg mener går imot de føringene som kommuneplanens samfunnsdel legger opp til. I denne står det at *"vi må ikke sløse med areal"* og *"ikke spre utbyggingsområdene"*. En ytterligere utvidelse av området vil også gå imot prinsippene fra rapporten Byutvikling 2.0 fra Statens Vegvesen som skriver at *"det legges til grunn en fortettingsstrategi for eksisterende bysentra langs kollektivakser og knutepunkter. Det skal være en restriktiv holdning til nye satellitter, bilbaserte sentra og byspredning i tråd med RPR for ATP"* (Vegvesen 2009). En

utbygging av Saltrød Vest, vil være med på å fragmentere Saltrød og på sikt forandre stedet til et mer eller mindre utflytende boligområde, uten noen spesiell tilhørighet til Saltrød som sted. En alternativ utbygging, med konsentrert utbygging av Saltrød sentrum, med høy utnyttelse vil være en riktigere utvikling.

Når det gjelder de andre tiltakene innenfor planområdet, ligger alle disse sentrumsnært. De kommer derfor ikke i konflikt med de rikspolitiske bestemmelsene og målene i kommuneplanens samfunnsdel.

Tiltaket 43/1 - Stuenes skole bør utvikles med høy tetthet. Området ligger imidlertid såpass sentrumsnært at arealet bør bero til det er kommet en sentrumsplan for hele Saltrød med tilhørende skole og svømmehall. Muligens vil det være mer fornuftig å bruke deler av arealet på sentrumsformål eller offentlige formål. Det som er helt sikkert er imidlertid at arealet må få en høy utnyttelse.

Nye Stuenes skole med tilhørende svømmehall bør planlegges så nært opp til sentrum som mulig. Forhåpentligvis vil en bedre lokalisering føre til en større integrasjon mellom skole og sentrum. Dette vil være viktig for å skape grunnlag for et livskraftig sentrum. På små steder som Saltrød vil det være viktig å oppnå en stor grad av fellesfunksjoner, slik at ting får flere brukere.

### BOLIGPROSJEKTER

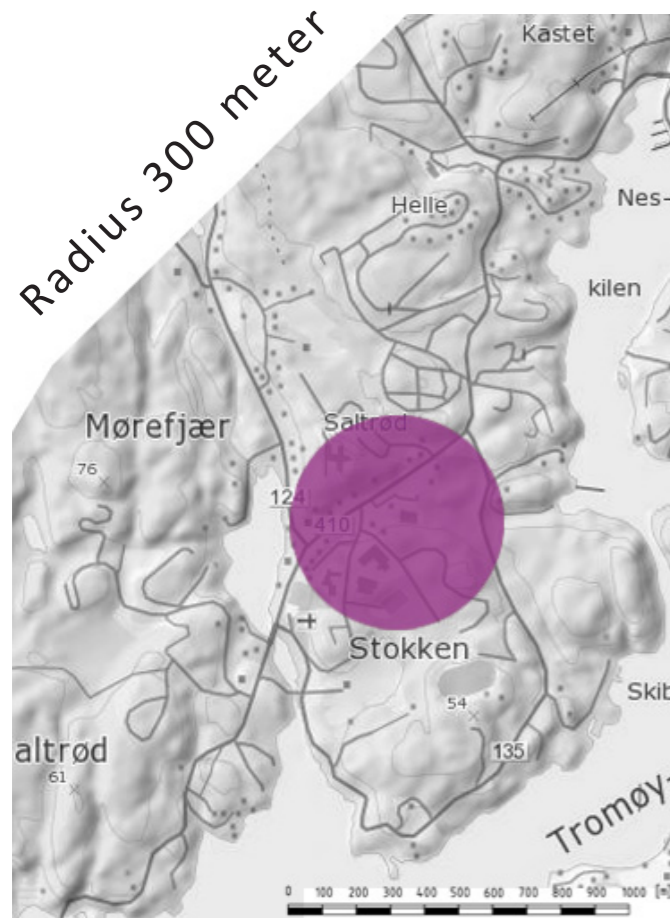
Det finnes per dags dato ingen boligprosjekter innenfor oppgaveområdet. Boligprosjektene er istedet lokalisert i området mellom Krøgenes og Arendal. Disse prosjektene er utelukkende lokalisert på sjønære tomter med attraktiv beliggenhet. Salgsannonsene bærer preg av å reklamere for både sjøtilgang og egen båt plass. Det vil være viktig å også kunne tilby denne type tomter på Saltrød om det er meningen at en del av befolkningsveksten skal lokaliseres her. Om det bygges flere leiligheter vil det mindre behov for å legge ut nye eneboligtomter. Det er et kjent fenomen at mange eldre som bor i eneboliger kan tenke seg å flytte til leiligheter hvis dette fantes. En slik flytting frigjør eneboliger i markedet noe som gagnar den delen av befolkningen som typisk ønsker å bo slik. Et skifte i boligbyggingen mot flere leiligheter vil derfor være bra, og et slikt skifte bør også komme på Saltrød. Utbyggingen av Saltrød Vest med store eneboligtomter vil ikke være i tråd med det boligmarkedet i Arendal etterspør.

### INTERVJU MED ARENDAL KOMMUNE

I intervjuet kom det frem at det hadde vært liten bevissthet rundt å utvikle Saltrød og Eydehavn som et felles tettsted. Politikerne hadde imidlertid etterspurt en strategi for å utvikle Saltrød og Eydehavn til å bli en nordlig kollektivknutepunkt på strekningen fra Grimstad til Arendal.

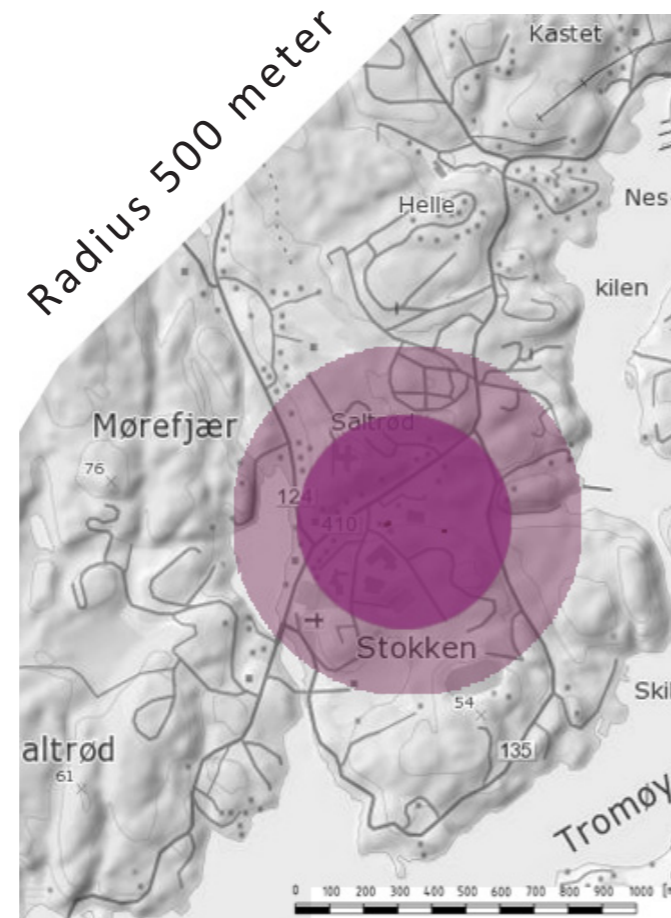


# Tetthetsberegninger



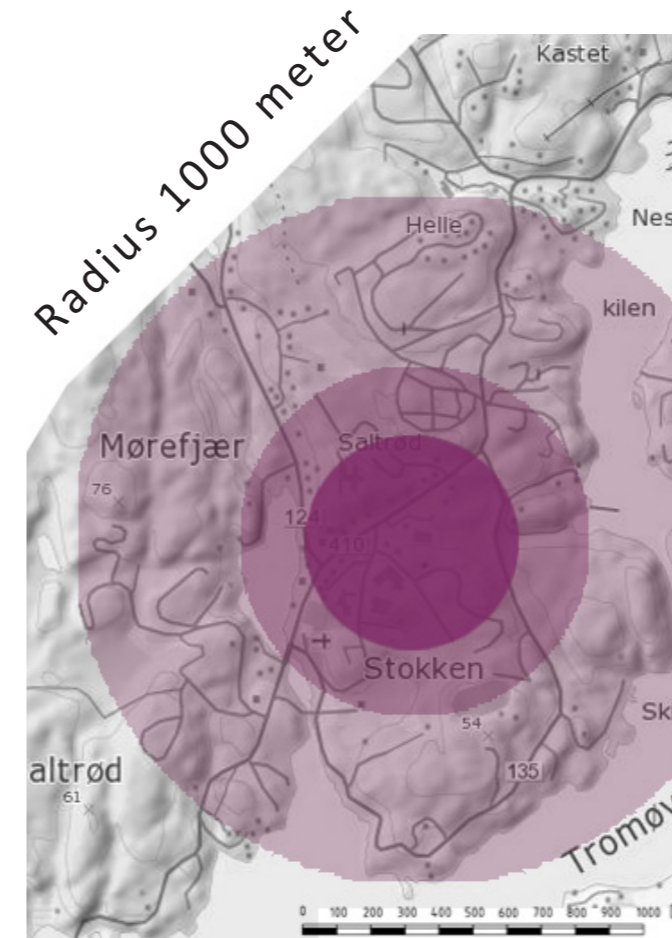
Figur: 300 meters radius fra Saltrød sentrum

Saltrød har innenfor en radius av 300 meter en utnyttelsesgrad på totalt 10,86 %



Figur: 500 meters radius fra Saltrød sentrum

Saltrød har innenfor en radius av 500 meter en utnyttelsesgrad på totalt 7,66 %



Figur: 1000 meters radius fra Saltrød sentrum

Saltrød har innenfor en radius av 1000 meter en utnyttelsesgrad på totalt 5,76 %

## Resultater tetthetsberegninger

Tettheten innenfor en radius av 300 meter er på omkring 10 prosent og dette tallet synker med økende radius. I klartekst betyr dette at 90 prosent av arealet er dekket av andre ting enn bygninger, som veier, parkeringsplasser eller skog.

For at Saltrød sammen med Eydehavn skal fremstå som et mulige kollektivknutepunkt i fremtiden, vil det være viktig at det bor mange mennesker innenfor korte avstander til det aktuelle transportmiddelet. Om boligene blir plassert for langt vekk fra transporttilbudet, vil terskelen for å bruke det blir forhøyet. I kommuneplanen til Arendal kommune står det at bebyggelsen primært bør lokaliseres innenfor en radius av 500 meter fra kollektivtilbudet. Det vil dermed være viktig å fortette særlig innenfor en radius av 300-500 meter.

Tetthetsberegningene viser at det foreligger et stort potensial for å fortette innenfor området. Selv om man legger inn spesielle restriksjoner som vern av strandsonen, viktige naturtyper og kulturminner mener jeg det fortsatt finnes ledige arealer som egner seg for utbygging. En slik utbygging vil både være hensiktsmessig og riktig med tanke på nasjonale og regionale mål og føringer.

# SWOT-analyse

## Faktorer

I SWOT-analysen er faktorer fra landskapsanalysen, stadkjensleanalysen, tetthetsberegningene, intervjuet med kommunen og eksisterende planer vurdert opp imot de nasjonale målsetningene for ønsket stedsutvikling og arealutvikling. Ved å vurdere de forskjellige faktorene opp imot disse uttalte målsetningene er det mulig å kategorisere disse i styrker, svakheter, muligheter og trusler. SWOT-analysen gjør det dermed mulig å komme frem til det handlingsrommet eller potensialet for utvikling som finnes på Saltrød.

FAKTORER	NASJONALE MÅLSETNINGER
LANDSKAPFORM	REDUSERTE KLIMAGASSUTSLIPP
BELIGGENHET	GODT LOKALMILJØ
NATURTYPER	AREALEFFEKTIVITET
VEGETASJON	VERDISKAPING
AREALTYPER	LEVENDE SENTRUM
BEBYGGELSE	KVALITET I UTFORMING
FUNKSJONER	BEVARE KULTURMILJØER
KULTURHISTORIE	TILGJENGELIGHET FOR ALLE
VEISYSTEM	
EIENDOMSFORHOLD	
OPPVEKSTVILKÅR	
SOSIALE PROBLEMER	
EKSISTERENDE PLANER	
BEFOLKNINGSPROGNOSER	
BOLIGBEHOV	
NÆRINGS LIV	
TETTHET	
KOLLEKTIVDEKNING	
TOMTETILGANG	
NY BEBYGGELSE	
KOLLEKTIVKNUTEPUNKT	
MANGEL PÅ VISJONER	

### Strengths / styrker

**BELIGGENHET** - Saltrød har en attraktiv beliggenhet både i nærheten av Arendal og i nærheten av Tromøysundet. Denne beliggenheten burde gjøre det attraktivt å bosette seg her.

**VEGETASJON** - Innenfor oppgaveområdet er det lite dyrka mark. Dermed vil en diskusjon omkring jordvern og neddyrking av dyrka mark være mindre relevant i forhold til mange andre steder.

**BEBYGGELSE** - Bebyggelsen på Saltrød er relativt kompakt og lite fragmentert med kun ett sentrumsområde. Dette gjør det mulig å fortette og styrke sentrumsområdet. Boligområdene rundt ligger innenfor en 1-2 km radius fra sentrumsområdet, noe som gjør at Saltrød allerede oppfattes som et tettsted. Dette bør videreutvikles og utnyttes.

**NATURTYPER** - Det finnes flere viktige naturtyper innenfor området, men plasseringen hindrer ikke en fortetting eller utvikling av Saltrød.

**FUNKSJONER** - På Saltrød vinnes det allerede flere forskjellige funksjoner. Saltrød senter har både matbutikk, hobbybutikk og pizzarestaurant. I tillegg er det stor barne- og ungdomsskole her, samt idrettshall, svømmehall, eldresenter og kirke. Disse funksjonene ligger sentralt plassert med liten fysisk avstand fra hverandre. Ved å fortette rundt disse funksjonene kan Saltrød få et kompakt og attraktivt sentrum.

**INVESTERINGSVILJE** - Arendal kommune har vedtatt bygging av ny barne- og ungdomsskole samt svømmehall på Saltrød. Dette viser at kommunen ønsker å investere i området.

**AREALTYPER** - Innenfor Saltrød er det lite dyrka mark. Dette gjør det mindre kontroversielt å bygge her enn i andre områder.

### Weaknesses / svakheter

**OPPVEKSTVILKÅR** - Det har kommet frem både gjennom avisartikler og intervjuer at oppvekstvilkårene på Saltrød er dårligere enn i resten av kommunen.

**SOSIALE PROBLEMER** - Rusmisbruk og sosiale forhold har gjort at Saltrød lokalt har fått et dårlig rykte.

**BOLIGBEHOV** - Oversikten over boligbehovet viser at det er størst etterspørsel etter leiligheter. Denne boligtypen er det veldig lite av på Saltrød.

**EIENDOMSFORHOLD** - Eiendomsgrensene på Saltrød viser at det er mange små eiendommer med mange forskjellige eiere. Dette gjør det både tungvint og tidkrevende å starte utbyggingsprosjekter på flere eiendommer.

**NÆRINGS LIV** - Det er liten grad av næringsvirksomhet i Saltrød. Det er stor grad av pendling til Arendal og få lokale arbeidsplasser.

**KOLLEKTIVDEKNING** - Dårlig kollektivdekning mot både Arendal og andre omkringliggende tettsteder gjør det tungvint for beboerne på stedet å basere seg på kollektivtransport.

**TOMTER** - Det finnes ingen transformasjonsområder helt nede i sjøkanten, slik som det finnes f.eks. på Vindholmen eller Dybviga brygge. Dette reduserer muligheten for å utvikle sjønære boligprosjekter.

**VEISYSTEM** - Trafikken på FV410 er veldig høy og står i fare for å bli sprengt om det legges ut nye store bilbaserte boligområder i Saltrødområdet.



### Opportunities / muligheter

**LANDSKAPSFORM** - Det kupert landskapet med koller og dalfører åpner opp for utbygging i hellinger. En utbygging av syd- og vestvendte hellinger vil gi attraktive tomter med både fjordutsikt og gode solforhold.

**BEFOLKNINGSPROGNOSER** - Boligprognosene for Arendal med sterk befolkningsvekst åpner opp muligheter for at denne kan brukes til å få til god stedsutvikling på Saltrød.

**TETTHET** - Tetthetsberegningene viser at det er en veldig lav tetthet på Saltrød. Dette gjør det mulig å fortette uten å måtte rive eller transformere eksisterende bebyggelse. Det er allerede store arealer ledig, slik at fortetting burde kunne foregå relativt uproblematisk.

**KOLLEKTIVKNUTEPUNKT** - Områdene syd for Arendal, mot Grimstad, skal utvikles i henhold til føringene om knutepunktutvikling. Saltrød og Eydehavn utgjør sammen det nordlige tyngdepunktet i kommunen, og forholdene burde ligge godt tilrette for å benytte samme strategi også her.

**NY BEBYGGELSE** - En vekst i befolkningen med nye innflyttere åpner opp for at nye boligområder kan legges på attraktive tomter med sjø og solutsikt. Dette vil være med på å tiltrekke både boligutviklere og skape attraktive boliger.

**KULTURHISTORIE** - Saltrød har en gammel historie med både seilskutebygging og utstrakt gruvedrift. Kulturminner fra denne tiden kan utnyttes og fungere som et identitetsskapende virkemiddel på Saltrød.

### Threats / trusler

**EKSISTERENDE PLANER** - Den gjeldende kommuneplanen legger opp til en utbygging av et nytt stort utbyggingsområde vest for Saltrød. En slik utbygging mener jeg går imot de nasjonale målene for arealutviklingen. I tillegg til at det vil være lite heldig med tanke på stedsutvikling på Saltrød.

**MANGEL PÅ VISJONER** - Hvis kommunen ikke greier å nyttiggjøre den forventede befolkningsveksten til å utvikle Saltrød til å bli et attraktivt tettsted, vil den nye befolkningen kanskje i vel så stor grad føle tilhørighet til Arendal fremfor Saltrød. Resultatet kan bli at Saltrød blir mer fragmentert med redusert stedsidentitet.

## Resultater SWOT-analyse

SWOT-analysen viser at Saltrød har store muligheter for å oppnå en god og riktig utvikling. Hovedfunnene i analysen slår fast at den store styrken til Saltrød i dag er nærheten til Arendal, og plasseringen ved kysten. Denne sjøtilgangen utnyttes sterkere enn i dag. En av svakhetene til Saltrød idag er at det er sosiale problemene og dårlige levevilkår. Dette er kommunen klar over og de gjør en innsats for å forbedre ved å bla. bygge skole og svømmehall på stedet. Mulighetene på stedet er knyttet til den forventede befolkningsveksten. Om denne lokaliseres riktig, og det fortettes i nærheten av det allerede eksisterende sentrumsområdet, vil denne veksten kunne bidra til en positiv stedsutvikling i Saltrød. En lokalisering langt utenfor den eksisterende bebyggelsen vil derimot være en trussel mot en god stedsutvikling på stedet.

# Strategier

## Strategier for utvikling

SWOT-analysen viser på en god måte hvilket handlingsrom som finnes for utvikling på Saltrød. En bedre arealutvikling i samsvar med de nasjonale målene for god steds- og arealutvikling bør være en målsetning for den videre utviklingen på stedet. Ved å nyttiggjøre de funnene som er kommet frem i SWOT-analysen, og utnytte disse til å lage strategier for arbeidet med stedsutviklingen, kan kommunen nyttiggjøre mulighetene og unngå truslene beskrevet i SWOT-analysen.

Det overordnede målet for Arendal kommune må være at Saltrød skal fremstå som en vellykket og attraktiv kommune, med mange fornøyde innbyggere og sterk tilflytting. For at attraktiviteten til området skal gå opp, vil det være viktig å ta noen grep og være trofaste mot det målet man arbeider mot. Også SWOT-analysen viser at det er både styrker og muligheter som bør utnyttes for å oppnå en styrket attraktivitet og sikre en kontinuerlig vekst og utvikling.

Det er særlig fire forskjellige virkemidler det vil være fornuftige å benytte for å øke attraktiviteten til Saltrød.

### BEBYGGELSE

Ny bebyggelse bør plasseres sentralt på Saltrød, fremfor å spres i areal. Det bør satses på sentrumsområde og legge til rette for en utvikling av boligeprosjekter på attraktive tomter. Saltrød har i dag en veldig høy grad av eneboliger og rekkehus, og en mer differensiert

og mindre arealkrevende utbygging vil være i samsvar med de overordnede nasjonale målene for arealutviklingen. Tetthetsberegningene viser at Saltrød har en veldig lav utnyttelsesgrad og at området tåler en høyere tetthet. En fortetting vil også bidra til å danne grunnlag for et godt kollektivtilbud, når det blir en større potensiell kundemasse på stedet. Saltrød har de samme mulighetene for å få attraktive sjønære boliger som andre steder i kommunen. Den unike plasseringen til sjøen bør utnyttes og det må satses på å bygge boliger med sjøutsikt og båtplasser. Byggingen i selve strandsonen er imidlertid mindre gunstig, da dette vil forhindre tilgjengeligheten for allmennheten. Å legge til rette for friluftsliv og gjøre strandsonen mer tilgjengelig vil være viktig.

Nye store statlige eller kommunale investeringer bør utnyttes slik at de får en flerbruksmulighet. På små steder vil det være viktig å utnytte slike store investeringer for å sikre så stor tilgjengelighet som mulig for befolkningen. Et skolebibliotek kan for eksempel slås sammen med et folkebibliotek, en svømmehall kan bli et badesenter og en skolekantine kan kanskje fungere som en kafeteria etter skoletid. Ved å legge svømmehallen i vannkanten og gjøre skolebiblioteket tilgjengelig for alle, kan Saltrød sentrum bli et kompakt og attraktivt nærsenter.

### GRØNNSTRUKTUR

Ved en utbygging av ny bebyggelse bør det satses på å utvikle nye grønnsstrukturer.

Strandsonen på Sørlandet er attraktiv og følgelig under sterkt press for å bygges ned. Ved ny utbygging bør det derfor satses på å gjøre både strandsonen og andre grønnsstrukturer mer tilgjengelig for allmennheten i større grad enn den er i dag. Å legge til rette for en sammenhengende grønnsstrukturer er med på å stimulere til et aktivt friluftsliv, noe som også er viktig for å redusere transportbehovet. Attraktive lysløyper og stier kan minske og redusere avstandene mellom Saltrød og omkringliggende områder og et effektivt gang- og sykkelveinnettverk kan bidra til å redusere behovet for transport i dagliglivet. I tillegg vil en godt utbygget grønnsstruktur ha helsemessige effekter. Å bruke marka og kystsonen som rekreasjonsområde med fokus på aktivitet og fritid er bra for folkehelsen. I tillegg har sammenhengende grønnsstrukturer en viktig funksjon for bevaring av biologisk mangfold.

### STEDSIDENTITET

Ethvert sted har en iboende stedsidentitet. Å bruke en slik stedsidentitet for å fremme samhold og utvikling blant befolkningen er en god måte å finne noen felles mål å arbeide mot. Denne stedsidentiteten må Saltrød finne og videreutvikle. Som oppgaven viser har Saltrød en gammel historie, og det finnes flere gamle spor etter denne både i form av gruvedrift og skipsbygging. Disse historiske sporene kan benyttes for å få frem særpreget til Saltrød. Kanskje denne kan være med å forme hva Saltrød bør bli i fremtiden? Arbeidet med å komme frem til et felles mål og en felles visjon

er viktig for å finne ut hva Saltrød kan bli i morgen. Det er viktig med visjoner og mål å arbeide mot!

### STRANDSONEN

En av de store fordelene til Saltrød er nærheten til sjøen og den attraktive strandsonen. Denne tilgangen har historisk sett vært selve grunnlaget for Saltrøds eksistens, men i dag virker det som om stedet har vendt seg bort fra sjøen. Tilgangen til sjøen og fjorden må derfor igjen utvikles og utnyttes til det beste for stedet og innbyggerne. Elevene ved Stuenes skole klaget over den dårlige tilgangen til strandsonen og en befarig på området viste også at det var få tilrettelagte badeplasser i området. Ved å sette av et sentralt område på Saltrød og gjøre dette til friområde med badeplass og strand kan tilgangen til sjøen forbedres. Et slikt område kan også være med på å skape et sentralt og attraktivt friområde for alle innbyggerne i Saltrød. En annen mulighet for å knytte seg mot kysten og ta tilbake strandsonen er å åpne opp Mørefjæra for å få bedre tilgang til Tromøysundet. Mørefjæra ligger som en fjordtarm og omslutter Saltrød. Denne fjordtarmen kan åpnes opp for å skape bedre tilgjengelighet mellom Tromøysundet og Saltrød. Det kan lages båtplasser og marina og kanskje en gjestehavn for å ta imot fritidsbåter. I tillegg kan det lages en kyststi og badeplasser langs sjøen for å binde sammen friområdene og øke tilgjengeligheten til sjøen.



MÅL

FORNØYDE INNBYGGERE

ØKT ATTRAKTIVITET

STERK TILFLYTTING



VIRKEMIDLER

BEBYGGELSE

GRØNNSTRUKTUR

STEDSIDENTITET

STRANDSONEN

FORTETTING

MARKA

HISTORIEN

FLERE BADEPLASSER

FLERE LEILIGHETER

STRANDSONE

VISJONSBYGGING

KYSTSTI

FUNKSJONSDELING

BÅTPLASSER

GJESTEHAVN

# Mulighetsstudier

## Delområder

Basert på fem krav er det innenfor Saltrød identifisert totalt 6 delområder egner seg for utbygging.

Områdene oppfyller følgende krav.

1: Avstand: Ingen av delområdene er lenger vekk enn maks 1000 meter fra Saltrød sentrum. De fleste delområdene befinner seg innenfor en radius av 500 meter fra Saltrød sentrum.

2: Strandsone: Alle delområdene befinner seg i nærheten til sjøen. Det har bevisst vært et mål å ta tilbake sjøfronten og vende fokuset mot sjøen. Samtidig skal ikke strandsonen bygges ned. Det har isteden vært et mål at strandsonen skal tilrettelegges for allment bruk.

3: Kulturmiljøer: I områder som er blitt registrert kommunedelplanen for bevaring og sikring av kulturminner skal det tas ekstra hensyn til disse.

4: Hellinger: Ingen områder ligger nordvendt eller østvendt. Det har vært et mål å få plassert inn utbyggingsområder i vestvendte eller sydvendte helninger

5: Naturmiljø: Ingen av utbyggingsområdene skal komme i konflikt med viktige naturtyper.

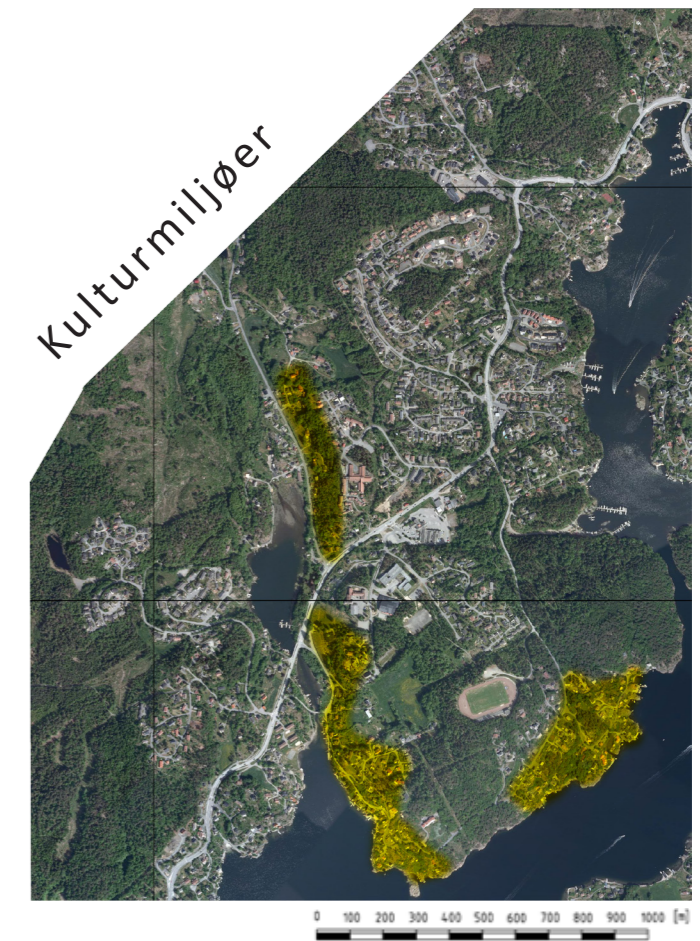
Områdene er nummerert i rekkefølge fra 1-6.



Kartet marker 1000 meters radius fra Saltrød sentrum. Områdene lenger unna er utelatt fra videre vurderinger om de er egnet for utbygging.



Kartet viser hvor strandsonen går. Pga. det store presset på utbygging i strandsonen har det vært et mål å ikke bygge ned denne ytterligere. Det kan imidlertid gjøres unntak for denne hvis tiltaket er av en allmennnyttig karakter.



Kartet viser hvor de 3 viktigste kulturminneområdene ligger lokalisert. I samsvar med kommunedelplanen for bevaring er det ikke lagt ned noe forbud mot utbygging i disse områdene, men ved en utbygging her må det gjøres grundigere undersøkelser for å identifisere og ivareta kulturminner.





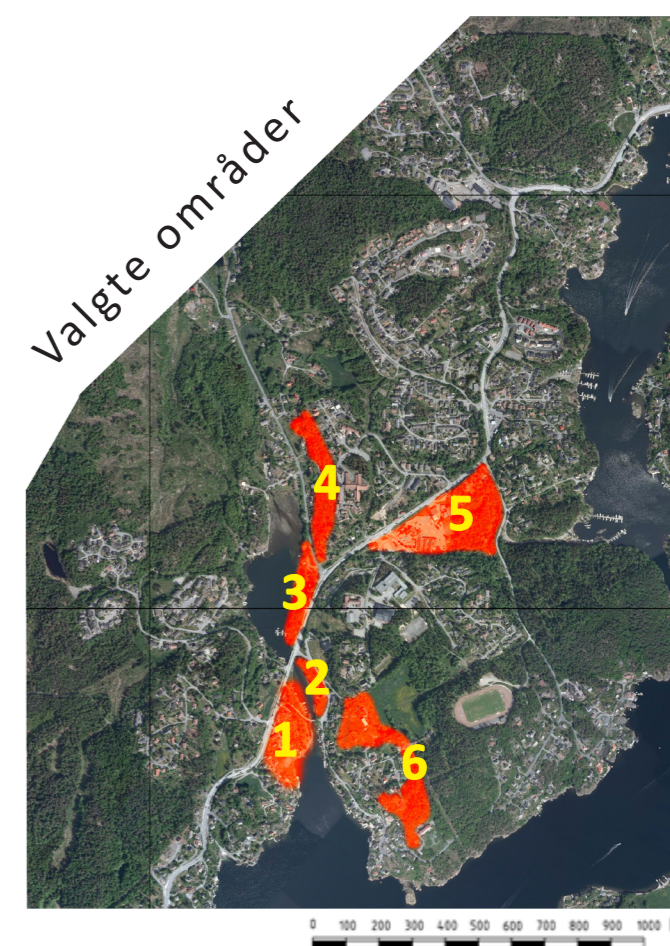
Kartet viser nordvendte og østvendte hellinger. Pga. terrengformasjonen på stedet med koller og dalfører er det mange delvis bratte hellinger innenfor planområdet. Det har vært et mål og ikke bygge ned nordvendte og østvendte hellinger pga. dårlige solforhold. Disse hellingene er av den grunn markert med rødt.



Kartet fra NIJOS identifiserte kun et område innenfor planområdet som var kategorisert som en svært viktig naturtype. Dette våtmarksområdet er av den grunn markert med rødt og egner seg ikke for utbygging.



Kartet viser hvilke områder innenfor planområdet som ikke kommer i konflikt med noen av de satte kriteriene. Områdene varierer fra å ligge kystnært med god utsikt og gode solforhold, til å ligge i koller og skråninger innenlands.



Kartet viser de valgte delområdene. Grunnen til at det er disse områdene som er valgt er at disse ikke kommer i konflikt med de satte kriteriene. I tillegg ligger de kystnært. Det har vært et mål å ta tilbake og knytte Saltrød nærmere kysten. Dette er grunn til at disse områdene er valgt, i tillegg til Saltrød sentrum.



## Delområde 1 - Saltrødkilen

Dagens funksjon: Leiligheter og friområder

Ny funksjon: Badeanlegg m/friområde

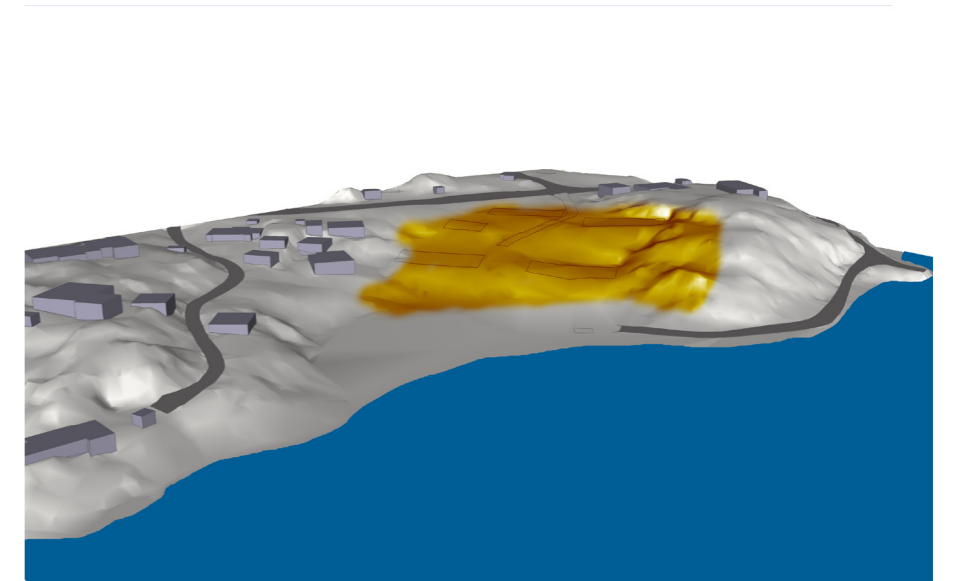
Størrelse: 10 daa

Delområde 1 ligger ca 700 meter sydvest for Saltrød senter. Området er det eneste som ligger plassert vest for Saltrød bro. Området innehar noe villamessig bebyggelse i dag, men mesteparten av området okkuperes av 4 relativt store rekkehus i 2 etasjer. På nedsiden av disse blokkene ligger det et friluftsområde.

Området har en fin beliggenhet ned mot sjøen og tomten er vurdert til å være så attraktiv at en annen funksjon på stedet er hensiktsmessig. De 4 rekkehusene bør fjernes og tomten brukes isteden til svømmehall. Området egner seg bra til dette, da den har flott utsikt mot Tromøysund. Utearealene på nedsiden av svømmehallen egner seg godt som friluftsområde. Et badeanlegg plassert her vil være med å sette Saltrød på kartet.



Skråfoto over delområde



Terrengmodell med mulig utbyggingsareal markert med gult.



## SALTRØDBUKTA BADELAND

*Med utsikt over Tromøysundet ligger Saltrødbukta badeland, Aust-Agders største og flotteste, og venter på besøkende fra fjern og nær. Her kan besøkende titte utover Tromøysund fra de store panorama vinduene, eller de kan ta et forfriskende utebad i sjøen rett utenfor. På de store gressslettene på nedsiden finner vi Arendals flotteste sandstrand hvor de syder av liv hele sommeren igjennom!*





## Delområde 2 - Kirkebukta

Dagens formål: Bolig, restareal

Formål: Badepark m/ friluftsområde

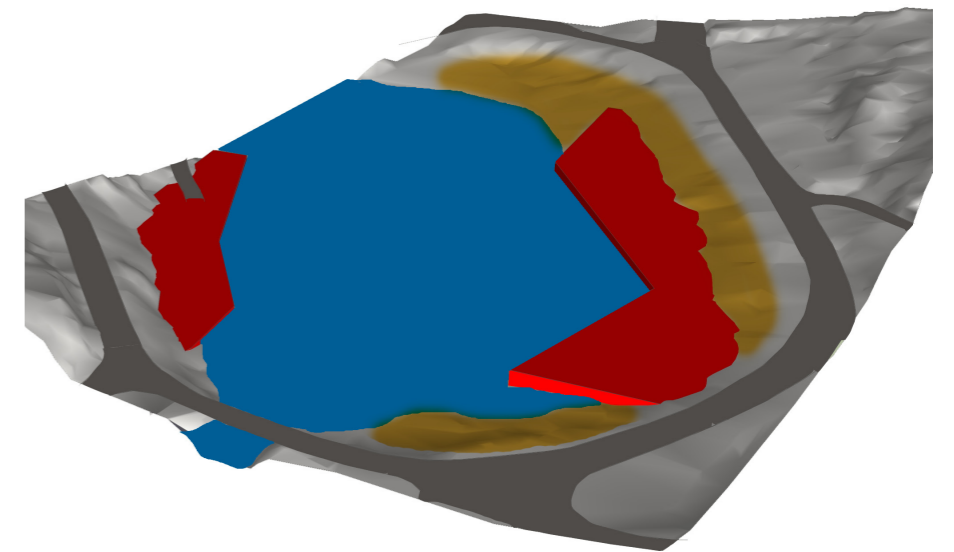
Størrelse: 6 daa

Delområde 2 ligger plassert syd for FV410, rett øst for Saltrød bro. Området ligger vestvendt mellom Skibevig ringvei og Mørefjærkilen. Total størrelse er på omkring 10 dekar. Innenfor området finnes det to boliger. Avstanden fra Skibevig ringvei og vannkanten er ikke mer enn ca 30 meter.

Den smale formen og nærheten til vannkanen gjør at området i mindre grad egner seg for utbygging. Nærheten til sjøen og til Saltrød sentrum tilsier istedet at området kan fungere som badepark og friluftsområde.



Skråfoto over delområde



Terrengmodell med mulig utbyggingsareal markert med rødt og gult.



## KIRKEBUKTA BADEPARK

*Rett på nedsiden av Saltrød Kirke og bare 5 minutter unna Stuenes skole ligger Kirkebuka badepark. Tilrettelagt for alle og med sandvolleyball, grillplasser og badebrygge er dette ungdommens tilholdsted!*



Foto av Kirkebuka idag.



Ullustrasjon av hvordan Kirkebuka kan se ut etter at området har blitt badepark



## Delområde 3 - Mørefjærkilen

Dagens formål: Bolighus, restareal, marina

Nytt formål: Marina, bolig

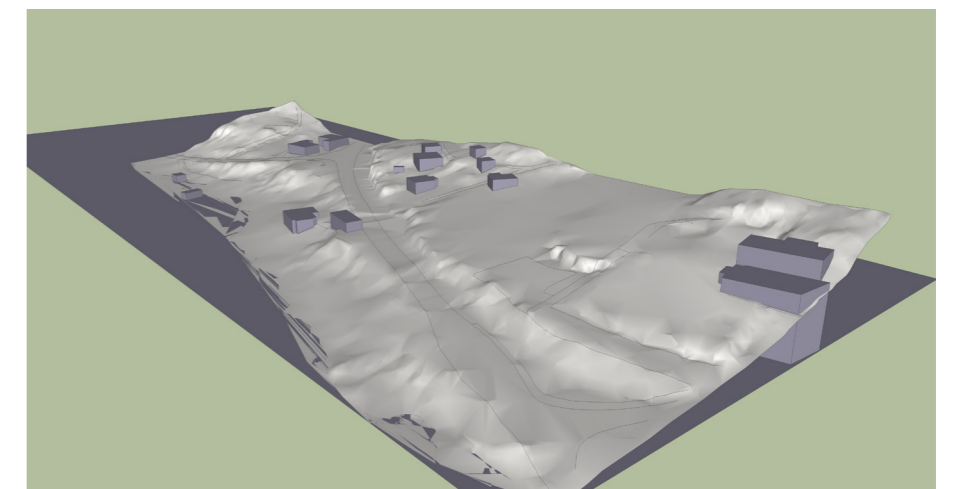
Størrelse: 10 daa

Delområde 3 ligger plassert rett nord for FV420 i umiddelbar nærhet til Saltrød. Området er skrånende ned mot Mørefjærkilen og er langt og smalt. Totalt er arealet på omkring 30 dekar. Fra veien og ned til Mørfjærkilen er det en avstand på mellom 30 og 50 meter. Høydeforskjellen mellom vannet og veien er på omkring 10 meter, noe som tilsier at det er en relativt bratt skråning. Inne på området finnes det i dag et bolighus. Resten av arealet er å definere som restareal.

Området ligger så nær FV410 at det i mindre grad er egnet for boligbygging. Det bratte terrenget gjør det også utfordrende å legge boliger her. Området bør isteden avsettes til marinavirksomhet og havneanløp.



Skråfoto over delområde

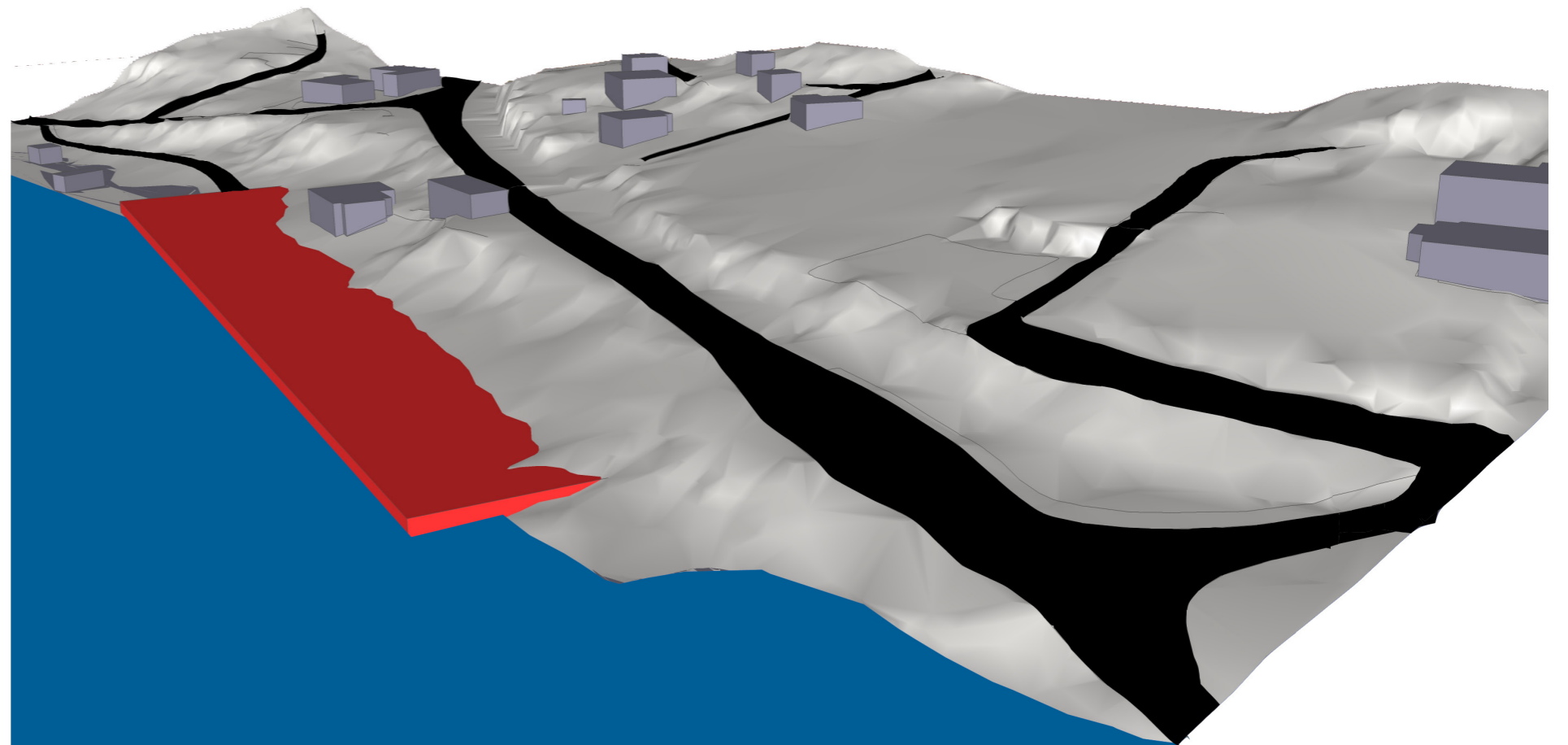


Terrengmodell over området idag med eksisterende bebyggelse



## SALTRØD MARINA OG GJESTEHAVN

*I Mør fjærkilen ligger Saltrød marina og gjestehavn. Rett på nedsiden av FV410 ligger det topp moderne havnefasiliteter. Gjestehavnen tar imot besøkende og mange "Saltrødlitter" har snekka eller daycruiser'n liggende for kai her.*



*Terrengmodell med mulig utbyggingsareal markert med rødt.*

## Delområde 4 - Mørfjærlia

Dagens formål: Boliger, restareal

Nytt formål: Boligbebyggelse

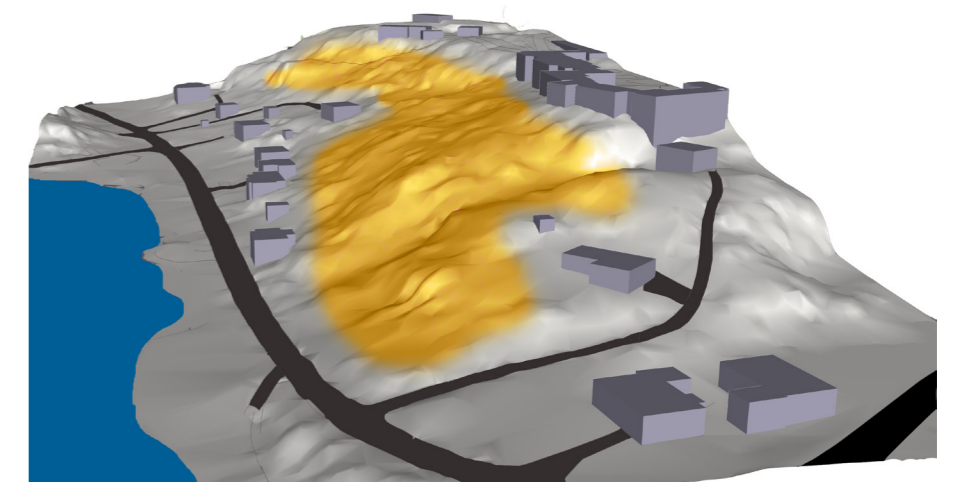
Størrelse: 30 daa

Delområde 4 er plassert nord for FV410 og øst for FV124 i umiddelbar nærhet til Saltrød sentrum. Området ligger i et skrånende terreng med en høydeforskjell opp imot 25 meter. Avstanden fra topp skråning til bunn skråning varierer fra ca 50-100 meter. Totalt er området på omkring 30 dekar. Avstanden fra Saltrød sentrum til området er ca 500 meter. Området ligger vestvendt og med god utsikt både mot Mørefjærkilen og mot Tromøysundet.

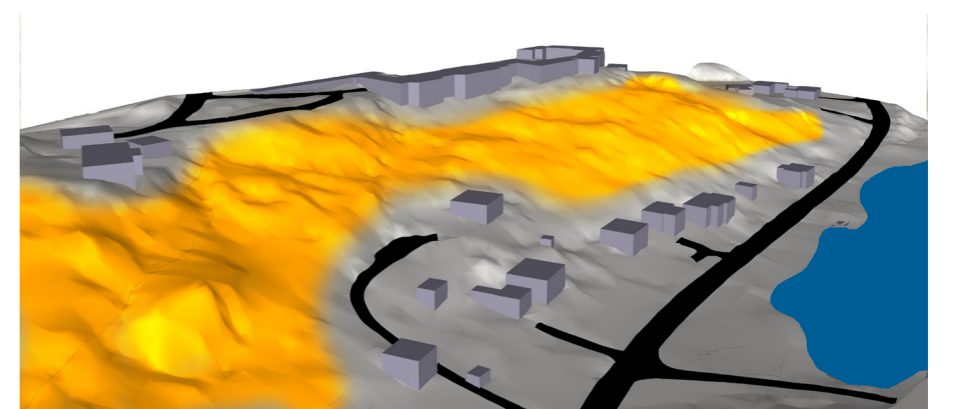
Dette området bør avsettes til boliger. Fortrinnsvis terrasseleiligheter med høy utnyttelse. Områdets plassering i vestvendt helling tilsier at det vil bli gode solforhold for disse boligene. I området er det i dag totalt 8 boliger, og noen av disse er SEFRAK registrert. Området tåler imidlertid en høy grad av utnyttelse.



Skråfoto over delområde



Terrengmodell over området idag med eksisterende bebyggelse. Mulig utbyggingsområder er markert med gult.



Terrengmodell over området idag med eksisterende bebyggelse. Mulig utbyggingsområder er markert med gult.



## MØRFJÆRLIA BORETTSLAG

*I Mørfjærlia vil det ligge mange spennende terrasseleiligheter. Leiligheter med sol fra morgen til kveld og med og med flott utsikt over Tromøysundet. Beboerne her kan rusle ned til Saltrød marina eller ned til Saltrød sentrum i løpet av 5 minutters rolig gange. Området inneholder flere gamle kulturminner som fungerer som grendehus og festlokale for beboerne i Mørfjærlia borettslag*



Foto av Mørfjærlia idag.



Illustrasjon av hvordan Mørfjærlia kan se ut ved en utbygging.



## Delområde 5 - Saltrød Senter

Dagens formål: Næring

Nytt formål: Bolig og næring

Størrelse: 30 daa

Delområde 5 er betegnelsen på Saltrød sentrumsområde. Området er på omkring 30 dekar og er i dag utnyttet til parkering og kjøpesenter. Området ligger flatt og plassert nede i et dalføre med to relativt høye åsrygger både nord og syd. Høyden fra åsene og ned til Saltrød senter er på omkring 30 meter.

Plasseringen nede i et dalføre og den sentrale plasseringen tilsier at ny bebyggelse burde bygges høyt og med høy utnyttelse. En høy bebyggelse vil ikke være til sjenanse for omkringliggende bebyggelse da denne stort sett er plassert på toppen av de nevnte åsene. Området bør få en miks av funksjoner som bibliotek og kafeteria i tillegg til flere butikker og leiligheter.



Skråfoto over delområde



Foto av Saltrød Senter idag.



## SALTRØD SENTER

*Midt i Saltrød finner vi Saltrød Senter. Med butikker og kafeer over 2 plan og med ytteliggere 6 etasjer med attraktive vest-vendte leiligheter over er det ikke noe tvil om når du kommer til Saltrød! Uteområdene er hyggelige og innbydende og parkeringen er flyttet inn i fjell. På taket av senteret har Norges beste arkitekter laget den flotteste takhagen noen har sett hvor solen skinner fra morgen til kveld!*



*Illustrasjon av hvordan Saltørð Senter kan se ut etter en utbygging.*

## Delområde 6 - Saltrød

Eksisterende formål: Boligbebyggelse

Nytt formål: Boligbebyggelse

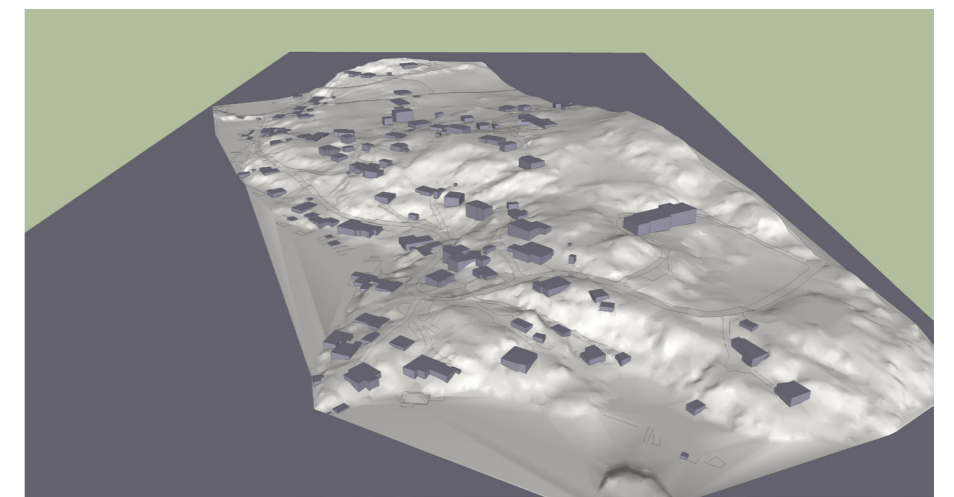
Størrelse: 80 dekar

Delområde 6 ligger syd for FV410 og i en vestvendt helling. Området ligger attraktivt til med utsikt mot Tromøysundet. Avstanden til Saltrød sentrum er også akseptabel med i underkant av 1 km.

Innenfor området er det allerede en del boliger både av eldre og nyere årgang. Kommunedelplanen for sikring og bevaring av bevaringsverdig bebyggelse påpeker at bebyggelsen er nært knyttet ned mot sjøen og at det finnes SEFRAK registrerte bygninger her. Planen påpeker imidlertid at dette er et av områdene som bør bygges ut med en høyere grad av tetthet.



Skråfoto over delområde

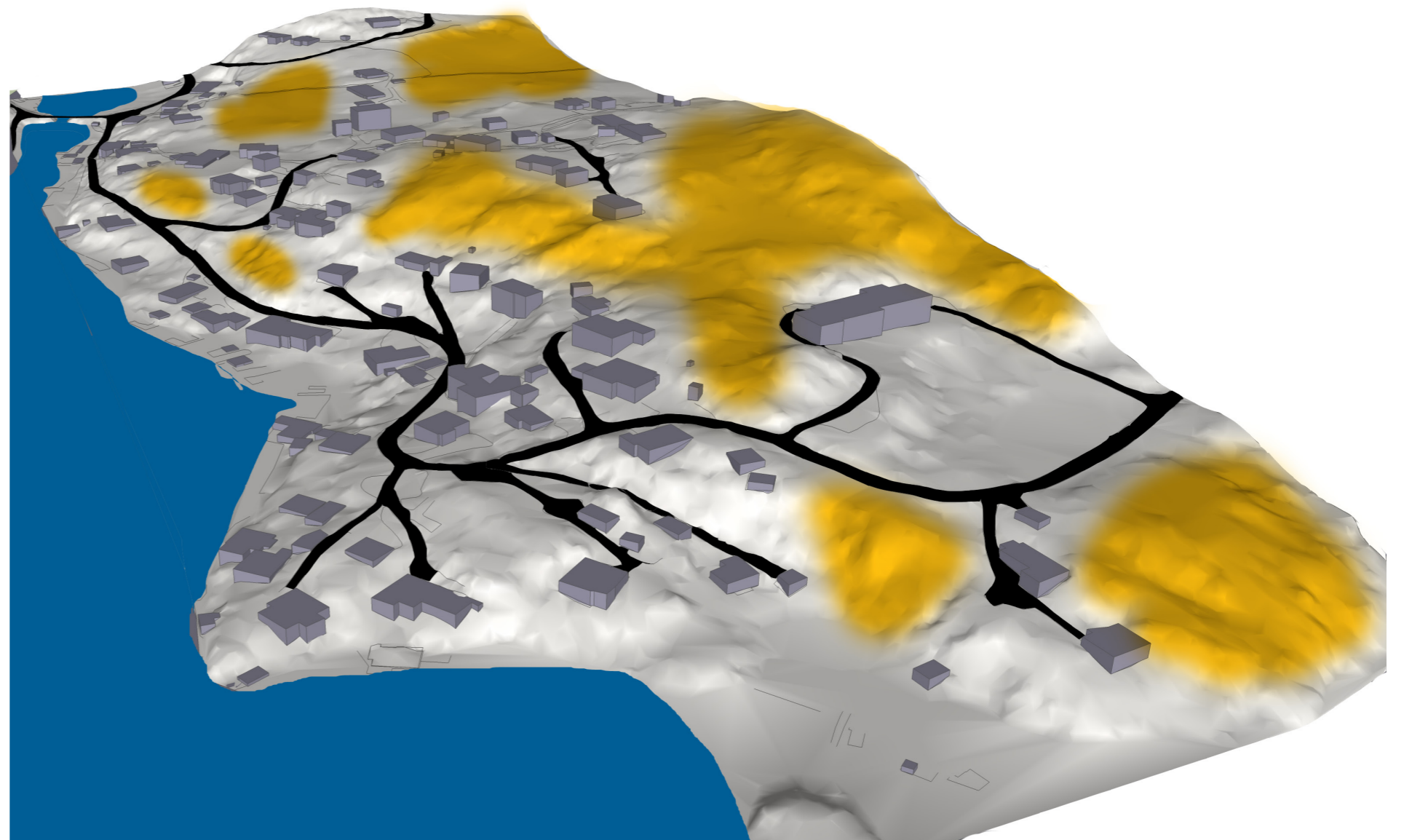


Terrengmodell over området idag med eksisterende bebyggelse



## SALTRØD

*En skånsom fortetting har funnet sted i de vestvendte hellingen ned mot Tromøysundet. Kulturminner fra en eldre tid fungerer som identitetsbærere for et helt nytt boligfelt med både ny spennende arkitektur og tradisjonelle sørlandshus. Utsikten er upåklagelig, sola skinner og Tromøysundet ligger speilblankt og venter på de første badegjestene!*



*Terrengmodell over området med potensielle utbyggingsområder markert med gult.*

# Oppsummering

Det er en kontinuerlig konkurranse mellom byer og tettsteder i Norge om å tiltrekke seg ressurssterke folk og konkurransedyktige bedrifter. Vinnerne må både kunne tilby et attraktivt bomiljø og et rikt og variert kultur-og næringsliv. De som feiler og taper konkurransen kan i verste tilfelle oppleve befolkningsnedgang og tapte skatteinntekter.

Arendal kommune har estimert en befolkningsvekst på 1.1 prosent, noe som tilsvarer omkring 5000 personer innenfor en tiårsperiode og omkring 11000 personer innenfor en tyveårsperiode. Selv om befolkningsveksten kan høres betydelig ut, er den allikevel ikke på lang nær så kraftig som flere byer på Østlandet opplever. Forventet befolkningsvekst er også lavere enn i nabobyene Grimstad og Kristiansand, som har en estimert befolkningsvekst for samme periode på 1,5 prosent (Kristiansand Kommune 2011). Det vil derfor være viktig å lokalisere forventet befolkningsvekst både på riktig sted, og med riktig struktur. Oppgaven viser at det er stor forskjell på om befolkningsveksten lokaliseres i store eneboligfelter med usentral plassering, eller om den lokaliseres i allerede eksisterende tettstedsområder.

På tettstedet Saltrød, som denne oppgaven handler om, vil det være viktig ikke å spre bebyggelsen. En utvidelse med nye boligområder, slik den er nedfelt i eksisterende reguleringsplan går også imot prinsippene

gitt i Byutvikling 2.0 fra Statens Vegvesen som legger til grunn følgende: *”Det legges til grunn en fortettingsstrategi for eksisterende bysentra langs kollektivakser og knutepunkter. Det skal være en restriktiv holdning til nye satellitter, bilbaserte sentra og byspredning i tråd med RPR for ATP”* (Vegvesen 2009)

Tetthetsberegningene som er utført viser at tettheten innenfor planområdet er veldig lav. Dette er med på å underbygge at det er plass til å fortette innenfor en radius opp til 1 km fra Saltrød sentrum. Arealutvikling i perifere områder med kun en eller et fåtall grunneier, vil som oftest være mindre komplisert enn å drive arealutvikling innenfor den allerede eksisterende bebyggelsen. Ofte vil en da måtte håndtere mer kompliserte prosesser og det vil være flere aktører involvert. I tillegg vil det som oftest være flere tomteeiere som har interesser i området. Eiendomskartene over tomter i Saltrød viser nettopp at det inne i Saltrød er mange små eiendommer med flere forskjellige eiere. Slik sett vil en utvikling her være mer komplisert enn feltutbygging på Saltrød Vest. Allikevel er det nødvendig at kommunen går aktivt inn og håndterer denne problematikken, om kommunen skal oppnå de nasjonale målsetningene for arealutviklingen.

Oppgaven viser at gjeldende kommuneplan, med utbyggingsområdet Saltrød Vest, går imot både nasjonale føringer, samt målsetninger nedfelt i regionale prosjekter som ”Agderbyen”.

I tillegg vil en utbygging av slike boligfelt være en dårlig strategi hvis målet er å oppnå god stedsutvikling på Saltrød. Som eksempelet fra Drammen viser, er det strategier som inneholder virkemidler som fortetting, visjonsbygging og tydeliggjøring av de stedegne identitetene som skal til for å lykkes.

Oppgaven viser at det er et underskudd på leiligheter i hele Arendal kommune. Nye boligprosjekter innenfor oppgaveområdet bør av den grunn primært bestå av leiligheter på tomter med høy utnyttelse. Området består i dag primært av eneboliger og rekkehus, og det er behov for en mer differensiert bebyggelse. Med ny bebyggelse og ny barne- og ungdomsskole vil det også være viktig og fordelaktig å få en god kollektivdekning i området for å redusere transportbehovet. En høyere tetthet av mennesker på Saltrød vil også bidra til å trygge eksistensgrunnet for en moderne kollektivtransport.

På sikt bør arealdisponeringen i dette området fokuseres på å sammenkoble Saltrød og Eydehavn til et felles område. Som oppgaven viser, innehar Saltrød, sammen med Eydehavn, en mulighet for å fremstå som det nordligste forankringspunktet i kommunen på en kollektivstrekning som strekker seg fra Grimstad til Arendal. Bebyggelsesmønsteret er allerede relativt kompakt og tetthetsberegningene viser at det er muligheter for å fortette innenfor det allerede eksisterende området.

I mitt planområde er det grovt identifisert seks mulige utbyggingsområder med et mulig utbyggingsvolum på omkring 150 dekar. Disse områdene egner seg for utbygging og vil gi attraktive boligområder, uten å komme i konflikt med verken naturmiljøer eller kulturminner.

Er det så mulig, ut ifra de forutsetningene som foreligger på stedet, å oppnå de nasjonale målsetningene slik de er presentert i denne oppgaven? En fortetting av eksisterende utbyggingsområder er i større grad forenlig og i samsvar med de nasjonale målsetningene om både redusert klimagassutslipp og redusert arealbruk. I tillegg vil en fortettingsstrategi gi et mer levende og attraktivt Saltrød. Saltrød senter kan bare få en funksjon som lokalsenter hvis tettheten av brukere går opp og attraktiviteten for å drive næringsvirksomhet øker.

Den største trusselen mot utvikling på Saltrød er hvis kommunen velger å ikke gjøre noe. Kommunen bør av den grunn gå aktivt inn og definere mål for hvordan Saltrød skal bli i fremtiden. For å komme frem til målene, må det bygges en felles visjon. En slik visjon må forankres både hos politikere, kommuneadministrasjonen, innbyggere og næringslivet og den må være uttalt og nedskrevet. Det må rett og slett være en konsensus omkring den. Først når en slik visjon er nedfelt og forankret kan det egentlige arbeidet med å oppnå de målene som er satt for Saltrød begynne!



# Anbefaling

## Sluttanbefaling

Hvor bør så veien fremover gå? Arendal Kommunen bør klargjøre intensjonene og visjonene for Saltrød, og følge et sett med virkemidler. Det vil kreve både penger og tid, men resultatet vil bli bedre enn om man velger den lettvinde veien og gir slipp på kontrollen over utviklingen. Det er særlig viktig å holde seg til det grepet man velger å gå for over lengre tid.

Min klare anbefaling er å skrinlegge alle forslag om å utvikle Saltrød utover i areal. Isteden må man etter min mening velge å fortette Saltrød med nye leiligheter og attraktive boliger. Sjøfronten må forbedres og tilgangen til sjøen må bli bedre. Nye investeringer bør forsøkes, så langt det er mulig, å legges så integrert som mulig i sentrum. Sentrum må satses på og det må gis attraktive arealer for næring å etablere seg.

Arendal fyller 300 år jubileum 2023. Dette er bare 11 år frem i tid, men jubileet kan brukes som et mål å strekke seg mot.



Saltrød har alle muligheter for å bli et attraktivt tettsted hvor folk ønsker å bo. Benytt jubileet som en første målstrekk. Når året kommer skal Saltrød fremstå som en dynamisk og attraktiv tettsted!



*”100 km sykkelvei”*

*”båtliv”*

*”gruvevandring”*

*”bryggeliv”*

*”båten til jobben”*

*I 2023 er innbyggerantallet fordoblet, Det er bygget en bro til Eydehavn, og det største badelandet i Agder ligger plassert helt nede i vannkanten hvor både besøkende og fastboende hygger seg. Saltrød har de mest attraktive boligene i syd og vestvente hellinger., hvor beborne tar tar båten eller bussmetro til jobben og de sprekeste sykler på de mange nye sykkelveiene.*

*Ungdommene nyter den nye skolen og store attraktive friområder ligger helt nede i sjøkanten. Sporene fra seilskutetiden er satt i stand med kjærlig hånd og noen av de gamle verftene fungerer som kulturbrygge og restaurant.*

*Turistene strømmer til de gamle gruvene for å gå på gruvevandring, og opp av de åpne gruvegangene har lysdesignere satt opp installasjoner som blir hyllet av kunstmiljøet. Gruvegangene i Gamle Mørfjær gruve har blitt konserthall med akustikk i verdensklasse.*

*Alle vil bo på Saltrød!*

*”attraktive boliger”*

*”attraktive friområder”*

*”mange nye innbyggere”*

*”bro til Eydehavn”*

*”ny skole”*

*”største badeland i Agder”*

*”buss hvert 10.minutt”*

# Referanser

## Litteraturliste

AsplanViak. (1995). Forprosjekt kanaler i Arendal.

Berntsen, H. (1981). *Trekk av Stokkens historie, ca. 1600-1962*. [Eydehavn]: [Moland kommune]. 550 s. s.

Bjerke, S. (2010, 29.05.2010). Hva er galt med Agder. *Aftenposten*.

Bording, O. (2003). Kommunedelplan for bevaring og "punktreguleringsplan". Nyvinning i Arendal kommune. *Kommunalteknikk*, 11.

Clemetsen, M. (2009). Landskapsressursanalyser - verktøy for integrert stedsutvikling og forvaltning.

Dannevig, B. (1973). *Arendal gjennom skiftende tider: 1528-1723-1973*. [Arendal]: [s.n]. 221 s. s.

Eskelund, E. H. (2012, 24.01.2012). Venstre vil ha rikfolk i sjøkanten. *Agderposten*.

Fløde, V. (2011, 12.12.2011). Tror diagonalveien vil kvele byen. *Agderposten*.

Folkman, K. (1996). Kraft og børs: A/S Arendals fossekompani : 1896-1996. [Froland]: Kompaniet. 111 s. s.

Grimnes, O. K. (2006). Eydehavn etableres. Tilgjengelig fra: <http://www.aaks.no/Eydehavn/samfunnet/etablering/etableringen>.

Harstad, B. (2010). Tømmer basseng. *Arendals Tidende*.

Jean-Hansen, V., Hanssen, J. U. & Aas, H. (2009). Storbytrafikken i dag og fem til ti år fremover.

Jensen, J. & Christoffersen, Ø. (2009). Statlig lokalisering og god by- og stedsutvikling: Miljøverndepartementet

Kristiansand kommune. (2011). Styrke i muligheter - Kommunelan for Kristiansand 2011-2022.

Kristiansandsregionen, A. o. t. (2012). *Om Areal og transportplansamarbeidet i*

Miljøverndepartementet. (1993). Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging. T-5/93.

Norconsult. (2012). Vurdering av stasjons- og knutepunktutvikling. *Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo-Halden*.

Samferdselsdepartementet. (2008). Nasjonal transportplan 2010-2019. Samferdselsdepartement, D. K. 138 s.

Rem, H. (1990). Grubebyen Arendal. *A-Magasinter*, 37: 61-63.

Vegvesen. (2009). Bystrategi region sør - Byutvikling 2.0.

Riksantikvaren. *Sosioøkonomisk analyse*. Tilgjengelig fra: <http://www.riksantikvaren.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=2680>.

SSB. (2008). Befolkning og areal i tettsteder. Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/bef tett/om.html>.

Storemyr, P. (2011). *De gamle jerngruvene i Neskilen ved Arendal: Archaeology & Conservation Services*. Tilgjengelig fra: <http://per-storemyr.net/2011/09/08/de-gamle-jerngruvene-i-neskilen-ved-arendal/>

Strømmen, K. (2001). *Rett virksomhet på rett sted - om virksomheters transportskapende egenskaper*. NTNU: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Institutt for by og regionplanlegging.

Tellefsen, U. (2009). Agderbyen.w

Wiig Andersen, E. (2012, 24.1.2012). Rikfolk skal få ned kriminaliteten. *NRK*.

Merk: Alle foto tatt av forfatterene, hvis ikke annet oppgitt.