



Arendal kommune

Kommuneplanens arealdel

2026-2036

Planbeskrivelse datert 08.09.2026





Forord

På vegne av Arendal bystyre har kommuneplanutvalget ledet arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel.

Kommuneplanens arealdel ble sist vedtatt april 2023. Det har vært behov for en teknisk revisjon som har til hensikt å forbedre og tydeliggjøre plangrunnlaget. Revisjonen av kommuneplanen tar utgangspunkt i kommuneplanens samfunnsdel og målsettingen om en bærekraftig utvikling i Arendal kommune.

Det har vært gjennomført tre høringsperioder i planprosessen:

- **Høring av planoppstart og planprogram:**
19.03.24 til 13.05.24, med totalt 31 høringsuttalelser
- **1. gangshøring av planforslaget:**
02.07.25 til 12.09.25 med totalt 88 høringsuttalelser og det ble fremmet innsigelser fra tre sektormyndigheter: Statsforvalteren, NVE og Bane NOR.
- **Begrenset høring:**
30.06.2026 til 01.09.2026, frafall innsigelser

Planprogrammet ble fastsatt av kommuneplanutvalget 29. august 2024. Innspill mottatt i forbindelse med høring av planoppstart og planprogram **ble** vurdert og innarbeidet i planforslaget.

Planforslaget til kommuneplanens arealdel ble sendt på høring per brev 02.07.2025 og annonsert i Agderposten 04.07.2025. I høringsperioden kom det inn 88 høringsuttalelser til planforslaget, og det ble fremmet innsigelser fra Statsforvalteren, NVE og Bane NOR.

På bakgrunn av høringsuttalelsene og innsigelsene ble planforslaget revidert. De foreslåtte endringene, ble sendt på begrenset høring i perioden 30.06.2026 til 01.09.2026, jf. vedtak i kommuneplanutvalget 25.06.2026 (sak 26/63).

Etter den begrensede høringen har Statsforvalteren, NVE og Bane NOR frafalt sine innsigelser til planforslaget.

Planen består av:

Planbeskrivelse – kommuneplanens arealdel 2026-2036, datert 12.06.2026

1. Kommuneplankart 2026-2036, 15.06.26
2. Kommuneplanbestemmelser, 13.06.26



Vedlegg:

3. Alternativ byggegrense metode, datert 25.06.2025
4. Konsekvensutredninger av delområder for alternativ byggegrense, datert 25.06.2025
5. LNF – spredt -Beskrivelse og metode, datert 25.06.2025
6. Klimavennlig massehåndtering i Arendal kommune, datert 13.11.2024
7. Konsekvensutredning og ROS-analyse av egnede areal for massemottak, datert 13.06.2025
8. Kart over egnede areal for massemottak
9. Konsekvensutredning for Krøgenes, datert 27.05.2025
10. Transportanalyse for Arendal, datert 29.11.2024
11. Bærekraftig transport og tilgjengelighet i Arendal kommune, datert 13.06.2025
12. Treningssenter
13. Samlede høringsuttalelser til 1. gangs høring
14. Oppsummering og vurdering av høringsuttalelser til 1. gangs høring
15. KU av byggegrense langs sjø Flagerborg
16. Justert byggegrense langs sjø, 14.06.26
17. Samlede frafall av innsigelser

Politisk vedtak

Settes inn etter politisk sluttbehandling



Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	6
Hva er en kommuneplan?	10
Hvordan vi jobber med kommuneplanens arealdel	10
Planprogram	11
Neste revisjon 2026/2027	11
Medvirkning.....	11
Åpen dag.....	11
Folkemøter	12
Plandokumentene	12
Plankart	12
Bestemmelsene.....	12
Planbeskrivelsen	12
Andre dokument	12
Mål og føringer	13
FNs bærekraftsmål	13
Nasjonale føringer.....	13
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	13
Regionale føringer.....	14
Regionplan Agder 2030	14
Regional areal- og transportplan for arendalsregionen (ATP-planen).....	15
Andre regionale planer og strategier som er førende er:	15
Kommunale føringer.....	15
Kommuneplanens samfunnsdel	15
Arealstrategi	16
«Nærhet til alt»	16



Målet med planarbeidet	18
Beskrivelse av planforslaget	19
Byggegrenser langs sjø	19
Mål og bakgrunn.....	19
Dagens situasjon	19
Hva menes med alternativ byggegrense?	20
Metode.....	20
Gjennomføring	22
Ny alternativ byggegrense	22
Medvirkning.....	23
Spredt bebyggelse i LNF områder	24
Mål og bakgrunn.....	24
Mobilitet	25
Mål og bakgrunn.....	25
Hva er mobilitet?	26
Hva betyr mobilitet i kommuneplanens arealdel?	26
Mobilitet i Arendal i dag	27
Utfordringer for mobilitet:	30
Hvordan vi kan øke andelen gående, syklende og kollektivreisende og bidra til at kommunen når sine ambisiøse klimamål?	32
«Bærekraftig transport og tilgjengelighet i Arendal», vedlegg 11.....	33
Forslag til bestemmelser i KPA	33
Bærekraftig massehåndtering.....	34
Mål og bakgrunn.....	34
Hvorfor massehåndtering?	34
Dagens situasjon i Arendal	35
Områder for masseinntak i Arendal	36
Forslag til retningslinjer og bestemmelser for massehåndtering.....	38
Arealregnskap	39



Mål og bakgrunn.....	39
Bestemmelser	39
Mål og bakgrunn.....	39
Endringer	40
Treningssenter	41
Private lagerseksjoner	41
Beskrivelse av endringer i planforslaget etter 1. gangs høring	42
LNF-spredd.....	42
Planvask	42
H910.....	43
Sikring av stier og ferdselsveier	43
Ny differensiert byggegrense mot sjø.....	43
Jernbaneformål	44
Private lagerseksjoner	44
Risiko og sårbarhet, ROS	45
Risiko og sårbarhet i Arendal kommune	45
Påvirkning av kommuneplanens arealdel på helhetlig ROS-analyse	46



Sammendrag

Kommuneplanens arealdel har som mål å vise sammenhengen mellom samfunnsutvikling og arealbruk i kommunen. Den gir rammer for hvordan arealene skal disponeres, hvilke hensyn som må ivaretas, og hvilke betingelser som gjelder for nye tiltak. Planen sikrer forutsigbarhet for innbyggere og næringsliv, samtidig som den legger til rette for vekst og verdiskaping. Planforslaget ved denne revisjonen viderefører hovedtrekkene fra kommuneplanen fra 2023.

I planprosessen har det vært jobbet med plantekniske forbedringer for å gjøre plangrunnlaget bedre. Et sentralt mål er å redusere behovet for dispensasjoner ved å gjøre planverket mer forutsigbart og i tråd med nasjonale føringer. De konkrete forbedringene av dagens plan vil gi en større forutsigbarhet og styrke interessene til Arendals befolkning.

Revisjonen prioriterer følgende hovedtema:

- **Byggegrenser langs sjø:** Ny, alternativ byggegrense foreslås for hele kystlinjen, for å balansere vern av strandsonen med behovet for forutsigbarhet for eksisterende boligbebyggelse og redusert bruk av dispensasjoner.
- **Spredt bebyggelse i LNF-områder:** Eksisterende boligeiendommer under 5 daa får status LNF-spredt, med enklere regler for utvidelse
- **Mobilitet:** Arealbruk og transport planlegges samlet for å fremme bærekraftige reiseformer og redusere bilavhengighet, i tråd med prinsippet «Nærhet til alt».
- **Bærekraftig massehåndtering:** Det foreslås nye bestemmelser i kommuneplanen for å tilrettelegge for bærekraftig massehåndtering, og det er lokalisert fem områder som er vurdert som egnet for fremtidig masseinntak
- **Planteknisk forbedring:** Kommuneplanens bestemmelser er revidert for å tydeliggjøre krav til utbygging, styrke natur- og kulturhensyn, og legge til rette for mer effektiv saksbehandling.

I planbeskrivelsen her er det gjort en grundig gjennomgang av de prioriterte temaene vi har jobbet med.

Utviklingen av samfunnet skjer raskt og ny kunnskap om enkelte tema kan medføre at det er aktuelt å gjøre justeringer av kommuneplanens arealdel uten å ta opp hele planen til vurdering. Arendal kommune legger opp til revisjon av kommuneplanens arealdel på utvalgte tema ved behov.



I løpet av planprosessen har det vært gjennomført flere politiske behandlinger og høringsrunder.

Første gangs høring

Til første gangs høring (juli til september 2025) kom det inn 88 høringsuttalelser:

- 12 uttalelser fra offentlige instanser
- 11 fra organisasjoner og lag
- 65 fra privatpersoner

Statsforvalter, NVE og Bane Nor fremmet innsigelser:

Statsforvalteren i Agder fremmet fire innsigelser:

Innsigelse knyttet til sikring av stier, ferdselsveier mv i 100-meters-beltet.

Innsigelse knyttet til at to fremtidige boligområder ikke ble tatt ut i planvasken (Heidalskollen B54 og Sørøstlig del av byggeområde for boligformål Høyåshei B35)

Innsigelse knyttet til foreslåtte endringer av arealformål fra LNF til LNF spredt bolig for 1147 eiendommer, samt bestemmelse 1.2 bokstav A).

Innsigelse til LNF-spredt innenfor 100-metersbeltet.

NVE fremmet to innsigelser:

Innsigelse knyttet til at planen åpner for direkte utbygging i LNF-spredt områder uten at reell fare er utredet og sikkerheten ivaretatt.

Innsigelse knyttet til manglende vurdering og dokumentasjon på bruk av hensynssone «Videreføring av reguleringsplan H910».

Bane Nor fremmet tre innsigelser:

Innsigelse knyttet til manglende jernbaneformål i tettbygde områder

Innsigelse knytte til uklare plankrav i planbestemmelsene

Innsigelse knyttet til hensynssonen bevaring av naturmiljø, H560 Ørretbekker, som er lagt over stasjonsområdet og jernbanespor

Endringer som følge av innsigelser ved 1. gangs høring

Framlagte forslag til kommuneplanens arealdel er justert slik at det ikke lenger er grunnlag for innsigelse til planforslaget:



- Ny bestemmelse knyttet til sikring av stier/ferdselsveier: *Tiltak som kan bidra til å hindre ferdsel eller privatisere eksisterende stier, fotveier og andre ferdssårer er forbudt. (innenfor 100-metersbeltet mot sjø og vassdrag).* Bestemmelsen er lagt inn flere steder etter ønske fra Statsforvalteren.
- Arendal kommune velger å ta ut forslaget om planvask i denne omgang. Arbeidet med planvask videreføres og utvides i kommende full rullering av kommuneplanens arealdel.
- Foreslått endring der H910 skravur var tegnet med hvitt formål under er tatt ut, og det gjøres dermed ikke endringer i metoden for bruken av H910 i planen i denne omgang. Vurdering av gjeldende planer og hensyn til aktsomhetssoner tas i forbindelse med planvask ved full rullering som etter planen starter opp så fort denne revisjonen er sluttført.
- Det legges til ny bestemmelse om plankrav for H310 og H320.
- Arendal kommune tar ut forslaget om mulighet for bruksendring til nye boenheter i LNF-spredd bolig. Muligheten for mindre sekundærbygninger knyttet til eksisterende boliger videreføres. Det settes avstandskrav for mindre tiltak på 20 m fra dyrket mark.
- Forslag om LNF-spredd bolig i 100 meters beltet mot sjø tas ut.
- Etter dialog med Bane NOR er man kommet til enighet om at tegnemetodikk for Arendalsbanen bør endres i kommende revisjon. Blanding av linjesymbol og baneformål blir endret til et helhetlig baneformål for hele strekningen. Omfang og nøyaktig avgrensning må avklares i den kommende prosessen.
- Kommunen bekrefter at plankravene i gjeldende bestemmelser ikke er til hinder for ordinære drift og vedlikeholdsoppgaver for Bane NOR. I tillegg presiseres det at det finnes egne reguleringsplaner for Arendal jernbanestasjon og Stoa jernbanestasjon som er unntatt generelle plankrav også for større tiltak etter plan- og bygningsloven.
- Uklarhet rundt tolkning av retningslinje knyttet til H560 er avklart gjennom endret ordlyd: *Punkt 1-4: Innenfor sonene skal det tas spesielt hensyn til naturverdier ved behandling av plansaker og byggesaker.* Endringen tydeliggjør at retningslinjen faktisk er en retningslinje og at den ikke er til hinder for drift og vedlikehold av jernbanen. Vi gjør oppmerksom på at kommunen i tillegg har egne bestemmelser om byggeforbud mot vassdrag som ivaretar hensynet til sjørretbekker mv.

Endringer som følge av øvrige innspill ved 1. gangs høring

I forbindelse med innsendte høringsuttalelser til førstegangshøringen, er disse vurdert og planforslaget bearbeidet:

- Små justeringer av byggegrensen langs sjø i tråd med metoden og strandsoneinteressene, se vedlegg 16.
- Hensynssone masseinntak er tatt ut fra plankartet, og områdene markeres i et eget kart.



- Flagerborg har fått byggegrense, og det er laget en konsekvensvurdering for området, se vedlegg 15. Området var glemt ut av analysearbeidet og tas med for å få en helhet på løsningen.
- Det er laget nye bestemmelser og retningslinjer som begrenser etablering av private lagerseksjoner. Hensikten er å unngå at viktige nærings- og industriarealer brukes til etablering av mindre lagerseksjoner som primært retter seg mot private, jf. sak 52/2026 Strategisk bruk av næringsareal-begrensning av passiv lagervirksomhet, som var oppe i kommuneplanutvalget den 04.06.2026.
- Det er tatt inn infrastrukturene H410_54 – ankringsområde i plankartet med tilhørende bestemmelse.
- Parkeringsbestemmelsene er noe endret- se vedlegg 2.
- Ny bestemmelse knyttet til sikring av stier/ferdselsveier i nærhet til vassdrag. Dette er en utvidelse av forbudet i tillegg til det Statsforvalteren krever i strandsonen mot sjø.

Begrenset høring og frafall av innsigelser

Det reviderte planforslaget ble sendt på begrenset høring i perioden 30.06.2026 til 01.09.2026, jf. kommuneplanutvalgets vedtak i sak 26/63. Endringene som ble sendt på begrenset høring fremgår av planforslaget med gul markering i bestemmelsene, vedlegg 2.

Etter den begrensede høringen har Statsforvalteren i Agder, NVE og Bane NOR frafalt sine innsigelser til planforslaget, jf. vedlegg 17.

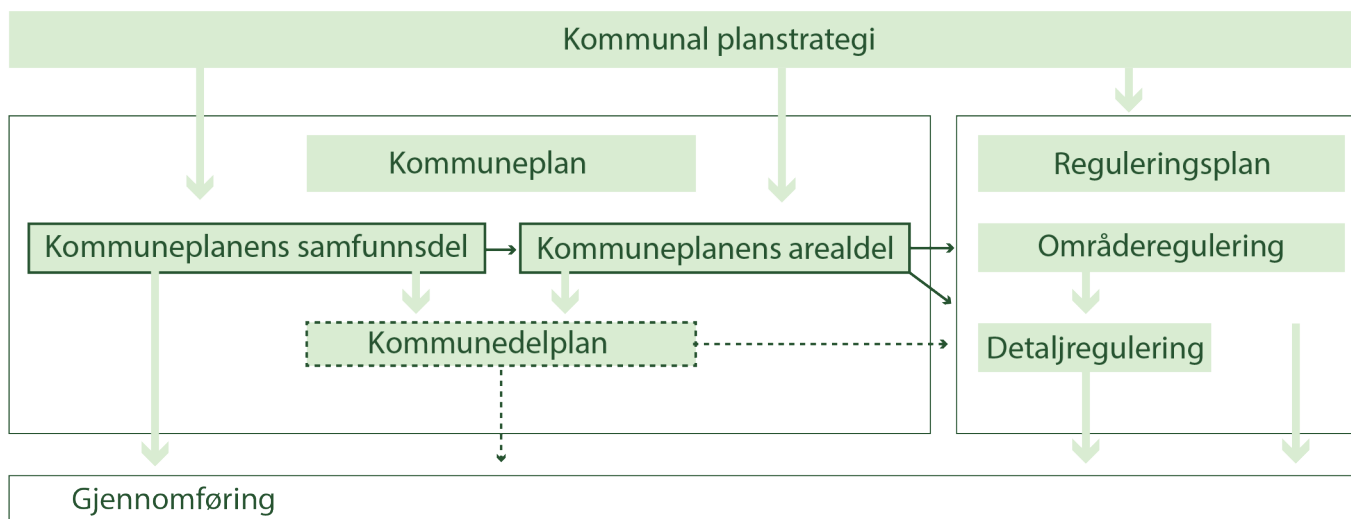
Det foreligger dermed ikke uløste innsigelser til kommuneplanens arealdel.



Hva er en kommuneplan?

Kommuneplanen er kommunens overordnede styringsdokument og består av en arealdel og en samfunnsdel. Kommuneplanens arealdel bestemmer hva arealene i kommunen skal brukes til, hvilke områder som kan bygges ut, og hvilke som ikke skal. Planen inneholder bestemmelser om hvilke prinsipper og forutsetninger som skal legges til grunn for den mer detaljerte planleggingen som skjer i etterkant av vedtak av arealdelen. Plankart og bestemmelser er juridisk bindende.

I kommunens styringssystem skal planstrategien og kommuneplanen være førende for andre planer og handlingsprogram/økonomiplan, og prioriteringen av tiltak og ressurser i årlige budsjett. Det er viktig at målsettingene og strategiene fra samfunnsdelen videreføres i arealstrategier og kommuneplanens arealdel.



Hvordan vi jobber med kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt 27.02. 2025.

Gjeldene arealdel ble vedtatt den 27. april 2023, og det ble samtidig bestilt at ny revisjon av arealdelen skulle starte opp så fort som mulig.

Administrasjonen har i forkant av oppstart med planprogrammet, gjennomført politiske møter der mulige veivalg for revisjonen har vært presentert. Administrasjonen fikk i oppgave om å sette i gang arbeidet med å forbedre eksisterende arealplan, med en teknisk revisjon av arealdelen.



Planprogram

Planprogrammet beskriver formålet med revisjonen, føringer for arbeidet og tema som skal inngå. Planprogrammet ble lagt ut på høring i mars 2024, med høringsfrist den 13 mai. Endelig planprogram ble fastsatt av kommuneplanutvalget den 29. august 2024.

Neste revisjon 2027

Hovedhensikten med pågående revisjonsprosess er å få plangrunnlaget bedre ved å gjøre en teknisk revisjon. Det er derfor ikke prioritert å vurdere boliginns spill eller andre inns spill.

Kommuneplanens samfunnsdel, som ble vedtatt februar 2025, har tatt stilling til langsiktige utfordringer, mål og strategier for kommunesamfunnet som helhet og kommunen som organisasjon. Når den begrensede revisjonen er i mål, foreslår kommunedirektøren en full revisjon av arealdelen, basert på målene i ny samfunnsdel. Da vil det bli anledning til å komme med nye arealinnspill og det skal også vurderes eldre arealinnspill som kom inn ved forrige revisjon. **Ved oppstart av nytt revisjonsarbeid skal det utarbeides et nytt planprogram, hvor det også kan innarbeides andre temaer i tråd med politiske bestillinger for den nye planprosessen.**

Som følge av innsigelse fra NVE og Statsforvalteren trekkes forslaget om planvask i denne revisjonen. Arbeidet videreføres og utvides i forbindelse med kommende full rullering av kommuneplanens arealdel. Parallelt vil det bli arbeidet videre med planbestemmelsene. Kommunen har også bekreftet at man skal rydde opp formålsbruken langs Arendalsbanen. I samråd med Bane NOR legges det til grunn at jernbaneformål i plankartet er den mest hensiktsmessige løsningen.

Medvirkning

Kommunens hjemmeside har vært hovedkanal for informasjon om kommuneplanprosessen og det har vært informert om kommuneplanen i flere kommuneplanutvalgsmøter (inkludert barn og unges representant), samt vært avholdt noen arbeidsverksteder i forbindelse med planvask.

Underveis i arbeidet med temaet byggegrense langs sjø, ønsket kommunen innspill til hvilke steder innbyggerne badet fra for å sikre tilgang til disse. Det ble derfor laget en kartløsning der hver enkelt kunne registrere ulike badeplasser og skrive inn opplysninger om badeplassen. Informasjonen vi fikk inn, ble brukt aktivt i det videre arbeidet med alternativ byggegrense.

Åpen dag

I høringsfasen av planforslaget hadde vi 2 dager med «åpen dag», der vi som jobbet med planen var tilgjengelige for de som hadde spørsmål eller ønsket mer informasjon om planforslaget og temaene vi jobbet med.



Folkemøter

Kommuneplanens samfunnsdel har blitt revidert parallelt i arbeidet med arealdelen.. I forbindelse med samfunnsdelen ble det gjennomført 3 folkemøter, hvor et av teamene var «*Bolig- Hvor og hvordan vil du bo- og hva er viktig for deg der du bor?*» De fleste mål og strategier for en framtidig samfunnsutvikling gjenspeiler seg i arealbruk og arealstrategi. Det har derfor vært et tett samarbeid om dette temaet. Hvor vi skal bo, hvor vi skal arbeide, hva som kan benyttes til utbyggingsformål og hva som skal tas vare på av natur og kulturmiljø har vært viktig å belyse. Folkemøtene har bidratt til gode innspill på disse temaene, og til sammen har kommunen fått et godt grunnlag for det videre arbeidet med både samfunnsdelen og arealdelen.

Plandokumentene

Kommuneplanens arealdel består av plankart med tilhørende bestemmelser og en planbeskrivelse. I denne tekniske revisjonen er det jobbet tematisk, og en rekke vedlagte dokument har vært kunnskapsgrunnlag for de ulike temaene vi har jobbet med i planen.

Plankart

Plankartet er juridisk bindende og viser arealformål, hensynssoner og bestemmelsesområder.

Bestemmelsene

Bestemmelsene inneholder juridisk bindende bestemmelser for byggesaksbehandling og retningslinjer av mer rådgivende karakter. Bestemmelsene inneholder også føringer for fremtidige reguleringsplaner.

Planbeskrivelsen

Planbeskrivelsen skal gi en oversikt over planens mål, innhold og konsekvenser. Dette inkluderer en beskrivelse av de viktigste hovedtrekkene i foreslåtte løsninger, og hvordan disse vises i plankart og bestemmelser.

Andre dokument

Planen omfatter en rekke dokumenter som har vært viktig kunnskapsgrunnlag for de ulike temaene i planen. Disse fagdokumentene gir utfyllende informasjon, og supplerer innholdet i planbeskrivelsen.

Det er også laget en rekke konsekvensutredninger i sammenheng med de ulike temaene vi har jobbet med og risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som følger som vedlegg til planbeskrivelsen.



Mål og føringer

FNs bærekraftsmål

Regjeringen viser til FNs handlingsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen år 2030, kalt Agenda 2030. FNs bærekraftsmål er viktige i alt kommunen gjør, og kommunen har valgt ut 5 spesielt prioriterte satsingsområder:

- God helse og livskvalitet
- God utdanning
- Bærekraftige byer og samfunn
- Stoppe klimaendringene
- Samarbeid for å nå målene



Nasjonale føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

I arbeidet med kommunens planer legger vi til grunn regjeringens nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023 – 2027. Planleggingen skal fremme bærekraftig utvikling og regjeringen peker ut fem viktige områder:

1. Samordning og samarbeid i planleggingen
2. Trygge og inkluderende lokalsamfunn
3. Velferd og bærekraftig verdiskaping
4. Klima, natur og miljø for framtida
5. Samfunnssikkerhet og beredskap

I tillegg er det en rekke lover og statlige planretningslinjer som legger føringer for den kommunale planleggingen:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)





- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (2019) • Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (T-1078, 1994)
- Lov om klimamål (klimaloven), ikrafttredelse fra 1.1.2018
- Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven), ikrafttredelse fra 1.1.2012
- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i planleggingen (2012)
- T-1442 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (2021)
- Meld. St. 13 (2018–2019) Muligheter for alle — Fordeling og sosial bærekraft
- Meld. St. 15 (2017–2018) «Leve hele livet- en kvalitetsreform for eldre»
- Meld. St. 18 (2016–2017): Berekraftige byar og sterke distrikt
- Meld. St. 20 (2020–2021): Nasjonal transportplan 2022–2033)
- Meld. St. 21 (2011–2012): Norsk klimapolitikk, og Klimaforliket 2012
- NOU 2020:16: Levekår i byer – gode lokalsamfunn for alle
- Nasjonale mål for vann og helse (vedtatt 22. mai 2014)
- Flere år - flere muligheter, Regjeringens strategi for et aldersvennlig samfunn
- Bolig for velferd, Nasjonal strategi for boligsosialt arbeid (2014–2020)
- Naturstrategi for våtmark (2021)
- St. Meld. 16 (2019–2020) - Nye mål i kulturmiljøpolitikken
- Nasjonal klimastrategi for kulturmiljøforvaltning (2021–2030)
- Nasjonal strategi og faglige anbefalinger for by- og stedsutvikling (2021)
- **St.melding 13 (Bustadmeldinga)(2021)**
- **Nasjonal Arkitekturstrategi (Rom for kvalitet) (2025).**

Regionale føringer

Et godt regionalt samarbeid er viktig for å oppnå felles mål for regionen vår. Arendal ønsker å bidra til at Agder er en attraktiv, samskapende og bærekraftig region.

Regionplan Agder 2030

Regionplan Agder 2030, som ble revidert okt. 2024, er en overordnet strategisk plan som bidrar til å utvikle hele Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030. Planen har fem satsingsområder:

- Attraktivt og miljøvennlig Agder
- Bærekraftig verdiskaping
- Utdanning, kompetanse og deltagelse
- Mobilitet
- Kultur



Arendal kommune legger til grunn målene i ny Regionplan Agder 2030 og andre aktuelle regionale temaplaner i kommunens planarbeid.

Agder fylkeskommune og Arendal kommune inngikk i 2023 en samarbeids- og utviklingsavtale som omfatter samarbeid innen næringsutvikling, levekår og felles satsing på å forebygge utenforskap.

Regional areal- og transportplan for arendalsregionen (ATP-planen)

ATP Arendalsregionen er en regional plan etter plan- og bygningslovens § 8-4 for Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand kommuner som ble vedtatt i 2019. ATP-planen legger felles og langsiktige rammer for bolig, areal og transportutviklingen i Arendal i et 2040- perspektiv.

Videre arbeid med planen ble startet opp vinteren 2024, og består av inngåelse av forpliktende samarbeidsavtale, kunnskapsinnhenting og en felles forståelse av utfordringsbildet, utredninger og vurderinger av tiltak, før det kan bli aktuelt med prioritering av tiltak inkludert finansiering, og gjennomføring av tiltak.

Andre regionale planer og strategier som er førende er:

- Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033
- Klimaveikart Agder
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Agder 2022- 2027
- ROS Agder (2017)
- Energiplan for Agder
- Handlingsprogram for fylkesvei 2022-2024
- Regional plan for senterstruktur og handel i Aust-Agder (revideres 2024)
- Regional plan for idrett, friluftsliv, fysisk aktivitet – lokale og regionale kulturarenaer Aust-Agder 2018-2021
- Folkehelsestrategi for Agder 2018-2025
- Veikart for bedre levekår i Agder
- Strategi «Agders uthavner i verdensklasse»
- Regional plan for innovasjon og bærekraftig verdiskaping Agder 2015-2030 (VINN Agder)
- Strategi for forskning, utvikling og innovasjon i Agder, 2015-2030 (FoUol Agder 2030)
- Besøksstrategi for Agder 2015-2030 (Besøk Agder 2030)

Kommunale føringer

Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel 2025-2040 ble vedtatt av bystyret 27. februar 2025.

I planen presenteres et fremtidsbilde for Arendal kommune. Fremtidsbildet er preget av batterisatsingen og de forventede ringvirkningene av denne. I tillegg viser planen til utviklingstrekk på store endringer på mange og viktige samfunnsområder i kommunen. Dette danner grunnlaget for kommunens fremtidige mål og satsinger.



Samfunnsdelen tar utgangspunkt i bærekraftsmålene, og det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn i dokumentet “Viktige utviklingstrekk for Arendal kommune 2024”.

Planen har valgt å kategorisere kommunens mål under 3 satsingsområder; Livskvalitet, bærekraftig vekst og tillit og demokrati.



Disse dekker kommunens roller som tjenesteleverandør, samfunnsutvikler og lokaldemokratisk arena og er basert på kommunens visjon. Satsingsområdene henger sammen og påvirker hverandre. God livskvalitet for kommunens innbyggere er avhengig av bærekraftig vekst. På samme måte krever et godt liv og god samfunnsutvikling, at vi er trygge og har tillit til hverandre.

Arealstrategien tar utgangspunkt i satsingsområdene, og bygger opp under mål og prioriteringer i samfunnsdelen.

Arealstrategi

«Nærhet til alt»

Visjonen i kommunens arealpolitikk er “Nærhet til alt”. Det betyr å tilrettelegge for et utbyggingsmønster basert på prinsipper for samordnet areal- og transportutvikling; redusert transportbehov, mindre bilavhengighet, miljøvennlige transportformer og mindre by- og tettstedsspredning. Vi skal lokalisere nye boliger nærmest mulig daglige gjøremål, slik at transportbehovet reduseres og flere reiser kan foretas ved å gå eller sykle.

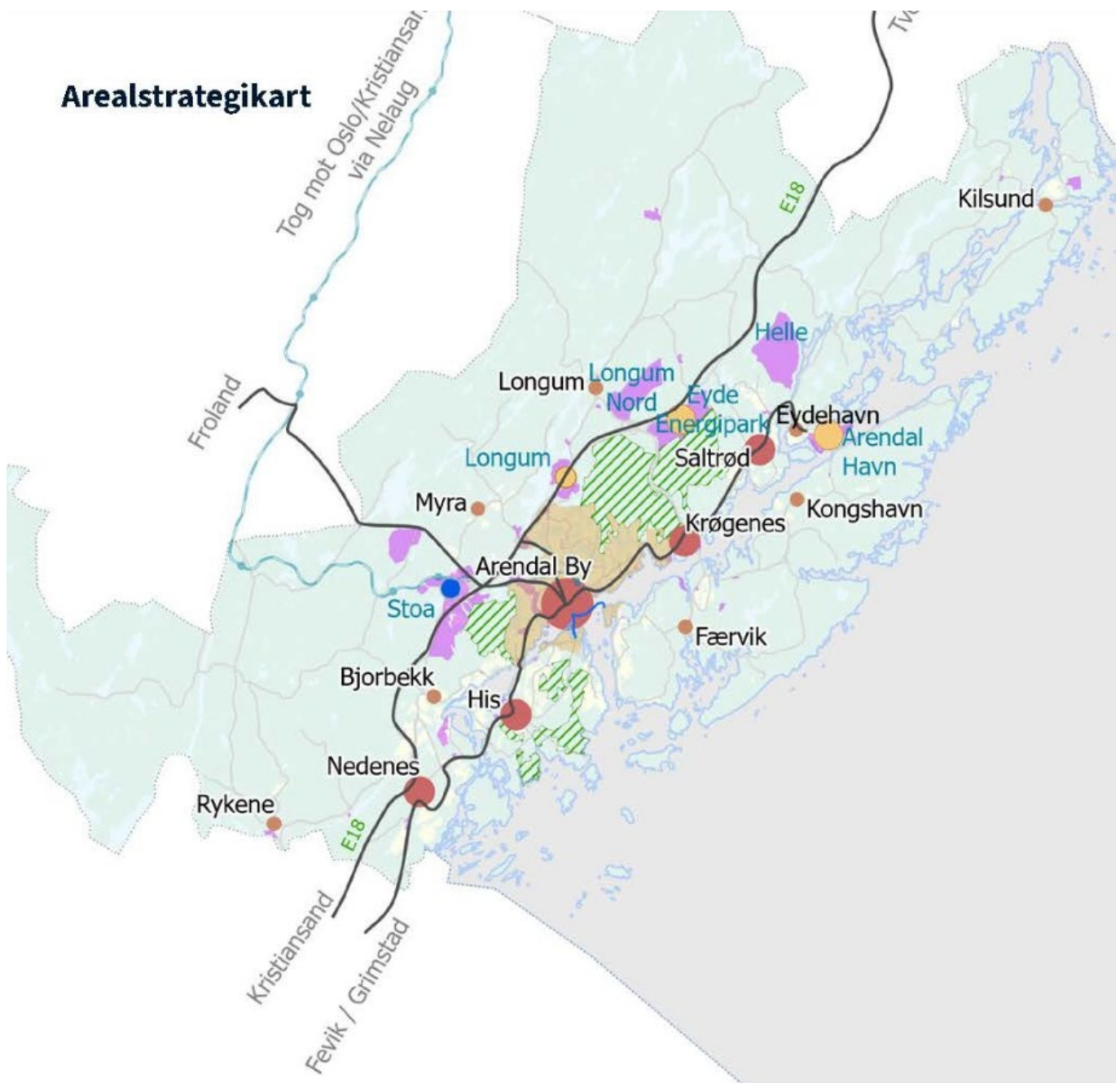
Arealplanlegging handler i stor grad om å lage fysiske rammer for livene vi lever. Hvor legges boligområder, næringsområder, handelsområder, skoler, barnehager og rekreasjonsområder og hvordan kan vi bevege oss. Hvis alle disse områdene ligger med stor avstand til hverandre bruker vi mye tid på å forflytte oss og får mindre tid til å gjøre de vi har mest lyst til. Utfordringer med kø, støy/støv, trafiksikkerhet og bomiljø er negative konsekvenser av bilbruk. I tillegg bygger vi ned natur og slipper vi ut mye CO₂, som ikke er ønskelig for målet om et lavutslipps-samfunn.

Gjeldene arealstrategi ligger til grunn ved denne begrensede revisjonen av arealdelen.



Hensikten med arealstrategien er å konkretisere samfunnsdelens målsettinger og visjoner i en strategisk og langsiktig arealutviklingsretning.

Arealstrategiene ivaretar både vekst og vern og bærekraftperspektivet er tydelig. I kommunens arealstrategi er prinsippene og føringene til ATP-planen for arendalsregionen innarbeidet. Det er lagt vekt på en areal- og transportpolitikk basert på lokalsenter- og bydelsutvikling, med mål om å redusere transportbehovet. Videre er det lagt til grunn en helhetlig forvaltning av natur, friluftsliv og sjøarealer. Det er også en restriktiv holdning til å ta i bruk jomfruelig mark til fritidsboliger.





Målet med planarbeidet

Kommuneplanens arealdel ble sist vedtatt i 2023. I arbeidet var det en viktig intensjon å avklare mulige nærings- og boligområder i tilknytning til batterifabrikken og ringvirkninger av denne. Dette førte til at det ble lagt inn store næringsarealer i planen. Kommunedirektøren har vurdert og konkludert med at gjeldende plan inneholder tilstrekkelige reserver for både næringsutvikling og boligbygging i kommende planperiode. Revisjonen av arealdelen i 2025 og 2026 er derfor i hovedsak en teknisk revisjon, som har til hensikt å forbedre og tydeliggjøre plangrunnlaget.

Formålet med plan- og bygningsloven er å fremme bærekraftig utvikling for den enkelte og for samfunnet, jf. plan- og bygningsloven § 1-1 første ledd.

I dag opplever mange innbyggere at det er vanskelig å få dispensasjon for tiltak i strandsonen og i LNF-områder. Dette skyldes både nasjonale føringer og stadig strengere krav til kommunene mtp. hensyn til klima, natur- og kulturmiljø, friluftsliv og landskap.

Et sentralt mål i denne revisjonen har vært å styrke plangrunnlaget som et verktøy for arealforvaltningen. Plan- og bygningsloven (PBL) og nasjonal arealpolitikk, legger begge vekt på at arealutvikling skal skje gjennom planlegging – ikke gjennom dispensasjoner. En viktig begrunnelse for at plan- og bygningsloven vektlegger styring gjennom vedtatte planer, er at planer vedtas av kommunestyret etter en demokratisk prosess, som gir rom for medvirkning fra berørte parter. Dersom utviklingen i stor grad skjer gjennom dispensasjoner, svekkes den demokratiske forankringen, og det kan på sikt føre til en arealutvikling som ikke er ønsket eller planlagt.

Dagens arealplan reflekterer ikke i tilstrekkelig grad denne politiske viljen. Det er derfor nødvendig med et mer oppdatert og presist plangrunnlag, slik at flere saker kan løses gjennom plan – ikke gjennom dispensasjoner.

På bakgrunn av denne problemstillingen har det vært et behov for å jobbe med utvalgte temaer som anses som særlig viktige for å effektivisere saksbehandling innenfor byggesak og plan. Løsningene som foreslås i Arendal kommunes forslag til ny kommuneplan følger derfor en helhetlig tilnærming til arealforvaltning, der planlegging og demokratisk medvirkning står sentralt. Forbedringene skal bidra til økt forutsigbarhet og styrke innbyggernes interesser i Arendal, og målet med revisjonen har vært å utvikle en arealplan som er mer forutsigbar, offensiv og bærekraftig.



Følgende sentrale tema er prioritert i denne revisjonen:

- Byggegrenser langs sjø
- Spredt bebyggelse i LNF områder
- Mobilitet
- Bærekraftig massehåndtering
- Forbedring av bestemmelser og retningslinjer

Beskrivelse av planforslaget

Byggegrenser langs sjø

Mål og bakgrunn

Etter plan- og bygningsloven §1-8 er det et generelt byggeforbud i 100 meters beltet langs sjø. Forbudet gjelder ikke der det er fastsatt annen byggegrense i kommuneplanens arealdel eller i reguleringsplan, eller der det er gitt unntaksbestemmelser.

Byggeforbudet har til hensikt å ivareta strandverninteresser, herunder hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser.

Kommunen er gitt anledning til å differensiere byggegrensen gjennom kommuneplanens arealdel i samsvar med statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (SPR).

Dagens situasjon

Arendal kommune har mange boliger innenfor 100-metersbeltet langs sjø, men bare et fåtall områder har fastsatt byggegrense. Dette fører til mange dispensasjonssøknader etter plan- og bygningsloven (pbl) § 1-8. Dispensasjonstilgangen er snever, og vilkårene er ofte ikke oppfylt – selv i tilfeller hvor tiltak i liten grad berører strandverninteressene.

En alternativ byggegrense er allerede gjennomført på 10 kyststrekke i kommunen og i denne revisjonen er det foreslått en alternativ byggegrense for gjenværende arealer som ikke ble behandlet i forrige runde. Det er i denne revisjonen gjennomført en helhetlig og langsiktig vurdering av resterende områder i 100 meters beltet, med mål om å sikre verdifulle arealer samtidig som det legges til rette for videre utvikling og fortetting.



Hva menes med alternativ byggegrense?

I tråd med plan- og bygningsloven (PBL) er det foreslått alternative byggegrenser som avviker fra det generelle byggeforbudet innenfor 100 meter fra sjøen. Disse særskilte grensene åpner for bygging nærmere sjøen, forutsatt at hensynet til viktige strandsoneverdier – som natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser – blir ivaretatt.

Styring og rammer for dette er satt gjennom:

- 1) Kommuneplanbestemmelser
- 2) Arealformål i kommuneplanens arealdel
- 3) Hensynssoner i kommuneplanens arealdel med retningslinjer

Dersom det oppstår risiko for at viktige strandsoneinteresser trues, har kommunen også mulighet til å vedta midlertidig bygge- og deleforbud. I tilfeller hvor kommunen ikke fastsetter en alternativ byggegrense, gjelder det generelle byggeforbudet på 100 meter.

Det er gjennomført en helhetlig og langsiktig vurdering av 27 delområder innenfor 100-metersbeltet langs sjøen. Vurderingene er begrenset til områder som i kommuneplanens arealdel og eldre reguleringsplaner er avsatt til byggeformål for bolig og/eller næring, og hvor plan- og bygningslovens § 1-8 tidligere ikke er vurdert. Begrunnelsen for dette er at prioriteringen bør speiles til forventet økt vekst og behovet for å kunne utnytte bolig-/næringseiendom som forutsatt jf. arealformål i kommuneplan eller reguleringsplan, i samsvar med statlige føringer.

LNF-områder er ikke en del av vurderingen, ettersom disse i utgangspunktet ikke skal bebygges, med unntak for tiltak tilknyttet landbruk. På grunn av føringene i den vedtatte samfunnsdelen – som slår fast at ny fritidsbebyggelse ikke skal prioriteres og at hytter ikke skal plasseres i urørt natur – er fritidsbebyggelse heller ikke inkludert i denne gjennomgangen.

Metode

I områder hvor strandsonen allerede er tatt i bruk til veier, boliger, næring eller lignende, vil den ofte ikke lenger ha den funksjonen som loven skal beskytte – som natur, friluftsliv eller landskap. Funksjonell strandsone kan derfor sies å starte nedenfor slike tiltak.

Byggegrensen fastsettes etter følgende 4 metoder, alene eller i kombinasjon:

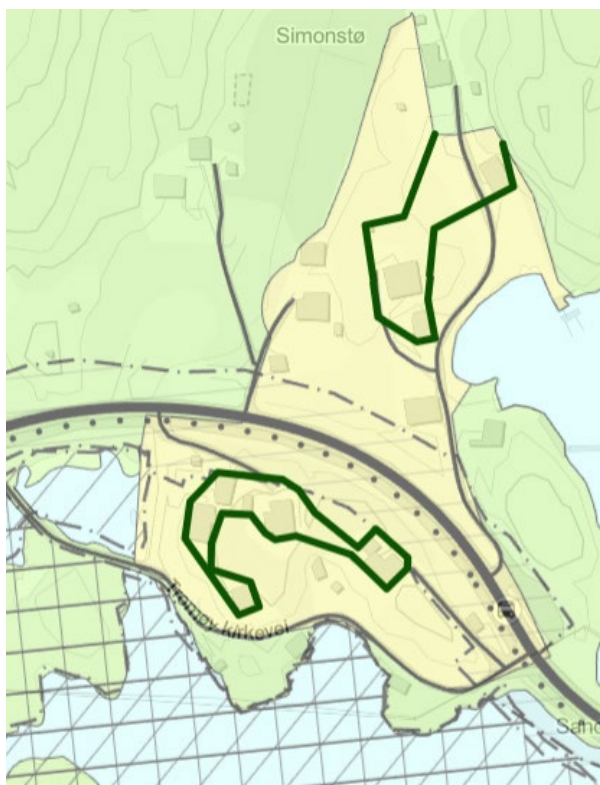
1. Langs vei
2. Langs sjøkant
3. Fasadeliv
4. Omsluttende



I områder med eksisterende bebyggelse er byggegrensen ofte trukket i fasadeliv der strandsonehensyn ikke blir utfordret og trukket opp til vei.



I områder med spredt bebyggelse vil det være strandverninteresser som skal ivaretas. I disse tilfellene må videre utbygging mot sjø forhindres. Det kan imidlertid åpnes for noe bebyggelse i bakkant. For slike tilfeller benyttes fasadelivene mot sjø som byggegrense, hvor den da omslutes rundt de eksisterende byggverkene som ligger bakenfor og eventuelt til siden, i en relativ kort avstand.





Gjennomføring

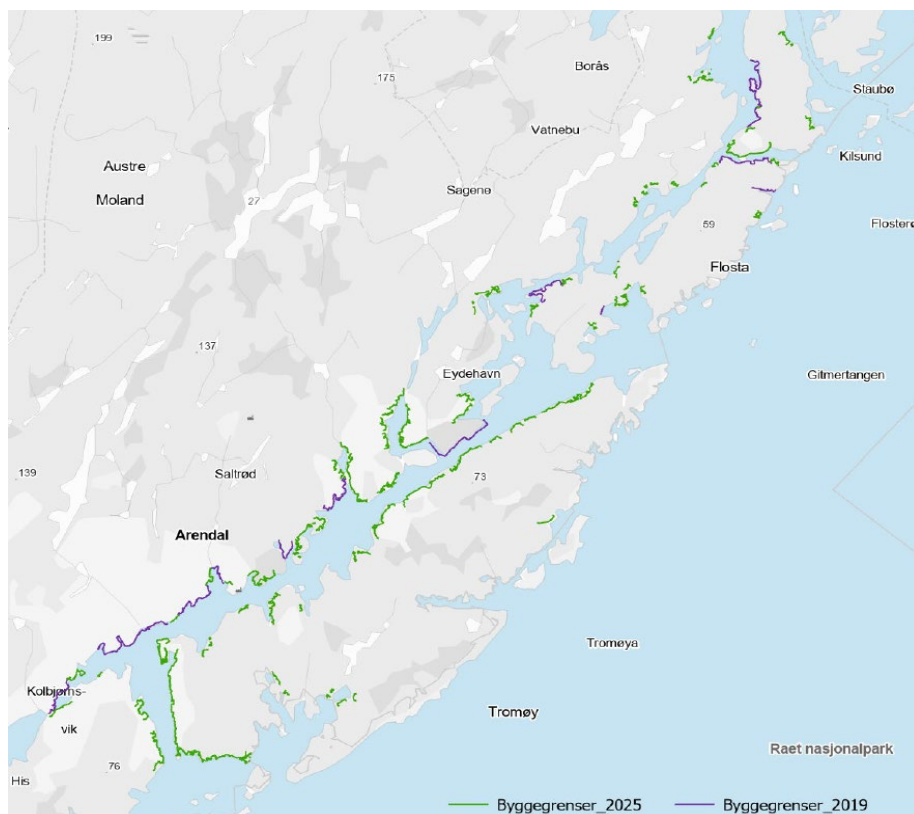
Kystlinjen er delt opp i 28 delområder for å kunne utføre presise utredninger og vurderinger. I første fase er det gjennomført en dok-analyse for hvert delområde, basert på tilgjengelig kartgrunnlag fra kommunen og andre sentrale instanser. Deretter er det utført en konsekvensutredning for hvert delområde, med fokus på å ivareta følgende hensyn i samsvar med pbl. §§ 1-1 og 1-8:

- Naturmiljø
- Landskap
- Friluftsliv
- Kulturmiljø

Byggegrensene er fastsatt med hensyn til disse verdiene, og det er lagt vekt på å sikre sammenhengende naturmangfold, hverdagsnatur, utmarkspregede områder, viktige siktlinjer mot sjø og allmennhetens tilgang til sjøen.

Ny alternativ byggegrense

Forslag til alternativ byggegrense i 100 meters beltet:





Ved tiltak bak den differensierte (alternative) byggegrensen vil innbyggerne slippe å søke dispensasjon, og det vil åpnes opp for å gjøre tiltak på eksisterende bebyggelse.

Kommunen vil likevel ha styring gjennom kommuneplanens bestemmelser, som ivaretar interessene bak byggeforbudet (naturvern, friluftsliv, landskap og kulturmiljø). Det er laget ytterligere bestemmelser for å sikre strandoneinteressene, bl.a for områder med stor kulturhistorisk verdi, gjøres det flere presiseringer for hensynssonene H570_1 og H570_2.

Det har vært vurdert om man skulle la kaier, brygger, naust og hageanlegg inngå i den såkalte «funksjonelle strandsonen», men det er få steder dette er gjort. Grunnen er at å legge byggegrensen helt i sjøkanten vil kunne åpne for mer privatisering, noe man ønsker å unngå. Det ville også krevd omfattende vurderinger av lovligheten til eksisterende bygg, særlig i områder der det er stor avstand mellom dagens bebyggelse og sjøen, og hvor ny utbygging ikke er ønskelig. Dersom slike bygg skulle inkluderes innenfor byggegrensen som en form for «amnesti», kunne det utløst krav om større konsekvensutredninger. Dette kunne igjen ført til at områder måtte tas ut av planen på grunn av konflikt med natur- eller kulturverdier. I tillegg ville en slik løsning krevd mange nye regler og egne reguleringsområder for å styre for eksempel utseende, byggehøyde og bruksendringer – og for å unngå tap av viktige natur- og landskapskvaliteter. Ved å sette byggegrensen slik det nå foreslås, får man bedre kontroll.

Det er imidlertid foreslått en ny bestemmelse som sikrer både innbyggernes rett til å utføre vesentlige reparasjoner og til å rive og gjenoppføre innenfor rammene av tidligere godkjente tiltak. Dette vil samtidig gi kommunen kontroll med ny utnyttelse av strandsonen og hindrer utbygging som ikke tidligere er vurdert.

Medvirkning

For å sikre god informasjon til berørte grunneiere er det laget et digitalt kart over byggegrensene, kartet er tilgjengelig på kommunens hjemmeside. I forbindelse med revisjonen har det også blitt gjennomført en spørreundersøkelse for å registrere badeplasser og stier, og disse har vært hensyntatt når vi har jobbet med byggegrensen for hvert område.

Det har kommet en rekke høringsuttalelser med forslag om justering av byggegrensen for enkelteiendommer. Innspillene er gjennomgått, og der foreslåtte endringer er vurdert å være i tråd med metodikken som er lagt til grunn, samt hensynet til strandonevernet, er det gjort mindre justeringer. Innspill som ikke er i tråd med metodikken er ikke tatt til følge.



Spredt bebyggelse i LNF områder

Mål og bakgrunn

I forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel er det et politisk ønske at det legges til rette for spredt boligbebyggelse. Dette ble vedtatt i planprogrammet for revisjonsarbeidet. Det er politisk ønskelig både å legge til rette for muligheter for **ny** spredt boligbebyggelse, samt gjøre det enklere for **eksisterende** bebyggelse å kunne få til en naturlig utvikling.

I dag er det for eksempel ikke mulig å sette opp en garasje på en boligtomt, uten dispensasjon, dersom boligtomta ligger i et LNF-område.

Det er et mål at det ikke skal være mer vanskelig å få gjennomført mindre og helt normale byggetiltak for de som har en bolig i et LNF område, enn de som har en bolig i et bebyggelsesområde.

Løsningen som er foreslått vil først og fremst å gjøre det enklere for alle eksisterende boligeiendommer under 5 daa. Disse er kartfestet og gitt eget formål: LNF-spredd. Da er det mulig etter plan- og bygningsloven å gi bestemmelser knyttet til dette arealformålet. For å kunne ha tilstrekkelig med styring er det foreslått følgende bestemmelser:

- *For områder avsatt til LNF-spredd (eksisterende) tillates ikke etablering eller fradeling av/til nye boenheter.*
- *Påbygg/tilbygg /garasjer og uthus (inkluderer også terasser) tillates så lenge det er innenfor en utnyttelsesgrad på maks 30% bebygd areal. Det settes likevel et øvre tak på 350 m2 BYA for eiendommer med lavere utnyttelse. For eiendommer som allerede har utnyttelse utover 350m2 BYA tillates maksimalt ytterligere 100m2 økning i BYA.*
- *Nye tilbygg til eksisterende boliger skal ha en avstand mot dyrket mark på minst 30 meter.*
- *Øvrige nye bygg som ikke er til beboelse, skal ha en avstand mot dyrket mark på minst 20 meter.*

I tillegg til bestemmelsene er det flere lovhjemler, hensynssoner og kommuneplanbestemmelser som virker sammen, og etter kommunens vurdering vil dette til sammen gi tilstrekkelig styring.

Når det kommer til ønske om nye boligheter i LNF, er det noen flere utfordringer. For eksempel er dette i konflikt med vedtatte arealstrategier om å utvikle samfunn uten stor bilavhengighet, unngå inngrep i naturen og bygge oppunder eksisterende teknisk- og sosial infrastruktur.

Det er imidlertid foreslått en type løsning som går ut på at det åpnes opp for å spille inn endring av kommuneplanens arealdel 1 gang i året. Fordelen med dette er at kommunen får en mer helhetlig vurdering av forslagene, samtidig som det kreves en forenklet konsekvensvurdering. Det er laget et sett med vurderingskriterier som ethvert innspill må vektles opp imot. Endringsforslagene vurderes administrativt, konsekvensutredes og legges fram for politisk behandling med anbefalinger. Det må



også være en offentlig høring av endringsforslagene. Vi vet ikke omfanget av hvor mange innspill som vil komme, eller hvor mye tid dette vil ta. Dette bør vurderes nærmere etter hvert som man får mer erfaring.

Når slike innspill kommer inntil allerede bebygde områder vil det bli vurdert om et område kan settes av til eksisterende byggeområde som et alternativ til LNF-spredd. Dette må vurderes i hver sak.

Begge løsningsforslag er i tråd med plan- og bygningsloven og nasjonal arealpolitikk om å løse arealutviklingen gjennom plan og ikke dispensasjon. Arealforvaltningen vil være mer forutsigbar etter intensjonene i PBL. Dagens arealplan reflekterer ikke politisk vilje til å tilrettelegge for LNF spredt bebyggelse.

Pr. i dag opereres det med dispensasjoner. Planlegging framfor dispensasjon må etterstrebes.

Mobilitet

Mål og bakgrunn

Kommuneplanen skal tilrettelegge for effektiv, miljøvennlig og lønnsom mobilitet. Grønn mobilitet er viktig med tanke på direkte utslipp, men også for å få trafikkflyten i området til å fungere. Kommunen må derfor planlegge for løsninger som reduserer transportbehovet og bidrar til at innbyggerne i større grad opplever fysisk nærhet til sine daglige behov.

Arendal kommune har lagt ambisiøse målsettinger til grunn for framtidig transportpolitikk, både gjennom ATP-arbeidet, samfunnsdelen og i kommunens klima- og energiplan (2019), hvor det skal gjennomføres store trafikkreduksjoner av personbilarbeidet. Nullvekstmålet for personbiltrafikk ligger til grunn for areal- og transportplanleggingen i Arendal.

I januar 2025 kom det nye statlige planretningslinjer som gir føringer for kommunenes arealbruk:

- Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå løsninger som er arealeffektive, begrenser transportbehovet og legger til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og fortetting rundt knutepunkter.
- Hovedtyngden av boliger og fritidsboliger, handel, tjenester og arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter lokaliseres i tråd med dette.
- Nye utbyggingsområder skal lokaliseres med tanke på å minimere transportbehovet, legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange og for å utnytte og ta vare på eksisterende bygninger og infrastruktur der dette finnes.



Hva er mobilitet?

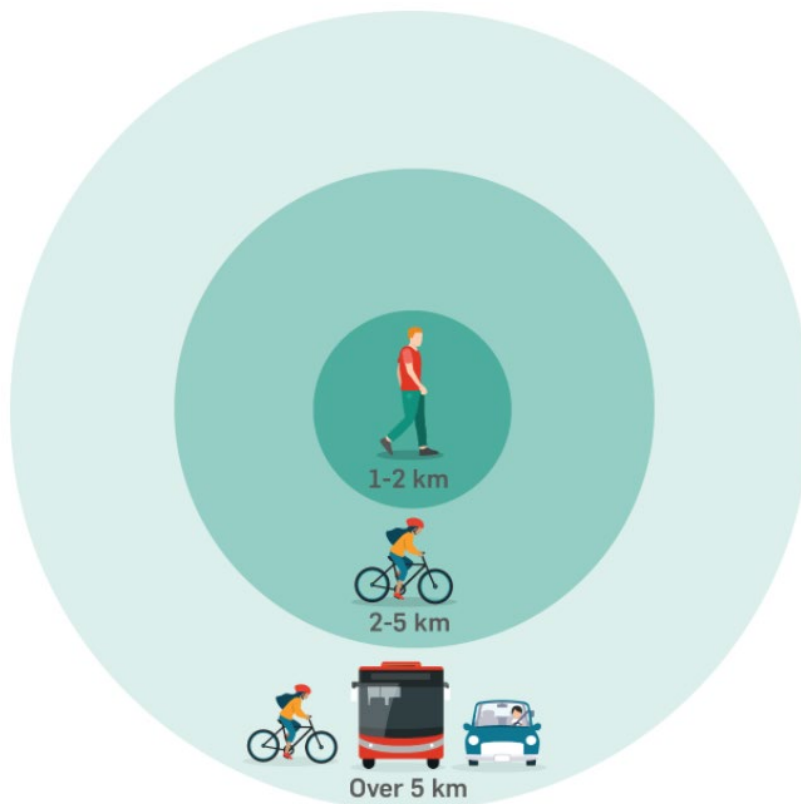
- Mobilitet er det samme som bevegelse. For at alle skal kunne bevege seg selv eller ting dit vi ønsker, trenger vi et mangfold av transportløsninger. Løsningene bør være effektive, trygge, miljøvennlige og bærekraftige, og de bør virke godt sammen.
- Historisk har man skilt mellom ulike måter å bevege seg på. Man har planlagt for bedre fremkommelighet for biler, samtidig som man har arbeidet for økt kollektivandel og bedre ferdselsårer for gående og syklende, uten at de ulike systemene nødvendigvis har hengt godt sammen. Mobilitet er nesten alltid en kombinasjon av flere reisemåter. For å få god mobilitet for alle må man gjøre det lettere å bevege seg fra der vi er, til dit vi skal. Da må vi tenke helhetlig og se alle former for mobilitet under ett.

Hva betyr mobilitet i kommuneplanens arealdel?

Arealbruk er all transports mor. Hvordan vi utnytter arealene våre har stor betydning for hvordan vi innretter livene våre, hvordan vi beveger oss mellom ulike aktiviteter, og hvordan vi påvirker omgivelsene våre.

Hvis vi klarer å lokalisere viktige reisemål tett på der hvor folk bor, bruker vi mindre tid på forflytning. Vi får mindre biltrafikk, lavere CO₂-utslipp, bedre trafiksikkerhet og trivsel i nærmiljøene, og vi tar bedre vare på naturen.

I sum svarer dette godt på Arendal kommunes arealstrategi: "Nærhet til alt". Kommuneplanens samfunnsdel og kommunens arealstrategi beskriver en ønsket utvikling der økning i antall boliger i hovedsak kommer i nærheten av sentrum, fortetting i allerede eksisterende boligområder og langs kollektivaksene. Dette er viktig grunnlag for å kunne utvikle god kollektivtransport, og for at sykkel og gange skal være et godt alternativ for flere.



Overgang til grønn mobilitet betyr at flere reiser
må gjøres med gange, sykkel og kollektivtransport.
Ulike transportformer har ulike bruksområder.

Mobilitet i Arendal i dag

Tellepunktene viser at bilbruken i kommunen er økende, mens sykling ikke øker - på tross av sykkelbysatsing.

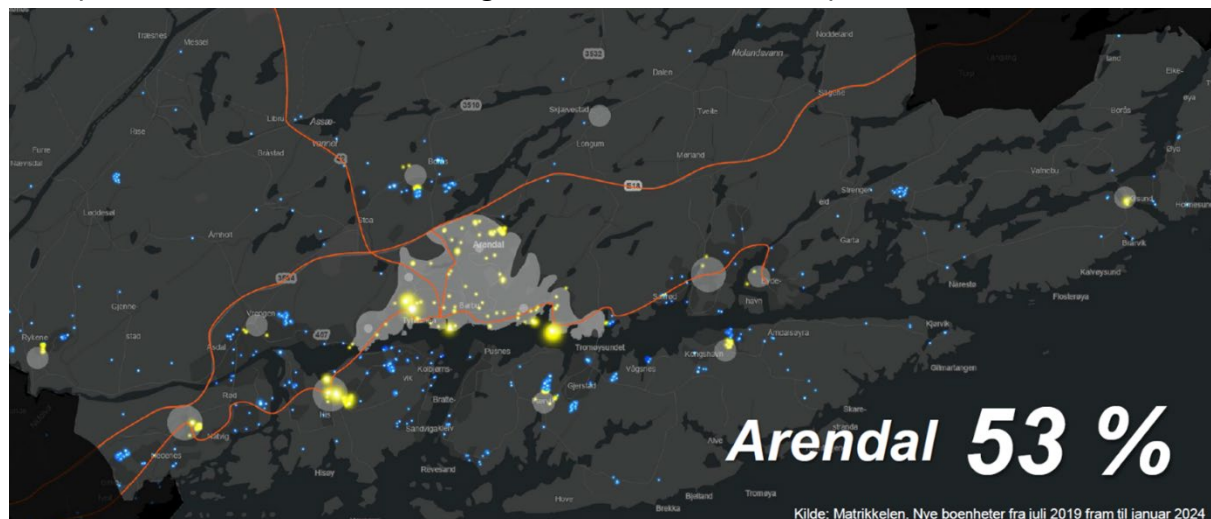
Agder kollektivtrafikk erfarer at Arendal kommune og Arendal sentrum har relativt lav kollektivandel. Årsaken til dette er at kollektivtrafikken ikke klarer å konkurrere med bil på reisetider.

Arendal har korte avstander og dermed et uforløst potensial for gåing som transportform.

Figuren under viser hvor det er bygget i Arendal etter 1/7 2019, og hvordan det samsvarer med prinsippene i ATP. Det er 53% oppfyllelse av ATP.



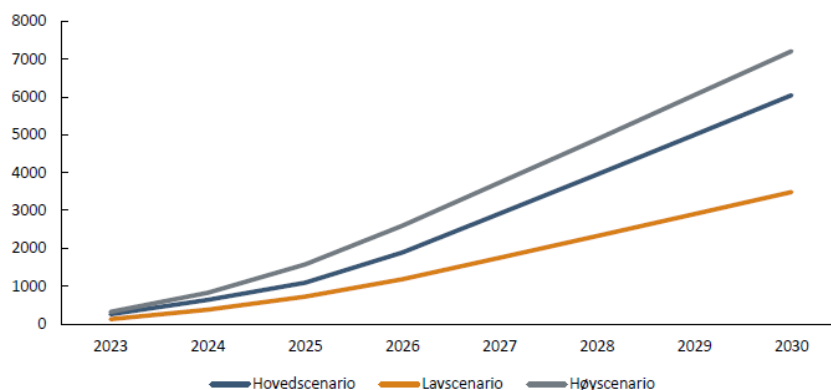
Gule punkter er innenfor sentrum og lokalsentrene, mens blå punkter er utenfor.



Befolkningsprognoser:

Menon Economics utførte i 2022 en ringvirkingsanalyse av Morrows etablering av batterifabrikk i Arendalsregionen. Der så de blant annet på tre scenarier for befolkningsutvikling; hoved, lav og høy.

Figur 3-15: Befolkningsvekst i de tre scenarioene. Kilde: Menon Economics



Figuren er hentet fra Menon-analysen

Analysen indikerer at befolkningen i Arendalsregionen med lavscenariet vil vokse med i underkant av 3 500 personer, mens den i høy-scenariotet vil vokse med omkring 7 200 personer.

Dagens trafikksituasjon

Eksisterende infrastruktur er ikke tilstrekkelig for å håndtere trafikkveksten som den økende befolkningsveksten og det betydelige transportbehovet batterifabrikken og næringskjeden genererer uten at det settes inn tiltak.



Rambøll AS utarbeidet i 2022 en mobilitetskartlegging for Arendalsregionen på oppdrag fra Arendal kommune. Kartleggingen er basert på mobildata, og tilhørende analyser gir viktige faglige innspill til framtidig planlegging av boliger, næring og infrastruktur.

Rapporten svarer ut hvor boliger og arbeidsplasser bør lokaliseres for å oppnå mer bærekraftig mobilitet i regionen, når antall bosatte og sysselsatte skal øke vesentlig fram mot 2030.

Hovedkonklusjonene i rapporten er at regionen er preget av svært spredte reisestrømmer, med høyt samsvar mellom befolkningen i et område og antall turer, og høy grad av samsvar mellom tetthet og bruken av bærekraftig reisemidler. Dette understøtter at arealbruken er viktig for transportvolumet.

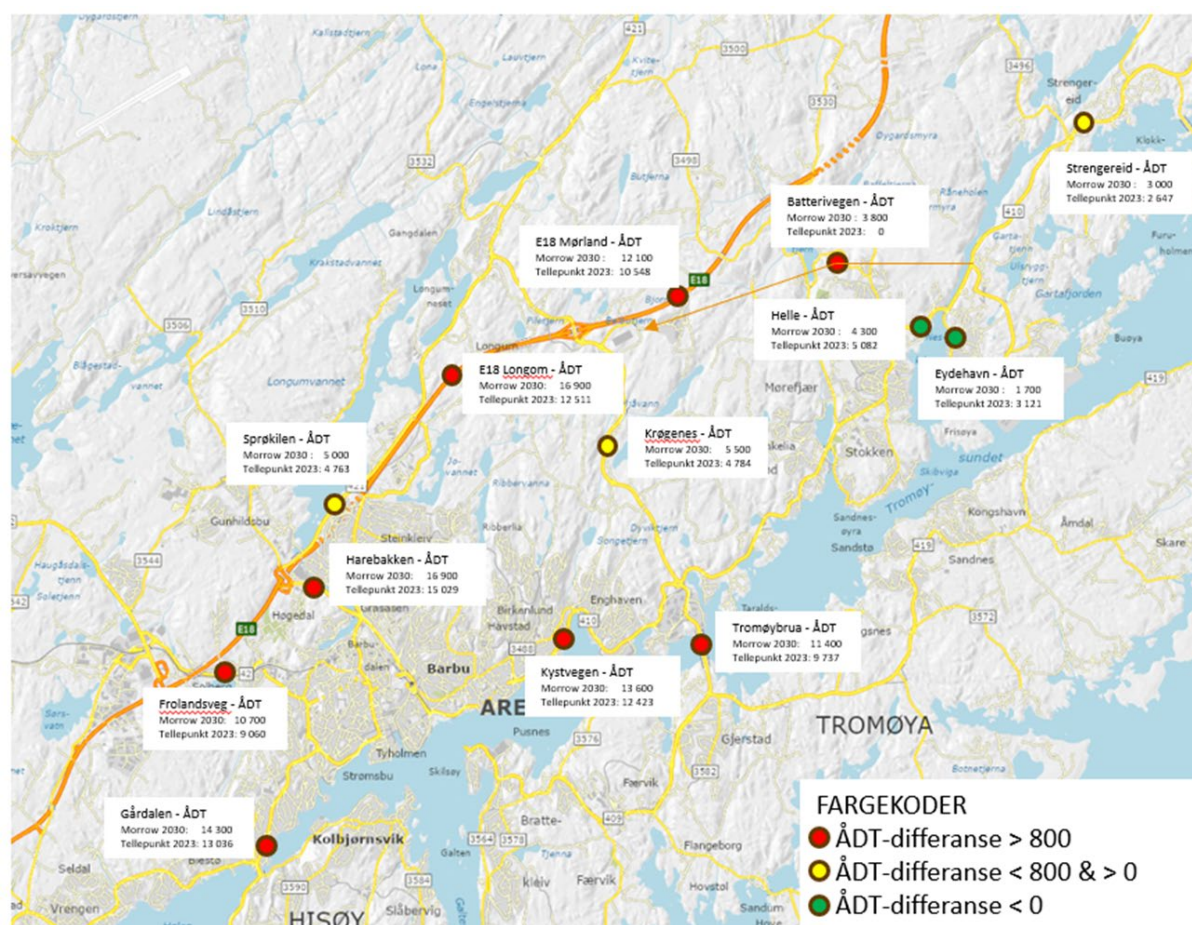
Som følge av de spredte reisestrømmene er det vanskelig å opprette et konkurransedyktig kollektivtilbud som dekker behovene til de mange små reisestrømmene. Et annet utslag er at bilrestriktive tiltak kan bli ineffektive hvis resultatet er overføring av turer til andre områder i stedet for mer bruk av kollektivtransport.

Av positive funn som løftes fram er at det er mange områder med stort sykkelpotensiale pga korte avstander.

Rapporten peker på at Arendalsregionen kan lykkes med overføring til bærekraftige reisemidler dersom det skreddersys tiltak innenfor arealbruk, næringsutvikling, sykkeltilpassing, kollektivtilgang og bilrestriksjoner.

Statens vegvesen har utført en egen trafikkanalyse, hvor de har beregnet endringer i trafikkbelastning som følge av Morrowetablering. Beregningene ble gjort på grunnlag av forventet antall nye arbeidsplasser for Morrow i tillegg til forventet vekst i arbeidsplasser i resten av kommunen.

Figuren under viser endringer i årsdøgnetrafikk (ÅDT) i utvalgte tellepunkter fra 2023 til 2030 med utbygd Morrow. De fleste punktene får stor økning i ÅDT, men Eydehavn og Helle får redusert trafikk – forutsatt bygging av ny fv 475 mellom Heftingsdalen og Neskilen.



Figur: ÅDT-endringer dagens 2023 -> Morrow 2030

Utfordringer for mobilitet:

Høy vekst i kommunen kan føre til både utfordringer og muligheter. Dagens transportsystem er laget på bilens premisser, og dette fremmer ikke miljøvennlig mobilitet.

Hvis vi ikke endrer på hvordan vi forflytter oss vil den forventede befolknings- og boligveksten gi økning i antall kjøretøy utover dagens allerede høye nivå på lokalveinettet. Arealbruk er som sagt all transports mor.

Gjennom arbeidet med mobilitet i arealdelen har det vært etablert en arbeidsgruppe med deltakere fra kommunen og Statens vegvesen. Arbeidsgruppen har gjort helhetlige vurderinger av Arendals transportsystem gitt forutsetningene om vekst. Arbeidet er oppsummert i rapport fra Statens vegvesen, som er en del av det faglige kunnskapsgrunnlaget for arealdelen.

Rapporten anslår at vi vil få en økning i transportbehov på 1,1% årlig pga befolkningsutvikling (for basis og referanse-situasjon er det lagt til grunn SSB sine middelverdiprognooser for befolkningsvekst, og det ble lagt til ekstra befolkningsvekst og antall arbeidsplasser mtp. Morrow). og utvikling i arealbruk. Målet er at denne økningen skal skje på en bærekraftig måte.



Flere av analysene som ligger til grunn for mobilitetsarbeidet bygger på antakelser om betydelig vekst som følge av Morrow-etableringen. Etter hvert som utviklingen har blitt mer usikker, er det også knyttet større usikkerhet til omfanget av den forventede befolknings- og trafikkveksten. De overordnede utfordringene knyttet til arealbruk, transport og bærekraftig mobilitet vurderes likevel fortsatt som relevante for kommunens langsiktige planlegging.

Nasjonal Transportplan har som målsetting at vekst i persontransport skal tas med kollektivreiser, sykkel og gange, og at disse transportformene skal sees i sammenheng og virke godt sammen.

Det er nødvendig å følge opp disse målsettingene i areal- og transportplanleggingen i kommunen, sikre konsistens med arbeidet med ATP-arendalsregionen, samt bygge opp under kommunens arealstrategi «Nærhet til alt».

Arendal har sammensatte utfordringer:

- Sterk økning i arbeidsplasser og bosatte kan føre til vekst i biltrafikk på lokalveinettet, og forsinkelser både for persontransport og næringslivets transporter.
- Høyt trafikkvolum på lokale veier øker risikoen for ulykker.
- Avviklingsproblemer på lokalvegnettet øker risikoen for køer ut på hovedveiene (E18). Dette utgjør en trafiksikkerhetsrisiko.
- Er kollektivtrafikk et reelt alternativ til bil? Flere utfordringer, bl.a omstigningstid, gangtid (first/last mile).
- Sosial bærekraft/rettferdighet.
- Klimaendringer og naturtap.
- Arendal har i likhet med andre byer en aldrende befolkning – dette medfører generelt press på velferdssamfunnet.

Det er også forventninger:

- Forventning om å ha nådd målet om trafikkreduksjon på Kystveien
- Forventning om å ha nådd nullvekstmålet i NTP (veksten i persontrafikken skal tas med kollektiv, sykkel og gange):
 - ✓ Kollektivbruk må erstatte lengre bilreiser.
 - ✓ Sykkel må erstatte bilreiser, også på lengre turer.
 - ✓ Mer bruk av mikromobilitet på kortere turer.
 - ✓ Mer bruk av gange på kortere turer.



Hvordan vi kan øke andelen gående, syklende og kollektivreisende og bidra til at kommunen når sine ambisiøse klimamål?

Bygging av nye store infrastrukturtiltak synes ikke å være realistisk, derfor må det sees på andre trafikkregulerende tiltak på systemnivå.

Det er ikke ett enkelt tiltak som kan gjøre den store forskjellen for mobilitet, men en helhet av flere ulike tiltak/innsatser som virker sammen.

De viktigste innsatsområdene er fortetting av eksisterende boligområder og transformasjon av «grå arealer» for å ikke å øke reiseavstander. God arealbruk er det viktigste virkemidlet for å redusere behovet for biltransport.

Videre er det avgjørende med utvikling av kollektivtransport og gang-/sykkelveier for å gjøre disse alternativene mer attraktive. Dette er også i samsvar med prinsippene i Areal- og transportplanen for arendalsregionen, samt kommunens egen klima- og energiplan.

Det er likevel nødvendig med både «pisk og gulrot», og det trengs politisk vilje til å kanalisere trafikk.

Arealbruk:

- Jobbe for at arealbruken støtter opp under transportstrategiene i overordnede planer
- Fokus på høy arealutnyttelse – fortsette å utvikle den kompakte byen, gå fra spredt bosetting/byspredning til fortetting
- Prioritere utnyttelse av den delen av boligreserven som støtter opp om dette framfor å åpne opp for nye områder
- Prioritere utvikling langs kollektivaksene, jfr arealstrategien
- Gatebruksplan for sentrum

Fysiske virkemidler:

- Trafikksikkerhet: Fysiske trafikksikkerhetstiltak på utsatte strekninger, med fokus på myke trafikanter.
- Kollektivtrafikk:
 - Øke effektiviteten i kollektivtrafikken – færrest mulig bytter.
 - Bedre integrasjon med ferjene.
 - Integrasjon av transportformer (mikromobilitet/sykkel/buss)
 - Fysiske fremkommelighetstiltak på viktige strekninger.
 - Videre utvikling av mobilitetsapper.
- Sykkel og gange:
 - Skilt og oppmerking, prioritering av gang/sykkel.



- Fysiske fremkommelighetstiltak på viktige strekninger.
- Gang- og sykkelveger - fokus på sammenhengende nett
- Integrasjon av transportformer (mikromobilitet/sykkel/buss)
- Sikker sykkelparkering

Regulatoriske virkemidler:

- Tidsbaserte sonereguleringer, basert på type kjøretøy og/eller virksomhet, vil bidra til bedre utnyttelse av veikapasitet, samt å vri kjøretøyparken i mer klimavennlig retning:
 - Reguleringer basert på type kjøretøy
 - Reguleringer basert på type virksomhet
 - Parkeringsreguleringer

«Bærekraftig transport og tilgjengelighet i Arendal», vedlegg 11

Dokumentet gir en helhetlig tilnærming til utviklingen av miljøvennlige transportløsninger og god tilgjengelighet i kommunen. Den tar for seg både dagens mobilitetsutfordringer og framtidige behov, og peker på hvordan mobiliteten kan utvikles mer bærekraftig.

Bruken av areal er en viktig nøkkel for bærekraftig mobilitet. Den allerede vedtatte arealstrategien viser tydelig retning, med fokus på fortetting og utvikling langs kollektivakser. Det er avgjørende at disse prinsippene følges opp i både praktisk politikk og planlegging.

I 2025 og 2026 er det planlagt arbeid med sentrumsutvikling, der blant annet en gatebruksplan for sentrum skal utarbeides. Dette vil være et viktig tiltak for å styre og kanalisere trafikken i Arendal sentrum.

Det nevnes ulike fysiske og reguleringsmessige virkemidler som kan tas i bruk gjennom ulike tiltak. Disse tiltakene kan ikke løses gjennom kommuneplanens arealdel, men må følges opp i andre kommunale prosesser.

Det påpekes at en viktig forutsetning for å lykkes med bedre og bærekraftig mobilitet, er politisk vilje til å gjennomføre også restriktive tiltak. Det er ikke tilstrekkelig med bare positive incentiver for ønsket atferd – dersom dette ikke kombineres med begrensninger for uønsket trafikk, risikerer man økt trafikk generelt, inkludert det man forsøker å unngå. Kunnskapen og anbefalingene rundt tema mobilitet må ligge til grunn for neste hovedrevisjon av arealdelen.

Forslag til bestemmelser i KPA

Som en del av revisjonen av kommuneplanens arealdel har Arendal kommune oppdatert bestemmelsene for mobilitet for å styrke bærekraftig areal- og transportplanlegging. Bestemmelsene knyttet til mobilitet består hovedsakelig av retningslinjer. Det er innført fire parkeringssoner med



differensierte retningslinjer knyttet til antall bil- og sykkelparkeringsplasser, avhengig av lokalisering og funksjon.

Bærekraftig massehåndtering

Mål og bakgrunn

I de kommende årene er det planlagt flere store nærings- og boligområder i Arendal. Det er også mange mindre utbyggingsprosjekter som er i gang eller som planlegges. Både planlagte og pågående utbygginger gjør at det vil være store volum av overskuddsmasser som skal håndteres i kommunen vår.

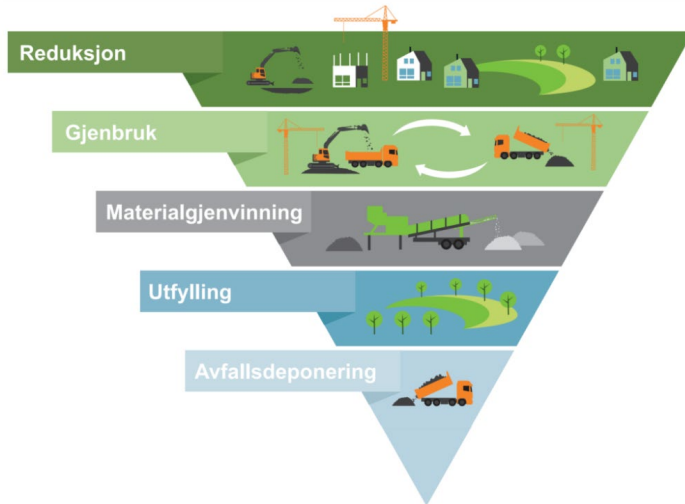
Mer bærekraftig håndtering av masser fra bygg- og anleggsbransjen har fått økende fokus i det siste - både internasjonalt, nasjonalt og lokalt. Det stilles nye krav fra EU og fra statlige hold, og utbyggere begynner å innse at bedre massehåndtering er både lønnsomt og nødvendig.

Arendal kommune ønsker å legge til rette for at overskuddsmasser fra større og mindre utbyggingsprosjekter skal håndteres på en god måte. For å oppfordre til mer bærekraftig massehåndtering, og for at det skal være mulig å tilfredsstille krav til massehåndtering som kommer, foreslår administrasjonen bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanen, i tillegg til å legge til rette for områder for massemottak på fem ulike steder i kommunen.

Hvorfor massehåndtering?

Nye byggeråstoffer er en begrenset ressurs. Knust stein og løsmasser som sand og grus er ikke-fornybare ressurser som er essensielle i utbyggingsprosjekter av både vei, næring, industri og boligområder. Utvinning, knusing og transport av masser er energikrevende og gir betydelige klimautslipp.

De viktigste faktorene når det kommer til reduksjon av klimautslipp og forbruk av naturressurser i forbindelse med massehåndtering, er gjenbruk, gjenvinning og redusert transport av overskuddsmasser. Mangel på sentrale mottaks- og gjenvinningsanlegg fører ofte til at overskuddsmasser transporteres unødvendig langt og/eller går til lavverdige formål.



Figur 1: Bærekraftig masseforvaltning bør baseres på hierarkiet i ressurspyramiden (Rogaland fylkeskommune sin illustrasjon)

Det bør derfor legges til rette for at alle overskuddsmasser gjenvinnes /gjenbrukes, og at håndtering av masser skjer på egnede steder som gjør at transport av overskuddsmasser reduseres. Ved å tilrettelegge for gjenvinning og gjenbruk, vil overskuddsmasser bli gjort tilgjengelig for ny bruk, og behovet for arealinngrep for uttak til nye utbygginger vil begrenses.

Overskuddsmasser kan være alt fra stein, gravemasser (rene og forurensede), asfalt, betong, byggematerialer, stubber, røtter, hage- og parkavfall, gatestein, kantstein og andre produkter av naturstein. En utfordring er at overskuddsmasser ofte oppfattes som avfall fremfor som en verdifull ressurs, og derfor kastes. Men mange av overskuddsmassene kan ha ombrukspotensial hvis de blir håndtert riktig.

Løsninger for smartere massehåndtering er noe mange kommuner jobber med. En spydspiss innen området er Bærum Ressursbank, som blant annet har utviklet Porfyr – et slags finn.no for byggemasser.

For å kunne håndtere overskuddsmasser på en bedre måte, trengs det arealer og mottak/anlegg til denne type virksomhet. En måte kommuner kan legge til rette for mer bærekraftig håndtering av overskuddsmasser er å åpne for masseinntak på egnede arealer.

Dagens situasjon i Arendal

I dag benyttes det mye nye masser i byggeprosjekter i kommunen, mens overskuddsmasser fra utbyggingsområder ofte går til deponi. Svært lite blir gjenbrukt. I intervju med aktører i bransjen kom det frem at det ofte gjøres private avtaler med grunneiere om å deponere overskuddsmasser på



private jorder, i dalsøkk og lignende. Mye overskuddsmasse leveres også til Heftingsdalen for deponering. Det fraktes også gravemasser ganske lang, noe som er en dyr prosess for utbyggere.

Avstand til deponi og lagringsplasser og mangel på områder for mellomlagring er noen av årsakene til at potensialet for å gjenbruke masser ikke utnyttes godt nok. Kort transport til et massemtak vil derfor gjøre det mer interessant å benytte seg av en slik tjeneste. Aktører i bransjen er derfor opptatt av at det er lurt å ha massemtak flere steder i kommunen, slik at transportavstand blir så kort som mulig for så mange som mulig.

Områder for massemtak i Arendal

For å bidra til mer bærekraftig håndtering og bruk av overskuddsmasser, og for å sørge for at overskuddsmasser ikke transporteres unødvendig langt, har administrasjonen gjort et arbeid for å finne egnede og aktuelle områder for massemtak i kommunen. Som en del av arbeidet har Norconsult bidratt med å kartlegge aktuelle områder for massemtak (se vedlagt rapport fra Norconsult). Områdene ble identifisert ut fra kriterier som kommunen hadde satt i samarbeid med Agder fylkeskommune.

Følgende kriterier ble lagt til grunn for utvalg av områdene:

- Allerede påvirkede områder
- Planlagt påvirkede områder
- Nærhet til eksisterende veinett
- Nærhet til planlagt veinett
- Friluftsliv
- Naturmangfold
- Myr
- Karbonrike områder
- Kulturminner
- Naturfare
- Jordbruk, skogbruk
- Vann
- Demografi

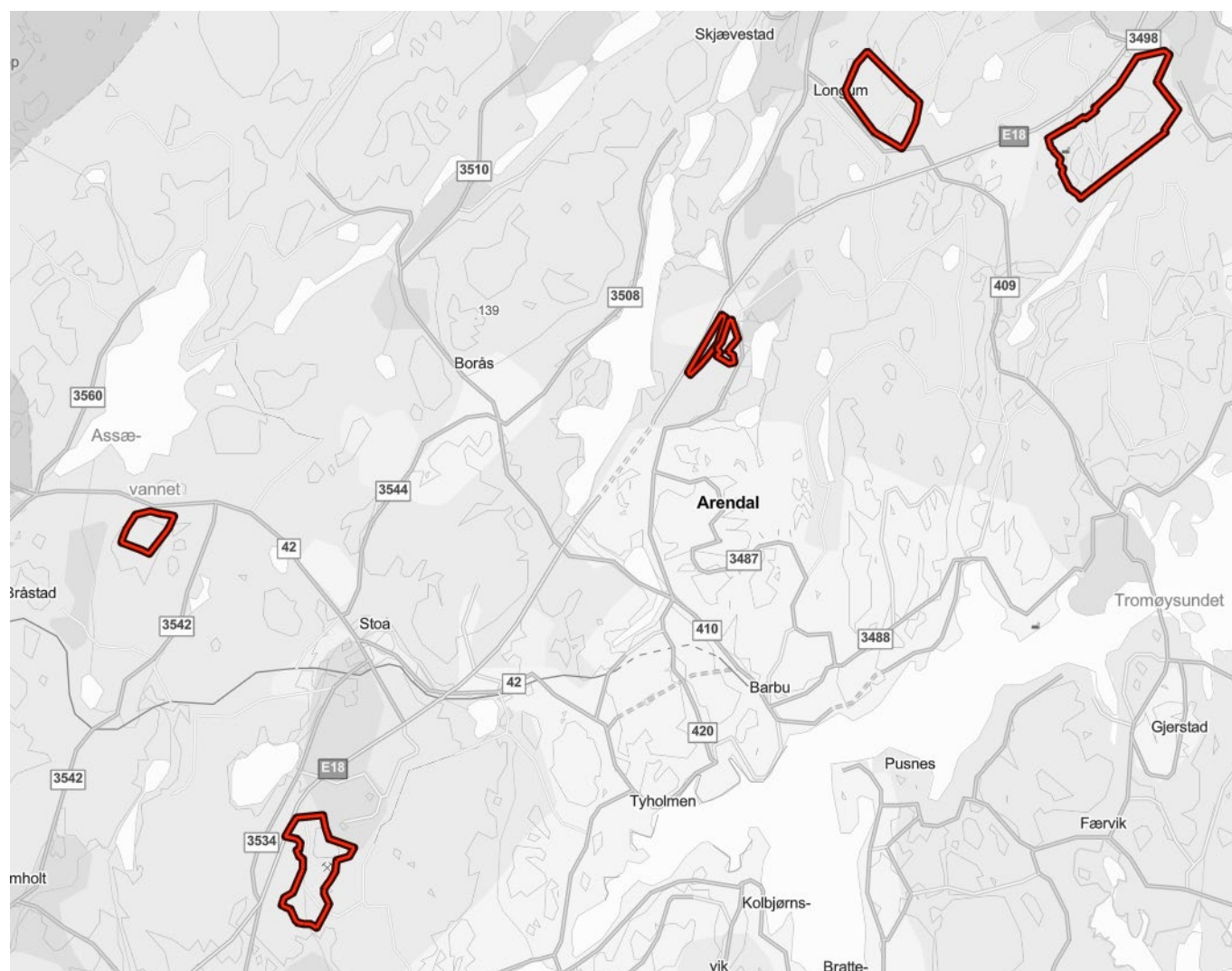
Ut fra disse kriteriene ble det i rapporten identifisert 67 aktuelle områder. Seks av områdene ble vurdert som særlig gode.

To av områdene ble tidlig vurdert som uaktuelle for massemtak: både Arendal havn og del av Morrow-tomta har helt andre utviklingsplaner, og er ikke aktuelle å bruke til massemtak. Brekka



sandtak var i utgangspunktet et godt egnet område for massemottak, men fordi det ligger et større grunnvannsreservoar under området, er det uaktuelt å bruke området til massemottak.

Et viktig kriterie for område for massemottak var at det skulle være eksisterende gråarealer. De største utbyggingsprosjektene i kommunen planlegges i øst, og det er derfor viktig å legge til rette for potensielle områder for massemottak her. Administrasjonen har hatt runder med både næringsavdelingen, Arendal eiendom, Agder renovasjon og lokale aktører for å diskutere aktuelle områder. I planforslaget foreslår administrasjonen nå Eyde Energipark 3 (øst for Heftingsdalen) og Longum nord som aktuelle områder for massemottak. Disse områdene er foreløpig ikke grå arealer. Men, ettersom begge områdene er regulert til utbygging, vurderer administrasjonen likevel at de kan ses på som grå arealer og derfor kan tas med som aktuelle områder for massemottak.



Kart over egnede areal for massemottak



Områdene vi foreslår som aktuelle områder for massemottak er:

- Eyde energipark 3
- Longum nord
- Moland park
- Agderparken nord/Reddal sand
- Klodeborg

Etter en samlet vurdering av analysegrunnlaget er disse fem områdene vurdert som aktuelle og egnede for lokalisering av framtidige massemottak i Arendal kommune. Områdene er også vist i eget kart, se vedlegg 8.

Forslag til retningslinjer og bestemmelser for massehåndtering

For å sikre bærekraftig massehåndtering i alle planprosesser, foreslår vi følgende bestemmelser og retningslinjer for massehåndtering i kommuneplanens arealdel:

Bestemmelser

- a. I plansaker skal det legges til grunn lokal og klimavennlig massehåndtering i tråd med avfallshierarkiet og sirkulære prinsipper.
- b. Det skal utarbeides massehåndteringsplan for reguleringsplan for tiltak som medfører uttak av over 1 000 m³ masser. Forslag til massehåndteringsplan skal følge med som del av høringsgrunnlaget ved offentlig ettersyn av reguleringsplan.
 - Det må utarbeides bestemmelser som sikrer at masser ivaretas i henhold til massehåndteringsplan.
 - Dersom overskuddsmasser må transporteres bort, skal det beskrives hvor, og massene leveres til godkjente mottak.
 - All levering av masser til andre områder skal kunne dokumenteres ved forespørsel.
- c. Der det finnes egnet areal, skal det settes av midlertidig areal for lokal massehåndtering i reguleringsplan.



Retningslinjer

Lokal og klimavennlig massehåndtering i tråd med avfallshierarkiet og sirkulære prinsipper innebærer:

- Å søke å oppnå massebalanse og gjenbruk av masser i planområdet, så fremt massen har tilstrekkelige tekniske, miljø- og sikkerhetsmessige egenskaper.
- Å generere minst mulig masser. Av massene som tas ut skal mest mulig av disse gjenbrukes. Dersom direkte ombruk ikke er mulig, skal mest mulig av massene prosesseres og gjenvinnes lokalt.

Arealregnskap

Mål og bakgrunn

Tap av naturmangfold er en global utfordring med stor lokal betydning. Arealendring og utbygging/nedbygging er hovedårsaken til tap av naturmangfold både globalt og nasjonalt. Et naturområde kan ha verdi fordi det inneholder sjeldne arter eller naturtyper, er et økologisk funksjonsområde, er en viktig grønn korridor mellom to naturområder eller på grunn av størrelse og avstand til andre inngrep. Områder kan også være verdifulle som jord- og skogbruksområde, kulturmiljøet, for friluftslivet eller fordi de har en funksjon med å begrense klimautslipp eller ved klimagassopptak.

I forrige vedtatte arealdel ble det utarbeidet et arealregnskap og et arealbudsjett. Dette ble utarbeidet i samarbeid med Agder fylkeskommune. **Da det ikke er åpnet for arealinnspill, og planvasken utsettes til full rullering, er det ikke vurdert som hensiktsmessig å oppdatere kommunens arealregnskap.**

Bestemmelser

Mål og bakgrunn

Arendal kommune ønsker å bidra til en effektiv plan og byggesaksbehandling. Noe av løsningen ligger i å få plangrunnlaget bedre. En del av dette arbeidet har vært å gjennomgå og forbedre kommuneplanens bestemmelser.

Bestemmelsene sammen med plankart er juridisk bindende og svært viktige arealpolitiske verktøy for å oppnå den ønskede arealutviklingen. De er førende og premissgivende for både enkeltsaker og for reguleringsplaner. Av de viktigste forbedringene og justeringene, er bestemmelser knyttet til plankrav, parkering, massehåndtering, ny byggegrense mot sjø med tilhørende bestemmelse og bestemmelser knyttet til LNF-spredd.



Endringer

Av endringer som medfører omlegging av tidligere praksis trekkes frem nytt plankrav for etablering av fritidsboliger i uregulerte områder. Endringen er en oppfølging av kommuneplanens samfunnsdel der det slås fast at nye fritidsboliger ikke er en prioritert satsning for kommunen. I tillegg foreslås en bestemmelse for å styre størrelse på fritidsboliger i uregulerte områder og regulerte områder der utnyttelsesgrad mangler; maks BRA150m².

Det legges inn nytt plankrav for etablering av mer enn én bolig i områder nærmere 100 m fra sjø, i områdene som får trukket alternativ byggegrense mot sjø. Dette, sammen med hensynssoner, sikrer at den nye byggegrensen i liten grad åpner for oppføring av nye boliger nærmere sjøen enn 100 meter. Utenfor den nye byggegrensen tillates kun reparasjonsarbeider på lovlig etablerte bygg.

For sentrumsformål legges det til forbud mot etablering av lager-funksjoner på gatenivå.

For områder med stor kulturhistorisk verdi gjøres det flere presiseringer for hensynssonene H570_1 og H570_2. Spesielt for H570_2 legges det til bestemmelser som sikrer tydeligere krav som kan håndheves i byggesaksbehandlingen. For begge soner presiseres blant annet en konkret tidsgrense knyttet til rivningsforbud (eldre enn 1945). Dette sikrer at bestemmelsen ikke uthules av dispensasjonspraksis knyttet til rivning av nyere tiltak uten større kulturhistorisk verdi.

For kulturminner i LNF-områder presiseres det at man vil håndheve bestemmelsene knyttet til H570_1 og H570_2 også for disse områdene. I tidligere praksis har man lagt til grunn at hensynssonene ikke fikk rettsvirkning i LNF-områdene.

Bestemmelser om byggegrenser mot trassé for ny E18 er tatt ut, da ny kommunedelplan fastsetter egen byggegrense mot vei.

Som en del av revisjonen av kommuneplanens arealdel har Arendal kommune oppdatert bestemmelsene for mobilitet for å styrke bærekraftig areal- og transportplanlegging. Bestemmelsene knyttet til mobilitet består hovedsakelig av retningslinjer. Det er innført fire parkeringssoner med differensierte retningslinjer knyttet til antall bil- og sykkelparkeringsplasser, avhengig av lokalisering og funksjon.

Det er knyttet plankrav til flere hensynssoner enn tidligere slik at man sikrer god utredning gjennom planprosess av faremomenter som eksempelvis, ras, kvikkleire, flom mv.

I områder avsatt til eksisterende boligområder tillates fortetting med inntil tre boenheter og/eller fradeling av to tomter uten krav om ny reguleringsplan. Dette bidrar til en enklere prosess for fortetting av eksisterende boligområder der ikke andre hensynssoner gjør seg gjeldende.



Arendal har mange eksisterende boligområder med lav utnyttelse og det er ønskelig å utnytte disse bedre, heller enn å åpne opp for nedbygging av natur. Ved å tillate noen grad av fortetting uten nye planprosesser, blir det enklere å oppnå fortetting med utnyttelse tilpasset eksisterende område.

For tiltak som utfordrer utnyttelse, høyder, antall enheter etc vil det fortsatt stilles krav om planprosess.

Treningssenter

Kommunen har i mange saker de siste årene hatt oppe spørsmål om etablering av treningssentre, særlig knyttet til etablering av anlegg for padeltennis. Statsforvalter og fylkeskommune har vært uenig med kommunen i plasseringen av enkelte av disse, og har pekt på behov for en overordnet vurdering. Kommunen har på denne bakgrunnen utarbeidet en rapport som omhandler etablering av treningssenter i kommunen. Rapporten ligger vedlagt planforslaget.

Det finnes flere overordna føringer for å kunne vurdere hvor treningssenter bør kunne plasseres i kommunen. Felles er mål om redusert biltransport. I rapporten er plassering vurdert etter lokalsted-prinsippet, ABC-prinsippet og ønske om sambruk. Det anbefales at treningssenter kan etableres i sentrum med omkringliggende boligområder, alle lokalsentrene og lokalstedene, i tilknytning til eksisterende skoler samt handels- og næringsområder som er definert som A- eller B-lokaliteter i næringsarealstrategien.

Private lagerseksjoner

Kommuneplanutvalget vedtok at retningslinjer for plansaker og bestemmelser for byggesaker for lagerseksjoner skulle innarbeides i kommuneplanens arealdel i møte den 04.06-26. Se sak 52/2026

Næringsarealer er en begrenset ressurs, og det er avgjørende at disse arealene utnyttes effektivt og på en måte som gir høyest mulig samfunnsnytte i form av arbeidsplasser, lokal sysselsetting og verdiskaping. Ved å prioritere arbeidsplassintensive bedrifter (produksjon, verksted, kontor, logistikk knyttet til distribusjon), sikrer kommunen at investeringer i vei, vann og avløp kommer flest mulig arbeidstakere til gode.

På denne bakgrunn er det tydeliggjort og begrenset i arealdelen hvor private lagerseksjoner kan etableres, se forslag til bestemmelser i vedlegg 2. Private lagerseksjoner kan etableres på næringsareal såfremt det ikke er i strid med foreslåtte bestemmelser



Beskrivelse av endringer i planforslaget etter 1. gangs høring

LNF-spredd

Arendal kommune har med forslaget om å endre boligeiendommer i LNF-områder til LNF-spredd bolig (eksisterende) forsøkt å rette opp feil og skjevheter i behandling av eksisterende boligeiendommer i kommunen. Ved kommunesammenslåingene på 1990-tallet ble flere plansystemer slått sammen i en ny kommuneplan. Mange eldre boligområder, etablert i tråd med arealstrategier i opprinnelig kommune, havnet mer eller mindre tilfeldig i LNF-områder. Dette har siden skapt en svært urettferdig praksis for behandling av saker knyttet til vanlige boligeiendommer i LNF-områder. Forslaget som nå er fremmet forsøker å rette opp i dette ved å gi forutsigbarhet og fornuftige utviklingsmuligheter knyttet til eksisterende boligeiendommer.

For å imøtekomme innsigelser fra NVE og Statsforvalteren har kommunen valgt å justere bestemmelsene for LNF-spredd utbygging. Kommunen har akseptert å imøtekomme innsigelsene ved å ikke åpne for nye boliger eller boenheter, inkludert bruksendringer. Samtidig legges det til rette for at eksisterende boliger kan gjennomføre nødvendige tiltak som del av en naturlig utvikling av boligeiendommen. Det innføres et avstandskrav på 20 meter fra dyrket mark for mindre tiltak.

Videre tas forslaget til LNF-spredd i 100-metersbeltet ut, da det bør vurderes i sammenheng med byggegrense mot sjø i fremtidig planarbeid.

Slik forslaget ligger nå åpnes det kun for mindre byggetiltak på bebygd eiendom, i tråd med forventningene som følger av at kommunen har tillatt boligbygging og fradelt eiendommer til boligformål.

Planvask

Arendal kommune har av eget initiativ foretatt en relativt omfattende planvask av fremtidige utbyggingsområder og eldre reguleringsplaner. Dette er gjort både i de to foregående revisjonene og videreført i planforslaget i denne revisjonen, jf. førstegangs høring.

Grunnet innsigelse fra NVE, der det pekes på at planvask også bør vurderes opp mot nye kunnskapsgrunnlag for aktsomhetssoner, velger Arendal kommune å trekke forslaget om planvask. Planvasken gjennomføres i prosessen med full rullering så fort den tekniske revisjonen er vedtatt med rettsvirkning. Statsforvalterens innsigelse mot at ytterligere to områder ikke ble tatt ut, tas med i videre arbeid med planvask.



H910

Arendal kommune foreslo opprinnelig å endre tegnemetodikk med bruk av «hvitt formål» kombinert med H910 for å vise tydeligere at gjeldende reguleringsplaner gjelder i KPA. Etter innsigelser og flere diskusjoner om hva som er riktig metodikk for bruken av hensynssone H910, har kommunen valgt å ikke endre på tegnemetodikken for H910-sonene. Vurdering av gjeldende planer og hensyn til aktsomhetssoner tas i forbindelse med planvask ved full rullering som etter planen starter opp så fort denne revisjonen er slutført.

Bruken av H910 og diskusjonen om hvilke planer som skal gjelde videre henger sammen med arbeidet med planvask som også ble tatt ut av forslaget for å løse innsigelse fra Statsforvalteren og NVE.

Arbeidet med planvask vil bli gjennomført i forbindelse med ny hovedrevisjon av KPA som igangsettes så fort dette planarbeidet er slutført. Vi legger til grunn at kommunen har god oversikt over gjeldende reguleringsplaner og at mange eldre planer allerede ved tidligere revisjoner er tatt ut. Arendal er en av få kommuner som har gjennomført planvask i flere omganger. Dette er et kontinuerlig arbeid og vi ser frem til å gå grundig inn i vurderingene i neste omgang.

Sikring av stier og ferdselsveier

Statsforvalteren har hatt innsigelse knyttet til sikring av stier, ferdselsveier mv i 100-meters-beltet mot sjø.

Arendal kommune har derfor endret bestemmelsene for å tydeliggjøre innholdet og sende et klart signal om at tiltak som hindrer eller vanskeliggjør bruk av stier, snarveier og andre ferdselsårer i strandsonen, ikke er tillatt.

Arendal kommune foreslår av eget initiativ å legge til tilsvarende bestemmelse knyttet til vassdrag, jf. hensynene i pbl. § 1-8 første ledd. Arendal kommune har et betydelig stinett langs vassdrag som i mange tilfeller går i kulturhistorisk tettbygde strøk, der friluftsløven alene ikke anses å gi tilstrekkelig sikring av eksisterende turstier/fotveier/snarveier/ferdselsårer. Problemstillingen knytter seg særlig opp mot områder der ferdselsårene ligger på innmark og allmennhetens bruk kun er sikret gjennom lang hevd. En forbedret bestemmelse vil tydeliggjøre håndhevingen av denne typen saker i byggesaksbehandling og ulovlighetsoppfølging.

Ny differensiert byggegrense mot sjø

Et mindre område ved Flagerborg manglet byggegrense ved første gangs høring, som følge av at området ved en feil ikke ble inkludert i høringsgrunnlaget. Det er nå fastsatt byggegrense for området i tråd med metodikken som er lagt til grunn for øvrige arealer langs sjø. Endringen vurderes som en retting av en utilsiktet utelatelse. Konsekvenser av fastsettingen er vurdert i egen konsekvensutredning for området, se vedlegg 15.



Det har kommet en rekke høringsinnspill med forslag om justering av byggegrensen for enkelteiendommer. Innspillene er gjennomgått, og der foreslåtte endringer er vurdert å være i tråd med metodikken som er lagt til grunn, samt hensynet til strandsonevernet, er det gjort mindre justeringer. Flere av innspillene er vurdert til å ikke være i tråd med metodikken og innspillene er av den grunn ikke tatt til følge.

Endringene fremgår av eget vedlegg.

Bestemmelser

Det er laget nye bestemmelser og retningslinjer som begrenser etablering av private lagerseksjoner. Hensikten er å unngå at viktige nærings- og industriarealer brukes til etablering av mindre lagerseksjoner som primært retter seg mot private.

Det er tatt inn infrastrukturene H410_54 – ankringsområde i plankartet med tilhørende bestemmelse.

Etter høringen er parkeringsbestemmelsene gjennomgått og justert på enkelte punkter. For å imøtekomme innspill fra høringen er retningslinjene gjort mindre omfattende enn i forslaget som var på første gangs høring. Se endringene i vedlegg 2.

Massehåndtering

Etter innspill i førstegangs høring er områdene endret fra hensynssoner i plankartet til å inngå i et eget temakart som viser områder egnet for framtidig massemtak. Det betyr at kommunen åpner for at massemtak kan etableres der, men det må fortsatt gjennomføres en grundig planprosess før noe kan opprettes.

Jernbaneformål

Arendal kommune understreker viktigheten av å legge til rette for god drift av jernbanen.

Etter dialog med Bane NOR er man kommet til enighet om at tegnemetodikk for Arendalsbanen bør endres i kommende revisjon. Blanding av linjesymbol og baneformål blir endret til et helhetlig baneformål for hele strekningen. Dette vil tydeliggjøre hvor hensynet til jernbanens virksomhetsområde prioriteres foran andre hensyn. For å sikre en grundig prosess med vurdering knyttet til blant annet naturhensyn og kulturminner tas dette arbeidet som del av den kommende fulle revisjonen av kommuneplanens arealdel.

Private lagerseksjoner

Kommuneplanutvalget vedtok at retningslinjer for plansaker og bestemmelser for byggesaker for lagerseksjoner skulle innarbeides i kommuneplanens arealdel i møte den 04.06-26. Se sak 52/2026



elInnsyn - Strategisk bruk av næringsareal-begrensning av passiv lagervirksomhet –
Kommuneplanutvalget (04.06.2026) – Politisk sak.r

Næringsarealer er en begrenset ressurs, og det er avgjørende at disse arealene utnyttes effektivt og på en måte som gir høyest mulig samfunnsnytte i form av arbeidsplasser, lokal sysselsetting og verdiskaping. Ved å prioritere arbeidsplassintensive bedrifter (produksjon, verksted, kontor, logistikk knyttet til distribusjon), sikrer kommunen at investeringer i vei, vann og avløp kommer flest mulig arbeidstakere til gode.

På denne bakgrunn er det tydeliggjort og begrenset i arealdelen hvor private lagerseksjoner kan etableres, se forslag til bestemmelser i vedlegg 2.

Risiko og sårbarhet, ROS

Arendal kommune må ha kontinuerlig fokus på samfunnssikkerhet og beredskap. Kommunens helhetlige ROS er fra 2024, og tjener som et grunnlag for systematisk arbeid med risiko og sårbarhet. Den har definert hvilke områder som utfordrer og danner grunnlaget for overordnet beredskapsplanverk. Utfordringer som avdekkes gis en helhetlig prioritering.

Risiko og sårbarhet i Arendal kommune

Arendal er, sammen med Kristiansand, et regionssenter med flere sentrale funksjoner. Arendal har et typisk kystklima, og utfordrende hendelser i Arendal er ofte forårsaket av ekstremvær; store snøfall, kraftig uvær med sterk vind, flomsituasjoner i Nidelva, bortfall av strøm og telefoni og oversvømmelse i bebyggelse langs vannkanten. Forhøyet vannstand i sjøen er tatt høyde for i planverk og i regler for byggetiltaksom er lavere i terrenget enn kote 3.

Veinettet rundt Arendal utfordrer beredskapen med tanke på framkommelighet. Langs kysten av Arendal er det skipstrafikk som frakter farlige stoffer, som kan være en mulig kilde til ulykker og det er også to bedrifter som er under etablering som havner under kategorien «storulykkebedrifter». Arendal har også en rekke kulturmiljø som består av eldre og tett trehusbebyggelse, som vil være sårbare ved brannulykker.

Ras av stein, jord og kvikkleire er en mulighet i deler av kommunen. Forekomster av marin leire er godt kartlagt, og ivaretas i planleggingen av ny bebyggelse. Det er innarbeidet rutiner for å håndtere dette i byggesaksforvaltningen.



Påvirkning av kommuneplanens arealdel på helhetlig ROS-analyse

I henhold til plan- og bygningsloven er Risiko og sårbarhet (ROS) en del av arbeidet med kommuneplanen.

I denne revisjonen har vi ikke åpnet for arealinnspill i planprosessen **eller annen endret arealbruk**.

Det er utarbeidet ROS- analyse ifm. vurderingen av egnede areal for masseinntak, og ifm. endring av formål på Krøgenes. Disse arealene er vurdert med tanke på risiko og sårbarhet, se vedlegg 7 og 9.