

DETALJREGULERING FOR HOMBORSUND BRYGGE OG NÆRMILJØSENTER I GRIMSTAD KOMMUNE

PLANBESKRIVELSE MED KONSEKVENsutREDNING

Dato: 18. desember 2020
Revidert: 15. januar 2025

Vedtaksdato: 24. september 2025
Saksnummer: KS 25/114



1 Illustrasjon som viser mulig utnyttelse av planområdet (Boder fra midten mot høyre er tatt ut etter innsigelse)

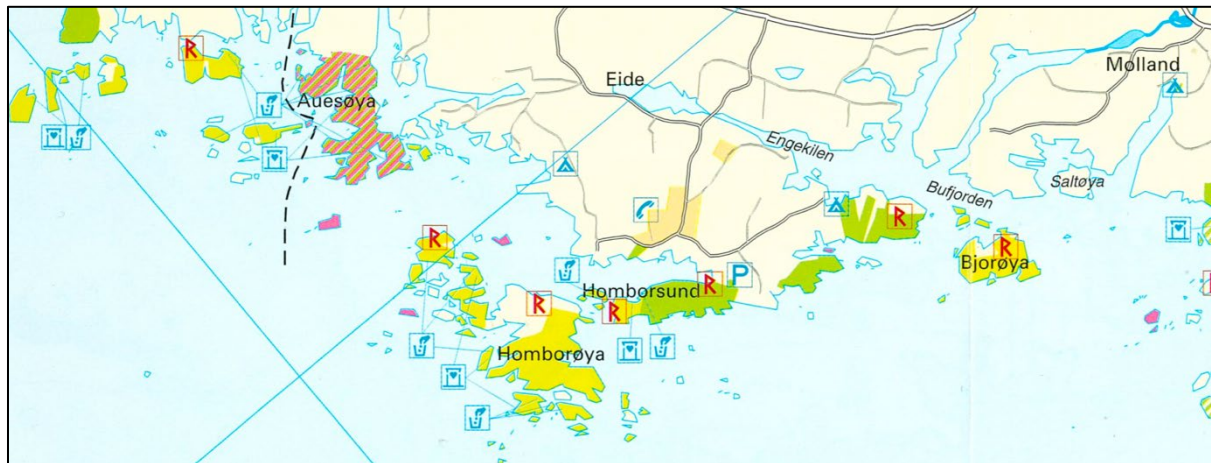
Planen er utarbeidet av Gilje Byggrådgivning AS v/ Hans Petter Gilje og Trollvegg Arkitektstudio AS v/ Alf Petter Mollestad og Adi Dukic.

Forslagsstiller er Just Invest v/Bård Lund Jonassen

SAMMENDRAG

Innledning

Homborsund er et strandsted lengst sør i Grimstad kommune, ca. 13 km utenfor Grimstad sentrum. Stedet representerer et typisk sørlandsk kystlandskap hvor mye av den historiske bebyggelsen er vendt mot sjøen eller nært tilknyttet sjøen. Det er ca. 1.100 fastboende i Eidebygda, sommerstid er det flere tusen flere på campingplasser og i fritidsbebyggelse. Mange boliger spredt i hele bygda benyttes i hovedsak som fritidsboliger. Hele planområdet er på ca. 124 dekar.



Homborsund har antakelig Sørlandets mest offentlig tilgjengelige strandsone og skjærgård.

Homborsund er definert som lokalsenter i kommuneplanen og vekstområde i ATP samarbeidet Arendalsregionen. Det innebærer at Homborsund er av de stedene der man ønsker at 80% av utviklingen i kommunen skal komme.

Homborsund er et attraktivt mål for reiseliv og fritidsbruk.

Det er foretatt en historisk analyse. Her har man avdekket at i dette området har det historisk foregått kontinuerlig handel. Plasseringen er slik sett svært godt historisk forankret.

I tråd med bestemmelsen i kommuneplanen er så å si all parkering lagt under bakken, som medfører attraktive og trygge utomhusområder mellom bebyggelsen. All parkering for boliger er lagt under bakken. Det er foreslått to sentrumsbygg. Disse er av større fotavtrykk og er plassert mot Homborsundveien og Kistevigveien. Byggenes plassering skjærer resten av planområdet for trafikk og påførende støy. Det tilrettelegges for at Nærbutikken i Homborsund og andre sentrumstilknyttende funksjoner i form av kontorer, forretning, servicenæring og boliger skal etableres. Tilknyttet til sentrumsbyggene er det planlagt et offentlig torg, hvor det vil bli lagt til rette for å holde lokale arrangementer, jule- og matmarked, små konserter m.m. Tradisjonelle arrangement som julegrantenning vil kunne fortsette og man kan plassere seg her for å se blomstertoget gå forbi i juni.

Torget og bebyggelsen vil bringe aktivitet til området og åpner opp for etablering av boliger som strekker seg ned mot sjøen. Her vil det skapes varierte og lune tun mellom byggene, med felles uteoppholdsareal og fritidsområder som avtrappes ned mot sjøen.



Bildet viser dagens situasjon der bussen rygger i Nalsteinveien uten hjelpemann samtidig som passasjer er sluppet av bussen før man rygger. Et viktig plangrep samferdselsmessig er at man tilrettelegger og setter av plass til at bussen kan kjøre i ring

I Lauvbyggada ønskes man velkommen syklende og til fots. Samtidig er gata kjørbar for utrykningskjøretøy og beboere i den utstrekning man har behov for frakt av tynge varer etc. Dette er typisk for mange Sørlandske småsteder vi har latt oss inspirere av. Stedene karakteriseres med trehus som ligger kloss på en gate som slynger seg i retning sjøen. Det er små hager og uteområder innrammet med stakittgjerder. Gatene ender i ei brygge som man også kan komme til fra sjøen med båt. Disse forannevnte elementene gjør at gata oppleves helt offentlig og det tiltrekkes mennesker hele året. Forbedringen i Homborsund er at man kan fortsette bryggeslengen videre i en rundtur og man har mange valg. Brygga er ikke enden av veien.

Det planlegges bygninger med forankring i tradisjonell sørlandsk arkitektur, skrå tak, tre kledning og de karakteristiske fargene oker, hvit og rød. På sentrumsbyggene tillates noe mer moderniserte varianter med større vinduspartier eller uthevede vindusfelt. Bygningsvolumene legges omtrent på terreng og skal trappes ned mot sjø som en naturlig tilpasning til landskapet.

Fra estetikkveileder for Grimstad. Mye av det samme skal man kunne si om Homborsund brygge og Nærmiljøsender når det er ferdig etablert: Hus prøver å få et glimt av vannspeilet. Byggeskikken er variert, men holdes sammen av slektskap i materialbruk, takvinkler og detaljering.

Homborsund brygge planlegges utvidet og oppgradert, der det foreslås å legge til rette for flere båtplasser, gjesteplasser og flytemolo med mulighet for energistasjon. Det er også avsatt plass til en båtpool i den utvidede delen av anlegget. Det vil gjøre skjærgården som ikke er tilgjengelig fra land mye mer tilgjengelig for allmennheten.

Det foretas en visuell opprydding i strandsonen. Blant annet med at skjemmende, illeluktende kontainere på bryggekannten med tilhørende hensatt søppel som måker drar rundt, erstattes av nedgravde felles avfallscontainere.

Med forslaget vil det bringe tilbake noe av det yrende livet som en gang kjennetegnet uthavnen. Alternativet, som vil si å bare konservere det som er igjen av Homborsund uthavn, bidrar ikke til stedsutvikling.

Denne utbyggingen kan være et viktig skritt på veien til å revitalisere og forskjønne Homborsund som uthavn, og etablere tilbud og sosiale møteplasser til lokalbefolkningen og tilreisende som i dag ikke eksisterer.

Sikkerheten langs sjøen forbedres vesentlig ved at det etableres slukkevannsforsyning i havna.

En meget viktig premissgiver for utformingen har vært kommuneplanens krav til ferdsel. Da både i sjøen og langs sjøen. Fra å være utilgjengelig både i og langs sjøen både topografisk og i form av privatisering sørger planen for at strandsonen blir tilgjengeliggjort.

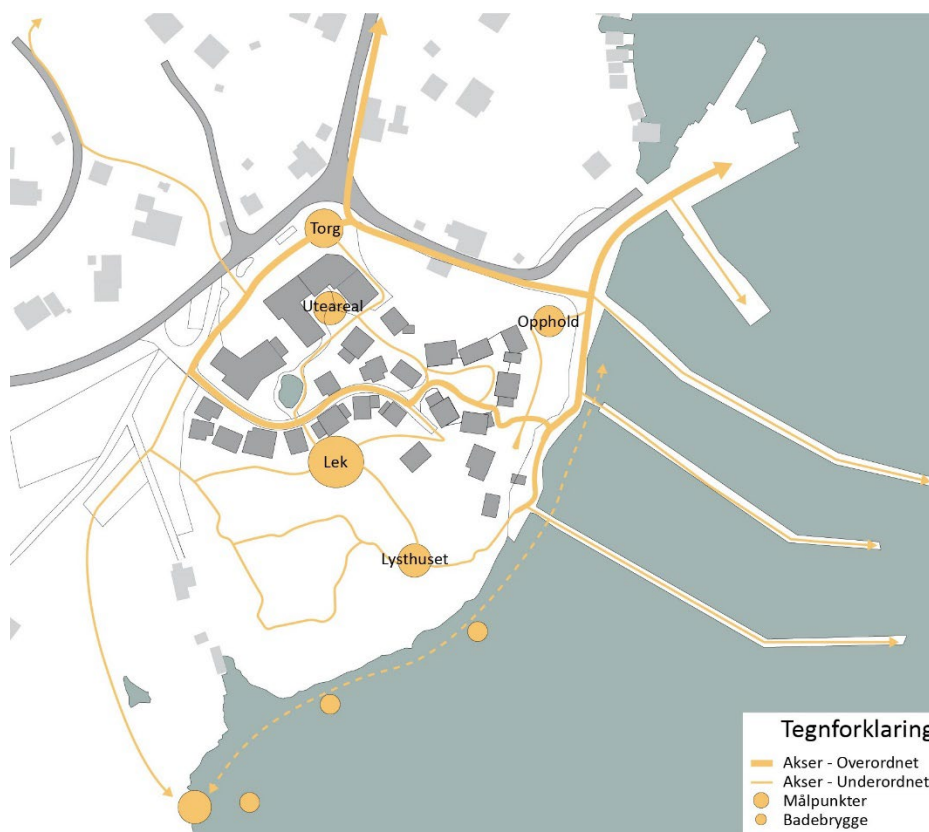


Diagram som viser hvordan planforslaget tilrettelegger for allmennhetens ferdsel i og langs sjøen.

Konkrete tiltak i planforslaget

- Det etableres gjesteplasser og mulighet for påfylling av drivstoff. Homborsund skal bli enda mer attraktiv fra sjøveien.
- Det etableres promenade, bryggesleng. Det vil bli en forskjønnelse i forhold til dagens bryggeområde med søppelkontainere og lite tilgjengelig område.
- Det etableres nye brygger.
- Det etableres ny, flytende molo som vil være et attraktivt sted for å fiske. Moloen vil være allmenn tilgjengelig og vi ser at slike moloer er svært attraktive plasser for bl.a. stangfiske.
- Ved dagens badebrygge legges det opp til at den gjengrodde pytten på innsiden renskes opp. Den vil da bli attraktiv og i følge fagkompetansen på naturmangfold, Asbjørn Lie fra Agder naturmuseum, vil den samtidig øke mulighetene for at landbaserte salamandre klekker i dammen i ynglingstiden.
- Terrenget er kupert, og det er en tydelig skrent mot øst. Ved å benytte bryggepromenaden mot moloen, gir terrenget mer muligheter for å kunne få atkomst til bakenforliggende naturområde. Ved hjelp av trapper, møteplasser og turstier vil det være med på å binde sjøfronten sammen med det allment tilgjengelige naturområdet med lysthus og stier. Det vil være en av flere veier som knytter nærmiljøsentret, torget, uteområdet ved restauranten, kaféen, treningssenteret, lekeplassen, tunet, moloen, sjøfronten, busstoppet etc.
- I mellom turstiene og allment tilgjengelige områder vil det være mindre private områder tilknyttet fremtidig bebyggelse innenfor sentrumsformålet. Små hager ut mot gada er med å gjøre det koselig å gå gjennom. Som om man er i Vestregade, på Biodden, i Kirkegada osv.
- Butikken og torg er vendt mot nord-vest ved Homborsundveien, mens restaurant, uteområdet, lekeplass etc vil bli etablert samme sted, men vendt mot sør med sjutsikt og ved allmenne tilgjengelig turstier og naturområdet.

- Turstiene ved Homborsund nærmiljøsent vil knyttes sammen med stien mot skolen, barnehagen og idrettsanlegget. Med stien fra dette området og til nærmiljøsentet, vil det gi barn og unge en gangatkomst i naturområde.
- Ved etablering av stier, møteplasser og andre allment tilgjengelige områder er det fokus på minst mulig landskapspåvirkning. Det er ønskelig at disse utarbeides universelt. Men der etableringen av turstiene vil være en stor negativ konsekvens for landskapspåvirkningen, vil vi ta hensyn til landskapet med minst mulig terrenginngrep. Sti-traséene mot sjøen er målt nøyaktig inn for å få en god beliggenhet i landskapet.
- Området ved sjøen sør for eksisterende bebyggelse vil ha størst mulig kvalitet som uberørt. Allmenn ferdsel sikres gjennom reguleringsformålet.
- Den tette bebyggelsen langs «gada» gir en opplevelse av offentlighet på lik linje med andre sentrumsområder. Gada blir en attraksjon og forbindelse i seg selv. Som referanser brukes Brekkestø og Sokndalsstrand der man blir invitert til å parkere bilen, men gå eller sykle gjennom ei gate med bebyggelse helt tett innpå. Underveis er det attraktive steder å sette seg ned for blant annet å nyte utsikten. Gada i Homborsund vil få de samme kvalitetene ved at ferdsel gjennom vil være en attraksjon, med «selvgrodde» boliger underveis. Fordelen i Homborsund er at man her kan ta det som en rundtur ned og vandre langs brygga. Og man kan ta avstikker til lysthuset. Man kommer også direkte inn i det uberørte kystlandskapet. Det vil bli tilgjengelig på en helt annen måte enn i dag.
- «Torget» utenfor butikken vil også bli et samlingspunkt i bygda, slik det er på utsiden av butikken pr i dag. Som estetisk og funksjonell referanse her kan vi bruke «Tomta» i Lillesand. Her er det mye relativt nyetablert bebyggelse i ganske store volumer. Det oppleves likevel både offentlig og som god tradisjonell sørlandsbebyggelse av nesten alle.

Det er utført tilhørende ROS-analyse. Analysen viser at det gjennom planlegging og risikoreduserende tiltak vil være mulig å redusere antall uønskede hendelser, eller redusere konsekvensen av disse. Det er utført tilhørende konsekvensutredning. Utredningen viser at det gjennom planlegging og avbøtende tiltak vil være mulig å redusere konsekvensen. God planlegging av prosjektet vil bidra til å redusere omfanget av eventuelle hendelser. Det kan konkluderes med at prosjektet i seg selv ikke vil medføre større farer enn hva som kan aksepteres. Dette forutsetter at det gjennomføres undersøkelser og tiltak i tråd med denne ROS-analysen og planarbeidets konsekvensutredning.

INNHALDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	2
1. BAKGRUNN OG FORMÅL	8
2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET.....	9
2.1 Lokalisering og bruk.....	9
2.2 Områdets naturkvaliteter	9
2.3 Eksisterende bebyggelse og grunneierforhold	9
2.4 Trafikkforhold	10
2.5 Sosial infrastruktur	11
2.6 Teknisk infrastruktur	11
2.7 Estetikk og byggeskikk	12
2.8 Stedsutvikling.....	12
2.9 Barn og unge	13
2.10 Homborsund brygge.....	13
2.11 Litt historie.....	14
3 RAMMEBETINGELSER OG FØRINGER	16
3.1 Sentrale planer og føringer.....	16
3.2 Kommunale planer og føringer.....	17
3.3 Reguleringsplaner.....	18
3.4 Case-studier.....	19
4 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	24
4.1 Kunngjøringer og medvirkning i oppstartsfase.	24
4.2 Prosess i etterkant av offentlig ettersyn	24
5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET.....	26
5.1 Plangrepet	26
5.2 Arealbruk.....	27
5.3 Bebyggelse, struktur og tiltak	29
5.4 Kulturhistorisk analyse.....	36
5.5 Samferdselsanlegg/trafikk.....	38
5.6 Båtplasser.....	43
5.7 Miljøfaglige forhold	45
5.8 Klimagassutslipp.....	45
5.9 Sosial infrastruktur	47
5.10 Teknisk infrastruktur	50
5.11 Barn og unge, nærmiljø	52
5.12 Universell utforming	54
5.13 Vurderinger etter naturmangfoldloven.....	54

6	FORHOLDET TIL OVERORDNEDE PLANER, RETNINGSLINJER OG FORSKRIFTER	57
6.1	Kommuneplan, regionale planer m.fl.....	57
6.2	Rikspolitiske retningslinjer	60
7	RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE	63
7.1	Innledning.....	63
7.2	Konklusjon	63
8	KONSEKVENSTREDNING.....	64
8.1	Innledning.....	64
8.2	Ikke-teknisk sammendrag, samt virkninger som følge av klimaendringer	64
9	MERKNADER TIL VARSEL OM OPPSTART	67
10	VEDLEGG	82
11	KILDER.....	83

2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

2.1 Lokalisering og bruk

Homborsund er et strandsted lengst sør i Grimstad kommune, ca. 13 km utenfor Grimstad sentrum. Stedet representerer et typisk sørlandsk kystlandskap hvor mye av den historiske bebyggelsen er vendt mot sjøen eller nært tilknyttet sjøen. Det er ca. 1.100 fastboende i Eidebygda, sommerstid er det flere tusen flere på campingplasser og i fritidsbebyggelse. Mange boliger spredt i hele bygda benyttes i hovedsak som fritidsboliger. Hele planområdet er på ca. 126 dekar.

Homborsund er definert som lokalsenter i kommuneplanen og vekstområde i ATP samarbeidet Arendalsregionen. Det innebærer at Homborsund er av de stedene der man ønsker at 80% av utviklingen i kommunen skal komme.

2.2 Områdets naturkvaliteter

Homborsund er preget av å være et kyststed som kan forklares med den typiske sørlandsidyllen. Nærheten til sjøen, svabergene og det velpleide kulturlandskap har et særpreg som gjør området attraktivt, da spesielt på sommeren, for reiseliv og fritidsbruk. Området ligger i tilknytning til mye benyttede friluftsområder av regional verdi. Friluftsområdene er opparbeidet med tilknyttede fasiliteter og Homborsund fyrstasjon fungerer som en kulturattraksjon i området.

Sør-øst i området ligger Homborsund Brygge som er et populært knutepunkt både til fortøyning av båter, men også som et samlingssted ved diverse arrangementer og aktiviteter.

Landskap

Innenfor planområdet er vegetasjonen og landskapet typisk kystpreget. Topografien varierer veldig innad i området. Det er bratte slutninger ned mot sjøen, og rundt eksisterende bebyggelse er topografien noe mer flat. Terrenget i bakkant er stigende. Området består av topper med flatere partier som gir gode solforhold. Ellers er mesteparten av arealet dekket av tett vegetasjon av furu og lauvskog.

Direktoratet for Naturforvaltning har klassifisert planområdet mht. bonitet. Store deler av planområdet er å anse som åpen skrin fastmark. Mot nord finner man partier av uproduktiv/lav bonitet skog. I tillegg er det to partier i nordøst mot fv.3601 som innehar fulldyrka jord.

2.3 Eksisterende bebyggelse og grunneierforhold

Mye av det som gjør Homborsund til et attraktivt mål er velholdt bebyggelse og hager. Det er spredtbygd og landlig med mange store eneboligtomter.

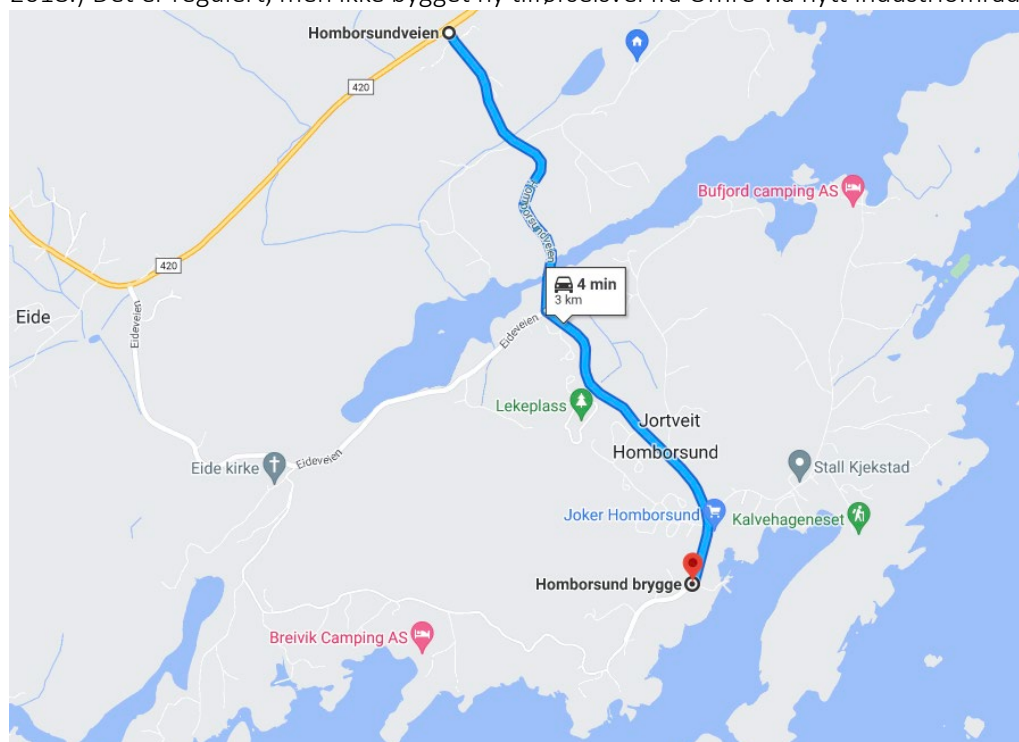
Planområdet ligger i sentrum av Homborsund med eksisterende småhusbebyggelse i en eller to etasjer med typiske trekk av sørlandsstil. Funksjonene som finnes i og rundt i nærområdet er boliger, fritidsboliger, skole, barnehage, idretts- og kulturanlegg, kirke, bedehus, nærbutikk, noen arbeidsplasser, idrettsanlegg, lyssatt turløype etc.



Figur 3 Dronefoto som viser planområdet, omkringliggende bebyggelse m.m., samt Homborsund fyr øverst i venstre bildekant. Kalvehageneset til venstre og Homborøy med omkringliggende holmer øverst i bildet.

2.4 Trafikkforhold

Fv. 3610, Homborsundveien, er hovedatkomstvei fra Omrekrysset og ender der nærmiljøsententeret er planlagt. Fra Omre kan man kjøre til Grimstad mot øst og Lillesand mot vest. Homborsundveien er en landevei som pr i dag i stor grad er uten separert gang- og sykkelveg, som gir en utfordring for myke trafikanter. Det pågår planarbeid som legger til rette for gang- og sykkelveg/fortau fra Omre og frem til Homborsund brygge. Fylkesveien har fartsgrense på 40 km/t med en årlig døgntrafikk (ÅDT) oppgitt til 950. (Alle data iflg. Statens vegvesen sin nasjonale vegdatabank (NVDB)/ vegvesen.no/vegkart – tall for 2018.) Det er regulert, men ikke bygget ny tilførselsvei fra Omre via nytt industriområde til ny E18.



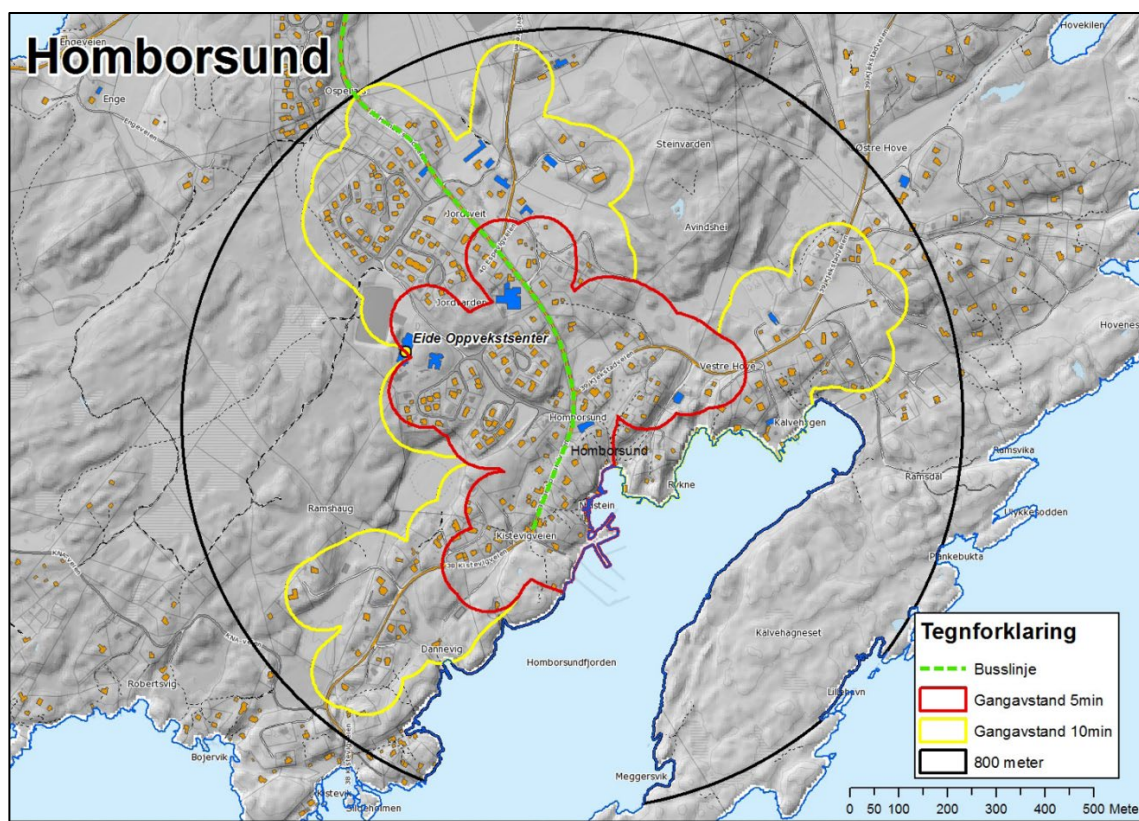
2.5 Sosial infrastruktur

AKT AS har bussforbindelse mellom Homborsund og Grimstad. Bussholdeplasser er lokalisert langs fv.3610 som også er atkomstvegen for planområdet. Det er rute 140 som passerer planområdet. Frekvensen er 8 ganger om dagen, og den lave kollektivdekningen gjør området i stor grad bilbasert.

Regional areal- og transportplan for Arendalsregionen ble vedtatt 18.6.2019. Den legger opp til at 80% av veksten kommer innenfor prioriterte områder. Homborsund blir i denne planen nevnt som et av de prioriterte lokalsentrene. Tilknyttet til denne planen er det blitt utarbeidet en stedsbeskrivelse av Homborsund som påpeker styrker, utfordringer og potensialer. Her kommer det frem at Homborsund har gode tjenestetilbud slik som 1 skole (1-7 klasse), 1 barnehage og et godt kultur- og idrettstilbud. Utfordringene som fremheves er at det er få sentrale funksjoner, lav grad av investeringsinteresse innen næring, lav kollektivdekning og få tilbud for ungdommer.

Eide oppvekstsenter er barneskolen (1-7 klasse) og ligger i underkant av en kilometer fra foreslått nærmiljøsent. I tilknytning til skolen ligger Eide barnehage med naturskjønne omgivelser med gode uteområder omgitt av sjø, skog, bondegårder, lekeplass m.m.

Nærmeste dagligvarebutikk er Joker Homborsund og den ligger i planområdet. Nærbutikken fungerer som et naturlig knutepunkt for befolkningen. I vekstsesongen har gartneriet til Torgeir Retterstøl flott utvalg av ferske grønnsaker i utsalget på Jortveit. Svennevig & Ødegård er en lokal industribedrift som opp gjennom årene har sysselsatt mange lokale. Bedriften er etablert der den gamle Jortveit skole lå.



4 Illustrasjon - Gangavstand. Kartet viser gangavstander og busslinje

2.6 Teknisk infrastruktur

Kommunal hovedvannledning kommer fra Grimstad og går til Homborhave i 160 mm PVC. Det er et eget og relativt nytt renseanlegg for kloakk rett bak dagens butikk. Spillvannsledning 160 mm går i samme trasé som vannledning til Homborhave.

2.7 Estetikk og byggeskikk

Homborsund har et svært stedstypisk gjenkjennelig særpreg, spesielt langs Homborsundveien med velholdte, åpne eiendommer, der plenene gjerne går helt ut mot veien uten noen form for avskjerming, mens man har noen tette avskjermede områder nær boligene (figur 6). Bebyggelsen er en sammensetning av gammel bebyggelse og «nyere» bebyggelse fra 1950-2000 tallet. Det oppleves likevel som tildels tradisjonelt for mange. Fra sjøsiden er det tradisjonelle preget mye sterkere. Her har byggene takvinkel i tråd med byggetradisjonene, og de karakteristiske fargene rød og hvit dominerer. (figur 5). Det er lite moderne arkitektur å se langs hovedveiene.



Figur 5 Parti mellom Kistevig og Stoveodden i Homborsund. Tradisjonell bebyggelse langs sjøen - både eldre og nyere bebyggelse uten at man lett oppdager hva som er nytt og eldre.



Figur 6 Velholdte, åpne eiendommer med plen helt ut mot veien. Bildet er tatt ved Melkebakken ved Jortveit.

2.8 Stedsutvikling

Homborsund er som nevnt tidligere et tettsted som går under ATP Arendalsregionen. Den legger felles og langsiktige rammer for bolig-, areal- og transportutvikling sett i et 2040 perspektiv. Her legges det frem at Homborsund er et prioritert lokalsenter. Det overordnede målet er en bærekraftig vekst som stimulerer til en samfunnsutvikling som er klimavennlig, fremmer folkehelse, bedrer trafiksikkerhet og gir god utvikling i tettstedet.

For å sikre god stedsutvikling er det essensielt å se på dagens situasjon. I dag er beskrivelsen av tettstedet et område som er spredtbygd og landlig, unikt natur- og kulturlandskap og med tradisjonelle byggeskikker. I tillegg er det en sterk tilhørighet og stolthet blant befolkningen, som er vanlig på

tettsteder av denne størrelsen. Disse elementene skaper en sterk identitet og fremheves som en styrke. Men det er også akkurat disse elementene som skaper en konflikt og fører til at videreutviklingen av tettstedet stagnerer. Hovedutfordringene i Eide/Homborsund ligger i:

- Det har vært overskudd av ledige boligtomter en stund. Selv om dette i senere tid har blitt mye redusert. Få nye tomter/felt er klargjort for salg, og det minker på tomter i Ramshaugveien. (Kun to igjen pr 2022).



- En forventning fra de som er interessert om at tomtene i Homborsundhalvøya enten har en sjønær beliggenhet, eller er rimelige.
- Få sentrale funksjoner og få tilbud for ungdom.
- Lav grad av investeringsinteresse innen næring.
- Lite utvalg i eldreboliger/ ikke godt nok tilrettelagt for å bli gammel i bygda.

Det er disse utfordringene en god stedsutvikling skal være med å løse, og det er allerede startet arbeid, som har ført med seg endringer. Det er i kommuneplanen vedtatt at området rundt Homborsund brygge (nord-vest) skal inneholde sentrumsformål. Dette er en del av et langsiktig perspektiv ved at Homborsund brygge er knutepunktet som samler lokalbefolkningen, samt turistnæringen. Sentrale funksjoner i dette området vil øke aktiviteten/investeringsinteressen og styrke attraktiviteten til Homborsund som et tettsted i vekst og som lokalsenter.

2.9 Barn og unge

Det er ikke noen etablerte leke- og oppholdsarealer for barn og unge innenfor eller i nærheten av planområdet. Det er likevel kort avstand til store og tilrettelagte friområde/tuområde, fotballbaner, ballbinge, lekeplasser m.m. Mesteparten av aktivitetene ligger i tett tilknytning til skolen og barnehagen, som er ca. 700 meter fra senteret.

2.10 Homborsund brygge

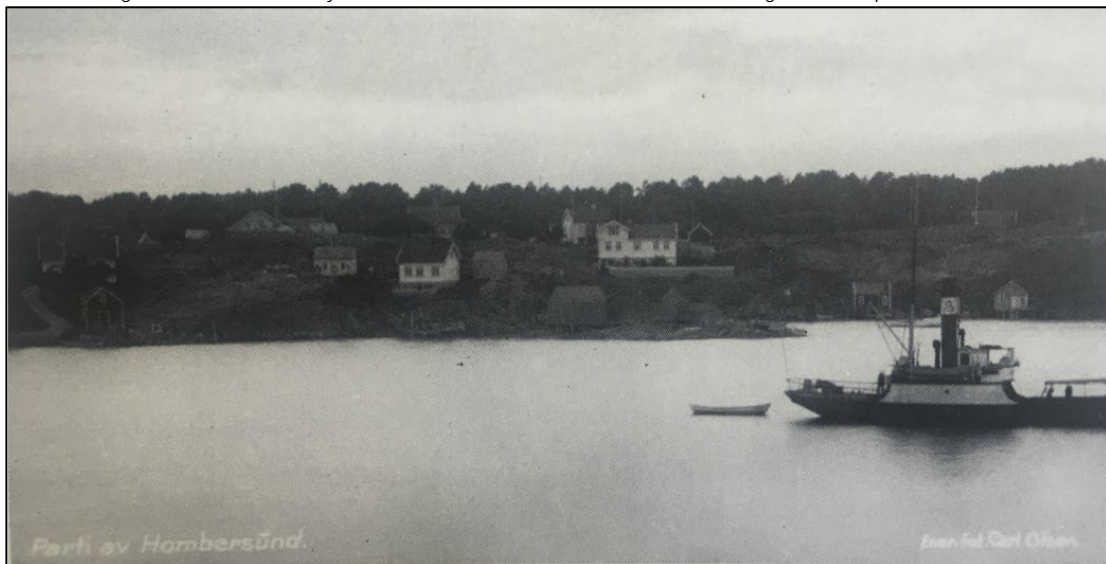
Arealet er delvis tidligere eid av Kystverket, nå Agder fylkeskommune og Grimstad kommune. Båtplassene driftes av en lokal båtforening. Her har det opp igjennom årene blitt arrangert bryggefester og Homborsundfestivalen.

2.11 Litt historie



Båten «Eide», en av de dampbåter som gikk i rute mellom Grimstad, Reddal og Eide

Figur 7 Bildet er hentet fra boka "kort historikk om Reddalskanalen" og viser dampbåten "Eide".



Figur 8 Her ses Nalsteinveien helt til venstre i bildet. Hallet i midten Nalsteinskjær og Nalsteinbukt til høyre. Mye har skjedd siden den gang.

Sitat fra Statens veivesen. «Homborsund representerer et typisk sørlandsk kystlandskap hvor mye av den historiske bebyggelsen er vendt mot sjøen, som var tidligere tiders viktigste ferdselsåre. Stedets identitet og attraktivitet som bosted er dette kulturlandskapet».

Fra historien var Homborsund brygge et av de mest sentrale punktene i bygda grunnet rutebåten som gikk herifra.



Figur 9 Rutebåten Alf, omtrent der det nå foreslås brygge.

I 1971 ble Landvik/Eide slått sammen med Grimstad kommune. Frem til 1962 var Eide en egen kommune. Homborsund er det stedet i Norge med korteste avstand til Hirtshals (Danmark-kontinentet). I nåtidens tid etter bilens inntog har det vært en tendens til at lokalsentre ofte etableres i nærheten til et trafikkknutepunkt langs E18 for eksempel. Her utpeker Homborsund brygge seg som et område med mange gode kvaliteter som gjenspeiler den historiske identiteten, men samtidig har et stort potensial for fremtiden.



Figur 10 Nalsteinbukta

3 RAMMEBETINGELSER OG FØRINGER

Kapittelet omhandler planer og føringer på ulike nivå i forvaltningen, som planforslaget med konsekvensutredning må forholde seg til.

3.1 Sentrale planer og føringer

Nasjonale mål

Overordnede politiske mål omtalt i stortingsmeldinger, handlingsplaner, direktiver og konvensjoner skal legges til grunn ved planlegging. Dette gjelder blant annet mål om redusert klimautslipp, redusert transportbehov, estetiske hensyn til landskapet, alle muligheter for friluftsliv for alle, sikring av biologisk mangfold, sikring av et representativt utvalg av kulturminner og kulturmiljøer, redusert omdisponering av de mest verdifulle jordbruksressursene, tilgjengelighet for alle mv.

Stortingsmeldinger

Planforslaget må forholde seg til St.meld nr. 23 «Bedre miljø i byer og tettsteder», der hovedfokuset er å få til en utvikling av miljøvennlige by- og tettstedsstrukturer.

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) og statlige planretningslinjer (SPR)

Planforslaget må utarbeides og ta hensyn til flere retningslinjer, bl.a.

1. Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn- og unges interesser i planleggingen (1995).
2. Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
3. Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen.
4. Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009).
5. Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming.

Retningslinjer og veiledere

Retningslinjer og veileder som er lagt til grunn ifbm planprosessen og konsekvensutredningen, er omtalt under de enkelte tema under kap. om konsekvensutredning.

Lover og forskrifter

I tillegg til plan- og bygningslovens (pbl) og forskrift om konsekvensutredning må planforslaget forholde seg til en rekke sektorlover (f.eks naturvernloven, forurensningsloven og kulturminneloven) som har bestemmelser om disponering av arealer.

Regionale planer

Regionplan Agder 2030: Attraktiv, samskapende og bærekraftig

Regionplan Agder 2030 er felles regional plan for Agder. Regionplanen legger opp til flere strategiske satsningsområder for Agder. Kommunene skal følge opp strategiene i regionplanen i sine planer. De mest aktuelle for detaljert reguleringsplan for Homborsund Nærmiljøsender er:

Regionplan Agder 2030 legger vekt på at byer og tettsteder skal utvikles kompakt og med kvalitet. Reguleringsplanen berøres særlig av tre av regionplanens hovedsatsningsområder:

- Byer, tettsteder og bygdesenter: Øke kompetansen om fortetting, gjenbruk av utbygde arealer, og stedsutvikling som bygger på kvaliteter, lokale fortrinn og utviklingsmuligheter. Sikre grøntområder og vassdrag, og skape gode koblinger mellom møteplasser og nærturområder.
- Transport og kommunikasjon: Det er etablert miljøvennlige effektive, sikre og universelt utformete mobilitetsløsninger. Prioritere gang og sykkelveier langs skoleveier, slik at trafiksikkerheten til skolebarn styrkes.
- Verdiskaping og bærekraft: Verdiskaping er basert på bærekraftig bruk av menneskelige ressurser og naturressurser. Ivareta landskap, naturmangfold, friluftsområder,

landbruksområder, strandsonen og kulturmiljøet for fremtidig generasjoner gjennom utvikling, bruk og vern. Regionplanen er tydelige på at vernet av strandsonen, landskapet og kulturmiljøet er viktig.

ATP/Regional plan for samordnet areal- og transportplanlegging i Arendalsregionen

Den regionale planen utarbeides i partnerskap mellom fire kommuner, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Målet med arbeidet er å begrense veksten i personbiltrafikken, og få mer over på kollektiv, gang og sykkel. Videre jobbes det for utbyggingsmønster som reduserer transportbehovet. Dette innebærer satsing på utvikling av by- og kommunesentra samt prioriterte bydels-sentra og tettsteder. Planen skal gi rammer for langsiktige arealstrategier, og bidra til vekst i lokalsentre.

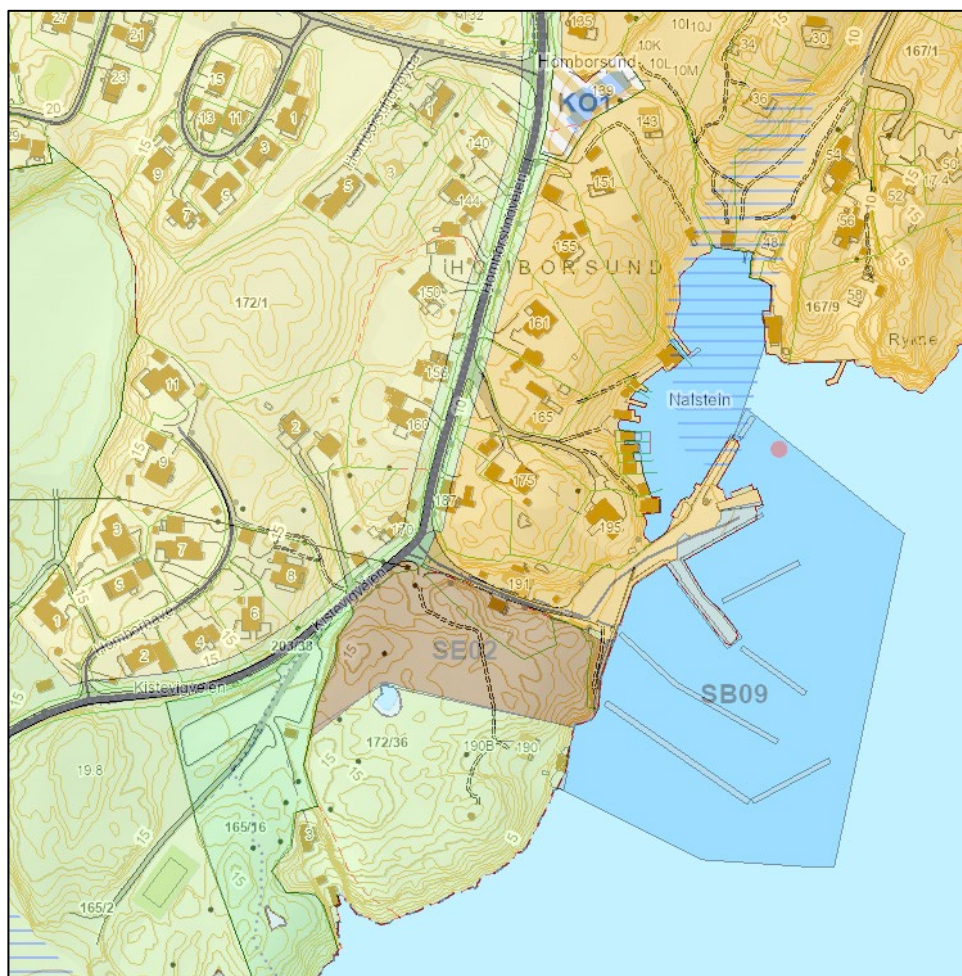
3.2 Kommunale planer og føringer

Kommuneplanen

Kommuneplanens arealdel

I 2019 ble den reviderte utgaven av kommuneplanens arealdel vedtatt, og formålet ble endret til sentrumsformål (SE 02) samt småbåthavn (SB09) jf. figur nedenfor. Arealer avsatt til sentrumsformål omfatter bebyggelse med formålene næringsbebyggelse, forretninger, offentlig og privat tjenesteyting og boligbebyggelse med tilhørende infrastruktur, herunder grønnstruktur og areal for lek.

Denne planprosessen er meldt oppstart på det området kommuneplanen setter føringer for. Vurdering av andre alternativer er tidligere ansett som gjennomført i kommuneplanprosessen.



Figur 11 Utsnitt av kommuneplanen for Grimstad kommune

I kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer - § 3.2.3 Nærmiljøsent – Homborsund:

1. I første etasje mot offentlig vei skal det være næring/forretning/tjenesteyting
2. For all bebyggelse i sentrumsområdet skal parkering etableres under bakken.
3. Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal allmennhetens ferdsel i og langs sjøen sikres.
4. Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det legges vekt på at omfang inkludert høyder, blir tilpasset omgivelsene.

Kommunedelplan for grønnstruktur og friluftsliv 2015-2027

Grimstad kommune har en vedtatt kommunedelplan for grønnstruktur og friluftsliv for perioden 2015-2027. Planen avsetter viktige områder for grønnstruktur og friluftsliv, herunder grønnstruktur og småbåthavner. I tillegg vises stier, turløyper m.m. Hovedtrekk fra kommuneplanen 2015-2027 er innarbeidet i kommuneplanens arealdel 2019-2031. Kommuneplan gjelder foran kommunedelplan.

Innenfor, eller i nærheten av arealene som tas opp til regulering, viser plankartet for kommunedelplanen område for småbåthavn på Homborsund brygge. I tillegg vises noe grønnstruktur på og rundt planområdet.

3.3 Reguleringsplaner

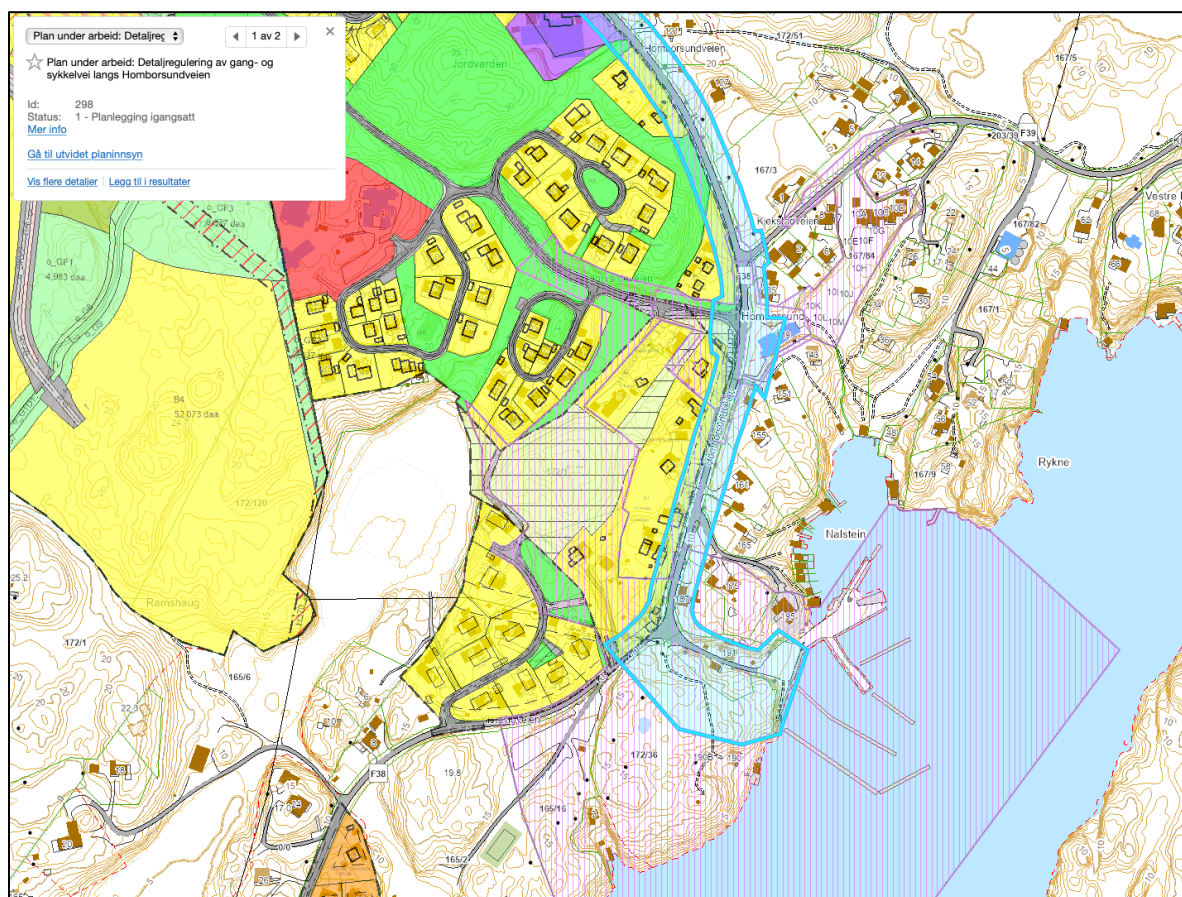
Området er i dag uregulert som gjør at kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer legger føringer for regulering av området. Punktene nevnt ovenfor er dermed gjeldende på Homborsund Nærmiljøsent. Planlagt område overlapper noen regulerte områder for å sikre noen ferdselsforbindelser.

Detaljregulering av gang- og sykkelvei langs Homborsundveien

Figur 12 Utsnitt av del av detaljregulering av gang- og sykkelvei langs Homborsundveien. Kilde: Grimstad kommune.

For Homborsund Næringscenter vil denne planen være viktig for å sikre trygg ferdsel til og fra området.

Planen ble vedtatt av kommunestyret 28. mars 2023.



Vedtatt reguleringsplan: Områderegulering for Omre industriområde

Formålet med planen er å legge til rette for industri, med mulighet for lager og tilhørende kontor plasser, innenfor område satt av til næring i kommuneplan for Grimstad 2015 – 2027.

Planen ble vedtatt 15. september 2020. Mindre endring vedtatt 14.06.2022

Planen sikrer også veiforbindelse mellom RV420 og E18.

3.4 Case-studier

Homborsund som mange andre tettsteder i Norge har mange av de samme utfordringene, og i dette delkapittelet vil det bli lagt frem diverse case-studier av sammenliknbare områder. Disse har blitt brukt som inspirasjon og lagt rammer/føringer for utviklingen av det endelige konseptet for planforslaget. Hensikten har vært å videreføre noen kvaliteter som man har sett fungere. Prosjektene som blir nevnt vil bli kort presentert med de viktigste punktene i forhold til planforslaget.

Båly brygge og nærbutikk som case

Ved Båly brygge på Spangereid har man på et lite sted klart å etablere mye næringsvirksomhet i en liten bygd. Spangereid er et tettsted i flg. hadde 685 innbyggere per 1. januar 2017. (SSB) Jordtveit krets hadde i samme registrering 659 innbyggere. (Eide totalt er større) «Jentan på Båly» lager fiskekaker og brød som selges langt utenfor bygdas grenser. Det er suvenirbutikk, energistasjon, mikrobryggeri, hotell/overnatting, restauranter og nærbutikk. Selv om folketallet er omtrent som Eidebygda har lokale ildsjeler klart å etablere virksomheter som er levedyktige og som tiltrekker seg kunder. Det handler i stor grad om lokalt engasjement og gründerånd.



Nærbutikk på Båly er også søndagsåpen med boareal over. Stilmessig litt i samme gate som man planlegger i Homborsund. Trehusarkitektur med litt utstillingsvinduer og inngangsportal.



Sanden torv Lillesand

Lillesand har de siste årene opplevd en større økning av byggeprosjekter, og i denne casen er det blitt sett nærmere på Sandenprosjektet på «Tomta» i Lillesand. Dette er en del av et nyere prosjekt som har klart å bevare den tradisjonelle sørlandsstilen. Prosjektet har et harmonisk samhold til konteksten når det kommer til byggeskikk og arkitektur med gode løsninger for vinduer og inngangspartier. Kombinasjonen av den tradisjonelle arkitekturen og etablering av offentlige uterom i form av et offentlig torg har vist seg å være et vellykket prosjekt for innbyggerne. Disse elementene vil være

ønskelig å ta med videre til Homborsund for å bevare det tradisjonelle uttrykket, samt gi befolkningen mulighet for en lokal møteplass. Prosjektet var omstridt under planlegging men har i ettertid fått svært god omtale og fungerer godt.



Høllen brygge i Søgne og Tømmerstø i Kristiansand

Forslagsstiller er medeier i driften av nærbutikken på Høllen brygge i Søgne. Forslagsstiller vil med det utvikle erfaringer og synergier mellom beslektede driftsformer og beliggenhet. Tømmerstø har også mye av dette. Her er det nylig etablert helt ny butikk og restaurant. Denne butikken har et mye lavere kundegrunnlag, men kan likevel holdes åpen 24/7 grunnet moderne selvbetjent teknologi. Ved etablering av helt ny butikk i Homborsund kan man ved detaljplanleggingen på samme måte etablere ubemannede selvbetjeningsløsninger. Butikken vil være bemannet i ordinær åpningstid, men bemanningen vil kunne brukes mer effektivt og være mer serviceorientert. Ikke minst til bevertning. Det styrker driftsgrunnlaget og servicen. Utenfor ordinær åpningstid kan grunnsortimentet likevel være tilgjengelig. I sum er det en positiv effekt for bygda som prioritert tettsted.

«Sørlandsgadene» i Brekkestø i Lillesand og Sogndalstrand i sør-Rogaland

Brekkestø og Sogndalstrand er to gode eksempler på steder som har skikkelige tradisjonelle «sørlandsgader». (Selv om Sogndalstrand ikke er på sørlandet) Gatene har en organisk form som beveger seg elegant gjennom en lav trehusbebyggelse og fører deg ned mot sjøen. De kjennetegnes å være trange gater der gatematerialet går helt inntil grunnmuren, husveggen eller private hager. I Brekkestø og Sogndalstrand er funksjonene forskjellige i første etasjen, der Brekkestø består hovedsakelig av boliger, mens Sogndalstrand har et større innslag av næring og tjenesteyting. Fellestrekkene er fortsatt det «sørlandske inntrykket» disse gatene gir, og dette spesielle inntrykket er ønskelig å oppnå i Homborsund.



Figur 13 Brekkestø sett fra sjøen



Figur 14 Brekkestø sett fra sjøen



Figur 15 Brekkestø, atkomst ned mot sjøen



Figur 16 Sogndalstrand



Figur 17 Sogndalstrand



Figur 18 Sogndalstrand - gatemiljø

Hartmanns brygge i Kristiansand, Neskilen i Eydehavn og Tregde i Mandal (bilde) er eksempler på andre steder der man har et lite lokalsentrum ved sjøen med nærbutikker samt flytende energistasjoner. I bestemmelsen er det sagt at mindre bygningsmasse i tilknytning til dette tillates. Bildet under er eksempel på dette.



4 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

4.1 Kunngjøringer og medvirkning i oppstartsfase.

Oppstartsmøte ble avholdt på Grimstad Rådhus 14.11.2019 (jf referat i vedlegg). Alle berørte eiendommer, naboeiendommer, regionale myndigheter og organisasjoner er gitt mulighet for innspill gjennom skriftlig varsel om oppstart i desember 2019. Det ble vurdert at et åpent møte ville være nyttig for videre planarbeid.

Varsel om oppstart av reguleringsarbeidet ble annonsert på kommunens nettsider, samt i Grimstad Adressetidende. I denne annonsen ble innbyggerne invitert til et åpent møte på Jortveit Bedehus 21.01.20 for å si sin mening og bli opplyst om detaljer rundt planen.

5. februar ble det avholdt et individuelt folkemøte på butikken. Her ble det lagt opp til at individuelle kunne få direkte kontakt med planlegger i stedet for å uttale seg i plenum.

Fristen for uttalelser var 09.02.2020.

Innkomne kunngjøringsinnspill er opplistet, kort referert og kommentert i den grad de er relevante for planforslaget. En sammenfatning av innspill er sendt til kommunen.

I etterkant av folkemøtene medførte covid-19 at medvirkningsprosessen ble sterkt redusert, men allikevel innenfor de krav som stilles gjennom plan- og bygningsloven. Covid-19 har medført at det ikke er blitt avholdt møter med mange personer samlet. Men det har vært jevnlig dialog med kommunen gjennom hele prosessen der befaringer av området og Teamsmøter er avholdt. Kommunen har kommet med gode grep og endringer som vi har innarbeidet i prosjektet (se kapittel nedenfor).

Planen legges på høring 15. mai og det legges opp til orienteringsmøte 22. mai.

4.2 Prosess i etterkant av offentlig ettersyn

Planen slik den da forelå ble besluttet lagt ut på offentlig ettersyn 4. mai 2021. I forbindelse med offentlig ettersyn kom innsigelser til planarbeidet.

Før utsendelse til ny høring, ble revidert planforslag behandlet av kommunestyret 7. november 2023.

Høring og offentlig ettersyn – annen gang.

Plandokumentene ble lagt på høring og offentlig ettersyn i mai 2024 – med frist 24. juni 2024. Agder fylkeskommune hadde politisk behandling av deres uttalelse, med møtedato 27. august 2024. Vedtaket deres var følgende:

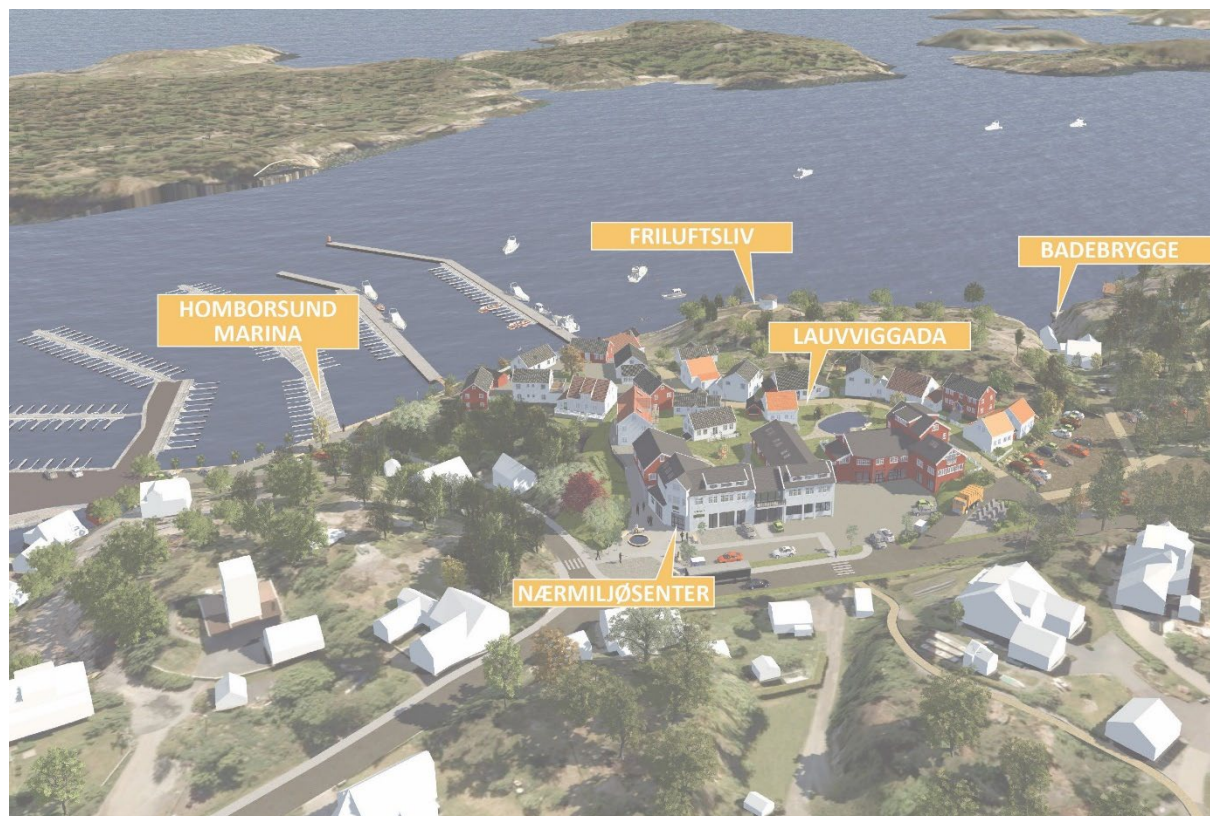
1. Fylkesutvalget trekker innsigelsene av 21.9.2021.
2. Fylkesutvalget ber kommunen følge opp anbefalinger og innspill som beskrevet i saksfremstillingen.

I etterkant av vedtaket er det blitt avholdt møter med fylkeskommunens administrasjon, kommunen, tiltakshaver og plankonsulent for å sikre detaljene i punkt 2 i fylkesutvalgets vedtak.

I forbindelse med høringen kom det også innsigelse fra Statsforvalteren. I hovedtrekk gjaldt det konsekvensutredningen. Men også de justeringer som er gjort siden sist med tanke på tiltak i strandsonen. Dette er nå tilbakeført til forrige utkast, ved at «Sjøbua vår» og utvidelse av areal til bryggesleng er tatt ut.

Plandokumentene slik de nå foreligger skal være revidert og dokumentert ut fra overnevnte vedtak, dialogmøter Agder fylkeskommune, samt de innsigelsene som er kommet ved offentlig ettersyn. Det har under hele prosessen vært dialog med kommunen for avklaring av enkelte tema.

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET



5.1 Plangrepet

Arealet blir plassert som en direkte forlengelse av «Storgada» i Homborsund.

I tråd med bestemmelsen i kommuneplanen er så å si all parkering er lagt under bakken, som medfører attraktive og trygge utomhusområder mellom bebyggelsen. Det er foreslått to sentrumsbygg. Disse er av større fotavtrykk og er plassert mot Homborsundveien og Kistevigveien. Byggenes plassering skjærer resten av planområdet for trafikk og påførende støy. Det tilrettelegges for at Nærbutikken i Homborsund og andre sentrumstilknyttende funksjoner i form av kontorer, forretning, servicenæring og boliger skal etableres. Tilknyttet til sentrumsbyggene er det planlagt et offentlig torg, hvor det vil bli lagt til rette for å holde lokale arrangementer, jule- og matmarked. Som referanse for torget har man lagt til grunn Sandenprosjektet på Tomta i Lillesand.



Figur 19 Tomta i Lillesand med biblioteket til høyre, Beddingen til venstre og i bakkant ses det historiske hotellet Hotel Norge.

Torget og bebyggelsen vil bringe aktivitet til området og åpner opp for etablering av boliger som strekker seg ned mot sjøen. Her vil det skapes varierte og lune tun mellom byggene, med felles uteoppholdsareal og fritidsområder som avtrappes ned mot sjøen.

I «Lauvbyggada» ønskes man velkommen syklende og til fots. Samtidig er gata kjørbær for utrykningskjøretøy og beboere i den utstrekning man har behov for frakt av tynge varer etc. Stedene karakteriseres med trehus som ligger kloss på en gate som slynger seg i retning sjøen. Det er små hager og uteområder innrammet med stakittgjerd. Gatene ender i ei brygge som man også kan komme til fra sjøen med båt. Disse forannevnte elementene gjør at gata oppleves helt offentlig og det tiltrekkes mennesker hele året. Forbedringen i Homborsund er at man kan fortsette bryggeslengen videre i en rundtur og man har mange valg. Brygga er ikke enden av veien.



Figur 20 Inspirasjon hentet fra Brygga restaurant, Skottevik, Høvåg.

Det planlegges bygninger med forankring i tradisjonell sørlandsk arkitektur, skrå tak, tre kledning og de karakteristiske fargene oker, hvit og rød. Bygningsvolumene legges omtrent på terreng og skal trappes ned mot sjø som en naturlig tilpasning til landskapet.

Når det først ble endret til tradisjonell sørlandsarkitektur ble det besluttet at da skal det gjøres skikkelig. Det er knyttet egne reguleringsbestemmelser som ivaretar detaljer i ønsket bebyggelse. Det er videre lagt ned et omfattende arbeid i en terrengmodell. Det er igjen bestemmelser som skal sikre at de grep som ligger i denne blir fulgt opp i detaljprosjektering av hvert enkelt bygg.

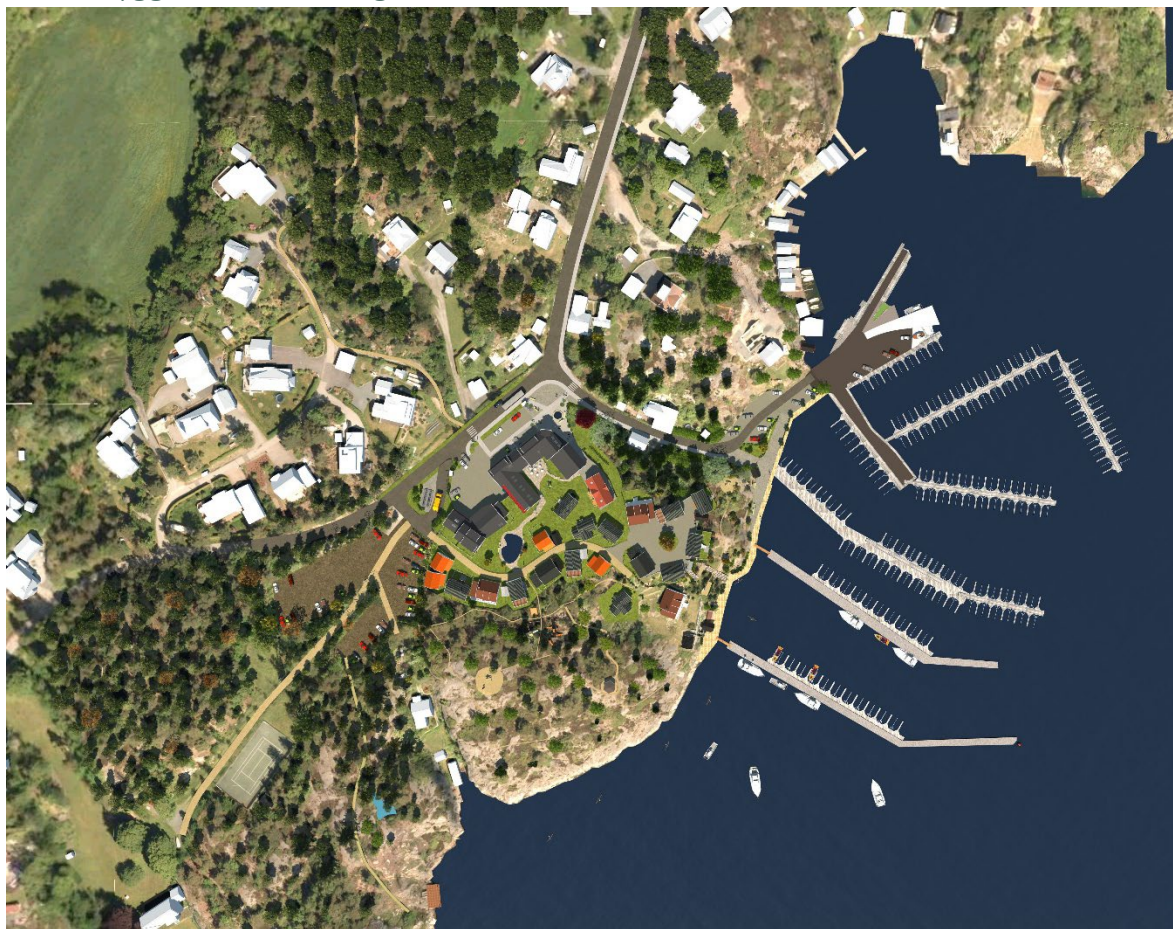
Homborsund brygge planlegges utvidet og oppgradert, der det legges til rette for etablering av molo med mulighet for energistasjon.

5.2 Arealbruk

Planområdet omfatter et areal på ca. 124 dekar, hvorav ca 52 dekar er arealer på land, og cirka 72 dekar i sjø. I tabellen under fremgår formålene, og en arealoversikt av de ulike formålene.

<i>Arealtabell</i>	
<i>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</i>	<i>Areal (m²)</i>
- Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse	948,3
- Fritidsbebyggelse-frittliggende (FF1-FF3)	727,7
- Sentrumsformål (BS1-BS2)	6.423,7
- Andre typer bebyggelse og anlegg	46,8
- Energianlegg	39,4
- Renovasjonsanlegg	110,7
- Uteoppholdsareal	416,1
- Lekeplass	751,0
- Kombinert bebyggelse og anleggsformål	1.456,0
<i>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</i>	<i>Areal (m²)</i>
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	58,3
- Kjørveg	2.768,4
- Fortau	156,7
- Torg	289,4
- Gangveg/gangareal/gågate	904,1
- Annen veggrunn - grøntareal	1.162,3
- Havn	159,9
- Kai	1.761,2
- Molo	443,4
- Parkeringsplasser	3.041,5
- Parkeringshus/-anlegg	904,0
- Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer	57,2
<i>§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur</i>	<i>Areal (m²)</i>
- Naturområde	30.448,6
- Turveg	1.210,8
- Badeplass/-område	298,6
- Park	60,1
<i>§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone</i>	<i>Areal (m²)</i>
- Ferdsel	44.852,6
- Havneområde i sjø	821,2
- Småbåthavn	26.176,6
- Naturområde i sjø og vassdrag	147,5
- Badeområde	150,1

5.3 Bebyggelse, struktur og tiltak



Figur 21 Oversiktsbilde som viser modellen og dens detaljplanlagte utbygging av området.

Sentrumsformål – BS1-BS2

Det er regulert inn to delområder for sentrumsformål, BS1-BS2. Det er foreslått to sentrumsbygg som skal være identitetsfremhevede for Homborsund sentrum i BS1. Byggene er trukket lengst mulig mot vei og har en hestekostruktur som legger til rette for et avgrenset område tilknyttet til funksjonene et næringsssenter bringer og offentlige uteplasser, figur nedenfor. Dette området ligger på et høyere terreng med gode solforhold og siktlinjer ned mot sjøen. Det skal være en uteplass for alle, og som skal komme befolkningen av Homborsund til gode.

I reguleringsbestemmelsen om bebyggelsens plassering er det lagt opp til at selve boligoppholdsrommene må plasseres innenfor byggegrensen. Men det er helt nødvendig å kunne oppføre blant annet forstøtningsmurer, torg-installasjoner, renovasjonsanlegg, veianlegg etc utenfor byggegrensene. Det skyldes at området er lite og at man legger opp til at det skal være en variasjon i byggehøyder for å få det selvgrodde preget.

Hensikten er videre at bygg i den grad det er hensiktsmessig skal kunne sammenbygges.

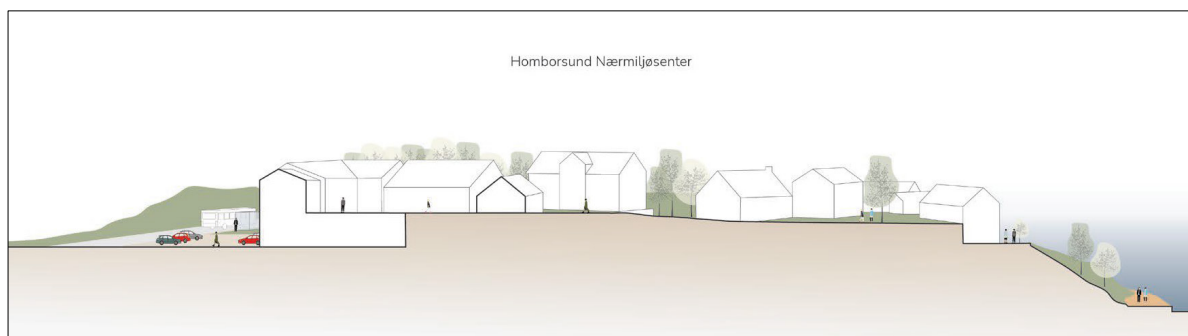
Dersom det skal oppføres byggverk som kan medføre brannsmitte nærmere nabogrense enn 4 meter, er den eiendommen som bygger ansvarlig for å brannsikre i tråd med gjeldende krav i lov og forskrift, samarbeide med tilstøtende nabo om felles brannskille, eller innhente nabosamtykke om at nabo fraskriver seg bygging uten selv å utføre brannteknisk sikring av eventuelt fremtidig byggverk.

Hensikten med byggegrensene i denne planen er å styre varierende høyder på forskjellig bebyggelse, samt å sikre tilgjengelighet for brann og utrykningskjøretøyer.

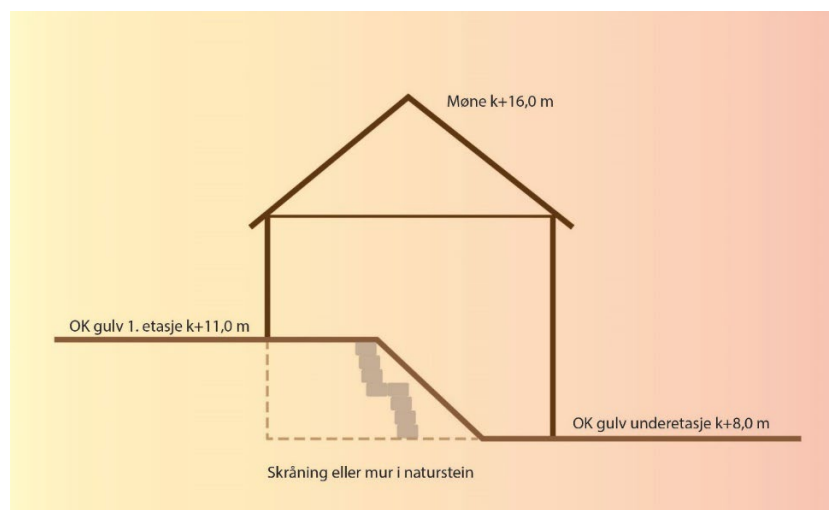


Figur 22 Utsnitt fra modellen som viser torget, parkeringen og nærmiljøsentert.

Resterende areal er av lav bebyggelse bestående av boligbygg i den tradisjonelle sørlandske stilen. Byggene er planlagt med ulike vinkler for å lage lune og avgrensede romlige uteområder der veggene/gjerdene/hagene setter rammene. Her vil vedlagt estetisk veileder bistå med en grundigere analyse og veiledning.



23 Snitt som viser tilpasning til terreng og nedtrapping mot Homborsundfjorden



24 Snitt som viser terrengtilpasningen slik det er foreslått for bygningene nærmest sjøen

Uteoppholdsareal, ST og BS1-BS2

Uteoppholdsarealene skal være en videreføring av friluftslivet i Homborsund, samt fylle dagens urbane mangler. I planforslaget er det satt av arealer til torg, ST, på gatenivå av næringscenteret. Dette område vil være et offentlig rom, og gi muligheter for å være et sosialt knutepunkt med funksjoner som jule- og matmarked, og tradisjonelle arrangementer som julegrantenning og annen feiring for innbyggerne. På sjøsiden er det tenkt at de urbane funksjonene flettes inn med friluftslivet med en avtagende fremtoning ned mot sjøen, BS1-BS2. Eksisterende tjern skal komme frem i lyset og være en del av en blågrønn struktur. Videre er det planlagt lekeplass for barn og unge, sitteplasser/benker til opphold og turveier med forskjellige endepunkt. Målet med det store fokuset rundt uteområdene er å skape et godt og sosialt bomiljø, og et område som er godt tilrettelagt for allmennheten.

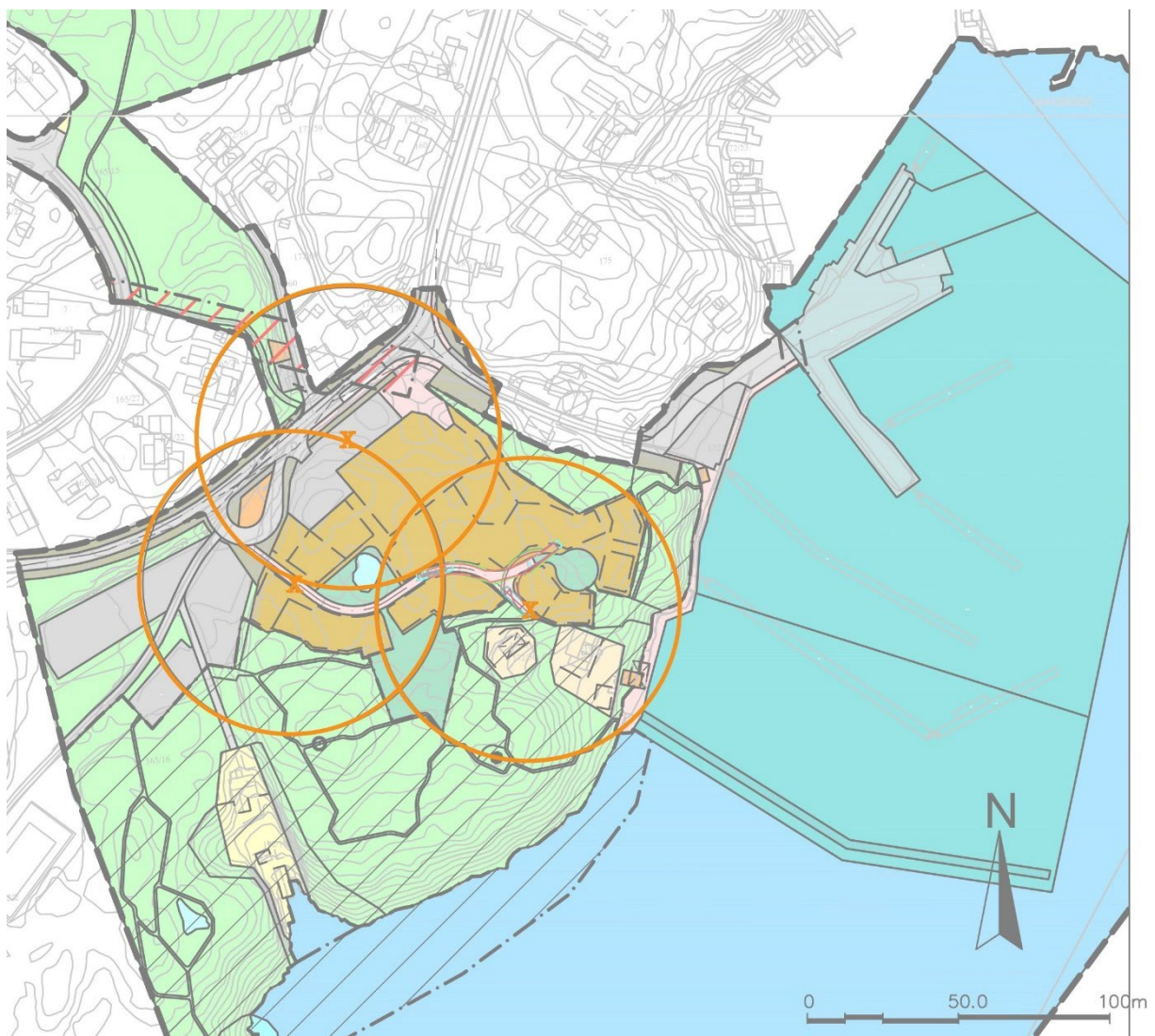


Figur 25 Utsnitt av modellen som viser de allment tilgjengelige fellesområdene. Området rundt dammen er avsatt til uteoppholdsareal

Mobiliteten for myke trafikanter skal sikres ved å sette mennesket i fokus i planforslaget, og som et tiltak blir dermed BS1 og BS2 tilnærmet bilfritt. Den etablerte gangveien, SGG1, skal fungere som en ferdselsåre på menneskehetens premisser gjennom området. Dette vil sørge for en trygg og god tilkomst for alle myke trafikanter til private og offentlige områder. Gangveien vil være kjørbare for å sikre branntilkomst for utrykningskjøretøy, varetransport etc.



Figur 26 Utsnitt fra modellen som viser Lauvviggada og de private inngjerdete områdene.

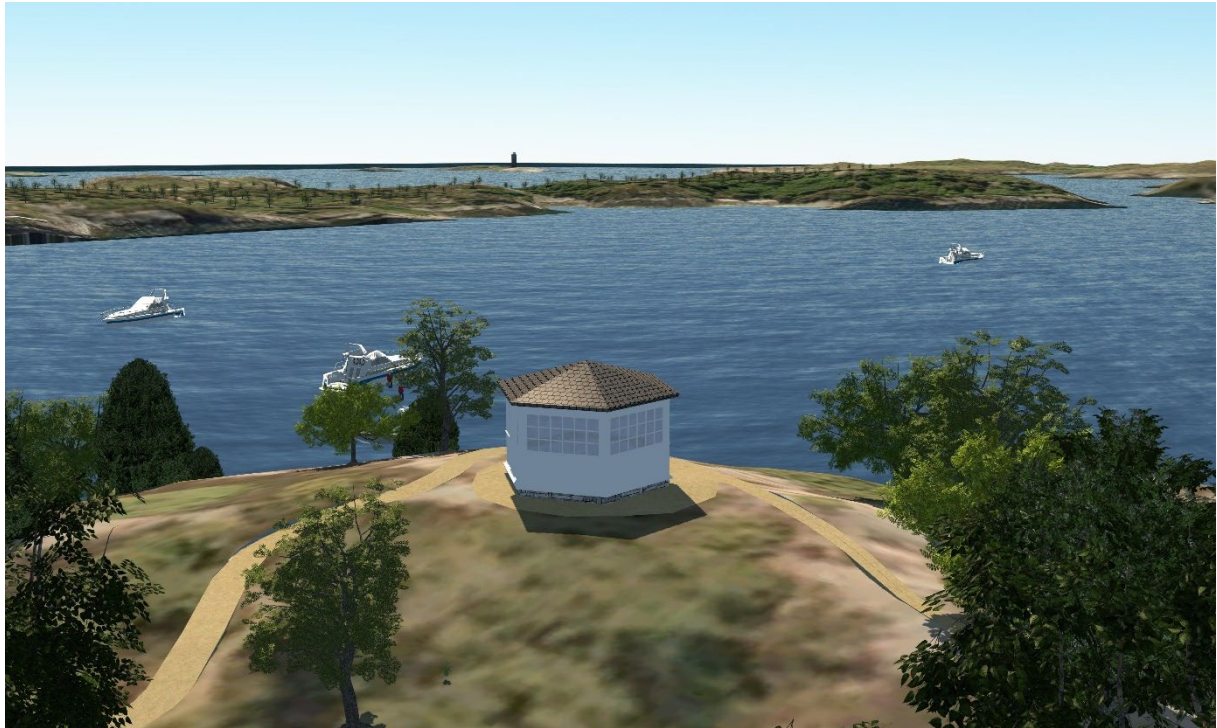


Figur 27 Kart som viser 50 meters rekkevidde for brannbil, samt sporingskurve for brannbil ved den kjørbare gangveien.

Uteoppholdsareal, o_GN1-o_GN5

Videre har planforslaget utarbeidet nye og forbedret eksisterende turveier/stier til sentrale endepunkter i områdene o_GN1-GN4. Det er tenkt at disse vil bli brukt av både barn og voksne, og igjen er dette gjort for å sikre trygg ferdsel for de myke trafikantene blant naturlige omgivelser.

Turveiene/stiene vil føre til Homborsund brygge, utsiktspunkt/lysthus, friluftsområder, badebrygge og ikke minst fungere som en skolevei for barn og unge. Sistnevnte vil være et viktig inngrep for barn og unge, og er beskrevet ytterligere i kapittel 5.7.



Figur 28 Utsnitt fra modellen som viser allment tilgjengelige lysthuset og utsikten her.

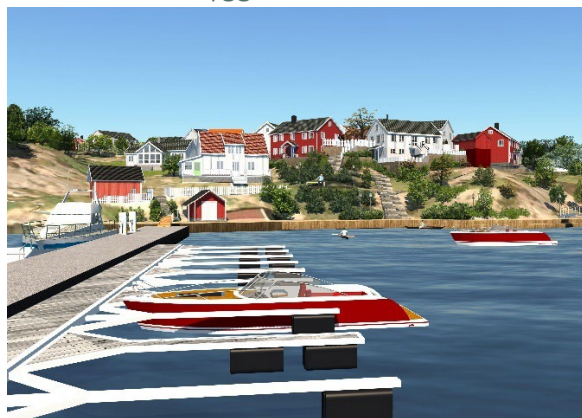


Figur 29 Utsnitt fra modellen som viser naturområdet sør for nærmiljøseateret med utsiktspunkt, lysthus og områdets stinett.



Figur 30 Tilkomsten til badebrygga sikres i planen. I tillegg renskes dammen på innsiden opp.

Homborsund brygge



Figur 31 Utsnitt fra modellen som viser området sett fra molo og småbåthavna.

Det er tenkt at bryggen skal utvides og få en estetisk oppgradering. I forslaget er bryggen utvidet i vest langs fjellveggen, og mot sør ut mot vannet. Området SGG2 og SGG3 vil være anlagt for fotgjengere og det er tenkt at dette skal være en tradisjonell brygge av tre.

Videre mot øst langs Homborsund brygge er det tenkt eksisterende kaiområde, samt at det er tenkt arealer til oppstilling av bil med grøntområder rundt. Ut på moloen foreslås det etablert et flytende anlegg for påfylling av drivstoff samt enkelte gjesteplasser for allment bruk. Dette vil være et trekkplaster for Homborsund brygge og gjør at flere besøkende velger Homborsund med tilhørende oppslutning om nærbutikken.

I tillegg er det lagt opp til å øke antall båtplasser innenfor område VS1-VS2. I all hovedsak vil dette være private båtplasser. Lengst mot sør av bryggeområdet, i området MB, vil det bli etablert/flyttet en ny molo/bølgebryter til vern mot bølger og uvær. Dette vil være en flytemolo, slik at utfylling i sjø ikke er nødvendig. Denne er tilpasset utnyttelsen av båtanlegget, slik at det etableres en effektiv småbåthavn som også kan ha liggeplass på innsiden av bølgebryteren. Ytterst i fjorden har man tilpasset seg dette ved å gå 0- 15 meter utover kommuneplanens avgrensning. På landsiden er kommuneplanens avgrensning av småbåtanlegg fulgt. Det er vurdert at kommuneplanens avgrensning er overordnet. De vurderingskriteriene som er brukt i forbindelse med forurensning, tilgjengelighet og andre faktorer i §1-8 påvirkes ikke av at det gis noe større manøvreringsareal mellom flyterne og noe bedre tilgjengelighet for gjester.

I forbindelse med utvidelsen vil også noen plasser bli tilgodesett for båtutleie – båtpool. Det gjør at tilreisende vil kunne booke en båt i et bookingsystem. Et slikt opplegg vil være et betydelig bidrag til å tilgjengeliggjøre skjærgården for allmennheten og tilreisende eller for den saks skyld lokale som ikke ønsker eller har mulighet til egen båt. Vi tror det kan ligge et større potensiale her enn dette, initiert av dette som en start. Homborsund har noe av Sørlandets flotteste skjærgård. Mye er tilgjengelig fra fastlandet, men enda mer er tilgjengelig om man kan komme seg i båt.

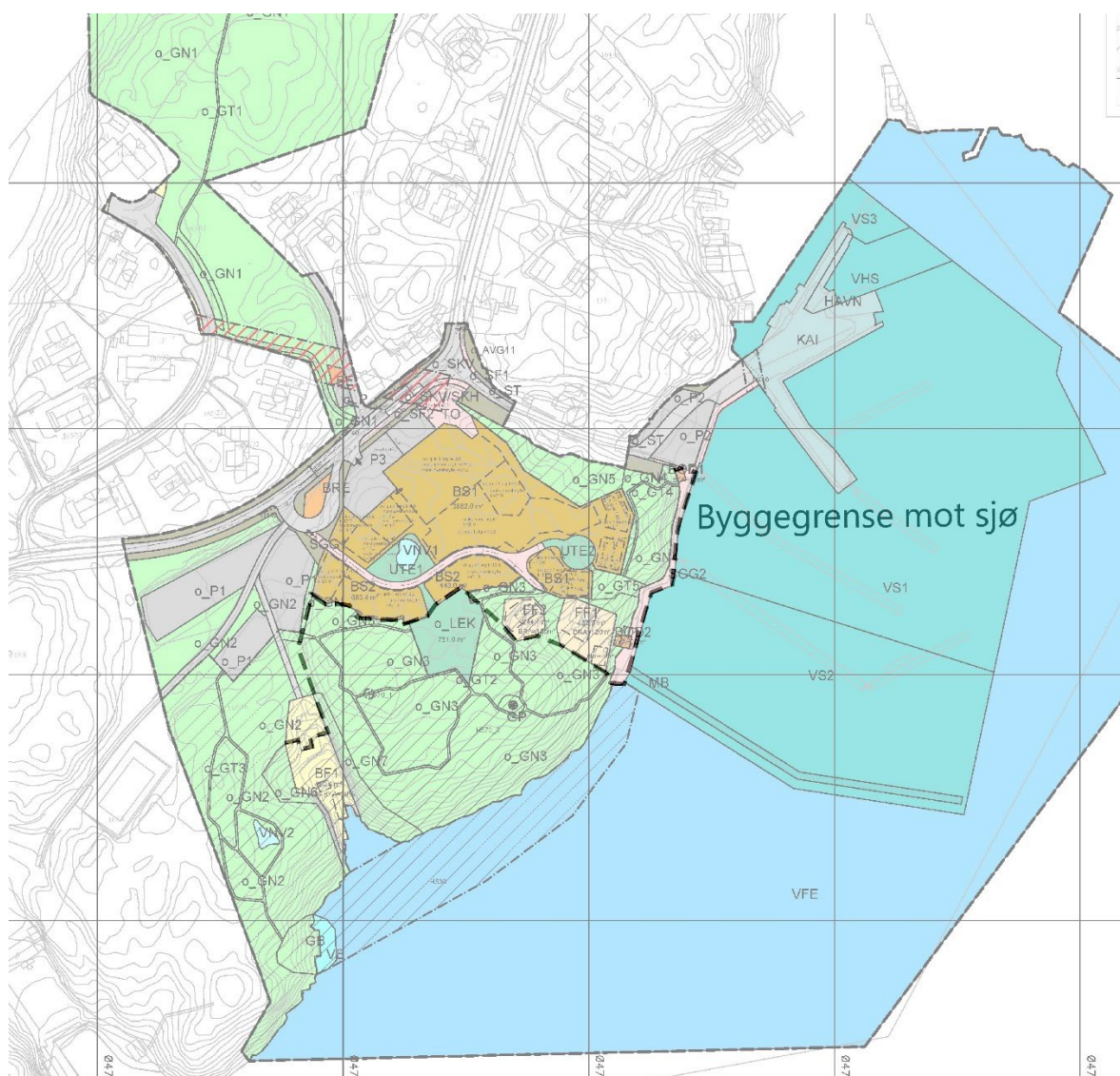
Brygga vil kunne være åpen for alle, der man bare kan sette seg ned på sin tur – og som ventested for de som skal til fyret eller ut på sjøen. Vi ser det jo overalt, at vi mennesker elsker å treffes ved sjøen.

Fritidsbebyggelse- frittliggende, FF1-FF2

Tanken med disse områdene er å ivareta eksisterende fritidsbolig og sette byggegrense for å sikre avstand til sjøen. Videre er det fremmet et forslag om å rive bod/anneks i område FF2 for så bygge opp en ny hytte innenfor samme område. Eksisterende hytte innenfor FF1 beholder samme plassering, og det er lagt til rette for en allmenn tilgjengelig atkomst, trapp, gjennom området. Sjøboden ligger tilknyttet til hytten og bryggen forblir for allmennheten. Bryggesleng både for å komme opp i området og ut på moloen samt videre langs sjøen blir med dette grepet meget godt ivaretatt. Slik det er nå er passasje langs sjøen umulig. Med dette plangrepet oppfylles kommuneplanens bestemmelse om å sikre ferdsel langs sjøen.



Figur 32 Utsnitt fra modellen som viser området med turstier, «bryggesleng og bebyggelsen i bakkant.



Figur 33 Illustrasjon som viser hvor byggegrense mot sjø er lagt i plankartet.

5.4 Kulturhistorisk analyse

Det er foretatt en kulturhistorisk analyse som beskriver Homborsund som havn helt tilbake til middelalderen.

Homborsund var en virksom havn allerede i middelalderen. I landskapet omkring innseilingen er det gravrøyser og spor av flere eldre skipsfunn både i og utenfor Homborsundfjorden. Utover på 1600-tallet økte skipsaktivitet, og det ble etter hvert anlagt herberger, bevertningssteder, skjenkestuer, los-virksomhet, levering av skipsproviant og brensel. Det ble også eksport av hummer og ål. Skog ble det etter hvert lite av i bygda da veden var ettertraktet salgsvare for bygdefolket. Størst skipsaktivitet var i siste halvdel av 1800-tallet da seilskutetiden nådde sitt høydepunkt. I 1874 ble det mottatt 234 skip. 155 av dem kom fra utlandet, med hovedtyngden på høsten og om vinteren da man måtte søke ly for uvær. I nærheten av Nalstein var det tidligere to serveringssteder; både på Dannevig gård og ved Rykne, hvor nå bare ruinene finnes. I tillegg var det vertshus på Kalvehagen, i Kistvig og på Homborøya. Men like etter år 1900 ble det brått mindre havneaktiviteten i Homborsund fordi de nye dampbåtene kunne ferdes mer stabilt mellom de større kjøpstedene i landet uavhengig av vær og vind. I begynnelsen av 1900-tallet opphørte losingen, det ble færre til å kjøpe proviant og brensel og det ble slutt på vertshusdrift.

Til tross for stor skipsaktivitet var det i 1875 likevel ikke veldig mange bygninger langs Homborsundfjorden. På vestsiden av fjorden var lå kun de tre strandstedene Østre Løvig, Gamle Løvig og Lille Løvig i til Dannevig gård og noen få sjøbuer i Nalsteinbukta. Strandstedene tilhørte gårdene på Jortveit. På området Vestre Hove som ligger innerst i Homborsundsfjorden er det kun det ene gårdsbruket i Kalvehagen og strandstedet Lillevig som fortsatt står. I 1875 var det også 5 strandsteder som er nå borte (Gurismyr, Norbekk, Repersvig, Røkne og Brekka). Beboerne på disse strandstedene leide grunnen av de to gårdsbrukene i Kalvehagen. Området var preget av typisk kystvegetasjon med lyngheier, beitemark og slåttemark.

I 1875 var det bare en liten bygdevei som førte ut til gårdsbrukene i Kalvehagen og til Dannevig, og en liten kjerrevei videre fra Dannevig til Kistevig. Den nye eieren i Dannevig bekostet i 1937 at veien ble anlagt utenom gården. Rundt 1960 ble den Homborsundveien vesentlig utbedret. Bilrasjoneringen i Norge var da opphevet og antallet personbiler i landet steg kraftig.

Norbekkstranda og Fanteholla ved Rykne var populære badesteder og fiskeplasser som var tilgjengelige frem til 1960-tallet. Strandsonen var så lite bebygget at man kunne ferdes fritt uten å føle at man gikk opp i andre manns eiendom. Fra 1960-tallet kom det etter hvert mer bolig- og hyttebygging som gjorde at tilgjengeligheten til strandsonen i Homborsund gikk ned. Byggingen tiltok på 1970 tallet da vann- og kloakkledningen kom til bygda. Og både på 1980- 1990-og 2000-tallet ble det etablert nye boligfelt i bygda. Eide skole og oppvekstsenter har i dag ca. 100 elever og ligger i gangavstand til Homborsund brygge.

Dannevig var på 1800-tallet et sentrum i bygda. Østerbryggen i Dannevig var anløpshavn for kystbåtene fram til 1900. I 1900 ble dampskipsbrygga flyttet fra Dannevig til Gamle Løvig, og det ble samme år anlagt allmenningbrygge ved siden av denne. Disse bryggene var i bruk frem til omkring 1950. Da var det stort sett slutt på transport via havna i Homborsund. Området ble imidlertid viktig som havn for fritidsbåter. Allerede i 1947 startet en større utfylling ved havna ut til Nalsteinskjær. Homborsund Brygge ble senere utvidet i flere omganger. Vi ser at det i 1967 var blitt en betydelig utfylling her med et stort planert område og bryggeanlegg som strekker seg ut foran sjøbuene i Nalstein. Moloen og bryggeanlegget er utvidet i takt med at behovet for båtplasser er økt. Bryggen er i tillegg flere ganger brukt som arena for konserter og arrangementer. Den er i dag et av de få stedene i sentrale Homborsund hvor allmennheten har tilgang til sjøen i dag.

Analysen er visualisert med kart/illustrasjoner, og blant annet er det vist en historisk oversikt for lokalisering av landhandel og butikker i Homborsund. Se kart nedenfor. Analysen viser at handel og virksomhet i Homborsund har historisk vært tett knyttet til bryggene ved Nalstein. Ved å flytte dagens butikk til krysset ved Nalsteinveien vil plasseringen ligge tettere opp til Nalsteinsområdet hvor butikker og landhandlere tidligere lå.



5.5 Samferdselsanlegg/trafikk

Hovedatkomst

Planforslaget legger opp til at dagens adkomst skal skje på eksisterende vei, Homborsundveien. Denne veien ligger inne hos kommunen for godkjenning av en trafiksikker vei med tilhørende gang- og sykkelvei. Avkjørselen inn til planområdet vil ta deg inn til et velkomstområde/torg med tilhørende parkering/parkeringskjeller for næringssektoren og beboere. Nordvest i planområdet foreslås en snuplass for buss, samt oppstilling for avfallshåndtering. Vest for denne snuplassen, i området o_P1, er det et parkeringsareal for eierne av hyttene ute på øyene. Det foreslås også en snarvei fra brygga og parkeringsplassene gjennom naturområdet.



Figur 34 Oversikt over parkeringsplassene innenfor planområdet.

På bryggga

Mot 600 serien er det pr i dag 14 plasser. Dersom hytterrenovasjon flyttes opp til senteret blir det 5 nye plasser langs 200 serien. Ellers ingen endring i plasser på brygga. Totalt antall oppmerket parkering på brygga er 46. Det er en god del «reserveareal» om det kniper så det kan uten problem rundes opp til 50.

Det er begrensning på 24 timer for parkering her, noe som kan håndheves strengere dersom behovet tilsier det.

Høyfallsvik

Ved Høyfallsvik blir plass 1-4 for hytteparkering flyttet. Disse flyttes sør, og nummereringen i illustrasjon gjenspeiler dagens nummerering for hytteparkeringen. Totalt er det minst 60 plasser her.

Båtforeningen har 20 plasser ved Høyfallsvik. Båtforeningens plasser ved Høyfallsvik kan antakelig med fordel informeres bedre om ved brygga og skiltes tydeligere.

Senteret

Publikums og ansattparkering er omtrent 25 plasser. Innvendig i kjeller for boligene ca 30 plasser.

Ved den gamle butikken

Ute, i kjeller eller underetasje har eiendommen en kapasitet på 40 plasser. De kan brukes som grunnlag for brygga, leiligheter der eller ansattparkering for senteret.

Sum

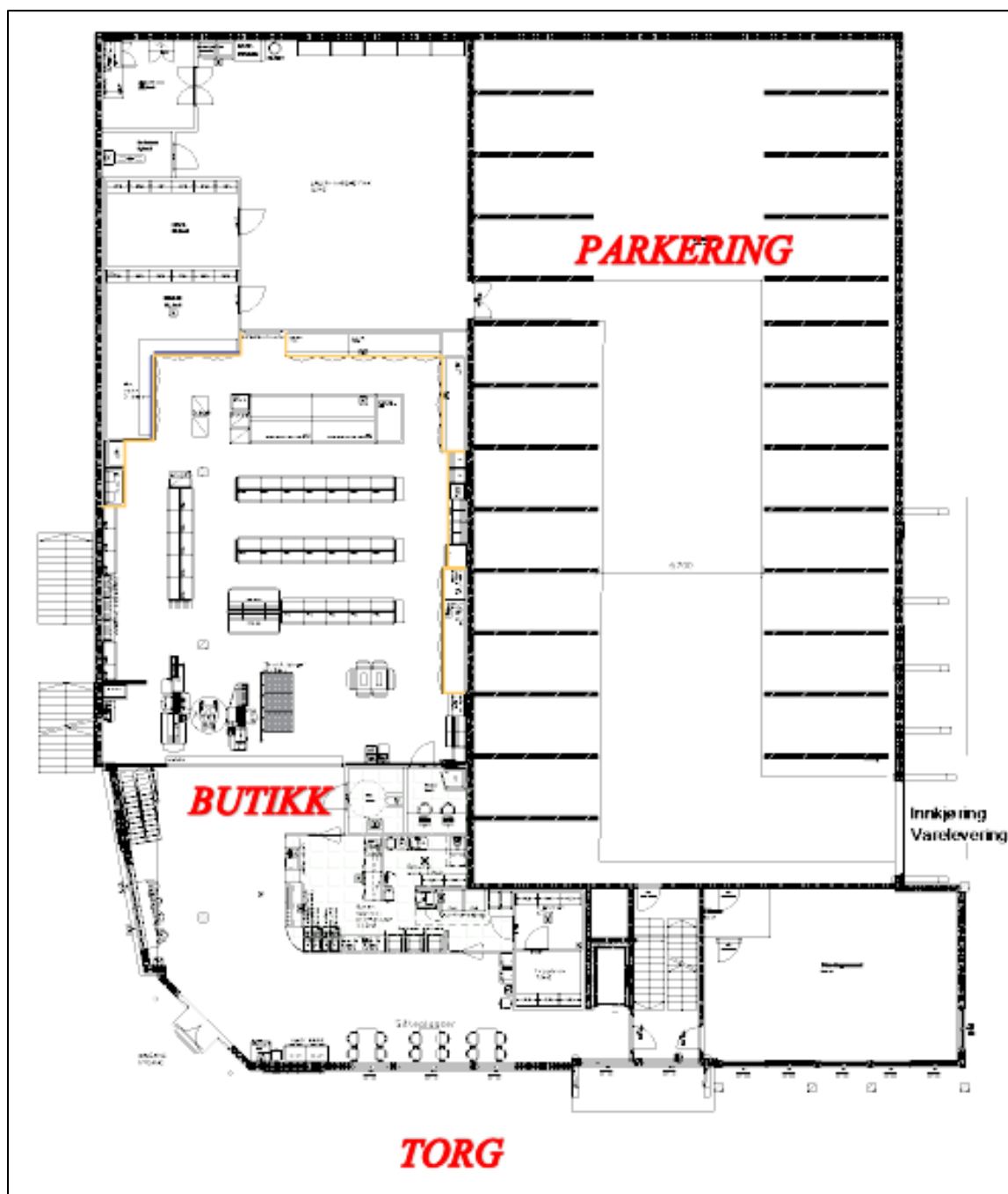
Samlet parkeringskapasitet i planområdet er 260 stk.

Adkomst til hovedparkering

I tilknytning til planforslaget planlegges det etablert parkeringskjeller (under terreng) innenfor område BS1 og i første etasje av næringsmiljøsentret. P-kjelleren blir liggende under fellesområdet, og det vil bli brukt av beboere og besøkende til næringssenteret. I planforslaget vil inn-/ utkjøring til parkeringskjeller skje nord-vest i delfelt BS1. Planforslaget foreslår dette regulert til parkeringshus, felt PH.



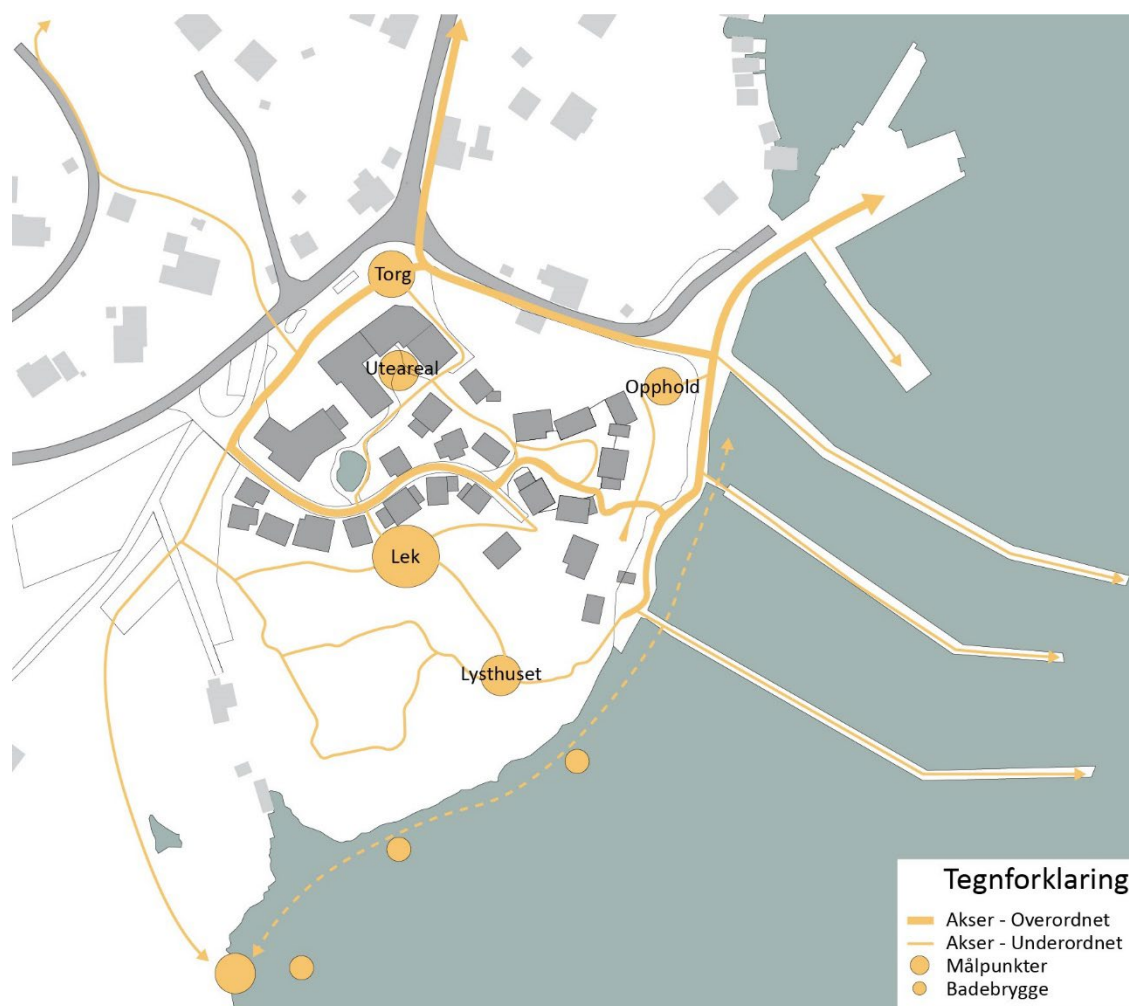
Figur 35 Utsnitt fra modellen som viser torgområdet, innkjøring til parkering/varelevering m.m.



Figur 36 Illustrasjon av løsning for området under terreng med butikk og parkering, samt salgs- og næringsfasade ut mot torget.

Gang- og sykkel-fartsåre

Inne på området er det mange muligheter for fotgjengere. Det er planlagt etablert fortau ned fra Homborsundveien til Homborsund brygge. På kartet nedenfor er det illustrert de ulike ferdselsårene for gang og sykkel. De tykkeste strekene fremhever de sentrale veiene, mens de tynne illustrerer de mindre stiene. Veiene og stiene binder sammen de diverse funksjonene som finnes. I tillegg er det også mulighet for ferdsel på flere andre flater i området, men dette vil være i form av et annet belegg slik som gress, skog og svaberg.



Figur 37 Diagram som viser allmennhetens muligheter for ferdsel i og langs sjøen i henhold til kommuneplanens bestemmelse.



Figur 38 Inspirasjonsbilde på hvordan gang- og sykkelveien i sentrumsområdet kan bli.

Parkering

Område er i kommuneplanen avsatt til sentrumsformål, og parkeringskrav og kommuneplanens *retningslinjer* fra sentrum er fulgt. (§2.8.1a) Denne gjelder egentlig innen sone A til byplanen men er hentet ut hit etter en konkret vurdering. Hovedvekten av fremtidige parkeringsplasser vil komme i parkeringskjelleren under hovedbyggene i BS1. Men da det ikke er offentlige parkeringsplasser i

umiddelbar nærhet, eller gateparkering, er det avsatt parkeringsplass for besøkende til nærmiljøseateret. I for eksempel i Grimstad sentrum ivaretar disse korttidsparkeringene av gateparkering eller mindre offentlige parkeringsarealer. Det er det ikke i Homborsund, så parkeringsplassen foran nærmiljøseateret må fungere med korttidsparkering. Ved overgangen fra parkeringsplassen til torget kan det ved hjelp av riktig bruk av belegningsstein, beplantning etc, bli tydeliggjort et skille og at torget er en plass for de myke trafikantene. I tillegg blir det anlagt p-plasser samt nødvendig antall HC-plasser (i tråd med kommunens norm) innenfor ST.



Figur 39 Diagram som viser parkering i dagen. I tillegg ivaretas fremtidig boligparkering i egen parkeringskjeller.

5.6 Båtplasser

Nedenfor er angitt oversikt over eksisterende og fremtidige båtplasser i Homborsund brygge ut fra planforslaget og medfølgende modell av området. Ved beregning av nye plasser er det beregnet ut fra 3 metersplasser.

Nr.	Eks plasser	Endring	Løpemetet brygge	Nye plasser v/3m båtplass	
100	21				Uendret
200	14				Uendret
300	30	58	132	88	
400	20	22	63	42	
500	10				Uendret

600	11	-11			
700	64	-64	118		
800	25		90		Molo- gjesteplasser
900	ny	64	112	64	
1000	ny	82	123	82	
	195	151			
Totalsum:		346			
NB: Eks. 700 gjenbrukes, feks ved ny 900 (der 700 ligger i dag) eller ny 1000.					



Figur 40 Illustrasjon som viser båtparkeringen.

Som tabellen viser, er det i dag cirka 195 båtplasser i båthavna. Ut fra planforslaget og overnevnte forutsetninger, vil en fremtidig båthavn ha mulighet for nærmere 350 båtplasser. I tillegg kommer gjesteplassene ved et eventuelt drivstoffanlegg. Erfaringsmessig er det ofte flere båteiere som har ønske om litt bredere plasser enn 3 meter. Det vil si at vi Homborsund båthavn i fremtiden har kapasitet for 310-330 båtplasser.

Det er innhentet en miljøfaglig rapport som tar for seg konsekvenser av etablering av nye båtplasser.

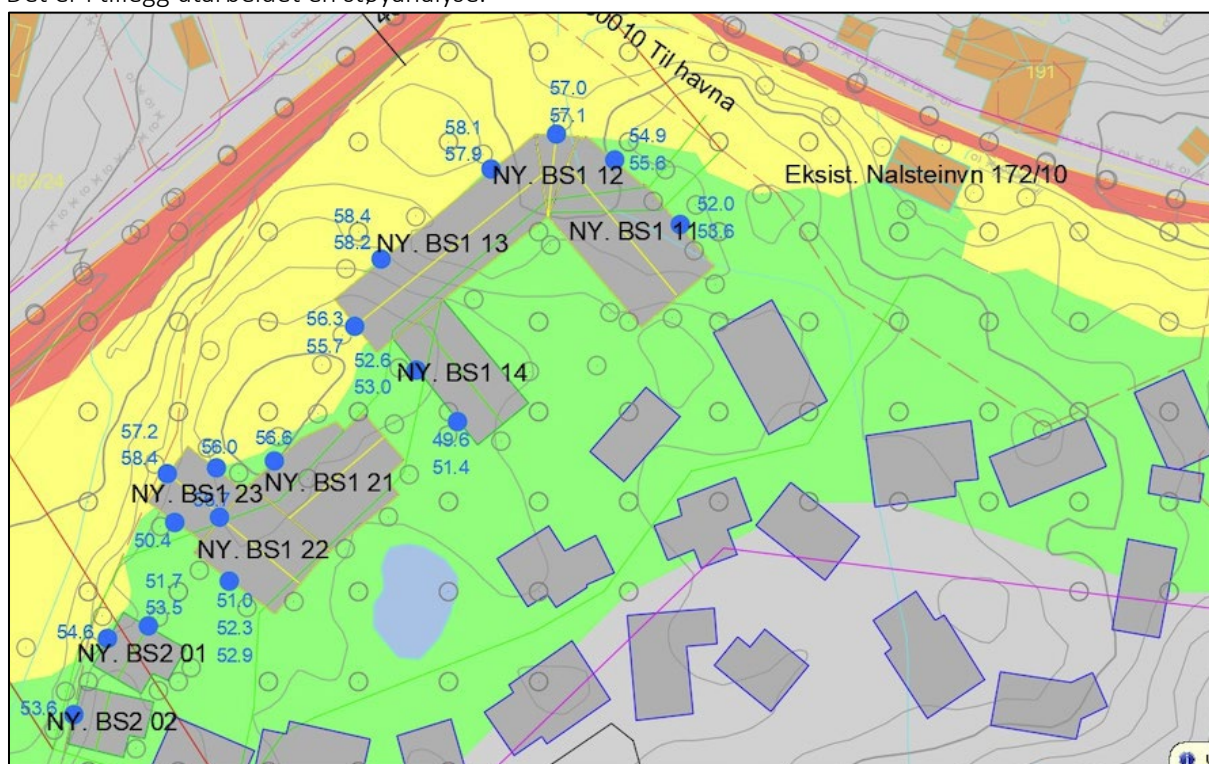
5.7 Miljøfaglige forhold

Støy

Det er foretatt en trafikkanalyse som også innehar støymessig vurdering mht. denne. Den faglige utredningen inneholder ÅDT-kart som viser økningen planforslaget genererer.

Resultatene viser at boligene langs Homborsundveien ligger innenfor gul støysone, og økningen som planforslaget genererer er satt til en økning på 100 i ÅDT. Med en estimert trafikkmengde på ca 1000 pr. døgn, er det i gjennomsnitt over ett minutt mellom hvert kjøretøy, og man har dermed ikke den konstante summingen som fra en høytrafikkert vei. Fartsgrensen på strekningen er 40km/t og det er få tunge kjøretøy. Utredningen konkluderer med at denne estimerte økningen ikke vil gi endringer i støyforholdene som er merkbare for mennesker.

Det er i tillegg utarbeidet en støyanalyse.



Figur 41 Hentet fra støyanalysen.

Luftforurensing

Det er vurdert at trafikkmengden på stedet er lav, hastigheten er lav, og området er relativt åpent, og det vurderes derfor at en trafikkøkning ikke vil medføre endringer for luftkvaliteten. Dette er dermed et godt sted for boliger grunnet lav luftforurensning. Det at man kan bo der og nyte sjøluften er noe mange opplever som en stor kvalitet.

5.8 Klimagassutslipp

Virkninger på klimagassutslipp

Når man skal vurdere om planen eller tiltaket kan føre til økte utslipp av klimagasser, er det enkelte spørsmål man kan stille seg. Medfører planen eller tiltaket nedbygging av karbonrike arealer? Medfører planen eller tiltaket endringer i trafikk eller transportmønstre som kan øke klimagassutslipp? Innebærer planen eller tiltaket ny industri som gir økte klimagassutslipp? Medfører tiltaket bruk av

innsatsfaktorer eller fossile energikilder, som kan øke klimagassutslipp? Hvilke energiløsninger er valgt, for planer som innebærer å bygge boliger, næringsbygg eller industri?

Å bygge ned skog, myr, dyrket mark eller beite som inneholder store lagre av karbon, gir økte klimagassutslipp. Framtidig opptak av karbon fra skogen reduseres når vi bygger den ned. Størrelsen på utslippet avhenger av hvilke arealer som omdisponeres, hva de omdisponeres til og hvor mye av vegetasjonen og jordsmonnet som påvirkes eller fjernes. Skog og myr har generelt høyest karbonlagring per arealenhet, selv om dette varierer innenfor en arealkategori. Høybonitet skog på organisk jord og dyp myr har størst evne til å lagre karbon.

Det brukes kartdatabasen «Kilden» for kartlegging av de berørte arealkategoriene.

Homborsundfjorden har arealtype «Hav». Planen medfører ikke nedbygging av dette arealet, selv om det åpner opp for flere båtplasser. Arealet i seg selv er ikke karbonrikt areal. Men ved å øke antall båtplasser vil det kunne medføre økt trafikk, som igjen kan øke klimagassutslippet.

For det kystnære område består det av arealtype «Skog». Skogen i seg selv er skrinn, og området er i hovedsak registrert som lauvskog. Boniteten er dog «Impediment», noe som betyr at det ikke kan produsere mer enn 0,1 m³ tømmer per dekar og år. Det tilsier området ikke inneholder mye vegetasjon, da det ikke er vekstgrunnlag for økt bonitet. Området egner seg ikke til dyrking. Eksempler på slike områder er berghyller, svaberg – typisk kystnært område med dårlige vekstvilkår for skog og dyrkingsarealer.

Området innenfor det kystnære området består deler av dette også av arealtype «Skog», men boniteten er «Impediment». Samtidig utgjør også deler av området som arealtype «Bebyggd og samferdsel». For klimagassutslipp så anses dette som uendret. Ved etablering av et nærmiljøsent, med butikk, kontor etc, så vil det medføre endringer i trafikk og trafikkmønstre. Det er utført trafikkanalyse som blant annet vurderer fremtidige trafikkmengder. Og det er spesielt flytting av dagligvarebutikken som gir den største endringen. Konklusjonen fra trafikkanalysen er at

...trafikkmengden på den aktuelle strekningen vil øke fra omtrent 950 kjøretøy pr. døgn (ÅDT) til 1150 som følge av etablering av nærmiljøsentet. På sommeren er trafikkmengden omtrent det dobbelte. På sommeren forventes en mindre trafikkøkning fra i dag, da butikken flyttes nærmere der flesteparten av sommerkundene kommer fra.

Vurdering av endring av klimagassutslipp

Det er foretatt en vurdering av endring av klimagassutslippene. Dette er sammenlignet med dagens situasjon. Det er vanskelig å sette en konsekvensgrad for klimagassutslipp. Å beregne utslippene innebærer usikkerhet, og det er utfordrende å angi hva som er et stort utslipp. Når det gjelder vurdering av planen kan bidra til nye eller endrede utslipp av klimagasser vil det eneste være at det på generelt grunnlag vil medføre økning i trafikkmengde som følge av etablering av nærmiljøsent og nye boenheter. Samtidig er det satsningsområde i kommunen med klimavennlig arealdisponering. Og i det inngår følgende:

1. Planlegging av nye boligområder og fortetting skal som hovedregel:
 - a. Skje i tilknytning til definerte kollektivakser og/eller i tilknytning til Grimstad sentrum og lokalsentrene Fevik, Vik, Homborsund, Bergemoen og Landvik.
 - b. Være arealeffektiv med vekt på konsentrert bebyggelse.
 - c. Gi barn mulighet til å gå eller sykle til skolen.
2. Legge til rette for kortreist handel og tjenesteyting i forbindelse med Grimstad sentrum, lokalsentrene og områdene nedfelt i Regional plan for senterstruktur og handel.
3. Legge til rette for at innbyggerne kan gjøre klimavennlige forflytningsvalg: gå, sykle eller benytte kollektive transportmidler fremfor bil.
4. Ha et moderne hovedveinett for gående og syklende til og langs kollektivaksene.

Tabell 1 Sammenstilling av virkninger på klimagassutslipp. Kilde: Miljødirektoratet.

		Nullalternativet	Planforslaget
Vurderinger			
Endringer i klimagassutslipp	Nedbygging av karbonrike arealer	0	0
	Ny industri som gir økte klimagassutslipp	0	0
	Endringer i trafikk eller transportmønster som kan øke klimagassutslipp	0	Noe miljøskade (-)
	Andre utslippskilder		0
Samlede endringer i klimagassutslipp	Kvantum og beskrivelse		0

Med bakgrunn i den generelle vurderinger om at økt utbygging vil generere økt trafikkmengde, vurderes det at dette gir noe miljøskade. Men ved å legge til grunn kommuneplanens satsningsområde, vurderes den samlede endringer i klimagassutslipp til å ha ingen eller ubetydelig skade for miljøet.

5.9 Sosial infrastruktur

Det er i planen sikret en sti opp til skole/barnehage og en forbedring av situasjonen for kollektivtrafikk.

Skolevei – sti

Ved planens forslag er det ønskelig å bevare eksisterende sti, samt forbedre den og gjør den som en sentral skolerute for beboere innenfor planområdet. Dette vil være en trygg løsning for barn og unge, men som også kan brukes til friluftstur for voksne. Den «formelle» skolevei vil gå langs Homborsundveien og Jordvardeveien ettersom det er denne som er vinter-vedlikeholdt og belyst.



Figur 42 Diagram som viser trasé for skolevei - hovedtrasé og alternativ trasé.

Kollektivtrafikk

Planforslaget vil generere økt antall beboere som vil bidra til et bedre grunnlag for kollektivtrafikk. Det er regulert inn snuplass for buss, samt et busstopp i planområdet. Snuplassen vil bli et stort sikkerhetsmessig fremskritt ettersom i dag er eneste mulighet for å snu er å rygge i krysset ned mot bryggen (se bilde under).



Figur 43 Bildet viser dagens situasjon der bussen rygger i Nalsteinveien uten hjelpemann samtidig som passasjer er sluppet av bussen før man rygger.



Figur 44 Illustrasjon fra modellen som viser nyetablert snuplass. Vil også fungere som venteareal for bussen, før den kjører frem til kantstoppet ved torget/butikken (se buss på illustrasjonen).

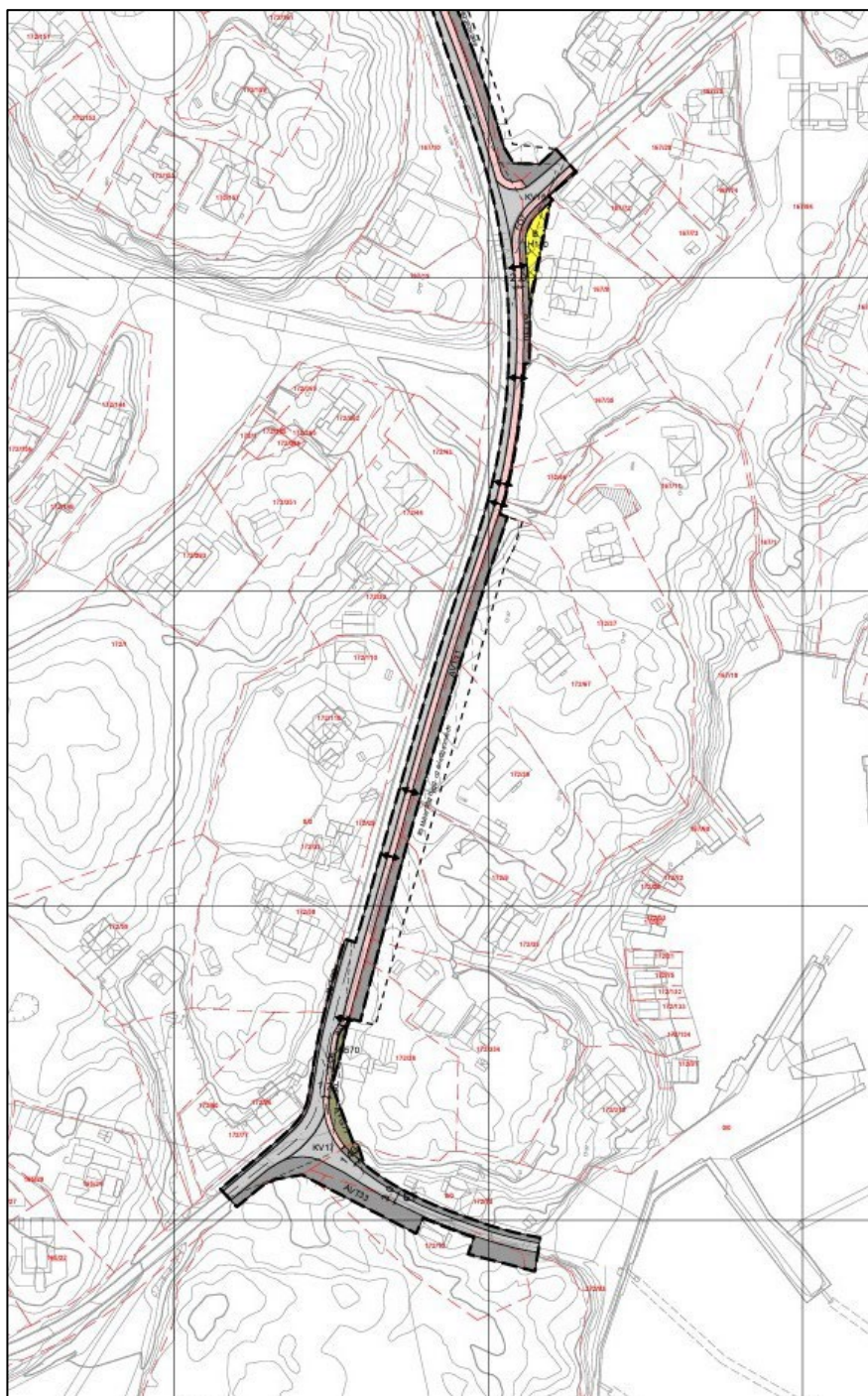
Innførelse av holdeplassen vil være med på å gjøre kollektivtransport attraktivt for beboerne i og rundt området, og all erfaring tilsier at et attraktivt kollektivtilbud vil redusere biltrafikken langs Homborsundveien. Holdeplassen skal utformes som kantstopp langs veien, og det er blitt tatt rede for at veien får en utvidelse slik at den har en bredde som gjør det mulig for forbipassering. Kantstopp er mindre arealkrevende og er en holdeplass med stopp i veibanen. Transportøkonomisk Institutt har, på vegne av Vegdirektoratet, foretatt en litteraturgjennomgang og ulykkesanalyse av nær 70 000 busstopp. Den viser ikke noen entydig forskjell i ulykkesrisiko mellom bruk av busslommer kontra kantstopp. Kantstopp er mindre arealkrevende og prioriterer kollektivtrafikken over biltrafikken. Kantstopp kan også være mindre kostbart enn busslommer og kan gi bedre fremkommelighet for myke trafikanter. Studien finner altså ingen systematisk forskjell i risiko mellom de to måtene å utforme holdeplassen på. I tettbygde strøk og sentrumsområder, som eksempelvis Homborsund, anbefales det å etablere kantstopp for å bedre fremkommeligheten for bussen og de nye trafikantene.



Figur 45 Illustrasjon som viser holdeplass i veien = kantstopp. Løsningen er endel av planforslaget.

Gang-sykelvei til bryggen

Gang- og sykkelvei til bryggen og langs Homborsundveien til dagens Joker, er ivarettatt i pågående reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Homborsundveien med planid 298. Nedenfor er angitt plan for aktuelt område.



Figur 46 Utsnitt av vedtatt reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Homborsundveien.

5.10 Teknisk infrastruktur

Energianlegg – Trafo og Høyspentlinje

Det vil trolig bli behov for ny trafo i forbindelse med utbyggingen. Eksakt lokalisering av ny trafo og høyspentlinjer er i reguleringsplanen foreslått nord for Kistevigveien, samtidig er det tatt inn i bestemmelsene som energianlegg og at det kan etableres nettstasjon og trafostasjon.

Det er ikke avklart hvilken energiløsning som skal benyttes for bygningene. Videre detaljprosjektering vil avklare løsninger. Eksempelvis kan man ta inn varmekollektor i sjø og vannbåren varme, men uansett må ny bebyggelse ivareta krav i teknisk forskrift.

Renovasjon

Renovasjon løses med nedgravde konteinere. Det legges også opp til felles renovasjon for butikk, boliger og fritidsboligene. Dette vil være samfunnsøkonomisk fordelaktig og plassbesparende for planområdet, og i tillegg vil dette redusere visuell forøpling. Spesielt i strandsonen på brygga. Det er avholdt eget møte med Agder Renovasjon der det blant annet kom frem at et nedgravd anlegg for fem dunker holder til 60 boliger. Så med 20-30 boenheter vil det være reservekapasitet. Hytterrenovasjon vil isolert sett kreve to, kanskje tre restavfallsbeholdere. Ved å iverksette kildesortering vil det redusere press på restavfall. Å kombinere det med boligrenovasjonen vil være plassbesparende. Det vil også gjøre det mer rasjonelt for Agder Renovasjon med færre tømmeponkt. Ved å kombinere bolig/hytte til to-tre restavfall, papp, plast, mat og glass/metall, altså seks-sju beholdere, holde. Samtidig bør det for eventuell utvidelse være avsatt areal til åtte.

Normalt sett tar båtterne med seg søppel til sitt eget hjem, men dersom båtforeningen eller enkeltmedlemmer ønsker å knytte seg til renovasjonen kan man kjøpe plass.

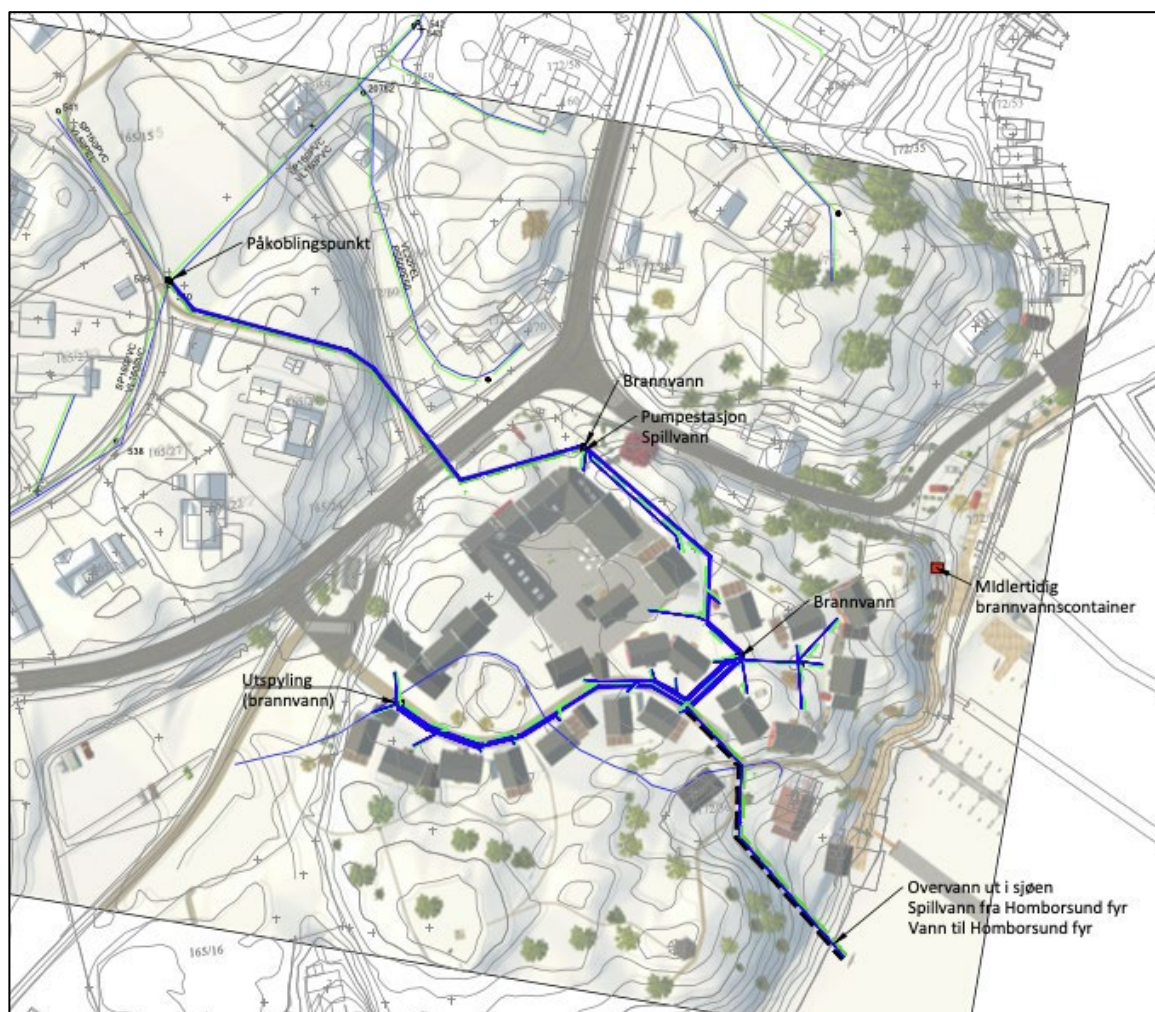
Butikken vil fortsette å ha egen avtale angående pappresse, så dette vil ikke regnes inn i felles nedgravde konteinere.



Figur 47 Utsnitt fra modell som viser løsning med nedgravde avfallsbeholdere, ved snuplassen for bussen.

Overvann

Det legges opp til å etablere sluker med sandfang og føre dette ned til sjøen. Drenering fra bygg og takrennedløp vil bli inkludert og føres inn på privat overvannsnett som føres ned til sjøen. Det er tenkt at dette legges mest hensiktsmessig i forhold til veiplan(sluk) og trase ned til sjøen. Det kan i tillegg da vurderes om det skal tas med slokkevann opp/ned i samme trase ned til bryggen. Det er mulig å ivareta nødvendig forsyningssikkerhet for vann, avløp, overvann og brannvann for planlagt bebyggelse. Endelig valg av løsninger må tas i forbindelse med detaljprosjektering og tekniske planer.



Figur 48 Forslag til trasé hentet fra overordnet VA-vurdering.

Vann og avløp

Vannforsyningen i området er tilstrekkelig til å forsyne den nye bygningsmassen, pr i dag.

Slokkevann

Det er ikke tilstrekkelig uttakskapasitet i dagens ledningsnett for å tilfredsstillere krav til slokkevann på 50 l/s, mens dagens kapasitet er på 37 l/s. Det ligger inne en ny investeringsplan med ferdigstilling i 2024. Dette tiltaket er tenkt å sammen vannledningene til Homborsund og Støle med sjøledning over Bufjorden. Når dette er utført og Homborsund har tosidig vannforsyning vil brannvannskapasiteten bli mye bedre og få en kapasitet på over 50 l/s.

Dette krever at en har en midlertidig løsning i perioden fra ferdigstilling av bygg til 2024, og her er det anbefalt med en isolert container som har påkoblet strøm og tilførsel av vann fra sjøen. Dette vil fungere som en midlertidig slokkevannskilde for brannvesen i den perioden en venter på sammenkoblingen. Eventuelt sprinklingsanlegg tilkoblet kommunal vannforsyning for å hindre skade på bygg fra saltvann.

5.11 Barn og unge, nærmiljø

De offentlige områdene vil sørge for at det blir tilrettelagt for et bredt aktivitetstilbud som også retter seg mot barn og unge. Det er i dag et eksisterende badeområde som er noe benyttet av barn og unge. Fra dette badeområdet og til bryggene er det i Homborsundfjorden avsatt hensynssone friluftsliv. På denne måten sikres kommuneplanens krav om ferdsel i sjøen. Ferdselsmuligheten blir også mye bedre enn den er pr. nå. Sentrumsområdet innehar store arealer for allmennheten, også barn og unge. I

tillegg til dette etableres det en naturlekeplass sør for sentrumsområdet. Denne vil kunne være et naturlig turmål for barnehagen med en avstand på ca. 500 meter.

Det er i dag ingen tiltak eller områder i planområdet som er spesielt tilrettelagt for barn og unge. Eide skole og Eide barnehage ligger cirka 500 meter fra planområdet. Det er i dag en eksisterende sti gjennom og over Homborsundhøyda og til Jordvardeveien og videre til skolen og barnehagen. Både skole- og barnehagedekningen i området er tilfredsstillende.

Ved planens forslag er det ønskelig å bevare eksisterende sti, samt forbedre den og gjøre den som en sentral skolerute for beboere innenfor planområdet. Dette vil være en trygg løsning for barn og unge, men som også kan brukes til friluftstur for voksne. Den «formelle» skolevei vil gå langs Homborsundveien og Jordvardeveien ettersom det er denne som er vintervedlikeholdt og belyst.

September 2022 utførte kommunen informasjonsinnhenting og medvirkningsprosessen «Barnetråkk». Dette ble gjennomført sammen med 6. og 7. klasse ved Eide skole i Homborsund. Gjennom kartlegging får man bedre kunnskap om hvor barn oppholder seg, hvilken vei de bruker til skolen og på fritiden og hvordan de synes det fysiske miljøet fungerer. Hensikten med barnetråkk er å styrke barnas stemme ved planlegging av det fysiske miljøet. Hovedfunnene fra innsamlet informasjon var:

- Mange positive markeringer berør de tettstedsnære naturområdene.
- Mange negative markeringer berør trafiksikkerhet.
- Elevene ser potensial for utbedring av skole- og fritidsveier både hva gjelder belysning, tryggere krysningspunkter og strekninger.
- Flere møteplasser og aktiviteter er samlet rundt skolen. Øvrige møteplasser: butikken, badebryggen, lekeplasser.
- Ønsker går i hovedsak ut på å utbedre etablerte anlegg som fotballbanen, lekeplasser og badebryggen.

Ut fra dette arbeidet var dette anbefalingene:

- Utbedring av kryssløsninger langs Homborsundveien bør studeres innen pågående planlegging av gang- og sykkelvei langs Homborsundveien.
- Komplettering og utbedring av eksisterende veilysanlegg bør vurderes for hele skolekretsen.
- Dagens dagligvarebutikk fungerer som møteplass. Ved planlegging av nytt nærmiljøsentrum må det tas hensyn til sentrumets fremtidige funksjon som møteplass.
- Reparasjon, utbedring og vedlikehold av steder som fungerer som møteplasser og som samtidig gis mange positive og negative markeringer; skolen, badebygga og lekeplasser bør prioriteres.

I planen reguleres det en lekeplass, samt at det reguleres badeområder og turstier som tilrettelegger for et bredt aktivitetstilbud som også retter seg mot barn og unge. Hovedvekten av aktivitetstilbudet vil være rettet mot lekeplasser, turstier/friluftsliv og bryggen/sjøen. Område BS1 vil få egen lekeplass for de minste barna. Videre er det ønskelig å bevare eksisterende sti til skolen/barnehagen, samt forbedre den og gjøre den som en sentral rute for beboere innenfor planområdet. Dette vil være en trygg løsning for barn og unge, men som også kan brukes til friluftstur for voksne. Den "formelle" skoleveien vil gå langs Homborsundveien og Jordvardeveien ettersom det er denne som vintervedlikeholdes og er belyst.

Konsekvensene for barn og unge knytter seg til barn og unges bruk av området i dag i forhold til hvordan de samme barnas bruk av området vil bli i fremtiden. Da barn og unges bruk av området i dag er liten, vil planforslaget kunne gi en bedre tilgang til området. Det tilrettelegges for nye lekeplasser og barn og unge vil få økt tilgang til store naturområder innenfor planområdet.

Det er viktig å sikre gode forhold til barn og unge både med tanke på trivsel og sikkerhet. Det innebærer blant annet at det skal være gode møteplasser og trafiksikre veiløsninger. Når et område tilrettelegges bedre og dermed gir muligheten for at tilgangen for barn og unge bedres i forhold til dagens

situasjon, vil det være viktig å ivareta deres interesser i detaljene. Det gjelder blant annet at det tilrettelegges for gode møteplasser. Det vil si at de gis en belysning som reduserer mulighet for uønsket adferd som vold, mobbing og kriminalitet. Videre må det tilrettelegges for aktiviteter for å sysselsette barn og unge utenom organiserte aktiviteter, som for eksempel lekeplasser, bord og benker, trimtilbud etc. Det må sikres trafikk sikre løsninger som for eksempel separat fortau, prioritere gående og syklende, etablere snarveier, god belysning og gode krysningsforhold for gående. Opplevelsesverdien av området, og spesielt sjøarealet, vil være attraktivt for barn og unge ved at disse kvalitetene sikres og at det gir en god opplevelse der man ferdes.

Med dette vurderer en at planforslaget vil være en positiv tilvekst for barn og unge.

5.12 Universell utforming

Stier som benyttes i friluftssammenheng i dag er ikke universelt utformet. Det gjelder stien til badeområdet ved Dannevig, samt dagens sti til barnehagen og skolen. Når det gjelder området ved Homborsund brygge så har det godt asfalt-, grus- eller tredekke og stigningsforhold som gjør området tilgjengelig for alle.

Nærmiljøsenderet vil bli tilrettelagt for universell utforming, både for innvendige og utvendige arealer etter og bestemmelser i dagens plan- og bygningslov og Grimstad kommunes parkeringsnorm. Samtidig vil det bli etablert HC p-plasser i nærhet til bryggen i tillegg til HC-plasser i parkeringshus og utenfor nærmiljøsenderet.

Området vil fremstå med en helt ny karakter etter utbyggingen. All planlegging vil skje i henhold til gjeldende teknisk forskrift og plan- og bygningsloven som ivaretar universell utforming for publikumsrettede funksjoner, samt tilgjengelige boenheter for nye boligenheter tilknyttet sentrumsområdet.

5.13 Vurderinger etter naturmangfoldloven

I henhold til naturmangfoldlovens § 7 er tiltaket vurdert ut ifra prinsippene i lovens §§ 8-12. Planforslaget følger opp kommuneplanens arealdel. Planområdet kommer ikke i konflikt med foreslåtte verneområder, naturtyper (også de marine) som er av betydning for det biologiske mangfold, ref. Direktoratet for naturforvaltning. Det berører ikke beiteområder og hekkeområder iflg. direktoratet. Planforslaget har også tatt hensyn til de statlige sikrede friluftsområder, ved at disse er foreslått regulert til grønnstruktur (naturområde).

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Kunnskapsgrunnlaget baserer seg på informasjon fra offentlige databaser, samt kommunens og forslagsstillers lokalkunnskap. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig i forhold til de tiltakene

som inngår i planforslaget. Av relevante innsynsløsninger på nett som naturbase.no og artskart.artsdatabanken.no viser det ingen registreringer av viktige naturtyper/ naturmiljø eller rødlistede arter.

Det er foretatt undersøkelser for artene narmarihand og kusymre. Agder naturmuseum v/Asbjørn Lie og Agder Botaniske Forening v/Trond Baugen har foretatt undersøkelsene. Artene er ettersøkt 14. april 2021. Normalt blomster narmarihand noe seinere, men i Artskart er det første registreringen av narmarihand fra 28. april. Området hvor utbyggingen skal gjennomføres er registrert svært grundig angitt dato, så tidlige stadier av arten kan ikke ha blitt oversett. Området hvor utbyggingen skal skje er ingen typisk voksested for narmarihand, og Trond Baugen som har detaljkartlagt narmarihand i Lillesand og Grimstad over lengre tid anser det i tillegg som svært usannsynlig av narmarihand skal vokse i dette området. Når det gjelder en spesiell variant av kusymre, som er angitt med svært unøyaktige koordinater, så er voksestedet til denne nå kartlagt mer nøyaktig. Denne forekomsten ligger rundt en kilometer fra utbyggingsområdet. Vi mener derfor at området er godt undersøkt i forhold til de to nevnte artene og konkluderer med at disse ikke finnes i dette området.

19. juni 2024 ble området befart av Trond Baugen fra Agder Botaniske Forening. Området er skrint med svaberg og mye einer. Det ble ikke gjort funn av rødlisteplaner eller orkidéer i dette området.

Denne registreringen er en del av et større prosjekt som er utbredelsen av narmarihand i Norge. Trond Baugen har holdt på med denne registreringen siden 1990. Hvert år blir narmarihand talt. Det er gjort nøyaktige registreringer helt fra 1880. Videre har fagbotaniker Per Arvid Åsen har vært sentral i registrering av narmarihand i Homborsund. Samtidig bruker SABIMA Baugen som referanse når det gjelder feltarbeid med narmarihand. Det er nok ingen som har bedre oversikt over utbredelsen av narmarihand i Norge enn han. Etter befaringen, registrerte han 65 narmarihand på Kalvehageneset, som har en kjent forekomst, men ingen innenfor planområdet. Det som ble registrert var følgende arter: bjørk, blodstorkenebb, bringebær, eføy fra hage, eik, einer, fagerperiukum, gran, furu, gullris, hårsveve, knappsviv, kratthumbleblom, krosasved, kystbergknapp, kystgriseøre, osp platanlønn, røsslyng, selje, sisselrot, skogfiol, småsyre, spisslønn, storblåfjær, stormarimjelle, strandkjempe, strandsmelle, tepperot, tyttebær, vendelrot, vendelrot og vivendel.

§ 9. (føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig. En har derfor ikke funnet grunnlag for å bruke føre-var-prinsippet i denne vurderingen. Innsynsløsningene på nett, samt befaring av området, vurderes til å være tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag jf. vurderingen over, og sannsynligheten for skade og potensielt skadeomfang vurderes som små. Blant annet vises det til konsekvensutredningene og tilhørende rapporter som omtaler registreringene og virkninger på naturmiljøet.

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Den samlede belastningen på økosystemet vurderes også som små. Dette med bakgrunn i overnevnte kunnskap og vurderinger.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

En vurderer ikke at planforslaget vil medføre kostnader knyttet til miljøforringelse. Dersom dette skulle dukke opp, tar en til etterretning at kostnader knyttet til dette skal bæres av tiltakshaver.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Forslagsstiller kan ikke se at revidert planforslag bryter med naturmangfoldlovens prinsipper.

Planforslaget vil ikke gå på akkord med interesser knyttet til jord- og skogbruk.

6 FORHOLDET TIL OVERORDNEDE PLANER, RETNINGSLINJER OG FORSKRIFTER

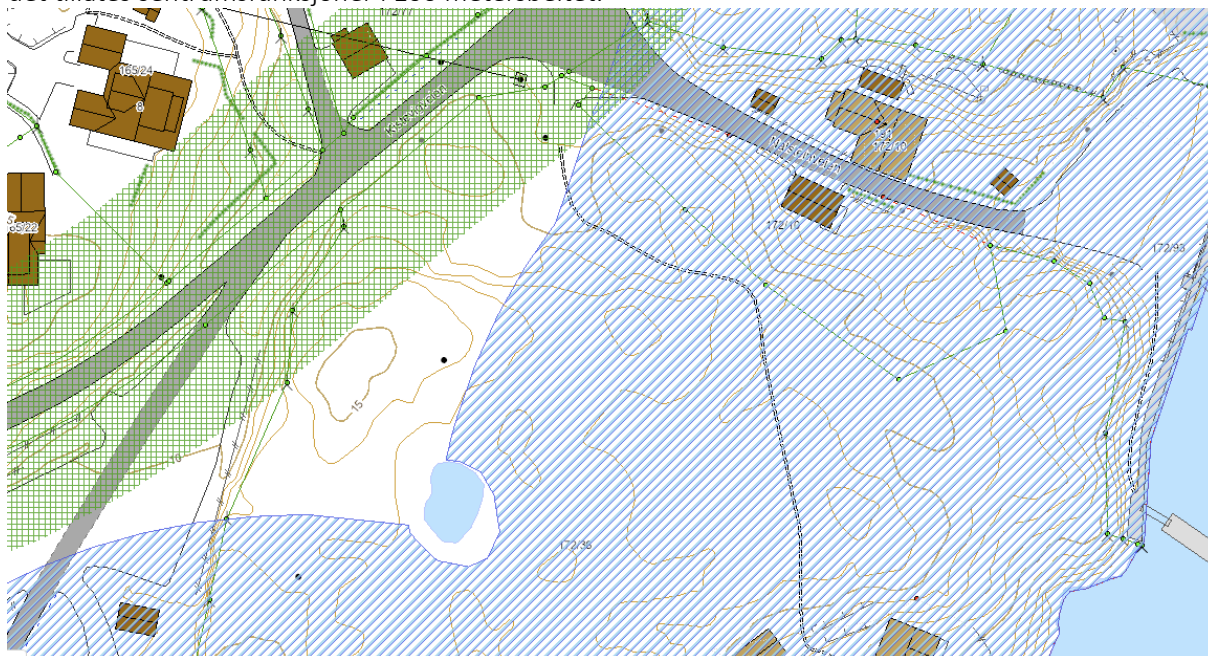
6.1 Kommuneplan, regionale planer m.fl.

Kommuneplanen angir blant annet de regionale føringene i forbindelse med kommuneplanen. For de regionale planene så legges målet for samfunns- og arealutviklingen til grunn i kommuneplanarbeidet. I denne sammenheng er særlig areal- og transportplan for Arendalsregionen (<https://www.atp-arendalsregionen.no/>) førende. Denne regionale planen gir føringer for felles og langsiktige rammer for bolig-, areal- og transportutviklingen i Arendalsregionen i et 2040-perspektiv. I Grimstad kommune er Fevik, Vik og Homborsund/Eide foreslått som prioriterte lokalsentra for 80 % vekst i tillegg til sentrumsområdet i Grimstad.

Kommuneplanen angir videre arealstrategier og hovedprinsipper for gjeldende kommuneplanperiode. Innen hovedprinsipp for boligbebyggelsen så skal ny boligbebyggelse og fortetting i hovedsak skje i tilknytning til Grimstad sentrum og lokalsentrene (Fevik, Vik og Homborsund) og langs definerte kollektivakser.

Homborsund er vedtatt som et lokalsenter i forbindelse med ATP. I fremtidige planer bør det ses på et egnet område for sentrumsutvikling som styrker eksisterende tjenestetilbud som skole, barnehage og butikk. I Homborsund er det foreslått avsatt et område til sentrumsformål som legger forholdene til rette for et styrket lokalsentertilbud.

Kommuneplanens arealformål «sentrumsformål» er i all hovedsak etablert innenfor 100 meters beltet og mye av det utenfor går bort i byggegrense mot offentlig vei. Hele innspillet som er konsekvensutredet og vedtatt i kommuneplanen bærer preg av høye volum og stor utnyttelse helt ned mot sjøen. Dersom det ikke vil være mulig å tillate sentrumsformål innenfor 100 metersbeltet, vil det ikke være mulig å etablere sentrumsfunksjoner innenfor avsatt område. Dersom man hadde tatt utgangspunkt i dette, hadde gjenværende areal vært på cirka et dekar. Det må derfor forstås dithen at det tillates sentrumsfunksjoner i 100 metersbeltet.



Figur 49 Kart som viser 100 metersbeltet og byggeforbudssone langs vei. Gjenværende areal er på ca 1 dekar. Skulle man tatt utgangspunkt i disse, ville det ikke vært mulig å etablere et nærmiljøsentner med butikk og 20-30 boliger her. Kart hentet fra kommunens kartløsning.

I kommuneplanens bestemmelser er det som nevnt lagt inn noen vilkår for nærmiljøsentneret i Homborsund (§ 3.2.3). Igjen må det altså forstås som at det skyldes at 100 metersbeltet blir bebygget, derfor må blant annet ferdsel og andre forhold sikres samtidig. Planforslaget har lagt opp til at det ut

mot veien og torget så skal det etableres forretning, næring og tjenesteyting. Det legges dermed opp til at valgt konsept med torg, forretning, næring etc etableres ut mot Kistevigveien/Homborsundveien. Når det gjelder punktet om parkering under bakken, så ivaretas det ved at det etableres et parkeringsanlegg ved siden av butikken. For å få mulighetene til begge disse anleggene og unngå for høy bebyggelse i landskapet (Som også er et av kravene i § 3.2.3), så sprenges deler av terrenget. Men over butikk og parkeringsanlegg vil det være grøntområder, bebyggelse og områder tilgjengelige for allmennheten. Spesielt i tilknytning til uteområde for restaurant/utleielokalet. Når det gjelder allmennhetens ferdsel i og langs sjøen sikres ferdsel i sjøen ved badebrygger, badebøyer, molo, utvidelse av småbåthavn etc. For ferdsel langs sjøen forbedres denne betydelig. Bryggeslengen forlenges langs dagens bratte fjell og gir ferdsel langs sjøen en ny dimensjon. Videre sikres det forbindelser gjennom "gada", til lysthuset, varden, badeplassen m.m. Alt dette tilrettelegger for rundturer og allmennhetens ferdsel langs sjøen. Som følge av bestemmelsene i kommuneplanen har konseptet fra kommuneplan blitt betydelig omarbeidet med hensyn på omfang og høyder ved at man har splittet opp i mindre volumer og en mer tradisjonell sørlandsk uttrykksform. Selve uttrykket blir sikret gjennom estetisk veileder.

§ 2.13 i kommuneplanens bestemmelser lister opp forhold som skal avklares og belyses i reguleringsplaner. Nedenfor er disse gjengitt, med korte kommentarer, da forholdene er belyst mer omfattende i andre deler av denne planbeskrivelsen eller andre tilhørende plandokumenter.

1. *Planene skal angi formål, utnyttelsesgrad og byggegrenser, vern og utforming av arealer og fysisk miljø samt rekkefølgekrav for å sikre nødvendige samfunnstjenester. - Plankart viser formål, utnyttelsesgrad, byggegrenser m.m.*
2. *Planen skal tilfredsstillende gjeldende krav til helse, miljø og sikkerhet. Risiko og sårbarhet skal utredes. - Ivaretatt gjennom bl.a. ROS-analyse.*
3. *Planen skal avklare og belyse nødvendig og miljøoppfølging og miljøovervåking både for byggeperiodene og etter at planen er gjennomført. - Ivaretatt gjennom bl.a. ROS, konsekvensutredning og annet lovverk.*
4. *Det skal redegjøres for miljøkonsekvenser, herunder klimakonsekvenser med særlig vekt på transport. Planen skal dokumentere at hensynet til kollektivtrafikkens fremkommelighet er forsvarlig ivaretatt på kort og lang sikt. - Ivaretatt gjennom bl.a. planbeskrivelse, konsekvensutredning og annet lovverk. Blant annet forbedres jo fremkommeligheten for kollektivtrafikk her i særdeleshet stor grad ved at det blir mulig å snu bussen lovlig.*
5. *Alternative energiløsninger og eventuell bruk av lavenergihus skal utredes. Energiforsyning basert på fornybar energi skal utredes og andelen fornybar energi skal fastsettes. Det skal videre utredes om det er behov for tilrettelegging for bruk av vannbåren varme til valgte energiløsning. - Myndighetenes gjeldende regelverk for energibruk, gjennom teknisk forskrift, legges til grunn her.*
6. *Landskapsvern og kulturminner skal utredes. - Ivaretatt gjennom konsekvensutredning. Per definisjon er landskapsvernbevaring å restituere områder med særlig verdifulle/sjeldne naturtyper. Det er gjennomført utredning på biologisk mangfold. Befaring viste at potensialet for funn av automatisk fredete kulturminner vurderes svært lavt. På dette grunnlag frafaller fylkeskommunen krav om arkeologiske registreringer i planområdet. Det er et nyere tids kulturminne Lauvikvarden som vil bli fremhevet og ivaretatt.*
7. *Støy (dag og natt), støv og utslipp skal utredes. - Ivaretatt gjennom beskrivelse. Gjeldende regelverk for akustikk, luftforurensning etc legges til grunn.*
8. *Universell utforming og tilgjengelighet for alle skal være i henhold til gjeldende teknisk forskrift og kommunens krav i §1.6. Det skal fremgå av plankartet og bestemmelsene hvordan det*

- prosentvis kravet til universell utforming er løst i delområder i reguleringsplanen. - Ivaretatt gjennom bl.a. eget punkt i konsekvensutredningen.
9. Barn og unges interesser skal utredes - Ivaretatt gjennom bl.a. eget punkt i konsekvensutredningen. Det er foretatt «barnetrakk»
 10. Områdets grønnstruktur og sammenheng med overordnet grønnstruktur skal utredes og sikres. - Ivaretatt gjennom konsekvensutredningen.
 11. Viktige naturkvaliteter, herunder biologisk mangfold, skal registreres og vurderes sikret. Planer skal også vise hvordan større terrenginngrep løses i overganger mellom utbyggingsareal og grønnstruktur. - Utredning gjennomført for biologisk mangfold, videre gjennom planbeskrivelsen, ROS og konsekvensutredning.
 12. Det skal gjøres rede for tiltakets estetiske sider. Forhold til tiltaket i seg selv, omgivelsene og fjernvirkningen skal utredes og sees i relasjon til Estetisk veileder med retningslinjer for Grimstad kommune. - Ivaretatt gjennom blant annet egen estetisk veileder, illustrasjoner i terrengmodell og bestemmelser.
 13. I 100-metersbeltet langs sjø skal planer angi byggegrense for tiltak og sikre allmenn ferdsel og badeplasser. - Friluftsliv er eget punkt i konsekvensutredningen, samt at byggegrenser er ivaretatt i plankartet for de formålene de angår. Allmenn ferdsel i og langs sjø er som vist forbedret, samt at badeplassen er styrket.
 14. Planarbeidet skal avklare behov for og eventuell lokalisering av arealer til offentlig og privat tjenesteyting. Det kan kreves teknisk plan og utomhusplan. Teknisk plan skal minimum inneholde løsninger for vann, avløp og slukkevann. - Ivaretatt gjennom planbestemmelser. Avklart i forbindelse med prosessen og skisseprosjekt.
 15. Kommunen kan kreve illustrasjonsplan, sol, - og skyggediagram, snitt og perspektivtegninger. - Det er utarbeidet egen modell som ivaretar dette punktet.
 16. Godkjent avkjørsel skal avklares i forbindelse med reguleringsarbeidet. - I utgangspunktet etableres det ingen ny avkjørsel, mer at avkjørsel fra offentlig vei gjøres mer trafiksikker.
 17. Planarbeidet skal redegjøre for eventuelt tap av matjord og hvordan dette skal kompenseres. - Det er ikke noe tap av matjord.
 18. Det skal vurderes om det er hensiktsmessig å regulere inn tiltak som kan fremme økt bruk av sykkel. - I dag er butikken på Homborsund et destinasjonsmål for landeveissyklister. Med økt kvalitet og etablering av sentrumsfunksjoner, vil attraktiviteten øke betydelig.
 19. Det skal vurderes om det er hensiktsmessig å regulere inn krav om nedgravde avfallsstasjoner. - Ivaretatt gjennom eget formål i plankart og tilhørende bestemmelser.
 20. I fareområder for marine avsetninger skal det utføres ros-analyse/fagutredning som dokumenterer at de til enhver tid gjeldende forskrifter ivaretas jf. bestemmelse § 4.3 – Vedlagt vurdering.
 21. Ved regulering av områder til småbåthavn må det utredes sikkerhet og fremkommelighet for sjøverts ferdsel. - Ivaretatt gjennom eget regelverk og rekkefølgekrav, jf. planbestemmelsene.
 22. Overvannshåndtering skal utredes. - det er utarbeidet egen rapport om overvannshåndtering. Ivaretas videre i de tekniske planer.
 23. Det skal fastsettes parkeringsdekning konkret i hver enkelt småbåthavn, med utgangspunkt i § 1.13.8 Parkering – båthavner. Nær kollektivakse, eller i områder med god tilgjengelighet på

sykkel eller til fots kan det fastsettes redusert parkeringsdekning for småbåthavner. Dette vil også være aktuelt for båthavner knyttet til bakenforliggende bebyggelse og/eller båthavner i Grimstad sentrum. - Ivaretatt gjennom planbestemmelsene.

Kriminalitetsforebygging

Denne type bebyggelse vil ikke være forsterkende for kriminell adferd. Jfr. Plan- og bygningsloven § 3-1 Pkt. e og f.

Tvert om tilrettelegges det her for møteplasser i et oversiktlig område. Det er kriminalitetsdempende. At det blir mer aktivitet rundt havna som er et typisk område for tyveri og hæververk vil også være dempende.

6.2 Rikspolitiske retningslinjer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Gjennom gjennomføringen av planforslaget vil Homborsund styrke sin steds kvalitet gjennom nærmiljøsender, tilrettelagte turveier og badeområder, samt økt tilgang fra sjøen med marina, utvidelse av småbåthavna m.m. Dette vil øke stedets attraktivitet som bærekraftig sted å både bo, jobbe, leve og feriere. ATP planen, som har avsatt Homborsund til 80% sted anses som en oppfølging av SPR.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen

Viktige nasjonale mål er å:

- a) Sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.
- b) Ivareta det offentlige ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.

Det er i dag ingen tiltak eller områder i planområdet som er spesielt tilrettelagt for barn og unge. Eide skole og Eide barnehage ligger cirka 500 meter fra planområdet. Det er i dag en eksisterende sti gjennom og over Homborsundhøyda og til Jordvardeveien og videre til skolen og barnehagen. Både skole- og barnehagedekningen i området er tilfredsstillende.

Ved planens forslag er det ønskelig å bevare eksisterende sti, samt forbedre den og gjør den som en sentral skolerute for beboere innenfor planområdet. Dette vil være en trygg løsning for barn og unge, men som også kan brukes til friluftstur for voksne. Den aller viktigste funksjonen vil nok bli turer fra Jordvardevei/Jortveitområdet til senteret/brygga. Den «formelle» skolevei vil gå langs Homborsundveien og Jordvardeveien- ettersom det er denne som er vintervedlikeholdt og belyst.

I planen reguleres det en lekeplass, samt at det reguleres badeområder og turstier som tilrettelegger for et bredt aktivitetstilbud som også retter seg mot barn og unge. Hovedvekten av aktivitetstilbudet vil være rettet mot lekeplasser, turstier/friluftsliv og bryggen/sjøen. Område BS1 vil få egen lekeplass for minste barna. Videre er det ønskelig å bevare eksisterende sti til skolen/barnehagen, samt forbedre den og gjøre den som en sentral rute for beboere innenfor planområdet. Dette vil være en trygg løsning for barn og unge, men som også kan brukes til friluftstur for voksne.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning i strandsonen langs sjøen

Retningslinjene følger opp plan- og bygningsloven, der byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen er omhandlet i §1-8. Målet er å ivareta allmennhetens interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen. I 100-metersbeltet skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Selv om det er et overordnet byggeforbud er det tilfeller der det likevel ønskes bygging. Derfor er det etablert retningslinjer for hvordan slike planer skal etableres (Skulle byggeforbudet vært absolutt- hadde man ikke trengt retningslinjene).

Andre områder der presset på arealene er stort

Områdene dette gjelder er blant annet kysten i Agder, og dermed også for Grimstad kommune og Homborsund. Presset er ikke nødvendigvis stort i hele kommunen, men knytter seg til enkelte attraktive områder langs kysten.

I 100-metersbeltet langs sjøen skal følgende retningslinjer legges til grunn:

- *Bygging og landskapsinngrep skal unngås på arealer som har betydning for andre formål, som for eksempel friluftsliv, naturvern, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljø, landskap, landbruk, fiskerinæring, havbruk eller annen samfunnsmessig betydning. Ved utarbeiding av reguleringsplaner som innebærer bygging i strandsonen på arealer som er delvis utbygd, skal ferdselshensyn og landskapstilpasning spesielt vektlegges.*
- *Nye bygninger bør trekkes så langt unna sjøen som mulig. Utvidelse av eksisterende bygninger bør dersom dette er mulig skje i retning bort fra sjøen. Byggets funksjon vil ha betydning for plasseringen. Utbygging av veger og annen infrastruktur skal skje slik at inngrep og ulemper blir minst mulig. Tomteopparbeiding bør skje slik at inngrep og ulemper i forhold til tilgjengelighet i strandsonen blir minst mulig. Samlet sett skal det legges vekt på løsninger som kan bedre eksisterende situasjon i forhold til landskap og allmenn tilgang til sjøen.*
- *Alternative plasseringsmuligheter skal vurderes før bygging tillates.*
- *I kommuneplanarbeidet skal kommunene vurdere om tiltak som tidligere er godkjent i kommuneplan eller reguleringsplan, er i samsvar med disse retningslinjene. Eldre planer som gir mulighet for utbygging i strid med retningslinjene, bør revideres eller oppheves. Et slikt arbeid bør særlig prioriteres i områder med stort press. Vurdering og eventuell oppheving eller revidering av eldre planer vil inngå i den ordinære rulleringen av kommuneplanens arealdel. 11*
- *Det bør i utgangspunktet være en restriktiv holdning til nye fritidsboliger og vesentlig utvidelse av eksisterende fritidsboliger i områder av kommunen med press. Kommunene bør i kommuneplanen etter en konkret vurdering innføre bestemmelser for størrelse og standard av eksisterende fritidsboliger i strandsonen.*
- *Eventuell fortetting i eksisterende områder forutsettes å være godkjent i oppdatert kommuneplan og reguleringsplan, og skal ikke være i strid med disse retningslinjene.*
- *Muligheten for fritidsfiske gjennom å tillate oppføring av naust og brygge skal også tillegges vekt i vurderingen av tiltak i 100-metersbeltet. Disse hensynene må veies opp mot hensynet til de allmenne interesser som er angitt foran, og mulighetene for felles brygger og naust bør også vurderes.*

Retningslinjene gjelder også for by- og tettstedsområder. I disse områdene skal behovet for fortetting og byutvikling tillegges vekt. Utbygging bør konsentreres til etablerte utbyggingsområder. Arealer til bolig-, sentrums- og næringsutvikling bør prioriteres foran arealer til fritidsboliger.

Planforslaget dreier seg i hovedsak om å etablere sentrumsformål i tråd med kommuneplanen. Når det gjelder de arealene som er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanen, er i hovedsak det meste innenfor 100-metersbeltet. Retningslinjene sier at behovet for fortetting og byutvikling skal tillegges

vekt, der blant annet arealer til bolig-, sentrums- og næringsutvikling bør prioriteres foran arealer til fritidsboliger.

Kulturmiljø

Langs norgeskysten, og spesielt på Sørlandet, er bebyggelse i vik, bukter, sund i sjøkanten identitetsskapende. Bebyggelse ved sjøkanten for bygder og steder langs kysten er mer regelen enn unntaket. Det er en viktig del av kulturmiljøet. Det er også endel av bebyggelsen i Homborsund som er etablert ved sjøkanten og i 100 metersbeltet. Vi ønsker å videreutvikle det, samtidig som det legges til rette for allmennhetens interesser og adkomst i området.

Innenfor område med eksisterende anneks/uthus tilknyttet nevnte eiendom, foreslås det å tillate et bygg som vil kunne fungere som en egen enhet til fritidsbolig. For fritidsbebyggelsen innenfor planen, er det satt konkrete bestemmelser på størrelse og høyde. Ny bebyggelse innenfor sentrumsformålet har at fokus på å videreføre eksisterende strukturer fra Homborsund med bebyggelsestype, estetikk, volum og uttrykk. Forslaget har gjennom bestemmelser sikret utforming av nye bygg og bestemmelser for å bevare eksisterende bebyggelse med kulturhistoriske verdier.

Friluftsliv

Legger man retningslinjene til grunn har planforslaget hatt fokus på å ivareta allmennhetens interesser nærmest strandsonen, samt å tilrettelegge for allmennheten innenfor de områdene som ikke er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanen. Planforslaget har også ivaretatt at allmennhetens interesser tas hensyn til innenfor området som foreslås som endel av nærmiljøsentret. Planforslaget innehar fritidsbebyggelse som videreføres som eksisterende bebyggelse. Ferdsel forbi langs sjøen er umulig i dag, men vil bli mulig med planforslaget. Forslaget har spesielt tatt hensyn til allmennhetens ferdsel og eksisterende landskap ut mot strandsonen.

Landskap

Det å etablere ny bebyggelse i strandsonen vil påvirke landskapet. I dag er planområdet dekket med vegetasjon og skogkledd mark. Her vil det bli betydelig endring ved at det tillates bebyggelse. Områdets karakter vil endres og oppleves annerledes enn det er i dag. Tiltak som foretas vil på kort sikt kunne gi inngrep som påvirker den visuelle opplevelsen av strandsonen. Samtidig vil tiltakene være med på å gjøre området mer tilgjengelig for allmennheten.

Retningslinjene legger til grunn at ny bebyggelse bør trekkes så langt unna sjøen som mulig. Derfor er området avsatt til sentrumsformål trukket lenger unna sjøen, mens sjøarealet reguleres til grønnstruktur der allmennhetens interesser ivaretas og forbedres.

Naturmiljø

Det er i dag et etablert naturmiljø, og tiltaket vil delvis bryte opp eksisterende naturmiljø. Men for den del av området som det foretas endring og det tillates tiltak vil dette beslaglegge natur på både kort og lang sikt. Innenfor der det skal bygges er det i dag et tjern. Planen tar sikte på å beholde det. Tjernet og området rundt er uteoppholdsareal og er gjennom bestemmelser gjort allment tilgjengelig. Nærheten som dette tjernet har til fremtidig bebyggelse, og de terrenginngrep som behøves for å få til fremtidig bebyggelse, kan gi virkninger til tjernet. At det må foretas sprenging og at masser må tas ut, vil være en av planens største virkninger. En virkning av planen kan være at tjernet ikke kan beholdes naturlig som det er i dag. I såfall må det opparbeides så naturlig som mulig. Det vil forringe naturmiljøet.

For konkrete tiltak i planforslaget vises det til oppstillingen i sammendraget, i forkant av innholdsfortegnelsen.

7 RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE

7.1 Innledning

Denne ROS-analysen er utført som en grovanalyse basert på den systematikk som bl.a. er beskrevet i "Samfunnssikkerhet i arealplanlegging. Kartlegging av risiko og sårbarhet", utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), 2008. Gradering av konsekvens og risiko følger i betegnelsene i samme publikasjon. Vurderingen er gjennomført med egen sjekkliste basert på rundskriv fra DSB. ROS-analysen er oppdatert med vurdering av temaet brann i samsvar med DSBs veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Risikovurderingene har tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter. Risikovurderingene har tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter. Analysen fokuserer på sannsynlighet for og konsekvenser av uforutsette hendelser, og ikke planlagte og sikre hendelser som medfører kjente konsekvenser av tiltaket. Risiko er et produkt av sannsynligheten for at hendelsen inntreffer og konsekvensen av denne. Det brukes følgende inndeling av sannsynlighet og konsekvens: Risiko er et produkt av sannsynligheten for at hendelsen inntreffer og konsekvensen av denne. Det vises til vedlagte helhetlig ROS-analyse. Nedenfor er angitt oppsummering av analysen, samt konklusjonen.

Sannsynligheten og konsekvensen av ulike hendelser gir til sammen et uttrykk for risikoen som en hendelse representerer.

Vurderingene av sannsynlighet og konsekvens er sammenstilt i en risikomatrise. Hendelser som kommer opp i øvre høyre del i risikomatrisen (rødt område) har store konsekvenser og stor sannsynlighet, mens hendelser i nedre venstre del (grønt område) er mindre farlige og lite sannsynlige.

Mottiltak må iverksettes dersom hendelsene faller innenfor rødt område, og vurderes dersom hendelsene faller innenfor gult område. For flere aktuelle hendelser vil lover og forskrifter pålegge tiltak uansett i hvilket område hendelsen faller innenfor. Matrisen beskriver risikoen etter at mottiltaket er vurdert.

7.2 Konklusjon

Analysen viser at det gjennom planlegging og risikoreduserende tiltak vil være mulig å redusere antall uønskede hendelser, eller redusere konsekvensen av disse. God planlegging av prosjektet vil bidra til å redusere omfanget av eventuelle hendelser. Det kan konkluderes med at prosjektet i seg selv ikke vil medføre større farer enn hva som kan aksepteres. Samtidig er det utført konsekvensutredning, og det forutsettes at de tiltak som den påviser foretas i planen.

For vurderinger av risikoreduserende tiltak og fullstendig ROS-analyse, vises det til vedlagte risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS).

8 KONSEKVENsutREDNING

8.1 Innledning

Krav om konsekvensutredning følger av plan- og bygningslovens kapittel 4. Konsekvensutredningen skal beskrive virkningene for miljø og samfunn av enkeltområder og av de samlede arealbruksendringene i planforslaget, dvs. hvilken grad av konflikt som kan forventes mellom foreslått utbygging og berørte verdier og interesser. Utredningen skal beskrive både de virkninger som følger av selve arealbeslaget og de virkninger utbyggingen har for influensområdet. Virkningene av nye utbyggingsområder, vesentlig endret arealbruk i eksisterende utbyggingsområder og de samlede virkninger av arealendringene skal utredes. I noen tilfeller er også endringer i utfyllende bestemmelser underlagt utredningsplikt.

Konsekvensutredningen skal i størst mulig grad baseres på eksisterende kunnskap og tilgjengelige utredninger og kartlegginger. Dersom en mangler viktig kunnskap kan det være behov for å utføre enkelte tilleggsutredninger. Der planforslaget inneholder strategier for fremtidig arealbruk skal det også gis en vurdering av hvordan disse strategiene vil påvirke miljø og samfunn.

Reguleringsplan med konsekvensutredning er utarbeidet i en parallell prosess. Utredningstemaene er angitt ut fra oppstartsmøtoreferatet med kommunen. Konflikter er identifisert og tatt hensyn til for å eliminere eller redusere mulige konflikter. I konsekvensutredningen presenteres kunnskap om temaet og antatte virkninger av dette for miljø og samfunn.

Det vises til eget dokument vedr. konsekvensutredning for utfyllende vurderinger og utredninger.

8.2 Ikke-teknisk sammendrag, samt virkninger som følge av klimaendringer

Utbyggingen foreslås innenfor 100-metersbeltet hvor det skal tas særlig hensyn til natur-, kulturmiljø, friluftsliv, og landskap. Det er disse temaene som også rommer de viktigste problemstillingene ved utarbeidelse av planen og påhviler planen de største virkningene:

Natur

Nedbygging av sjønære naturområde med anleggs- og sprengningsarbeid tett inntil tjernet med betydning for biologisk mangfold. For å minske virkninger sikres grøntareal ved tjernet. Selv med de fastsatte tiltakene finnes en risiko for at bygg- og anleggsarbeid i nærområdet gir negative virkninger på miljøet i og omkring tjernet. På sikt vurderes det at de biologiske verdiene kan komme tilbake. De samlede konsekvensene på naturinteressene vurderes som noe negativ.

Kultur

Planen innebærer en fortsatt utbygging av Homborsund tettsted tilstøtende eldre eksisterende bebyggelse i sjønære miljø. Foreslåtte bygg er inspirert av tradisjonell sørlandsk byggeskikk med skråtak, trekledning og farger som oker, hvit og rød. Sentrumsbygget med dagligvarebutikk orienteres mot et nytt torv og boligene plasseres i en tett og organisk struktur. Eksisterende bygg med bebyggelseshistoriske verdier sikres med bestemmelser. De samlede virkninger på kulturmiljøet vurderes som ubetydelig.

Friluftsliv

Planen medfører nedbygging av et sjønært naturområde. De deler av området som er av størst verdi for friluftslivets interesser, dvs. områdene nærmest sjøen, unntas fra utbygging. Innen disse arealene sikres og utbedres allmenhetens tilgang til sjøen gjennom opparbeidelse av promenade langs sjøen, stier og mer. Skogsområde innenfor byggeområdet bygges ned, men de samlede verdiene for friluftslivet innen hele området vurderes å øke.

Landskap

Planen innebærer oppføring av et par sentrumsbygg og tradisjonell boligbebyggelse i et åpent kystnært landskap. Den boligbebyggelsen som vender mot sjøen, er synlig fra både sjøen og Kalvehageneset. Både utforming og byggene i form av farger, material og volumer har tatt form for å inspirere til tradisjonell sørlandsk byggeskikk som er tilpasset omkringliggende omgivelser og bebyggelse. Grønne innslag mellom noen av byggene og særskilte krav for utforming av støttemurer er tatt frem med hensyn på å minimere landskapsvirkningene mot sjøen. Den samlede konsekvensen på landskapet vurderes som noe negativ.

Øvrige temaer som behandles i konsekvensutredning er: Vannmiljø, med mulighet for utvidelse av småbåthavnen, samt Forurensning og utsprenning av sulfidholdige masser. Disse massene er klassifisert som forurenset grunn. Utvidelsen av båthavnen vurderes ikke å forringe Homborsundfjorden som vannressurs eller innebærer at miljømålene ikke nås.

Gjennom faglige utredninger og arbeider, og konsekvensutredning av ulike fagtema, har planforslaget identifisert virkninger som man har minimert. Dette er sikret i plandokumentene, og spesielt plankartet og tilhørende bestemmelser.

Enhver konsekvensutredning skal også vurdere virkninger som følge av klimaendringer. Dette følger nedenfor. I etterkant av det er det utarbeidet en tabell som på en oversiktlig måte fremstiller planforslagets konsekvenser.

Virkninger som følge av klimaendringer

I vurderingen av den samlede konsekvens for miljøtema må det også ses i lys av virkninger fra allerede gjennomførte, vedtatte eller godkjente planer og tiltak i nærområdet. Samtidig skal det inngå i vurderingen de forventede virkninger av klimaendringer på landskapet. Forventede klimaendringer som kan påvirke fagtema landskap er endringer i havnivå, omfanget av jord- og sørpeskred, flomsoner, vann og vassdrag, varig snø- og isdekke og økologiske forhold som gjengroing eller endret tregrense. Konsekvensutredningen skal vurdere om vi kan forvente at planen eller tiltaket vil forsterke konsekvenser som klimaendringer har på landskapet.

For vurderingene er det brukt veilederen «Vurdere virkninger av klimaendringer på miljøtema» og de fylkesvise klimaprofilene fra norsk klimaservicesenter.

De største skadene på bebyggelse og infrastruktur oppstår ofte i forbindelse med overvann. Overvann skyldes mye regn på kort tid som gir stor avrenning på tette flater uten at det nødvendigvis blir flom i bekker og elver. Overvann er, i denne sammenheng, overflateavrenning som følge av nedbør eller smeltevann. Episoder med kraftig nedbør ventes å øke vesentlig både i intensitet og hyppighet, og dette vil stille større krav til overvannshåndteringen i fremtiden. Tette flater som asfalterte veier, parkeringsplasser og store takflater gir raskere avrenning enn naturlige flater. Klimaendringene krever overvannstiltak som bidrar til at overvann ikke ledes til ledningsnett. Klimapåslaget for overvann er det samme som klimapåslaget for kraftig nedbør. Klimaendringene gjør at flomveier skal kunne tåle mer vann, og vedlikehold av overvannsanlegg må endres, enten i form av hyppigere vedlikehold eller andre tiltak. Fordelen i dette prosjektet er at overvann kan ledes direkte til sjø uten å medføre opphopning og flom i vassdrag.

Havnivåstigning kan føre til stormflo og bølger kan strekke seg lenger inn på land enn hva som er tilfelle i dag. Dette kan føre til skader på bebyggelse og infrastruktur på grunn av oversvømmelse i områder hvor en i dag ikke har registrert skader. Det er ikke ventet vesentlig endring i bølgeforholdene, men som for vind er usikkerheten stor. Som grunnlag det er brukt veilederen «Havnivåstigning og stormflo». Her er det gitt tall for ulike returnivåer for stormflo og havnivåstigning med klimapåslag for kystkommunene i Agder. I disse beregningene er det tatt hensyn til landheving. Anbefalt klimapåslag for beregning av stormflonivåer er 66-73 centimeter for Aust-Agder (avhengig av kommune).

Innenfor landskap vurderes det at planforslaget ikke endrer på virkningene som følge av klimaendringene. Med en forventning om at det er sannsynlig at stormflonivået økes, vil det kunne påvirke Homborsundfjorden og de lavereliggende områdene. Men utgangspunktet er at det ikke foretas endringer ut over dagens situasjon, slik at planen eller tiltaket vil ikke forsterke konsekvensene stormflokonsekvensene.

Sammenstilling konsekvenser for alle klima- og miljøtema

Det er ovenfor angitt de viktigste problemstillingene i et mer lett forståelig språk. Dette er beskrevet ovenfor og vi har gjengitt de viktigste virkningene og hvordan vi minimerer eller avbøter disse virkningene. Nedenfor er angitt konklusjon som i stor grad tas ut fra tekniske og fagrelevante vurderinger.

		0-alternativet	Planforslaget
Klima- og miljøtema	Naturmangfold	0	Noe negativ konsekvens
	Friluftsliv	0	Ubetydelig konsekvens
	Landskap	0	Noe negativ konsekvens
	Kulturmiljø	0	Ubetydelig konsekvens
	Forurensning	0	Noe negativ konsekvens
	Klimagassutslipp	0	Noe negativ konsekvens
Avveininger	Begrunne vektlegging av temaene		Temaene er hver for seg viktige og vanskelig å vektlegge opp mot hverandre. Samtidig er området avsatt til nytt sentrumsområde i kommuneplanen, og det bør vektlegge friluftslivet. Samtidig er det viktig å vurdere kulturmiljøet og hvordan nytt sentrum tilpasser seg eksisterende.
	Andre avveininger		
	Vannmiljø		

9 MERKNADER TIL VARSEL OM OPPSTART

I forbindelse med varsling av oppstart av planen har det kommet brev/e-poster med merknader og innspill til planarbeidet. Merknadene følger som eget vedlegg.

Offentlige myndigheter m.m.

Fylkesmannen i Agder, brev datert 15.1.2020:

Fylkesmannen kommenterer at det i stedsbeskrivelsen av Homborsund, som ble utarbeidet i forbindelse med ATP-arbeidet, konkluderes med en anbefalt utvikling i form av fortetting av eksisterende byggeområder og tilrettelegging for flere boligtyper, som leiligheter og rekkehus, samtidig som man holder fokus på å bevare den eldre bebyggelsen som gir stedet identitet. Fylkesmannen forventer at det som del av planarbeidet behandles hvordan disse anbefalingene følges opp. Det vises videre til konkrete forventninger og kommentarer til illustrasjoner i planinitiativet. Videre kommenteres det flytting av butikk der det vurderes konsekvenser av dette, samt etablering av tilfredsstillende busstopp.

Fylkesmannen viser til drøftinga på planforum, og vil i tråd med diskusjonen der, anbefale at avgrensninga utvides ytterligere. Konkret vil vi anbefale at det utelatte strekket på Homborsundveien innlemmes i planområdet.

I gjeldende kommuneplan er det avsatt et areal til sentrumsformål der forslagstiller nå ønsker å bygge ut. Til dette vil vi kommentere at det i kommuneplanen ikke er avsatt byggegrense mot sjø, noe som innebærer at det til tross for avsatt formål er byggeforbud i tråd med pbl. § 1-8 innenfor 100-metersbeltet. I dette tilfellet medfører dette at størsteparten av planområdet i utgangspunktet omfattes av byggeforbudet etter pbl. §1-8. Med bakgrunn i dette forventer Fylkesmannen at det gjøres grundige vurderinger rundt hensynet til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser, og at planen utformes på en slik måte at disse hensynene ivaretas på en god måte. Et planforslag som legger opp til en utbygging i strid med ovennevnte planretningslinjer og som ikke ivaretar hensynene i Pbl. § 1-8 i tilstrekkelig grad, kan bli ansett for å være i strid med vesentlige regionale eller nasjonale interesser, jf. Rundskriv H-2/14 Retningslinje for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven.

Fylkesmannen kommenterer at planforslaget bør utformes slik at det ikke oppleves som dominerende fra sjøen og fra Kalvehageneset. Silhuettvirkning bør unngås, og eksisterende landskap bør bevares i størst mulig grad. Videre kommenteres det omkring plassering av ny bebyggelse, kartlegging av siktlinjer, samt at Fylkesmannen i utgangspunkt er negativ til bebyggelse helt ned mot sjøen. Eventuelle tiltak tett på sjøen bør kun begrenses til tiltak som har til hensikt å forskjønne og tilrettelegge området for allmennheten. For den delen av heia som vender mot sjøen bør det ikke tillates terrenginngrep, da dette kan bli veldig synlig fra sjøen. Det er skissert at det skal tilrettelegges for park på den delen av heia som vender mot sjøen. Det kan være positivt å tilrettelegge for en enkel tursti og tilrettelegge for mindre tiltak som benker og bord i området.

Fylkesmannen har en forventning om at planen legger opp til en utforming av området som øker allmennhetens tilgjengelighet til sjøen og tilrettelegger for allmennhetens bruk av området. Det må ikke tillates tiltak som fungerer som fysiske stengsler, og privatiserende bruk bør ikke lokaliseres tett på sjøkanten. Ved tilrettelegging for allmennhetens tilgjengelighet til sjøen bør man også tilrettelegge for en oppgradering av parkeringen ved sjøen i form av at det eksempelvis tilrettelegges for en promenade langs sjøen også her. Vi forventer at de tiltak planen legger opp til for å bedre allmennhetens tilgjengelighet til sjøen, sikres gjennom rekkefølgebestemmelser. Der dette er gjennomførbart uten stor negativ konsekvens med tanke på landskapspåvirkning, forventer vi at stier og møteplasser utarbeides universelt. Stier langs sjøen, skissert sti gjennom park, samt skissert turvei i retning skolen, må utformes slik at disse oppleves å være allment tilgjengelige.

Fylkesmannen kommenterer videre parkering i tilknytning til eksisterende brygge. Enkelte illustrasjoner har vist ytterligere parkering. Slike verdifulle sjønære arealer bør heller tilrettelegges for friluftsliv for allmennheten. Samtidig bør det vurderes om eksisterende parkeringsplasser kan lokaliseres et annet sted, slik at det frigjøres arealer til en promenade langs sjøen, samt til sosiale møteplasser i tilknytning til en slik promenade.

Det skal utarbeides en konsekvensutredning for tiltak i sjøen. I tillegg trekker fylkesmannen fram at konsekvens for vanngjennomstrømning i Homborsundfjorden som følge av fysiske tiltak i sjøen må vurderes. Dersom det i planarbeidet skal vurderes å bygge molo er dette spesielt viktig. Når det gjelder barn og unge, bør planarbeidet søke å bidra til å skape gode og trygge møteplasser for på tvers av generasjoner. Fylkesmannen forventer at det redegjøres for hvilke avbøtende tiltak som planlegges for å minske bilavhengigheten.

Utover dette ber vi om at følgende vurderes og gjøres rede for i det videre planarbeidet: Klima- og energiplanlegging, Folkehelse, Støy, Luftkvalitet, Estetisk utforming/landskapsestetikk, Universell utforming, Barn og unges oppvekstvilkår, Risiko- og sårbarhetsanalyse, der resultatet fra analysen skal innarbeides i plan og bestemmelser, Prinsippene i naturmangfoldloven og Vannforskriften.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet er ivare tatt gjennom de plandokumentene som følger denne saken. Eksempelvis er det foretatt vurderinger omkring landskapspåvirkning, sikre allmennhetens interesser, utarbeidet egen estetisk veileder m.m.

Agder fylkeskommune, brev datert 10.2.2020:

Fylkeskommunen viser til nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, der det skal legges vekt på å redusere arealforbruk og transportbehovet, og styrke grunnlaget for kollektivbehovet samt bruk av gange og sykkel.

Fylkeskommunen mener at pågående reguleringsplan for gang- og sykkelsti i Homborsund må ses i sammenheng, og fylkeskommunen mener at planavgrensningen bør endres. Fylkesveg 3610 (tidl. fv. 38) er et viktig element når nærmiljøsentret skal planlegges og veg og utvikling langs denne må ses i en større sammenheng.

Fylkeskommunen påpeker at utvikling av nærmiljøsentret og bryggeområdet bør ses i sammenheng med stedets historikk og utvikles på tettstedets premisser og tålegrense. Det forventes at det jobbes aktivt med byggehøyder, oppdeling av volumer og innbyrdes plassering av bygg slik at det inngår i en helhet som passer lokalsamfunnet på. Videre minnes det om de regionale og nasjonale forventninger om å sikre sammenhengende grønne strukturer, åpne vannveier og nær tilgang til områder for lek, idrett, rekreasjon og nærfriluftsliv gjennom planarbeid. Fylkeskommunen viser videre til hensynet til barn og unge, felles møteplasser utendørs og beliggenhet ift tilgjengelighet, solforhold og vindretning.

Fylkeskommunen er positive til et systemskifte og at det kan etableres fortausløsning på sørøstsiden av Johan Markussens veg. Byggegrensen langs fylkesveien kan aksepteres å være mindre enn 20 meter, men dette må utredes etter krav gitt i egen retningslinje. Videre må boligene ligge vendt mot veg slik at det blir samspill mellom gate og bebyggelse. Planbeskrivelsen må ha en vurdering av kollektivtransport til Homborsund, og det forutsettes at det legges til rette for buss ved nærmiljøsentret. For kryss/avkjørsler og frisikt kan gatekapittelet i vegnormal N100 legges til grunn. Dette innebærer at store utflytende areal ikke kan videreføres og kryssområdet må strammes opp. Videre må følgende bestemmelse innarbeides: *Innenfor frisiktsonen skal terrenget planeres slik at det ikke på noe sted er høyere enn 0,5 m over tilstøtende vegers nivå. Beplantning på egen eiendom tillates dersom denne ikke er høyere enn 0,5 m over tilstøtende vegers nivå.*

Det bør gjennomføres en kulturminneanalyse av bygningsmassen og dets strukturer i form av veier, strukturer osv. av hele Homborsund. Planen som er fremlagt viser ikke på noen måte hvordan man vil håndtere kulturmiljøet som bli berørt. Utilbørlig skjemming samt evt. avbøtende tiltak må klart komme frem. Kulturminnevern ber om å være med i den videre planprosessen med utvikling av området. Det vil ikke være nødvendig med arkeologisk registrering. Til sist anbefaler fylkeskommunen at det utarbeides en illustrasjonsplan basert på stedets tålegrense.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet er ivarettatt gjennom de plandokumentene som følger denne saken. Eksempelvis er det foretatt vurderinger omkring bygningsmassen og dets strukturer og hvordan kulturmiljøet ivaretas gjennom estetisk veileder som sikrer selvgroddheten og sørlandsstilen.

Norsk Maritimt Museum, epost datert 7.1.2020:

NMM informerer om at de må gjennomføres en befaring der et gjøres en arkeologisk registrering innenfor planens avgrensning i fjorden før de kan gi endelig uttalelse til saken.

Forslagsstillers kommentar

Befaring og arkeologisk registrering er utført og det ble ikke funnet noe.

Fiskeridirektoratet region Sør, brev datert 20.1.2020:

Fiskeridirektoratet legger til grunn den reviderte plangrensen, og forutsetter at denne plangrensen blir gjeldende for det videre arbeidet. Den opprinnelig foreslåtte plangrensen, som er angitt som romslig, strekker seg inn i et område i sjø som omfatter et område for låssettingsplasser. Dette er områder som kan være i bruk hele året og er angitt med følgende merknad: *Låssettingsplassen ligger i et område hvor det årlig fiskes sild med snurpenot - Fiskernes prioritering av låssettingsplassen: Svært viktig - Dato oppdatert 11.02.12 - Dato digitalisert 24.01.13.* Fiskeridirektoratet region Sør mottok forslag til ny plangrense og forutsetter at den nye plangrensen blir gjeldende. Dermed har Fiskeridirektoratet ingen merknader til den foreslåtte oppstart av detaljregulering for Homborsund brygge og nærmiljøseater. I motsatt fall at, at den nye plangrensen ikke blir gjeldende, skal Fiskeridirektoratet region Sør, ha saken tilbake til ny vurdering.

Forslagsstillers kommentar

Revidert plangrense er videreført i planforslaget, jf. plankartet.

Kystverket Sørøst, brev datert 28.1.2020:

Kystverket informerer om at deler av planområdet ligger i arealavgrensningen til biled Homborsundleia, farlednr. 2090. Ved planlegging av tiltak i sjø skal eventuelle konsekvenser for sjøfarende og andre brukere av sjøområdet belyses og vurderes i det videre planarbeidet.

Forslagsstillers kommentar

Vurdering er foretatt og anses ikke å ha konsekvenser da område avsatt til småbåthavn er i tråd med kommuneplanen.

Agder Energi Nett, epost datert 23.12.2019:

AEN gjør oppmerksom på at det må tas hensyn til bestående anlegg og for de anlegg som det er nødvendig å etablere og drifte. AEN har etablert høyspentanlegg og lavspenatnlegg i området. Det opplyses om at det er byggeforbudssone på 15 meter, dvs 7,5 meter fra senter av 22 kV luftlinje til nærmeste bygningsdel. For 22 kV kabel er det 4 meter byggeforbudssone, dvs 2 meter fra senter. For nettstasjon er det byggeforbudssone på 5 meter til nærmeste bygningsdel. Det gjelder også lekeplass og andre parkanlegg. Videre vises det til aktuelle forskrifter. AEN kommenterer at det i god tid må avklares hvordan nye utbyggingsområder i planområdet skal forsynes med elektrisk strøm. Det må avklares i hvilken grad kabler kan benyttes, må legges og om det er behov for ny(e) nettstasjon(er). De som utløser tiltak i strømforsyningsnettet må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt, jf. plandokumentene.

Grimstad kommune møtereferat ISP, epost datert 14.1.2020:

I møtet ble det tatt opp at reguleringsgrensen bør utvides og parkering på kommunens eiendom må reguleres til offentlig. Videre er det kommentert brannvannsdekning, slokkevannskapasitet og de kravene som gjelder med blant annet 50 l/s og kjørbare atkomst frem til hovedinngang og angrepsveier. Det informeres om at det pr nå er det maks kapasitet på 35 l/s i området (gjelder hele Homborsund/Eide-bygda). Hovedplan for VA legger opp til ringløsning med hovedvannledning fra Støle i 2022-2023. Videre har kommunen satt av midler til infrastruktur i 2021-2022 i forbindelse med utbygging på Omre. Det er dog usikkert på om dette er tilstrekkelig for å oppnå 50 l/s. Det stilles også spørsmål om kommunens areal blant annet nærmest sjøen. Dialogen bør på plass her.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt, med unntak av at plangrensen ikke er utvidet.

Grimstad kommune Bygg- og eiendomstjenesten, møtereferat, epost datert 13.2.2020:

Eiendom har lagt ved et kart som viser deres eiendommer i tre ulike områder. Området med havna består i dag hovedsakelig av parkering og brygge. Dette området hadde vært fint og opparbeidet til et tilgjengelig offentlig område som inneholder for eksempel gjestebrygge, grillplass, parkområde eller lign. Parkering bør om mulig flyttes til området i vest, der det er etablert tinglyste p-plasser for hyttebebyggelsen på øyene. Bryggeområdet i havna bør inneholde en «dropsone» til båtplassene, samt at det kan vurderes et eget område for kajakkbruk. Det neste området er nord for Kistevigveien og dette grøntområdet bør bestå. Men det kan være fint om man legger til rette for en gangsti som kan sammenkoble områdene med bakenforliggende bebyggelse som kan tilrettelegges for gående og syklende. Området vest for planlagt nærmiljøseier består i dag av blant annet tinglyste p-plasser for hyttebebyggelsen for øyene. Her er det positivt med en plan som formaliserer bruken som er i dag. Parkeringsplassen kan utvides om det blir funnet hensiktsmessig i planarbeidet. Grøntområdet utenfor må bestå men her bør også stien ut til badeplassen reguleres inn og formaliseres. Området må være offentlig med unntak av tinglyste parkeringsplasser.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt. Eksempelvis er parkeringsplassene utvidet med ca. 10-15 plasser.

Lag og foreningerHomborsund Båtforening, epost datert 31.1.2020:

Båtforeningen kommer med kartinnspill der det foreslås etablering av nye brygger/forlengelse av eksisterende brygger, plassering av vaktbod, samt hvilket punkt det er ønskelig med vann og strøm.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt, med unntak av at kartinnspillet viste bryggeområde utenfor avsatte områder i kommuneplanen. Forslag til detaljregulering forholder seg til avgrensningen i kommuneplanen.

Fortidsminneforeningen, Aust-Agder avd, brev datert 7.2.2020:

Fortidsminneforeningen kommenterer at områdeplanene må inneholde et kapittel om kulturminner. Der bør de viktigste kulturminnene i området nevnes og det bør gå frem hvilke tiltak man vil gjøre for å skade disse i minst mulig grad. Det må videre gjøres detaljerte marinarkeologiske undersøkelser av sjøbunnen i hele planområdet. Om en vedtar å bygge molo bør det foretas en marinarkeologisk utgraving på sjøbunnen ned til jomfruelige masser. Losutkikk-lokalitetene og terrenget rundt må ikke ødelegges eller skjermes, og de må vernes i reguleringsplanen. I Nalsteinveien bør trafikken tilpasse seg eksisterende miljø med prinsipp som gatetun. Planområdet bør utvides til også å omfatte denne sjøbodrekken i Nalstein og denne lokaliteten må reguleres til bevaringsområde. Området på land må

undersøkes nærmere, både med hensyn til arkeologiske kulturminner og med hensyn til kulturminner fra nyere tid. Områdets karakter, særlig mot sjøen, må endres minst mulig.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt. Kulturminner er eget punkt i forbindelse med konsekvensutredningen. Planområdet er dog ikke utvidet som ønsket.

Naturvernforbundet i Agder, brev datert 10.2.2020:

Naturvernforbundet viser til at planforslaget innebærer store inngrep i og utbygging av stor bygningsmasse i sentrale deler av Homborsund. Forslaget viser en terrengbruk med en utnyttelsesgrad som vil endre opplevelsen av det tradisjonsrike stedet. Det representerer et urbant konsept. Videre ber Naturvernforbundet om at planarbeidet legger til grunn et overordnet miljøhensyn, jf. internasjonale eksperter og protestaksjoner. Etter deres syn er det særlig tre hensyn ved byggeforbudet i strandsonen som den ønskede utbyggingen ikke er i overensstemmelse med. Det er landskapshensyn, allmennhetens interesser og biologisk mangfold. Naturvernforbundet ber om at bestemmelser om landskapshensyn nedfelles i planforslaget slik at store masseuttak ikke tillates i så eksponert kystlandskap. Det forutsettes videre at det blir foretatt undersøkelser av biologisk mangfold i det aktuelle området av fagpersoner, jfr. naturmangfoldlovens § 8. Vi er til eksempel kjent med at området har bestand av salamander, en biotop som da ikke må forringes. Når de gjelder dumping av sprengstein i sjøen må slike tiltak avklares etter annet lovverk – forurensingsloven der det både må foretas sedimentundersøkelser og undersøkelser av det marine miljøet for eventuell massedumping/utfylling. Naturvernforbundet ber om at det i bestemmelsene for bebyggelse blir tatt inn forhold som reduserer energiforbruket og klimagassutslipp. Det kan til eksempel benyttes nye teknologiløsninger til oppvarming som vann til vann-/jordvarme, arealgrenser kan bidra til redusert energibruk og bruk av klimavennlige isolasjon. Avslutningsvis kommenterer Naturvernforbundet at planen virker overdimensjonert til hva stedet kan absorbere, og at så omfattende utbygging ikke bør realiseres på dette stedet.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt. Utbyggingen har endret karakter, og det er vist at man tar hensyn til landskapet, forsterker allmennhetens interesser og det er foretatt vurdering av det biologiske mangfoldet.

Private grunneiere, naboer etc.

Ingvild og Jan Peter Jepsen, hytteeiere på Homborøy, epost datert 15.1.2020:

Jepsen stiller seg meget positive til den foreslåtte planen. Utvikling av lokalsentrum vil gjøre handel i nærmiljø mye mere attraktivt. Spesielt gjelder det etablering av liten marina med tilbud om drivstoff som medfører at hyttebeboere på øy og båtfolk generelt i større utstrekning vil bruke Homborsund. I dag blir det nødvendig med lengre båttur til f.eks. Lillesand for å skaffe drivstoff som ofte kombineres med innkjøp av mat, m.m. og dermed handelslekkasje. Jepsen ønsker velkommen utvidelsen av Homborsund Brygge, men savner en egen bryggeplass på fastlandet.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt.

Thorstein B. Harbitz, hytteeier på Homborøy, epost datert 3.2.2020:

Harbitz informerer om at familien har hatt tilhold på Homborøy siden 1938. Og da er man helt avhengig av båt med tilhørende båtplass på fastlandet. Derfor har Harbitz alltid hatt båtplass ved Homborsund Brygge. Det understrekes nødvendigheten av at øyboerne har et spesielt behov for båtplass, og at dette må sørges for også i fremtiden. Harbitz informerer om deres parkeringsplass på gnr. 165/bnr. 16, og med tilhørende tinglyste skjøte. Harbitz leser at deres og naboenes parkeringsplasser ikke blir berørt av reguleringsplanen. De er avhengig av å ha tilgang til en

parkeringsplass nær bryggen i Homborsund, og de vil bli overrasket dersom utbygger kan påberope seg en rett til å tilegne seg dette areal, eventuelt selv ved ekspropriasjon. Formålet for utbygging og eventuell tilegnelse synes å være av helt privatøkonomisk karakter, og ikke av samfunnsgagnlig karakter slik det står i ekspropriasjonsloven.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er tatt til etterretning.

Birgitte og Sigurd Eek, hytteeier på Homborøy, epost datert 6.2.2020:

Eek er eier av gnr 166/bnr 18, Homborøya 4, og har båtplass ved Homborsund brygge og to parkeringsplasser på gnr. 165/bnr 16. Eek understreker behovet for at de som øyboere i sommerhalvåret har tilgang til dette også i fremtiden der det er tilgang til de to tinglyste parkeringsplasser i nevnte område både under og etter en eventuell utvikling av prosjektet. Ut fra planskisse er det uklart hvorvidt begge deres plasser fortsatt vil være tilgjengelige etter en eventuell utbygging, og det advares mot å flytte plassene til et område lenger unna som medfører økt gangavstand til brygga og ytterligere naturinngrep. Ved å beholde parkeringen for sommergjestene slik den er i dag betyr det at man unngår de negative virkningene på naturen og landskapet. Så vidt vi kjenner til har ikke forslagsstiller disposisjonsrett over det aktuelle gnr/bnr. Eek ber derfor om at det fra Grimstad kommunes side avklares senest før planforslaget eventuelt legges ut til 1. gangs behandling, at forslagsstiller ikke har tilgang eller rettigheter til dagens parkeringsplass for sommergjestene på nevnte gnr/bnr 165/16.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt. Nye stier og gangtraséer medfører kortere avstand til brygga.

Svenn Hauge, epost datert 6.2.2020:

Hauge kommenterer blant annet at lignende utbygging som planlagt på Homborsund har hatt meget positiv økonomisk effekt for eiendommer rundt, eksempelvis Valle i Telemark. Homborsunds folketall mangedobles i sommermånedene, og hyttegjestene skaffer endel arbeidsplasser i bygda som bygda ellers ikke ville hatt. Ikke minst er nærbutikken avhengig av det de legger igjen. Det kommenteres videre at det på bryggesiden så har ikke Homborsund uberørt natur. Det finnes heller ikke et eneste sted på den siden av fjorden som innbyr til at eksempelvis båtfolk vil fortøye for dagstur eller for å overnatte. Området er heller ikke et egnet område for naturopplevelser til fots.

Hauge beskriver historien fra 50-tallet da Homborsund brygge ble bygget. Der blant annet Jonassens eiendom, Lauvika, ga bort både eiendom og sjøboden som sto ved nedkjørselen. Eiendommen har derfor den dag i dag fremdeles krav på en gratis båtplass i anlegget. Bakgrunnen for at historien nevnes er at området ved brygga allerede den gang hadde mistet ethvert preg av ødemark, og fremsto ganske snart som tettbygd. Hauge er fastboende og gir sin fulle støtte til prosjektet. Hauge kan vanskelig se for seg en mer egnet plass for prosjektet, da både butikk og marina står høyt på ønskelisten for både fastboende og sommergjestene. Hauge har også lagt ved et bilde fra 1926 som viser at området ikke den gang heller var uberørt.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er tatt til etterretning.

Jessica Richter, eier av KNA-veien 114, epost datert 3.2.2020:

Richter er svært positiv til at det er planlagt utbygging i bygda, men det er likevel viktig at utbyggingen blir mest mulig positiv for hele bygda. Richter kommenterer at den planlagte utbyggingen bør nedskaleres noe, både mht antall boligenheter og høyde. Det nevnes at den omtalte frisøren finnes allerede. Og når det gjelder restaurant og treningssenter, så høres det flott ut, men Richter er sikker på at det ikke er grunnlag for helårsdrift for dette. Det er for mange gode, konkurrerende og rimelige tilbud i Lillesand og Grimstad for trening og dagens sesongkafe har blitt lagt ned pga manglende omsetning. Vi må få flere folk til bygda først, og derfor må planen nedjusteres for dette. Videre bør

veien inn til bygda komme på plass før en evt utbygging påbegynnes. Dette da dagens vei knapt er bra nok til å ta unna den vanlige trafikken. I tillegg bør ikke butikken flyttes ut på brygga. Det vil medføre en mindre sentral beliggenhet og et par meter ekstra å kjøre. Til sist så kommenterer Richter at 100 metersbeltet må vernes/overholdes.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt.

Gro og John Magne Hommersand, epost datert 9.2.2020:

Hommersand viser til at planene skisserer omfattende tiltak i et relativt uberørt område. Det vises til at formålet med planen er å skape liv i bygda. En slik intensjon er prisverdig, men for at dette skal skje kreves mer enn en utbygging i 100 meters belte. Gode intensjoner kan lett ende opp med at man isteden påfører bygda et inngrep som er til stor skade og som negativt påvirker de kvalitetene som preger stedet i dag. Hommersand mener derfor at det er viktig å ta hensyn til de virkningene tiltaket har for fremtiden og for Homborsunds identitet og historie. Området som er planlagt utbygget ligger som en del av et gammelt kultur- og bygningsmiljø langs veien ut mot Homborsund brygge. Tiltaket vil også kunne få konsekvenser for det visuelle uttrykket mot innseilingen til Homborsund og mot Kalvehageneset. Under planlegging av tiltaket bes det derfor om at man tar spesielt hensyn til at byggehøyder holdes innenfor de høyder som er etablert i dette området og denne del av Homborsund, og at gjeldende byggeskikk blir lagt vekt på i utformingen av planene og at områdets historiske byggestil videreføres slik at stedets identitet og profil blir godt ivarettatt. Videre må antall leiligheter begrenses til et minimum slik at leilighetsbygg ikke blir det rådende element i utbyggingen og parkeringsplasser må etableres under bakken slik at ikke store deler av dette unike området ender opp som parkeringsplass. Det må tilrettelegges for at all søppelhåndtering kan skje under bakkeplan. Videre bes det om at det tilrettelegges for at trafikksituasjonen blir godt ivarettatt i forhold til varelevering. Alle vareleveranser bør skje i et område som er visuelt skjermet fra fellesarealer og parkanlegg. Det er gjennom flere uttalelser påpekt at det er identifisert en salamanderdam i området. Det bes om at denne i den grad det er mulig ikke blir berørt av planene. Til sist informerer Hommersand om at det i Posthuset like ved gjennom de siste 4-5 årene er forsøkt etablering av kafe/restaurant. Dette har vist seg å ikke være drivverdig, selv midt på sommeren. Det er også vurdert negativt av profesjonelle aktører som driver restaurant andre steder. Kundegrunnlaget for kafe/restaurant i Homborsund er dessverre for svakt.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt, der blant annet bebyggelsesstruktur og estetikk er endret og i tråd med omkringliggende bebyggelse.

Elisabeth Ribu og Frantz Leonard Nilsen, brev datert 9.2.2020:

Ribu og Nilsen er hytteeier i Homborsund og kommenterer at eksisterende kvaliteter må ivaretas og at bebyggelsen harmonerer med eksisterende stil der bebyggelsen tilpasses og respekterer landskapet, terrenget og de naturgitte forhold. Når det gjelder lokalt senter bør handels- og servicetilbudene rettes inn mot lokalmiljøet og sommerturistene for å bidra til mindre bilkjøring og være i tråd med kommunens sterke klimasatsing. De mest naturlige og sikreste lokale tilbud vil være en kolonial med noe større utvalg enn dagens forretning, servicetilbud som frisør, apotekutsalg og treningssenter. Med en økt befolkning vil det også være aktuelt med offentlige helsetilbud som fastlegekontor, fysioterapi og lokal helsestasjon. Muligens er det en god idé å tilby lokale håndverksbedrifter lokaler i senteret. Ribu og Nilsen gir innspill til havneområdet/brygga og mener det er positivt at det søkes om aktiviteter både for ungdom og voksne. Av innspill kan nevnes kafé, bakeri, restaurant, utsalg av fisk, grønnsaker/bær, bensinutsalg etc.

Videre bør flatesprenging av store områder være helt uaktuelt og utrydding av vegetasjon bør også unngås. Innpassing av bygninger i landskapet der trær og annen vegetasjon bevares så langt det lar seg gjøre bør etterstrebes og vil utvilsomt gi det beste og hyggeligste resultatet. Ny bebyggelse bør preges av tradisjonell sørlandsstil for hele utbyggingen. Den klassiske byggeskikken med saltak, kort takutstikk,

stramme former, tradisjonelle vinduer, rette vinkler og symmetri representerer en vakker, tidløs og ren stil. Vedlagte skisse til planinitiativet viser bygninger som skaper et urolig og lite stedstilpasset inntrykk og viser liten respekt for lokal bygningskultur. Bygningene på lokalsentret bør ikke være høyere enn to etasjer. Et alternativ til den helt tradisjonelle byggestilen er å søke en helt modernisert byggestil, men der hovedelementene i den klassiske byggestilen er bevart. Det betyr at bygningene fortsatt er stramme med rette vinkler, saltak og kort takutstikk, men at bygget for øvrig har et mer moderne uttrykk.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt der blant annet ny bebyggelse harmonerer med eksisterende stil.

Nina Saugstad, brev datert 9.2.2020:

Saugstad har vært hyttebeboer i Homborsund gjennom 65 år og da er det kommet mange nye boligområder og ny skole er bygget, idrettsplass og lysløype er etablert. Her har man i stor grad tatt hensyn til eksisterende natur og miljø. Planforslaget som vist viser et meget stort inngrep i området, og vitner om liten respekt for hensynet til landskapsvern og kulturmiljø, og forbud mot bygging i 100 meters-beltet. Saugstad sier videre at det mest dramatiske er planen om å sprengte bort mesteparten av fjellknausen. Det er en risiko at dersom ikke hele byggeprosjektet blir realisert etter flatsprenging, så blir området liggende brakk som et åpent sår i landskapet, godt synlig fra sjøen. Videre er det ønskelig med en bedre snuplass for bussen ved endeholdeplassen ved Homborsund brygge. Dette kan trolig løses som et strakstiltak, helt uavhengig av selve planforslaget. Ved å flytte en stolpe og en rød malt bu, samt arrondere litt på terrenget, vil en kunne få en snuplass på størrelse med snuplassene i Myråsen og ved Eide skole. Det kommenteres videre at forslaget fremstår kompakt og overdimensjonert på det planlagte arealet, med mange ulike funksjoner. Dette vil øke trafikken i området. I tilfelle realisering bør antall tilbud begrenses ved å flytte noen av de foreslåtte tilbudene til andre steder i bygda der de mer naturlig hører hjemme. Dessuten virker det svært uheldig å innpasse et presentasjonslokale for øl i nærheten av matbutikken, der barn og ungdom vanligvis samles. Saugstad avslutter med at det beste ville være om forslagsstillere trakk denne saken, og i samarbeid med kommunen i stedet så på andre egnede arealer i området for matbutikk/leiligheter.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er delvis ivarettatt der det blant annet er foreslått en ny og bedre snuplass for buss.

For å få til ønsket utbygging må deler av området sprenges. Det gir blant annet mulighet for en nærbutikk og en parkeringskjeller/-garasje.

Vidvei, Simonsen, Alexander, Dannevig, Mossige og Hansen, beboere på Homborøya og Langøya, brev datert 9.2.2020:

Beboerne viser til eksisterende parkeringsplasser på gnr. 165/bnr. 16 der parkering for øybeboere i dag er sikret ved at eiere av fritidsboliger på øyene har tinglyst rett til parkering, en parkering som skal kunne brukes til enhver tid. Vi viser også til kommuneplanen der det er lagt til grunn at parkering for fritidsboliger på øy skal sikres når det gis tillatelse til bygging. Ordningen med parkeringsplasser i nærheten av båthavn, medfører at trafikk rundt området begrenses. Videre kommenteres det at det bør vurderes flere lokaliteter før regulering av ett område gjennomføres. I tillegg har de enkelte spørsmål til skissene som omhandler terreng- og landskapsendringene, horisontendringen og synlighet, kommersiell utbygging av 100 metersbeltet, om det er et reelt behov og for hvem, byggefaser og krav til dette, skalatilpasning til eksisterende bebyggelse og at en utbygging ikke må være til hinder for god og trygg bruk av brygge og parkeringsplasser.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er i hovedsak ivarettatt gjennom vurderingene og landskapstilpasningene som planforslaget har.

Reidar W. Saugstad, KNA-veien, brev datert 9.2.2020:

Saugstad støtter at det arbeides for fortsatt butikk i Homborsund og andre arbeider for å bevare et godt nærmiljø med barnehage, skole, trygge veier og gode tur- og fritidsmuligheter for de som bor her. Saugstad mener at dette prosjektet ikke bør realiseres. Han mener at det vil innebære et stort og irreversibelt naturinngrep i strandsonen og medføre betydelig trafikkøkning. Videre kommenteres det at det er stor sannsynlighet for at mye vil ligge brakk som et åpent sår i mange år fremover etter sprengningen. De skisserte 4-etasjers moderne blokkene vil være synlige fra sjøen, fra Kalvehageneset osv. Det opplyses om at man i gamle dager la bygningene i viker og kløfter. Saugstad råder både forslagsstiller og kommunen til å stoppe prosjektet og finne alternativer som ikke skaper de problemene som nevnt. Dersom prosjektet likevel går videre, kreves det at prosjektet deles opp i flere faser og at kun en fase godkjennes av gangen, og at alle konsekvensutredninger blir gjort på skikkelig måte. Til sist har han spørsmål til presentasjoner som er holdt og vist.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er tatt til orientering. Utbyggingen vil foregå i etapper.

Karen Helene Ulltveit-Moe, epost datert 3.2.2020:

Ulltveit-Moe er eier av 165/2 og har ingen spesielle preferanser for hvordan de kommer inne fra KNA-veien, såfremt innkjørselen fortsatt går gjennom skogholtet foran porten. De er videre opptatt av at det bevares skog/beplantning på utsiden av deres gjerde, samt at naturtomten som grenser til deres eiendom forblir naturområde. Når det gjelder tegningene som er skissert så kommenterer Ulltveit-Moe at prosjektets husmasse bør bygges i Sørlandsstil med skråtak. Det som er foreslått på sjøsiden er fint, men er skeptisk til uttrykket som er planlagt lenger inne. Det vil bryte fullstendig med Homborsunds arkitektoniske uttrykk og redusere naboeiendommens verdier.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivare tatt.

Mari og Jostein Berg, Homborhave, brev datert 6.2.2020:

Berg har innvendinger til planen og en utbygging av Homborsund havn vil ha varige konsekvenser for topografien og historien knuttet til Homborsund. For den daglige handelen vil en slik utbygging bli ulogisk. Befolkningen bor nærmere skolen og trukket vekk fra havna, og et næringsbygg bør ikke primært bygges i et unikt og fredelig hjørne der kun et mindretall bor til daglig. Videre vises det til at nåværende vei ikke er dimensjonert for en betydelig økning av trafikk som forslaget legger opp til. Hele området vil bli forvandlet fra en historisk sørlandsidyll til et ordinært område med inngripen i fjell og knauser. Foreslått utbygging vil være massiv i forhold til stedets natur og innretning. Mange nåværende boliger vil bli berørt av et helt annet trafikkbilde enn det er i dag. Og en slik utbygging vil snu helt opp ned på Bergs boligsituasjon. De bor i Homborhave 8, i en enebolig som vil ligge rett overfor det foreslåtte næringsbygget. En slik utbygging vil være til betydelig sjenanse med innsyn og vil redusere verdien av vår eiendom. De personlige konsekvensene kommer i tillegg til de store topografiske endringene i naturen.

Det vises til kommuneplanens arealdel side 234: «*En etablering av nærmiljøsent i Homborsund vil bygge opp under sosial infrastruktur og legge til rette for flere tjenestetilbud i lokalsenteret*»

Ut fra Bergs innvendinger kan de ikke se at planforslaget har gjort en riktig vurdering. De kommenterer at de ikke ser at et slikt overdimensjonert bygg ved Homborsund Havn vil være en god sosial løsning, eller god løsning for infrastruktur og logistikken i Homborsund. Løsningen vil skape trafikkrisiko og gi varige sår i det unike kystlandskapet. Berg ønsker at kommunen lykkes med å utvikle området på en god måte til det beste for lokalbefolkningen og næringsutviklingen, slik som turisme, men mener at planforslaget til et næringsbygg og boenheter ved havnen virker mot sin hensikt og berører negativt. En slik utbygging som foreslått i planforslaget vil ha varige konsekvenser for fremtidige generasjoner.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er tatt til orientering. Det bemerkes at utbyggingen er justert og er mindre massiv. Det er tatt hensyn til topografien og landskapet, samt eksisterende bebyggelsesstrukturer.

Inger-Tori Solberg, epost datert 9.2.2020:

Solberg viser til at det 1.1.1996 ble funnet salamandere i dammen ved Lille Løvika, og dette er også avmerket i artsdatabanken. Videre sies det at salamandere er fredet i Norge, og siste observasjon i dammen var i 2018. Største trussel for salamandere er drenering og utfylling av yngledammer, samt utbygging som reduserer terrestrisk areal. DN foreslo derfor i 2010 en 300 meters vernesone rundt salamanderdammer. Solberg avslutter med at større sprengningsarbeid ved dammen vil sannsynligvis drenere dammen og utbygging nær dammen vil ødelegge ynglestedet for salamandere.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt, det utført egen undersøkelse av naturmangfoldet.

Thor Søndena, epost datert 9.2.2020:

Søndena kommenterer at det ut fra nasjonale føringer er bygging/sprengning i 100 meterssonen i utgangspunktet en uønsket aktivitet. Søndena sitt ønske er at utbyggerne holder seg helt borte fra dette området. Det vises til at Agder Fylkeskommune ønsker å få Homborsund havn – som er en gammel uthavn – inn på UNESCO sin verdensarvliste. Søndena mener det er ganske uforståelig at nytt butikkbygg flyttes lenger unna befolkningen. Det stilles enkelte spørsmål omkring dette, blant annet hvordan utbyggerne vil kompensere for økt handlevei både for yngre og eldre.

Det hevdes at berggrunnen i det planlagte byggeområdet er sulfidholdig. Det forventes at der her blir gjort grundige forundersøkelser og at resultatet av disse blir gjort offentlig kjent så snart de foreligger. Dersom det finnes sulfidholdig fjell, må det før sprenging settes i gang gjøres grundig rede for hvordan massene skal deponeres for å hindre avrenning, og hvordan utbyggerne vil hindre kontinuerlig avrenning ut i fjorden fra byggeområdet for å ivareta faunaen i havet.

Videre kommenteres det at plasseringen av butikken er uheldig fordi den genererer et trafikkmønster der innbyggerne først må kjøre hjem, for så å ned til havna for å handle. Folk som bosetter seg i leilighetene vil i tillegg kjøre til og fra. Trafikken vil påføre veinettet økt belastning. Det vises til det omfattende anleggsarbeidet og transporten det gir der veinettet i Homborsund ikke er dimensjonert for dette. Det hevdes videre at sannsynligheten for ulykker vil øke vesentlig. De myke trafikantene vil være særlig utsatt. Faren er stor for at alvorlige ulykker kan inntreffe. Søndena kommenterer at utbyggingen ikke må starte opp før Homborsund har fått et vegnett som er bedre tilrettelagt for tungtrafikk og der de mye trafikantene må være bedre sikret – hele veien fram til brygga.

Avslutningsvis vises det til at det langs veien mellom nåværende butikk og brygga ligger i et bevaringsverdig og unikt miljø. Dette er verdifullt og må bli tatt vare på for kommende generasjoner. Søndena viser til kommunens estetiske veileder, samt at den økte trafikken vil generere økt CO₂-utslipp, noe som er helt i strid med nasjonale føringer og de klimamålene som ble offentliggjort helt nylig.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er tatt til orientering. Minner om at utbyggingen er endret gjennom å følge sørlandsstilen.

Torgeir Retterstøl, epost datert 3.2.2020:

Retterstøl viser til at platået ovenfor fritidsboligen har ligget ubenyttet i nærmere hundre år og vært et privat og bevoist område. Nå blir hele dette området offentlig tilgjengelig. Videre kommenteres det at de planlagte boligene vil, som flere andre boligeiendommer i nærheten, være innenfor 100 meterssonen. Den sjø nære delen av platået er tenkt å være park hvor det også befinner seg et lysthus med utsikt til Homborsund fyr. Retterstøl har så positive kommentarer til forelagt utbygging av

området, men planene kan synes for omfattende og favne for bredt som for eksempel å ha en restaurant på Homborsund brygge. Slik virksomhet vil ikke passe inn i det nåværende og fremtidige boligområdet. Derimot vil ei bensinpumpe på brygga bli tatt vel i mot. Med så stort byggeareal til disposisjon som det er på Løvigplatået, må hushøyde kunne holdes innenfor den vanlige eksisterende i Nalstein, Homborsund.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivare tatt der utbyggingen er mindre omfattende.

Alexander, Aall Simonsen, Moe, Lumb, Moe, Selstrøm og Selstrøm Moe, hytteeiere på Homborøy, brev datert 10.2.2020:

Hytteeierne kommenterer at løsninger for trafikkavvikling, landskapsbehandling med store utsprengte områder rett ved bryggen, utvidet brygge mm. ikke er gode og vil drastisk endre Homborsunds egenart og historiske miljø på en svært uheldig måte. Vegetasjon danner rom og et hyggelig nærmiljø. Vegetasjonen bidrar positivt til mindre avrenning og mer fordrøyning av overvann, og bidrar til økt naturmangfold. Kystvegetasjon som hører til i området må ikke fjernes for flatehogst vil endre hvordan Homborsund fremstår som et frodig og sjarmerende sted med rik flora og fauna. Videre må snuarealer for varetransport og private biler være innenfor egen tomt. Videre må det utarbeides en transportfaglig rapport som redegjør for økningen i ÅDT de foreslåtte tiltak vil ha. Konsekvenser for trafikken og trafikkavviklingen i området må utredes.

Videre skrives det at planområdet er mer omfattende enn presentert i kommuneplanen, og at eiendommer som tiltakshaver ikke rår over er inkludert og de berørte eiernes samtykke bør fremlegges. Hytteeierne på Homborøy kan ikke se at det gagnar kommunen eller Homborsund å tillate en privat aktør med mål om profitt å gjøre disponeringer som i praksis involverer at hele den sentrale delen av tettbebyggelsen i Homborsund endres. Områdeavgrensningen bør gjelde den aktuelle tomten og krysset Halsteinveien/Kistevigveien/ Homborsundveien. Sekundært kunne Homborsundveien til og med tomten med den nåværende butikken inkluderes. Det må avklares bruk til uteoppholdsareal som er universelt utformet (MUA). Verken planens tomteareal, bebyggd areal, bebyggelsesvolum eller høyder er angitt. Foreslått bebyggelse er på fire etasjer. Den eksisterende bebyggelsen på Homborsund er i en til to etasjer. Det er vanskelig å se at nytt og gammelt kan føyes sammen på en god måte.

Videre anføres det at plassering av et kommersielt tyngdepunkt i Homborsund ned mot båthavnen vil skape økt gjennomkjøring gjennom tilgrensende nabolag som per dags dato oppleves som rolige småskala gateløp. Det vil være negative virkninger for området rundt som konsekvens av utvidet brygge, parkeringsmuligheter, «nærmiljø» senter. Sjøbunnen vil bli påvirket av utfyllinger og mulig påvirkning av tiltaket på sjøbunnen mener vi må dokumenteres av fagfolk.

Det skrives videre om Homborsunds egenart og at krav til konsekvensutredning forutsetter at følgene av utfyllingen og fjernvirkningen av tiltaket utredes. Den foreslåtte utbyggingen vil dominere fjorden, ødelegge landskapet og gjøre den gamle bebyggelsen til kulisser. Etablering av nærmiljøsenderet vil bety en unødvendig økt trafikk gjennom den gamle bebyggelsen, med mulige behov for anlegg av gangvei og forsterket infrastruktur.

Hytteeierne mener videre at vurderingen av at prosjektet ikke faller inn under forskrift for konsekvensutredning vedlegg II pkt. 10 b) er feil. I referatet fra oppstartmøte med kommunen vises det til at tiltaket har blitt vurdert etter forskrift for konsekvensvurdering Vedlegg II. Da kommuneplanen ble vedtatt ble ikke formålsendringen til «sentrumsformål» konsekvensutredet mer enn på en svært overfladisk måte. Derfor må en slik utredning gjennomføres for temaer som trafikk, estetikk, kulturminner, avrenning, og Naturmangfoldsloven. Videre må medvirkningen være systematisk og etterrettelig. Det virker som det er lagt opp til så få muligheter til å la lokalbefolkning og andre brukere av stedet komme til orde.

Videre arbeid med reguleringsplanen må belyse hvor mye masse skal fjernes for at tiltaket kan gjennomføres. Det må vises flere snitt av tiltaket hvor nærliggende bebyggelse er inkludert slik at naboer kan få et bedre innblikk i hvordan deres nærområde vil bli endret med tiltaket. Fotovisualiseringer fra normal øyen høyde viser bedre skala og form enn fugleperspektiv illustrasjoner. Visualiseringene bør gjøres både fra sjøsiden og fra veiarealer. Det må legges opp til gode utearealer med høy kvalitet i materialvalg og utforming. Bebyggelsen bør underordne seg nærliggende bebyggelse i skala og volum og ikke ruve over nærliggende boliger. Videre må planarbeidet kunne vise til at overvannet vil bli håndtert på en måte som ikke belaster andre nærliggende eiendommer.

Til slutt påstås det at dersom planområdets utvikling fører til økt innsyn, dårligere solforhold, økt trafikkbelastning, og endret utsikt til det som er en naturtomt til å ha utsikt til en parkeringsplass, terreng skjæringer, og større småbåthavn med søppelanlegg, drivstoff pumpe og mer vil det føre til verditap på nærliggende bebyggelse.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet tas til orientering, samtidig vises det til plandokumentene og den endrede bebyggelsesstrukturen, samt ivaretagelsen av allmennhetens ferdsel i og langs sjøen.

Stein Reisvold, Trine Beie, Bjørn Kristian Pedersen, brev datert 8.2.2020:

Reisvold, Beie og Pedersen kommenterer at det iht § 10 i forskrift om konsekvensutredninger så skal det vurderes om en plan eller tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Etter deres vurdering er det ganske åpenbart at planene for Homborsund brygge og nærmiljøsent vil få vesentlige virkninger for både miljø og samfunn. Det må foreligge en konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredninger som grunnlag for videre arbeid med en reguleringsplan. En slik konsekvensutredning må bl.a. omfatte lokalisering av lokalsenter, trafikkanalyse, landskapshensyn og naturmangfold.

Når det gjelder lokalisering av lokalsenter vil fortsatt vekst innebære at det må gjøres en overordnet vurdering av hvor det er mest hensiktsmessig å samle/videreutvikle et lokalsenter i Homborsund. I forhold til trafikkanalyse vil en etablering av Homborsund nærmiljøsent som planlagt med butikk, boliger og næring, endre trafikken på Homborsundveien betydelig mellom dagens butikk og planlagt butikk. Konsekvensene av økt trafikk må analyseres før videre planarbeid gjennomføres.

For landskapshensyn vil det innebære omfattende terrenginngrep dersom tiltakene blir gjennomført som planlagt. Vi kan ikke se at det er gjort noen vurdering av hvordan utbyggingen vil påvirke landskapet, særlig sett fra sjøen og fra turområdet på Kalvehageneset. Som del av en konsekvensutredning må det gjennomføres en vurdering av landskapshensyn. I dammen like vest for krysset Homborsundveien/Nalsteinveien er det påvist liten salamander. Det anføres videre at liten salamander står på den nasjonale rødlista. I andre utbyggingsprosjekter er det gjennomført betydelige avbøtende tiltak for å sikre at ikke salamanderen blir skadelidende. De har ikke sett noen vurdering av dette så langt i planprosessen. Naturmangfoldsloven må ivaretas både på land og i sjøen. Det må videre vurderes om de utsprengte massene kan inneholde sulfider, kfr. utfylling i sjøen i Lillesand med svært uheldig virkning for livet i sjøen.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er delvis ivaretatt da det er utarbeidet konsekvensutredning der blant annet biologisk mangfold har vært et av temaene.

Bjørn Kristian Pedersen, Stein Reisvold og Jan Olav Vik, epost datert 7.2.2020:

Det forventes at grunnlaget for utbyggingen er godt kartlagt når det lages en reguleringsplan. Spesielt når prosjektet er tenkt gjennomført i et sårbart område innenfor 100m-beltet til sjøen og grenser til bevaringsverdig bebyggelse. Videre vises det til fylkesrådmannens kommentar i forbindelse med kommuneplanarbeidet der de sterkt fraråder Homborsund nærmiljøsent fordi området ligger innenfor 100m-beltet til sjø, landskapshensyn og hensynet til kulturmiljø. Samtidig vises det til

rådmannens innstilling som er i mot. Videre gis det kommentarer til den politiske behandlingen av kommuneplanen der nærmiljøsentret ble tatt med. Når det er lagt vekt på næringsutvikling forventes det at det er foretatt en markedsanalyse av behovet for virksomhet/næring. Og av de presenterte næringene kan de ligge mange steder i Homborsund og er ikke avhengig av sjø nær beliggenhet. Næringene er trolig ikke bærekraftige over tid, med eksempler som kafé og restaurant, urealistisk markert for treningssenter, legekantor, frisør og andre næringer med kontor. De mener at behovet for den foreslåtte næringsvirksomheten bør vurderes kritisk med tanke på å åpne sjønære områder i et ganske stort omfang og realismen er ikke dokumentert. Pedersen, Reisvold og Vik kommenterer at før reguleringsplanen for Homborsund nærmiljøsent detaljreguleres, må grunnlaget for næring vurderes grundig. Behovet for næring er vektlagt som en viktig faktor for å fravike retningslinjene om bygging i strandsonen ved etablering av Homborsund nærmiljøsent. Det forventes i den forbindelse at det blir gjort en skikkelig analyse av behovet for virksomhet/næring, og at denne næringsutviklingen er knyttet til sjø nær virksomhet/næring. Vi mener at behovet for den foreslåtte næringsvirksomheten bør vurderes kritisk med tanke på at dette er, og kan være med på å åpne sjønære områder i et ganske stort omfang i Homborsund.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt, og det anses at grunnlaget for foreslått bebyggelse er godt utredet og kartlagt.

Anne Kvernberg, Lena Marie Myhre og Inger Tori Solberg, epost datert 8.2.2020:

Kvernberg, Myhre og Solberg kommenterer at trafikken på Homborsundveien vil øke betraktelig dersom butikken blir flyttet og det tillates økt bosetting. Trafikken vil videre økes som følge av tyngre kjøretøy og anleggsmaskiner. Spesielt i anleggsperioden. Videre vises det til hva fylkesrådmannen har sagt. I merknaden anføres det videre at dersom butikken flyttes vil det medføre at antallet barn og unge som ferdes på denne strekningen vil mangedobles i forhold til i dag. Det må stilles som krav at veistrekningen sikres skikkelig før Homborsund nærmiljøsent kan etableres helt eller delvis. Til sist kommenteres det at det må foretas en trafikkanalyse knyttet til etablering av Homborsund nærmiljøsent før tiltaket detaljreguleres.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt, og det vises blant annet til utarbeidet trafikkanalyse.

Knut Ringvold, brev datert 9.2.2020:

De siste 20-30 år har Grimstad kommunes politikere og administrasjon lagt vekt på å skjerme Homborsunds identitet – den nære beliggenhet til havet og stedets historie. Det er gjort ved å trekke ny bebyggelse vekk fra sjøen. Denne varsomme forvaltningen av Homborsund har vært svært vellykket. Ringvolds innvendinger mot prosjektet er at prosjektet er altfor omfattende og dominerende og at det ikke er tilpasset formålet. Det vises til at vedtaket i kommuneplanen ikke var enstemmig, der både rådmann og fylkeskommunen frarådet omdisponering i kommuneplanen. Ringvold mener at boligbygg og næringsbygg må tilpasses områdets topografi og den eldre bygningsmassen i nærheten, herunder Homborsunds gamle uthavn. Videre må de nye byggene følge Grimstads estetiske veileder. Innseilingen i Homborsundfjorden og utsikten fra Kalvehageneset mot Homborsund skal ikke påvirkes negativt av en bygningsmasse som ikke passer inn i miljøet. Bygningsmassen må utvikles slik at også småbarnsfamilier kan tiltrekkes av prosjektet. Tomten i 100 meterssonen må ikke flatesprenges, for å etablere næringsbygg, samt funkishus og leiligheter. Ringvold mener at et verdifullt område i 100meterssonen ikke kan bygges ned til asfalterte parkeringsplasser. Sprengningsarbeider må skje med varsomhet, og deponering av utsprengte steinmasser må skje i kontrollerte former. Man må være 100 % sikker på hva steinmassene som skal dumpes inneholder, og hvor de skal dumpes. Ringvold er engstelig for at omfattende sprengning gjennomføres, før det er klart at boliger faktisk vil bli bygget. Det er ikke ønskelig med et utsprengt område som blir liggende ubenyttet i mange år som et sår i naturen.

Næringsvirksomhet må begrenses til en butikk med et rimelig areal, og muligens med mindre utleielokaler i tilknytning til denne. Videre er det lite trolig at kafedrift på årsbasis er levedyktig og det vises til forsøk på kafedrift i det gamle posthuset i fire sommersesonger med lite besøk. Det vises til at det må gjennomføres en reell konsekvensanalyse av trafikkrisikoen og støyforhold både under og etter anleggsperioden må tas hensyn til.

Ringvold foreslår å etablere et sentrumsområde der Homborsundveien krysser Jorvardeveien, inklusive ball-løkken ved Homborsundhøyden. Dette området vil være mer sentralt for Homborsunds befolkning enn havneområdet. Videre vises det til at det må avklares påstanden om at det er salamandre i dammen på området.

Avslutningsvis mener Ringvold at prosjektet er et privat boligutbyggingsprosjekt i 100meterssonen og at Homborsund som idyll må fremstå som et hyggelig sted også etter at utbygging er gjennomført.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er tatt til orientering.

Anneli Kjeldsberg, epost datert 9.2.2020:

Kjeldsberg kunne ha tenkt seg en liten strand på brygga. Det er for meg og mange med meg ingen steder å bade her (jeg må jo til Brevik eller andre helt til meggesvik).

Forslagsstillers kommentar

Innspillet ble først ivaretatt, men strand ble tatt ut etter bl.a. innsigelser fra Statsforvalteren og fylkeskommunen.

Flere fastboende og sommergjester, brev datert 7.2.2020:

Innspillet er på vegne av 152 fastboende og sommergjester. Det vises til oppstartsvarslet, planinitiativ og beskrivelse av bebyggelsen som det kan være aktuelt å etablere. I hovedsak er tilbakemeldingen at bebyggelsen, sprengningen, beliggenheten ikke er ønskelig og ikke akseptabel. Det er ønskelig med ny butikk, men hele prosjektet må nedskaleres betydelig. En butikk med mulighet for utleie av mindre areal til annen næringsvirksomhet samt noen få boliger som vender mot Kistevigveien kan være akseptabelt, såfremt de utformes på en slik måte at de reflekterer gjeldende bebyggelse og retningslinjer. Videre tas det opp at antatt trafikkøkning er grunnleggende feil, det vil komme mer trafikkendring som følge av flytting av butikk og såpass mange boenheter.

Det vises til at det uakseptabelt at store mengder gneis dumpes i fjorden. Og det er båtforeningens behov være retningsgivende for løsningene ved havna. Det er positivt at denne delen reguleres til småbåthavn. Videre kan Eide Sognelag, Homborsund Båtforening, Eide Idrettslag og Homborsund Fyrs Venner møtes og prioritere hvilke tiltak som er nødvendige for å gjøre denne dele av havnen mer attraktiv.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivaretatt der blant annet prosjektet er nedskalert, samt at bebyggelsen harmonerer med omkringliggende bebyggelse.

Jahn Inge Hauge, epost datert 5.2.2020:

Hauge viser til den motstanden som har vært mot prosjektet og det inntrykket av at motstanden er gjengs oppfatning blant befolkningen i Eide. Men dette stemmer ikke. Hauge ser på oppstarten som en invitasjon for å være med på utformingen av bebyggelse og grøntområder. Gode meningsutvekslinger, tanker og ideer fører gjerne til gode beslutninger. De forelagte tanker og ideer fremlagt gjennom illustrasjoner av Homborsund nærmiljøsent er forslag, tanker, ideer, illustrasjoner.

Hauge beskriver området som det fremstår i dag som å møte en mørk vegg av høye furutrær. Fra sjøveien har jeg aldri opplevd at noen ville legge seg til for overnatting med båt i dette området. Det

stilles spørsmål ved hva skjærgården er uten den eksisterende bebyggelse og den fremtidige. Hauge avslutter med at det blir kjempespennende å følge den videre prosessen mot et forhåpentligvis endelig resultat, som kanskje de fleste kan se seg tjent med.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er tatt til etterretning.

Vetle og Ragnhild Sandvær Jørgensen, brev datert 9.2.2020:

Sandvær Jørgensen har nylig kjøpt et gammelt hus i Homborsund ser meget positivt på at det skjer utvikling og vi har et sterkt ønske om at det nye nærmiljøsentret skal bli en realitet. Det er essensielt at det vernes at det finnes barnehage, skole og nærbutikk i Homborsund, og de ønsker all ny utbygging velkommen. Sandvær Jørgensen mener at et bredere tilbud med eksempelvis treningssenter og kafé/restaurant vil gjøre stedet enda mer attraktivt. En slik utvikling vil gi flere tilflyttere, noe som trengs for å opprettholde livsnerven i bygda. At det i samme prosjekt er planer om leiligheter og boligbebyggelse som vil gi økt tilflytting ser de positivt på. Videre vises det til at Homborsund mangler et havneanlegg som er tilrettelagt for båtturister og besøkende. Slik Homborsund fremstår i dag mangler de fleste fasiliteter man ville forventet å komme til hvis man som turist legger turen innom en koselig havn.

Sandvær Jørgensen mener at planen bør minimum inneholde marina, samt kafé i direkte tilknytning til bryggeanlegget. De viser til Kragerø, men spesielt Valle i Bamble er sammenlignbart med det Homborsund kan bli. På Valle finnes det butikk, marina, isbar og restauranter, alt beliggende på bryggekanalen og oppført i nyere tid som tradisjonelle trebygninger. Stedet er en populær destinasjon for båtturister. Det er et kjent fenomen at folk kjører båt fra Kragerø til Valle for et restaurantbesøk, en tur på butikken eller i isbaren. På samme måte kan Homborsund med litt utvikling bli et populært stoppested, det er mye båttrafikk mellom Grimstad og Lillesand, potensialet for en havn med yrende liv er stort.

Avslutningsvis kommenteres det at de ønsker å bidra til et fortsatt levende Homborsund, og at utviklingen som kommer ser de på som en nødvendighet for at et bærekraftig lokalsamfunn skal bestå.

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er ivarettatt.

10 VEDLEGG

- Plankart, sist revidert 15.1.2025
- Tilhørende bestemmelser, sist revidert 15.1.2025
- Konsekvenser for miljø og samfunn (KU), sist revidert 15.1.2025
- *Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS), sist revidert 24.4.2024*
- *Biologisk mangfoldrapport, Agder naturmuseum, datert 31.3.2020, revidert:*
- *Trafikkanalyse, Vianova, datert 1.10.2020*
- *Støyanalyse, Vianova*
- *Notat, møte renovasjon.*
- *Kart parkeringsplasser,*
- *Estetisk veileder, Gilje byggrådgivning, datert 2020*
- *Overordnet VA-vurdering, Gilje byggrådgivning, datert 30.9.2020*
- *Vurdering rundt deponering av sulfidholdig stein i sjø ved Homborsund, Grimstad kommune, notat utført av NIVA, datert 10.12.2020*
- *Tiltaksplan sulfid, Cowi*
- *Utfylling i vann, Motstand mot brudd under fylling, Gilje byggrådgivning, datert 2.10.2020*
- *Sedimentundersøkelse, Miljøteknisk undersøkelse av sedimentene ved Homborsund havn vedrørende fylling, Gilje byggrådgivning, datert 21.12.2020*
- *Fagrapport. Agder Rådgivning. Vurdering av merbelastning av vannmiljø for småbåtanlegg.*
- *Fagrapport Vannmiljø, Agder rådgivning.*
- *Fotorealistiske bilder av fremtidig utvikling, XR Visuell Kommunikasjon*
- *Veileder landskapsutforming. Murer, skjæringer, fyllinger og marginer.*
- *Vurdering av alternative lokasjoner*
- *Historisk analyse av Torgeir Retterstøl og Torstein Vehusheia*
- *Rapport fra barnetråkk*

11 KILDER

- Boken Sagaen om en sørlandsbygd.
- SSB.
- Boken Navn i Eide.
- Grimstad adreasetidende
- Hefte om Reddalskanalen.