

Til

Trollvegg Arkitektstudio AS v/ Adi Dukic

Østre Strandgate 31

4610 Kristiansand S

e-post: [plan@trollvegg.no](mailto:plan@trollvegg.no)

## **Merknader til varsel om oppstart av privat detaljreguleringsplan for Kirkeveien 37 og Granveien 2, i Arendal kommune**

Havebyen Vel viser til varsel mottatt på epost 17. oktober 2024.

Havebyen Vel omfatter husstander med adkomst fra Galliåsen, Granveien og Alf Dannevigs vei. Velforeningens formål er å fremme medlemmenes felles interesse i området og virke for stedets sosiale og fysiske miljø, og beboernes trivsel og sikkerhet. Foreningen skal ivareta stedets interesser som et hørings- og samarbeidsorgan overfor kommunen og andre offentlige instanser.

Vi er 18 medlemmer (husstander) i velforeningen og sammen med 7 husstander i Hisøy Hageby Borettslag (13-mannsboligene i Alf Dannevigs vei) er dette våre merknader.

Havebyen Vel er imot oppføring av 6 nye boenheter i form av rekkehus eller to-mannsboliger i Kirkeveien 37 og deling av tomten i Granveien 2, med etablering av 2 boenheter som to-mannsboliger på ny utskilt tomt, sammen med beholdning av den eksisterende eneboligen. Dette fordi en økning av boligmassen i området utløser krav til trafiksikkerhet som medfører infrastrukturendringer som enveiskjøring eller breddeutvidelse. Dette vil påvirke oss som bor her og våre eiendommer negativt.

### **Fortettingsstrategi**

I saksprotokoll for «Reguleringsplan for Kirkeveien 37 og Granveien 2 - anmodning om oppstart av planarbeid» vedtok kommuneplanutvalget følgende:

*Arendal kommune v/planavdelingen skal parallelt med planarbeidet utarbeide en fortettingsstrategi for Hisøy Hageby øst. Fortettingsstrategien skal redegjøre for:*

- *Forventet fortettingspotensial (hvor mange nye boliger som potensielt kan bygges i feltet)*
- *Nødvendig utbedringsbehov av infrastruktur som veg, vann, avløp og grønnstruktur (lekeplasser, møteplasser og turstier).*
- *Arkitekturuttrykk*
- *Kostnadsoverslag på nødvendige utbedringstiltak*

- *Ansvarsfordeling mellom private utbyggere og det offentlige*
- *Plan for trinnvis utbedring av nødvendig infrastruktur*
- *Forslag til utbyggingsavtale*

Kommunen vil hjemle fortettingsstrategien for området i Kommuneplanens arealdel som nå er under revisjon. Kommuneplanens arealdel er forventet vedtatt sommeren 2025. I fremdriftsplanen til utbygger ser vi at Trollvegg Arkitektstudio AS har skrevet at et vedtak om godkjent plan er satt til juli 2025.

Det er svært uheldig at prosessen med reguleringsplanen igangsettes før fortettingsstrategien er vedtatt. Reguleringsplanen må forholde seg til fortettingsstrategien. Slik tidslinjen er lagt opp nå skal det gjøres vedtak i reguleringsplanprosessen uten å ha fortettingsstrategien, som planen er bundet til, klar. Havebyen Vel mener de føringene som fortettingsstrategien setter bør være på plass først, slik at en reguleringsplan vil utarbeides og sparres opp mot en mer overordnet plan for området. På den måten vil det være mer ryddig og oversiktlig for alle parter i medvirkningsprosessene.

Det kommer frem av referatet at man skal forholde seg til fortettingsstrategien for å unngå små «frimerkeplaner». Men ved å starte opp reguleringsplanprosessen av Granveien 2/Kirkeveien 37 *før* fortettingsstrategien er på plass, så oppnår man nettopp det strategien er ment å forhindre; nemlig frimerkeregulering. Vi mener at fortettingsstrategien må vedtas først, og videre at hele området detaljreguleres for å unngå slik frimerkeregulering.

## **Formålet med planen**

Havebyen Vel ønsker i det videre å kommentere utbyggernes beskrivelse av hovedintensjonen med reguleringsarbeidet som utbygger forankrer i «(...) *tråd med overordnet målbilde i Regionplan Agder 2030, samt strategier til Arendal kommune om fortetting i veletablerte boligområde.*».

22. oktober 2024 vedtok fylkestinget ny Regionplan Agder 2030 med regional planstrategi for 2024-2027. I kapittelet «Attraktive og livskraftige byer, tettsteder og distrikter» tegner regionplanen et fremtidsbilde for Agder hvor «*Flere bor i gangavstand til dagliglivets gjøremål. De fleste velger derfor å forflytte seg uten bruk av privatbil, og langt færre er utsatt for støy- og luftforurensning. Det er god tilgang på boliger i ulike prisklasser, med gode innvendige og utvendige fellesarealer som er tilrettelagt for å kunne bo i eget hjem hele livet.*» Videre skisserer regionplanen at et av tiltakene for å nå målsettingen om å skape «Attraktive og livskraftige byer, tettsteder og distrikter» er å «*Lokalisere nye boliger og tjenestetilbud slik at flest mulig har gang- eller sykkelavstand til daglige gjøremål.*» Havebyen Vel mener utbyggingsplanene i Kirkeveien 37 og

Granveien 2 ikke bygger opp under en slik strategi. Økt antall boenheter i vårt område vil bidra til økt trafikk internt i feltet, langs skolevei, Vikaveien og Trommestadveien.

Økt trafikk påpekes også av utbygger i planinitiativet. I planinitiativet kapittel 3.2 Klima og miljø, under tema Transport, beskriver Trollvegg Arkitektstudio AS at *«Planområdet ligger i kort avstand, ca. 500m. fra skole og barnehage og ligger tett på flotte turområder. Det er ellers naturlig å tenke seg at mange vil måtte benytte bilen i forbindelse med andre ærend med tanke på hverdagslogistikken, men det er også en joker som ligger innenfor en radius på ca. 500m.»* Havebyen Vel vil her påpeke at det er lengre enn 500 meter til skole og barnehage. Skoleveien til skolen (forbi Joker-butikken og gjennom skogen) er 1,2 km. Skoleveien (gangvei) til eksempelvis Stemmehagen barnehage er 1,8 km. Velger man bil er avstanden 1,4 km via Villaveien og 3,8 km via His.

Slik forholdene er i dag med usikret deler av skoleveien er det nærliggende å tro at barnefamilier velger å kjøre barna til skolen inntil en viss alder. Spesielt familier med barn i barnehagealder vil man anta velger å kjøre barna til barnehage på grunn av dårlig kollektivtilbud, både av hensyn til lav avgangshyppighet og kollektivtrase i forhold til lokasjon av skole og barnehage. Det går ikke rutebuss forbi skolen. Dette er trolig enda mer presserende vinterstid. Videre kan man tenke seg at man ved valg av bil som transportmiddel tar korteste og raskeste veivalg, hvilket er via Villaveien (1,4 km) og ikke via His (3,8 km). Økt utbygging i vårt område mener vi vil øke trafikkbelastningen på skoleveiene, og da spesielt på den usikrede Villaveien. De aller fleste har arbeidssted utenfor Hisøy.



**USIKRET SKOLEVEI:** Utbygging vil medføre økt trafikk og dermed økt risiko for trafikkfarlige situasjoner. Her fra Kirkeveien ved Joker-butikken.

I kapittel 2.5 Teknisk infrastruktur skriver også utbygger følgende: *«Utbygging av 8 boenheter vil medføre noe økt trafikk inn i boligområde på Kirkeveien og Granveien.»*. Tiltakshaver bekrefter altså økt biltrafikk i et område som kan beskrives som mettet, dersom man legger til grunn forslaget om ny veinorm og bestemmelsene om hensynssone. Dette i tillegg til at boligene vil medføre økt biltrafikk på veiene utenfor hensynssonen.

Dersom reguleringsplanen vedtas slik den er presentert i planinitiativet, så er det et klart brudd på overordnet strategier, og det vil ikke ivareta beboernes behov. Samtidig bygger det ikke oppunder Arendal kommunes nullvekstmål for personbiltransport. Strategier knyttet til mindre bruk av bil anser vi som viktigere enn strategier som tiltakshaver fremhever i sitt planinitiativ, som f.eks.: *«Dette er tiltak som følger overordnende strategier både lokalt og nasjonalt om flere ulike boligtyper innenfor eksisterende boligfelt for å kunne tilby boliger i ulike prisklasser.»* Vi mener trafikkhensynet skal trumfe utbyggingsbehovet.

Ellers vil Havebyen Vel påpeke at området allerede har en blandet boligtype med eneboliger, tomannsboliger og rekkehus.

## **Forholdet til hensynssone**

Utbyggingsplanene i Kirkeveien 37 og Granveien 2 inngår som to av flere pågående ønsker om fortetting i vårt geografiske område, og det er forventet at det vil komme ytterligere eiendommer som ønskes utbygget.

Vedtak om Hensynssone infrastruktur H410-52 ble vedtatt i 2019. Det kom innspill til bestemmelsen fra Bjørn Barexstein ved Tyholmen Arkitektkontor i første høring av revisjon av kommuneplan 2023-2033, hvor Barexstein ønsker hensynssonen fjernet. Barexstein ser for seg 20-30 nye boenheter i vårt område. Det er åpenbart at et slikt antall vil medføre stor belastning på infrastrukturen. Kommunedirektøren vurderte trafikksituasjonen slik for kommuneplanutvalget 16. juni 2021 i politisk sak 21/89:

*Utbygging med økt antall boenheter vil medføre økt trafikk og dermed økt risiko for trafikkfarlige situasjoner. Mertrafikk vil påvirke tre områder:*

- 1. His Haveby øst.*
- 2. Skolevei langs Kirkeveien / Villaveien.*
- 3. Vikaveien. På Vikaveien er det smalt med mye møtende trafikk. Den trafikale situasjonen på Vikaveien er årsaken til at det ble innført en hensynssone i kommuneplanens arealdel.*

Kommuneplanutvalget avsto anmodning om oppstart av reguleringsplaner på His Hageby øst i sak 21/89.

7. juli 2022 bestilte grunneier av Granveien 2 forhåndskonferanse med ønske om fradeling. 7. oktober 2022 ga rådgiver Atle Sørensen for Arendal kommune tilsvaret med følgende oppsummering:

*Infrastruktursonen gir i praksis et forbud mot etablering av nye boenheter og nye boligtomter. Denne sonen med tilhørende regelverk ble for noen år siden tatt inn som et resultat av et politisk ønske om en restriktiv holdning til etablering av flere boenheter som medfører økt trafikk langs Vikaveien. Dette da man fra politisk hold mente at de trafikale forholdene her var så dårlige at man ikke burde tillate nye enheter som genererte økt trafikk før forholdene var utbedret. Bestemmelsen har blitt praktisert strengt, og så langt undertegnede kjenner til har samtlige dispensasjonssøknader om å etablere nye boliger/boligtomter innenfor infrastruktursonen så langt blitt avslått. På denne bakgrunn vil kommunen anbefale å ikke gå videre med en delingssøknad slik nåværende plangrunnlag/regelverk er. Dersom du likevel går videre, er det som nevnt betinget av dispensasjon.*

Havebyen Vel stiller seg bak konklusjonene da det ikke har skjedd forhold som gir grunnlag for endringer i bestemmelsene. Oss bekjent foreligger det ikke planer for utbedring verken på Vikaveien eller Villaveien – noe vi mener alene reflekterer en fortsatt berettiget hensynssone for infrastruktur.

Samtidig opplever vi at beslutningstakerne i større grad nå enn i 2021 er positive til utbygging i hensynssonen. Etter initiativ fra planavdelingen ved Gidske Houge i 2022 ble det avholdt møte mellom utbyggere i Granveien 2, 7, 9, Alf Dannevigsgate 5 og kommunen, som til slutt endte med varsel om oppstart av reguleringsplan for Granveien 2 (som nå er slått sammen med reguleringen av Kirkeveien 37).

Det fremstår som hele kjerneformålet med hensynssonen, som gjelder trafikkbelastningen på Vikaveien, ikke hensyntas. Det mener Havebyen Vel er en svært uheldig utvikling.

## **Turproduksjon**

Det er i dag 54 boenheter med adkomst fra Granveien, Alf Dannevigsgate og Galliåsen. Det er et avgrenset område hvor inn- og utkjørsel til området foretas fra Granveien.

Ved å bruke erfaringstallene brukt i beregningen til Statens Vegvesen, håndbok V713, utgjør antallet boenheter i vårt område en samlet turproduksjon på 687,5 turer, med

variasjonsområde 522,5 – 935 turer. Av disse er 192,5 bilturer (års døgntrafikk/ÅDT) per døgn (variasjonsområde 137,5 – 275 bilturer) som så sprer seg både nordover og sørover på Kirkeveien. Vi er ikke kjent med at det foreligger lokale erfaringstall, men vi har erfart tidligere at det i reguleringsplanarbeid i Arendal kommune legges til grunn et ÅDT på 5 per boenhet, hvilket utgjør en samlet produksjon på 275 ÅDT.

Av «myke trafikanter» produserer boenhetene 495 personturer per døgn (variasjonsområdet er 385 – 660).

I tillegg benyttes vårt område som gjennomgangstrase fra Vika-området mot His, samt i forbindelse med tilkomst til friområdene vi grenser til. Dette taler for at antallet myke trafikanter er en del høyere enn det turproduksjonen internt i feltet skaper.

## **Trafikk og veivalg**

Bjørn Barexstein ved Tyholmen Arkitektkontor påstår i innspill til forslag til kommuneplan 2023 – 2033 følgende:

*Vi mener det var et feilgrep å la dette nabolaget havne innenfor infrastruktursonen, da man hovedsakelig ikke belaster trafikksituasjonen på Vikaveien, som var hovedgrunnen for å innføre infrastruktursonene på Hisøy. Selv om man kan kjøre via Vikaveien, så er det tilnærmet ingen som frivillig kjører denne veien, når man har et annet alternativ som er mye bedre, dvs Kirkeveien via His Kirke.*

Styret i Havebyen Vel kjenner ikke til at det er gjort noen formelle målinger av trasevalg fra bilturene ut fra vårt område. Vi mener en slik ubegrunnet påstand fra Tyholmen Arkitektkontor ikke må danne seg som en sannhet eller uten videre vektlegges i en fremtidig vurdering av grunnlaget for hensynssonen.

Vi kan som et motsvar si at våre medlemmer reagerer på påstanden da flere har nettopp Vikaveien som sitt førstevalg «til byen». Vikaveien begrenser seg ikke heller til strekket mot Strømmen; vi skal ikke alltid «til byen». Vi kjører til skole, fritidsaktiviteter og til sosialt samvær internt på Hisøy hvor Vikaveien, Villaveien, Trommestadveien og Gamle Sandvigvei er naturlige (og til dels eneste mulige) veivalg. Vi har adresse Kolbjørnsvik og geografisk ligger vi på østsiden av øya, fasaden i terrenget hviler mot Arendal sentrum over Kolbjørnsvik. De fysiske avstandene til mange av våre typiske reisemål i hverdagen er betydelig kortere mot Vika enn mot His; hvilket vi tenker spiller en stor rolle i våre veivalg.



*STOR TRAFIKKBELASTNING: Fortetting i His Hageby øst vil belaste trafikksituasjonen på Vikaveien. Her fra krysset mellom Vikaveien og Kystveien ved Strømmen.*

Havebyen Vel mener biltrafikken (ÅDT) inn og ut fra vårt område er av betydning for belastningen på Vikaveien (i sin helhet) samt Villaveien og andre smale veier som deler av Trommestadveien og Gamle Sandvigvei. Derfor mener vi at hensynssone infrastruktur er berettiget at omfatter vårt område.

I planinitiativet fra Trollvegg Arkitektstudio AS beskrives planområdet i kapittel 2. Her står det at planområdet ligger ca. 2 km sør for Arendal sentrum. Videre står det i kapittel 3.2 Klima og miljø, under tema Transport, at «*Planområdet ligger med nærhet til alt i underkant av 2 km til Arendal sentrum*». Dette er en unøyaktig og villedende beskrivelse. Havebyen Vel ønsker å understreke at dette er i luftlinje over Kolbjørnsvikbukta. En kjøretur langs veiene, fra de aktuelle adressene til Arendal sentrum, viser at avstanden er 4,5 km dersom man velger Vikaveien, og 6,4 km dersom man velger Kirkeveien i retning His. Velforeningen presiserer dette slik at det ikke skal bli oppfattet som om reiseavstand fra området til sentrum, og sentrale strøk, er i underkant av 2 km.

Havebyen Vel vil her trekke frem tidligere sakshistorikk, som også er gjengitt i referatet fra oppstartsmøtet mellom utbyggere og Arendal kommune:

*Det har siden revisjon av kommuneplanens arealdel 2019 lagt en hensynssone infrastruktur (trafikk) over dette boligfeltet (og flere andre) på Hisøy.*

*Hensynssonen er en politisk vedtatt hensynssone som omfatter ny bebyggelse som vil kunne medføre mertrafikk på Vikaveien. Bestemmelsene som er knyttet til hensynssonen angir at det er et plankrav for all ny boligbebyggelse. Så lenge trafikksituasjonen langs Vikaveien er som den er per dags dato, er det et politisk*

*ønske om å begrense mest mulig trafikkøkning og dermed redusere antall nye boliger som etableres innenfor hensynssonen.*

## **Intern infrastruktur**

I referatet til møtet mellom utbyggere/grunneiere og representanter fra Arendal kommune blir følgende referatført om infrastruktur i Granveien:

*Antall boenheter i området er nå så stor at det etter kommunal veinorm bør etableres en løsning for myke trafikanter (fortau). En løsning kan være å gjøre denne enveiskjørt, og benytte deler av eksisterende veibane som fortau. Dette vil kreve mindre areal og midler enn å ha toveis kjørevei med fortau. Ved vurdering av hvilken retning enveiskjøringen skal ha kan en også ha i bakhodet ønsket om å lede trafikk bort fra Vikaveien.*

I referatet fra oppstartsmøte 27.09.2024 mellom utbyggere/grunneiere og representanter fra Arendal kommune blir følgende referatført om infrastruktur i Granveien:

*Et alternativ er bl.a å enveisregulere kjøreretningen på vegene og etablere et fortau. Et annet alternativ som har vært diskutert er å videreføre testprosjektet som nå er bygd på Tybakktoppen hvor deler av kjørebane er oppmerket med rød asfalt areal for myke trafikanter. Det er mindre kostnadskrevende, enklere å etablere og drifte.*

Etter hva Havebyen Vel forstår så er det fortsatt to mulige løsninger som skisseres for å løse problemet med økt trafikk internt i feltet; enveiskjøring og fortau/rød asfalt eller breddeutvidelse (toveisjøring og fortau/rød asfalt).

Havebyen Vel mener trafikantgruppene kan blandes når trafikkmengden er liten og farten lav. Derfor søkte vi i 2021 om sone 30 for det avgrensa området Granveien, Alf Dannevigsg vei og Galliåsen, da det ikke var skiltet fartsgrense og dermed 50 km/t innenfor feltet. Velforeningen fikk på plass sone 30, med begrunnelsen om at det ikke var naturlig med høyere fartsgrense i vårt felt enn på Kirkeveien (40 km/t). Med den trafikkmengden som er i dag opplever vi sikkerheten som akseptabel med lav fart.

Enveiskjøring vil påvirke oss som bor her i betydelig negativ grad. Godt over halvparten av Granveien er en bratt bakke og det er mange smale og trange strekk innad i hele boligfeltet. Spesielt vinterstid oppstår det svært mange utfordrende situasjoner når det er snø og glatt kjørebane. Det samme gjelder passasjen mellom «13-mannsboligene» i Hisøy Hageby Borettslag, som er en bratt bakke i begge ender, meget smal og kurvet. Avhengig av føreforhold og hvor man skal eller kommer fra, så tar man veivalg deretter, og da er det ikke gunstig med enveiskjøring. Det er utallige eksempler på beboere som

må parkere halvveis ut i veibanen eller hos naboer fordi det ikke er plass og mulighet på egen tomt. Det er også store utfordringer med lagring av snø om vinteren, og vinteren 2024 er en sterk påminner om hvor ille det kan bli.



*UFREMKOMMELIG OG TRAFIKKFARLIG: Granveien vinteren 2024 sett nedover bakken mot området som foreslås regulert.*

I tillegg mener vi at enveiskjøring vil øke belastning på de tilsluttende veiene Vikaveien, Villaveien og den smale delen på toppen av Kirkeveien, fordi trafikken ledes i én retning og veivalg endres deretter. Et endret kjøremønster mener vi også vil belaste de mest utfordrende punktene internt i feltet mer enn i dag. Når man i dag kan velge korteste veien ut eller inn av feltet, avhengig av hvor man kommer fra eller skal til, så vil enveiskjøring endre trafikkflyten og lede trafikken gjennom hele feltet og således bidra til økt trafikkmengde internt i feltet. Vi minner her om at boligfeltet består av to sløyfer med avstikker til Galliåsen, alle med adkomst via Granveien – hvilket har stor betydning for hvilket kjøremønster beboerne velger.

Breddeutvidelse for å få plass til både toveiskjøring og fortau/sone for myke trafikanter innebærer også forringelse av flere eiendommer som har eiendomsgrenser helt ut til midten av veien. Det vil også kunne medføre at beboere mister biloppstillingsplasser, plass til postkassestativ og oppstillingsplass for søppeldunker. Flere av disse ligger tett på veibanen. Parkering på fortau/sone for myke trafikanter er forbudt.

Den forringelsen en eventuell enveiskjørt og/eller breddeutvidet vei medfører for oss som bor her i dag, blir ytterligere forsterket ved fortetting vi ikke anser som nødvendig i

vårt område. Havebyen Vel aksepterer ikke at utbyggers materielle interesser medfører dårligere vilkår for oss som bor her i dag.



*UEGNET TIL FORTETTING: I området er det smale veier, trange strekk og flere bratte bakker. Området er ikke egnet for slike trafiksikkerhetstiltak. Her fra Alf Dannevig's vei.*

### **Trafiksikkerhetstiltak på Kirkeveien**

I planinitiativet fra Trollvegg Arkitektstudio AS, under kapittel 2.4 Grønn infrastruktur, vises det til at «Det er i innledende møter med kommunen blitt diskutert om det manglende fortauet (ca. 150m) langs Kirkeveien. Dette vil være et tema som tas videre i prosessen, hvor det skal ses på en løsning i samarbeid med kommunen.» Havebyen Vel understreker at dette er et arbeid som vår velforening har jobbet med i flere år.

Da traseen fra det øvre Granveien-krysset og ned til Jokerbutikken ble oppgradert med nytt vann- og avløpsnett i 2021 sendte Havebyen Vel sammen med Hisøy Hageby Borettslag og Guldsmedengen Velforening innspill til fylkeskommunen om å benytte anledningen til å samtidig anlegge gang- og sykkelsti.

Da kommunen på et senere tidspunkt igangsatte reguleringsplan for kommunale boliger ved Vanntårnet (Kirkeveien, del av 305/373) påpekte Havebyen Vel, Agder fylkeskommune og Statens vegvesen at det i planen måtte sikres plass til gang- og sykkelsti. Plan ble vedtatt med rekkefølgekrav om ferdig grunnarbeid for gang- og sykkelsti innenfor planområdet. Havebyen Vel følger opp dette arbeidet, som også har en sammenheng med behovet for utbedringer av kryss Granveien/Kirkeveien.

## Kollektivtilbudet

Nullvekstmålet for personbiltransport ligger fast, også for kommuneplanarbeidet. Vi stiller derfor spørsmål ved om kollektivtilbudet på Hisøy er godt nok til at det ikke medfører økt trafikkbelastning ved en fortetting. Vi mener at økt utbygging i realiteten medfører økt biltrafikk.

I referatet fra oppstartsmøte, kapittel «Antatt viktige planfaglige tema for planarbeidet – foreløpig vurdering» under tema «Sosial infrastruktur» står det:

*Fra bussholdeplassen langs Kirkeveien er det avgang til sentrum ca hvert 20 minutt om morgenen og retur på ettermiddagen. Ferga fra/til Kolbjørnsvik-sentrum har avganger ca. hver halv time morgen og ettermiddag. Ofte i sommerhalvåret. Med buss tar det 15min å komme til sentrum og med ferge tar det 5minutter over til sentrum. Det er ca. 1km til ferga fra boligfeltet.*

Her presiserer vi at bussen kjører to ganger i timen i morgen- og ettermiddagstimene, ellers kun én gang i timen og ikke etter 21.38 (fra Sandvigen). Lørdager går bussen én gang i timen fra 08.38 – 19.38 (fra Sandvigen). Det er ingen kollektivtilbud, verken buss eller ferge, på søndager.

Dette er av betydning for hvor reelt et kollektivvalg er i vårt område. Det er relevant blant annet for turnusarbeidere, butikk-, salg- og servicebransjen, bygg- og anleggsarbeidere, fremtidige batterifabrikkansatte etc.

Vi mener en fortetting i Hisøy Hageby, med dagens kollektivtilbud, ikke bygger opp om nullvekstmålet for personbiltransport.

I planinitiativet fra Trollvegg Arkitektstudio AS beskrives planområdet i kapittel 3.2 Klima og miljø, og under tema Transport påpekes det at fra planområdet «går bussen hver 1 time og noe oftere på morgen/ettermiddag. I tillegg går det ferje fra Kolbjørnsvik til Arendal sentrum, kun 10 minutters spasertur unna.» Havebyen Vel mener at de absolutt færreste beboere tar ferja til byen, for eksempel til jobb. De aller fleste beboere på Hisøy bruker bil til jobb hver dag.

## Egnethet

Havebyen Vel stiller spørsmål ved om store deler av Hisøy med sin geografiske beliggenhet og egenart som øy er et egnet sted å fortette. I egenskap av å være en øy har deler av Hisøy naturlig nok varige begrensninger med tanke på infrastruktur og avstander, og Hisøy Hageby øst er definitivt omfattet av dette.

Arendal kommune viser i Kommuneplanens arealdel 2023 – 2033 at det er en boligreserve i igangsatte eller vedtatte planer på nær 4.200 boliger i Arendal kommune (500 per år), som i teorien er nok til 10 års oppskalert boligbygging (kap. 7.12 B Boligreserve i Arendal kommune). Oversikten i arealplanen viser at Hisøy representerer 264 vedtatte planer og ingen under utarbeidelse. Det betyr at det ikke er nødvendig å sette i gang ytterligere utbygging og det er da heller ikke nødvendig å fortette i Granveien, Alf Danneviks vei eller Galliåsen for å imøtekomme behovet for flere boliger i Arendal.

Vi synes videre at det er av betydning at området vårt ligger utenfor den prioriterte senterstrukturen i Arendal (His bydelssenter) og anser oss heller ikke omfattet av den teoretiske beregningen av boligreserven i de tilliggende boligområdene på His (ref. ATP).

Vi viser til noen relevante utdrag fra kommuneplanens arealdel:

- *Det er viktig at Arendal kommune har en solid boligreserve, men bærekraftstilnærmingen tilsier at det ikke bør avsettes mer areal enn behovet i et 8-10-års-perspektiv.*
- *Overordnede mål i Areal- og transportplanen er 0 % vekst i personbiltrafikk fra 2025. Det er gjort grundige vurderinger rundt fortetting og videreutvikling av lokalsentrene. Saltrød, Krøgenes, His og Nedenes er definert som prioriterte lokalsentra hvor veksten hovedsakelig skal komme, i tillegg til sentrumsområdet i Arendal.*
- *Hvert lokalsenter bør ideelt sett fortettes og utvikles innenfor en 800-meters-radius, som tilsvarer ca. 10 minutters gange.*
- *I sonen utenfor ca. 800 meter bør det unngås omfattende fortetting, for å bevare strøkskarakter og friområder.*
- *Det er allerede nok eneboliger, og ofte ligger de gunstig til i forhold til skole, barnehage og infrastruktur. Det må bygges flere leiligheter sentralt i lokalstedene/sentrum, spesielt for 55+, slik at barnefamilier kan overta og rehabilitere eneboligene.*
- *Igangsatte eller vedtatte planer på nær 4 200 boliger er i teorien nok til 10 års oppskalert boligbygging og Arendal kommune har allerede en stor boligreserve. I alle planfaser har Arendal kommune til sammen en boligreserve på minimum 13 000 boenheter.*

- *Boligreserven er størst i sentrum, hvor det er et stort fortetningspotensial. I områdene på østsiden av sentrum er det en mindre reserve, og det vurderes derfor som viktig at det tilrettelegges for flere boligområder i Arendal øst. Områdene har god nærhet til batterifabrikk og kan derfor være aktuelle for mange av de nye innbyggerne.*

I «Boligstrategi for Arendal kommune – strategi for forventet boligvekst» vedtatt 1. september 2022 står følgende: «Med den utviklingen vi ser foran oss nå bør vi øke ferdigstillingen av boliger fra 250 til 500 i året de neste årene.» For å sikre at det ikke bygges ut mer enn vi trenger, så mener Havebyen Vel at presset må ligge på at vedtatte planer faktisk blir bygd.

Havebyen Vel mener det ikke er behov for å ytterligere bygge ut over de allerede igangsatte prosjekter i et tiårsperspektiv. Det er behov for leiligheter fremfor eneboliger og fortetting bør skje innenfor 800 meter radius (10 minutters gange) av bydelssentre eller Arendal sentrum. Vi bor 2,1 km fra His bydelssenter (Kirkekrysset).

Fortettingsprosjekter medfører at det er mindre behov for å bygge ned naturområder og nærfriluftsområder. Det er ikke det samme som at enhver «eplehage» skal bygges ut. Det er mange interessekonflikter og noen steder egner seg bedre enn andre. Vi mener Hisøy Hageby ikke må fortettes - det er verken av stor betydning eller et strengt nødvendig bidrag for å dekke boligbehovet i kommunen, men det er av stor betydning og strengt nødvendig for oss som bor her at det ikke fortettes.

Hisøy er et attraktivt sted å bo og er flittig brukt i salgsøyemed. Vi synes Granveien, Alf Dannevig's vei og Galliåsen sin attraktivitet ligger i romslige tomter med mye naturlig terreng, god utsikt i alle retninger og mye himmel. Vi mener fortetting nettopp ødelegger det som gjør stedet attraktivt for det segmentet som ønsker å bo slik. Vi vil miste stedets egenart med mer og tettere bebyggelse. Det vil prege estetikken, himmelsynet, solforhold og utsikt, endre «luften mellom husene» og det naturlige dyre- og plantelivet, det blir åpenbart økt trafikk og støy knyttet til flere beboere.

## **Biologisk mangfold**

I planinitiativet fra Trollvegg Arkitektstudio AS skrives det i kapittel 3.5 Biologisk mangfold at «Det foreligger ingen registrerte arter innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet på [naturbase.no](https://naturbase.no).» Havebyen Vel ønsker å presisere at det er gjort funn av Norges største trebukk, Garveren, 23. juni 2023 i vårt område (referanse Artskart, Artsdatabanken). Arten er vurdert til *sterkt truet* for Norsk rødliste for arter 2021. Det er de siste årene blitt registrert på Artsobservasjoner fra rundt 10 lokaliteter på kysten mellom Arendal og Kragerø. Arten er sterkt truet med bakgrunn i et svært begrenset forekomstareal, kombinert med kraftig fragmentering og pågående nedgang i kvalitet på

habitatet (referanse rødlistearter, Artsdatabanken). Dette fremkommer også av naturbase.no (art av nasjonal forvaltningsinteresse).



*NATURMANGFOLD I FOKUS: Havebyen Vel oppfordrer til bevaring av natur med sitt mangfold og verdi for fremtidige generasjoner. Her fra en hage i His Hageby øst.*

## **Barn og unges interesser**

I referatet fra oppstartsmøtet beskrives «Antatt viktige planfaglige tema for planarbeidet – foreløpig vurdering». Her påpekes det at det «I dag er det ingen lekeplasser i boligfeltet. I arbeidet med fortettingsstrategien vil kommunen finne egnet plass for etablering av en ny møteplass/lekeplass som skal opparbeides/bli sikret opparbeidet ved fortetting i området. Medvirkning med beboerne i feltet vil være viktig i dette arbeidet.»

Videre kommer det frem at utbygger i Granveien 2 har forslag til en slik plassering: «Kai hadde innspill i møtet om en møteplass som brukes i dag som bør vurderes som fremtidig lekeplass/møteplass. På sørsiden av Alf Dannevigs vei 7 er det et flatt område hvor beboerne i dag møtes. Kai kom også med innspill om en sti som brukes til skolen og lysløypa som går fra sørsiden av gnr./bnr. 306/445.»

Det er oppsiktsvekkende at en utbygger foreslår et område, delvis eid av en privat beboer, som en mulig plassering av lekeplass. Området er heller ikke flatt, men fordelt på ulike nivåer. Dersom man derimot tenker at det er kommunens grunn, rett ved siden av veien som skal benyttes til lekeplass, så vil man disponere rundt 6 meter med plass i bredden til en eventuell lekeplass. Denne lekeplassen vil da ligge på kloss hold til et veikryss hvor den ene veien treffer på det aktuelle området i en bakke med slak sving.

Havebyen Vel ser for seg at det vil være vanskelig å forsvare en slik plassering av lekeplass.

### **Sammendrag**

Havebyen Vel aksepterer ikke infrastrukturtiltak som enveiskjøring og/eller breddeutvidelse, da dette kun er en konsekvens av private utbyggingsønsker i et område vi mener ikke er prioritert for fortetting. Vår velforening mener det er både berettiget og godt begrunnet hvorfor området er omfattet av hensynssonen infrastruktur og at området er mettet med antall boliger. Boligreserven i Arendal kommune er også dekket i et 10-årsperspektiv uten flere utbygginger på Hisøy slik det er konkludert i forslag til kommuneplan 2023 – 2033. Fortetting og videreutvikling skal hovedsakelig komme i bydelssentrene, i tillegg til sentrumsområdet i Arendal. Havebyen Vel er definert utenfor His bydelssenter og er et område hvor det bør unngås omfattende fortetting. Det er ikke i Hisøy Hageby øst man skal fortette.

Trafikksikringstiltak internt i boligfeltet som medfører enveiskjøring og/eller utvidelse av vei, slik det refereres til i referatet fra oppstartsmøtet 27.09.2024, er Havebyen Vel sterkt imot fordi det vil påvirke oss som bor her og våre eiendommer i betydelig negativ grad. I vår merknad har vi belyst hvorfor slike trafikksikkerhetstiltak vil medføre betydelig ulempe for beboerne i området hvor det er smale veier, trange strekk og flere bratte bakker. Området er ikke egnet for slike trafikksikkerhetstiltak.

Økt utbygging medfører økt trafikk, noe som forsterker de påpekte ulempene ytterligere. Når slike ulemper påføres beboere på bakgrunn av profitt og fortjeneste hos private utbyggere, så mener vi det er en svært uheldig prioritering. Økt turproduksjon i vårt område belaster veier som Vikaveien og Villaveien med mer biltrafikk. Utbygging i vårt område vil også øke biltransportvolumet i Arendal, hvilket er særdeles bakstreversk i et miljøperspektiv hvor nullvekst i personbiltransport er et prioritert mål på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

De inngrepene som er skissert i denne private reguleringsaken, er både urimelige og uforholdsmessig store når behovet er utløst av private eiendomsinteresser. Hensynet til menneskene som bor her må vektlegges tyngst.

**På vegne av Havebyen Vel og beboere i Hisøy Hageby Borettslag  
v/ styret,**

Julie Ørum, styreleder

Lars Bergsaker, nestleder

Nils Jørgen Walle, kasserer

Kolbjørnsvik, 16. november 2024

Ingmar Brokka Rike, sekretær  
Grethe Wang, styremedlem