

Frokost møte 2.11.17

**«Kombi-bygg»:
ungdomsskole i sentrum med
blant annet helsebygg og
svømmeanlegg**

Gatebruksplan

Næringspolitisk handlingsplan 2017-23



Skoler, barnehager, boligtomter, båt plasser, fritidstilbud, kulturtilbud

Gode boforhold er viktige trivselsfaktorer for ansatte, og tiltrekker seg kompetent arbeidskraft. Ansatte påvirker lokalisering av virksomheter.

Ny ungdomsskole i Arendal sentrum
Utvidelse av Tyholmen VGS
Barnehager

Innen 2030: ca 2,5 milliarder investeres

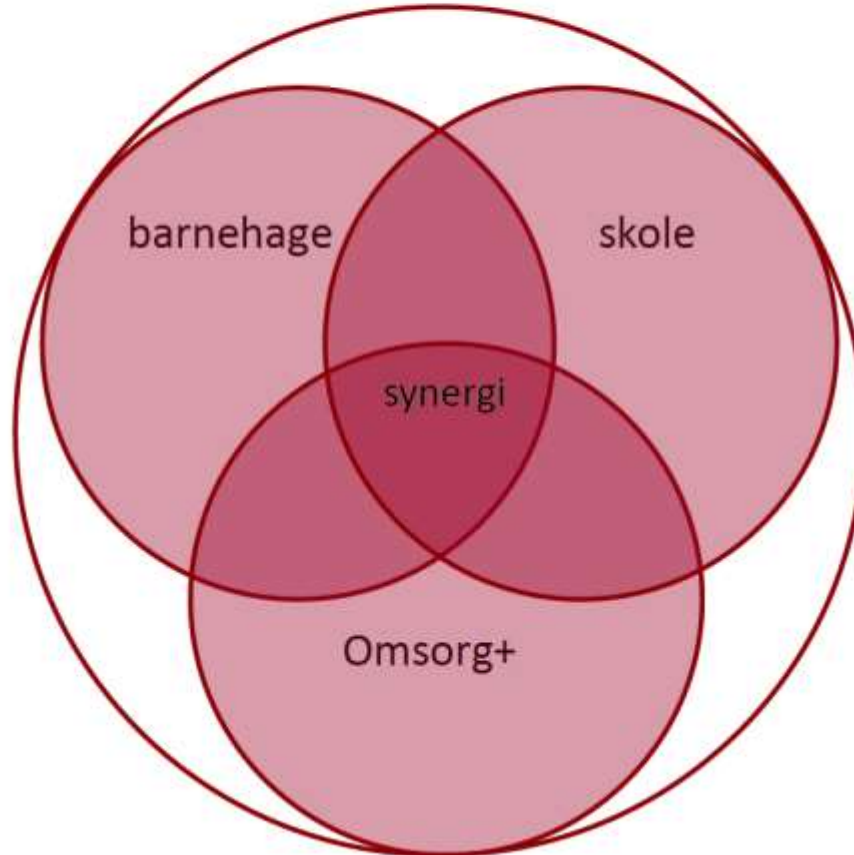
- Ny ungdomsskole i Arendal sentrum
- Barnehager ved arbeidsplasser bl.a i sentrum
- Helsebygg
- Svømmeanlegg
- Utvidelse av Tyholmen VGS i sentrum
- Bypakke – bedre kollektivtilbud og nye veier, sentrumsplan med gatebruksplan

KOMBIBYGG:

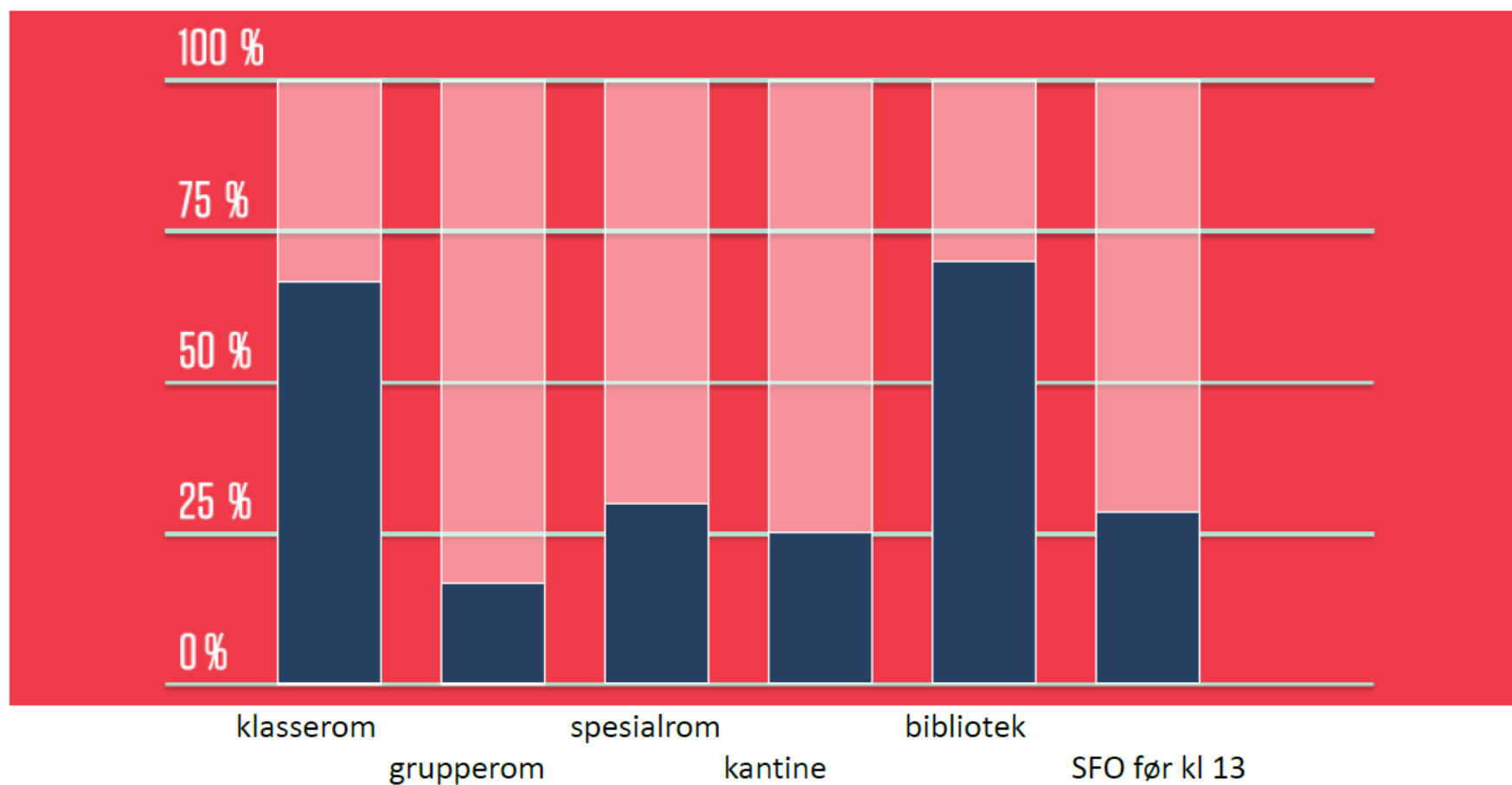
SYNERGI mellom funksjoner og aldergrupper



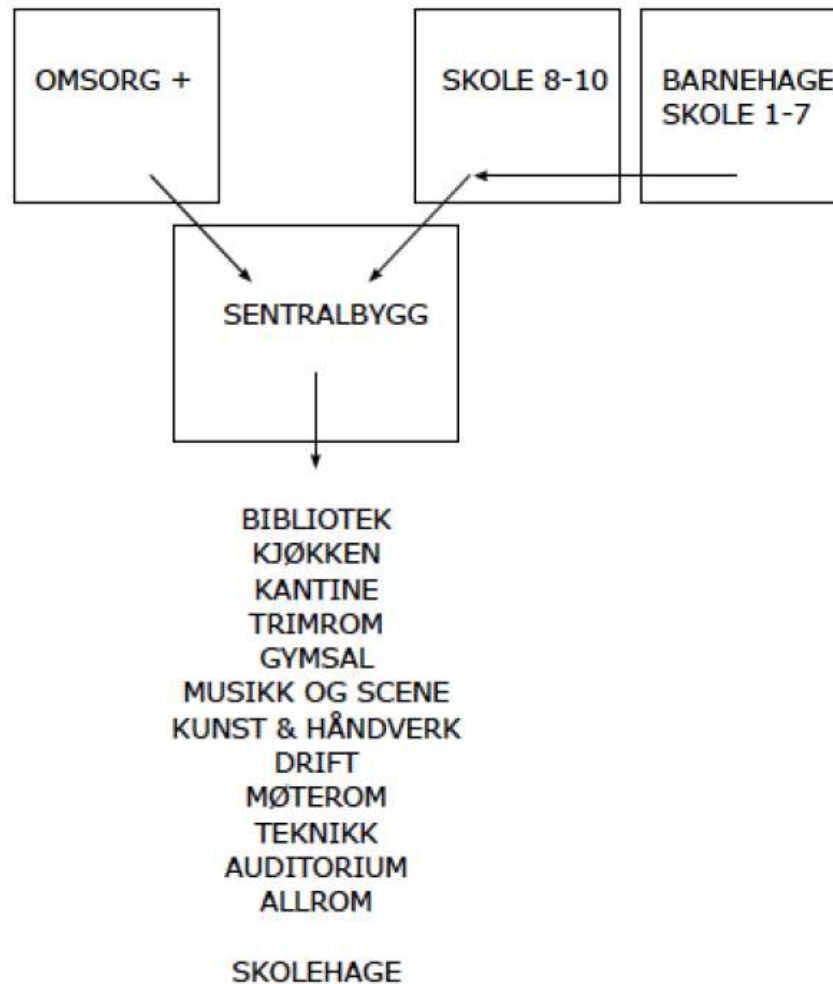
.....da må vi tenke nytt



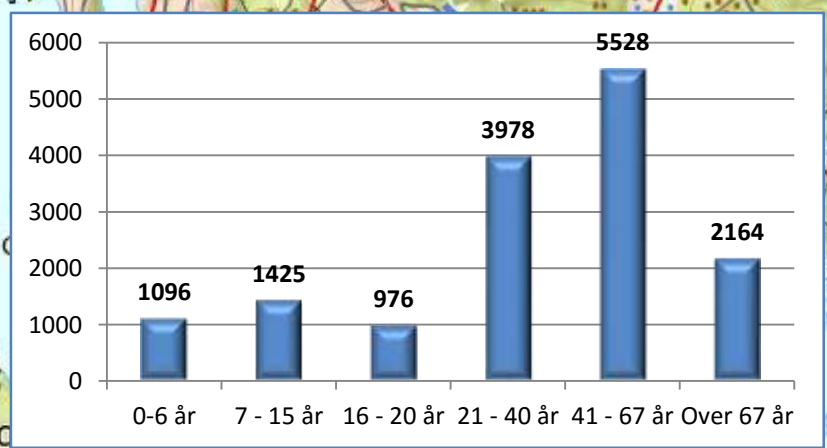
Brukstid på arealer i gjennomsnittsskolen



Konseptet Vollebekk:



Antall personer: 15 167



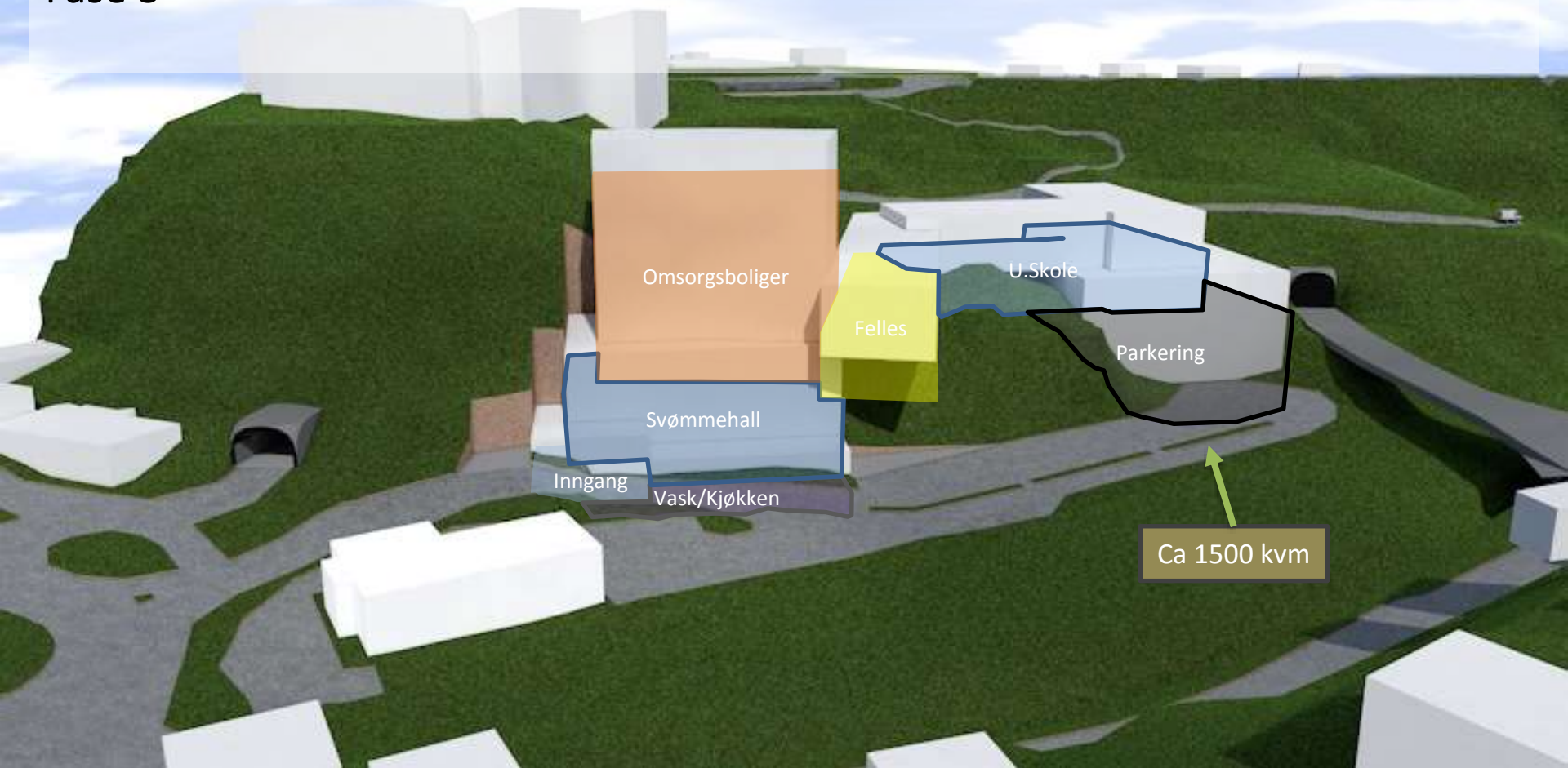
Innhold

Kommunens behov og ønsker

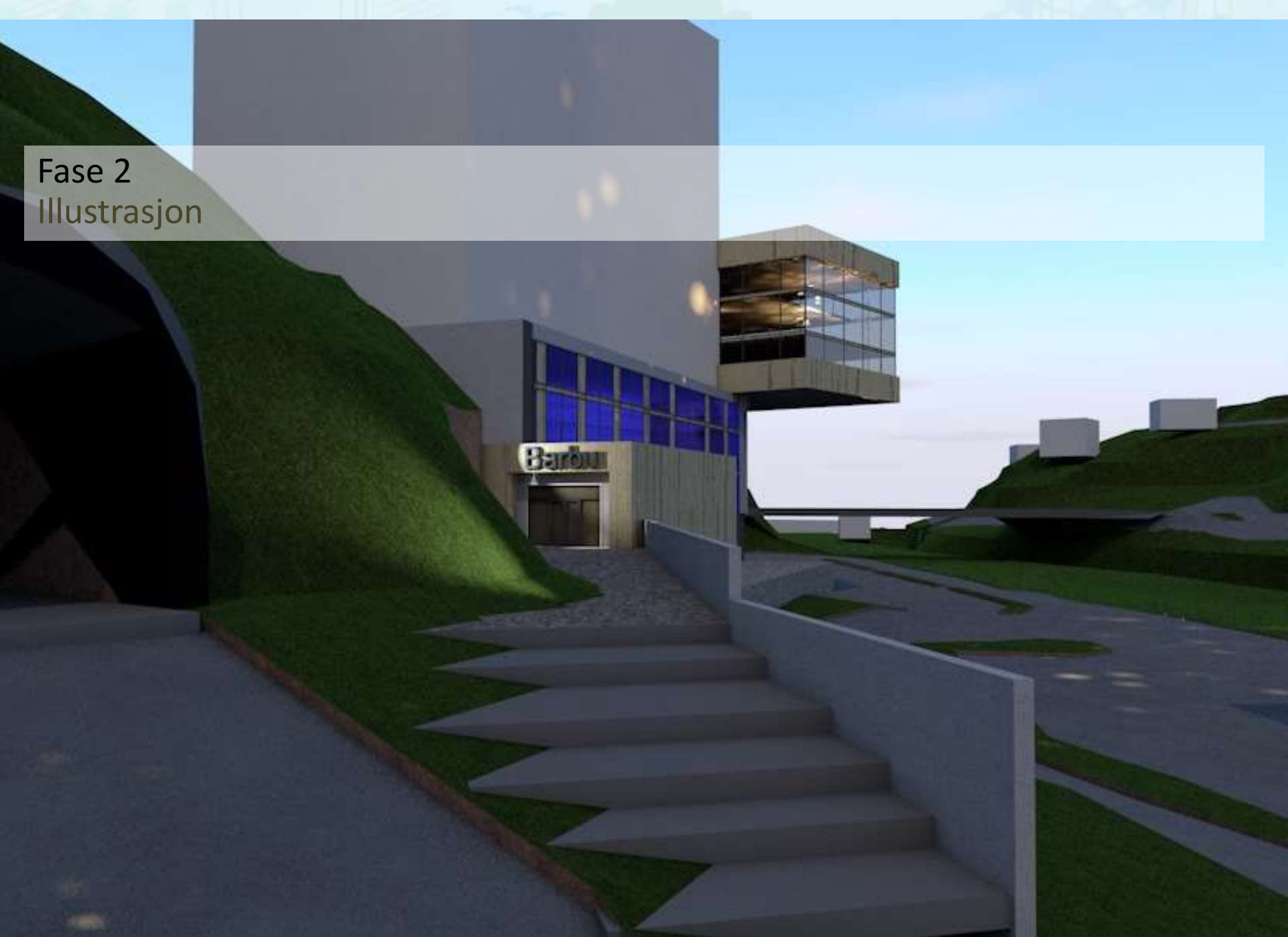
- **Ungdomsskole**
 - 600 elever
- **Omsorgssenter**
 - 60 omsorgsboliger
 - 12-14 sykehjemsplasser
- **Hjemmebase**
 - 100 m²
- **Kjøkken & vaskeri**
 - 1400 m²
- **Seniorboliger**
- **Svømmehall**
- **Flerbrukshall**



Fase 3



Fase 2
Illustrasjon



Sykehjem og barnehage i ett: – De får en unik kontakt

På Lade i Trondheim er det barnehage, omsorgsbolig, sykehjem og barnehage i samme bygg. Det skaper en helt unik sameksistens på tvers av generasjoner.

Av: Trine Jonassen | 26.06.2017

Det durer i stolben når seks treåringer skyver de små stolene sine fra barnehagen og inn i gymsalen, der rundt 50 eldre og funksjonshemmede venter i en stor sirkel.

Det er tid for cherobix (Aerobic på stoler. Chair og aerobic. Journ. anm), og ungene fra Ladesletta barnehage er selvfølgelig deltagende. Ladesletta er livsgledebarnehage og deler hus med resten av Ladesletta helse- og velferdssenter i Trondheim.

Og siden oppstarten i 2013 – og med full effekt fra 2015 - har barnehagen og beboerne på sykehjemmet delt mange gleder. Så pass at helse- og velferdssenteret har blitt en naturlig forlengelse av barnehagen, hvor du kan gå tørrskodd mellom alle enhetene på Ladesletta. Dette er bygging av generasjonsbro i praksis.

Opplever mangfold

Fellesaktivitetene som barnehagebarna og resten av senteret deler, er mange.



Barna er ikke på besøk, dette er deres hus alt sammen.



- Barna bruker lokalene med største selvfølgelighet.
- Både biblioteket, hagen, gymsalen og kafeen

-Barna blir godt vant til eldre mennesker, samt folk som sitter i rullestol eller har andre funksjonshemninger. De blir robuste og tåler at det er forskjell på folk, noe som er en god egenskap og viktig kompetanse når de skal begynne på skolen.





De eldre lyser opp i samvær med barna.

– Barna bringer inn en energi , de fyller rommet.

Kanskje savn etter egne barne- og oldebarn.
100- årsdag har barna vært med å pynte til.



Sansen
for
Smak

Åpen café

Velkommen inn for en kopp kaffe
og noe godt å spise!

*Vi tilbyr catering, café, minnesamvær,
alle andre typer selskap og god stemning!*



«Kommunenes største utfordring fremover er hvordan de skal klare å opprettholde og utvikle velferdstjenestene»

Gunn Marit Helgesen, KS

Utfordrende situasjon for helse- og omsorgstjenestene:

Klarer ikke å håndtere aldrende

Aldri har OECD-landene hatt mer helsepersonell, og Norge ligger i toppsjiktet. Utviklingen går likevel ikke fort nok til å holde tritt med behovet.

I en forsk rapport fra Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling (OECD) finner de gode varseltegnene. For mange år går tapt i OECD-land fordi helsepersonell ikke forbedret seg nok til å håndtere en skarp økning i eldre og et økende antall pasienter med kroniske sykdommer, ikke det som i en personsøking fra organisasjonen.

Rapporten viser at selv om det er store forskjeller mellom landene, kan alle stort sett forberberinger, ikke minst gjelder det oppfølging av sykehusvår og livstil som forebygging av helseproblemer. Norge er det landet der det offentlige bruker mest penger per innbygger på helse, men helsekvaliteten er lav.

– Ingen land leverer på topp på alle nøkkelområdene for kvalitet på helse- og omsorgstjenester, ikke engang de som bruker mest.

Legger og pleiere

Norsk legevakt og helsepersonell helse kommer fra et samfunnsnivå med de andre 33 medlemstilstandene. Norge har stadig bedre overlevelsesrate for de sykeste menneskene som offentlige tjenester skal, som hjerte- og karsykdommer og kreft.

Vi har også flere leger og sykepleiere per innbygger enn de fleste andre land, og de har tilsvarende bedre utdanning og kompetanse. For eksempel hadde Norge i 2013, som er tallet som er alle i OECD.

Til sammenligning hadde Norge i 2013 0,232 leger per innbygger.

I 2013 gikk Norge fra å ha 1,1 leger per innbygger i 2013 til 1,1 leger per innbygger i 2013. En årsak til forskjellen er god tilgang i Norge på annet helsepersonell, for eksempel på helsepersonell, som tar seg av mange sykdommer kroniske.

Norsk helse

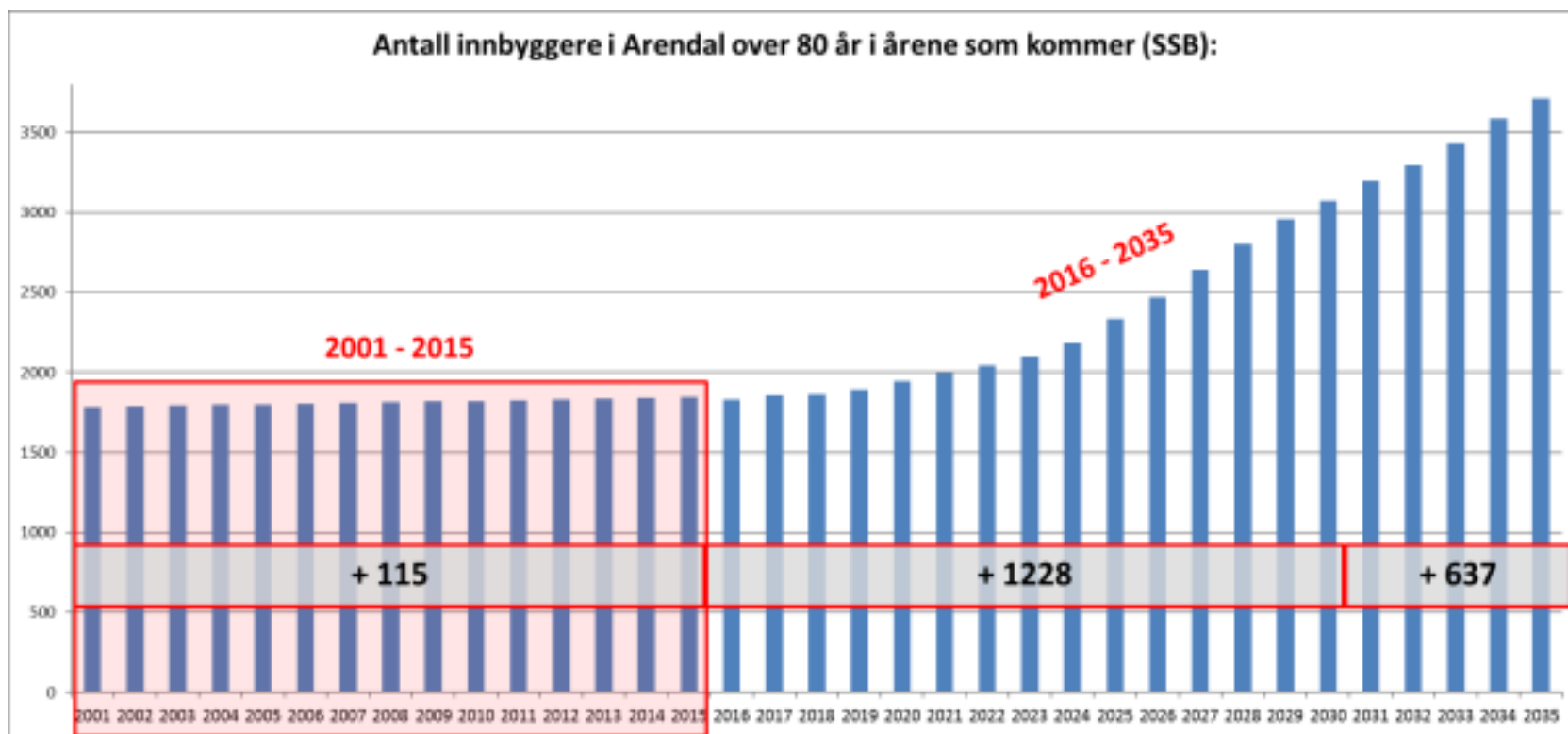


Venter 40.000 demente i 2030

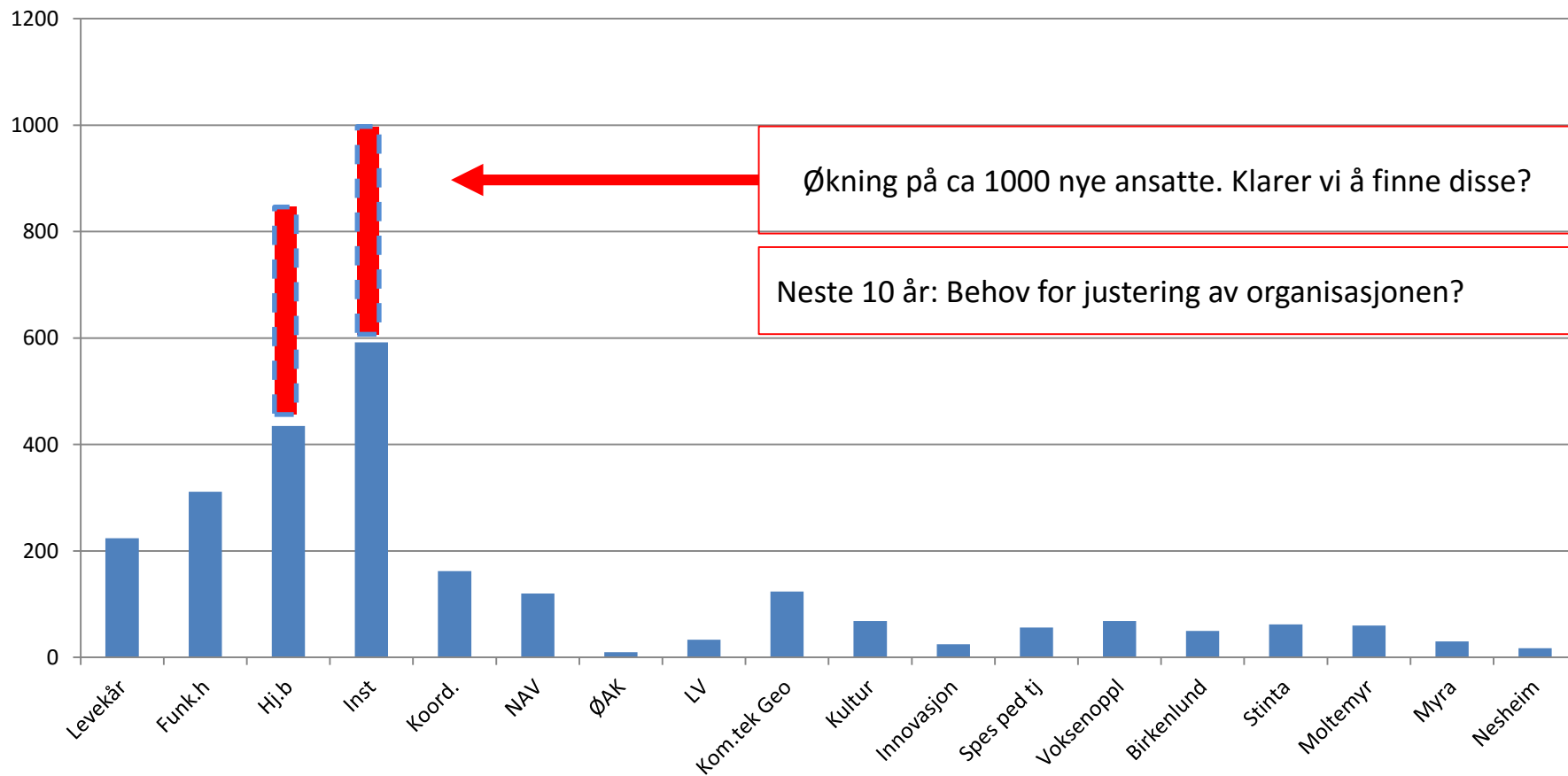
I dag er 28.000 personer med demens i institusjon. Om 15 år er behovet 40.000 sykehjemsplasser og i 2060 trengs det 70.000 institusjonsplasser for demente, viser en fersk undersøkelse.



Innbyggere over 80 år



År 2030 – antall ansatte, økning spesielt i inst/hjspl

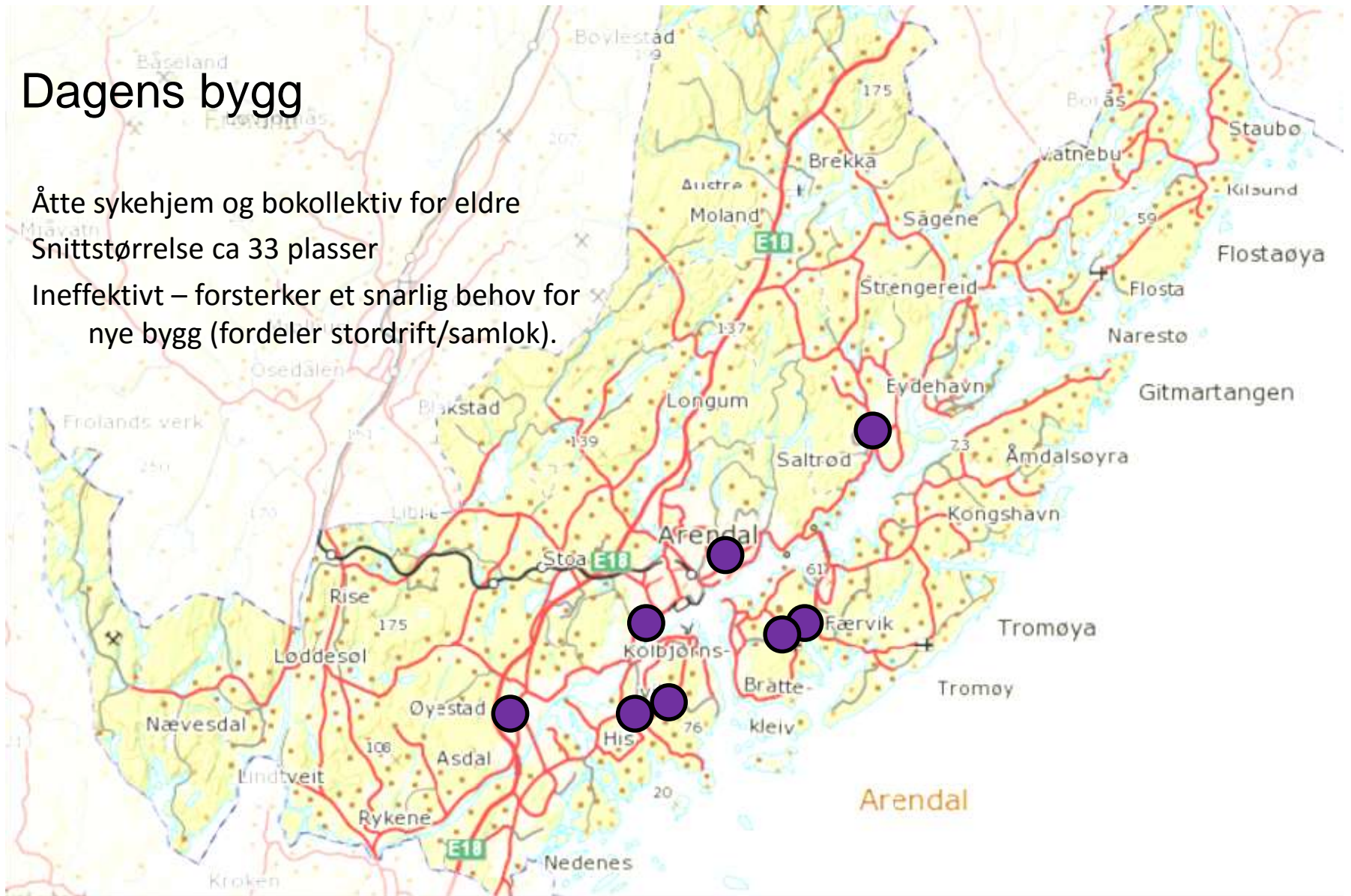


Dagens bygg

Åtte sykehjem og bokollektiv for eldre

Snittstørrelse ca 33 plasser

Ineffektivt – forsterker et snarlig behov for nye bygg (fordeler stordrift/samlok).



ARENDA
<2023>



Nedre Eiker Kommune
– trygghet og samhold

Bråta Cafe' er åpen for alle

Et naturlig
samlingspunkt
for folk i alle aldre





Nedre Eiker Kommune

– trygghet og samhold

Pub på kveldstid - for hele bygda

Flott danse-
musikk må til!



Vi har vært på
Norge Rundt
med temaet
”Jakten på den
gode følelsen”



Alle band spiller
gratis til dans!





Nedre Eiker Kommune

– trygghet og samhold

Bråta er et generasjonssenter..



Datakurs i regi av elever fra ungdomsskolen

Nye svømmeanlegg – lokalisering?



Nedre Eiker Kommune
– trygghet og samhold

Blekkspruten svømmehall på Bråta holder
88 kurs pr. uke

til lands og til vanns...



ARENDALE
<2023>

Like muligheter? =Tilgang til tilbudene

Det å ha svakere økonomi og mobilitet enn andre føre til ekskludering fra fritids arenaer og aktiviteter.



Folkehelsemeldingen: God helse – felles ansvar

Meld. St. 34 (2012–2013)



Basseng for alle: 25m + badeanlegg

OVER 50 ÅR: Svømmehallen på Stinta ble bygget i 1966. De siste årene er den flere ganger blitt stengt. Store snømengder på taket og lekkasje har vært to av grunnene. Arendal idrettsråd ha en ny hall av internasjonal standard som inneholder et 50-metersbasseng med ti baner.

Uaktuelt med 50-metersbasseng

Drømmen om et 50 meter stort langbanebasseng til en prislapp på 310 millioner kroner, kan skrinlegges. Et halvparten så stort basseng er mer realistisk – men ikke ennå.

► POLITIKK

nels Nordli (Ap).

– Må samle informasjon

Basseng på størrelsen 25 x 15,5 og tilhørende opplæringsbasseng på 12,5x8,5 meter med en samlet kostnad på 106 millioner kroner, kan være mer realistisk.

– Elendomsforetaket må få arbeidsro til å jobbe med saken. Jeg vil se på alle alternativer., sier Nordli.

Høyre og Frp har i sine budsjettforslag lagt inn midler til nytt svømmebasseng. Høyre med 50 meters basseng til 27,5 mil-

Rådmannen har nytt svømmeanlegg på blokk over fremtidige investeringer, men først i 2023, påpeker Arendal Idrettsråd. Organet, som består 62 klubber fra Aust-Agder, har vedtatt ny svømmehall på toppen av sin prioritertingsliste nå.

– Det er prekært behov for et nytt svømmeanlegg i Arendal, og byggestart bør derfor fremskyndes, skriver leder Idunn Thunberg Christensen i et skriv som bystyret i Arendal også mottar i forbindelse med budsjettbehandlingen.

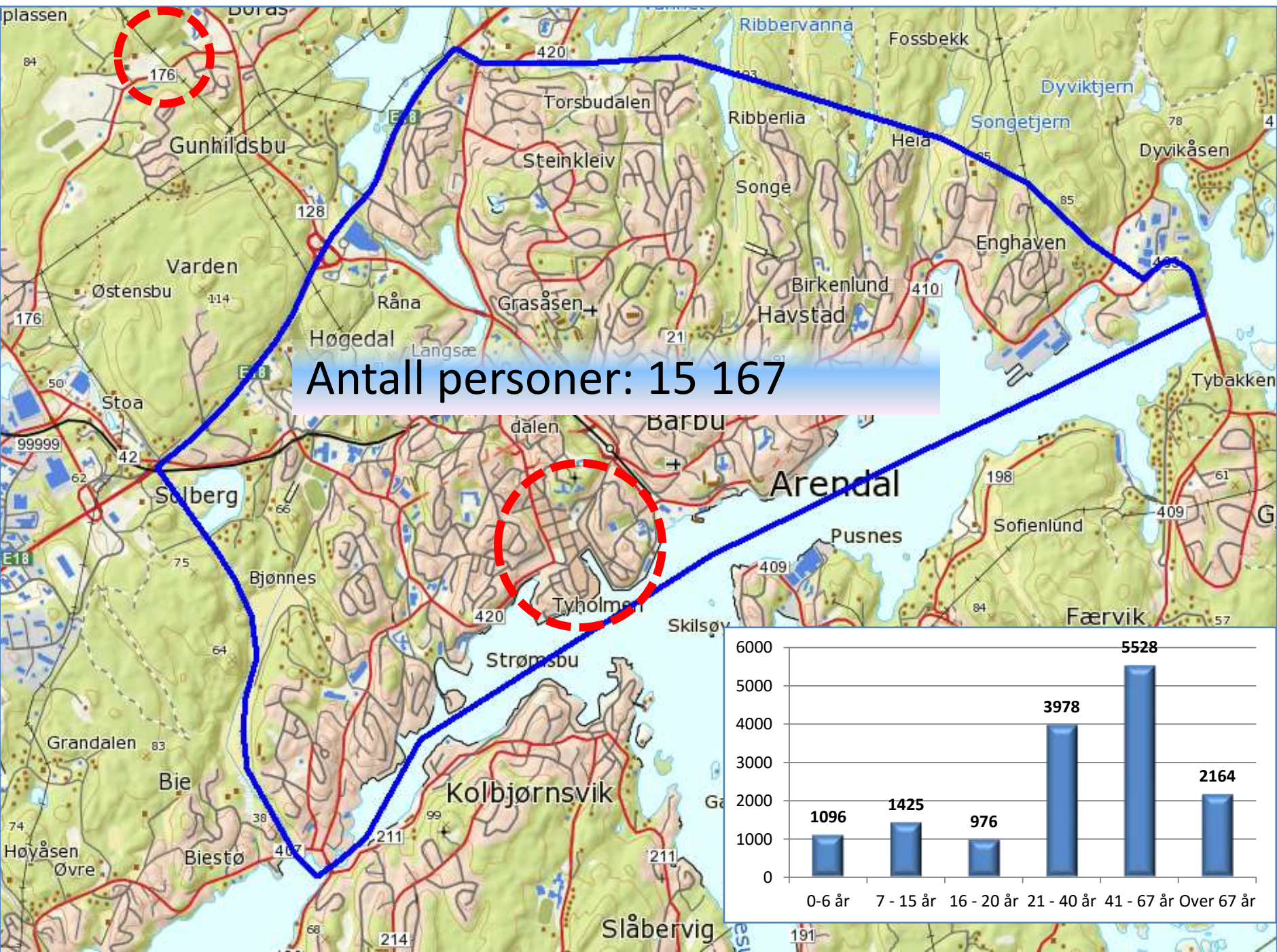




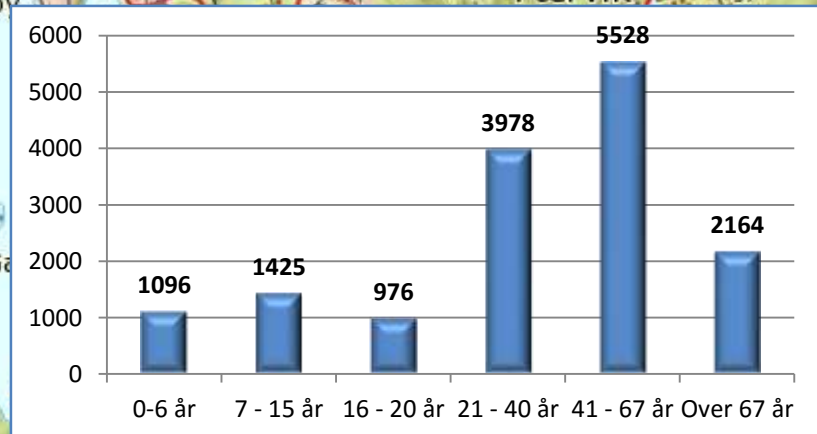
**Basseng for
alle: 25m +
badeanlegg**

I sentrum?





Antall personer: 15 167



Ett eksempel på kombinasjonsbygg: Kultur- og rådhus



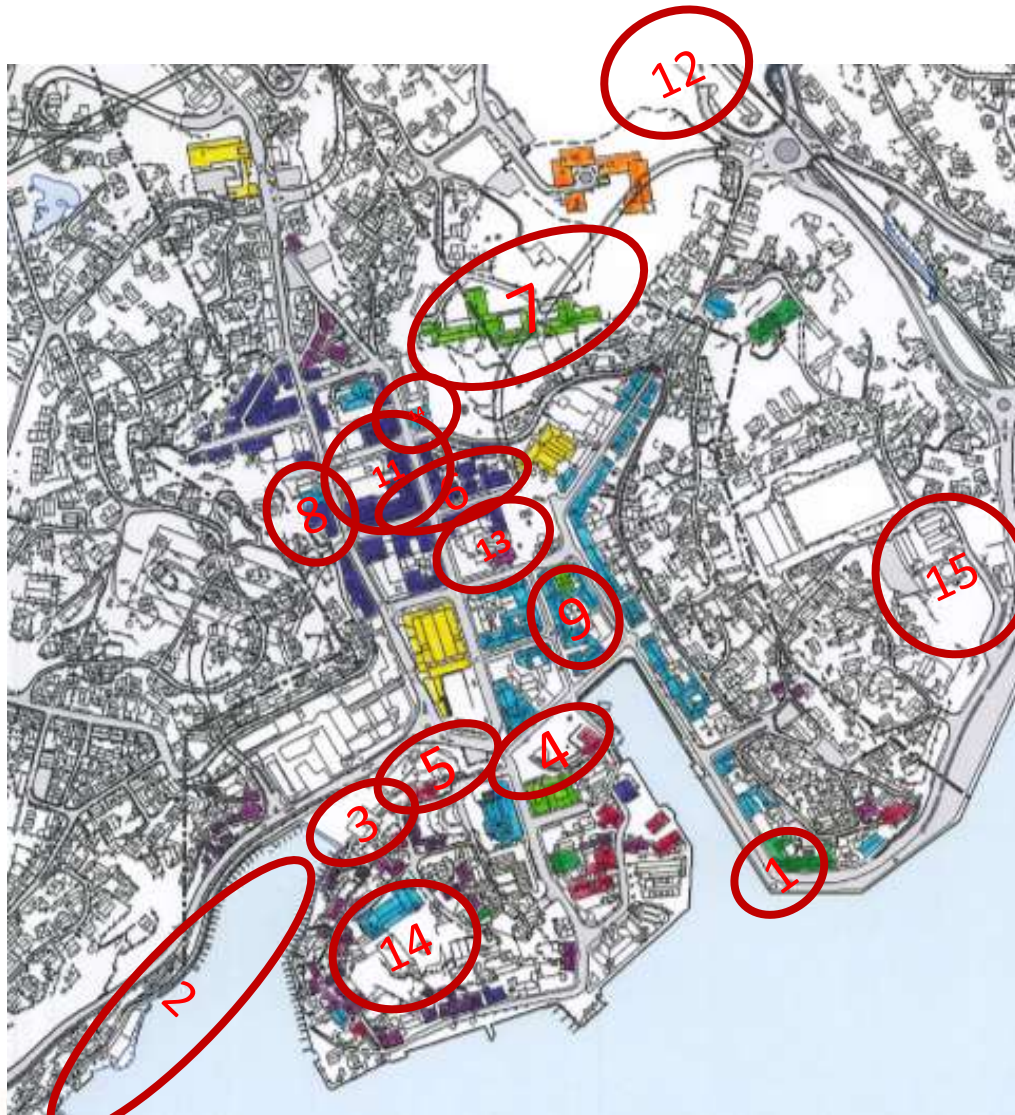
(<http://www.lpo.no/arkitektur/arendal-kultur-og-radhus-article73-133.html>)

Næringspolitisk handlingsplan 2017-23



Næringsbygg og sentrumsutvikling

Tilgang på tidsriktige, sentrumsnære næringsbygg er avgjørende for at bedrifter skal velge å lokalisere seg i Arendal



15 Prosjekter: 2017

1. Grandgården m/ytre Langbrygga
2. Kittelsbukta m/P.hus Tyholmen,
3. KSH bygg
4. Statens Hus m/Kanalplassen
5. Sparebanken Sør
6. Torvet, Strand gt (DOGA)
7. Fløyheia
8. Maritim Hotel - Bytage
9. Jørgensen – Thommesen
10. Telenor bygg
11. Nytt ungdomsskole med helsebygg (?)
12. Bankgården
13. Metodist kirke
14. VGS utvidelse
15. Kunnskapshavna del3

Bærekraftmålet ligger 0-vekst i personbiltrafikken fra 2025.



Fokus på kollektiv – bus og ferje



Fokus på gang og sykkel



20.000 nye innbyggere - før 2040

- Arendalsregionen skal vokse med 20.000 innbyggere frem til 2040.
- Ca 78 000 i dag til ca 98.000 innbyggere.

46 % til Arendal (+9.200)

43 % til Grimstad (+8.600)

9 % til Froland (+1.800)

2 % til Tvedestrand (+800)

- Det trengs ca. 10- 15 000 boliger (400-600 per år)

Statistisk Sentralbyrå (SSB)

20.000 nye innbyggere - før 2040

- Arendalsregionen skal vokse med 20.000 innbyggere frem til 2040.
- Ca 78 000 i dag til ca 98.000 innbyggere.

46 % til Arendal (+9.200)

43 % til Grimstad (+8.600)

9 % til Froland (+1.800)

2 % til Tvedestrand (+800)

- **Det trengs ca. 10- 15 000 boliger (400-600 per år): 50% i Arendal**

Statistisk Sentralbyrå (SSB)

Befolkningsvekst:

**4 000 av de 9 000
er «oss» selv.**



ARENDAL

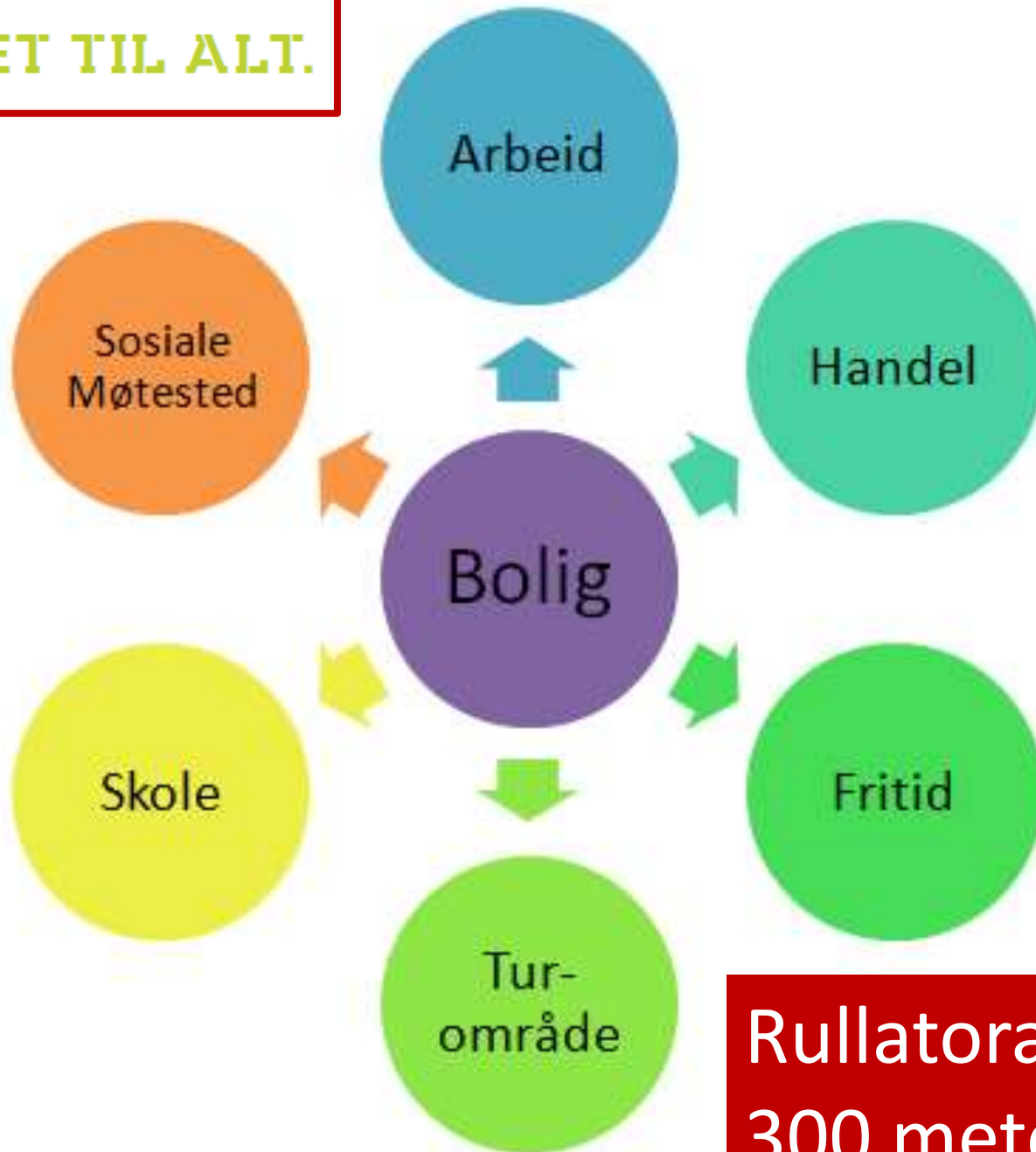
2023

3. nov. 2017 39

Vi må tenke nytt

- I 2040 vil de i aldersgruppen **80 år og eldre, være dobbelt så mange som de er i dag,**

NÆRHET TIL ALT.



**Rullatoravstand =
300 meter**



Frihet i
hverdagen
med
gangavstand
til alt





MEGA-SUNDKJØRING I stedet for to svære rundkjøringer rett etter hverandre – som nå må vertikaliseres til å bli én fangers opprett – foreslår vi en slik forstærkt rundkjøring på Myrene. Forslår vi eventuelt prosjektleder Harald Tobiassen, som også gjør at Arendal bygd og de nye lokalveier som kan komme opp med bedre forslag – er veivestret luter av. Med tunnelinnslag fra Stoa og Myrene (Storramn) tunnel eller id egnet legges opp til ny hovedkorridor sykkelvei vest fra – for å avlaste den sterkt pressede alternativkorridor fra Myrene til Harebakk og videre i Stribakk og ned Porsfjord. Ved begge alternativene er det innsett veivestret utbygging og utbygging av dagens kjørebane mellom Myrene og Stribakk. – mens det bare er dagens alternativ som krever tilsvarende utbygging på dagens vei fra Myrene og opp til Stoa. Fra mange rundkjøringer i Myrene – er det også foreslått en tunnelinnslag til den nye lokalveien i tunnel mellom Myrene og P-Hus Vest. Reguleringsplan for denne blir utarbeidet tidligere i år, og vi begynner byggingen allerede i løpet av de neste par månedene.

KARL CHRISTIAN FRØSTAD/STADTETNES BYVEIINGENIAREKONTO, VIDAR LAGE



ALTERNATIVENE: Dette forslaget viser alternativene veivestret og ATP-prosjektleders presenstetter for nye lokalveier, nye kollektivlinjer (buskøll, gang og sykkelveier) fra Stoa til Arendal bysentrum fra øst og vest. Det blir så opplyst i detalj i rapporten mellom Stoa-Myrene og videre mot Strømmen i vest – utarbeidet opp med den beste strøken – som innrettes i løpet av kort tid. De beste alternativene ved Stoa og Myrene er med krysset på Myrene viser også flere alternativer til vei i dagen. Det er akkurat for alternative plassering av tunnel mellom Stoa og Myrene som ble diskutert. Det er også for alternativ for gang og sykkelveier i grunn strek gjennom Stribakk. Legg også merke til den blå, røde og grønne streken som viser gater/kjørebane konstruksjon i tillegg til mulig ny tunnel for buss, gående og sykkelveier mellom Stribakk og Trødal. Det foreslås ny hovedkorridor fra vest til Stoa i tillegg til Myrene skoleveg som det valgte tunnel eller vei i opp i dagen. I alt 10 km Stoa-Bjørnå delveg som er i tillegg til 2,6 milliarder kroner, men prosjektleder Harald Tobiassen understreker at det er politikkene som legger størst del av utbygging og hva som er akseptable prioriterte.

KARL CHRISTIAN FRØSTAD/STADTETNES BYVEIINGENIAREKONTO, VIDAR LAGE

FAKTA

ATP-PROSJEKT FOR ARENDAL-REGIONEN

- ATP (Arbeid og Transport) samarbeidet mellom kommunene Arendal, Østfold, Trondheim, Arendal, Stord og Friland, Acol Agder fylkeskommune og Statens vegvesen startet i 2017.
- Utbedring og vedtak av en felles plan for de to sommerferie 2018.
- Den andre årstid – de to sommerferie – som foreslår (barnvogn rundt Østfold og Arendal, er en del av ATP-prosjektet.

DEVETTERINGER FOR TOTALT 2,6 MILLIARDER

- En samlet utbygging av de to sommerferie 2018.
- Den andre årstid – de to sommerferie – som foreslår (barnvogn rundt Østfold og Arendal, er en del av ATP-prosjektet.
- En samlet utbygging av de to sommerferie 2018.
- Den andre årstid – de to sommerferie – som foreslår (barnvogn rundt Østfold og Arendal, er en del av ATP-prosjektet.

Slik foreslås nye veier for 2,6 milliarder

Nye tunneler på 3-4 kilometer? Eller utvidelse av dagens veier med svære inngrep? Tirsdag inviterer veivesten, fylke og kommune til folkemøte for å høre folkets mening om planer for nye lokalveier til 2,6 milliarder i og rundt Arendal by.

presenteret veivestret prosjektleder Harald Tobiassen. Både han og den øvrige prosjektlederen i det såkalt «Arendal- og Transport»-prosjektet, ATP for Arendal, Østfold, Trondheim og Friland – har i Arendal svært mye å si om de neste årene, sier Tobiassen.

ATP for Arendal, Østfold, Trondheim og Friland

– Det er disse tiltakene planleggerne ønsker å bruke midlene til, som kan komme inn gjennom de sterke økonomiske boomene.

– Dermed vil ikke gjort tiltak vil naturlige utbygginger og utbygging av de mest trafikkerte og busseveier vil bli vesentlige for å sikre en trygg og sikker trafikk i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

prosjektet, med en vedtak utbygging i den skala de foreslår, har en tendens til å bli en viktig del av den fremtidige utbyggingen i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

Folketingsbestemmelser

Han understreker at det er politikkene i de fire kommunene og fylkeskommunen som legger til rette for at det skal være på tempoet i utbyggingen og utbyggingen av nye lokalveier, nye kollektivveier, og nye gang og sykkelveier – kan starte i løpet av 2020.

Tirsdag kveld klokken 18 inviteres til forsamling i bystyret i Arendal, for å få innspill til de alternative forslagene til utbyggingstiltak som er akseptert for Arendal bysentrum og

NYE STORE VEIER Alternativet med utbygging av vei i dagen, vil bli en viktig del av den fremtidige utbyggingen i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

– Det er disse tiltakene planleggerne ønsker å bruke midlene til, som kan komme inn gjennom de sterke økonomiske boomene.

– Dermed vil ikke gjort tiltak vil naturlige utbygginger og utbygging av de mest trafikkerte og busseveier vil bli vesentlige for å sikre en trygg og sikker trafikk i Arendal og i de omkringliggende kommuner.



Presenstetter prosjektleder Harald Tobiassen. Han peker på at de fire forslagene både som det er og det som er, har akseptert flere alternative forslag som man må veie mellom for å finne den beste løsningen.

Tobiassen opplyser at konkrete planer også for lokalveier og andre tiltak i Østfold, vil bli en viktig del av den fremtidige utbyggingen i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

– Det er disse tiltakene planleggerne ønsker å bruke midlene til, som kan komme inn gjennom de sterke økonomiske boomene.

– Dermed vil ikke gjort tiltak vil naturlige utbygginger og utbygging av de mest trafikkerte og busseveier vil bli vesentlige for å sikre en trygg og sikker trafikk i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

Tunnel eller vei i dagen?

– Skal vi for eksempel bygge tunnelen fra Stoa og Strømmen i tunnel, eller skal vi bygge ut dagens veier opp i dagen? spør Tobiassen.

Tunnelalternativet fra Stoa til Myrene er en viktig utbygging av en reguleringsplan som blir vedtatt allerede i 1996, men som er forsinket.

– Det er politikkene som bestemmer om vi skal gå for dette, og hvilke av de investeringene som skal gjennomføres. Hvis prosjektet som er utarbeidet skal gjennomføres, vil det være en viktig del av den fremtidige utbyggingen i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

Tunnel trafikkløst

Tunnelalternativet fra Stoa og Strømmen gir to superlativsmønstre – det er den lengste tilløp god og 3 kilometer, slik ikke det svært nye dyrene om å utvide eksisterende veier?

– Det faktiske, slike flyttinger langsveier, dette vil

indretning av veier for å høre mange kjører det skal legges i tunnelene. Må vi ha egne busstopp mellom Stoa og Myrene, for eksempel? Å lage nye gang- og sykkelveier og egne busstopp langs eksisterende traseer opp i dagen, vil kreve svært omfattende inngrep både i form av bygging og utbygging – og vil også bli svært dyrt, påpeker Tobiassen.

Folks folkemøte

For planleggingen så jobber vi med å utvide og detaljere av planene, og kommer med egne anbefalinger av de ulike alternativene, ønsker du nå innspill fra publikum. Derfor inviteres nå til folkemøte, først i Arendal – og senere blir det også tilsvarende i Østfold, hvor det også planlegges store tiltak.

SAMFERDSEL

– Nå skal foreslåene i miljøforutsetningen til «flypikene Arendalregionen» gjennomføres.

– Det er disse tiltakene planleggerne ønsker å bruke midlene til, som kan komme inn gjennom de sterke økonomiske boomene.

– Dermed vil ikke gjort tiltak vil naturlige utbygginger og utbygging av de mest trafikkerte og busseveier vil bli vesentlige for å sikre en trygg og sikker trafikk i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

– Det er disse tiltakene planleggerne ønsker å bruke midlene til, som kan komme inn gjennom de sterke økonomiske boomene.

– Dermed vil ikke gjort tiltak vil naturlige utbygginger og utbygging av de mest trafikkerte og busseveier vil bli vesentlige for å sikre en trygg og sikker trafikk i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

– Det er disse tiltakene planleggerne ønsker å bruke midlene til, som kan komme inn gjennom de sterke økonomiske boomene.

– Dermed vil ikke gjort tiltak vil naturlige utbygginger og utbygging av de mest trafikkerte og busseveier vil bli vesentlige for å sikre en trygg og sikker trafikk i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

– Det er disse tiltakene planleggerne ønsker å bruke midlene til, som kan komme inn gjennom de sterke økonomiske boomene.

– Dermed vil ikke gjort tiltak vil naturlige utbygginger og utbygging av de mest trafikkerte og busseveier vil bli vesentlige for å sikre en trygg og sikker trafikk i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

– Det er disse tiltakene planleggerne ønsker å bruke midlene til, som kan komme inn gjennom de sterke økonomiske boomene.

– Dermed vil ikke gjort tiltak vil naturlige utbygginger og utbygging av de mest trafikkerte og busseveier vil bli vesentlige for å sikre en trygg og sikker trafikk i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

– Det er disse tiltakene planleggerne ønsker å bruke midlene til, som kan komme inn gjennom de sterke økonomiske boomene.

– Dermed vil ikke gjort tiltak vil naturlige utbygginger og utbygging av de mest trafikkerte og busseveier vil bli vesentlige for å sikre en trygg og sikker trafikk i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

– Det er disse tiltakene planleggerne ønsker å bruke midlene til, som kan komme inn gjennom de sterke økonomiske boomene.

– Dermed vil ikke gjort tiltak vil naturlige utbygginger og utbygging av de mest trafikkerte og busseveier vil bli vesentlige for å sikre en trygg og sikker trafikk i Arendal og i de omkringliggende kommuner.

– Det er disse tiltakene planleggerne ønsker å bruke midlene til, som kan komme inn gjennom de sterke økonomiske boomene.

– Dermed vil ikke gjort tiltak vil naturlige utbygginger og utbygging av de mest trafikkerte og busseveier vil bli vesentlige for å sikre en trygg og sikker trafikk i Arendal og i de omkringliggende kommuner.



Agderposten 28. august 2017

Arendal bystyre har satt ned et utvalg for å utrede om Arendal sentrum kan bli **bilfritt.**

21.11.2016

Første by med bilfritt sentrum

Arendal skal bli Norges første by med bilfritt sentrum. Det ønsker flertallet av politikerne i bystyret. I løpet av ett år kan bilene forsvinne.



Her på Jektekaia i Arendal vil politikerne gjerne ha en park i fremtiden. Ordføreren sier de ikke har snakket med næringslivet enda, men fått mange henvendelser fra folk som ønsker bilene vekk.
FOTO: SVEIN SUNDSØDAL / NRK



Statens vegvesen



GATEBRUKSPLAN ARENDAL

Mål for planarbeidet



NORGES BESTE SENTRUM Å BO, HANDLER OG OPPHOLDE SEG I!

- Redusere biltrafikk/ parkering i gateplan
- Tryggere by
- Bedre byliv – trivsel og økt handel
- Attraktivt og levende sentrum
- Effektiv og bedret kollektivtrafikk
- Bedre tilrettelagt for syklende og gående
- **Tilgjengelighet for alle**



Parkering i gater

Dagens situasjon

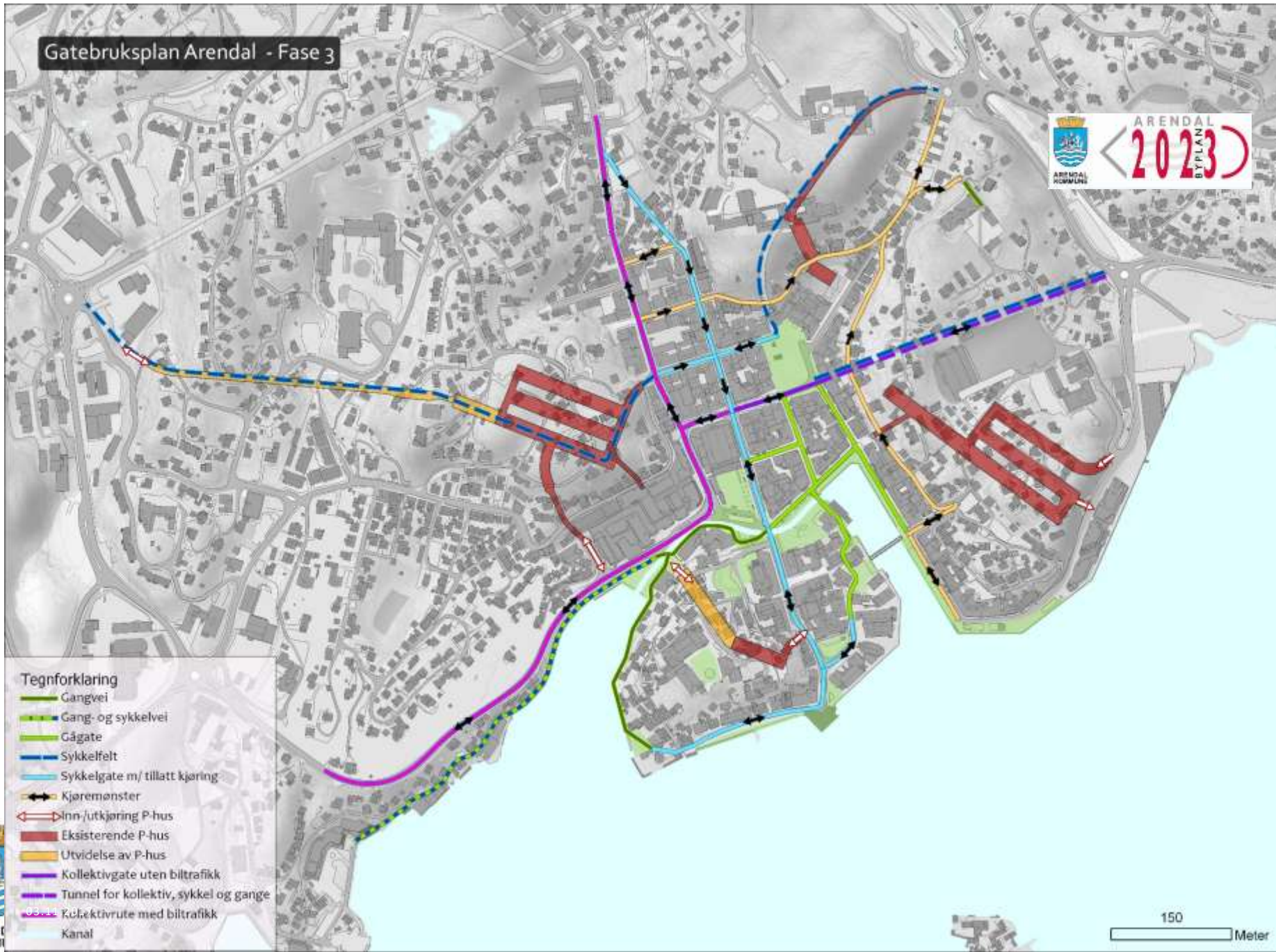


Parkering – Jaktekaia og Ferjeleie på Tyholmen

Dagens situasjon



Gatebruksplan Arendal - Fase 3



- Tegnforklaring**
- Gangvei
 - Gang- og sykkelvei
 - Gågate
 - Sykkelfelt
 - Sykkelgate m/ tillatt kjøring
 - Kjøremønster
 - Inn-/utkjøring P-hus
 - Eksisterende P-hus
 - Utvivelse av P-hus
 - Kollektivgate uten biltrafikk
 - Tunnel for kollektiv, sykkel og gange
 - Kollektivrute med biltrafikk
 - Kanal

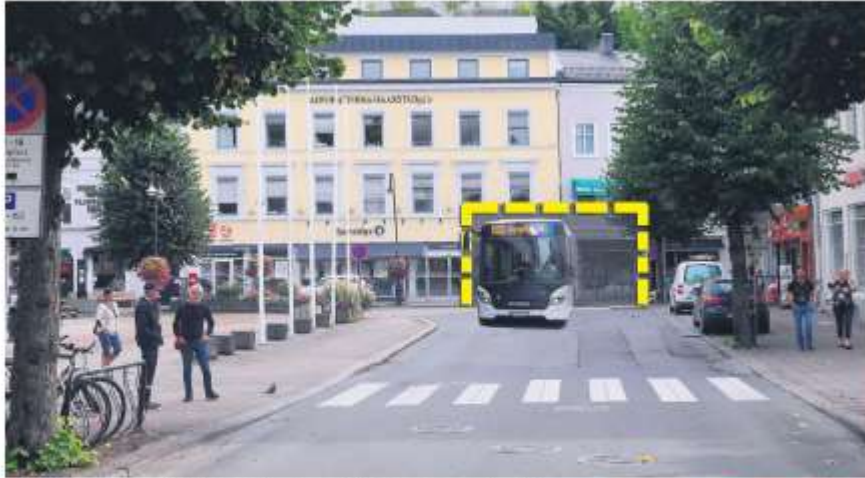


150 Meter



BYPLAN FOR ARENDAL:

Vil lage tunnel fra Barbu til Torvet



- Byplanlegger og politikere ønsker å lage hull i et par bygårder i Arendal sentrum.
- Drømmen er å lage en helt ny bytunnel fra Barbu til Torvet – forbeholdt busser og gående/syklende.
- Les alt om den store byplanen i dagens avis.

Sør Amfi Arendal 23.- 24. september

SØRLANDETS BILMESSE
Lørdag kl. 10-17
Søndag kl. 12-17

Her er gatebruksplan-utvalgets mandat

- Jobbe inn mot ulike aktører (næring, politi, brann og aktuelle interesseorganisasjoner).
- Se på grønne områder som erstatter eksisterende parkeringsplasser,
- Områder for korttidsparkering og elbiler,
- Potensielt nye parkeringsplasser i fjell.
- Områder der leveransetraffikk til næringsdrivende må ivaretas,
- **Fremkommeligheten for funksjonshemmede herunder blinde og svaksynte.**
- Målene med alle tiltakene er en grønnere, mer funksjonell og attraktiv by.



HULL TIL BUSSEN: Byplanlegger Mike Fuller-Gee tror det skal være mulig å lage tunnelhull for buss, gående og syklende fra Barbu-uten å måtte rive flere bygårder ved Torvet. Her har vi markert områdene med gul strek hvor tunnelinnslaget er aktuelt. FOTO: MONTASJUE VIDAR FLØIDE

– Dette er science fiction

Gårdeier Bjørn Olaf Halvorsen avfeier busstunnelen som fjas. Byplanleggerens ønske om tunnel gjennom bygårder møter motstand hos gårdeier og lekeplassbrukere.

► BYPLANLEGGING

– Da jeg leste oppslaget i Agderposten måtte jeg sjekke om det var 1. april, forteller Bjørn Olaf Halvorsen. Han eier Torvet 10, som blant annet huser Gjensidige.

Han reagerer med motstand når Agderposten ønsker hans kommentar til gatebruksutvalgets ønske om å

lage hull i bygårder og tunnel fra Barbu til Torvet, som et grep for å gjøre Arendal sentrum bilfritt.

– Det finnes allerede en tunnel til Torvet som kan brukes. Det må koste uhyggelig mye penger å lage en tunnel til. Da må det brukes monopolpengene, i så fall. I min verden er dette forslaget science fiction, sier Halvorsen.

– I gal ende

Byplanlegger Mike Fuller-Gee mener det er mulig å lage tunnelhull for buss, gående og syklende fra Barbu, uten å måtte rive bygårder ved Torvet. Han ser ingen annen mulighet enn dette grepet, for å reetablere kanalen mellom Kittelsbukta og Torvet, og også få et tilnærmet bilfritt sentrum.

Gårdeier Halvorsen er skeptisk til bilfritt sentrum slik situasjonen er nå.

– Utvalget starter i gal ende. For at tiltaket ikke skal skade byens nærings- og kulturliv, må man starte med bilfrie sen-

trumsbrukere før byen gjøres bilfri, mener Halvorsen.

Kjell Walter Sørensen eier Torvet 9, som ligger botenfor og huser blant annet Drømmeplassen.

– Jeg vil ikke stå i veien for tunnel, hvis det er det som må til. Bygården er en død ting, så jeg ser ikke noe i veien for å lage tunnel hvis det gagnar fellesskapet, sier Sørensen som ikke vil uttale seg ytterligere fordi han er i utlandet og kun har fått saken presentert muntlig per telefon.

Ønsker bussfri lekkeplass

Hilde Krogenæs og Hallvard Johansson bruker lekkeplassen på Torvet neste hver dag sammen med datteren Helle (1 år). De ønsker ikke busser inn på Torvet.

– Forslaget er spennende, og vi ønsker færre biler i sentrum. Men at busser kjører inn til Torvet, kan skape farlige situasjoner og gjøre området utryvlig. I likhet med mange andre er vi glade i lekkeplassen, og ønsker gjerne flere uteserveringer og



– **IKKE BUSSER:** Hilde Krogenæs og Hallvard Johansson leker på Torvet med datteren Helle. De ønsker ikke busser her. FOTO: MARIT E STRAND

grøntarealer i området, sier Krogenæs. Familien bor i Hylleveien ved Arendal sentrum, og ser også ulempene ved å gjøre sentrum bilfritt.

– Vi ønsker liv i sentrum og

lokaler i drift, så det er en vanskelig avveining, mener Krogenæs.

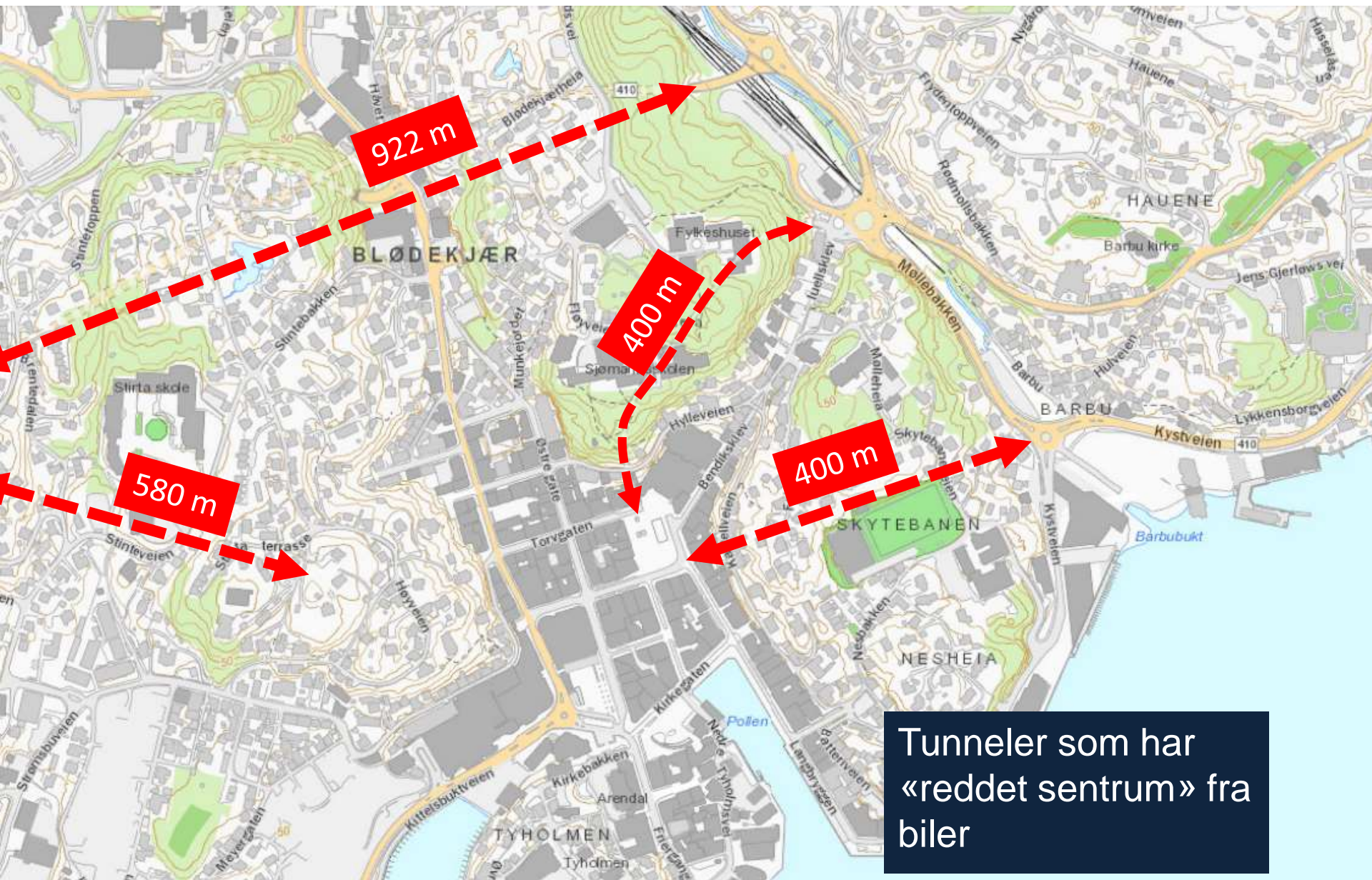
► **Marit Elisabeth Strand**
mas@agderposten.no



ARENDALE
KOMMUNE



- Dette er science fiction



Tunneler som har «reddet sentrum» fra biler

Blødekjærtunnelen: 922 m

Åpnet 1995

Kr. 150 millioner



Tunnel til 75 millioner?

En tunnel i fjell for gående, syklende og bilister vil korte ned avstanden til sentrum.

Alt ligger tilrette for at den lenge planlagte tunnelen kan bli en realitet. I kommuneplanutvalgets siste møte i mai gikk politikerne enstemmig inn for mindre endringer i reguleringsplanen for Myrene – Stoa. Den planen ble vedtatt for ti år siden. I sammenheng med utviklingen av lokalveinettet for Arendal, der politikerflertallets uttalte mål er et mer bilfritt sentrum, presser tunnelen seg nå raskt frem.

Gående og syklende

Det er Statens Vegvesen og P-Hus Vest AS som har satt fart i planene. Ønsket er å bygge sykkelvei med fortau langs en ny veg som skal gå i tunnel i fjellet bak slakterforretningen Harald Slakter på Myrene og ned til P-hus Vest. Det er en strekning i luftlinje på rundt 400 meter. I de opprinnelige planene var det ikke lagt inn gang- og sykkelveiløsning i en slik tunnel. Det er det altså nå. Hensikten med endringene i reguleringsplanen er å legge til rette for gående og syklende på en bedre måte. Fra rundkjøringen frem til tunnelinnslaget innebærer planen at det vil komme sykkelvei med fortau. Det blir også endringer for traséen for gang- og sykkelvei fra rundkjøringen og i retning Stinta skole.

Les også: [Den grønne drømmen](#)

Sparer 700 meter

Ifølge kartdata fra Google tar det i dag et kvarter å gå mellom P-Hus Vest og Myrene. Da er utgangspunktet å gå via Strømsbuveien og Gjennomskjæringen, en strekning på 1,1 kilometer. En tunnel som har plass til gående og syklende bygges med lavere stigning og naturligvis langt retttere. 700 meter kortere vil avstanden mellom Myrene og sentrum kunne bli. Det vil bety tid spart for de som går og ruller på to hjul, samt at innkjøring for biler til parkeringshuset herfra gi færre biler opp og ned Vesterveien.

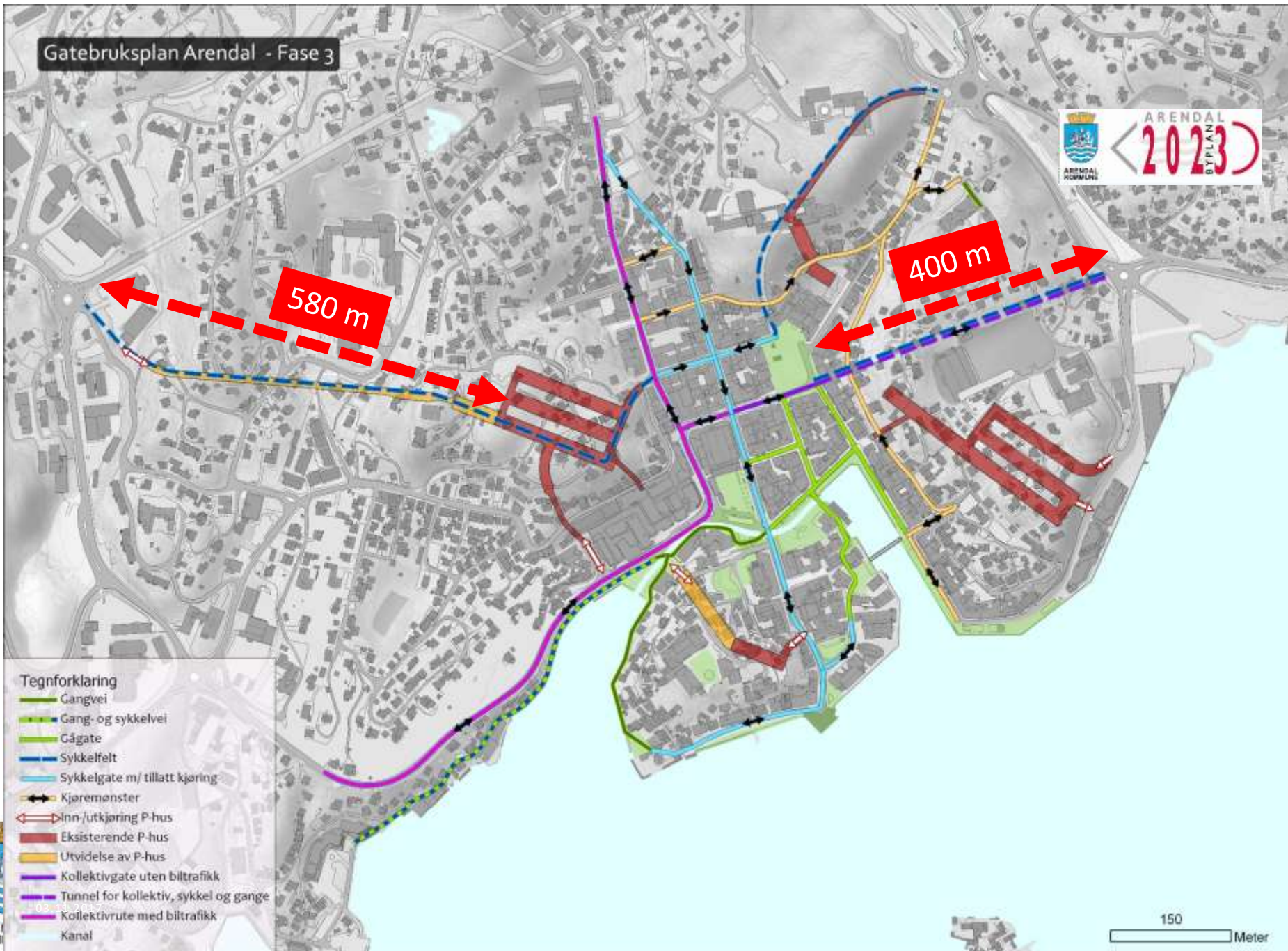
Merket sykkelbane

Inne i selve parkeringshuset i sentrum vil det ikke bygges sykkelvei med fortau. Der legges det opp til merket sykkelfelt slik at syklende sikrest mulig skal kunne sykle gjennom parkeringshuset og ut i sentrum. Inne i P-Hus Vest skal det settes av areal til sykkelparkering. Mens tunnelen i seg selv vil være i privat eie gjennom aksjeselskapet P-Hus Vest as vil veiarealet på utsiden bli en kommunal oppgave. Drift og vedlikehold vil bli kommunens oppgave og ansvar og kostnaden for drift av vei, fortau, gang- og sykkelvei med lys anslås til å koste kommunen rundt 20.000 kroner i året



- Innkjøring for biler til parkeringshuset herfra gi færre biler opp og ned Vesterveien.
- Drift og vedlikehold vil bli kommunens oppgave og ansvar og kostnaden for drift av vei, fortau, gang- og sykkelvei med lys anslås til å koste kommunen rundt 20.000 kroner i året.

Gatebruksplan Arendal - Fase 3

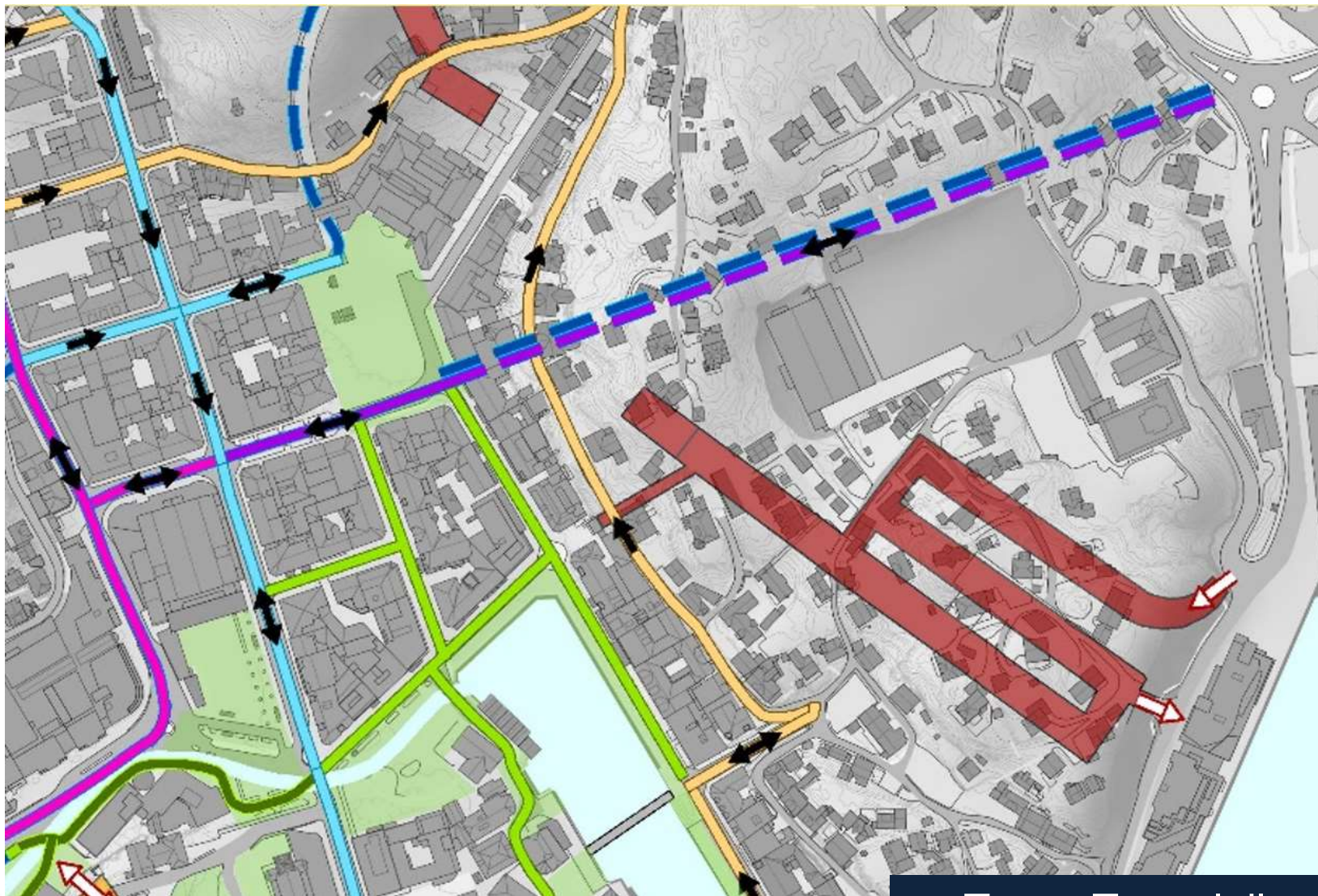


Tegnforklaring

- Gangvei
- Gang- og sykkelvei
- Gågate
- Sykkelfelt
- Sykelgate m/ tillatt kjøring
- Kjøremønster
- Inn-/utkjøring P-hus
- Eksisterende P-hus
- Utvivelse av P-hus
- Kollektivgate uten biltrafikk
- Tunnel for kollektiv, sykkel og gange
- Kollektivrute med biltrafikk
- Kanal

150

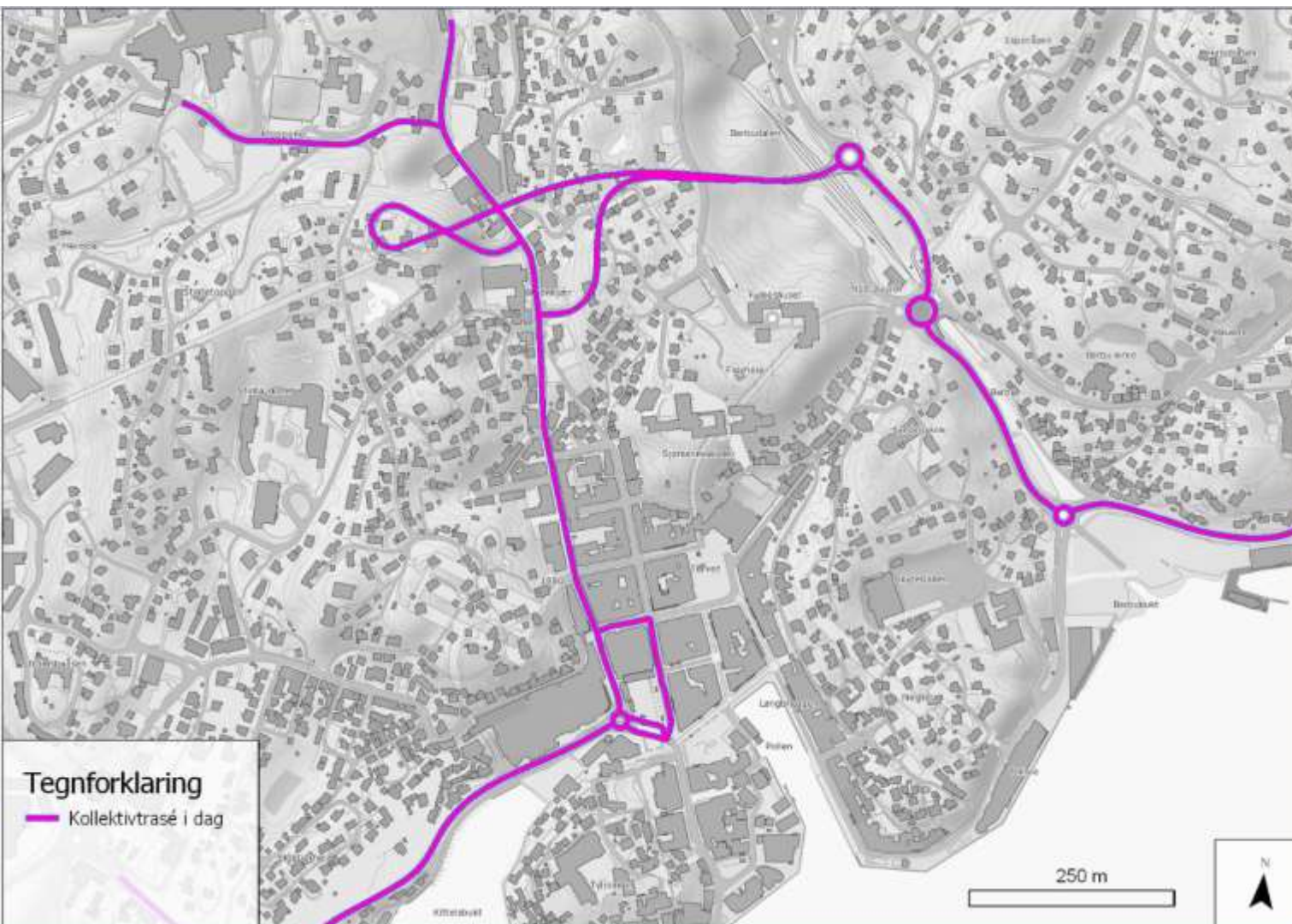
Meter



- Torvet Tunnel til 60 millioner?



ARENDALE
< 2023 >



Dagens kollektiv-system:

- Lang omveg for å komme til sentrum
- Kulturhuset som «rundkjøring»



Forslag 1:

- Tunellprofilen må utvides for å få plass til toveis busstrafikk
- Tunnelinnslag i Hylleveien vil kreve innløsning av hus
- Kollektiv fra Hylleveien til Vestregate krever inngrep i Telenorbygget



Forslag 3:

- Tunellprofilet må utvides for å få plass til toveis busstrafikk
- Svingebevegelsen til bussen vil kreve store arealer av Torvet
- Torvet som byrom blir ødelagt



Forslag 5:

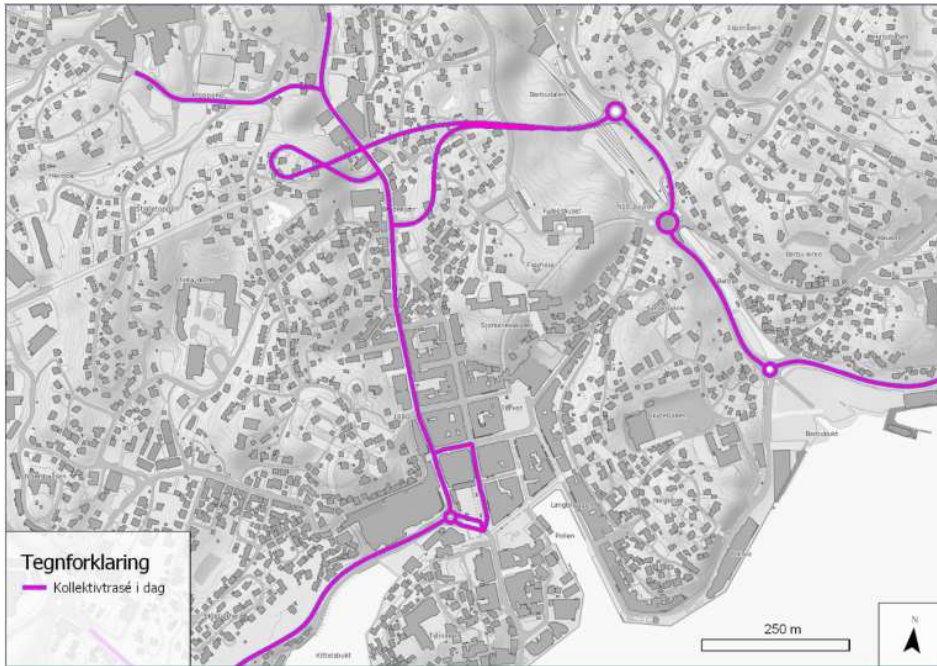
- Forslaget krever ny tunnel mellom Barbu og Torvet
- Tunellforslaget må utredes med hensyn til trafikksikkerhet, kulturmiljø, byliv, eksisterende bygningsmasse og geologiske forhold
- Kollektivtraséen vil gå i Strandgata som i dag er trafikkert av biler.
- I forslag til løsning er det kun varelevering og helt nødvendig personbiltrafikk som får bruke Strandgata

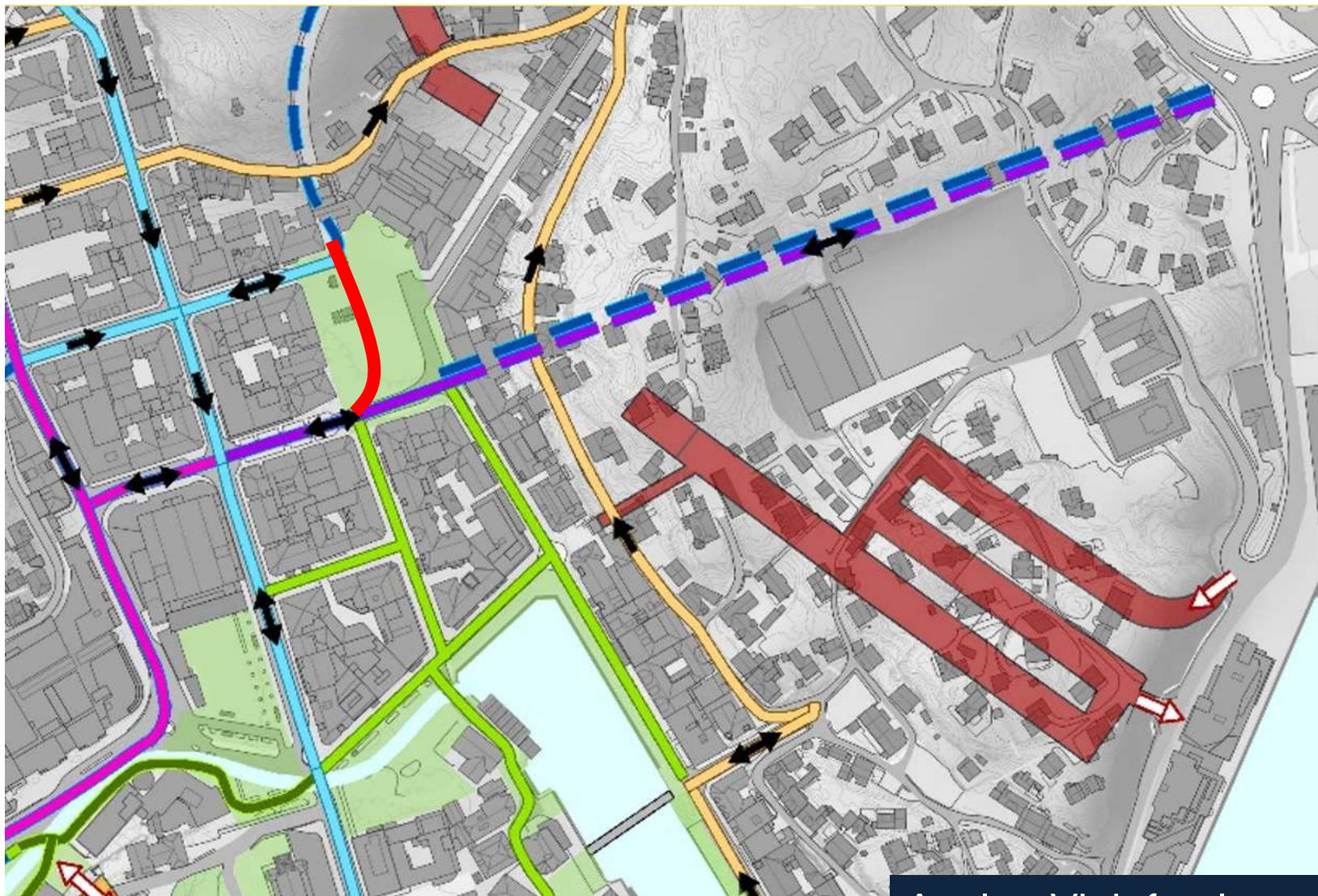
Dagens kollektivsystem



Forslag 5 – fordeler

- Effektiv, rask trasé for kollektiv
- Vil generere liv på Torvet
- Frigjør byrommet mellom Trefoldighetskirka og Kulturhuset



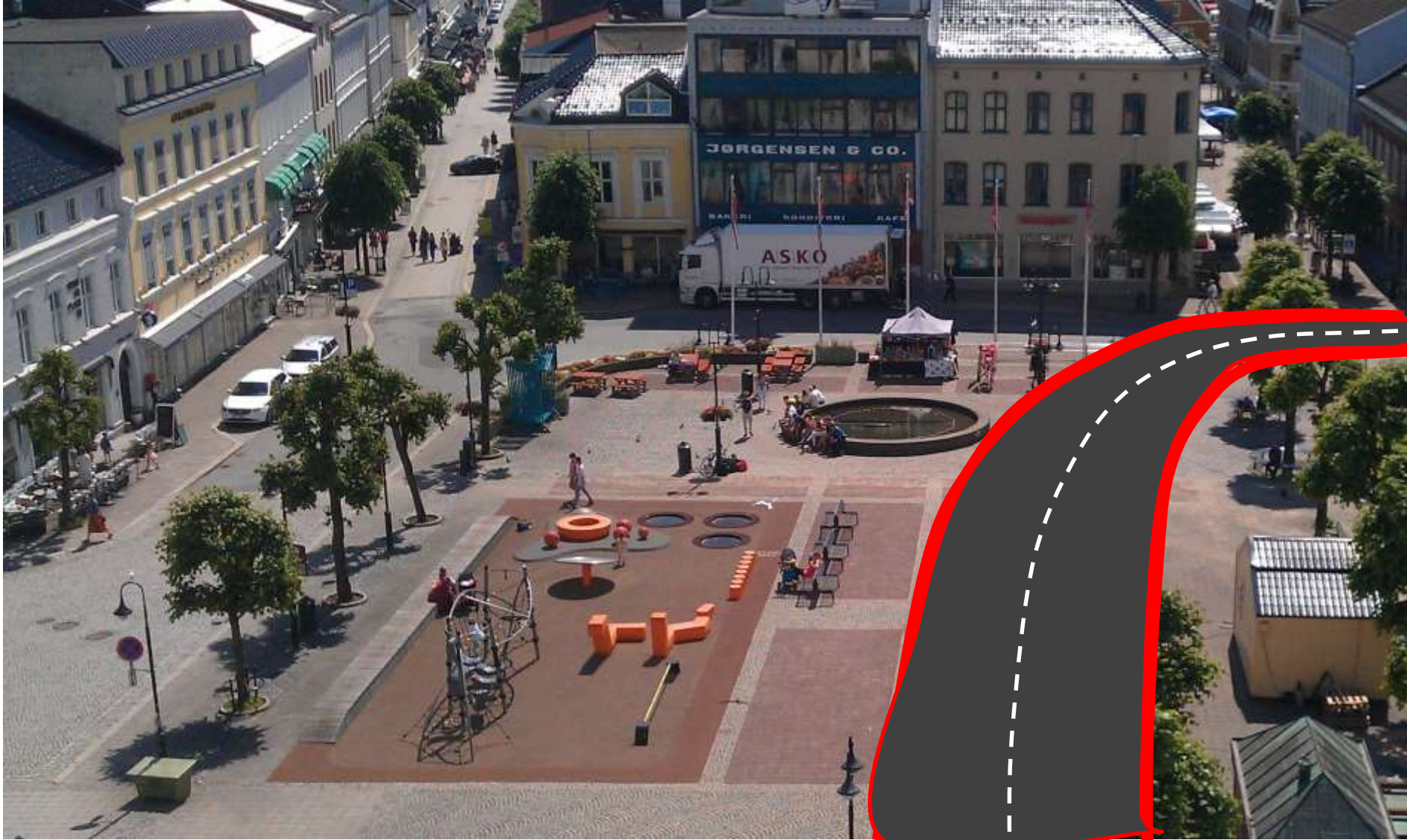


Asplan Viak forslag



ARENDALE
< 2023 >





ARENDALE
KOMMUNE

ARENDALE
<2023>

Strandgate som kollektivgate



Tverrfaglig samarbeid



**FREMTIDENS
KOMMUNER**
ARENDAL
< 2023 >