

# RISØR KOMMUNE

Arkivsak: 23/4435  
PlanID: 2023007

Detaljreguleringsplan for Buvikveien 21, Risør

## PLANBESKRIVELSE

Utarbeidet/datert: 06.11.2025 med revisjon 13.02.2026. Vedtak: 11.03.2026.

Siv.ark. Einar Myraker AS. MNAL NPA. Planbeskrivelse

## Innholdsfortegnelse

1 INNLEDNING.....	4
2 BAKGRUNN .....	5
2.2 Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold.....	5
2.3 Krav om konsekvensutredning.....	6
3 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER.....	6
3.1 Overordnede planer og formål .....	6
3.2 Gjeldende reguleringsplaner .....	7
4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET .....	8
4.1 Beliggenhet og avgrensning.....	8
4.2 Historikk og tidligere bruk av området.....	9
4.3 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk .....	11
4.4 Stedets karakter .....	13
4.5 Landskap .....	14
4.6 Kulturminner og kulturmiljø.....	19
4.7 Naturverdier.....	20
4.8 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder .....	21
4.9 Trafikkforhold .....	22
4.10 Barns interesser .....	22
4.11 Sosial infrastruktur .....	22
4.12 Universell tilgjengelighet.....	23
4.13 Teknisk infrastruktur .....	23
4.14 Grunnforhold .....	24
4.15 Miljøteknikk.....	25
4.16 Støyforhold .....	25
4.17 Stormflo.....	26
4.18 Risiko- og sårbarhet eksisterende situasjon .....	27
4.19 Næring.....	27
4.20 Ferdsel i sjø.....	27
4.21 Analyser/utredninger .....	27
5 PLANPROSESSEN.....	27
5.1 Oppstartsmøte og møter .....	27
5.2 Medvirkningsprosess.....	27
5.3 Sammenstilling av innkommende merknader .....	27

6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET .....	31
6.1 Planlagt arealbruk .....	31
6.2 Gjennomgang av reguleringsformål .....	32
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming.....	34
6.4 Boligmiljø/bokvalitet.....	37
6.5 Ferdsel i sjø.....	37
6.6 Kollektivtilbud .....	37
6.7 Kulturminner og kulturmiljø.....	37
6.8 Miljøoppfølging .....	37
6.9 Parkering.....	38
6.10 Plan for avfallshenting .....	38
6.11 Planlagte offentlige anlegg .....	38
6.12 Sosial infrastruktur .....	38
6.13 Tilknytning til infrastruktur.....	39
6.14 Trafikkløsning .....	39
6.15 Universell utforming .....	39
6.16 Uteoppholdsareal.....	39
6.17 Avbøtende tiltak med hensyn til ROS .....	39
6.18 Rekkefølgebestemmelser .....	40
7 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET .....	40
7.1 Planforslagets forhold til overordnede planer.....	40
7.2 Landskapsbilde og bebyggelsesstruktur .....	40
7.3 Naturmangfoldsloven .....	41
7.4 Vann, avløp, renovasjon.....	42
7.5 Forurensning.....	42
7.6 Tilgjengelighet .....	42
7.7 Bokvalitet og nærmiljøhensyn .....	43
7.8 Trafikk og trafikksikkerhet.....	43
7.9 Økonomiske konsekvenser .....	43
7.10 Risiko og sårbarhet .....	43
8 AVSLUTTENDE KOMMENTAR .....	44
9 OVERSIKT ANALYSER OG UTREDNINGER.....	44

# 1 INNLEDNING

Formålet med planen er å legge til rette for et hellig boligprosjekt på det aktuelle området bestående av eiendom 16/824, 16/1276, 16/1311. Planområdet er i tråd med arealdelen og overordnende føringer.

Området er preget av blandet type bygg, uten at noen av disse har bevaringsverdig bortsett fra «Vatikanet» som er fredet. Planområdet ligger sentralt i forhold til byens sentrum med gangavstand ca. 1km. Etablert privat båthavn skal primært betjene boligprosjektet.

Det legges opp til at reguleringsplanen skal bestå av 24 boenheter fordelt på to hovedvolum tilrettelagt for trinnvis utbygging. Det er illustrert en bebyggelse med varierte og oppdelte volum med mønetak, knyttet sammen med mellombygg og flate tak. Dette prinsippet medfører sammenhengende gangforbindelse i to etasjer. Prosjektet vil framstå variert og sammensatt, med stor vekt på tilpasning til den opprinnelige bebyggelse. Det nærliggende «Vatikanet» danner forbilde når det gjelder størrelse og proporsjoner. En har lagt vekt på gode og varierende uterom, med angitt areal for lek ved innkjørselen fra Buvikveien. Illustrasjonsplan har to hovedvolum, hver med 12 boenheter.

Parkering er plassert som kjeller under hovedvolum mot øst på kote 2,10. Adkomst er fra felles avkjørsel med snuplass og fire biloppstillingsplasser. Det er tette vegger opp til flomkote 3,0. Boliger på denne delen er på kote 5,1, mens hovedvolum på bakkeplan er på flomkote 3,0. Parkeringskjeller er ikke synlig.

Offentlig atkomst langs sjøfront ligger på dagens brygge, ca. kote 1,0.

Sentralt i prosjektet er det anlagt en attraktiv bukt med trappeforbindelser opp til kote 3,0 og videre inn i området med torg på kote 3,0 og opp til dekke over kjeller på kote +5,1. Derfra ut til eksisterende vei i planens begrensing mot øst. Rampe fra adkomst og opp til dekke over P-kjeller.

Adkomst til prosjektet er, som i dag, fra Buvikveien, men defineres som et kryss, og gis gode siktsoner iht. vegnormalens krav. Videre skal det etableres fortau slik det forutsettes. Mot vest knyttes fortau for nabo-planområdet sammen med bussholdeplass.

Boligene vil egne seg både for barnefamilier og eldre.

Fellesareal for lek og opphold er lagt på dagens parkeringsområde mot vest. Områder som foreslås omdisponert i reguleringsplanen, vil ikke medføre forringelse av noen arealer, men åpner opp for allmennhet og økt tilgjengelighet til sjøarealet. Vi har lagt vekt på et prosjekt med åpent og luftig preg, med stor vekt på positive konsekvenser.

Tiltak som planforslaget legges til rette for, er vurdert med tanke på helhetlig og variert arkitektur sett fra innseilingen og de tilhørende nærområder.

Hovedvolum mot øst over P-kjeller har møne på kote 12,0 og er neddempet til kote +10,0 for hovedvolum mot vest.

De nærmeste naboer vil få noe endret sol- og utsiktsforhold, men ikke av vesentlig betydning, slik det framgår av sol/skygge- illustrasjon

Prosjektets arkitektur med saltak, oppdelt og sammensatt via flate tak, bidrar til en spennende og variert arkitektur.

Fylket og Statsforvaltere er tydelige på at reguleringsplanen for Buvikveien 21 og 23 skal sees i sammenheng. Vi har fulgt opp dette, og for lettere å vurdere planene mot hverandre, har vi benyttet samme mal for planbeskrivelsen.

## 2 BAKGRUNN

### 2.1 Hensikten med planen

Formålet med planen er å legge til rette for leilighetsbygg på eiendom 16/815, 817, 819, 820, 823.

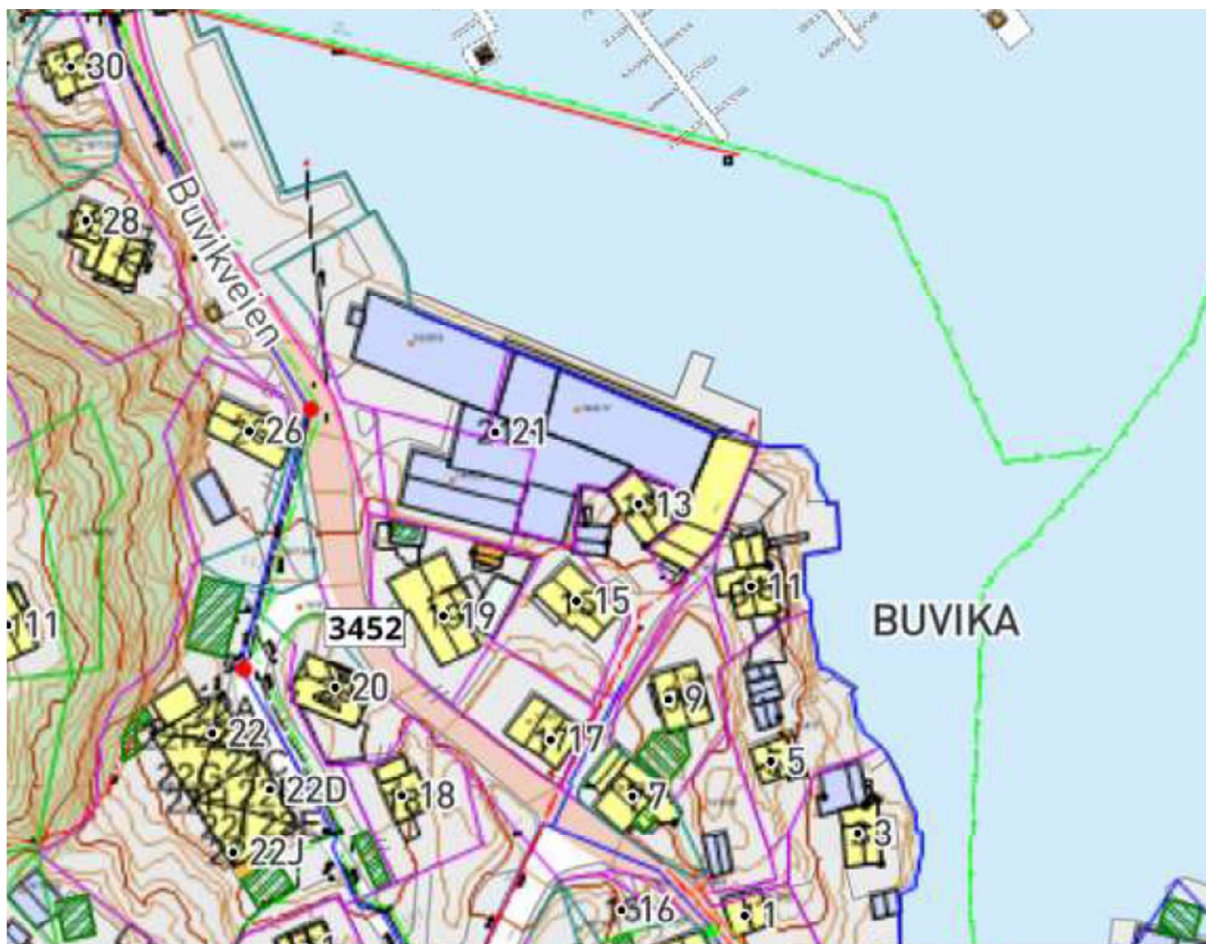
Intensjonen er fortetting i tråd med nasjonale og regionale føringer med ønske om fortetting i gang- og sykkelavstand til sentrumsområder. Slik fortetning skal gjøres med best mulig tilpasning til den omkringliggende bebyggelse. I sammenheng er planen for Risør Trebåtbyggeri av stor betydning. Planen skal ivareta allmenhetens tilgang til sjøkanten.

Eksisterende båthavn inngår i prosjektet, og dekker beboernes behov.

### 2.2 Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold

Planområdet ligger innenfor følgende eiendommer:

Gr./br.nr	Grunneier
16/824, 16/1276, 16/1311	Dag Olav Hødnebø
601/8	Agder fylkeskommune



Utsnitt fra eiendomskart (risor.kommune.no)

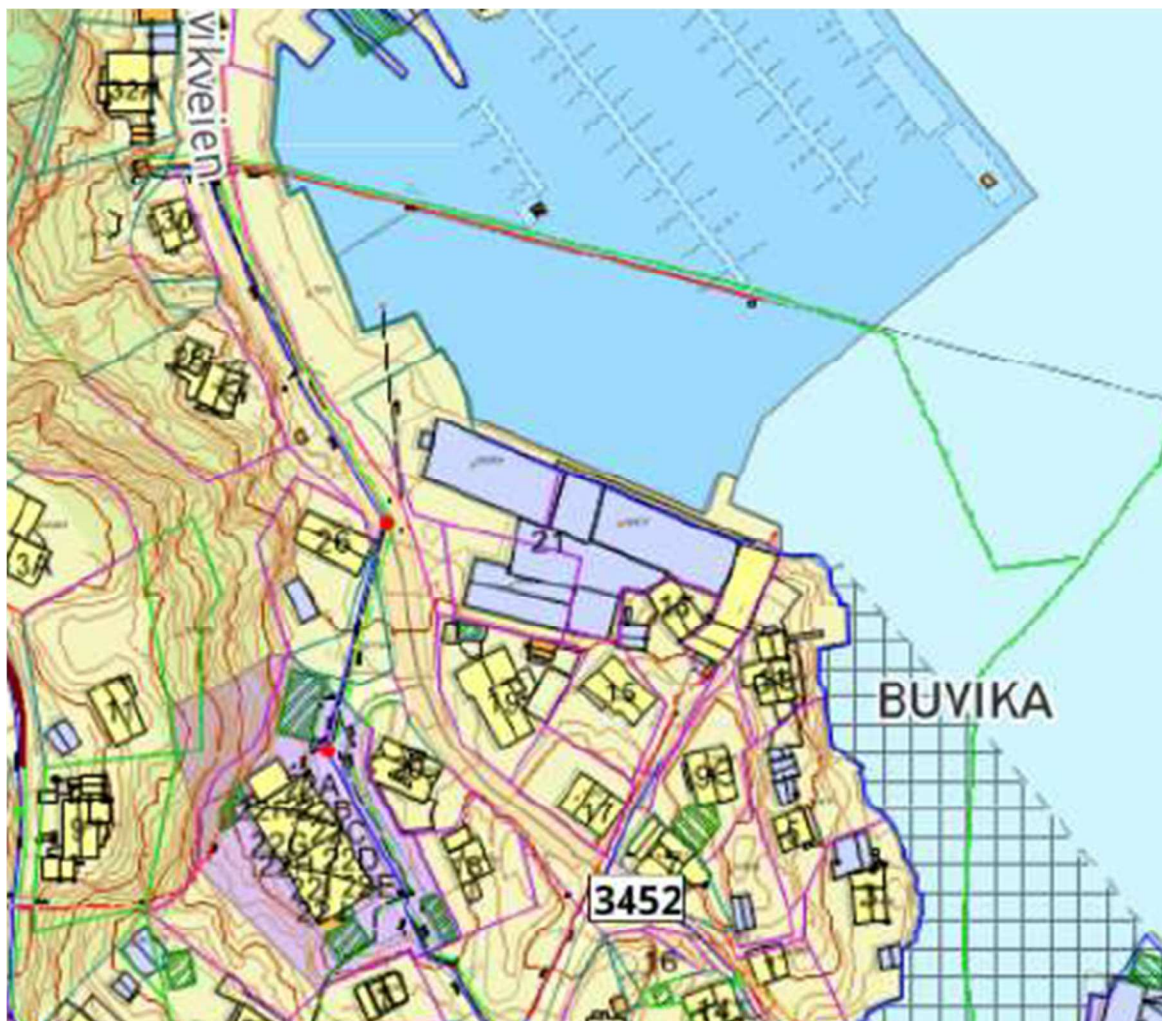
## 2.3 Krav om konsekvensutredning

Reguleringsarbeidet er vurdert iht. gjeldende forskrift om konsekvens-utredning. Det konkluderes med at det ikke utløser krav om konsekvensutredning eller planprogram. Planen fastsetter heller ikke rammer for tiltak opplistet i vedlegg II.

# 3 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

## 3.1 Overordnede planer og formål

Kommunale planer Kommuneplanens arealdel 2019-2030. Planområdet er i gjeldende arealdel i kommuneplanen avsatt til boligbebyggelse og småbåthavn.



Utsnitt fra Risør kommune sin kommuneplan.

### 3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldene reguleringsplan for Buvika, Risør er fra 1999. (Plan ID 1999002). Området der det planlegges boligutbygging er regulert til industri. Innenfor planområdet er det også avsatt arealer for formålene småbåthavn, kjøreveg og parkering.

## 4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

### 4.1 Beliggenhet og avgrensning

Buvika fremstår som et lite tettsted mellom Risør sentrum og Krana. Området for reguleringsplanen er på ca. 5,0 daa. Planområdet ligger mellom Buvikveien Fv.821 og sjøen, ca. 1 km fra sentrum.



Overordnet skisse som viser Buvika markert gult, mellom sentrum og Krana.

Eiendommen innenfor to planområdet Buvikveien 21 og 23- inneholder næringsbebyggelse med tilhørende parkerings- og manøvreringsarealer. Videre inngår den innerste delen av småbåthavna der det er slipp med opptak og utsetting av båter, samt båtplasser. Den kommunale parkeringsplassen på nordsiden av Risør trebåtbrygge vil inngå i planen. Ellers er det viktig å påpeke at aktuell eiendom – Buvikveien 21- har egen molo for private båtplasser.



Buvikveien 21 sett fra sjøen, sommer 2024.

## 4.2 Historikk og tidligere bruk av området

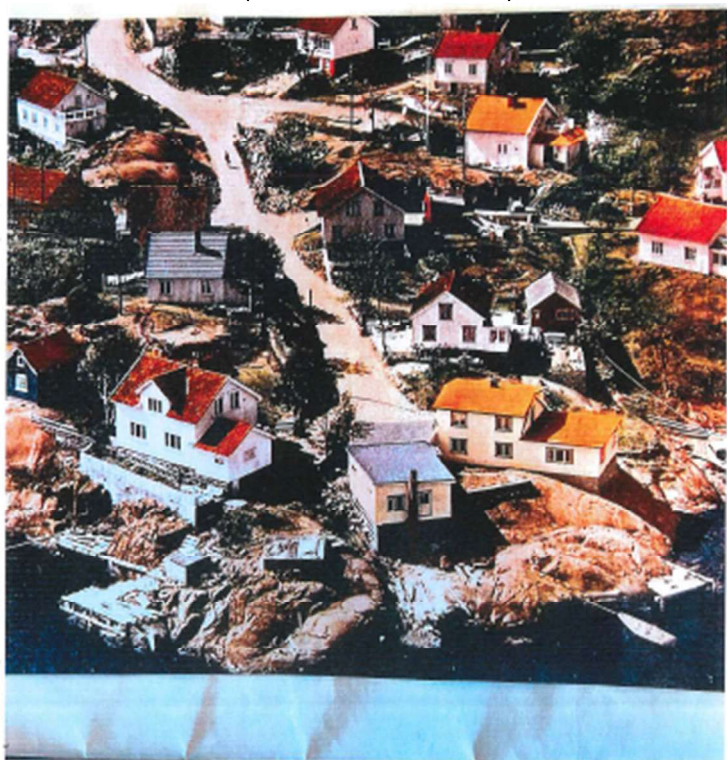
Buvika har lange tradisjoner for virksomhet knyttet til sjøen. Båten var en nødvendighet brukt til fiske og transport for de bosatte i området. På aktuell eiendom har det skjedd en gradvis fortetting basert på utvikling av næring og industri, med noe inneklemt boliger. Bortsatt fra bygget utleid til POWER, er alle ledige arealer tomme og preget av manglende vedlikehold.



Foto fra nettet, Microsoft Bing – Bilder Buvika. Aust-Agder Blad.



Utsnitt fra kart 1970 (1881 -historiske kart).



Flyfoto ca. 1950



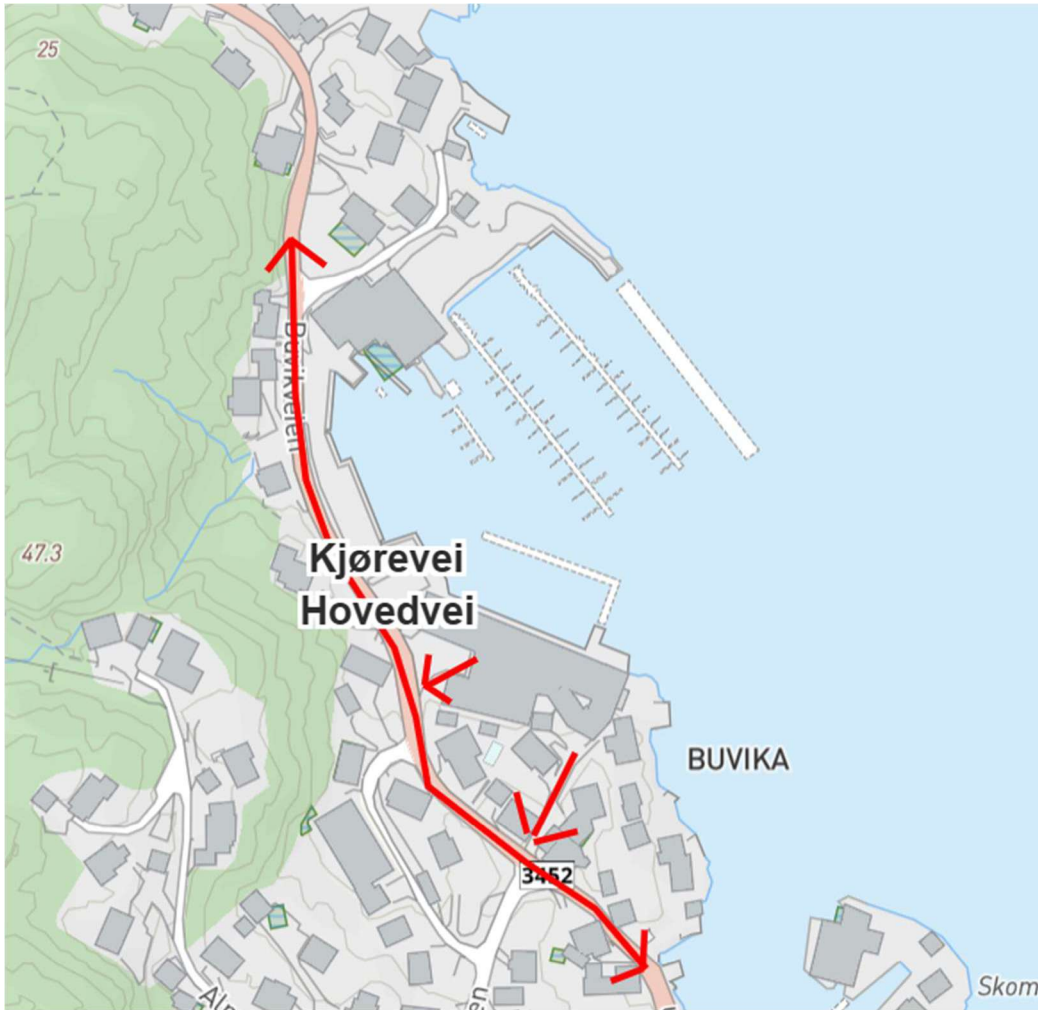
Fra Microsoft Bing. Foto Buvika – Aust-Agder Blad

### 4.3 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

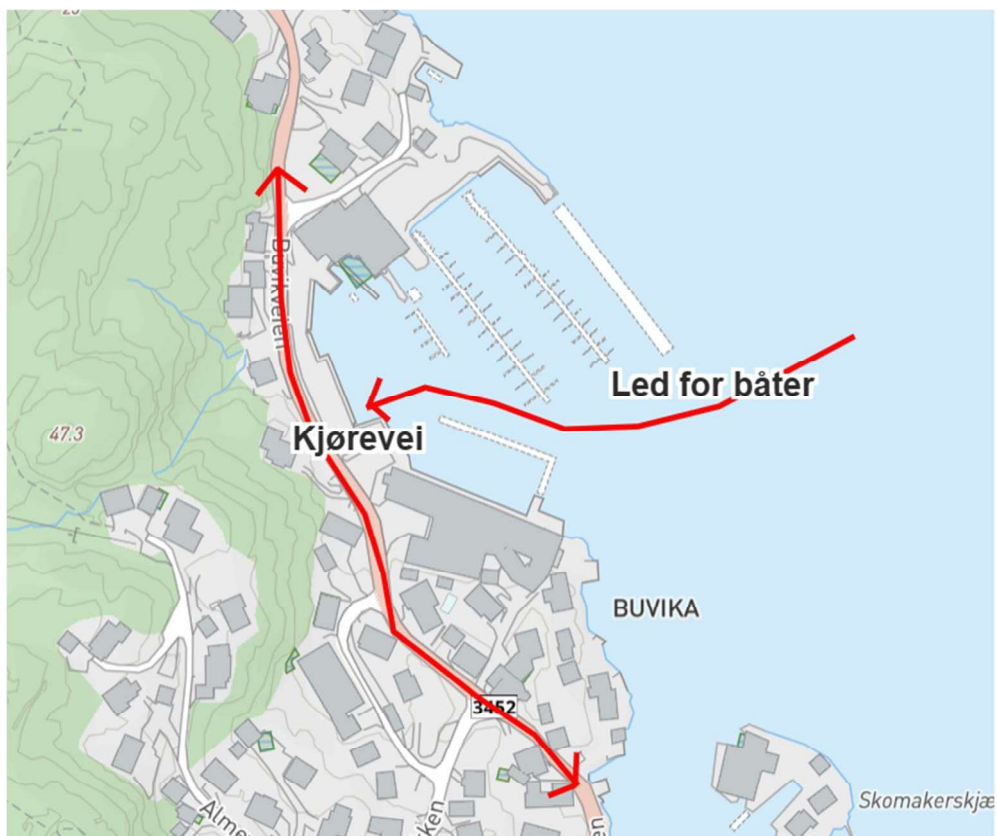
Aktuell eiendom bestående av gnr./bnr: 16/815, 16/817, 16/819, 16/820, 16/823 med totalareal på ca. 6.900 m<sup>2</sup>. Eiendommen er regulert til industri og bolig, tilsvarende nabo Risør Trebåtbyggeri.

Aktuelt planområde har egne båtplasser ved brygge og flytende molo.

Mellom de to planområdene ligger en kommunal parkeringsplass og tilhørende brygge som også tjener til utsetting av båter og noe lossing.



Kart som viser offentlige veier gjennom området med tilkomst.



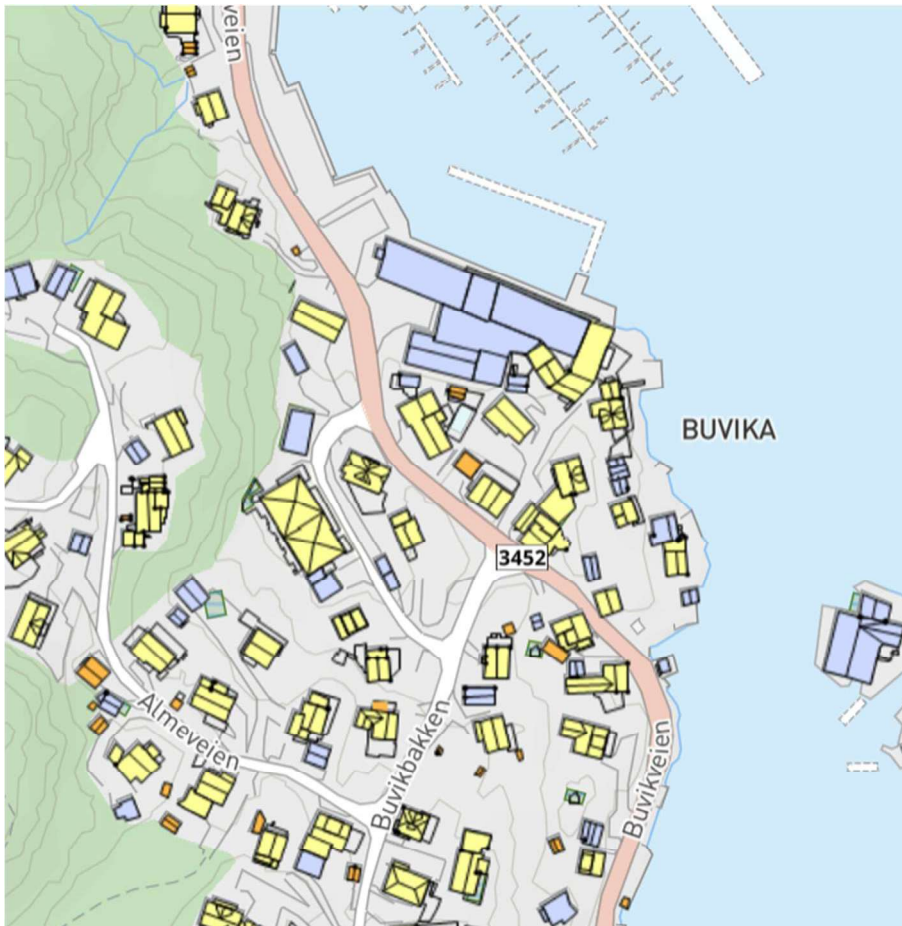
Illustrasjon viser kommunikasjonslinjer; ferdsel med bil og båt.

#### 4.4 Stedets karakter

Buvika er preget av blandet bebyggelse som har gjennomgått gradvis endring gjennom årene, og endt opp med næring/industri som ikke lenger har tiltenkte funksjoner.

Eiendommer tilgrensede til arealet består av eneboliger med egne hager. Båthavn, vei- og parkeringsareal har i stor grad et offentlig preg.

Buvikveien er smal og følger landskapet og bebyggelsen mellom Holmen og Krana. I Buvika åpner landskapsrommet seg opp og veien har noe utvidet bredde. Vei og parkering utgjør store, åpne flater. I sommerhalvåret er det stort press på disse arealene og området preges i stor grad av parkerte biler.



Illustrasjon viser boligtypologi. I hovedsak eneboliger og to større næringsbygg.

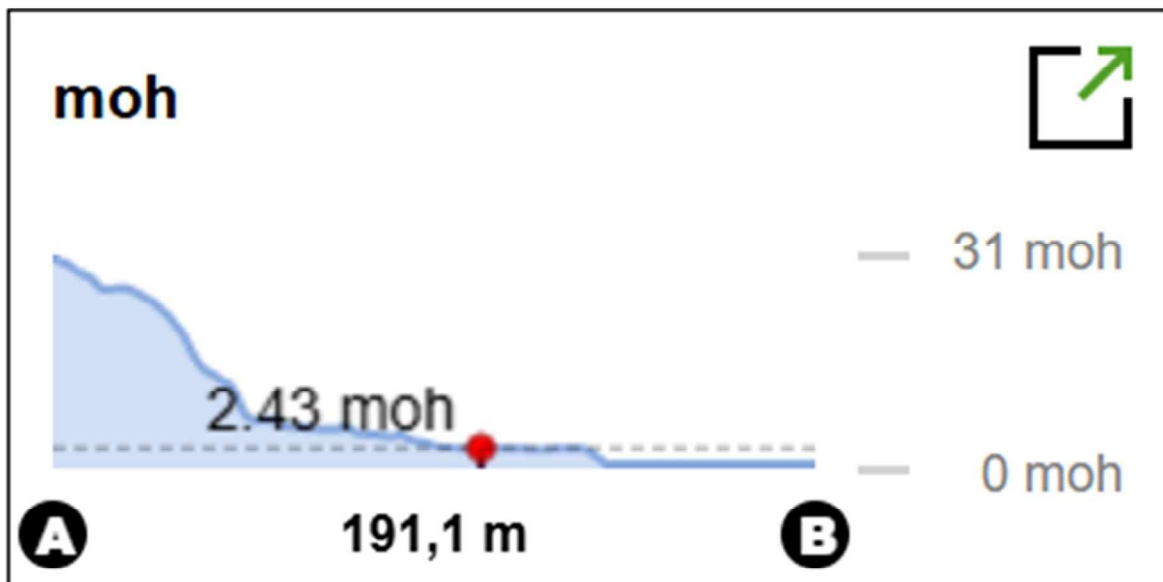
## 4.5 Landskap

Det bratte terrenget ned fra Urheia i vest er den mest markerte landskapsformen i området. Sammen med oddene på hver side av Buvika utgjør denne fjellsiden veggene i landskapsrommet. Buvika har opprinnelig en form som en halvsirkel som åpner seg mot Risøya og Østfjorden i øst. Utfyllinger, bebyggelse sammen med et dominerende anlegg for små-båter preger den visuelle opplevelsen av land og sjø.

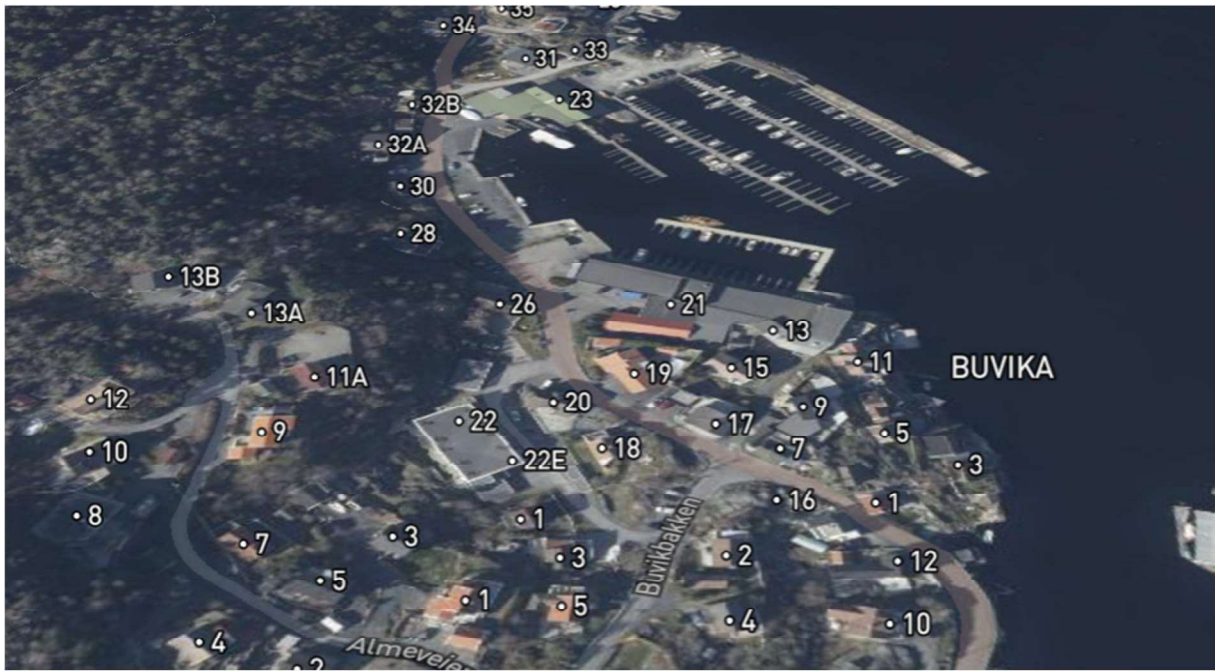
Overgangen mellom hav og den bratte lia bak er en flate som er smal, men som utgjør den bebygde delen av området. Sjøen utgjør en flate, og når det ligger båter i havna endres bukta til en slags «båtlandsby» med ulike høyder, farger og strukturer.



Snittlinje, terreng A) B)

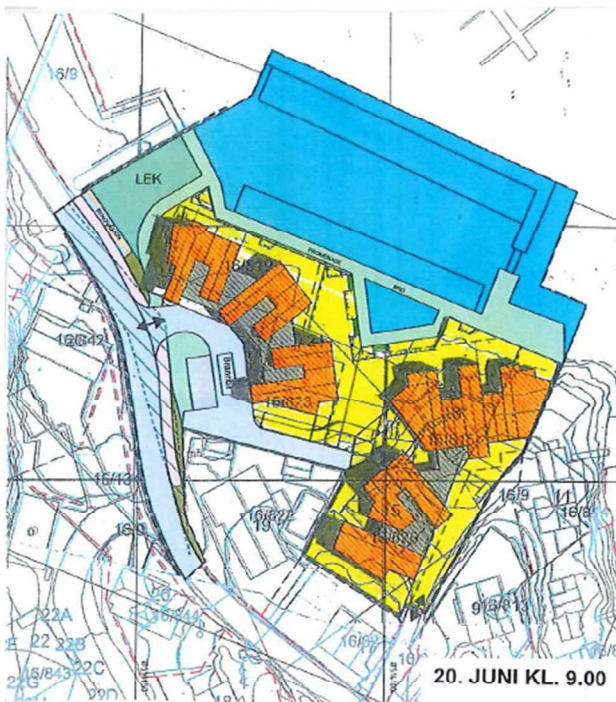


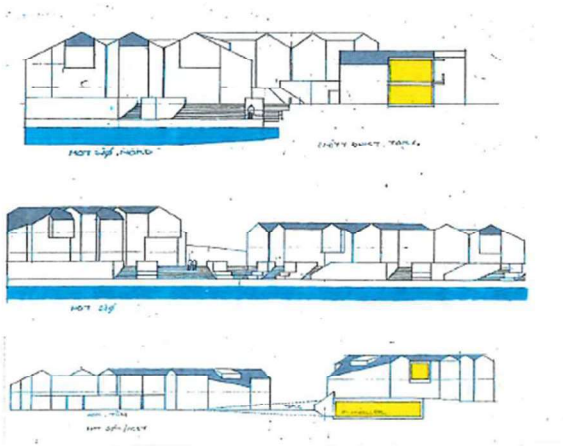
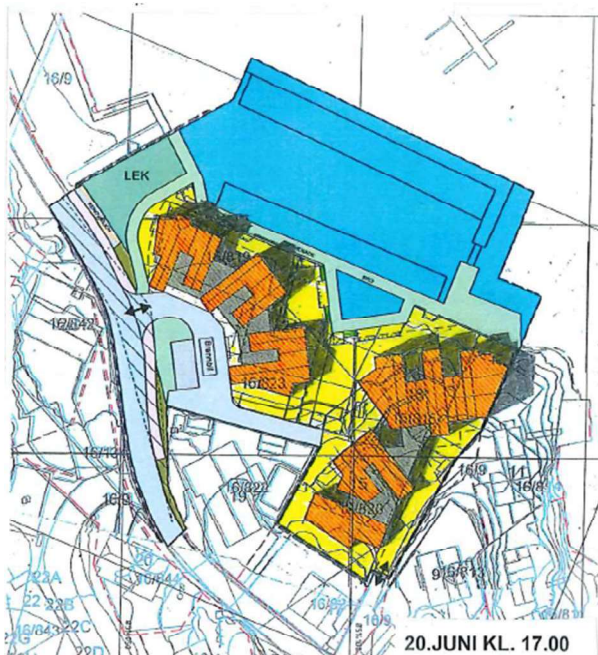
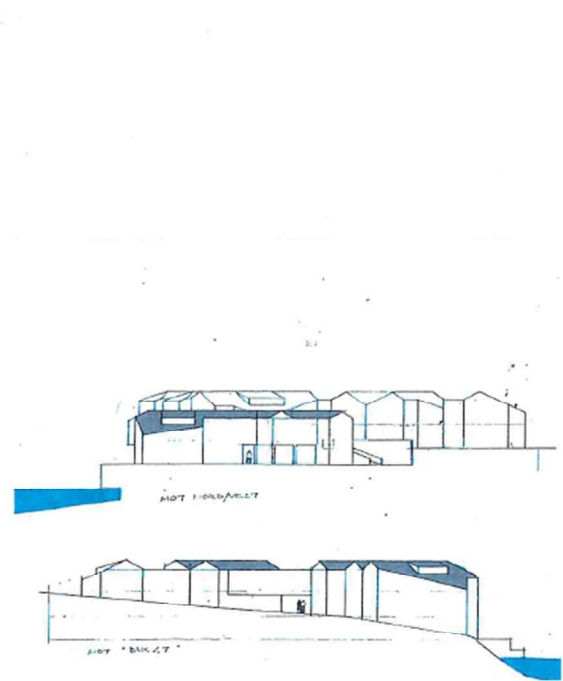
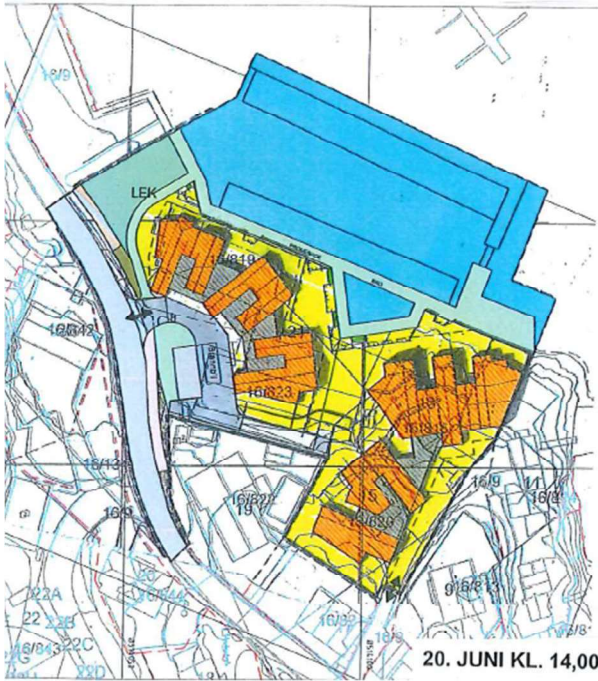
Snitt som viser eksisterende terreng med overgangssonen mellom den bratte fjellskråningen, småbåthavna og sjøen.



Skråfoto over Buvika (kommune kart).

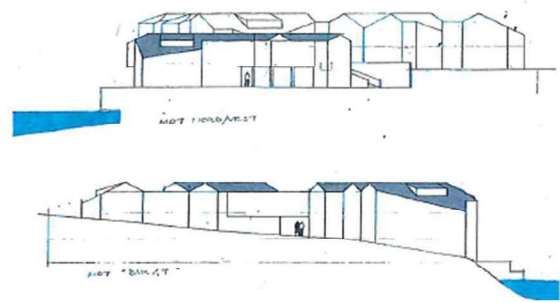
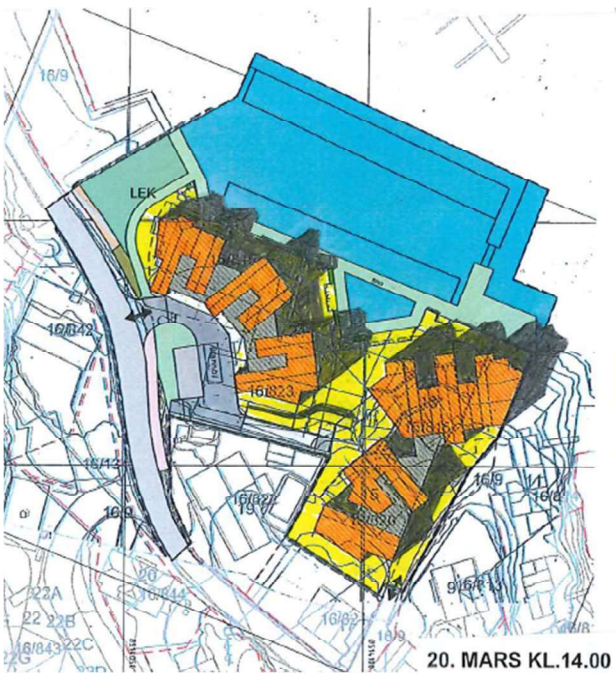
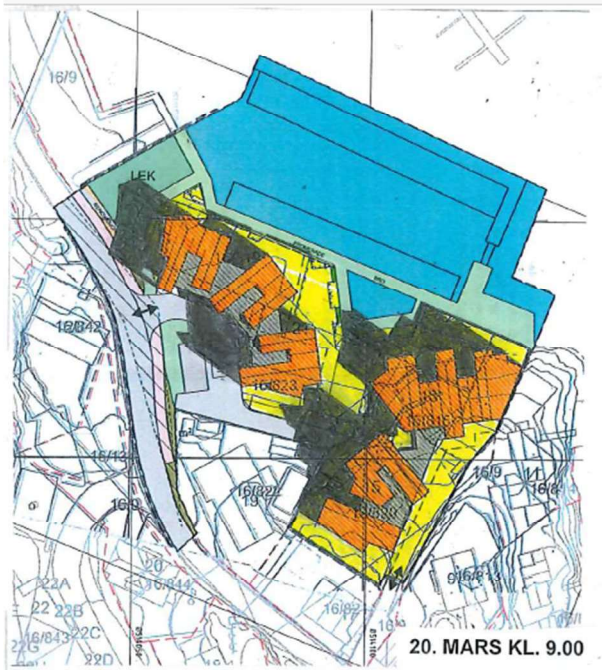
**Oversikt over sol/skyggeforhold i tilknytning til bebyggelsen:**

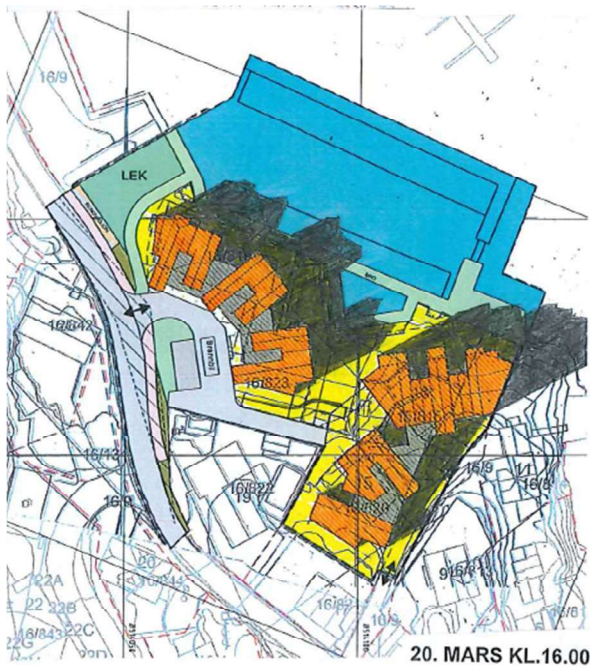




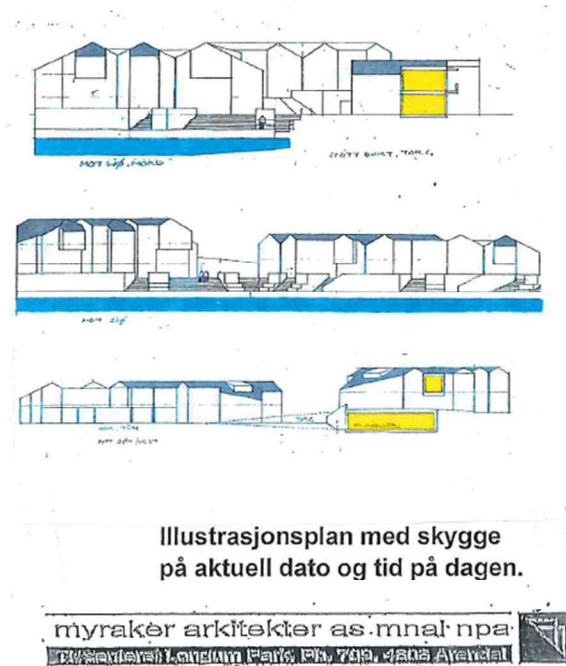
Illustrasjonsplan med skygge  
på aktuell dato og tid på dagen.

myraker arkitekter as mna1 npa  
112 Sentralt Landem Park, Pk. 709, 4508 Arandal





Sol/skygge for bebyggelse.



Illustrasjonsplan med skygge på aktuell dato og tid på dagen.

myraker arkitekter as mna1 npa  
 P.O. Box 10, 1010 Oslo, Norway, Tel: +47 22 00 00 00, Fax: +47 22 00 00 00

## 4.6 Kulturminner og kulturmiljø

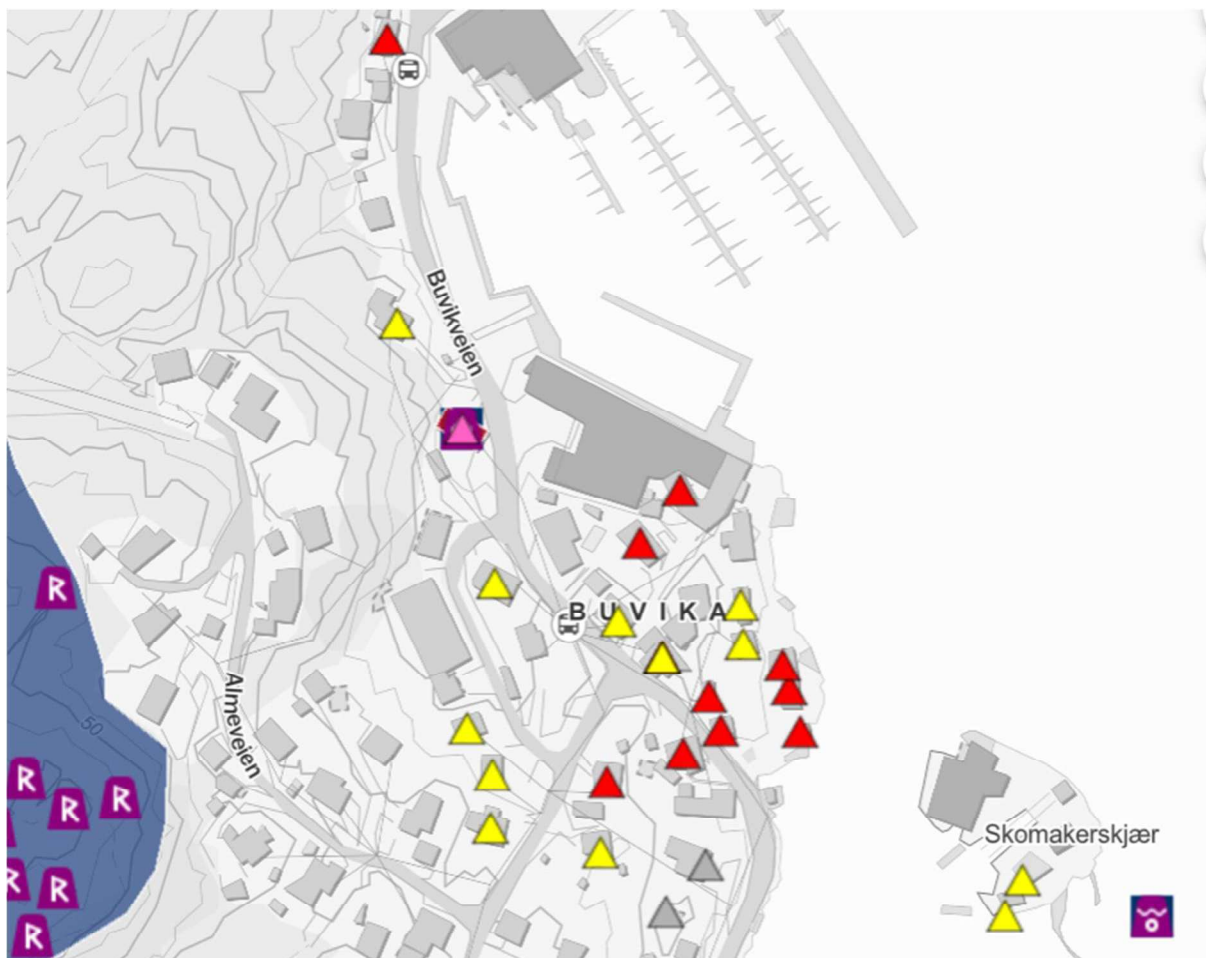
Utsnitt naturdatabase, temalag friluftsliv.

### Nyere tids kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet. I området utenfor planområdet er det blanding av ny og gammel bebyggelse.

Det er flere bygninger i området som er ført opp på 1800-tallet. Bygg markert med gult symbol er i SEFRAK-registeret registrert som bebyggelse fra tredje og fjerde kvartal av 1800-tallet. Bygg på adresse Buvikveien 32B er registrert som bygg fra andre kvartal av 1800-tallet (rød trekant).

«Vatikanet» er bolig fra 1700-tallet som er gitt fredningsstatus, vist nederst i utsnittet med fiolett symbol.



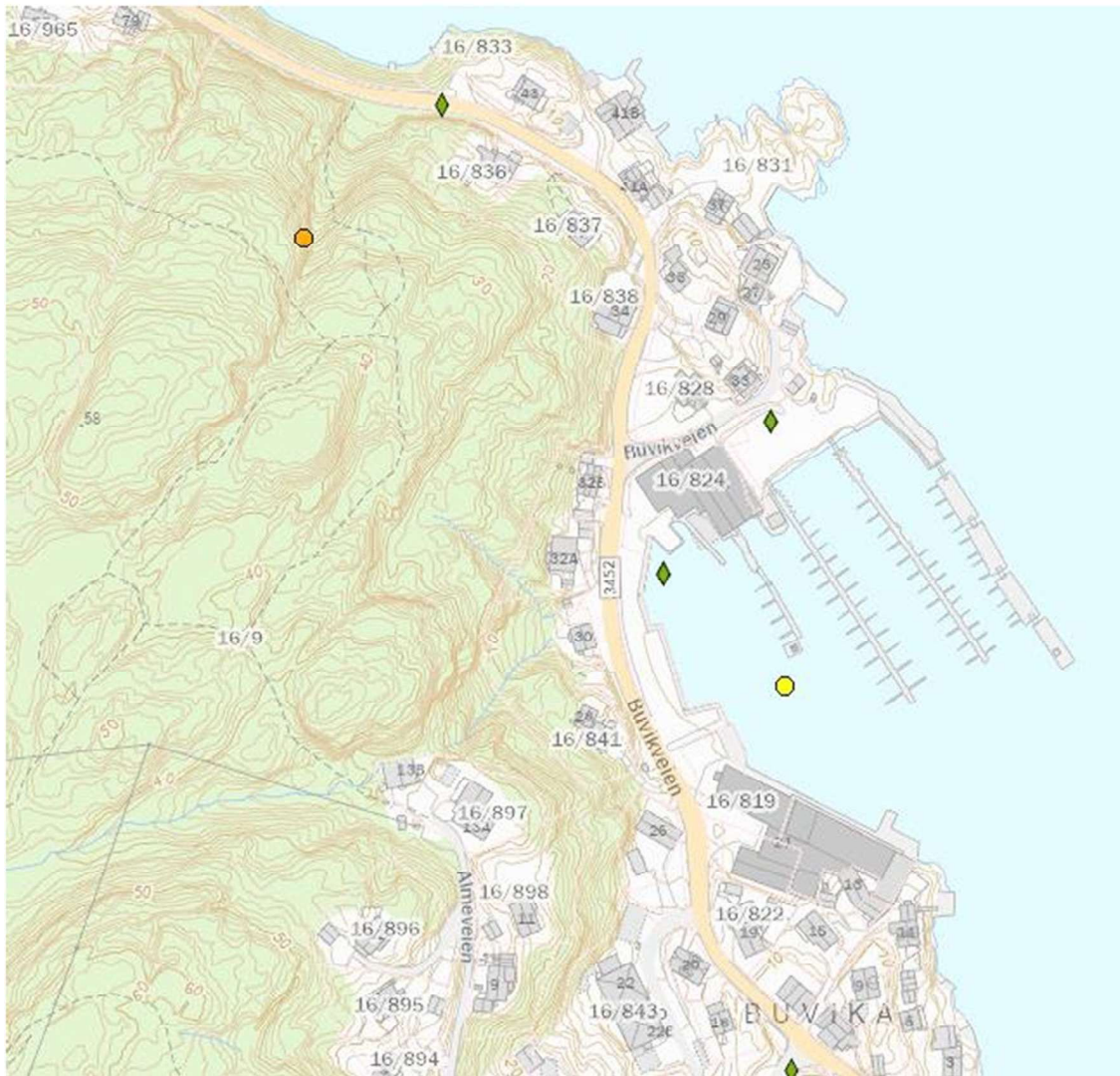
Utsnitt miljoatlas.miljodirektoratet.no, temalag kulturminner.

## 4.7 Naturverdier

Det er ikke registrert vegetasjon i området. Eksisterende vegetasjon finnes kun som veiskråning mellom parkeringsareal og kommunal vei.

Ifølge naturdatabasen er det registrert ærfugl i båthavna. Dette er en fugl av nasjonal interesse. Denne er også registrert i heia rett opp for Tjærhellen (Krana)

Det er ikke kjente naturverdier i sjøen.

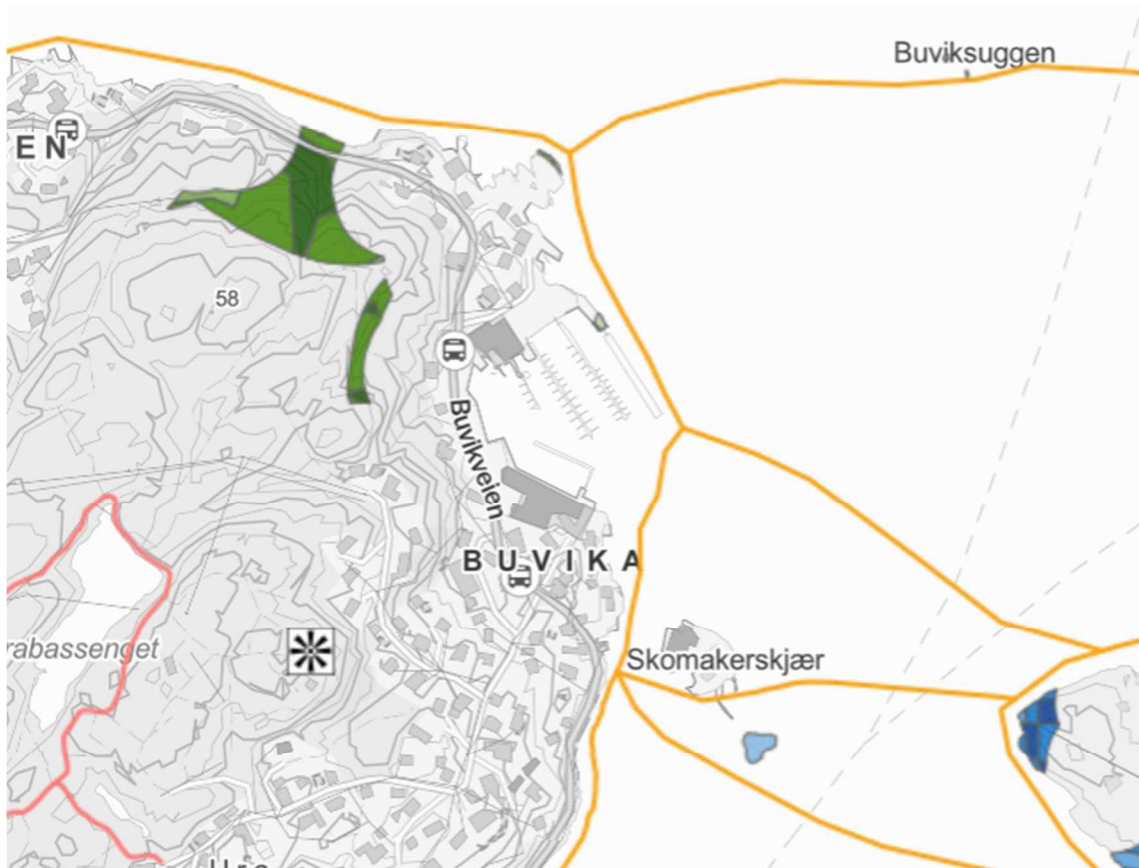


Utsnitt miljøatlas.miljodirektoratet.no, termala naturverdier.

#### 4.8 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Urheia er et statlig sikret friluftsområde som ligger i heia bak Buvika, mot Risør sentrum. Flere turstier er knyttet til dette området. Fra planområdet er friluftsområdet utilgjengelig fra den bratte heia rett bak, men en kan benytte turstier med atkomst fra Kranveien eller via boliggate lenger sør i Buvikveien. Linjer i sjøareal viser leden.

Buviksbakken munner ut like ved planområdet og er en naturlig gangforbindelse til Urheia og byens sentrum via Urbakken.



Utsnitt miljøatlas.miljodirektoratet.no, temalag friluftsliv.

## 4.9 Trafikkforhold

Fylkesvei 3452 (Buvikveien) er en smal og svingete vei som slynger seg mellom Holmen og Krana. Veien som følger terrenget og bebyggelsen ligger flere steder tett på sjø.

En del av fv. 3452 inngår i planområdet. Fylkesvegen er samleveg gjennom området som i stor grad består av boligfelt. Det er i dag to avkjørster fra fylkesveg til planområdet. Skiltet fartsgrense er 40 km/t og trafikkmengden er i henhold til vegkart 1600 kjøretøy/døgn med en tungtrafikkandel på 9%. Veien er ikke tilrettelagt for gående og syklende.

Avkjørsel til planområdet ligger ved dagens hovedatkomst, og gode siktlinjer ble etablert fra begge kanter. Planlagt fortau sikrer sammenhengende ferdsel for gående og syklende der bredden er tilstrekkelig.

## 4.10 Barns interesser

Området er i dag ikke forenelig med lek. Ferdsel langs Buvikveien er ikke tilrettelagt for gående og syklende, men vil bli forbedret ved planlagt sammenhengende fortau.

## 4.11 Sosial infrastruktur

Sentrum med tjenestetilbud, service- og kulturtilbud ligger ca. 1 km. fra området. Nærmeste barneskole ligger 3.5km fra Buvika. Nærmeste barnehage ligger på Tjenna i sentrum.

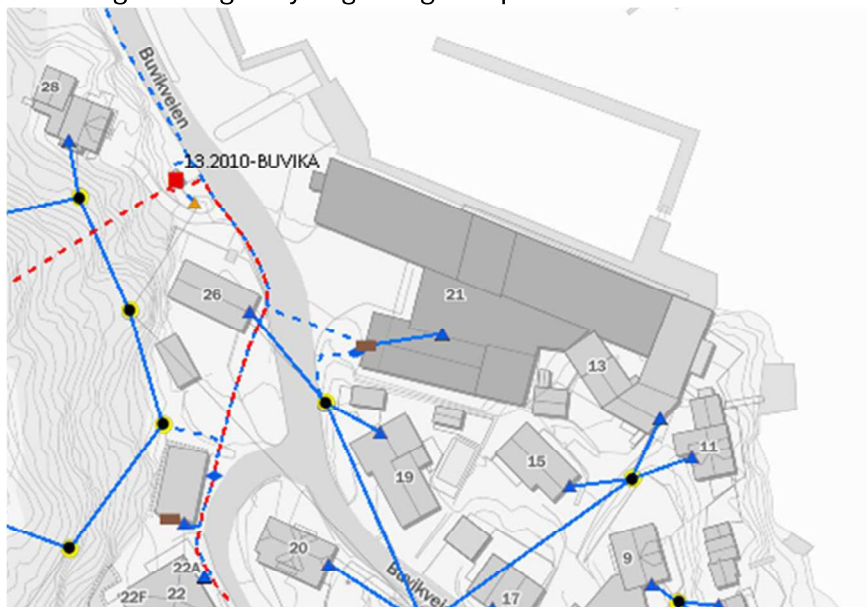
## 4.12 Universell tilgjengelighet

Ingen spesiell tilrettelegging i dag.

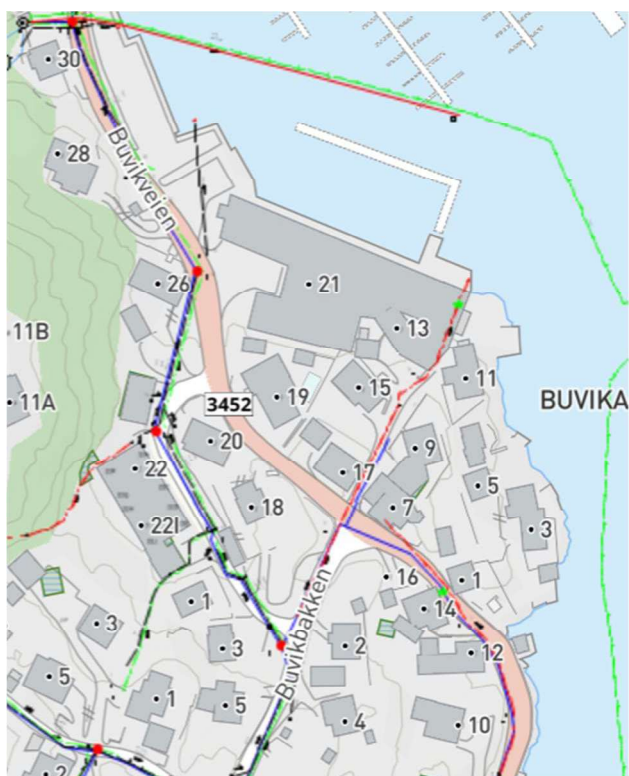
## 4.13 Teknisk infrastruktur

I Buvikveien ligger det offentlig vann- og avløpsledninger.

Tilkobling til energiforsyning framgår av planutsnitt.



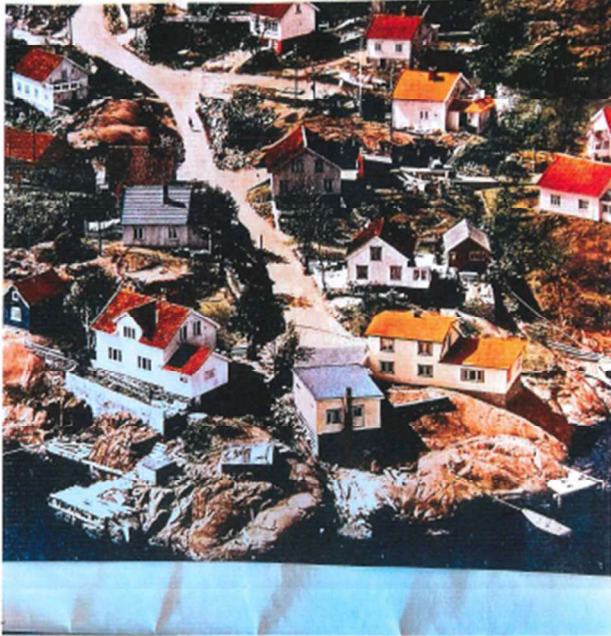
Fra Glitre Nett. Her vises utsnitt.



Utsnitt kart som viser kommunal infrastruktur.

## 4.14 Grunnforhold

Herværende er oversendt NVE som bekrefter at dette er tilstrekkelig dokumentasjonsbehov tilknyttet utredningsbehovet slik det kommer fram.



Det henvises til vedlagt «Utredning grunnforhold EMY» som er vedlagt og er en del av behandlingsgrunnlaget.  
Foto ca. 1950

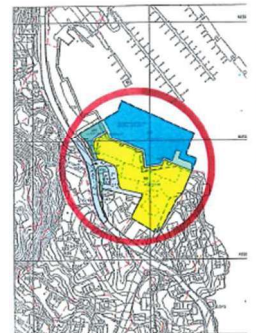
Området består av opprinnelig kupert svaberg slik det fremgår av fotoer side 11. Her har det blitt fylt opp med steinmasser, samtidig som bebyggelse i nyere tid har medført bortimot sammenhengende solide betongdekker, fundamentert til fjell med armerte skivesøyler. Registrerte høyder for betongdekke er ca. + 2,0. Relativt store deler av betongdekkene ut mot sjøen er antagelig hulrom.

Kartutsnitt aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Atlas.nve.no.

Kartutsnitt av aktsomhetsområde for kvikkleireskred, med reguleringsplan og eksist. bebyggelse i planområdet.



Planområdet ligger innenfor NVE sitt aktsomhetskart med et mulig løsneområde for skred som kan inntre i bukta. Topografien og registrert fjell i dagen nord, nordvest og vest for planområdet, vurderes det ellers ikke å være noen mulige løsneområder /utløps områder som kan påvirke planområdet.

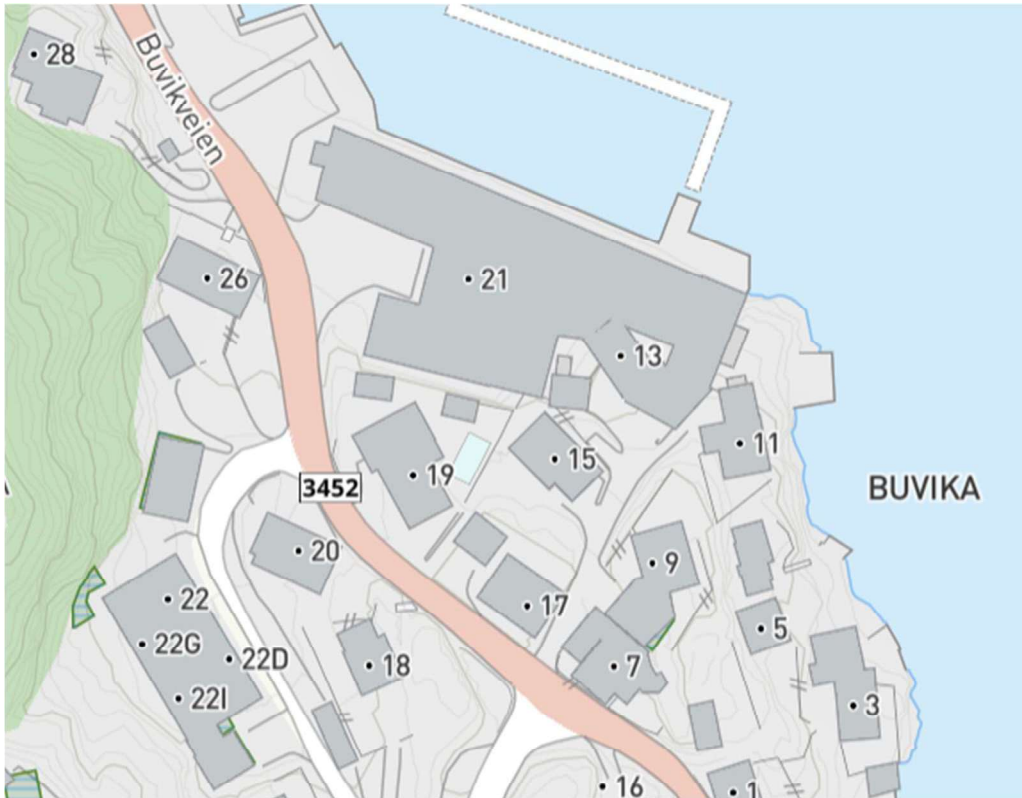


Områdestabilitet er vurdert som tilfredsstillende for planområdet siden det meste av området er ved sjø mot nord. Eventuell lokal stabilitet, grave- og fundamenteringsforhold for planlagte nybygg og tiltak innenfor planområdet må vurderes som en del av geoteknisk detaljprosjektering i en senere

planfase når all bebyggelse er revidert.

## 4.15 Miljøteknikk

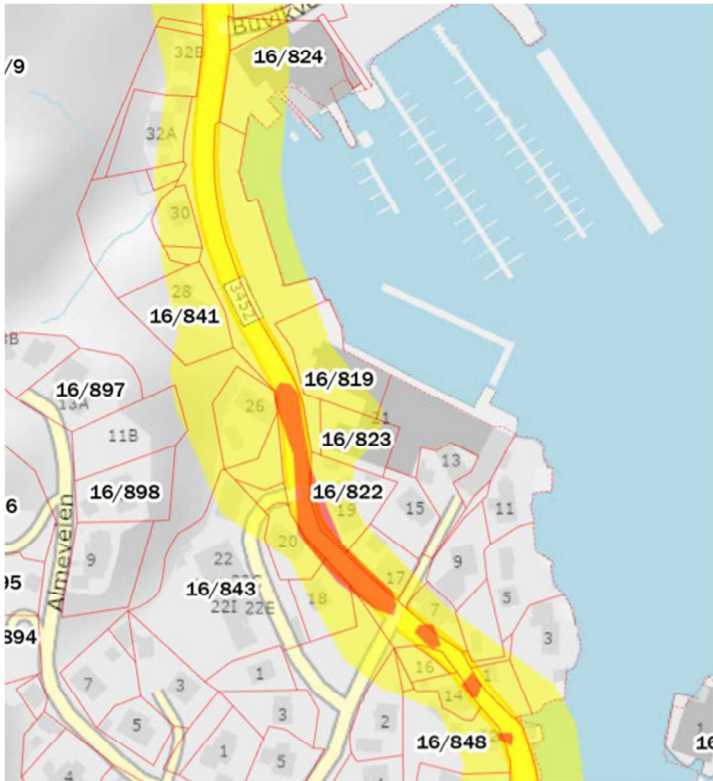
All virksomhet i nyere tid basert på sammenhengende betongdekke, sammen med at ingen tidligere virksomhet har hatt vesentlig forurensende utslipp gjør at en ikke anser det som nødvendig med jordprøver. Noe utslipp kan ha skjedd, men uten at akseptkriteriene overskrides. Også her henvises til senere planfase, når en tilstrekkelig oversikt over området foreligger.



Kartutsnitt viser eksisterende bygningsmasse, 21 og 13 med angitt betongdekker

## 4.16 Støyforhold

Buvikveien er en fylkesvei som går fra Holmen videre forbi Krana. Deler av planområdet ligger innenfor gul støysonemarkering.



Kartutsnitt fra vegvesen.no. Støysone for riksvei og fylkesvei.

Gul støysone tilsier at det må gjøres tiltak for å skjerme uteområder, samt tiltak i utforming av bebyggelse, materialbruk og plassering av rom med krav til «stille sone» for å oppfylle kravene i teknisk forskrift.

#### 4.17 Stormflo

Eiendommen ligger i sjøkanten og er derfor utsatt for stormflo og havstigning. Det tas høyde for dette i planforslaget. Gulvhøyde +3,0m er et krav som ligger inne i kommuneplanens bestemmelser og legges til grunn.



Kartutsnitt fra temakart kartverket. Stormflo med 200 års intervall vist med blå farge.

## 4.18 Risiko- og sårbarhet eksisterende situasjon

Viser til sjekklister for risiko- og sårbarhet i plansaker. Følgende uønskede hendelser er analysert i ROS-analysen:

- Drukningssulykke ved sjøkanten
- Påkjørsel med båt
- Trafikkulykke

ROS-analysen ligger som eget vedlegg.

## 4.19 Næring

Det drives næring innenfor planområdet i dag. Virksomhet Power er i full drift, og disponerer det nye arealet som ble bygget for Hødnebo Møbler.

## 4.20 Ferdsel i sjø

Deler av småbåthavna med molo, inngår i planområdet.

## 4.21 Analyser/utredninger

Evt. kartlegging på området utføres når området er tilgjengelig etter at nødvendig riving er gjennomført.

En realistisk bebyggelsesplan med tilhørende snitt og volumer er utarbeidet. Her er angitt viktige kote-høyder sammen med høydemål og takvinkel

# 5 PLANPROSESSEN

## 5.1 Oppstartsmøte og møter

Oppstartsmøte ble avholdt 14.03.2024 Oppstartsmøtereferat er vedlagt.

## 5.2 Medvirkningsprosess

Varsel om oppstart ble annonsert 19.04.2024 i Aust-Agder blad. Varslingsbrev ble sendt naboer og offentlige instanser med frist til å komme med innspill 07.06.2024.

## 5.3 Sammenstilling av innkommende merknader

Det kom inn til sammen 10 innspill i varslingsperioden fordelt mellom 7 offentlige høringsinstanser og to direkte berørte parter og naboer. Merknadene er summert opp og kommentert under:

1. **Agder fylkeskommune** Fylkeskommunedirektøren mener brev med varsel om oppstart og kommunens referat fra oppstartsmøte i hovedsak gir en dekkende fremstilling av

problemstillinger for det videre planarbeidet. De har imidlertid noen innspill til planarbeidet knyttet til kulturminner og fylkesveg.

Kulturminner:

Ny bebyggelse bør tilpasses omkringliggende bebyggelse med hensyn til volumer, høyder og materialbruk, og ta hensyn til eldre bakenforliggende bebyggelse. Tiltak må også ses i sammenheng med synlighet ved innseiling til Risør havn. De henviser også til Riksantikvarens strategi og faglige anbefalinger for by- og stedsutvikling.

Fylkesveg:

Fylkeskommunens interesse i saken er fremkommelighet og trafikksikkerhet langs fv. 3452 hvor nullvisjonen ligger til grunn, samt vedlikehold og drift langs fylkesvegen og sikring av areal for eventuell framtidig utvidelse av fylkesvegen. Det er en større småbåthavn innenfor planområdet som bruker samme avkjørsel. Etablering av nytt boligområde vil gi økning av biltrafikk og myke trafikanter. Det er derfor viktig å skille myke trafikanter fra trafikken.

Viktige føringer for det videre planarbeidet vil være: Eksisterende fellesavkjørsel skal være adkomstveg til det planlagte boligfeltet. Denne har ikke tilfredsstillende frisikt, denne hindres av høy hekk i frisiktsonen mot nord og lagring av utstyr i frisiktsonen mot sør. Avkjørselen mot sør er utflytende og svært bred, ikke i tråd med vegnormalens krav. Avkjørslene må reguleres og utformes i henhold til vegnormalen og det må tas inn rekkefølgebestemmelse som sier at avkjørselen skal ha utforming i tråd med vegnormalen krav før det gis igangsettingstillatelse til tiltak i planområdet. Det må sikres tilstrekkelig med parkeringsplasser innenfor planområdet.

Buvikveien er en viktig skoleveg og fortetting krever økt fokus på hvilke konsekvenser dette kan få for skolevegen og myke trafikanter. Det er etablert gatelys, men ikke fortau langs fylkesvegen. For å sikre en trygg skoleveg er det i tilsvarende reguleringsplaner på fylkesvegen stilt krav til og regulert fortau. Det må reguleres inn fortau langs avkjørselen til dagens busstopp på østsiden av fylkesvegen. Det må tas inn rekkefølgebestemmelse som sier at fortauet langs fylkesvegen skal være etablert før det gis midlertidig brukstillatelse.

For å sikre god utforming og for å sikre tilstrekkelig areal til universell utforming av vegformål, ber vi om at krav til universell utforming legges til grunn i planarbeidet og innarbeides i bestemmelsene.

### **Kommentar**

*Alle vesentlige momenter er fulgt opp. Viktig her er selve avkjøringsområdet og ønsket om universell utforming og fortau adskilt fra vei. Det påpekes stor økning i trafikkbelastningen i området, men det er grunn til å informere om at antall boenheter er redusert fra 38 til 24. Ellers dette at planarbeidet ses i sammenheng med naboprojektet Buvikveien 23. Videre viktig med en arkitektonisk utforming med oppbrutte volumer og utsiktsforhold for bakenforliggende bebyggelse, sammen med vektlegging av fjernvirkning fra innseiling. Når det gjelder klimakonsekvenser og mulig bevaring av bygg, så er det et klart faktum at ingen bygg lar seg bevare og heller ikke har bevaringsverdi slik tilstanden er i dag. Alle de vesentlige forutsetninger som legges til grunn forhindrer dessuten dette. Alle rekkefølgekrav følges opp.*

## 2. Statsforvalteren i Agder

Store deler av planområdet er registrert som forurenset grunn. Ved terrenginngrep i forurenset grunn, plikter tiltakshaver å gjennomføre de tiltak som er nødvendige for å sikre at anleggsarbeidet, herunder oppgraving og disponering av forurenset masse, ikke medfører forurensningsspredning eller fare for skade på helse eller miljø. For terrenginngrep i forurenset grunn skal det i tillegg utarbeides en tiltaksplan. Statsforvalteren forventer at det settes krav til dokumentasjon, herunder en miljøteknisk grunnundersøkelse av tomten, og håndtering av eventuelle forurensende masser, jf. forurensingsloven § 7.

Statsforvalteren forventer at planforslaget legger til rette for offentlig tilgjengelige uteområder på arealene nærmest sjøen. Statsforvalteren ser det som utfordrende å få til gode og store nok uteområder for den planlagte bebyggelsen, dette er lite omtalt i oversendelsesbrev og i referat fra oppstartsmøte med kommunen. Statsforvalteren forventer at en i det videre planarbeidet sikrer kvalitet og størrelse på utearealer, herunder også arealer til barns lek innenfor planområdet. Det forventes at merknad knyttet til trafikksikker skolevei og forventer at dette følges opp i det videre planarbeidet.

Statsforvalteren ber ellers om at særlig følgende vurderes og gjøres rede for i det videre planarbeidet:

- Klima- og energiplanlegging, jf. pbl § 3-1 første ledd bokstav g). Se bl.a. Miljødirektoratets veileder <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for myndigheter/klimatilpasning/>
- Folkehelse, jf. lov om folkehelsearbeid § 4.
- Støy, se retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021).
- Luftkvalitet, se retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012).
- Estetisk utforming/landskapsestetikk, jf. pbl. § 1-1 femte ledd.
- Universell utforming, jf. pbl. § 1-1 femte ledd.
- Barn og unges oppvekstvilkår, herunder trygg adkomst til barnehage, skole og andre aktiviteter, samt lekearealer som er tilfredsstillende med hensyn til sikkerhet, omfang og lokalisering, jf. pbl. § 1-1 femte ledd og rundskriv om barn og planlegging T-2/2008.
- Risiko- og sårbarhetsanalyse. Resultatet fra analysen skal innarbeides i plan og bestemmelser, jf. pbl. § 4-3. Veilederen «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging – metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen» (DSB/2017) anbefales. Klimaendringer/klimatilpasning skal også belyses i ROS-analysen, se i denne sammenheng bl.a. [www.klimatilpasning.no](http://www.klimatilpasning.no).
- Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12, jf. § 7.
- Vannforskriften § 12

### **Kommentar:**

*I planbeskrivelsen og ROS-analysen skal punkter fra statsforvalteren være fulgt opp.*

*I planbeskrive/sen og ROS-analysen skal punkter fra statsforvalteren være fulgt opp. Viktig at planarbeidet sees i sammenheng med de vedtatte planer for Buvikvn.23.*

*Planområdet ligger sentralt plassert og muliggjør en bosituasjon uten bruk av bil. Det legges til rette for biloppstillingsplasser i ht. kommunens bestemmelser. Parkering er samlet i felles p-kjeller sammen med sports-boder og sykler. Planforslaget viser en utnyttelse av eiendommen med stor vekt på gode og attraktive uteområder sammen med lekeplass. Planforslaget legger til rette for en sammenhengende bryggepromenade langs sjøkanten med stor vekt på allmenhetens interesser.*

*Bestemmelsene ivaretar støykrav, funksjonskrav og krav til utforming og estetikk. Alle kulepunkter følges opp.*

### **3. NVE**

Kommentarer

Byggeområdets utførelse med sammenhengende betongdekke i armert betong på fjell medfører ikke behov for grunnundersøkelser. Imidlertid skal alle konstruksjoner vurderes av sakkyndig konsulent etter at alle bygg er revet. Det er sannsynlig at ny fundamentering kan bli erstattet hvis det viser seg at det har oppstått korrosjon ved at armeringsstålet er angrepet av saltvann. Ellers vil alle påpekte momenter bli fulgt opp når nødvendig tilsyn kan foretas.

***Her vises også til 4.14 vedr. nærmere gjennomgang og avklaring med NVE datert 28.01.2026 basert på informasjon som angitt til vurderingsgrunnlag.***

### **4. Agder energi nett**

Kommentar.

Spørsmålet energibehov og egen trafo forutsettes løst gjennom dialog.

### **5. Kystverket**

Kommentarer

Det foreligger ingen planer om ytterligere utbygging av eksisterende båthavn. Allmenhetens tilgjengelighet er ivare tatt langs eksisterende brygge. Gode råd for sikker havn følges opp.

### **6. RTA -Risør og Tvedestrandregionens avfallsselskap AS**

***Kommentar:***

Planlegging, utforming og plassering av renovasjonsløsning skjer i samråd med RTA. Forslag om plassering er vist på plan. Det legges opp til nedgravd løsning med 6 ulike fraksjoner for sortering.

### **7. Felles høringsuttalelse fra naboer.**

***Kommentar:***

Illustrasjonen for tenkt bebyggelse vil ikke ha visuelt uttrykk som kan karakteriseres som «blokk-bebyggelse». En ønsket tilpasning til områdets opprinnelige arkitektur og skala er som omtalt under kommentarene til Fylket og Statsforvalteren. Herunder også hensynet til utsikt og solforhold. Alle strek-punkter tas til etterretning og følges opp.

### **8. Fiskeridirektoratet**

***Kommentar:***

Vesentlig her er båtøpptrekking og lagring. En kan se bort fra dette problemet siden slik aktivitet ikke skal foregå på området. Opptak og utsetting av båter skjer på brygge inntil planområdet mot nord/vest.

## 9. Terje Wiik

### Kommentar:

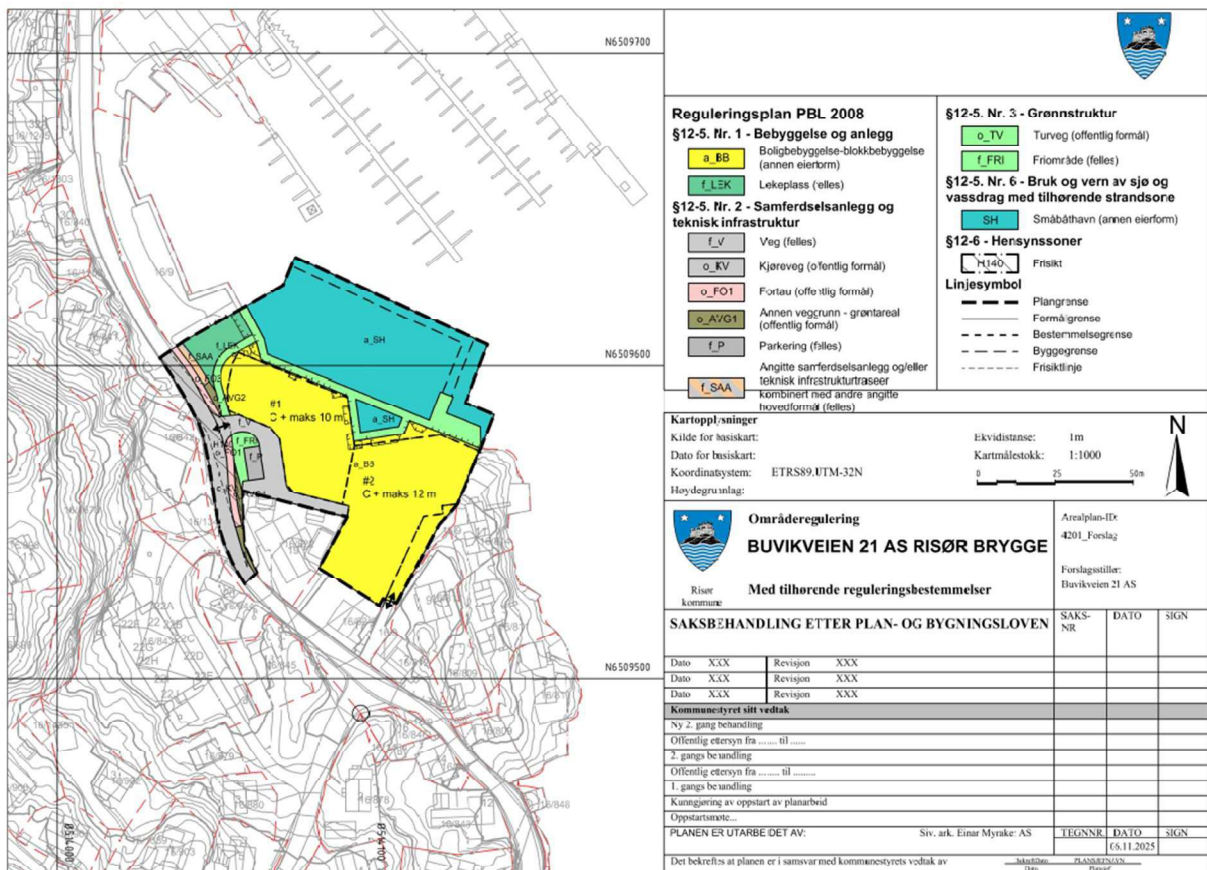
Alle positive uttalelser tas til etterretning med bekymringer for trafikkstøy.

## 10. Knut Ormshammer

### Kommentar:

Ønsket om høydemålere er et spørsmål som kan vurderes av administrasjonen/politisk utvalg i forbindelse med behandling av saken.

# 6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET



Detaljreguleringsplan for Buvika. Nedfotografert.

## 6.1 Planlagt arealbruk

Planområdet er på ca. 6,9 daa.

Arealene innenfor reguleringsplanen er fordelt på følgende formål:

**BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL § 12-5, 2.ledd nr.1):**

- Boligbebyggelse-blokkbebyggelse, a\_BB
- Lekeplass f\_LEK

GRØNNSTRUKTUR (PBL § 12-5, 2.ledd nr.3):

- Turvei, o\_TV
- Fri-omr. f\_FRI

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5, 2.ledd nr.2):

- Kjøreveg, o\_KV
- Vei kjørevei intern f\_V
- Fortau, o\_FO1 og o\_FO2
- Parkering, f\_P: 51,9 m<sup>2</sup>
- Annen veggrunn- grøntareal, o\_AVG1, o\_AVG2
- Angitt samferdselsanlegg og teknisk infrastrukturtrase kombinert med renovasjon, SAA: 31,7 m<sup>2</sup>

BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG (PBL § 12-5, 2.ledd nr.6):

- Småbåthavn, a\_SH HENSYNSSONER (PBL § 12-6)
- Frisikt, H410

## 6.15 Promenade

Bredden skal reguleres med 2,5 m

## 6.2 Gjennomgang av reguleringsformål

**BEBYGGELSE OG ANLEGG**

All utbygging skal gjennomføres på en måte som sikrer områdestabiliteten i planområdet og influensområdet.

Boligbebyggelse – Blokkbebyggelse (a\_BB)

Gjelder areal for leilighetsbygg i to hoved-volum med tilhørende felles ute- og lekeareal

Lekeplass – (LEK).

Areal til bruk for boligbebyggelsen i a\_BB.

Turvei, o\_TV

Gjelder turvei med atkomst og brygge langs småbåthavn. Bredde 160 cm.

**SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR**

Kjøreveg, o\_KV

Angir eksisterende fylkesveg

Alle kjøreveger innenfor området er offentlige.

Vei, privat f\_V

Intern kjørevei for atkomst felles til boliger i a\_BB.

Fortau, o\_FO1 og o\_FO2

Offentlig fortau langs fylkesvei. Fortauet opparbeides med bredde 2,0m.

Angitt samferdselsanlegg og teknisk infrastrukturtrase kombinert med renovasjon, f\_SAA Gjelder oppstillingsplass for renovasjon for a\_BB og for eiendommene planområdet.

Annen veggrunn- grøntareal, o\_AVG1, o\_AVG2. Sone, offentlig mellom fortau og annet formålsareal for grøntareal.

## BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG

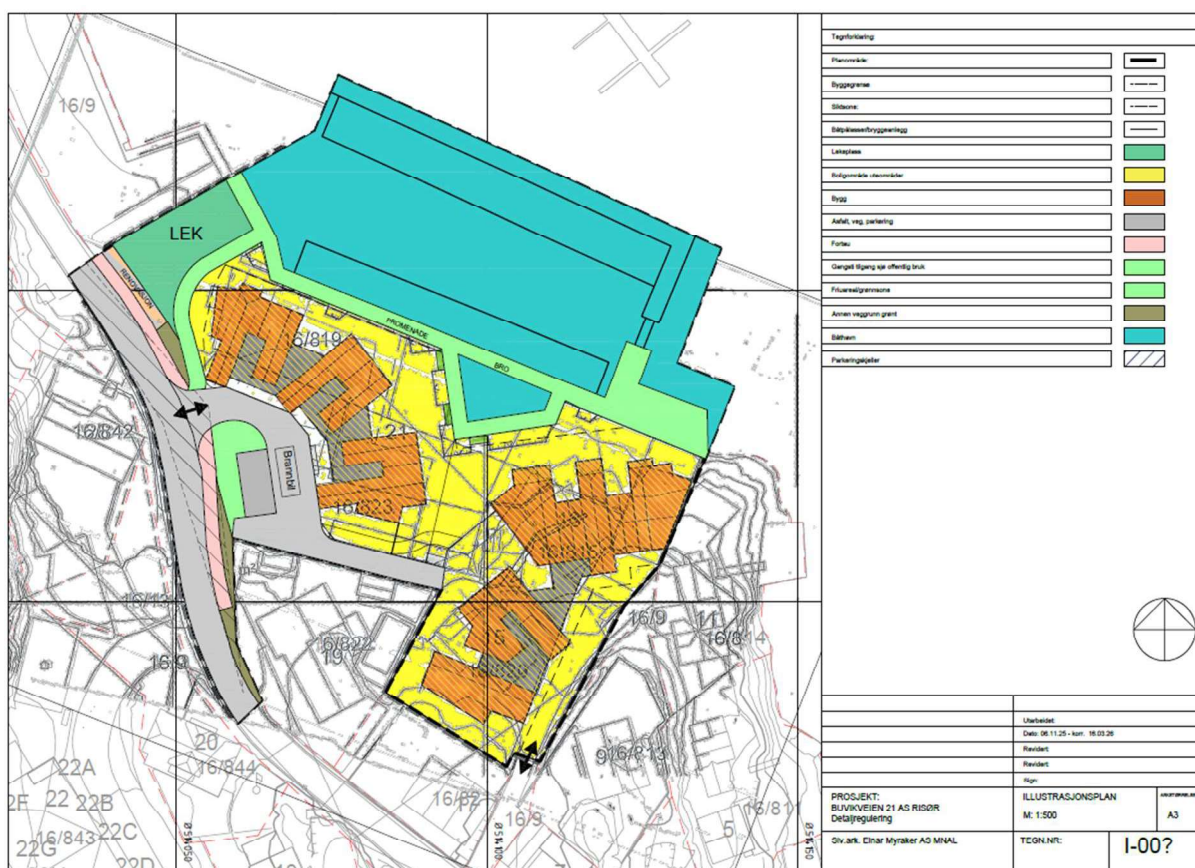
### Småbåthavn, a\_SH

Området innenfor a\_SH skal benyttes til felles småbåtanlegg av beboere.

## HENSYNSSONER

### Frisiktsone (H140)

Innenfor frisiktsonen skal det ikke være vegetasjon eller tiltak høyere enn 0,5m over tilstøtende vegers nivå. Enkeltstående høystammede trær kan tillates.



Illustrasjonsplanen for Buvika viser hvordan boligområdet kan utvikles med leilighetsbygg fordelt på to hoved-volum.

## 6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Reguleringsplanen for boliger er basert på et hovedgrep med to adskilte områder, begge med et variert, harmonisk og sammensatt visuelt preg. Området i øst ligger på et høyere plan på grunn av at felles parkerings-kjeller er plassert i denne delen.

Byggene plasseres i forhold til hverandre slik at det dannes varierte og attraktive uterom med spennende siktlinjer. På denne måten er det illustrert en bebyggelse med varierte og oppdelte bygningsvolumer basert på en sammenkobling av enheter med saltak.

Varierte enheter knyttet sammen med flate tak. De skrå takflatene har individuelle og variert løsninger for avslutning av gesims.

Sentralt i området er en liten bukt, som et samlingspunkt avtrappet ned fra nivå + 3,0 med trapper og små oppholdsplasser. Det er planlagt et lite torg som sammen med bukt blir et viktig knutepunkt i prosjektet. Prinsippet med trapper, små oppholdsplasser med beplantning og sittebenk nede ved brygge er benyttet for å myke opp den relativ store høyden fra flom-kote og ned til brygge og sjø. Nivå-forskjell fra torg og opp til dekke over p-kjeller er løst med innbydende trapp sammen med rampe. Herfra er det direkte forbindelse ut til bakgaten som begrenser prosjektet mot øst.

Reguleringsplanen legger opp til BYA 60% i forhold til regulert boligareal (BB). Illustrasjonen viser BYA 58%.

Deler av parkeringsarealet inngår ikke her fordi det i stor grad legges opp til uteareal på parkeringsdekket. Mot bakgaten har en lagt vekt på å myke opp den lange fasaden med varierende og oppdelte bygningsvolumer, sammen med åpning ut mot gaten for atkomst til anlegget for gående.. Det er broforbindelse 2. etasje.

Det tilstrebes en variasjon i volumer og leilighetsstørrelser. Dette for å tiltrekke seg beboere i ulike aldersgrupper og livssituasjoner. Leilighetene får en størrelse som varierer fra 60-110 m<sup>2</sup>.

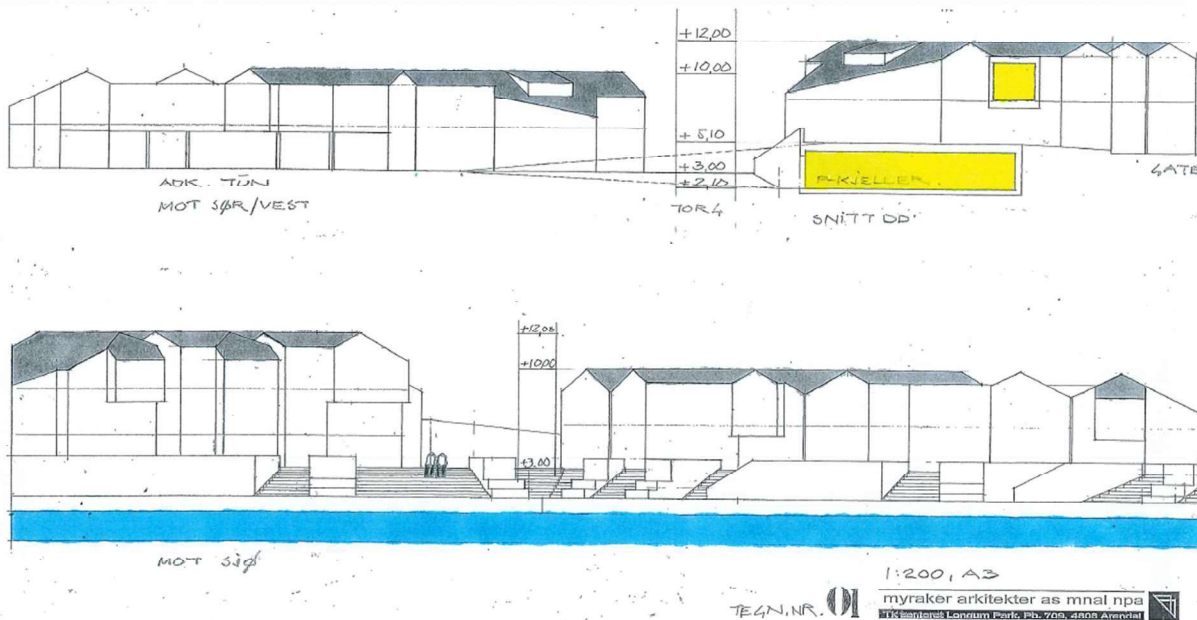
Takvinkel er 25 grader. Takoppløft med slakere takvinkel tillates.

Byggene er tenkt oppført med tre-kledning. Møne tak tekkes med rød krum takstein. Flate tak tekkes med papp eller sink.

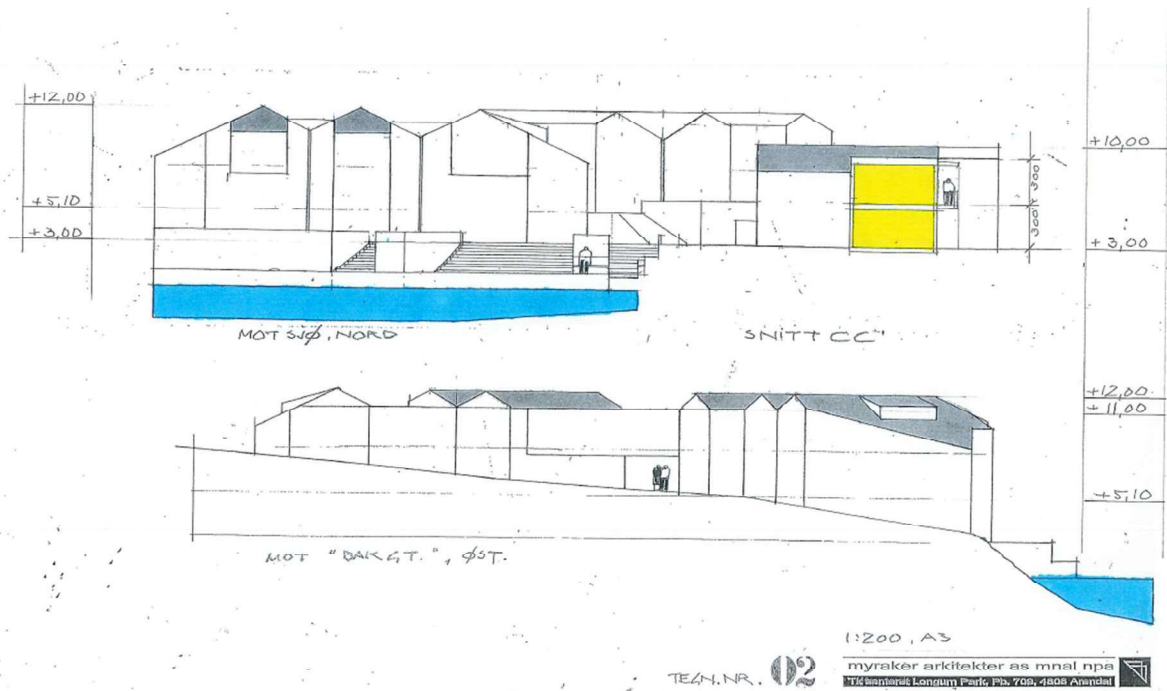
Fargevalget skal være tradisjonell, med hovedvekt på rødt og oker. Disse fargene vil gi bebyggelsen nødvendig identitet og naturlig valg ut fra den valgte arkitektur og beliggenhet ut mot sjø.



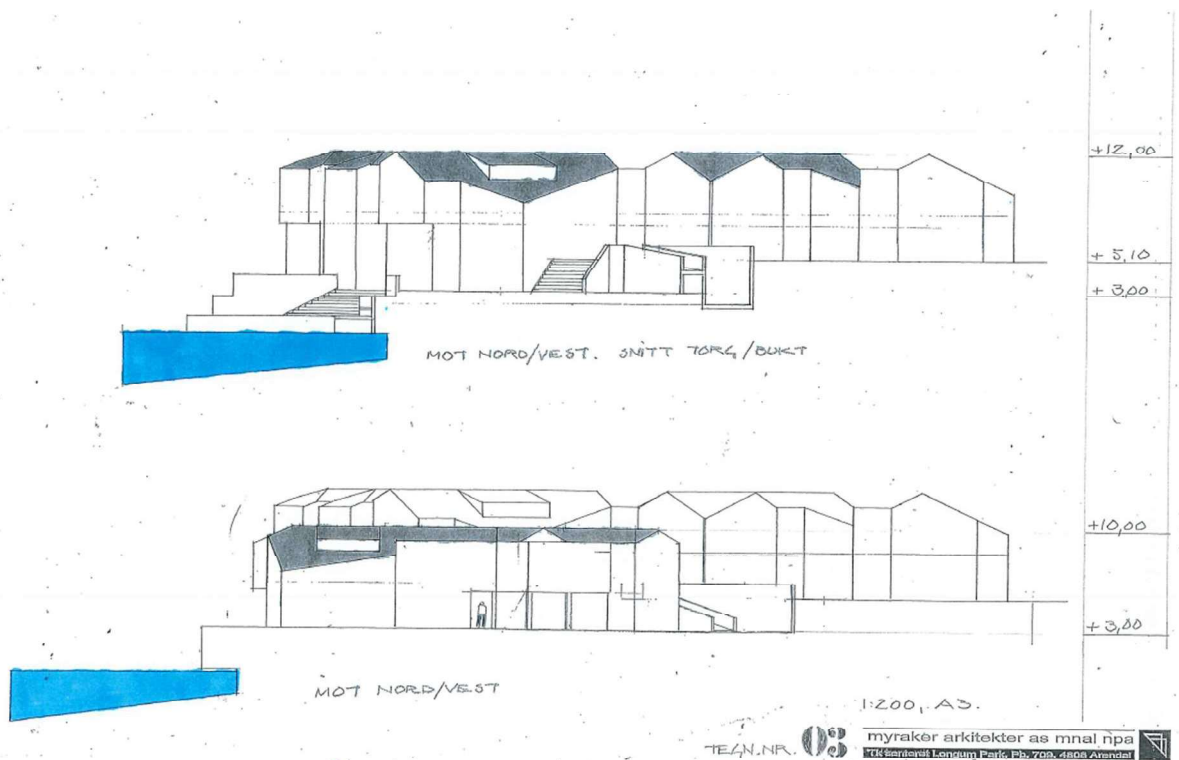
Plan - illustrasjon med bebyggelse og snittmarkeringer



Oppriss og snitt, sammen med kote-høyder. (Tegn. Nr. 01.)



Oppriss sjø nord/ snitt CC og bakgate øst. (Tegn.Nr. 02.)



**Illustrasjon mot sjø.**

Oppriss som illustrerer mot nord/vest med lavere gesims tilpasset fredet bygg, «Vatikanet». (Tegn. Nr. 03)

## 6.4 Boligmiljø/bokvalitet

Det legges opp til en løsning hvor alle leiligheter får mest mulig sol og utsikt. Leiligheter skal ha private uteplasser som balkong eller terrasser på bakkeplan. Dette i tillegg til fellesarealer som gode, åpne og varierte uterom.

Buvika er et nabolag tett ved sjøen med de kvalitetene som oppnås ved en slik beliggenhet. I det foreliggende prosjekt er dette utnyttet optimalt. Dessuten er området tilrettelagt slik at en enkelt får tilgang til den attraktive sentrum i byen.

Planforslaget er tilrettelagt for en boligbebyggelse der det skal opparbeides felles leke- og utearealer. Viktige hensyn er også privatliv og lett tilgang til varierte sosiale uteplasser, hvor torget og bukta vil være de sentrale treffpunkter i prosjektet.

Langs sjøen er det opparbeidet sammenhengende brygge hvor nivåtrapper opp til + 3,0 er lett tilgjengelig, med den lille bukta som knutepunkt og valgfri rute videre opp i anlegget og inn til eksisterende bak-gate mot øst.

## 6.5 Ferdsel i sjø

Eksisterende småbathavn inngår i planområdet, med god kapasitet for hele boligprosjektet.

Planforslaget tilrettelegger for å kunne gå langs sjøen fra Buvikveien, bort til offentlig parkeringsareal. Det tilrettelegges ikke for bading i småbathavna, bortsett fra inne i den lille bukta.

## 6.6 Kollektivtilbud

Det er i dag av- og påstigning i Buvika langs fylkesvei, ikke eget tilrettelagt busstopp. Situasjonen blir uendret. Tilrettelegging for boligformål i Buvika vil ikke påvirke kollektivtilbudet i området.

## 6.7 Kulturminner og kulturmiljø

Buvika er i stor grad preget av småhusbebyggelse, og et bygningsmiljø med en del SEFRAK-registrerte bygg. For ny bebyggelse er det vesentlig med en tilpasning til området på en best mulig måte. Planforslaget er tydelig på at ny bebyggelse skal harmonere med det tradisjonelle. Dette for å unngå uheldige volumer slik det er i dag. Leilighetsbyggene skal ha saltak og tre-kledning som uttrykksform, noe som sikres gjennom planens bestemmelser.

## 6.8 Miljøoppfølging

Stormflo og havstigning.

For å ta høyde for havstigning og stormflo, er kotehøyde +3,0 satt som minste høyde for gulvhøyde for boliger.

Parkeringsarealer og boder kan plasseres på kote +2,10, og dermed utnytte volumet på en best mulig måte. Lokalt vil overvann på eiendommen føres ned i grunnen.

Forurenset grunn.

Som tidligere beskrevet er det sammenhengende betongdekke til hinder for prøvetaking. Derfor må en tiltaksplan for graving i forurenset grunn avklares av forurensningsmyndighetene før

gravearbeider på eiendommen starter opp. Mulig forurenset masse som graves opp må kjøres bort fra området til godkjent deponi. Dette følges opp i rekkefølgebestemmelsene.

### Støy

En del av planområdet ligger innenfor gul støysone. Dette gir noen begrensninger ved utforming og vil kreve tiltak i fasader mot fylkesvei. For a skjermte uteområde kan støyskjerm være et nødvendig tiltak. Dette følges opp i detaljprosjekteringen.

### Brann

Området ligger inntil fylkesvei og kommunal vei som er lett tilgjengelig for redning. Brannmannskapet kan komme til fra alle kanter av bebyggelsen. Det legges opp til oppstillingsplass for brannbil innenfor eiendommen, slik det framgår av illustrasjonsplan. Brann- og redningsbil har også mulighet for oppstilling i Buvikveien. Per d.d.har ikke Risør kommune stigebil.

Slokkevannskapasitet er sjekket ut, men det stilles krav om at det utføres en felttest for å klargjøre om slokkevanns-kapasiteten er tilstrekkelig.

## 6.9 Parkering

Planforslaget viser en biloppstillingsplass per boenhet. Parkering skjer i kjeller i prosjektets del mot øst i området. Det er avsatt plass for 24 biler, altså 1 bil per leilighet. Videre legges det opp til to sykkelparkeringer per boenhet. Halvparten av disse har plass i p-kjeller, mens øvrige plasser er i adkomst-tun. Gjester benytter fellesparkering (f\_P) og den kommunale parkeringsplassen.

## 6.10 Plan for avfallshenting

Avfall hentes i dag i hos de enkelte husstandene Buvikveien. Planforslaget legger opp til en løsning med felles avfallsløsning for boliger langs den kommunale delen av Buvikveien. Snuplass for tømmebil vil skje i adkomst til parkeringsplassen.

På den offentlige parkeringsplassen er det i dag avfallshåndtering for fritidsboliger. Dette avfallspunktet berøres ikke av planforslaget.

## 6.11 Planlagte offentlige anlegg

Planen legger til rette for opparbeiding av fortau langs fylkesvei for den delen av planområdet der fylkesvei inngår. En er ikke kjent med at det foreligger en helhetlig plan for veistrekningen mellom Holmen og Krana som vil gjøre strekningen mer trafiksikker. Det er bomiljø med kulturverdier tett inntil veien på begge sider som medfører problemer med breddeutvidelse.

## 6.12 Sosial infrastruktur

Både skole og idrettsanlegg ligger på Kjempesteinsmyra ca. 3,5km fra Buvika. Planlagte nye boenheter på 13-15 vil ikke kreve ny sosial infrastruktur som barnehage eller skole. Sentrumsområdet dekker opp behovene for kultur- og helsetjenester.

## 6.13 Tilknytning til infrastruktur

Behovet for strøm antas å være tilstrekkelig for fremtidig bruk og mindre enn for bruken som dagens båtbyggeri har hatt. Det ligger offentlig vann og avløp i Buvikveien.

I prosjekteringsfasen må det avklares om eksisterende ledninger kan benyttes, legges om eller om det må legges nye ledninger. Strømtilkobling og kapasitet må avklares med netteier når en starter planleggingen av boliger.

## 6.14 Trafikkløsning

Den delen av fylkesvei som ligger innenfor planområdet er sikret med tilstrekkelige bredder. Adkomst til Buvikveien (Fv. 3452) er vist med siktlinjer og svingradier. Veiadkomst og fortau skal utformes i henhold til gjeldene normaler og prosjekteres og godkjennes av Statens vegvesen. Planen sikrer fortau på østsiden av fylkesveien, langs eiendommen.

Veiadkomst skjer via eksisterende parkeringsplass og Buviksveien. Dette er hensiktsmessig for å redusere antall kryss til fylkesvei sammen med et oversiktlig kryss. Adkomst for området tilpasses høyder og infrastruktur.

## 6.15 Universell utforming

Utvikling av området i henhold til planforslaget vil bedre dagens situasjon med tanke på universell utforming. Ny bryggepromenade vil gi allmennheten bedre tilgang til sjøkantens arealer enn i dag. Arealet avsatt til bryggepromenade er regulert med bredde 1,6 m.

Det legges opp til at alle leiligheter får planfri adkomst eller adkomst via heis. Uteområdene på bakkenivå utformes etter prinsipper om universell utforming. Uteområdene kan nås via heis. For øvrig skal det være trappe/ heis-forbindelse fra 1. etasje ned til parkeringskjeller.

## 6.16 Uteoppholdsareal

Uteoppholdsareal for leilighetene er satt til 50m<sup>2</sup> per enhet. Dette inkluderer areal for lekeareal, grøntområder og bryggepromenade.

Areal som avsettes til møteplass/ lekeplass innenfor området er på ca.200m<sup>2</sup>. En sentral møteplass - torget - vil kunne bidra til samhold, tilhørighet og forhindre ensomhet. Tilrettelegging for alle aldre med elementer som bidrar til aktivitet gjør området interessant å oppholde seg i som deltaker og som tilskuer. Bryggpromenaden innbyr til både bryggeleng og oppholdssoner der en kan benytte kanter til å sitte ned for hvile og refleksjon.

Leilighetene vil gis mulighet for privat uteplass i form av balkong eller avgrenset uteplass. Areal begrenset til 15m<sup>2</sup>.

## 6.17 Avbøtende tiltak med hensyn til ROS

Trafikksikkerheten økes vesentlig for området ved nytt planforslag. Stenging av en atkomst, etablering av fortau, oppstramming av kryss med bedre siktforhold bidrar til at trafikksikkerheten blir større for området.

Det settes opp redningsstiger og livbøye for å lette redning hvis noen faller i sjøen.

## 6.18 Rekkefølgebestemmelser

Det skal foreligge godkjente tekniske planer for avkjørsel og fortau i Buvikveien, samt godkjent landskapsplan før det gis rammetillatelse.

Det stilles krav til en tiltaksplan for graving i forurenset grunn som må godkjennes av forurensningsmyndighetene før gravearbeider på eiendommen starter opp.

Fortau og veikryss skal være opparbeidet i henhold til godkjente planer innen bebyggelsen tas i bruk.

Uteområder og turvei skal være i tråd med godkjent landskapsplan før det gis brukstillatelse.

# 7 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

## 7.1 Planforslagets forhold til overordnede planer

Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Planforslaget er i tråd med Plan- og bygningsloven.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging Planforslaget er gjennomført i tråd med forventningene til kommunal og regional planlegging.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014) Planforslaget legger til rette for klimavennlige transportformer gjennom fortetting i bynære områder. Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen Planforslaget er i tråd med de rikspolitiske retningslinjene. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (2018) Planforslaget legger til rette for en bedre flom- og overvannshåndtering, få ned gjennomgangstrafikken med bil og tilrettelegge for mer sykling/gange, og er dermed i tråd med planretningslinjene.

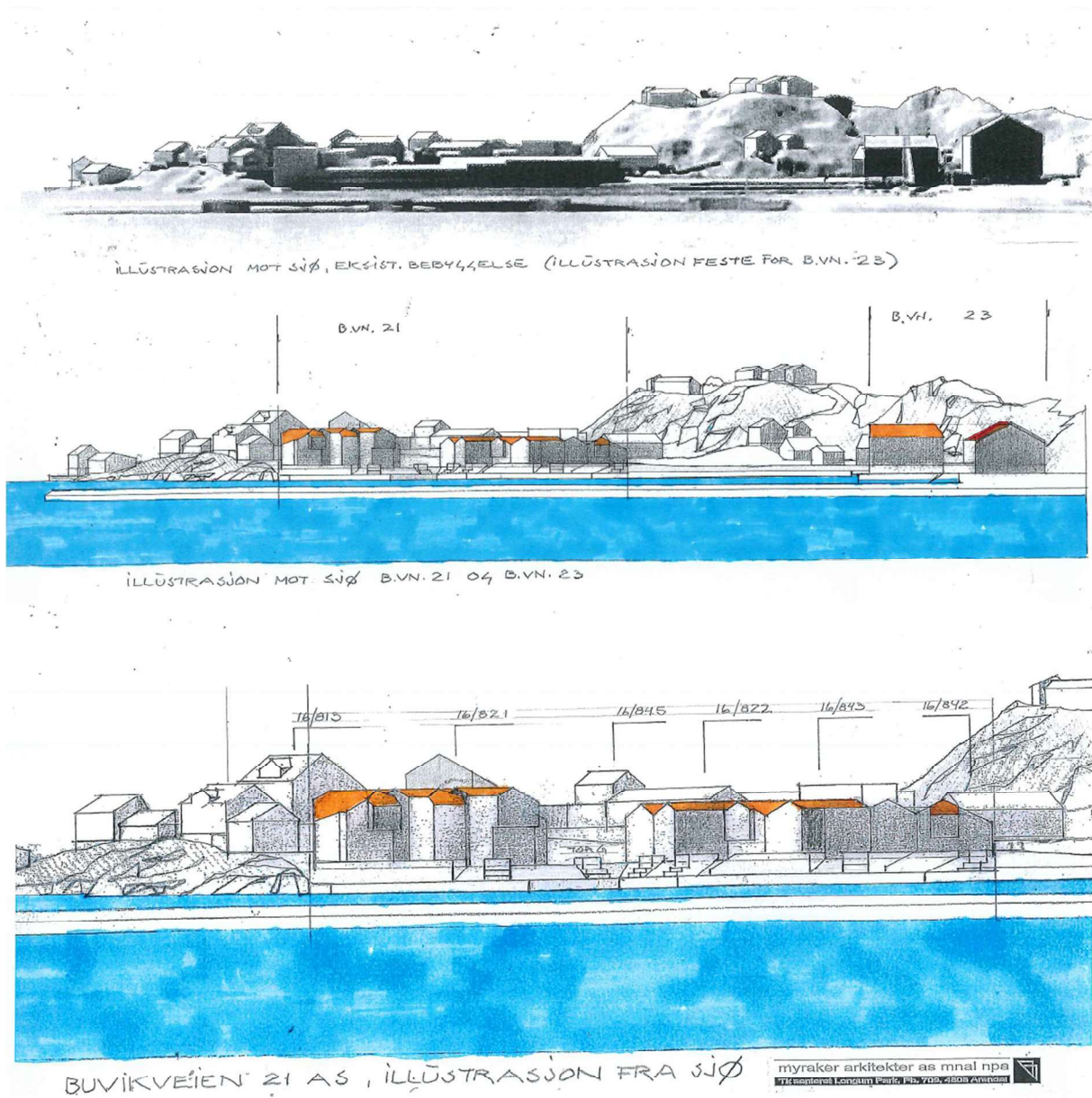
### Kommuneplanens arealdel

Arealet er i samsvar med formålet kommuneplanens arealdel vist som boligformål.

## 7.2 Landskapsbilde og bebyggelsesstruktur

Tiltaket gir ingen negativ konsekvens med tanke på fjernvirkning. Dette framgår av illustrasjon sett fra sjø. Her framgår at form og størrelser på nye bygg er tilpasset stedets egenart. Byggene underordner seg landskapets overordnede skala.

Parkeringskjeller er sammenhengende og skjuler bilene som ellers ville blitt svært dominerende lokalt i Buvika dersom en har parkering i dagen som ved de offentlige parkeringsplassene.



Illustrasjon: Området sett fra sjø. Oppdelt og sammensatt bebyggelse gjør at tiltaket tilpasses topologien i området. Illustrasjon nederst angir gårds- og bruksnummer for bakenforliggende bygg.

### 7.3 Naturmangfoldsloven

§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.”

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig for å foreta en vurdering av tiltakets konsekvenser for naturmiljøet. Eiendommen er allerede utbygd. Det finnes kun vegetasjon i skråning mellom vei og parkeringsplass. Sjøarealet som berøres er allerede en småbåthavn og der bedriften har ført sine båter ut/inn til trebåtbyggeriet.

§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 godt nok. Tiltaket vurderes til ikke å utgjøre en risiko for skade av naturmangfoldet.

#### § 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”.

Tiltaket vil ikke forringe den økologiske verdien i planområdet, men heller øke det ved at det tilrettelegges for mer grøntarealer i området.

#### § 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.»

Alle kostnader ved avbøtende tiltak og andre tiltak som skal forebygge eller begrense miljøskade skal ivaretas 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.»

## 7.4 Vann, avløp, renovasjon

Nye boenheter innenfor planområdet vil knyttes til eksisterende vann- og avløp. Det vil ikke få noen negativ konsekvenser for naboer i området, eller konsekvens for natur- eller miljø.

Det legges opp til et felles, nedgravd avhentingspunkt for avfall for beboere i Buvikveien.

## 7.5 Forurensning

Mulig krav om utskifting av masser vil framkomme ved selve prosjekteringen. Massene håndteres på eget deponi for forurensete masser.

## 7.6 Tilgjengelighet

Leilighetene kan bygges slik at de er tilrettelagt for alle, også personer med nedsatte funksjoner. Det legges opp til at det blir en direkte uteplass tilknyttet den enkelte leilighet. Felles uteareal med lek- og møteplassfunksjon vil være på nivå med omgivelsene forøvrig. Parkeringskjeller med boder er tilgjengelig via trapp/heis. Ny brygge er tilgjengelig for alle.

Planforslaget vil øke tilgjengeligheten i området.

## 7.7 Bokvalitet og nærmiljøhensyn

Området er godt egnet for boligbebyggelse. Sjønært og med kort avstand til sentrum gjør eiendommen attraktiv. Boligene vil egne seg for både barnefamilier og eldre. Planforslaget legger til rette for fellesarealer for lek og opphold. Arealene som foreslås omdisponert i reguleringsplanen, vil ikke føre til forringelse av områder, men åpner opp for allmennheten og øke tilgjengeligheten til sjøarealer.

Eventuell generende støy fra virksomhet forsvinner når området endres fra næring til bolig, noe som vil oppleves som positivt for alle naboer i Buvika.

For naboene vil tiltaket innebære en større fortetting av boliger. Tettheten vil ikke overskride hva som er vanlig og akseptabelt i sentrumsnære boligområder.

Prosjektets hovedgrep med oppdelte og varierte bygningsenheter sammen med attraktive uteområder medfører positive opplevelser både internt og eksternt i området.

Høydebegrensning for møne og variert avslutning av gesims bidrar positivt i den visuelle opplevelse.

Biler i felles parkeringskjeller bidrar også positivt.

Områdets beliggenhet medfører krevende solforhold, noe som er optimalisert ved prosjektets hovedgrep og gunstige orientering i forhold til sol og utsikt

## 7.8 Trafikk og trafikksikkerhet

Avstanden inn til sentrum er ideell med tanke på sykling. Buvikveien er riktignok ikke en trafikksikker veistrekning slik at mange likevel vil foretrekke å velge buss som transportmiddel evt. benytte bil hvis parkering i sentrum er hensiktsmessig.

Planforslaget viser fortau for del av planen som ligger langs fylkesvei. Dette bidrar også til å øke sikkerheten i forhold til dagens situasjon.

Arealet for parkeringsplassen langs Buvikveien berøres ikke, men det blir et tydeligere skille mot aktuell eiendom når arealet gis nytt formål og ny bruk.

## 7.9 Økonomiske konsekvenser

Tiltaket vil kreve opparbeiding av fortau langs fylkesvei.

## 7.10 Risiko og sårbarhet

Den største risikoen for området er knyttet til trafikk. Buvikveien er i dag uoversiktlig og lite tilrettelagt for gående og syklende. Planforslaget tilrettelegger lokalt for å bedre forholdene, men utenfor planforslaget vil forholdene være like som i dag.

## 8 AVSLUTTENDE KOMMENTAR

I planforslaget har en lagt vekt på en bebyggelse som tilpasses i området når det gjelder byggeskikk, volum, høyde og typologi. Planen inneholder et naturlig antall nye boenheter, fordelt på to hoved-volum, under-delt med seks volum med saltak, innenfor en småskalastruktur tilpasset helheten i Buvika. Fortettingen bygger ikke ned naturområder, men tar i bruk allerede bebygde områder som er i tråd med regionale og nasjonale føringer. Den valgte løsning tilfører området betydelige kvaliteter ved sin arkitektur. Dette sett fra sjø og ellers nær- og fjernområdet i Buvika.

Gjennom planarbeidet har det vært viktig med et prosjekt hvor hensynet til naboer blir mest mulig ivaretatt.

Utvikling av eiendommen til boligformål vil ikke medføre endrede sol- og utsiktsforhold av betydning. Bebyggelsen er i to etasjer. Første etasje ligger høyere enn i dag på grunn av hensynet til mulig havstigning og stormflo. Maks. høyde på bebyggelse er satt til kote +12 for del av bebyggelse over p-kjeller, og kote+10 for øvrig bebyggelse. Dette er moderate høyder som må forventes i fortettingsprosjekter og som ikke går på bekostning av Buvikas tåleevne og visuelle karakter. Naboprojektet-Risør Trebåtbyggeri- har samme øvre høyde for regulert ny bebyggelse.

Illustrasjonsplan (situasjonsplan) viser et annet fotavtrykk enn dagens situasjon. Dette på grunn av en ideell utnyttelse til boligformål. Det er dermed dokumentert at det ikke er tilrådelig å bevare/bygge om noe av den eksisterende bebyggelse.

Den foreslåtte oppdeling i to hoved-volum gjør at bestående bygg med virksomhet (Power) kan bestå i forhold til en hensiktsmessig utbygging av området.

Trafikksikkerheten økes vesentlig for området ved nytt planforslag. Dette gjennom felles adkomst som forbedres mht. stignings- og siktforhold sammen med fortau.

Nødvendige sikkerhetstiltak etableres mot sjø.

## 9 OVERSIKT ANALYSER OG UTREDNINGER

Planbeskrivelsen (dette dokumentet) er hoveddokument. Nedenfor følger en liste over dokumenter som det henvises til i planbeskrivelsen.

Tittel	Utførende
Plankart Buvikveien 21	Siv. ark. Einar Myraker AS, MNAL-NPA
Planbestemmelser Buvikveien 21	«
Illustrasjonsplan Buvikveien 21	«
ROS-analyse Buvikveien 21	«
Referat fra oppstartsmøte	«
Buvika detaljregulering_Varslingsannonse	«
1_4_Utredning grunnforhold EMY	«