

APALVIKA – DETALJREGULERING

PLAN ID 2022001

PLANBESKRIVELSE REV. 11.01.2022



INNHOLDSFORTEGNELSE

1. Bakgrunn for planarbeidet	3	Field Code Changed
2. Planområdet	4	Field Code Changed
2.1. Planavgrensning	4	Field Code Changed
2.2. Beskrivelse av dagens situasjon i planområdet	4	Field Code Changed
3. Rammer og premisser	9	Field Code Changed
3.1. Overordna føringer og planer	9	Field Code Changed
3.2. Reguleringsplaner	9	Field Code Changed
4. Planforslaget	10	Field Code Changed
4.1. Hovedgrep	10	Field Code Changed
4.2. Arealbruk	11	Field Code Changed
4.3. Bebyggelse, struktur og tiltak	12	Field Code Changed
5. Virkninger av planforslaget	14	Field Code Changed
5.1. Kulturminner	14	Field Code Changed
5.2. Klima, bærekraft og klimatilpassning	14	Field Code Changed
5.3. Støy	15	Field Code Changed
5.4. Trafikkforhold	15	Field Code Changed
5.5. Grunnforhold, flom og rasfare	17	Field Code Changed
5.6. Barn- og unges interesser, barnehager og skoler	18	Field Code Changed
5.7. Naturmangfold	18	Field Code Changed
5.8. Vannmiljø	20+9	Field Code Changed
5.9. Teknisk infrastruktur	21	Field Code Changed
5.10. Grønnstruktur og friluftsliv	22	Field Code Changed
5.11. Folkehelse	22	Field Code Changed
5.12. Landskap- og sol-/ skygge virkning	23	Field Code Changed
5.13. ROS-analyse	26	Field Code Changed
5.14. Universell tilgjengelighet	27	Field Code Changed
6. Anleggsgjennomføring og utbyggingsrekkefølge	28	Field Code Changed
7. Planprosess og medvirkning	29	Field Code Changed
7.1. Oppstartsmøte	29	Field Code Changed
7.2. Varsel om oppstart av planarbeid	29	Field Code Changed
7.3. Medvirkning	51+9	Field Code Changed
8. Forslagsstillers vurdering av planforslaget	53+1	Field Code Changed
9. Vedlegg	54+2	Field Code Changed

1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

Forslag til detaljregulering av Apalvika, fremmes av WSP Norge som plankonsulent, på vegne av Porta Risør AS.

Formålet med detaljreguleringen er å utvikle Apalvika med ferieleiligheter og tilhørende anlegg som småbåthavn, gjestebrygge, rekreasjonsområde for allmennheten og stupetårn. Det er en intensjon at området skal skape mer aktivitet, og tilføre kvaliteter til Søndeled som lokalsenter.

Det er gjennomført en arkitektkonkurranse i forbindelse med planprosessen, der Spir Arkitekter sitt forslag ble kåret som vinner. Konseptet fra Spir er lagt til grunn i detaljreguleringsplanen.

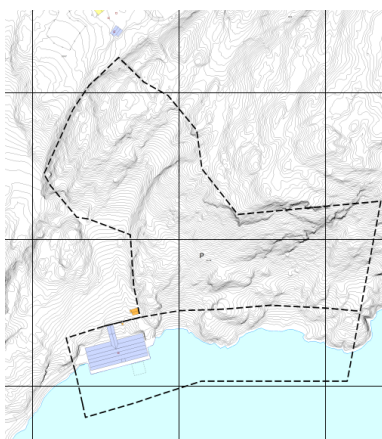
Området planlegges i samsvar med kommuneplanens arealdel og føringer gitt i overordna konsekvensutredning.

2. PLANOMRÅDET

Planområdet ligger i tilknytting til Sønedeledfjorden, sørvendt mot Frøyna. For å komme til området med bil, må man kjøre gjennom Sønedeled og til enden av Hasåsveien. Avstanden fra Apalvika til lokalsenteret Sønedeled er ca. 2 km.

2.1. Planavgrensning

Planavgrensningen tar for seg områdene avsatt til byggeområder i kommuneplanens arealdel. Dette er en innsnevring i forhold til oppstartsmeldingen, der hele eiendommen 51/16 var inkludert. «Administrasjonsbygget» nord for eiendommen er også tatt ut fra planområdet. Avgrensingen tar med seg areal ut i sjø, for å kunne regulere småbåthavn, gjestehavn og badeområde.



Figur 1: Viser avgrensning og innsnevring av plangrense i forhold til oppstartsmelding.

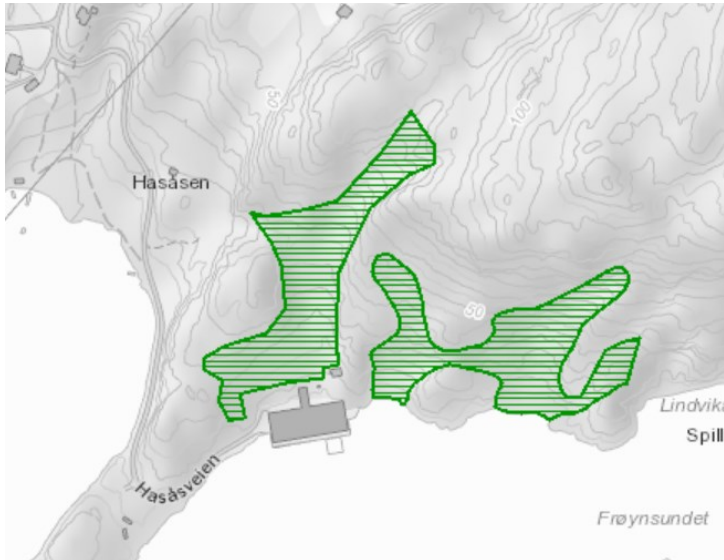
2.2. Beskrivelse av dagens situasjon i planområdet

Dagens arealbruk

Eiendommen i Apalvika er bebygd med en eldre bygning som ble brukt som lager i forbindelse med tremasseproduksjon på Sønedeled. Eiendommen ble oppført etter 1900 og er ikke SEFRAC-registrert. Fotavtrykket på bygningen er på ca. 1500m².

Naturkvaliteter og naturverdier

Topografien på tomten er preget av et sterkt kupert landskap med bratte svaberg ut i vannet. Mellom svabergene er det mindre bukter med sandstrender. Karakteristisk for tomten er edelløvskogen bestående av eiketrær, som starter nede ved vannkanten og fortsetter oppover i heia. Edelløvskogen er kartlagt som en verdifull naturtype (A og B) og eiketrærne er viktige for et stort biologisk mangfold. Det er enkelte hule eiker innenfor området.



Figur 2: viser registrert viktig edelløvsog.

Kartleggingen ble gjennomført i 2012-2014, og området består fortsatt av lite påvirket edelløvsog.



Figur 3: Bildet viser lauskogen i Apalvika ned mot strandområdet.

Det er kartlagt en forekomst av ålegress ca. 20 meter fra planområdet. Registreringen er fra 2005, og har verdi C – lokalt viktig. Det er observert flekkvise forekomster.



Figur 4: Viser registrert ålegress utenfor planområdet.

Det er gjort befaring av biolog i vannet som har tatt grabbprøver for å se utbredelsen av forekomsten. Eksisterende forekomst ansees som marginal. Det er ikke gjort funn av bløtbunn nærmere planområdet eller ved bryggeanlegget som tilsier potensielle vekstvilkår for ålegress.

Nyere tids kulturminner, fornminner mv.

Fylkeskommunen vurderer bygningsmassen på eiendommen til å ha en kulturhistorisk verdi. Vurderingen er basert på bygningsmassens konstruksjon og historiske tilknytning til industriutvikling rundt Eikelands verk og Søndeled tresliperi. Lageret i Apalvika har tidligere tilhørt Eikelands verk. Jernverket var i drift fra 1706 og frem til 1889, men det ble opprettet et tresliperi da jernverket ble nedlagt. Da tresliperiet på verket ble avviklet i 1916, ble virksomheten flyttet til Søndeled og Stifoss. Lageret ble trolig oppført i den forbindelse. Bygningen har vært i bruk i forbindelse med tremasseproduksjonen, frem til tremasseproduksjonen tilknytning ble avviklet i 1998. Bygget har en massiv trekonstruksjon som er i forholdsvis god stand. Dersom bevaring eller transformering av bygningsmassen ikke er mulig, oppfordrer fylkeskommunen til å gjenbruke elementer og bygningsmaterialer i ny bebyggelse, for å ivareta denne delen av industrihistorien i Søndeled. Fylkeskommunen har gjennomført arkeologiske registreringer i området. Det er ikke gjort funn av dette.

Sosial infrastruktur:

Avstand til skole er ca. 2 km fra planområdet. Nærmeste barnehage, Fargeskrinet barnehage, ligger 3,7 km fra planområdet. Planområdet medfører ingen behov for ny eller endret sosial infrastruktur ettersom det planlegges for fritidsbebyggelse.

Grønn infrastruktur:

Fra planområdet er det god tilgang til nærliggende grøntområder. Skogen som omkranser bebyggelsen har enkelte stier som fører til turmål som blant annet Hasåsen og Grønnfjell. Flere går også turer til Apalvika langs grusveien for å fiske eller bade.

Sjøområdene langs Apalvika er registrert som svært viktig friluftsområde i sjø, og er en del av et større sammenhengende friluftsområde av sjøområder i Risørskjærgården. Strandområdet i tilknytting til Apalvika-eiendommen fremstår som delvis utilgjengelig i dag, og brukes i liten grad av allmennheten.

Teknisk infrastruktur:

Området skal tilknyttes offentlig vann- og avløp. Asplan Viak har vurdert VA-løsninger for planområdet ut fra tilkoplingspunkter til det kommunale ledningsnett. Det er etablert kommunale VA-ledninger til Kalstadheia og langs Hasåsveien frem til «Plassen».

Ved «Plassen» er vannledningen avsluttet i en brannkum og avløpsledningen i en endekum. Vannledningen ut Hasåsveien er regulert i en trykksone fra Vasshjulodden, og har redusert trykk. Avløpsvannet blir ført frem til Søndeled renseanlegg, og avløps-/pumpeavløpsledningen går langs/i Hasåsveien.

Vannforsyning til Kalstadheia skjer via to ledninger frem til landtak ved Øren og Vasshjulodden. Dette sikrer forsyningen selv ved et ledningsbrudd i sjøen. Det er i landtakskummen ved Kalstadheia allerede tilrettelagt for videreføring av vannledningen i fjorden. Vanntrykket er ikke redusert i dette tilkoblingspunktet (høyt trykk). Avløpsvannet blir ført frem til Søndeled renseanlegg, og avløps-/dykker-/pumpeavløpsledningen går i fjorden og langs/i Hasåsveien.

Begge aktuelle tilkoblingspunktene vil kunne gi tilfredsstillende vannmengde til utbyggingsområdet, samt lede bort tilført avløpsvann. Begge løsningene krever etablering av kloakkpumpestasjon. Fra kalstadheia vil det være bedre vanntrykk enn fra Hasåsveien.

Det skal utarbeides en detaljert teknisk plan som skal godkjennes av kommunen før rammetillatelse.

Trafikkforhold:

For å komme til planområdet med bil, må man kjøre via Hasåsveien, fylkesvei 3446. Det er en smal landevei tilpasset det småkuperte landskapet ute ved kysten. Ettersom veien ligger utenfor tettbygde strøk er den generelle fartsgrensen 80 km/t, men farten må avpasses etter forholdene. Forholdene ved Hasåsveien er slik at det vil være uforsvarlig å kjøre i 80 km/t. Trafikktelling fra mai 2021 viser at den gjennomsnittlige farten er 36 km/t. Den asfalterte veibredden varierer mellom 3,6-4,0 meter. I tillegg til at veien er svingete er det en rekke hus og eiendommer som har avkjørsel fra Hasåsveien. Veien fungerer som skolevei for barna som går på skole i Søndeled, men det er ikke tilrettelagt med fortau eller gang/sykkelvei. Agder fylkeskommune er veieier og har ansvar for drift og vedlikehold.

Det ble gjennomført trafikktelling 3-9 mai 2021 av fylkeskommunen. I nord, nærmest Søndeledveien er trafikken størst, og deretter avtar trafikken dess lengre sørover på Hasåsveien man kommer.

I nord, hvor trafikken er størst, er likevel trafikktallene lave. Tellingen viste at det her er i underkant av 400 kjt per døgn. På Hasåsveien sør for Brattstø var det i gjennomsnitt 363 kjøretøy per døgn. Herav var 11 kjøretøy tunge (dvs lastbil eller lignende). Trafikktallene varierte ganske mye fra dag til dag, med kun 175 biler på søndagen og hele 500 biler på fredagen. Gjennomsnittlig trafikk på ukedagene var 394 kjt/døgn mens snittet for helgen var 288 kjt/døgn.

Grunnforhold:

Det er gjennomført ingeniørgeologiske undersøkelser i området. Berggrunnen på området er beskrevet som amfibolitt i NGUs berggrunnskart (NGU, 2021). Hele tiltaksområdet ligger innenfor denne bergartstypen. Befaringen bekrefter at bergmassen består av amfibolitt. Nærmest sjøen og i skjæringene på sidene av det eksisterende bygget er det meste av berget blottlagt, mens det i en sone bak bygget og oppover på sidene i terrenget er tre- og buskvegetasjon på et tynt løsmassedekke. Det går et søkk med en vannførende bekk stigende oppover i terrenget bak hallen. Det er i forbindelse med denne «dalen» det er mest vegetasjon og løsmasser. I dette terrenget observerer man også noen større steinblokker som er nedfall fra tidligere tid som har falt til ro et godt stykke ovenfor bygningen. Disse blokkene representerer nå ingen fare for det forestående prosjektet. Bergmassen i området fremstår som relativt homogen med en lav oppsprekingsgrad. I utsprenge skjæringer ser man imidlertid at berget har en viss uregelmessighet og lagdeling. Det er 2-3 hovedsprekkesett hvorav et steilt

sprekkesett med strøk sørvest og fall mot nordvest er det mest fremtredende, sammen med et sekundært sprekkesett normalt på dette. Lenger øst for prosjektet kan man observere overflateparallel oppsprekking på en utstikkende kolle. Når det gjelder løsmasser, er det begrenset med dette i området. NGUs løsmassekart viser en sone med avsetningsmasser nord for eksisterende bygningsmasse, i et usammenhengende eller tynt dekke over berggrunnen (NGU, 2021). Befaringen bekrefter dette.

Foreslått plassering av bygningsmasse er ikke innenfor aktsomhetsområder for jord- og flomskred eller steinsprang i henhold til offentlig tilgjengelig informasjon hos NVE. Deler av plangrensen der det planlegges friområder for opphold, ligger imidlertid innenfor aktsomhetsområdet for steinsprang (utløpsområde). Det vil si det er ikke fare for jord- og flomskred eller steinsprang av vesentlig grad der bygningsmasse planlegges prosjektert, mens det bør vurderes tiltak for å imøtekomme aktsomhetsvarsel for steinsprang for arealene øst for bygningsmassen dersom dette skal utvikles som arealer for ferdsel og opphold. Både bygningsmasse og uteareal ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred.

Støy:

Området ligger ikke i gul eller rød støysoner fra virksomheter eller trafikkerte veier i området.

Luftforurensing:

Det er ikke utarbeidet luftsonekart for området. Det er ikke mistanke om nærliggende virksomheter eller veier som kan gi økt forekomst av luftforurensing.

Forurenset grunn:

Det er ikke registrert forurenset grunn i området i miljødirektoratets kartbase. Det har ikke vært virksomheter i området tidligere som gir mistanke om dette.

Risiko- og sårbarhet eksisterende situasjon:

Det er utfylt sjekkliste for ROS som viser at det finnes risiko- og sårbarhetsforhold av betydning for videre planarbeid. Disse kan man finne utfyllende informasjon om i ROS-analyse og i kapittel 5.13.

Barn- og unges interesser

Skole og barnehage benytter ikke planområdet i undervisningsammenheng eller til frilek. Områdene langs Hasåsveien mot sjøen, før man kommer til Apalvika, benyttes av skole og SFO. Ungdomsrådet har opplyst om at dette ikke er et område man oppholder seg i, ettersom det ikke er noe fint der i dag. Tilgjengeligheten til strandområdene øst for bygningen er dårlig.

Universell tilgjengelighet

Området er ikke universelt tilgjengelig slik det ligger i dag, med grusvei stengt med bom. Det er ikke tilrettelagt universelt tilgjengelig badeområde eller brygge ved dagens bygning.

3. RAMMER OG PREMISER

3.1. Overordna føringer og planer

Rikspolitiske planretningslinjer som er særlig relevante for planarbeidet:

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019-2023).

Planens prosess og innhold vurderes å være i samsvar med forventningene knyttet til effektive planprosesser for bærekraftig utvikling i tråd med overordna planer, vekstkraftige byer og tettsteder der det er godt å bo og leve.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Planforslaget har tatt høyde for endret klima. Det legges til rette for alternative energikilder.

T-2/08 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging

(1995) I planprosessen er det lagt vekt på medvirkning fra barn- og unge for å sikre et godt oppvekstmiljø, og styrke deres interesser.

Regionale planer:

Relevante regionale planer og føringer som er lagt til grunn i planarbeidet er

- Regionplan Agder 2030

De fem hovedsatsingsområdene i Regionplan Agder frem mot 2030 er:

- Attraktive og livskraftige byer, tettsteder og distrikter
- Verdiskaping og bærekraft
- Utdanning og kompetanse
- Transport og kommunikasjon
- Kultur

Kommuneplanen:

Planforslaget er i samsvar med kommunenplanens arealdel, der området er avsatt til fremtidig bebyggelse- og anleggsformål i kommuneplanens arealdel.

I konsekvensutredningen fra 2014 var det en forutsetning at ny bebyggelse skal plasseres ved eksisterende bygning på grunn av terreng, landskap og fysiske forhold som gjør andre deler av tomta lite egnet for bebyggelse. I tillegg ble det lagt inn en forutsetning av at Hasåsveien må utbedres som følge av tiltaket. I konsekvensutredningen fra 2014, ble det lagt til grunn bolig- eller fritidsleiligheter for fremtidig bruk.

3.2. Reguleringsplaner

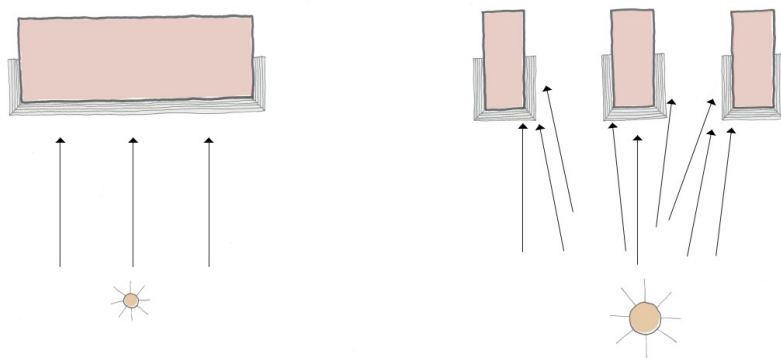
Området er uregulert. Det er ingen nærliggende eller tilgrensende detaljreguleringsplaner som gir virkninger for planforslaget.

4. PLANFORSLAGET

4.1. Hovedgrep

Planforslaget er utarbeidet med bakgrunn i et arkitekttegnet skisseprosjekt for tomta som legger til rette for fritidsleiligheter og omkringliggende anlegg.

Byggets typologi er en blanding mellom punkthus og terrassehus. Dette gir bygget og boenhetene en egen karakter og kvaliteter som er med på å forsterke anleggets særegne identitet. Bebyggelse strukturert som en langsgående lamell i øst-vest retning vil gi mindre variert utsikt og solforhold og vil skape en mørk bakside. En oppdelt bygningsstruktur fra 3. etasje vil åpne opp for mer variert sol- og utsiktsforhold og øke kvaliteten på ferieboligene.



Figur 5: Solstrategi

Byggets materialbruk, form, konstruksjon og detaljering er med på å skape en helhet som gir et unikt uttrykk for Apalvika. Uttrykket spiller på lag med byggets funksjon og typologi og har samtidig klare refereanser til stedets unike karakter. Utområdet blir en særdeles viktig og integrert del av prosjektet. Stedets unike karakter, der eikeskogen møter fjorden, forsterkes og videreføres i anleggets tektonikk, typologi og uteområder. I like stor grad legges det vekt på at uteområdene skal tilknyttes lokalmiljøet og være allment tilgjengelig. Sammen gjør dette Apalvika til en destinasjon.



Figur 6: Snitt. Illustrasjon fra SPIR Arkitekter AS



Figur 7: Området sett fra vest. Illustrasjon fra SPIR Arkitekter AS

Flere illustrasjoner finnes i vedlagt illustrasjonsprosjekt.

Forslaget er utviklet med en grønn og bærekraftig profil, innenfor både de miljømessige, sosiale og økonomiske dimensjoner. Det er fokus på blant annet gjenbruk av materialer som reduserer miljøpåvirkning, fellesfunksjoner som styrker det sosiale samholdet i området og rasjonelle og fleksible løsninger som reduserer de økonomiske kostnadene.

4.2. Arealbruk

Hovedformålet i planforslaget er fritidsbebyggelse (BFB). I tilknytting til bebyggelsen, legges det til rette for ulike soner og uteoppholdsarealer. Felles uteoppholdsareal for bebyggelsen, f_BUT ligger i bakkant av bygget, og ligger som et grønt lokk over sjult

parkeringskjeller. I fremkant av bygget er det lagt opp til «torg» og møteplasser mot brygga, SGG. Det er lagt til rette for en strandpromenade for allmennheten vannet som strekker seg over hele planområdet, SGG. Bryggeanleggene er to-delte, der et bryggeanlegg er tiltenkt ferieleilighetene, SH1, og det andre bryggeanlegget SH2 er tiltenkt gjesteplasser og aktiviteter for allmennheten. Grønstrukturen som omkranser Apalvika reguleres til friområde, GF og skal kun benyttes til å fremme dette formålet. Eksisterende strender og badeområder er lagt inn med eget formål i plankartet.

De ulike arealene innenfor planområdet fordeler seg slik totalt (m² BYA):

Arealformål	Feltnavn	Areal (m ²)
Fritidsbebyggelse	BFB	1759
Uteoppholdsareal	f_BUT	1066
Kjøreveg	f_SV	231
Gatetun	f_SGT	542
Gangveg/gangareal/gågate	f_SGG	1468
Friområde	f_GF	6073
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	V	6915
Småbåthavn	f_SH	3731
Badeområde	f_VB	594
		Sum 22.380

4.3. Bebyggelse, struktur og tiltak

Bygningers plassering:

I formgivningen av foreslåtte fritidsbebyggelse i Apalvika er det lagt stor vekt på omgivelsene og de unike kvalitetene i området. - Svaberg, små bukter, eikeskogen, fjorden og utsikten ut over øyene og sjøen. Hensikten er å lage et bygg som er unikt for tomten og dens betingelser. Stedstilpasning har stått i fokus, både ved valg av form og materialer. Siden bygget står helt for seg selv, uten noen bebyggelse rundt, har naturen, terrenget og fjorden fått bestemme byggets karakter. Det er fastsatt byggegrenser i plankart for plassering av bebyggelsen.

Bygningers utforming:

Bratte, glattskurte og grå svaberg stuper ned i den mørke sjøen. Høyreiste og stolte eiketrær, med grønne trekroner og mørke, furete stammer, dekker de grønne liene opp mot Hasåsen og Grønfjell.

Bebyggelsen er lagt i fotavtrykket til det eksisterende lagerbygget, med langsiden mot sjøen. Ved å benytte allerede utbygd tomt, fremfor å ta i bruk ubebygd areal, berører man den sårbare naturen rundt i minst mulig grad og reduserer miljøpåvirkningen.

To hovedelementer utgjør selve bygget; en sammenhengende base som trapper seg oppover i tre etasjer, og tre punkthus som står fritt fra fjerde etasje. Ved å konsentrere bygningsmassen i tre punkthus får man et bedre og mer variert sol- og utsiktsforhold, samtidig som bebyggelsen fremstår mindre massiv. Dette forsterkes ytterligere ved at punkthusene er kileformet, slik at fasadene mot sjøen er så smale som mulig.

Terrassebebyggelsen utgjør byggets base og knytter bygningskroppen til terrenget både i form og materialbruk. Basen viser til de bratte svabergene i området, og terrasseres i takt med terrenget, fra eikeskogen i bakkant, til sjøen i forkant. En kledning av norsk skifer eller granitt harmonerer med de grå svabergene. Fasaden mot sjøen har langsgående terrasser med store plantekasser, slik at terrassebebyggelsen på sikt vil fremstå som grønn og frodig.

De tre punkthusene henter inspirasjon fra de flotte eiketrærne, og er derfor kledd i vertikale, grønne fliser, med vindusomramminger i eik. Rekkverk og beslag vil lakkres i en harmonerende farge. De fleste hjørnene på punkthusene er avrundede for å myke opp bebyggelsen og ytterligere forsterke det organiske konseptet. Punkthusene er trukket opp i hhv. 6 og 7 etasjer for å tilpasses landskapet rundt, med ruvende åser og bratte ller. Ut fra et bærekraftig perspektiv er det også fornuftig med en konsentrert og høyere bebyggelse, framfor en lavere og spredt bebyggelse som bygger ned et større område. Bestemmelsene ivaretar punkthusenes plassering og høyder.

Terrenginngrep og avbøtende tiltak:

Parkeringsanlegget er tilpasset prosjektets konsept og forutsetningene på tomten. Anlegget går over to etasjer og utnytter det mørke arealet som ville oppstått mellom lia og bebyggelsen, da det tar opp terrenget i bakkant. Parkeringsanlegget skjules dermed av terreng og bebyggelse, og vil kun være synlig i form av innkjøringen fra øst. Anlegget er i størst mulig grad lagt i eksisterende lagerhalls fotavtrykk, men for å tilfredsstille krav til svingradius for brannbil og renovasjonsbil så vil det være nødvendig med en utvidelse av skjæringen i fjellet mot vest.

På toppen av parkeringsanlegget er det planlagt en fellestage som gir en naturlig overgang og direkte adkomst til lia og eikeskogen. Dette arealet reguleres som felles uteoppholdsareal, f_BUT.

Sol-/skyggeforhold:

Bebyggelsen ligger sørvendt med gode solforhold på formiddag og ettermiddag. Det bakenforliggende terrenget vil skygge noe for kveldssol, men ved å legge den semi-private fellestagen på et høyere nivå får man utnyttet kveldssolen i størst mulig grad. Alle boenheter har balkong i de framskutte fasadene på punkthusene, noe som sikrer alle leilighetene gode sol- og utsiktsforhold.

Kvaliteter på uteoppholdsarealer:

Utomhusanlegget deles inn i private, semi-private og offentlige soner. Dette ivaretas gjennom egne formål i plankartet og bestemmelser. Hver fritidsbolig har sin egen private balkong og de fleste har også egen terrasse. I tredje etasje er det en semi-privat hage, med direkte tilknytning til turstier og eikeskogen.

Det eksisterende lagerbyggets trevirke gjenbrukes i høyest mulig grad, til for eksempel pergolaer og utemøbler, badstue mm. Uteoppholdsarealene vil beplantes med stedege arter, og eventuelle støttemurer og landskapstrapper vil utføres med stedlig naturstein. Rekkverk og mindre frittliggende bygg utføres i stil og materialitet som harmonerer med hovedbebyggelsen.

Anlegget legger vekt på å forsterke kvalitetene på tomten og skape nye kvaliteter på naturens premisser. Fritidsbebyggelsen skal videreutvikle friluftsmulighetene i området og knytte anlegget til de lokale, etablerte turstiene. Turstier, bryggegang og "sherpa"-trapper vil åpne opp for bruk og gjøre området tilgjengelig for allmennheten. Det vil bli lagt vekt på å gjøre uteområdene tilgjengelige på en naturlig måte, med f.eks. å knytte gangveier og plasser til turstier i området.

Tilrettelagte fiskeplasser, badeplasser, brygger og sitteplasser skal være allment tilgjengelig og vil forsterke Apalvika som en destinasjon.

5. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Planforslaget er vurdert i henhold til konsekvensutredningsforskriften. Planen er i samsvar med overordna plan, og faller dermed ikke inn under vedlegg I, om planer som alltid skal konsekvensutredes, punkt. 25 " Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan". Det er vurdert at planen faller inn under konsekvensutredningsforskriften § 6 b, som gir unntak for reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen. Det vurderes at konsekvensutredningen som er gjort er tilstrekkelig i forhold til virkninger for miljø- og samfunn, jmf. § 10 i konsekvensutredningsforskriften.

Nedenfor beskrives virkninger av planforslaget tematisk for planområdet og nærliggende områder.

5.1. Kulturminner

Det er gjort arkeologiske registreringer i området, men ingen funn innenfor plangrensa. Bygningen som står på Apalvika, vil bli revet i sin helhet. Fylkeskommunen vurderer bygningsmassen på eiendommen til å ha en kulturhistorisk verdi. Vurderingen er basert på bygningsmassens konstruksjon og historiske tilknytning til industriutvikling rundt Eikelands verk og Søndeled tresliperi. I prosessen er det tidlig forsøkt å se muligheter med gjenbruk av bygningen. Det er vanskelig å ombygge eksisterende bygning til formålet, samtidig som det må gjøres betydelige oppgraderinger på fundamenteringen og brygga. Tilstandsrapport bekrefter dette.

Gjenbruk av materialer var et av vurderingspunktene i arkitektkonkurransen, og dette ble løst på ulike måter. I planforslaget som foreligger, vil elementer fra bygningen gjenbrukes i interiøret og i uteoppholdsarealet for å bevare noe av industrihistorien. Materialer vil bli solgt og gjenbrukt i andre prosjekter.

5.2. Klima, bærekraft og klimatilpassning

Bærekraftig utvikling reflekterer de tre dimensjonene «klima og miljø», «økonomi» og «sosiale forhold». Videre forklart handler en bærekraftig utvikling om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å dekke sine behov. Bærekraftige bygg og områder betyr å sikre funksjonalitet og gode brukerkvaliteter, sikre avkastning for eier i framtidens marked og samtidig nå nasjonale og internasjonale miljømål. Dersom man ikke har de tre dimensjonene med seg, risikerer vi at når vi prøver å oppnå noen kvaliteter, så kan det gå ut over andre kvaliteter. Kvaliteten er evnen til å tilfredsstille brukeren av området og samfunnet. Kvalitet i bygg og områder avhenger av en rekke forhold som må spille på lag; blant annet lys, form, skala, mikroklima, arkitektonisk kvalitet, holdbare materialer og mye mer.

Sosial bærekraft og vurdering av sosiale forhold er et vidt begrep, og menes her som mennesker som er knyttet til hverandre gjennom den samme geografiske plassering. Plassering av ulike funksjoner og fellesområder kan stimulere til kontakt, aktivitet og opplevelser. Det skal ivaretas god tilgjengelighet mellom de ulike funksjonene innenfor planområdet, samt til og fra stedet. Et område bør inspirere til bruk og utfoldelse. Brukerne skal oppleve at området gir muligheter for fysisk utfoldelse og understøtter muligheten for en god helse.

Gjennom planprosessen er det tilstrebet å legge til rette for gode klima- og miljøvalg. Store deler av den opprinnelige lagerbygningen på Apalvika, skal selges som materialer til andre prosjekter og til møbler/interiør. Enkelte elementer fra bygningen skal

gjenbrukes i uteoppholdsarealene. Det har vært en forutsetning å benytte fotavtrykket på eksisterende bygning, og komprimere bebyggelsen for minst mulig arealbeslag.

Forslaget er utviklet med en grønn- og bærekraftig profil, innenfor både de miljømessige, sosiale og økonomiske dimensjonene. Det er fokus på blant annet gjenbruk av materialer som reduserer miljøpåvirkning, fellesfunksjoner som styrker det sosiale samholdet i området og rasjonelle og fleksible løsninger som reduserer de økonomiske kostnadene.

I byggekonseptet er det valgt bærekraftige og tilgjengelige materialer med lang levetid som norsk skifer, betong og fliser.

Energi:

Byggene er tenkt oppvarmet med sjøvannspumpe som alternativ energikilde i tillegg til strøm. [Sjøvannspumpe kan plasseres innenfor SGT.](#) Utformingen på bygget gir mulighet for å kunne etablere solcellepanel på takene, og bygget er utformet slik at man unngår kuldebroer.

Klimatilpasning

Bebyggelsen er plassert på kote 3, og det er tatt hensyn til 200-års flom med klimapåslag ved planlegging av bygg og utforming. Området ligger godt til rette for å drenere overvann direkte til sjø. Det vil ikke planlegges terskler som hindrer dette og gir oppsamling av vann. Takplater vil kunne prosjekteres slik at regnvann fordrøyes. [Det er fastsatt rekkefølgekrav for tilkomstvei som skal heves for å håndtere en 200 års flom.](#)

5.3. Støy

Det er ikke gjennomført egne støyberegninger for tiltaket, men det er gjort en overordnet vurdering av støy ved tilrettelegging av småbåtanlegg.

I henhold til miljødirektoratets veileder om støy i arealplanlegging er det større hurtigbåter med dieselmotorer som er ansett som mest støygenerende. Støynivået i 100 m avstand kan typisk ligge i området 60-70 dB (LWA = 105-115 dB). Mens mindre fritidsbåter med effektiv lyddempning kan ved fullt motorpådrag gi støynivå på fra 65 dB (små motorer) til 70 dB (store motorer) i 25 m avstand. Alle båter produsert etter 1998, skal ha et effektivt lyddempingssystem i eksosanlegget. Dette er hjemlet både i forurensingsloven og forskrift om produksjon og omsetting av fritidsbåter.

Etablering av småbåtanlegg vil kunne generere noe øking av båttrafikk i området ved inn og utkjøring av bryggeanlegget. Støyen knyttet til båter ved bryggeanlegget er kun knyttet til kjøring inn og ut av båtplanen, som vil skje i lav hastighet uten motorpådrag.

Båttrafikk kan generelt i sommerperioden gi støybelastning og sjenanse for bebyggelse nær sjøen. Ved Frøynsundet vil det være et stort antall passeringer daglig i høysesongen uavhengig av dette småbåtanlegget.

5.4. Trafikkforhold

Parkering:

Arealbegrensningen og tomtas topografi gjør at parkering må løses som parkeringskjeller/anlegg i bakkant av bygget. Det er i prosjektet lagt opp til to parkeringsplasser pr. fritidsenhet. [Det kan etableres to gjesteparkeringsplasser innenfor f. SV uten at dette kommer i konflikt med tilgjengelighet for brannbil el.l. Innenfor parkeringskjeller kan det etableres ytterligere 3 plasser for allmenheten. Alternativt må gjesteparkering for friområdene løses utenfor planområdet og man må inngå avtaler med andre grunneiere.](#)

Sykkelparkering:

Det er planlagt sykkelstativ ved ankomst til området for allmennheten. Det er ønskelig med et godt sykkeltilbud til området, og utbygger ønsker å kunne etablere utleiesykler ved Ørsmålen for de som ønsker å komme seg ut til området. Dette gir også redusert biltrafikk.

Hasåsveien:

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en trafikkanalyse for Apalvika og fremtidig trafikk på Hasåsveien. I analysen ble det lagt til grunn at fritidsboligene vil generere 3,5 daglige bilturer, noe som tilsvarer beregningstall som brukes for helårsboliger. Dette vurderes som et maksimalnivå som kun inntreffer i fellesferien.

Det forventes ikke at fritidsboligene vil skape særlig økning i trafikk med tunge kjøretøy. Det er først renovasjonsbil som vil trafikere Hasåsvegen, og det gjør den allerede i dag. Mens prosjektet bygges ut vil det være en midlertidig økning i tunge kjøretøy på Hasåsveien.

Fremtidig trafikk på Hasåsveien er lik summen av dagens trafikk pluss nyskapt trafikk. Den nyskapte trafikken kommer først og fremst i helger og ferier når trafikktallene fra før av er lavest. Denne analysen forutsetter at dagens trafikk i sommerferien tilsvarer ca. samme nivå som en helg i mai, da trafikktellingene ble gjennomført, dvs. 288 kjt/døgn, og at Apalvika genererer 140 kjt/døgn. Dette innebærer at det i juli i snitt vil være 428 kjt/d som trafikkerer Hasåsvegen.

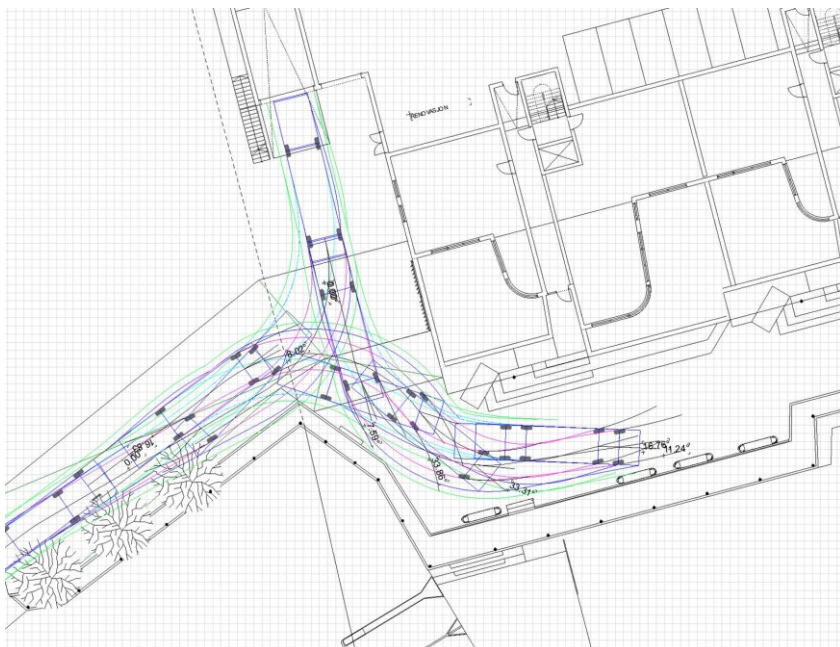
I disse beregningene det ikke lagt til grunn generell trafikkvekst iht. fylkesvise prognoser. Dette henger sammen med at Hasåsvegen er en blindvei hvor trafikkutviklingen vil avhenge av den konkrete arealbruken i området. Generell trafikkvekst i form av gjennomgangstrafikk gjør seg ikke gjeldende her.

I likhet med de fleste landeveier på Sørlandet lever ikke Hasåsveien opp til dagens krav til veistandard, og har et generelt utbedringsbehov. I trafikkanalysen anbefales det at trafikksikkerheten på Hasåsveien ivaretas ved at fartsgrensen settes til 30 km/t og ved at det innføres fartsbegrensende tiltak i form av fartshumper der hvor det er rette strekninger. Asfaltert veibredde bør være 4 meter, med 3 meter oppmerket kjørebane. Videre anbefales det at det markeres møteplasser slik at store kjøretøy og personbiler kan passere hverandre. Ved møteplasser bør asfaltert bredde være minimum 5,5 meter. Det bør være sikt mellom møteplassene, og aldri mer enn 250 meters avstand. For å etablere møteplasser så kostnadseffektivt som mulig kan det i flere tilfeller være nok at det markeres møteplass der hvor det er avkjøring til eiendommer og asfaltbredden allerede er utvidet.

Ettersom det ved Apalvika skal etableres fritidsleiligheter, utløser ikke dette krav om trygg skolevei for beboere. Den den nyskapte trafikken fra Apalvika stort sett generes på fridager og i ferier når det ikke er skole. Dersom fylkeskommunen på generelt grunnlag, likvel skulle ønske å etablere trygg skolevei på strekningen, bør det etableres 1,5 meters fortau, evt. skulder med heltrukken linje. Utbedringer på Hasåsveien, fv. 3446, i form av møteplasser/breddeutvidelser skal gjennomføres i samarbeid med Agder fylkeskommune basert på fagrapport «Trafikkanalyse for Apalvika» datert 26.07.21. Det må inngås en gjennomføringsavtale med fylkeskommunen.

Sporingskurve for brannbil:

Sporingskurver for brannbil utviklet av vegingeniør viser at snuplass er hensyntatt i planen. Utrykning med brannbil vil dermed være mulig. Snumulighet for lastebil og utrykningskjøretøy er sikret i bestemmelsene under 2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl §12-5).



Figur 8: Sporingskurver

5.5. Grunnforhold, flom og rasfare

Hentet fra sammendrag av ingeniørgeologisk rapport:

GeoRock AS har gjennomført en undersøkelse av grunnforhold og utarbeidet en beskrivelse av prosjekteringsforutsetninger for geoteknikk og utførelse av grunnarbeid for Apalvika.

Bergmassen i området fremstår som relativt homogen med en lav oppsprekkingsgrad. I utsprenkte skjæringer ser man imidlertid at berget har en viss uregelmessighet og lagdeling. Da sprekkens orientering i forhold til berguttak stedvis danner «overheng», og siden lav oppsprekkingsgrad gjør at berget opptrer blokkig med relativ stor blokk, vil det være behov for bergsikring i form av både arbeidssikring og permanent sikring. Det er fastsatt rekkefølgekrav som skal ivareta dette.

Tiltaket plasseres i pålitelighetsklasse 2, geoteknisk kategori 2, tiltaksklasse 2 for geoteknisk prosjektering og tiltaksklasse 2 for utførelse av grunnarbeid. Tiltaksklasse 2 medfører krav om uavhengig kontroll av geoteknisk prosjektering og utførelse av grunnarbeid.

Videre i utbyggingsfasen må berguttak og bergsikring detaljprosjekteres etter fjerning av løsmasser og fortløpende under berguttak. Det må også foretas en ingeniørgeologisk kontroll av fundamenteringsforholdene i bunn byggegrop når denne er ferdig sprengt.

Det er sikret i bestemmelsene at rassikring skal være gjennomført før det blir gitt brukstillatelse til bebyggelse i feltet BFB. Hensyn til flomfare, på det siste veistykket inn mot planområdet, vil bli sikret gjennom rekkefølgebestemmelsene.

5.6. Barn- og unges interesser, barnehager og skoler.

Barn- og unges interesser er hensyntatt i planforslaget. Det er planlagt gode oppholdsarealer, stier og møteplasser, og bebyggelsens nærhet til urørt natur og sjø gjør at man har en stor arena for lek, læring, oppdagelse og nærturer i umiddelbar nærhet. Videre er det planlagt gode fellesarealer som vil kunne tjene barn i alle aldre.

I tidligfase ble det holdt medvirkningsmøter med lokalbefolkningen hvor forslagsstiller inkluderte barn og unge til å være med å delta i utformingen av området. Det ble sendt ut forespørsel til nærliggende barnehage og barneskole, hvor barneskolen Sønedeled skole aksepterte og var med i en viktig medvirkningsprosess. Resultatet av medvirkningen fra barna var at det ble holdt en egen arkitektkonkurranse hvor intensjonen til utbygger er å inkludere flere av innspillene i uteoppholdsarealer og områder for allmennheten.

Det planlegges for fritidsbebyggelse og gir dermed ingen virkninger for barnehager og skoler.

5.7. Naturmangfold

Innenfor planområdet på land, er det registrert områder med rik edellauskog med A og B prioritet. Det ble gjennomført en større naturtypekartlegging i Risør kommune i 2014, der disse områdene ble registrert. Registeringene må sees i sammenheng og strekker seg fra vannkanten ved stranda mot Grønnfjell. Det nye bebyggelsen med strandpromenade vil ikke berøre disse områdene, og bevarer områdene. For å ivareta kvaliteten i skogen og naturtypene er det ønskelig å utarbeide en skjøtselsplan for skogen, som kan bidra til at området med stier åpnes mer opp, og man kan bruke skogen i forlengelse av friområdene. Det legges inn hensynsone naturmiljø for naturområder innenfor plangrensa.

Ålegress:

Det er registrert ålegress utenfor planområdet, ca. 20 meter fra planlagt bryggeanlegg. I følge registreringen er denne forekomsten flekkvis, og ansees som lokalt viktig (C-prioritet).

Ålegrass er et flerårige grasarter med røtter i sand / bløtbunn som driver fotosyntese og livnærer seg av næringsstoffer i sjøbunnen og vannet. Forekomst av ålegress er derfor betinget av lokalitet, næringstilgang og bra med lys. De trives derfor best på lune steder med svakt hellende sand- og bløtbunn der strøm gir næringstilførsel og det er gode lysforhold. Blir imidlertid strøm og bølger for sterke eller om sikten i vannet blir for dårlig og/eller dybden for stor, vil ikke grasset etablere seg eller klare seg over tid. Ålegrasset er ømfintlig for forurensning som gir sterk begroing av alger, stor partikkeltransport ellers sterk sedimentering som gir dårlige vekst- og lysforhold.

Ålegrasset er en primærprodusent med uanselige blomster i aks (juli) som blir inntil en meter høye, og kan danne enger av ålegress. Ålegrasset gir gress og planter på land skjul, og er viktige oppvekst- og leveområder i livssyklusen for mange arter. Her under epifytter med tilhørende fauna, bløtdyr, fiskeyngel og krepsdyr. Ålegrasset som naturtype blir dermed også viktig som spiskammer for et mangfold av fiskearter som torsk, sjøørret og ål.

Ålegrasset fins noen steder ned til 7-8 meters dyp, og reduserer bølgepåvirkning, binder sedimenter, stabiliserer substrat og reduserer erosjon. Ålegrasset har således en mangeartet betydning, og er derfor viktige å bevare. Spesielt nå som vi ser at mange arter i sjørelaterte omgivelser er i sterk tilbakegang.

Det er gjennomført befarings- og grabprøver og vurdering av biolog for å se på utbredelsen av forekomsten og vurdere tiltakets påvirkning for denne. Grabbprøver utenfor kaianlegget viste ikke forekomst av ålegrass. Sedimentene viste sandholdigemuddermasser og blandede masser med innhold av døde blåskjell, men ingen ålegrass. Det er heller ingen typisk lokalitet hvor det kan være vesentlig mengde med ålegrass. Dybdene utenfor dypvannskaia er også større enn 7-8 meter som gir dårlige livsbetingelser for ålegrass.

Et småbåtanlegg kan etableres rett ut av dypvannskaia i Apalvika som foreslått uten konsekvenser for noe samfunn av ålegrass. Det vil ikke kunne påvirke lysforholdene til forekomsten på grunn av avstanden. Etablering av bryggeanlegget vil kunne endre og øke strømningsforholdene og dermed næringsstilførselen for ålegrasset, men ikke nødvendigvis på en negativ måte. Fortøyningsanlegget kan til å øke bakevjeeffekt og strøm vestover som kan gi bedre næringsforhold for ålegrasset utenfor området.

Vurdering av naturmangfoldsloven § 8-12

Kunnskapsgrunnlaget (§ 8)

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. (...). Utredningen er basert på vitenskapelig kunnskap innhentet etter gjeldende metodikk, både fra offentlige databaser, utredninger og feltundersøkelser utført av biolog. Virkningen av tiltaket er vurdert og kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig.

Føre-var-prinsippet (§ 9)

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 anses som tilstrekkelig for å kunne vurdere tiltakets virkninger for naturmiljø og naturmangfold. Usikkerheten tilknyttet vurderingene er forholdsvis liten og føre-var-prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse.

Økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Tiltaket medfører ikke økt belastning for økosystemet i forhold til områdets samlede belastning.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver (§ 11)

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. Det er foreslått tiltak for å begrense potensielle skader på naturmangfoldet, herunder skjøtselsplan for skogsområdene. Disse anses ikke som urimelige ut fra tiltakets og skadens karakter og tiltakshaver skal bekoste gjennomføringen.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder (§ 12)

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. Det forutsettes at de mest miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder legges til grunn.

5.8. Vannmiljø

Søndeledfjorden er en oksygenfattig fjord, registrert med dårlig miljøtilstand i henhold til vann-nett. Kjemisk tilstand er ikke definert. Av påvirkning til vannforekomsten er det vist til utslipp fra vann- og avløpsanlegg. Det er gjort tiltak for utbedring av dette. Miljøtilstanden i søndeledfjorden er ikke utelukkende knyttet til eksisterende småbåtanlegg i fjorden. Miljømålet for vannforekomsten er god miljø- og kjemisk tilstand.

Miljøbelastning fra småbåtanlegg er knyttet til mikroplast fra bunnstoff, utslipp av miljøgifter, drivstoff og konservering av motor og vvs-anlegg.

Utslipp av mikroplast fra marin maling og bunnstoff:

Motorbåter og seilbåter ved kysten med behov for beskyttelse mot begroing. Beregninger i henhold til fagrapport fra Cowi utarbeidet i 2018 for miljødirektoratet, «Tiltak for å redusere utslipp av mikroplast og helse- og miljøfarlige stoffer fra marine småbåthavner» viser at det slippes ut mikroplast både på grunn av marin maling (0,18 kg/år) og bunnstoff (0,27 kg/år). Årlig utslipp per båt er i gjennomsnitt 0,45 kg/år per båt. Dette medfører at utslipp av mikroplast fra hver båt, på grunn av marin maling og bunnstoff, er 0,135 kg/år når båten er på vann og 0,32 kg/år på land ved vask og vedlikehold. (COWI 2018).

Forbruket av bunnstoff av fritidsbåter er i gjennomsnitt 1,1 kg/år. Med et biocidinnhold på 15,9 %, så påføres båtene 0,175 kg biocid/år som hovedsakelig er kobber- og sinkforbindelser. Innhold av TBT i sediment forekommer ellers langs hele kysten - normalt i tilstandsklasse 2-3 eller høyere. Forekomst av TBT vil her i all hovedsak stamme fra tilført materiale evt. noe fra gamle båter med rester av gammelt underliggende bunnstoff da TBT var forbudt i 2010.

Viktige aktiviteter som gir utslipp av mikroplast og miljøgifter:

Aktiviteter som hovedsakelig fører til utslipp er avhengig av årstid: om våren er det vurdert at rengjøring og grunnarbeid er viktige aktiviteter som kan føre til utslipp av mikroplast og miljøgifter spesielt i forbindelse med høytrykksspyling, skraping og sliping om frigjort materiale ikke samles opp og spylevannet renses. Sommersesongen vil det lekke biocider fra bunnstoff til vann, og som opptas i sediment og biota. Sverige har undersøkelser vist at i størrelsesorden 80 prosent av kobberforbindelsene og 90 prosent av sinkforbindelsene i bunnstoffet kan lekke til vann i løpet av en normal sommersesong.

Når bunnstoff løsner i partikler så vil det bidra til utslipp av mikroplast og miljøgifter i sjøen. Selvpolerende bunnstoff vil også slippe plastbaserte bindemidler når båten er på vann, og bidra til utslipp av mikroplast. Likeså vil glassfiber og plast som rett nok er bestandige materialer, brytes ned til mikroplast over tid der partikler også frigjøres til sjø.

Drivstoff:

I sesongen så vil spill av drivstoff under påfylling eller ved på- og frakobling av slange til motor fra løs tank, kunne medføre unødvendig merbelastning i båthavnene. Eksos til friluft og i sjø vil også tilføre forbrenningsprodukter til sjøen.

Konservering av motor og VVS:

I høstsesongen vil rengjøring av skrog ved opptak av båter kanskje være største årsak til utslipp av mikroplast og miljøgifter ved å fjerne rur, skjell og groe. Særlig om avfall og spylevann ikke håndteres på en tilfredsstillende måte. 85 % av norske småbåteiere utfører selv vask- og vedlikehold på sine båter, mens kommersielle aktører står for de resterende 15 %. Motorkonservering om høsten eller klargjøring om våren vil normalt

ikke føre til utslipp av mikroplast eller miljøgifter så lenge oljeholdig avfall og annet avfall blir håndtert forskriftsmessig. Bytte av frostvæske vil ikke føre til utslipp av mikroplast eller miljøgifter, men om mange fritidsbåter samtidig slipper ut store mengder glykol (etylenglykol) på et begrenset område, kan det gi en uønsket lokal miljøbelastning.

Vurdering av vannforskriften § 12

Det generelle målet i vannforskriften er at alle vannforekomster minst skal opprettholde eller oppnå "god tilstand". Dette gjelder både den økologiske- og den kjemiske tilstanden. Og der tilstanden ikke er god i dag, må det ved prosjektgjennomføring, utføres miljøforbedrende tiltak.

Miljømålet for sediment i marine områder som ikke er spesielt påvirket av urbane områder eller industri, er generelt at tilstandsklasse II etter Miljødirektoratets klassifikasjonssystem ikke bør overskrides.

Vurdering etter § 12 i vannforskriften viser til at:

Nye inngrep i en vannforekomst kan gjennomføres selv om miljømålene i § 4 til § 7 ikke nåes eller tilstanden forringes om dette skyldes:

- a) Nye endringer i de fysiske egenskapene til en overflatevannforekomst eller endret nivå i en grunnvannsforekomst, eller
- b) Ny bærekraftig aktivitet som medfører forringelse i miljøtilstanden i en vannforekomst fra svært god tilstand til god tilstand.

I tillegg må følgende vilkår være oppfylt:

- a) Alle praktisk gjennomførbare tiltak settes inn for å begrense negativ utvikling i vannforekomstens tilstand.
- b) Samfunnsnyttene av de nye inngrepene eller aktivitetene skal være større enn tapet av miljøkvalitet, og
- c) hensikten med de nye inngrepene eller aktivitetene kan på grunn av manglende teknisk gjennomførbarhet eller uforholdsmessig store kostnader, ikke med rimelighet oppnås med andre midler som miljømessig er vesentlig bedre.

Ved småbåtanlegget skal det ikke etableres båtslipp eller legges til rette for klargjøring og spyling av båter, som bidrar til størst miljøbelastning i forhold til bunntoff og konservering av motor og VVS anlegg. Miljøbelastningen knyttet til vannforekomsten er derfor knyttet til drivstoff og frigjøring av bunntoff mens båten ligger i småbåtanlegget. Etablering av småbåtanlegg vil ikke øke den samlede belastningen på Søndeledfjorden i vesentlig grad. Det er kun ordnær båttrafikk som kan påvirke miljø- og kjemisk belastning. Prosjektet skal tilknyttes kommunalt vann- og avløp, som pr i dag er en kjent påvirkningsfaktor i fjorden. Etablering av småbåthavn ansees ikke som et tiltak som vil redusere muligheten for å oppnå miljømålene.

5.9. Teknisk infrastruktur

Vann og avløp:

Det er gjennomført utredninger for tilkøpling til kommunalt vann og avløp, samt vanntrykk i området. Det skal sendes inn detaljert teknisk plan for vann og avløp før det gis rammetillatelse. Det vil være mulig å kople til kommunalt VA både ved Hasåsveien og via sjøledning til Kalstadheia. VA via sjøledning til Kalstadheia er det alternativet som gir best vanntrykk, og er det mest aktuelle alternativet. Men begge løsninger vil kunne lede bort avløpsvann og gi tilfredstillende vanntrykk, også for slukkevann. Tilkøpling til kommunalt VA-anlegg vil sikre at det ikke blir økt utslipp i Søndeledfjorden, og vil gi beboerne et driftssikkert anlegg.

Avfallshåndtering

Det etableres avfallsrom med dunker i forbindelse med p-kjeller som vil være lett tilgjengelig fra snuplass. Løsningen etableres i dialog med RTA.

Strømforsyning

Det må etableres en ny nettstasjon for planområdet. Dette kan løses som en del av bygget, ettersom utomhusarealet er begrenset. Bestemmelsene legger opp til at endelig plassering avgjøres i detaljprosjektering, og i samråd med netteier.

Overvann

Overvann skal ledes til sjø ved åpne løsninger.

Brannstrategi

Det er utarbeidet brannteknisk skisseprosjekt i reguleringsplanfasen, med tanke på bygningens høyde og lang uttykkingstid til området. Notatet inneholder overordnede krav til bygget, vannforsyning, tilrettelegging for rednings- og slökkemannskap med mer.

Dette er innarbeidet i planforslaget og skisseprosjektet fra arkitekt. Det vises til vedlegg Brannstrategi.

5.10. Grønnstruktur og friluftsliv

Som en del av planforslaget legges det til rette for flere funksjoner i uteoppholdsarealer, og flere møteplasser i området. På denne måten bidrar planen til å skape nye kvaliteter i boligrom og nærmiljø.

Planforslaget vil ikke endre på tilgjengelighet eller kommunikasjon til øvrige grøntområder i nærområdet, men styrke disse.

Like i nærheten av planområdet er det en tursti opp til Hasåsen som i følge friluftskart.no er en 2,5 km lang fottur og beskrives som en kort tur til karakteristisk topp over søndeled. Innfallsporten til stien ligger rundt 800 meter fra planområdet og vil dermed være et godt alternativ for fremtidige eiere som ønsker å ta seg en topptur i gangavstand fra boligen. I følge UT.no er turen rangert som grønn løype (enkel) og åpner dermed opp for at et bredt publikum kan ta seg frem og nyte utsikten ned mot Søndeled. Hasåsen og området rundt er i tillegg kartlagt som friluftsområde og har fått en områdeverdi som «svært viktig friluftslivsområde».



Figur 9: Kartlagte friluftsområder. Apalvika markert med rød ring.

5.11. Folkehelse

Planforslaget fremmer både fysisk og psykisk helse. Området ligger i nærheten av eksisterende tursti, friluftsområde og er i umiddelbar nærhet til oppholdsareal ved sjøen.

Det er også regulert inn tursti langs sjøen med direkte tilknytning til bygningsmassen, som gjør det mulig å vandre langs sjøkanten.

Planforslaget legger opp til at beboere og besøkende skal kunne treffes tilfeldig i forbifarten, men også kunne oppholde seg på møteplasser og badeplasser like i nærheten. Dette vil bidra til sosiale møter og bidra til å motvirke den økende trenden av ensomhet i samfunnet. Internt i området er det avsatt areal til felles uteoppholdsarealer og en båthavn til beboerne som vil kunne fungere som en møteplass og oppholdsplass for mennesker i alle aldre.

Samlet sett vil planen skape flere soner og møteplasser internt og koble seg på omkringliggende naturområder på en god måte som legger til rette for flere brukergrupper i ulike aldre. I tillegg vil grønne arealer og umiddelbar nærhet til naturområder fremme folkehelse, da dette har en beroligende effekt.

Planområdet ligger innerst i en blindvei uten særlig påvirkning av støy utenfor planområdet fra trafikk eller liknende. Området vil dermed ha gode forutsetninger for trivelige og stille utearealer til bruk for rekreasjon og et sted man kan lade batteriene.

I henhold til teknisk forskrift (TEK17), så har lys og utsyn stor betydning for menneskets helse og trivsel. Det legges opp til gjennomgående leiligheter og uteoppholdsarealer mot sør. Dette bidrar til gode lysforhold – både inne og ute. I tillegg plasseres bebyggelsen med åpne uteareal mellom byggene. Dette bidrar til tilfredsstillende utsyn både innad i og ut fra området.

Lokaliseringen med dens eksisterende kvaliteter og planens forslag til fortetting mot disse kvalitetene gjør at planforslaget samlet sett anses som positiv for folkehelsen.

5.12. Landskap- og sol-/ skygge virkning

Utbyggingen vil utfordre eksisterende bygningsmasse og byggehøyde, men er utarbeidet på en måte som både er bærekraftig med høy utnyttelse og med minimalt fotavtrykk sammenliknet med eksisterende bygningsmasse. Det er bevisst gjort valg i utformingen av bebyggelsen for å få den til å blende inn med omkringliggende omgivelser på en visuelt god måte. Det er hentet inspirasjon fra bakenforliggende natur både i utforming og ikke minst farge og materialvalg.

Landskapet er i stor grad urørt natur med grønnkledde åssider, øyer og fjell i dagen med innslag av spredt bebyggelse synlig fra planområdet. For å ta hensyn til landskapet legger planen opp til at fremtidig bebyggelse skal tilpasses omkringliggende natur på en god måte. Fargebruk og materialbruk skal gjenspeile den nærliggende naturen og gjøre at bygningene oppleves som tilpasset til landskapet. Det bratte terrenget like bak den planlagte bebyggelsen spiller på lag med bygningshøyden og gjør at bygningene ikke oppleves som ruvende sett i sammenheng med åssiden bak. Plasseringen og dimensjoneringen av byggene vil ha lite til ingen påvirkning på silhuetten slik illustrasjonene under viser, som gjør at det opprinnelige uttrykket i landskapet blir hensyntatt. Sammenliknet med dagens bygningsmasse vil de planlagte byggene ha en mer variert fasade med mindre sammenhengende horisontale flater som gjør at man kan se mellom de tre byggene. Dette vil bidra til at det oppleves som mindre massivt og ruvende sammenliknet med hvis bygningskroppene hadde vært samlet. Totalt sett vil det planlagte utbyggingsforslaget vektlegge landskapstilpasning og ha det som premissgivende faktor i utformingen av bebyggelsen.

Da det ikke finnes nærliggende bebyggelse vil ikke planen ha noen virkning for sol/skygge-forhold for naboer.



Figur 10: Illustrasjon fra Spir Arkitekter AS



Figur 11: Illustrasjon fra Spir Arkitekter AS



Figur 12: Illustrasjon fra Spir Arkitekter AS



Figur 13: Illustrasjon fra Spir Arkitekter AS

5.13. ROS-analyse

I ROS-analysen for Apalvika er det vurdert 6 uønskede hendelser med tiltak og konklusjon presentert i tabellen under. Se vedlagt ROS-analyse for detaljert beskrivelse.

Uønsket hendelse	Tiltak	Konklusjon – Ririkoreduserende tiltak
Bølger, bølgehøyde	Bryggeanlegget er utformet slik at det skjermer for bølger, ellers gjøres ikke tiltak for dette sa sannsynligheten ansees som svært lav.	Det er ikke avdekket tiltak i ROS – analysen som ikke blir håndtert i plankart- og bestemmelser. Temaer avdekket i ROS- analysen følges opp gjennom bestemmelser og planer.
Stormflo/havstigning	Stormflo og havnivåstigning hensyntas. Ved utbedring av privat vei fra bommen, bør denne bygges høyere enn i dag på kritiske punkt for å kunne håndtere 200-års flom. Bebyggelsen plasseres på minimum kote 3, som også følger av bestemmelser i kommuneplanens arealdel.	
Skred/Ras/Ustabil grunn	Det bør vurderes tiltak for å imøtekomme aktsomhetsområder som er tiltenkt rekreasjon øst i planområdet. Eventuelle bergsikringstiltak følges opp i bestemmelser.	
Avfallsbehandling	Det bør utføres en saneringsrapport av godkjent foretak, før rivning av gammelt bygg utføres. Det bør også tas betongprøver av gammel betong.	
Trafikkulykker i anleggsfase/mer trafikk i etterkant	Tiltak for plan og gjennomføring må følges opp i prosjektering- og gjennomføringsfasen. Må vurderes løsning for gående/syklende i anleggsperioden. Det er fastsatt rekkefølgekrav for utbedring av vei.	
Støv og støy	Anleggsarbeid bør gjennomføres innen normal arbeidstid må følge retningslinjer for begrenning av støy fra	

	bygg- og anleggsvirksomhet.	
--	-----------------------------	--

5.14. Universell tilgjengelighet

50% av alle leiligheter innenfor planområdet vil være tilgjengelig. Fra nivå ved uteoppholdsarealer er det tilgang til øvrige nivå med heis. Det vil bli etablert heis innenfor alle formål, og alle leiligheter vil få hovedfunksjoner fra heisplan.

Funksjonene innenfor planområdet er lagt til rette for enkel kommunikasjon og logiske forbindelseslinjer mellom bygg og ulike funksjoner. Uteoppholdsarealer vil være universelt utformet.

6. ANLEGGSGJENNOMFØRING OG UTBYGGINGSREKKEFØLGE

Før det gis rammetillatelse til bebyggelse og anleggsarbeid skal det foreligge godkjent utomhusplan fra kommunen. Det skal også foreligge godkjente tekniske planer, inkludert plan for håndtering av overvann som viser at alt overvannet er håndtert lokalt innenfor planområdet.

Bebyggelsen innenfor felt BFB er planlagt utbygd som en helhet og ikke trinnvis. Før det gis brukstillatelse til bebyggelsen skal samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur være ferdig opparbeidet og godkjent i henhold til tekniske planer. Området skal også tilkobles offentlig vann og avløp. Det er også sikret i bestemmelsene at friområdet skal være tilgjengelig for allmennheten, ferdig opparbeidet og godkjent i henhold til utomhusplan før det gis brukstillatelse til bebyggelsen. Dette er for å sikre at allmenhetens tilgang til området blir prioritert i utviklingen. Deler av området er i dag innenfor rasutsatt sone. For å prioritere sikkerhet skal rassikringstiltak være gjennomført før det gis brukstillatelse. Det private veistykket mellom Apalvika og «bommen» på Hasåsveien er i dag stedvis smal og trenger utbedring. Veistykket skal derfor være ferdig utbedret med veibredde 4 meter og maks stigning 10% før det gis brukstillatelse. Høyden skal også økes tilstrekkelig for å ivareta en 200- års flom.

Eiendomsforhold

Utbygger har hjemmel til eiendommen som skal utvikles. Det foreligger veirett til området.

Veinavn/adressering

Eiendommen ligger i tilknytning til Hasåsveien. Det er ønskelig at navnet Apalvika videreføres i forbindelse med adressering av området.

7. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

7.1. Oppstartsmøte

Det ble gjennomført oppstartsmøte med Risør kommune 08.03.2021. Punkter fra referatet er fulgt opp i planforslaget:

- Forholdet til privat vei: kommunen anbefaler en avtale om utvidet bruk av veien og for oppgradering av veien. Det må vurderes om veien må heves til flomsikker høyde. Oppgradering av veien skal være rekkefølgekrav.
- Arkitektkonkurranse: Kommunen anbefaler at arkitektfirmaene også ser på gjennbruk av materialer fra det gamle bygget. Det er viktig å velge en arkitekt som kan tilpasse bygget til landskapet, og landskapsrommet fra sjøen. Det må sees på landskapsrommet fra Frøyna og Løkketangen.
- P-plasser: skal fortrinnsvis løses på egen tomt. I planforslaget er det lagt opp til parkering for 2 p-plasser pr leilighet i bakkant av bygget under grønt vegetasjonslokk.
- Teknisk infrastruktur: Brannvesenets retningslinjer er lagt ved referatet og må følges. Vann- og avløp ligger et stykke unna. Det er ikke tilkoplingsplikt for bebyggelsen, men dette anbefales med tanke på at privateanlegg er plasskrevende og det ikke lar seg gjøre med utslippsledning til sjøen. Utbygger skal sjekke mulighet for fremføring av fiber.
- Varsel om oppstart: Tilgrensende naboer til planområdet må varsles. Øvrige oppsittere langs Hasåsveien bør inviteres til informasjonsmøte. RTA bør kontaktes raskt for avklaring om avfallsløsning.

Disse punktene har vært førende for det videre planarbeidet og kan leses om i kapittel 5.

7.2. Varsel om oppstart av planarbeid

Det ble meldt oppstart av detaljreguleringsplanen 17.03.2021 med høringsfrist 07.05.2021. Naboer fikk mulighet til å sende inn innspill etter høringsfristen ettersom informasjonsmøte ble avholdt nærme høringsfrist.

I høringsprosessen kom det inn totalt 27 innspill fra statlige- og regional innstanser, naboer og andre berørte. Innspillene er lagt ved planbeskrivelsen i sin helhet, samt referert og kommentert i nedenfor:

7.3 Vedtak for utleggelse til offentlig ettersyn

Formatted: Font: Bold

Miljø- og teknisk utvalgs vedtak

Miljø og teknisk utvalg viser til saksutredningen og legger detaljreguleringsplan for Apalvika, gnr. 51 bnr. 6, ut til offentlig ettersyn i medhold av § 12-10 i plan- og bygningsloven. Før planen legges ut til høring, må følgende endringer foretas i planbestemmelsene:

§ 1.1.10 tilføyes ny setning «Det skal avsettes 2 parkeringsplasser pr. boenhet».

§ 2 endres ved at «...og i samsvar med til enhver tid gjeldende kommunale normaler» tas ut.

§ 2.2 endres ved at andre og tredje setning tas ut.

§ 2.3 tilføyes ny setning «Innenfor formålet f_SH1 tillates det etablert sjøvannspumpeanlegg.»

§ 3 endres ved at tredje og fjerde setning tas ut.

§ 5.1 tilføyes ny setning «Det skal utarbeides en skjøtselsplan som godkjennes av kommunen.»

§ 6.2 b) endres ved at det tas inn ny setning «Nødvendige bergsikringstiltak ovenfor allment tilgjengelige områder skal være gjennomført. Tiltakene må ivareta naturtypene i og utenfor planområdet. For byggeområdet og de allment tilgjengelige områdene skal det gjennomføres nødvendige sikringstiltak knyttet til snøskred.»

side 8 av 13

§ 6.2 c) endres ved at det tas inn ny setning «Høyden på veien skal økes tilstrekkelig for å tåle 200-årsflom.»
Ordene «fra «bommen»» tas ut.

§ 6.2 d) ny bestemmelse skal lyde «Utbedringer på Hasåsveien, fv. 3446, i form av møteplasser/breddeutvidelser skal gjennomføres i samarbeid med Agder fylkeskommune basert på fagrapport «Trafikkanalyse for Apalvika» datert 26.07.21. Det må inngås en gjennomføringsavtale med fylkeskommunen.»

§ 6.2 e) ny bestemmelse skal lyde «Det må opparbeides tilstrekkelig gjesteparkering for allmennheten knyttet til bruk av områdene f_VB1 og 2 samt f_SH2.»

Endret planforslag sendes kommunen på sosi-, pdf- og word-format før den legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker.

Planforslaget er endret i samvar med vedtaket, bestemmelser og planbeskrivelse er revidert 11.01.2021.

Formatted: Font: Bold

Formatted: Font: Not Bold, No underline

Formatted: Font: Not Bold, No underline

Statsforvalteren i Agder

Store deler av eiendommen er rik edelløvskog av høy verdi, og det er gjort registreringer av skog av både regional og nasjonal verdi. Det er derfor viktig at det ikke legges til rette for tiltak her, som vil kunne påvirke registrerte naturtyper, og det bør angis bestemmelser som begrenser hogst og tilrettelegging innenfor disse naturområdene.

Fjordsystemet som Apalvika inngår i er en terskelfjord, og sårbar for menneskelig påvirkning. Fjorden er videre et viktig oppvekstområde for kysttorsk, og er et av noen få utvalgte kystområder som har et særskilt vern i torskens gyteperiode. På bakgrunn av resipientens sårbarhet vil vi gi faglig råd om at det stilles som rekkefølgekrav at nye leiligheter skal påkobles vann- og avløpsanlegg som går til rensing før boenheter kan tas i bruk. I den grad det planlegges etablert en småbåthavn, så minner vi om at naturtyper i sjø må kartlegges.

I nærheten av planområdet er det registrert ålegraseng. Sett i sammenheng med at planområdet i sjø delvis befinner seg innenfor samme dybdekurve, kan det være muligheter for at ålegress vokser også her. Registreringer av ålegress må gjøres i sommerhalvåret. Dersom det oppdages ålegress innenfor planområdet, eller bløtbunn som muliggjør fremtidig forekomst av ålegress, så gir vi innspill om at tiltenkte bryggeanlegg legges utenom dette. Vi er enige i vurderingen av at småbåthavn bør gis en plassering som, i tillegg til å hensynta naturverdier, oppleves naturlig i forhold til terreng og eksisterende bryggeanlegg på området. Lister opp lover, forskrifter og veileder som skal vurderes og gjøres rede for i planarbeidet.

Kommentar fra forslagstiller:

Det er angitt hensynssone bevaring av naturmiljø H560 for områdene som omfattes av rik edelløvskog av høy verdi. Bestemmelsene for disse områdene er formulert slik at det ikke tillates inngrep innenfor hensynssonen som forringer skogens verdi. Videre skal store løvtrær bevares, og hogst er begrenset til kun å gjelde fjerning av enkelttrær i sammenheng med etablering av SGG.

Det er gjennomført befarings, tatt grabbprøver og vurdering av biolog for å se på utbredelsen av forekomsten og vurdere tiltakets påvirkning på ålegrassamfunn. Grabbprøver utenfor kaianlegget viste ikke forekomst av ålegrass. Sedimentene viste sandholdigemuddermasser og blandede masser med innhold av døde blåskjell, men ingen ålegrass. Det er heller ingen typisk lokalitet hvor det kan være vesentlig mengde med ålegrass. Dybdene utenfor dypvannskaia er også større enn 7-8 meter som gir dårlige livsbetingelser for ålegrass.

Et småbåtanlegg kan etableres rett ut av dypvannskaia i Apalvika som foreslått uten konsekvenser for noe samfunn av ålegrass. Det vil ikke kunne påvirke lysforholdene til forekomsten på grunn av avstanden. Etablering av bryggeanlegget vil kunne endre og øke strømningsforholdene og dermed næringstilførselen for ålegresset, men ikke nødvendigvis på en negativ måte. Fortøyningsanlegget kan til å øke bakevjeeffekt og strøm vestover som kan gi bedre næringsforhold for ålegressene utenfor området.

Agder fylkeskommune

Vi legger til grunn at områder foreslått til utbyggingsformål i detaljreguleringsplanen vil være i samsvar med avsatt arealformål i kommuneplanens arealdel. Planarbeidet må ivareta interessene til barn- og unge, samt tilrettelegge for allmennhetens bruk av området. Planområdet har et utfordrende terreng og det er viktig at ny bebyggelse i størst mulig grad tilpasses terreng og det omkringliggende landskapsrommet. Vi anbefaler prosjektet å ha høye ambisjoner når det gjelder å utvikle et bærekraftig utbyggingskonsept.

Fylkeskommunen vurderer bygningsmassen på eiendommen til å ha en kulturhistorisk verdi. Vurderingen er basert på bygningsmassens konstruksjon og historiske tilknytning til industriutvikling rundt Eikelands verk og Søndeled tresliperi.

Vi anbefaler fortrinnsvis at bygningsmassen bevares, og oppfordrer til å se på muligheter for transformasjon av eksisterende bygningen til ny bruk. Dersom dette ikke er mulig oppfordrer vi til å gjenbruke elementer og bygningsmaterialer i ny bebyggelse, for å ivareta denne delen av industrihistorien i Søndeled. Fylkeskommunen vurderer det som positivt at det skal gjennomføres en arkitektkonkurranse. Vi oppfordrer til at man premierer forslag som viser gode eksempler på transformasjon og gjenbruk.

Det skal gjennomføres arkeologiske registreringer i planområdet.

Som del av planarbeidet skal det gjennomføres en trafikkanalyse for fylkesveien. Trafikkanalysen skal avdekke eventuelle behov for punktvisse oppgraderinger av fylkesveien, som eventuelt må innarbeides i planforslaget. Veien er stedvis for smal til at biler kan møtes, og aktuelle tiltak kan være breddeutvidelse eller lommer. Det er en viss usikkerhet rundt ÅDT-tallene for denne veistrekningen (vegkart), og fylkeskommune vil gjennomføre en ny trafikkteiling, bl.a. for bruk i trafikkanalysen.

Kommentar fra forslagstiller:

Barn- og unges interesser er hensyntatt i planforslaget. Det er planlagt gode oppholdsarealer, stier og møteplasser, og bebyggelsens nærhet til urørt natur og sjø gjør at man har en stor arena for lek, læring, oppdagelse og nærturer i umiddelbar nærhet. Videre er det planlagt gode fellesarealer som vil kunne tjene barn i alle aldre. I tidligfase ble det holdt medvirkningsmøter med lokalbefolkningen hvor forslagsstiller inkluderte barn og unge til å være med å delta i utforming av området. Det ble sendt ut forespørsel til nærliggende barnehage og barneskole, hvor barneskolen Søndeled skole aksepterte og var med i en viktig medvirkningsprosess. Resultatet av medvirkningen fra barna var at det ble holdt en egen arkitektkonkurranse hvor intensjonen til utbygger er å inkludere flere av innspillene i uteoppholdsarealer og områder for allmennheten. Som en del av planforslaget legges det til rette for flere møteplasser i området. På denne måten bidrar planen til å skape nye kvaliteter i boligrom og nærmiljø. Det er flere plasser i nærområdet som i dag benyttes til rekreasjon, lek og friluftsliv. Planforslaget vil ikke endre på tilgjengelighet eller kommunikasjon til øvrige grøntområder i nærområdet. Det er regulert inn en strandpromenade gjennom planområdet langs sjøen som vil være tilgjengelig for allmennheten. Denne stien går forbi to regulerte badeplasser og et bryggeområde, også tilgjengelig for allmennheten. Videre er også friområdet nord for stien tilgjengelig og sikret tilgjengelighet gjennom bestemmelsene. Allmennheten vil kunne komme til området via båt, men det er også sikret i [bestemmelsene- at det skal tilrettelegges for gjesteparkering.](#)

Konstruksjonen i eksisterende bygg er ikke tilfredsstillende, og bygget planlegges fjernet. Det er fokus på gjenbruk av materialer fra eksisterende bygningsmasse. Store deler av den opprinnelige lagerbygningen på Apalvika skal selges som materialer til andre prosjekter og til interiør. Enkelte elementer fra bygningen skal gjenbrukes i uteoppholdsarealene i prosjektet. På denne måten tilstreber vi å ha med oss historien og

materialene fra eksisterende bygningsmasse inn i prosjektet og også videre til andre prosjekter.

For å ta hensyn til landskapet legger planen opp til at fremtidig bebyggelse skal tilpasses omkringliggende natur på en god måte. Fargebruk og materialbruk skal gjenspeile den nærliggende naturen og gjøre at bygningene oppleves som tilpasset til landskapet. Det bratte terrenget like bak den planlagte bebyggelsen spiller på lag med bygningshøyden og gjør at bygningene ikke oppleves som ruvende sett i sammenheng med åssiden bak. Plasseringen og dimensjoneringen av byggene vil ha lite til ingen påvirkning på silhuetten slik illustrasjonene under kapittel 5.12 viser, som gjør at uttrykket i landskapet blir hensyntatt. Sammenliknet med dagens bygningsmasse vil de planlagte byggene ha en mer variert fasade med mindre sammenhengende horisontale flater som gjør at man kan se mellom de tre byggene. Sammen med materialbruk og fargebruk vil dette bidra til at det oppleves som mindre massivt og ruvende sammenliknet med hvis bygningskroppene hadde vært samlet. Totalt sett vil det planlagte utbyggingsforslaget vektlegge landskapstilpasning og ha det som premissgivende faktor i utformingen av bebyggelsen.

Det er gjennomført arkeologiske registreringer i området, men ingen funn innenfor plangrensen.

Det har blitt gjennomført en trafikkanalyse for Hasåsveien som konkluderer med at fremtidig trafikk i juli vil tilsvare 428 kjøretøy/døgn. Her er det lagt til grunn trafikkteellingen som ble gjennomført av fylkeskommunen og at hver fritidsbolig vil generere 3,5 daglige bilturer, som en maksimumsgrense. Rapporten anbefaler at trafikksikkerheten på Hasåsveien ivaretas ved at fartsgrensen settes til 30 km/t og at det etableres fartsbegrensende tiltak i form av fartshumper der hvor det er rette strekninger. Videre anbefales asfaltert veibredde på 4 meter, med 3 meter oppmerket kjørebane. I rapporten er det også merket opp eksempler på hvor det kan etableres møteplasser på veien på en kostnadseffektiv måte. Se vedlegg Trafikkanalyse.

NVE – Norges vassdrags og energidirektorat

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt.

Kommentar fra forslagstiller

Det er gjennomført kartanalyser som fastslår at deler av planområdet er innenfor aktomshetssoner for snøskred og steinsprang. Det er gjennomført undersøkelse av grunnforhold og utarbeidet en beskrivelse av prosjekteringsforutsetninger for geoteknikk og utførelse av grunnarbeid for Apalvika.

Bergmassen som helhet virker kompakt og godt egnet for fundamentering. Det vil være behov for bergsikring både forut for byggeaktiviteten (arbeidssikring) og permanent. Dette på grunn av at berget har en viss uregelmessighet og lagdeling. Den ingeniørgeologiske og geotekniske prosjekteringen vil utføres i henhold til følgende relevante lover og forskrifter: Byggeteknisk forskrift (TEK17), NS-EN 1990 til NS-EN 1999 Eurokode og Plan- og bygningsloven med tilhørende byggesaksforskrift (SAK10).

Tiltaket plasseres i pålitelighetsklasse 2, geoteknisk kategori 2, tiltaksklasse 2 for geoteknisk prosjektering og tiltaksklasse 2 for utførelse av grunnarbeid. Tiltaksklasse 2 medfører krav om uavhengig kontroll av geoteknisk prosjektering og utførelse av grunnarbeid. Det stilles ikke bestemmelser om bergsikring da dette følger av relevante forskrifter i fremtidig byggesak.

Foreslått plassering av bygningsmasse er ikke innenfor aktsomhetsområder for jord- og flomskred eller steinsprang i henhold til NVEs kartbaser. Deler av ferdselsområdet øst for utbyggingsområdet (bla. foreslått regulert til badeområde) ligger i teoretisk utløpsområde for steinsprang. Det er sikret i bestemmelser at ved etablering av badeområde skal det gjøres nærmere vurderinger av, og eventuelle sikringstiltak mot steinsprang.

Området ligger også innenfor teoretisk aktsomhetsområde for snøskred (utløpsområde). Klimatiske forhold og svært liten sannsynlighet for dette forholdet gjør at det ikke er implementert i planforslaget. Det kan gjøres sikringstiltak dersom det viser seg at det er reell sannsynlighet for snøskred.

Bebyggelsen er plassert på kote 3, og det er tatt hensyn til 200-års flom med klimapåslag ved planlegging av bygg og utforming. [Adkomstvei heves for å kunne håndtere en 200 års flom.](#)

Kystverket

Planområdet ligger i Søndeledsfjorden. Området trafikkeres av mindre fartøy.

Ved planlegging av tiltak og aktiviteter i sjø, minner vi om det må vurderes hvorvidt planforslaget vil ha ferdselsmessige konsekvenser for sjøfarende og andre brukere av sjøen. Bryggeanlegg anbefales planlagt på en slik måte at det unngås konflikt med bading og annen ikke-motorisert bruk av farvannet.

Kommentar fra forslagstiller:

Innspill tatt i betraktning.

Fiskeridirektoratet

Det finnes registrert marint biologisk mangfold i Apalvika, like ved det avgrensede planområdet. Dette er et område med ålegras, som er gitt Lokalt viktig verdi. Ålegrasområder er svært produktive og er viktige habitat for mange marine arter. Ålegrasområder er viktig for yngel av fisk og skalldyr, som bruker dette som oppvekst- og beiteområder. Ålegrasområdet i Apalvika må derfor sees i sammenheng med de store gyteområdene for kysttorsk som er registrert i Søndeledsfjorden, Rødsfjorden og Nordfjorden. Kysttorsken er som kjent i sterk tilbakegang, og det er derfor svært viktig å verne om dens oppvekstområder. Ålegrasområdet kan også sees i sammenheng med at hele fjordysdtemet rundt Søndeled er et viktig sted for reketrålning og fiske med garn, ruser og teiner.

Fiskeridirektoratet region Sør ser det som positivt at småbåtplasser søkes samlet på færre, større anlegg fremfor å belaste en rekke områder. Allikevel må en ta hensyn til at i tillegg til de fysiske inngrepene i naturen slik som mudring, anlegging av bølgedempere, bygging av moloer med mer, medfører småbåthavner økt belastning på miljøet som følge av utslipp av drivstoff, olje og miljøgifter fra båtene både mens de ligger på sjøen, men kanskje særlig i forbindelse med vedlikehold ved utsetting og opptak. Oppgir Generelle vilkår for etablering av småbåthavn som bør følges opp.

Kommentar fra forslagstiller:

Det er gjennomført befaring, tatt grabbprøver og vurdering av biolog for å se på utbredelsen av forekomsten og vurdere tiltakes påvirkning på ålegrassamfunn. Grabbprøver utenfor kaianlegget viste ikke forekomst av ålegrass. Sedimentene viste sandholdigemuddermasser og blandede masser med innhold av døde blåskjell, men ingen ålegrass. Det er heller ingen typisk lokalitet hvor det kan være vesentlig mengde

med ålegrass. Dybdene utenfor dypvannskaia er også større enn 7-8 meter som gir dårlige livsbetingelser for ålegrass.

Et småbåtanlegg kan etableres rett ut av dypvannskaia i Apalvika som foreslått uten konsekvenser for noe samfunn av ålegrass. Det vil ikke kunne påvirke lysforholdene til forekomsten på grunn av avstanden. Etablering av bryggeanlegget vil kunne endre og øke strømningsforholdene og dermed næringstilførselen for ålegresset, men ikke nødvendigvis på en negativ måte. Fortøyningsanlegget kan til å øke bakevjeeffekt og strøm vestover som kan gi bedre næringsforhold for ålegressene utenfor området.

Ved småbåtanlegget skal det ikke etableres båtslipp eller legges til rette for klargjøring og spyling av båter, som bidrar til størst miljøbelastning i forhold til bunnstoff og konservering av motor og VVS anlegg. Miljøbelastningen knyttet til vannforekomsten er derfor knyttet til drivstoff og frigjøring av bunnstoff mens båten ligger i småbåtanlegget. Etablering av småbåtanlegg vil ikke øke den samlede belastningen på Søndeledfjorden i vesentlig grad. Det er kun ordinær båttrafikk som kan påvirke miljø- og kjemisk belastning. Prosjektet skal tilknyttes kommunalt vann- og avløp, som pr i dag er en kjent påvirkningsfaktor i fjorden. Etablering av småbåthavn ansees ikke som et tiltak som vil redusere muligheten for å oppnå miljømålene.

Ungdomsrådet:

Når en er ute i båt, så legger en ikke til der. Det er stygt der i dag. Det er egentlig et fint sted å ta en båttur til dersom det legges til rette for det. Mange unge har båt. Ønske om at det legges til rette for småbåter. Fint om det blir plass til å bade, og om det ikke blir store cabincruisere der. Noen ungdom bruker SUP og wakeboard. Kunne vært fint med utleie av det. Det viktigste er å ha en plass det er fint å sitte og bade, og mulighet for å grille. Vil helst ikke være der det er for tett. Ønsker litt avstand fra leilighetene. Bygningene bør gå litt i ett med landskapet. Hvite «Risør-hus» kunne også være fint. Ikke kappe ned all skogen.

Kommentar fra forslagstiller:

Vi ønsker at området skal utvikles til et hyggelig sted hvor dere og andre som ønsker skal kunne legge til båten og oppholde dere. Intensjonen er å anlegge strandpromenade, to badeplasser og brygge hvor man kan sole seg, oppholde seg og kjøre båten til. Et viktig mål for oss er at dette kan bli et sted som folk ønsker å dra til, og vi mener at ved å planlegge slik vi har så vil dette bli et sted også dere ønsker å ta en båttur til. Det er som sagt to badeområder, og det ene området er plassert med god avstand til leilighetene. Arkitektene som har tegnet byggene har hatt som mål at bygningene skal tilpasses naturen rundt på en god måte, både i materialer og farge. Skogsområdet rundt vil i stor grad bestå, og det er lagt inn bestemmelser som sier at det ikke er lov til å gjøre inngrep i skogen.

Elevrådet ved Søndeled skole:

I spørsmål om hva som kunne vært bedre med Apalvika svarer elevene 30 punkter relatert til utearealene på Apalvika i stor grad. Det blir etterspurt oppholdsarealer, benker, brygger, stupebrett og baner brukt til ballspill av ulik type, samt ønske om å kunne fornye båten, badestrand og innendørs ballbinge. Kiosk, gatekjøkken og et "innested" er også noe som blir nevnt for å gjøre området bedre.

Det som er bra i dag er dyp sjø, bra å fiske, ulike arter lever der, fin natur, mye lokalhistorie knyttet til plassen, bygget som står i dag er kult og et landemerke og det ligger fint ute ved vannet, men ikke så koselig der.

Veien til Apalvika er grei nå, men trengs nok breiere vei når det blir utbygging og mer trafikk. Den blir også omtalt som smal, dårlig vedlikeholdt og at hull må tettes. Båtveien inn fjorden og forbi Apalvika er mye brukt. Flere båter og båtplasser gjør at det blir mer trafikk i de smale sundene og mindre fritt areal i strandsonen.

Kommentar fra forslagstiller:

Vi har tatt innspillene deres i betraktning og mener og håper vi har oppfylt flere av ønskene dere har kommet med i forslaget vårt til utbygging av Apalvika. Av de tingene som er bra med Apalvika i dag har vi hatt som intensjon å beholde det som er bra og inkludere dem i utviklingen.

Vi ønsker at området skal utvikles til et hyggelig sted hvor dere og andre som ønsker skal kunne legge til båten og oppholde dere. Intensjonen er å anlegge strandpromenade, to badeplasser og brygge hvor man kan sole seg, oppholde seg og kjøre båten til. Et viktig mål for oss er at dette kan bli et sted som folk ønsker å dra til, og vi mener at ved å planlegge slik vi har så vil dette bli et sted som ivaretar de kvalitetene dere ser i området. Skogsområdet rundt vil i stor grad bestå, og det er lagt inn bestemmelser som sier at det ikke er lov til å gjøre inngrep i skogen. Skogen vil dermed fortsatt være tilgjengelig i fremtiden til opphold og lek, og får kort vei ned til badeplasser og strandpromenade hvor man kan oppholde seg.

Ser dere er bekymret for økt båttrafikk i de smale sundene og frykt for mindre fritt areal i strandsonen. Planen legger opp til at allmennheten skal kunne vandre gjennom strandpromenaden helt i vannkanten. Dette mener vi er et godt grep for å unngå at strandsonen foran bebyggelsen blir privatisert. Her skal alle som ønsker få lov til å gå og oppholde seg.

Østre Agder Brannvesen

Østre Agder brannvesen har fra Risør og Gjerstad en innsatstid på ca. 25 minutter til Apalvika, forutsatt at man kan holde en gjennomsnittshastighet på 60 km/t

Innsatstid i tettsteder skal ikke overstige 20 minutter. Innsats utenfor tettsteder fordeles mellom styrkene i regionen, slik at fullstendig dekning sikres. Innsatstiden i slike tilfeller bør ikke overstige 30 minutter.

Veiledning for tilrettelegging for rednings- og slökkemannskap må hensyntas i planarbeidet. Østre Agder brannvesen gjør oppmerksom på at lange slangeutlegg fra bil til skadested kan medføre forsinket innsatstid, i tillegg vil for langt slangeutlegg mellom brannkum/hydrant og bil medføre risiko for at slangen «klapper sammen». Brannkum/hydrant må plasseres innenfor 25-50 m fra inngangen til hovedangrepsvei i annen bebyggelse enn småhusbebyggelse. Ved å prosjektere sløkkevannskapasitet og uttak som beskrevet i veiledningen, vil det være nok brannkummer/brannhydranter til at hele bygget kan nås med følgende

Slangeutlegg skal være maksimalt 50 meter fra brannkum/brannhydrant til bil + maksimalt 50 meter fra bil til alle bygningsdeler. Krav til slukkevannskapasitet er minst 3000 liter per minutt, fordelt på minst to uttak, i annen bebyggelse.

Kommentar fra forslagstiller:

Sporingskurve for lastebil/brannbil viser at snuplass er hensyntatt i planen, og utrykning med brannbil vil dermed være mulig. Snumulighet for lastebil og utrykningskjøretøy er sikret i bestemmelsene.

Det er utarbeidet brannteknisk notat som del av planarbeidet. Veiledning for tilrettelegging for rednings- og slökkemannskap hensyntas.

Agder Energi

Agder Energi har ikke linjer eller kabler som vil komme i konflikt med tiltaket.

Kommentar fra forslagstiller:

Det må etableres ny nettstasjon til området. Dette gjøres i samråd med Agder Energi. For planen legges det opp til muligheten for å etablere dette frittliggende, eller som en del av bygningsmassen.

Norsk Maritimt Museum

Har ingen innvendinger til detaljreguleringen.

Kommentar fra forslagstiller:

Innspill tatt i betraktning.

Pål Gunnar Kåsa og Hilde A. Kåsa, Hasåsveien 59b. (Gnr.52. Bnr. 67 og 80).

Prosjektet som nå er planlagt vil endre totalt på hele området de elsker, det vil ødelegge sjarmen, dynamikken i gaten og Søndeled som ett området i sin helhet. Det vil i deres øyne fullstendig destruere den fredelige og rolige plassen Hasåsveien, Apalvika og nærområdet i dag er. Derfor stiller de seg i mot det som per i dag er planen for Apalvika. Prosjektet i sin helhet med 40 ferieleiligheter osv. er urealistisk stort for å kunne gjennomføres. Antall leiligheter og områder for allmennheten vil medføre trafikale problemer ved Hasåsveien, og de ser ingen løsning for dette. Ser ikke hvordan det er mulig å fullføre prosjektet med p-plasser til beboere og allmennheten. Tilreisende parkerer i dag ved bommen og dette er uforsvarlig med tanke på beredskap. Det er ikke realistisk at tilreisende vil komme med båt. Mener anleggsfasen vil generere støv, støv og trafikale problemer langs Hasåsveien. Det stilles spørsmål om drift og vedlikehold av veien på vinterstid. Prosjektet er ikke miljøvennlig på grunn av avstand fra kollektiv og lokalsenter. Håper også at det taes til etterretning at det allerede foreligger en vei-avtale med familien Søndeled fra 1977, som i sin helhet har som formål å dempe trafikkb belastningen på Hasåsveien og ut til Apalvika. Veien er under avtale kun tiltenkt beboere som tilhører den delen av Hasåsveien som befinner seg etter den kommunale delen av veien slutter. Et eventuelt prosjekt som planlegges vil gå fullstendig på tvers av denne avtalen. Størrelsen på prosjektet er problematisk. En plan med 8-10 ferieleiligheter vil være mer realistisk. Ønsker helst å bevare området slik det er, men har forståelse for utvikling. Ønsker å bli enig om en utbygging som tilfredstiller alle parter.

Kommentar fra forslagstiller:

Det har vært fokus på landskapstilpasning og det å ta hensyn til omkringliggende natur i utformingen av byggene. Det ble gjennomført en arkitektkonkurranse hvor forslaget som er presentert her har tatt hensyn til både bebyggelsesstruktur, fargebruk og materialbruk i utformingen av området. Det har også vært viktig at silhuetten i nærheten ikke blir påvirket i stor grad, og intensjonen har vært å bevare det naturlige uttrykket. Vi mener at forslaget viser en bebyggelse som kan blende godt inn i omgivelsene og totalt sett gi noe positivt til området.

Det er gjennomført en trafikkanalyse for Hasåsveien som konkluderer med at den økte trafikken som følge av den foreslåtte utbyggingen på Apalvika i stor grad kun vil gjelde en liten del av året. Det planlegges for fritidsbebyggelse, og maks antall kjøretøy i døgnet er beregnet til å kun gjelde de mest travle sommerukene. Utenom sesong vil dette området som mange andre hytteområder være stille og følgelig bidra lite til trafikkøkning.

Dersom allmennheten skal komme til området, er dette via båt, [bil](#), sykkel eller til fots. Det tilrettelegges ~~ikke~~ for egen gjesteparkering [i tilknytting til planområdet](#).

Hva gjelder avtale knyttet til vei er av privatrettslig karakter og blir ikke omtalt i denne prosessen.

Vibeke og Bjørn Tore Flaatten, eier av Hasåsveien 76 (gnr. 52. bnr. 62 og 103).

Området er i dag svært stille og rolig. Det er lite trafikk i området på grunn av bommen.

En utbygging som foreslått i planinitiativet vil endre karakteren til dette område fullstendig. Sterkt økt trafikkbelastning, mye mer mennesker i område og mangel på parkeringsmuligheter for allmenheten vil innebære en svært stor og negativ endring for de berørte naboer/eiendommer. 40 ferieleiligheter og 80 p-plasser vil gi vesentlig økt trafikk på Hasåsveien. For alle som er bosatt eller har hytte langsetter Hasåsveien vil økt trafikk være en svært negativ konsekvens - både støymessig, i forhold til støy/eksos og

generelt ved at en vei som i praksis benyttes i svært liten grad i dag vil få et veldig mye større «trykk». Samtlige berørte de har snakket med i nærområde er svært tydelig negative til trafikkøkningen og sterkt bekymret for dette. Apalvika er et yndet sted for makrellfiske på sommeren og det må som følge av planene forventes markert økt trykk av tilreisende for å nyte godt av stedets fasiliteter. Det er få steder på Søndeled hvor det er nye og moderne fasiliteter av denne typen. Det er naivt å tro at disse vil komme med båt. Dette kan medføre ytterligere økt trafikk og koas, da det ikke ser ut som det er planlagt parkering for allmennheten. Det kan også påvirke trafiksikkerheten dersom det parkeres langs veien. Omfanget er problematisk i forhold til omgivelsene, stedets karakter og hensyn til beboere langs Hasåsveien. 8-10 ferieleiligheter kunne vært et mer positivt innslag i nærmiljøet tilpasset stedet. Fremhever veiavtale med familien Søndeled fra 1977, som i sin helhet har som formål å dempe trafikkbelastningen på Hasåsveien og ut til Apalvika. Utbyggingen går på tvers av denne. Henstiller utbygger meget sterkt om å begrense prosjektet beydelig, og tilpasse prosjektet til stedet på en fornuftig og miljømessig måte.

Kommentar fra forslagstiller:

Dersom allmennheten skal komme til området, er dette via båt, sykkel eller til fots. Det tilrettelegges ikke for egen gjesteparkering. Vi håper at utbyggingen som foreslås også vil kunne oppleves som positiv. Intensjonen med planen er å åpne opp tidligere utilgjengelige areal og gjøre dem tilgjengelig for en større andel av befolkningen. Vi mener at et slikt grep vil gi store positive ringvirkninger for fremtidige beboere og besøkende/lokalbefolkningen.

Det er utarbeidet en trafikkanalyse for Hasåsveien i forbindelse med planarbeidet som oppsummerer at veien vil få økt trafikk, men at den økte trafikken særlig vil gjelde for utvalgte sommeruker. Resterende del av året vil trolig området være stille, og trafikken vil være vesentlig mye mindre på Hasåsveien enn i sommerukene. Sjøområdet utenfor planområdet blir av flere beskrevet som høyt trafikkert av båter og annet fartøy til sjøs. Det er grunner til å tro at også de fremtidige beboerne vil ønske å bruke båt i sin hverdag, som også vil kunne lette trafikken på veien i det daglige. Lokale ungdommer skriver også at de bruker båt/jolle aktivt i området. Det har derfor vært en intensjon med planen å tilrettelegge for bryggeområde i planområdet som allmennheten kan bruke.

Veiavtaler er av privatrettslig karakter og vil ikke bli omtalt i denne prosessen.

Biørn Tore Wormli, eier av qnr. 51 bnr. 8

Antall leiligheter burde vært vurdert ut fra totalt behov og ønsket utvikling i Søndeled. 40 leiligheter er altfor mye, særlig sett i sammenheng med fremtidig utvikling på sliperitomta og Søndeledtunet. Omfanget vil redusere de stille og rolige omgivelsene. I et miljøperspektiv blir dette feil utvikling med tanke på båttrafikk og biltrafikk i en trang, idyllisk plass og fjord. Utbyggingen vil fortrenge besøkende fra lokalsamfunnet og nabokommunenes mulighet til å bruke Søndeledfjorden.

Hasåsveien er en smal og til dels lite oversiktlig vei som benyttes mye til tur og rekreasjon av både fastboende på Søndeled og folk utenfra bygda som går til turmål som Hasåsen og Apalvika for å fiske makrell. Og selv om dere sier dere vil utbedre og sikre veien med for eksempel nedsatt hastighet/fartsdumper og møteplasser får en fortsatt økt trafikkmengde som vil skape forstyrrelse og uønskede situasjoner på en vei som blir brukt mye av myke trafikanter. Som grunneier på første del av privat vei etter fylkesveien settes det pris på pr nå at unger kan bruke veien som et utvidet aktivitetsområde for lek og sykling uten den store faren som økt trafikkmengde vil gi. Det er synd at noen få utbygges ønske om profitt skal ødelegge slike områder som vi har til dels lite igjen av rundt omkring. Område for allmennheten er fremstilt som om dette skal være en gavepakke til Søndeled som tettsted. Mener dette høres mest ut som noe for å smøre befolkningen eller saksbehandler i kommunen for å sitte igjen med et positivt inntrykk av utbyggingen. Dette burde heller vært tilrettelagt for ved Søndeldtundet og det kan skape

konflikt med private eiere og brukere av områder tilgjengelig for allmennheten. Stiller spørsmål om hvor besøkende skal parkere i forhold til at veien er stengt med bom. Stusser over fremgangsmåten i oppstartsfasen til planen og at det er opplyst til kommunen at grunneier er positiv og det foreligger veirett. Dette er i bestefall en misforståelse da grunneier ikke var kontaktet og tok selv kontakt med dere da det infomøtet dere hadde på Søndeled ble kjent.

Kommentar fra forslagstiller:

Apalvika ligger i dag inne som fremtidig bebyggelsesområde i kommuneplanens arealdel. Det er derfor et ønske fra kommunen å utvikle dette området. Antallet leiligheter som planlegges er et forslag som er basert på forventet interesse i markedet.

I forbindelse med planforslaget er det utarbeidet en trafikkanalyse for Hasåsveien som redegjør for oppgraderingsbehov på veien og anbefalinger hva gjelder trafikksikkerhet og mulig fremtidig utvikling av Hasåsveien. Det er også analysert forventet økt trafikkmengde som følge av planforslaget. Her konkluderes det med at det er særlig i noen sommeruker trafikken vil forvente å være høy på Hasåsveien. Det må likevel poengteres at det her planlegges for fritidsbebyggelse, og at det resten av året sannsynligvis vil være betydelig mye mindre trafikk fra planområdet.

Mulighetene til å bade og fiske, og ellers ta i bruk sjøen, vil være mulig slik planforslaget er utformet. Tvert imot mener vi at store arealer blir mer tilgjengelig enn det de er i dag, og både strandpromenaden, badeplasser, friområder og brygge er tenkt tilgjengelig for allmennheten.

I bestemmelsene er det sikret at privat vei fra «bommen» til Apalvika skal være utbedret med veibredde 4 meter og maks stigning 10%. For å tilrettelegge for besøkende er det sikret i bestemmelsene at det skal avsettes gjesteparkering i [planområdet-tilknytting til planområdet](#).

Hva gjelder veirett er av privatrettslig karakter.

Alexander Stamsø

I planinitiativet kommer det frem at det legges opp til en utbedring av Hasåsveien frem til fv.3446 (tidl. fv.5). Dette samsvarer ikke med kravene i konsekvensutredningen til kommuneplanen fra 2014 der det står at «Hasåsveien må utbedres som følge av tiltaket». Hele fv.3446 er en del av Hasåsveien og må derfor utbedres som følge av tiltaket. Må tas inn som rekkefølgekrav.

Hasåsveien er en mye brukt gangvei for voksne og en skolevei for barn helt ned i 6-års alderen som må ferdes i veibanen pga manglende gang/sykelsti og veiskulder. Om vinteren med snø i veien gir det ytterligere utfordringer. Hasåsveien har fartsgrense 80 km/t. Med minst 40 nye ferieleiligheter i Apalvika gir dette nærmere en dobling av trafikken til tider. For å få veien til å møte en akseptable standard som følge av den økte trafikken vil det være naturlig å anta at der må innføres fartsdempende tiltak samt få gående og skolebarn ut av veibanen og over på fortau. Dette vil kreve store utbedringer og antakeligvis må flere hus/bygninger rives. Det blir meget kostbart. Om veien i dag er en «særlig farlig skolevei» vet jeg ikke, men ved en nær dobling av trafikken som utbyggingen kan gi og uten vesentlige utbedringer er det all grunn til å tro at veien kan bli «særlig farlig skolevei». Dette må kommunen ta i betraktning i og med at det kan gi plikt til gratis skoleskyss og dermed økte kostnader for kommunen. All tyngre trafikk over 6 tonn som skal til Apalvika må over fv.3448 og forbi kirken og skolegården ved Søndeled skole. Dette kan gi utfordringer i en eventuell anleggsperiode. Det er all grunn til å tro at mye av trafikken under 6 tonn også vil gå fv.3448 og forbi skolegården for de

som skal/kommer fra østover fv.418. Majoriteten av feriegjester i Risør kommer fra Østlandet.

Adkomstveien til Apalvika fra fv.3446 er privat og går over to forskjellige eiendommer. Bjørn Tore Wormli og Ole Henning Søndeled. Wormli står ikke på høringslista. Eiendommen til Wormli (Hasåsveien 57) er et gårdstun og en intakt og autentisk husmannsplass med innhus og uthus fra 1800-tallet. En av de siste i Risør kommune. SEFRAK registrert. Økt trafikk og eventuell utbedring av veien her vil være uheldig for bygninger og omgivelser her. Adkomstvei fra bommen er anlagt på en eldre søppelfylling. Her er det synlige bilvrak og hvitevarer som stikker ut av veifyllingen. Denne bør undersøkes for utslipp og må vurderes sanert før veien utbedres eller tas i bruk. Lagerbygget er delvis kledd med asbest. Dette må håndteres på en forsvarlig måte ved en eventuell rivning. Innenfor planområdet i sjø ligger der en nedsenket seilbåt. Masta stikker over overflaten. Denne må heves og fjernes før tiltak settes i gang i området. SEFRAK registreringen foregikk i tidsrommet 1975-1995 hvor lagerbygningen var mellom 49 og 69 år gammel. Hadde SEFRAK registreringen foregått/oppdatt i dag ville bygget ha vært eldre enn det de nyeste byggene var under registreringen i 1975-1995.

Bygget er av en unik konstruksjon og arkitektur og har ikke vært igjennom store oppgraderinger siden oppførsel og oppleves derfor som autentisk. Lagerbygget er fortsatt i god stand og er den eneste representant av sitt slag i et stort geografisk område. Det bør derfor forhandles med vernemyndigheter om det kan ha en verneverdi. Apalvika ligger i et område uten særlig bebyggelse. Nærmeste bebyggelse er de gamle gårdstun på Løkketangen og Frøyna. Oppføringen av et svært blokkbygg vil bryte veldig med omgivelsene i nærheten. Langs fjordene fra Risør og inn til og med Søndeled finnes der ikke bygninger av den karakter dette prosjektet vil gi. En utbygning av denne størrelsesorden er derfor uheldig for omgivelsene og bør derfor nedskaleres.

Kommentar fra forslagstiller:

I forbindelse med planforslaget er det utarbeidet en trafikkanalyse for Hasåsveien som redegjør for oppgraderingsbehov på veien og anbefalinger hva gjelder trafiksikkerhet og møteplasser. Formålet med planen for Apalvika er fritidsbebyggelse, et formål som ikke stiller krav om sikker skolevei. Det vil si at det ikke stilles krav om etablering av fortau for planforslaget. ~~Et eventuelt rekkefølgekrav om utbedring av Hasåsveien er ikke forholdsmessig å legge til utbyggingen da veien har generelle oppgraderingsbehov, og nyskapt trafikk er begrenset. Oppgradering og trafiksikkerhetstiltak som redusert fartsgrense og møteplasser ligger under fylkeskommunens ansvar og myndighet. Det er fastsatt rekkefølgekrav om utbedring av Hasåsveien.~~

Kommentarer om søppel og båt tatt i betraktning.

Farlig avfall vil bli håndtert etter gjeldende lovverk.

Bygningen er ikke SEFRAK registrert.

For å ta hensyn til landskapet legger planen opp til at fremtidig bebyggelse skal tilpasses omkringliggende natur på en god måte. Fargebruk og materialbruk skal gjenspeile den nærliggende naturen og gjøre at bygningene oppleves som tilpasset til landskapet. Det bratte terrenget like bak den planlagte bebyggelsen spiller på lag med bygningshøyden og gjør at bygningene ikke oppleves som ruvende sett i sammenheng med åssiden bak. Plasseringen og dimensjoneringen av byggene vil ha lite til ingen påvirkning på silhuetten slik illustrasjonene under kapittel 5.12 viser. Totalt sett vil det planlagte utbyggingsforslaget vektlegge landskapstilpasning og ha det som premissgivende faktor i utformingen av bebyggelsen.

Arne Adolfsen og Solveig Bamrud, Blesvikveien 90

Ønsker at området blir underlagt en ny biologisk kartlegging og konsekvensutredning. Både når det gjelder biotop, mykhorrisa-sopp og ålegrasenger. tillegg ønsker vi en biologisk utredning av dyre og fiskelivet i området. Vi tror at en utbygging av Apalvika i den størrelsesorden det planlegges for vil fortrenge det maritime fiske og dyrelivet i og rundt området. I dag er det ørn, måker (2 måkeskjær), svaner, niser, delfiner og et rikt fiskeliv i sjøen utenfor Apalvika. Ønsker ikke at det reguleres for båthavn utenfor Apalvika, dvs. vi ønsker ikke at tomteavgrensningen trekkes ut i sjøen. Dette av særlig to forhold: 1) støy og 2) forurensning.

Med småbåthavn vil det bli mye generende motorstøy for oss som bor/ferierer i området. Det er allerede i dag så mye båter i fjorden at man i de mest besøkte tidene i sommerferien knapt kan snakke sammen på bryggene. Det er også mye villmanns- og fyllekjøring, både fra lokalbefolkning og bade/sommergjester. I dag er båttrafikken aggressiv og tett innpå der det bades og padles/ros.

Det er klart at en småbåthavn vil ha forurensende konsekvenser for liv over og under vann. Ikke minst ved at et utsettes for kjemikalier. Bunnstoffet fra båtene løsner, og ålegraset, som bl.a. er viktig økosystemer for torsken (rødlistet) og andre arter, vil forringes kraftig, og livet under vann vil bli alvorlig truet. Vi mener også at det vil bli vesentlig støyforurensning, båt til fortrenkning av fugl, hval og delfiner, men det vil også føre til økt utslipp av drivstoff, olje og søppel.

Mener også at volumet på fritidskomplekset blir et veldig stort inngrep. Dette vil også ha et negativt klimaavtrykk og også utvilsomt øke støy- og CO2 forurensning. Vi er også bekymret for at fritidskomplekset vil få en stor grad av privatisering av strandsonen og allemannsretten i og med at parkeringsplasser og båtplasser skal tilhøre leilighetene. Dette vil falle veldig usosialt og urettferdig ut. Apalvika brukes i dag i folkehelseøyemed. Lokalbefolkningen bruker stedet til rekreasjon, som f.eks. fiske/pilking. Denne folkehelsegevinsten vil gå tapt. Apalvika er i seg selv et kulturminne, med historie knyttet opp til den over 300 år gamle industrihistorien knyttet til Eikelands Verk, Stifoss og trebåtsliperiet. Mange av gårdsbygningene i området er i dag registrerte kulturminner. En av gårdene er også fredet. Vi sitter i dag med 3 bygninger som er registrerte i SEFRÅK. De gir altså en indikasjon på at de er verneverdige. Stiller spørsmål om foringelse av omkringliggende områder, presedens. Vi er bekymret for om det estetiske uttrykket til det nye fritidskomplekset vil bli stående i konflikt med den øvrige morfologiske byggestrukturen i området. Vi er bekymret for hvordan dette vil påvirke trivselen vår (folkehelse). Men forskrift om miljørettet helsevern vil også kunne knyttes til «... trafikkforhold (...), støy, klimaforhold og risikofaktorer i miljøet. Usikker på kulturelle synergier i forhold til øvrig stedsutvikling.

Kommentar fra forslagstiller:

Det er gjennomført befarings, tatt grabbprøver og vurdering av biolog for å se på utbredelsen av forekomsten og vurdere tiltakets påvirkning på ålegrassamfunn. Grabbprøver utenfor kaianlegget viste ikke forekomst av ålegrass. Sedimentene viste sandholdigemuddermasser og blandede masser med innhold av døde blåskjell, men ingen ålegrass. Det er heller ingen typisk lokalitet hvor det kan være vesentlig mengde med ålegrass. Dybdene utenfor dypvannskaia er også større enn 7-8 meter som gir dårlige livsbetingelser for ålegrass.

Et småbåtanlegg kan etableres rett ut av dypvannskaia i Apalvika som foreslått uten konsekvenser for noe samfunn av ålegrass. Det vil ikke kunne påvirke lysforholdene til forekomsten på grunn av avstanden. Etablering av bryggeanlegget vil kunne endre og øke strømningsforholdene og dermed næringstilførselen for ålegresset, men ikke nødvendigvis på en negativ måte. Fortøyningsanlegget kan til å øke bakevjeeffekt og strøm vestover som kan gi bedre næringsforhold for ålegressene utenfor området.

Ved småbåtanlegget skal det ikke etableres båtslipp eller legges til rette for klargjøring og spyling av båter, som bidrar til størst miljøbelastning i forhold til bunnstoff og konservering av motor og VVS anlegg. Miljøbelastningen knyttet til vannforekomsten er derfor knyttet til drivstoff og frigjøring av bunnstoff mens båten ligger i småbåtanlegget. Etablering av småbåtanlegg vil ikke øke den samlede belastningen på Søndeledfjorden i vesentlig grad. Det er kun ordinær båttrafikk som kan påvirke miljø- og kjemisk belastning. Prosjektet skal tilknyttes kommunalt vann- og avløp, som pr i dag er en kjent påvirkningsfaktor i fjorden. Etablering av småbåthavn ansees ikke som et tiltak som vil redusere muligheten for å oppnå miljømålene.

Båttrafikk kan generelt i sommerperioden gi støybelastning og sjenanse for bebyggelse nær sjøen. Ved frøysundet vil det være et stort antall passeringer daglig i høysesongen uavhengig av dette småbåtanlegget.

Økt lydnivå fra den planlagte bebyggelsen sammenliknet med dagens situasjon vil nok være naturlig å anta. Det er likevel ingen grunn til å tro at det vil komme unaturlig høyt støynivå fra den planlagte bebyggelsen. Det at det planlegges for fritidsbebyggelse vil også være grunn til å tro at området vil være stille store deler av året.

Det er flere plasser i nærområdet som i dag benyttes til rekreasjon, lek og friluftsliv. Planforslaget vil ikke endre på tilgjengelighet eller kommunikasjon til øvrige grøntområder i nærområdet. Det er regulert inn en strandpromenade gjennom planområdet langs sjøen som vil være tilgjengelig for allmennheten. Denne stien går forbi to regulerte badeplasser og et bryggeområde, også tilgjengelig for allmennheten. Videre er også friområdet nord for stien tilgjengelig og sikret tilgjengelighet gjennom bestemmelsene. Allmennheten vil kunne komme til området via båt, til fots, eller med sykkel. [Det tilrettelegges for gjestparkering i tilknytting til området.](#)

Det er fokus på gjenbruk av materialer fra eksisterende bygningsmasse. Store deler av den opprinnelige lagerbygningen på Apalvika skal selges som materialer til andre prosjekter og til interiør. Enkelte elementer fra bygningen skal gjenbrukes i uteoppholdsarealene i prosjektet. På denne måten har vi som intensjon å ha med oss historien og materialene fra eksisterende bygningsmasse inn i prosjektet og også videre til andre prosjekter.

For å ta hensyn til landskapet legger planen opp til at fremtidig bebyggelse skal tilpasses omkringliggende natur på en god måte. Fargebruk og materialbruk skal gjenspeile den nærliggende naturen og gjøre at bygningene oppleves som tilpasset til landskapet. Det bratte terrenget like bak den planlagte bebyggelsen spiller på lag med bygningshøyden og gjør at bygningene ikke oppleves som ruvende sett i sammenheng med åssiden bak. Plasseringen og dimensjoneringen av byggene vil ha lite til ingen påvirkning på silhuetten slik man ser av illustrasjonene under kapittel 5.12 i planbeskrivelsen. Intensjonen er å hensynta uttrykket i landskapet. Material- og fargebruk vil kunne bidra til at det oppleves som mindre massivt og ruvende. Totalt sett vil det planlagte utbyggingsforslaget vektlegge landskapstilpasning og ha det som premissgivende faktor i utformingen av bebyggelsen.

Johan Weider og Beate Wormli eier av qnr 51 bnr. 68

Vedrørende utvikling av Apalvika er vi bekymret for trafikksituasjonen i Hasåsveien. Både med tanke på fart, parkering og antall biler for de nye feriegjestene og prosjektets ambisjon å gjøre det attraktivt for allmennheten.

Kommentar fra forslagstiller:

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en trafikkanalyse for Hasåsveien. Den økte trafikken utbyggingen medfører vil høyst sannsynlig kun gjelde en liten del av året,

da det planlegges for fritidsboliger. Trafikkanalysen kommer med anbefalinger som kan gjøres på veien for å bedre trafiksikkerheten. Senke fartsgrensen til 30 km/t og etablere fartshumper på hensiktsmessige strekninger er noen av tiltakene som anbefales. ~~Det er ikke avsatt areal til gjesteparkering. Allmennheten kan komme til området til fots, med båt eller sykkel. Det avsettes areal for gjesteparkering i tilknytting til planområdet, og man kan også komme dit til fots, sykkel eller med båt.~~

Hanne Wormli

I forbindelse med utbygging av Apalvika er jeg bekymret for den økte trafikken dette vil medføre. Hasåsveien er en smal fylkesvei som blir mye brukt av både innbyggerne og besøkende allerede. Myke trafikanter bruker veien i forbindelse med rekreasjon både gående, løpende og syklende. Det er også en del trafikk og parkering ved enden av fylkesveien for å komme til Hasåsen og sjøen. Ønsker ikke at utbyggingen skal forringe veien og stedet.

Kommentar fra forslagstiller:

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en trafikkanalyse for Hasåsveien som bygger videre på en trafikkteiling gjort av fylkeskommunen. Den økte trafikken utbyggingen medfører vil høyst sannsynlig kun gjelde en liten del av året, da en gjennomsnittlig hytteeier ikke oppholder seg i fritidsboligen mer enn 90 dager i året. Ønsket og målet vårt med planarbeidet er å øke kvaliteten på området både for fremtidige beboere og for besøkende. Det er avsatt store arealer til bruk for allmennheten i form av strandpromenade, brygge og to badeplasser. Vi ønsker at området skal åpnes opp i større grad enn det det er i dag slik at man i større grad får ta i bruk området sammenliknet med dagens situasjon. Vi mener at en utbygging slik vi foreslår vil bidra positivt for nærområdet og for de fremtidige beboerne.

Anne Lise og Knut Ausland, Hasåsveien 59A, Inger og Geir Magne Kile, Hasåsveien 61, Venche Pedersen og Roger Bach, Hasåsveien 59 c.

Positive til at Apalvika skal utvikles. Skulle helst sett utbygging av boligformål, men ser at det planlegges fritidsbebyggelse for økonomi i prosjektet. Det kan være problemer med at det parkeres ved bommen i dag. En utvidelse av tilbudet til allmennheten kan derfor være uheldig. Planen bør finne en løsning for denne utfordringen, eventuelt som et rekkefølgekrav.

Hasåsveien er belastet med trafikk i dag, det er ikke tilrettelagt for møteplasser, og tilfeldige møteplasser er ved private innkjøringer. Det er ikke lagt til rette for gående eller syklende langs veien. Dersom man skal gå og sykle mer i fremtiden, er ikke Hasåsveien trafiksikker nok for dette med den økte belastningen. Det er ikke veikuldrer eller hvite striper langs veien. Vinterstid er utfordringen større. På grunn av anleggstrafikk bør veien utbedres før det gis tillatelse til bygging. Tidligere har det vært vurdert alternativ adkomst til Apalvika fra SSS-veien. Det bes om at dette utredes. Veien fra snuplassen til bommen er privat, ber om dialog rundt drift og vedlikehold av denne.

Kommentar fra forslagstiller:

En utvidelse av tilbud til allmennheten mener vi vil være et viktig grep i en god utvikling av Apalvika som destinasjon og som utvikler i området. Slik planen foreslår så vil det tilgjengeliggjøre store arealer langs sjøen for besøkende og fremtidige beboere, og Apalvika vil få nye gode møteplasser og oppholdsarealer.

Det er lagt inn i bestemmelsene til planen at privat vei fra «bommen» til Apalvika skal være utbedret med veinbredde 4 meter og maks stigning 10%. I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en trafikkanalyse for Hasåsveien som kommer med anbefalinger om en mulig fremtidig utvikling av veien.

Sameiet Frøyne, gnr 44 bnr 39, bestående av Liv Wiik, Marianne Oulie Wiik, Øystein Wiik, Sverre Wiik og Harald Wiik

Stiller spørsmål om følgende:

1. Finnes det et vedtak for bruksendring fra næringseiendom til boligeiendom per i dag?
2. i så fall, når ble det vedtatt?
3. Fins det et kommunalt vedtak om tillatelse til å bygge førti fritidsboliger helt ned i vannkanten i Apalvika? Dette fremstår som særdeles oppsiktsvekkende for oss som er godt kjent med kommunens konsekvente, strenge og riktige rutiner på dette området.
4. Er det utredet alternative utnytningsmuligheter for einedommen, som kunne gi liv til kommunen uten å måtte rive det eksisterende bygget og bygge fritidsboliger? Hvis ikke, bør ikke det gjøres?
5. Hva konkret ligger i formuleringen «fotavtrykk» som brukes på diffust vis i beskrivelsen. Betyr det at bygget ikke skal overstige antall kvadratmeter i grunnflate, og heller ikke høyde på bygget? Betyr det at fasade og form på nåværende bygg skal beholdes og bestemme utformingen og antallet av leiligheter?

Sameiet protesterer mot antall leiligheter som er for høyt. De opplever ikke det gamle lagerskuret til Eiklands verk som noe en moderne utvikler behøver å «forskjønne». Det er et kulturbygg og et stykke norsk hverdags-, - og industrihistorie. Sammen med de tre gårdene på Frøyne, Løkketangen og Strømmen inngår det i en opprinnelig bebyggelse som er verdifull. De ønsker å beholde det slik, og foreslår alternative måter å utvikle bygget med aktiviteter som museum og filmatelier. En slik utnyttelse av eksisterende byggemasse ville heller ikke være til sjenanse for lokalmiljøet i fjorden. Mener at kommunen bør tenke seg godt om og være nøye med hvilke valg man gjør når det gjelder Apalvika, ikke minst for kommende generasjoner, fastboende, så vel som tilreisende.

Kommentar fra forslagstiller:

1. Nei, det finnes ikke vedtak for bruksendring fra næringseiendom til boligeiendom i dag. Dette er årsaken til detaljregulering. Området som detaljreguleres ligger i dag inne med fremtidig kombinert bebyggelse og anleggsformål i kommuneplanens arealdel. Dette ble vedtatt av kommunen 26.11.2019. Hensikten med detaljreguleringen er å følge opp vedtaket til kommunen og realisere en utbygging av området. Det er ønskelig å bygge noe som øker tilgjengeligheten og verdien i området både for fremtidige beboere, men også for lokalbefolkningen og besøkende.
2. Se svar over.
3. Nei, det finnes ikke vedtak om tillatelse til å bygge 40 fritidsboliger. Prosessen vi er inne i nå er for å gjennomføre en detaljregulering med mål om å få et eventuelt vedtak på den fremtidige utbyggingen av området.
4. Det er gjennomført arkitektkonkurranse med 3 aktører hvor de stod fritt til å se på muligheter ved eiendommen. Byggets tilstand i dag er ikke optimal, og fritidsleiligheter vil kunne gi nytt liv til området ved å legge til rette for allmennheten, i tillegg til nye fremtidige beboere. Vi legger til rette for strandpromenade og badeplasser, og tilgjengeliggjør området på et nytt nivå sammenliknet med dagens situasjon. Det ble blant annet belyst av lokale ungdommer at området ikke blir brukt av dem i dag. En viktig intensjon til detaljreguleringsplanen er at området skal bli tilgjengelig for dem og for andre som ønsker nye samlingssteder og gode oppholdsarealer.
5. Definisjonen av «fotavtrykk» er det samme som BYA, eller 'Bebygd areal'. Dette er summen av det areal som bebyggelsen opptar av terrenget, det gjelder ikke bygningshøyde. Intensjonen med å bruke fotavtrykket til eksisterende bygg i

planforslaget til den nye bebyggelsen er for å gjøre minst mulig terrenginngrep på omkringliggende naturområde. Dette vil berøre den sårbare naturen rundt i minst mulig grad og samtidig redusere miljøpåvirkningen.

Det er fokus på gjenbruk av materialer fra eksisterende bygningsmasse. Store deler av den opprinnelige lagerbyggingen på Apalvika skal selges som materialer til andre prosjekter og til interiør. Enkelte elementer fra bygningen skal gjenbrukes i uteoppholdsarealene i prosjektet. På denne måten tilstreber vi å ha med oss historien og materialene fra eksisterende bygningsmasse inn i prosjektet og også videre til andre prosjekter.

Intensjonen med planen er å lage et godt område tilrettelagt for fremtidige beboere og besøkende. Ved å lage gode fellesareal tilgjengelig for allmennheten mener vi det vil være en god transformasjon og tilgjengeliggjøring av tidligere utligjengelige områder, både for dagens men også for fremtidens generasjoner.

André Saqvollen, Hasåsveien 29

Er i utgangspunktet positiv til utvikling på Søndeled, men har noen punkter som ønskes flagget i saken. Hasåsveien er smal og uoversiktlig, og bygget på en annen tid enn det trafikkbelastningen i dag tilsier. Det er skespsi rundt økt trafikkbelastning i sjøen. Dette medfører at brygger og steinsetting på hans eiendom sklir ut ved mye bølger. Skeptisk til utforming og høyde, men regner meg formålet med arkitektkonkurransen er å få det så fint som mulig. Parkeringsplasser kan være arealutfordrende, og kan kreve store naturinngrep.

Kommentar fra forslagstiller:

Utbedring av Hasåsveien er prioritert og sikret i rekkefølgebestemmelsene. Økt bølgepåvirkning på omkringliggende områder som følge av økt bruk av båter i området vil trolig være minimalt. Etablering av småbåtanlegg vil kunne generere noe øking av båttrafikk i området, men ved frøysundet vil det være et stort antall passeringer daglig i høysesongen uavhengig av dette småbåtanlegget.

Parkeringsplasser blir løst innenfor planområdet under grøntlokk. Et overordnet mål med planen er å beslaglegge så lite areal som mulig sammenliknet med dagens situasjon, noe som blant annet løses med et slikt parkeringsanlegg.

Nils Olav Sunde, Hasåsveien 45B

Hasåsveien som er en fylkesvei har i dag ikke godt asfaltdekke og heller ikke god sikring for myke trafikanter. Følgende punkter bør tas inn i planarbeidet for at beboere og andre som bruker veien kan føle at veien blir så sikker å trafikkere som mulig ved økt trafikk.

1. Det bør lages GS vei/gangfelt der det er mulig langs Hasåsveien fra "gammlebrua" til snuplass. Dette for at det er mange som går, sykler og ikke minst for å sikre skolebarn.
2. Det bør også settes en fartsgrens som demper fart. I dag er det vel 30 km og fartsdumper fra sss vei forbi skole til kryss Hasåsveien, men videre er det ikke skiltet fartsgrense. Alternativ er fartsdumper, men det er ikke spesielt ønskelig. Det bør også lages flere møteplasser langs veien.
3. Hasåsen har en merka turløype til toppen som er mye brukt av lokalbefolkning men også svært mange utenfor Søndeled. De kommer med forskjellig fremkomstmidler, men mange parkerer enten ved skolen, Søndeledtunet eller på tomt ved brygga, og går videre langs Hasåsveien.
4. Skolen bruker også veien for turer og div. aktiviteter i undervisningen.
5. Etter hva vi forstår blir det lagt opp til allmenn tilgjengelighet ved Apalvika og da er det viktig at det blir tenkt på parkering hvis det ikke blir mulig å kjøre ut til Apalvika for parkering der.

Kommentar fra forslagstiller:

Det er laget en trafikkanalyse for Hasåsveien med anbefalinger om utbedring og strategi om det er ønskelig å bygge fortau i fremtiden. Siden formålet med planen i Apalvika er fritidsbebyggelse stilles det ingen krav til sikker skolevei, og følgelig fortau. Det er sikret i bestemmelsene at den private delen av Hasåsveien fra "bommen" frem til Apalvika skal utbedres.

Trafikkanalysen anbefaler videre at fartsgrensen settes til 30 km/t og at det anlegges fartsdumper på de rette strekningene langs Hasåsveien med hensyn til trafiksikkerhet.

Det blir regulert inn et allment tilgjengelig friområde, strandpromenade, badeplasser og brygge.

Alf Frøyna, Hasåsveien 49a

Apalvika er tenkt utbygd 40 leiligheter med 2 biler til hver leilighet. Tilsammen 80 stk. Legger vi disse gruppene sammen blir det ca 200 kjøretøy. Dette er ikke Hasåsveien bygd for. Fakta er at overnevnte vei i dag ikke er brei nok til at 2 biler kan passere hverandre. Måten dette blir løst på er at private avkjøringer blir brukt som møteplasser. Dette vet vi fastboende.

Stort sett fungerer dette altså greit da det meste av veien er oversiktlig. Imidlertid er det et "nulloveriktig" punkt på veien, nemlig en fjellnabbe beliggende ca 800m ut fra fv. 418. I tillegg ligger den i en bratt bakke. Denne flaskehalsen har vært tatt opp flere ganger i tidligere velforeninger uten respons fra ansvarlige myndigheter. Veien er også skolevei uten fortau.

Foruten skoleunger, blir veien brukt av turgåere som skal opp på Hasåsen. Veien er nemlig tegnet inn som en del av turløypa til Hasåsen. Den starter på Søndeledtunet med parkering da det ikke er parkeringsmuligheter langs Hasåsveien. Hasåsveien må punktvis utbedres for å sikre gående, fastboende og nye brukere.

Kommentar fra forslagstiller:

I forbindelse med planforslaget er det utarbeidet en trafikkanalyse for Hasåsveien som redegjør for oppgraderingsbehov på veien og anbefalinger hva gjelder trafiksikkerhet og mulig fremtidig utvikling av Hasåsveien. Formålet med planen for Apalvika er fritidsbebyggelse, et formål som ikke stiller krav om sikker skolevei. Det vil si at det ikke stilles krav om etablering av fortau. I bestemmelsene er det sikret at privat vei fra «bommen» til Apalvika skal være utbedret med veibredde 4 meter og maks stigning 10%.

Anne May Frøyne

Det er mange som bor langs Hasåsveien med unger som går og sykler til skolen. Er veldig takknemlig for at dere ønsker å utbedre denne veien i forhold til utbyggingen. Håper det kan komme opp fartsskilt siden det ikke er det nå. I bilen slår fartsgrensa over til 80 i det jeg passerer brua og etter 30 sonen ned fra skolen. På sommerstid bor vi på Frøyne og ser rett over til Apalvika. Her er det rolig men til tider mye båttrafikk. En tanke som har slått meg er at 7 knops skiltet som står på fjellet ved Lindvika bør flyttes lengre utover i fjorden siden det antakeligvis vil komme flere, større og raskere båter i forbindelse med utbyggingen. Dette også fordi vi ser at mange ikke senker farta før de har passert Apalvika på vei inn mot Sønedeled.

Kommentar fra forslagstiller:

I forbindelse med planforslaget er det utarbeidet en trafikkanalyse for Hasåsveien. Av trafiksikkerhetsmessige hensyn er et av punktene som anbefales å senke fartsgrensen på veien til 30 km/t. Hva gjelder hastighet til sjøs vil vi anbefale å ta kontakt med ansvarlig myndighet som kan gi deg mer utfyllende svar på flytting av 7 knops skiltet.

Ole Henning Sønedeled

Ønsker ikke at «spisebrakkka» som ligger på deres grunn blir inkludert i planforslaget.

Kommentar fra forslagstiller:

Spisebrakkka er tatt ut av planområdet før offentlig ettersyn.

Lise Lautin, Lasse Lautin og Elin Lautin, Frøyne 28.

Vi finner det merkelig at eiendommer som ser rett over til Apalvika, hverken er informert direkte eller er på den offentlige høringslisten under 'Naboer og andre berørte'. Det er mange eiendommer både på Frøyne, Løkketangen og Strømmen som faktisk blir berørt, hvis det blir igangsatt arbeid i Apalvika. Det er kun en håndfull eiendommer mellom Apalvika og Sønedeled som er på den listen. De har ikke utsikt til dagens kai eller bebyggelsen i Apalvika, men kan bli berørt på andre måter. Siden store deler av eiendommen ligger innenfor 100 meters grensen bør man være meget varsom med hva som eventuelt gjøres. Vi vet at kommuneplanen kan gi mulighet til enkelte begrensede tiltak. Stiller spørsmål om utbygging i 100-metersbeltet. Dersom dagens bygninger i Apalvika rives, vil det etter vår mening stride mot dagens lov om bygging i strandsonen, om noe nytt settes opp. Da vil det ikke være gjenbruk av industribygg og omgjøring til fritidseiendommer. Da er det nybygg innenfor 100 metersgrensen. Dette bør ikke tillates. Omtrent hele resten av eiendommen er i dag uberørt natur, og bør fortsette å være det. Risør kommune kan umulig ha lov til å godkjenne ny bebyggelse av fritidseiendommer som beskrevet i saksdokumentene. Det vil jo ikke være en endring eller tilføyelse til

dagens bebyggelse. Det vil stride mot dagens lov mot bygging i strandsonen og mot Risør kommunes generelt svært rigide håndtering av all type bebyggelse og inngrep i strandsonen. Om hele eller deler av dagens bygg bygges om til fritidsboliger, må dagens grunnareal ikke økes og takhøyden heller ikke økes. Dagens bygningsmasse ruver nok i landskapet som det gjør. Hvis man da presser inn mange boenheter, så vil det også mest sannsynlig medføre en del støy, blant annet når man sitter om alle sitter ute på balkonger eller annet uteareal og snakker på kveldene. Det vil også bli økt belastning for de som bor langs Hasåsveien, ettersom mange flere vil benytte veien.

Stillheten i området er faktisk en av de store positive tingene ved å feriere på Frøyna, og er noe vi ser frem til for hver ny sesong. Det samme gjør neste generasjon som skal ta over etter oss. Vårt største ønske er at dagens bygg rives, kaien settes i stand og at bakre del av kaien beplantes. Bord og benker bør også settes ut for de som benytter kaien til for eksempel fisking. Kaien bør også gjøres lettere tilgjengelig for de som bruker båt som transportmiddel. Det vil være til berikelse for innbyggerne i Søndeled og omegn, samt for gjennomreisende båtturister

Kommentar fra forslagstiller:

Apalvika har siden vedtak 26.11.2019 ligget inne som et fremtidig utbyggingsområde med arealformål kombinert bebyggelse og anlegg. Det at kommunen har avsatt et område til fremtidig bebyggelse viser at de har et ønske om at området skal bygges ut. Vi ønsker derfor å bygge videre på det kommunen har vedtatt og foreslår derfor her noe vi mener er et godt planforslag. Det har blitt gjennomført arkitektkonkurranse og vi har hatt medvirkningsprosesser for å lytte til lokalbefolkning og barn og unge. Vi mener dette er et godt gjennomarbeidet prosjekt som tilfører mye positivt til området, og som vil øke kvaliteten og tilgjengeliggjøre store arealer for allmennheten.

Vi har tilstrebet å planlegge fremtidig bebyggelse innenfor fotavtrykket på eksisterende bygg av hensyn til naturinngrep. Økt lydnivå fra den planlagte bebyggelsen sammenliknet med dagens situasjon vil nok være naturlig å anta. Det er likevel ingen grunn til å tro at det vil komme unaturlig høyt støynivå fra den planlagte bebyggelsen. Det at det planlegges for fritidsbebyggelse vil også være grunn til å tro at området til være stille store deler av året.

I planforslaget har vi regulert inn allment tilgjengelig strandpromenade, to badeplasser, brygge og friareal. Vi ønsker at området skal revitaliseres og brukt av både fremtidige beboere og lokalbefolkningen. Intasjonen er at det skal etableres brygge hvor man kan komme og legge til båten sin.

Statens Vegvesen

Atkomst for planområdet blir over privat veg som er koplet til slutten av fylkesvegen. Den private vegen har lav standard. 40 ferieleiligheter med tilhørende anlegg vil skape en del trafikk, spesielt i sommerukene. Det må derfor vurderes om det skal gjøres noen utbedringer av denne vegen, f. eks møtelommer. Det er videre viktig å ta hensyn til myke trafikanter som vil benytte samme atkomst som de kjørende.

Kommentar fra forslagstiller:

Den private veien skal utbedres som følge av planen. Det er fastsatt rekkefølgekrav som ivaretar dette.

7.3. Medvirkning

I høringsperioden ble det avholdt medvirkningsmøte, der alle beboere langs Hasåsveien ble invitert, samt nærmest bebyggelse over fjorden ved Frøyna og Blesvik. Møtet ble avholdt på Fjordheim 02.05.2021

Det ble utarbeidet et eget medvirkningsopplegg for barn- og unge som ble sendt ut til Sønedeled skole og fargeskrinet barnehage. Sønedeled skole ønsket å delta i medvirkningsopplegget og kom med egne skriftlige innspill til planen.

Det ble arrangert en egen arkitektkonkurranse for Sønedeled skole, der alle elever som hadde lyst fikk mulighet til å delta. Det ble utarbeidet et eget konkurransegrunnlag med kriterier og tidsfrister. Alle tegninger ble vurdert og gjennomgått av juryen. Det ble kåret en 1. 2. og 3. plass, det første plassen kan stilles ut i bygget. Arkitektkonkurransen har gitt et unikt innblikk i hvordan elevene ønsker at området og bygget skal utvikles. Utbyggers intensjon er å inkludere flere av innspillene i uteoppholdsarealer og områder for allmennheten.

Hjalmar, Julie og Hennie vant stor tegnekonkurranse - nå er deres ideer snart å se i Apalvika



1/2
VINNERNE: Hjalmar (7. klasse), Julie (5. klasse) og Hennie (5. klasse) vant tegnekonkurransen i forbindelse med utbyggingen av Apalvika.

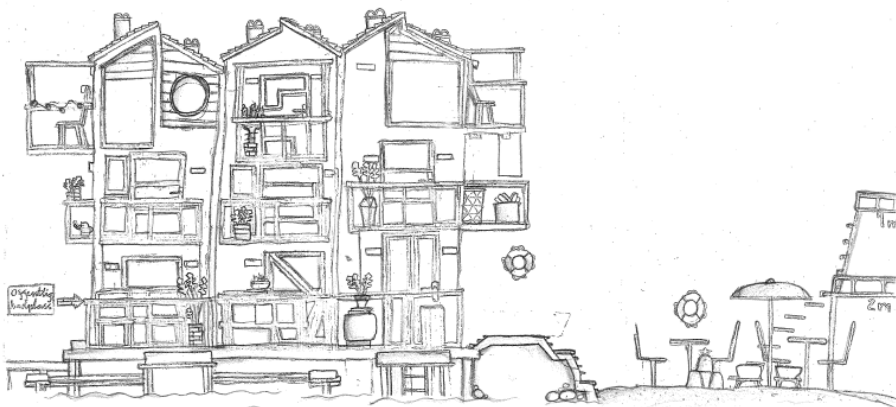
Av Helene Sevik Solberg

Publisert: 23.06.21 09:30

Del

På Sønedeled skole har det i vår blitt arrangert en tegnekonkurranse i forbindelse med utbyggingen av Apalvika. AAB var til stede da vinnerne skulle kåres på sommeravslutningen mandag denne uka.

Figur 14: viser utklipp fra omtale av arkitektkonkurransen fra Aust-Agder blad.



Figur 15: viser vinnerbidraget til arkitektkonkurransen fra skolen.

I planprosessen er det blitt avholdt egne møter med RTA, og Agder fylkeskommune som har bidrat til å sikre gode løsninger i planforslaget.

Det har blitt avholdt møte med ungdomsrådet som har kommet med innspill til planen.

8. FORSLAGSSTILLERS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Forslagsstiller har utarbeidet et planforslag i tråd med kommuneplanens arealdel som åpner opp for fremtidig kombinert bebyggelse og anlegg. Planforslaget åpner opp for gjenbruk av tidligere aktivisert areal og revitaliserer et område ved å tilgjengeliggjøre det for en større andel av befolkningen. Hensikten med planen er å bygge gode fritidsboliger med umiddelbar nærhet til sjø og skogsområder, og samtidig bidra til at besøkende så vel som fremtidige beboere skal kunne ta del i et uteområde med gode kvaliteter. Planforslaget styrker tilgangen til sjøen sammenliknet med dagen situasjon, og vil slik forslagsstiller ser det, være et godt og bærekraftig tiltak i utviklingen av området.

9. VEDLEGG

1. ROS-analyse
2. Notat VA-plan
3. Ingeniørgeologisk premissnotat
4. Illustrasjonsprosjekt fra Spir arkitekter, arkitektkonkurranse 07.07.2021
5. Terrengsnitt
6. Fotomontasje
7. Notat – foreløpig vurdering av kaianlegg
8. Ålegressnotat
9. Trafikkanalyse Apalvika
10. Brannnotat til reguleringsplan