

RISØR KOMMUNE

Arkivsak: 22/4816
PlanID: 2023002

Detaljreguleringsplan for Buvikveien 23, Risør

PLANBESKRIVELSE

Tittel: Detaljregulering for Buvikveien 23

Forfattere, Feste:
Stina Lindland Østevik
Tine Eilen Gunnes

Dato: 01.11.2023

Oppdragsgiver: Ole Jacob Broch og Espen Sommerfelt

Prosjektleder i Feste: Stina Lindland Østevik

Kvalitetssikrer i Feste: Stina Lindland Østevik/ Tine Eilen Gunnes

Produsert av:
Feste Landskap • Arkitektur

Org nr: 960 910 680
Adresse:
Tordenskioldsgate 6, 3922 Porsgrunn
Torvet 5, 4836 Arendal
E-post: sor@feste.no

www.feste.no



INNHOLDSFORTEGNELSE

1	SAMMENDRAG	5
2	BAKGRUNN	6
2.1	HENSIKTEN MED PLANEN	6
2.2	FORSLAGSSTILLER, PLANKONSULENT OG EIERFORHOLD	6
2.3	KRAV OM KONSEKVENsutREDNING	7
3	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	7
3.1	OVERORDNEDE PLANER OG FORMÅL	7
3.2	GJELDENE REGULERINGSPLANER	8
3.3	IGANGSATTE PLANARBEID	9
3.4	STATLIGE PLANRETNINGSLINJER/RAMMER/FØRINGER	9
4	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	10
4.1	BELIGGENHET OG AVGRENSNING	10
4.2	HISTORIKK OG TIDLIGERE BRUK AV OMRÅDET	11
4.3	DAGENS AREALBRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK	13
4.4	STEDETS KARAKTER	14
4.5	LANDSKAP	15
4.6	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	17
4.7	NATURVERDIER	18
4.8	REKREASJONSVERDI/REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER	18
4.9	TRAFIKKFORHOLD	19
4.10	BARNES INTERESSER	20
4.11	SOSIAL INFRASTRUKTUR	20
4.12	UNIVERSELL TILGJENGELIGHET	20
4.13	TEKNISK INFRASTRUKTUR	20
4.14	GRUNNFORHOLD	21
4.15	MILJØTEKNIKK	22
4.16	STØYFORHOLD	22
4.17	STORMFLO	23
4.18	RISIKO- OG SÅRBARHET EKSISTERENDE SITUASJON	24
4.19	NÆRING	24
4.20	FERDSEL I SJØ	25
4.21	ANALYSER/UTREDNINGER	25
5	PLANPROSESSEN	25
5.1	OPPSTARTSMØTE OG MØTER	25
5.2	MEDVIRKNINGSPROSESS	25
5.3	SAMMENSTILLING AV INNKOMMENDE MERKNADER	25
6	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	33
6.1	PLANLAGT AREALBRUK	33
6.2	GJENNOMGANG AV REGULERINGSFORMÅL	34
6.3	BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING	35
6.4	BOLIGMILJØ/BOKVALITET	36
6.5	FERDSEL I SJØ	37
6.6	KOLLEKTIVTILBUD	37
6.7	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	37
6.8	MILJØOPPFLYGING	37
6.9	PARKERING	38
6.10	PLAN FOR AVFALLSHENTING	38
6.11	PLANLAGTE OFFENTLIGE ANLEGG	39

6.12	SOSIAL INFRASTRUKTUR	39
6.13	TILKNYTNING TIL INFRASTRUKTUR	39
6.14	TRAFIKKLØSNING	39
6.15	UNIVERSELL UTFORMING	39
6.16	UTEOPPHOLDSAREAL	40
6.17	AVBØTENDE TILTAK MED HENSYN TIL ROS	40
6.18	REKKEFØLGEBESTEMMELSER	40
7	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	40
7.1	PLANFORSLAGETS FORHOLD TIL OVERORDNEDE PLANER	40
7.2	LANDSKAPSBILDE OG BEBYGGELSESSTRUKTUR	41
7.3	NATURMANGFOLDSDLOVEN	43
7.4	VANN, AVLØP, RENOVASJON	44
7.5	FORURENSNING	44
7.6	TILGJENGELIGHET	44
7.7	BOKVALITET OG NÆRMILJØHENSYN	44
7.8	TRAFIKK OG TRAFIKKSIKKERHET	45
7.9	ØKONOMISKE KONSEKVENSER	46
7.10	RISIKO OG SÅRBARHET	46
8	AVSLUTTENDE KOMMENTAR	46
9	OVERSIKT AVALYSER OG UTREDNINGER	47

1 SAMMENDRAG

Formålet med planen er å legge til rette for leilighetsbygg på eiendom 16/824. Eierne av Risør trebåtbyggeri har drevet bedriften siden 80-tallet. Bedriften vil ikke videreføres etter de gir seg etter et langt arbeidsliv, og de ønsker derfor å se på mulighetene av å benytte eiendommen på en annen måte. Dette er bakgrunnen for at planforslaget nå foreligger.

Det legges opp til at reguleringsplanen skal muliggjøre 13-15 boenheter fordelt på tre volum, der det største rommer 7-9 leiligheter med heiskjerne, og de to minste bygget rommer 3-4 leiligheter med inngang fra svalgang uten heis.

Parkering etableres under boligdelen slik at nivået under flomkote +3,0 m utnyttes på best mulig måte. På sjøsiden av leilighetsbyggene etableres det en brygge som skal være tilgjengelig for allmenheten, og som åpner for å gå langs sjøen i et område som tidligere har vært utilgjengelig.

Krysset ut til Buvikveien strammes opp og gis riktige siktsoner. Videre skal det etableres fortau fra krysset, frem til busstopp for å bidra til å øke trafiksikkerheten i området.

Planområdet ligger tett på Risør sentrum med gangavstand på 1,2 km og er velegnet som utviklingsområde for bolig med nærhet til sentrumsfunksjoner. Planforslaget åpner for å øke antallet båtplasser innenfor eksisterende småbåthavn. Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel og overordnede føringer.

Boligene vil egne seg for både barnefamilier og eldre. Planforslaget legger til rette for fellesarealer for lek og opphold. Arealene som foreslås omdisponert i reguleringsplanen, vil ikke føre til forringelse av arealer, men åpner opp for allmenheten og øker tilgjengeligheten til sjøarealer.

Planforslaget vil i hovedsak få positive konsekvenser for området. Boligbebyggelse vil gi område mindre støy enn hva naboer i dag opplever i forbindelse med arbeider tilknyttet trebåtbyggeriet. Tilgjengelighet til sjøarealer økes for allmenheten ved etablering av turvei/brygge.

Tiltak som planforslaget legger til rette for, er vurdert med tanke på synlighet ved innseiling til Risør havn. Tiltaket vurderes å ha liten eller ingen fjernvirkning. Beliggenheten innerst i vika er tilbaketrukket og volumene vil ikke fremstå som nevneverdig større enn eksisterende bebyggelse, sett fra hovedleia.

De nærmeste naboene vil få endrede sol- og utsiktsforhold, men ikke betydelig mer negativt i forhold til dagens situasjon

2 BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Formålet med planen er å legge til rette for leilighetsbygg på eiendom 16/824.

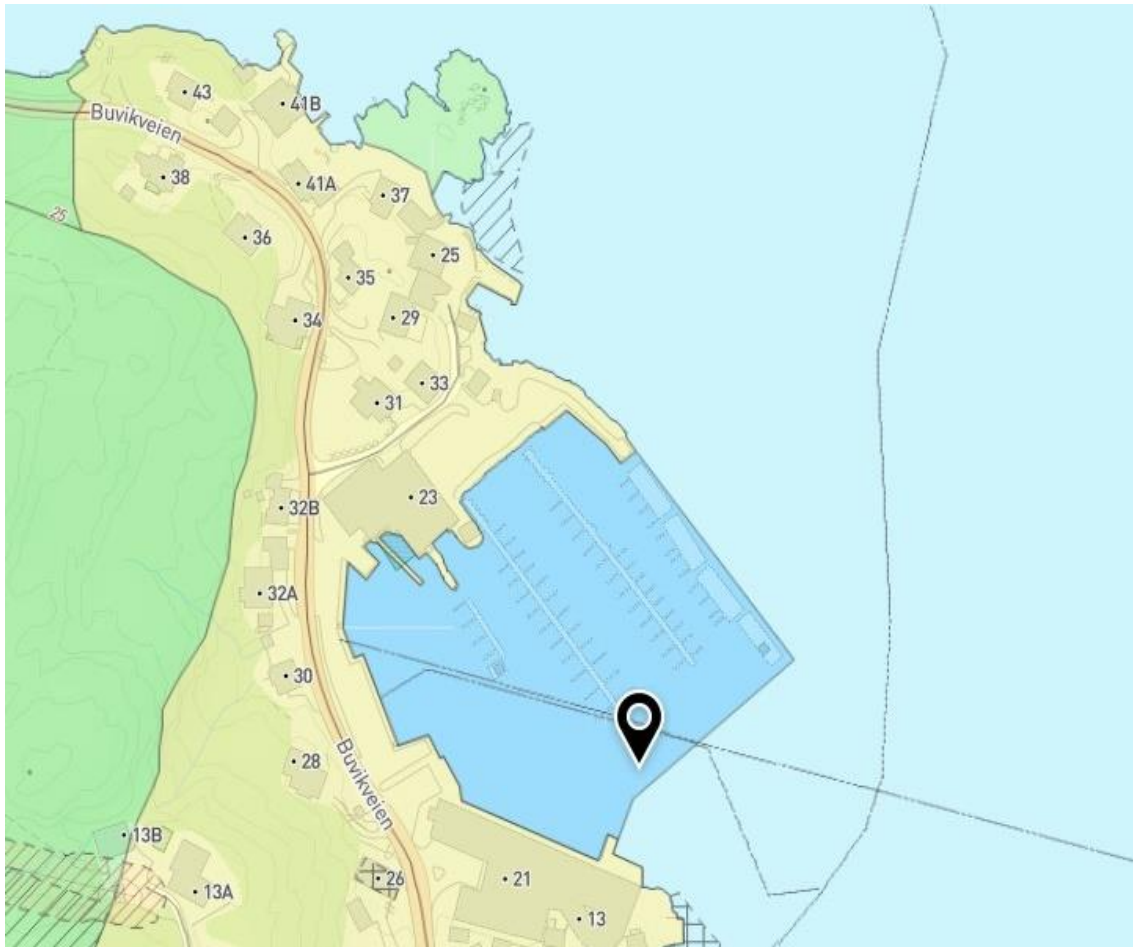
Intensjonen er fortetting i tråd med nasjonale og regionale føringer med ønske om fortetting i gang- og sykkelavstand til sentrumsområder. Boligfortettingen skal gjøres på en best mulig tilpasset måte med hensyn til omkringliggende boliger.

Det er også ønske om å øke antall båtplasser innenfor småbåthavna i Buvika. Planen skal øke allmennhetens tilgang til sjøkanten.

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold

Planområdet ligger innenfor følgende eiendommer:

Gr./br.nr.	Grunneier
16/824, 16/1276, 16/1311	Ole- Jacob Broch og Espen Sommerfelt
16/9, 16/1272, 16/1273	Risør kommune
601/8	Agder fylkeskommune



Utsnitt fra Risør kommune sin kommuneplan.

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldene reguleringsplan for Buvika, Risør er fra 1986. Plan ID.

Området der det planlegges boligutbygging er regulert til industri. Innenfor planområdet er det også avsatt arealer for formålene småbåthavn, kjørevei og parkering.



Reguleringsplan Buvika, Risør.

3.3 Igangsatte planarbeid

Det er startet et planarbeid på Buvikveien 21 (Power). Frist for innspill var 7.juni 2024.

3.4 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Nasjonale rammer

- Plan- og bygningsloven
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, -areal, og transportplanlegging
- Statlige planretningslinjer for klima- energiplanlegging og klimatilpasning

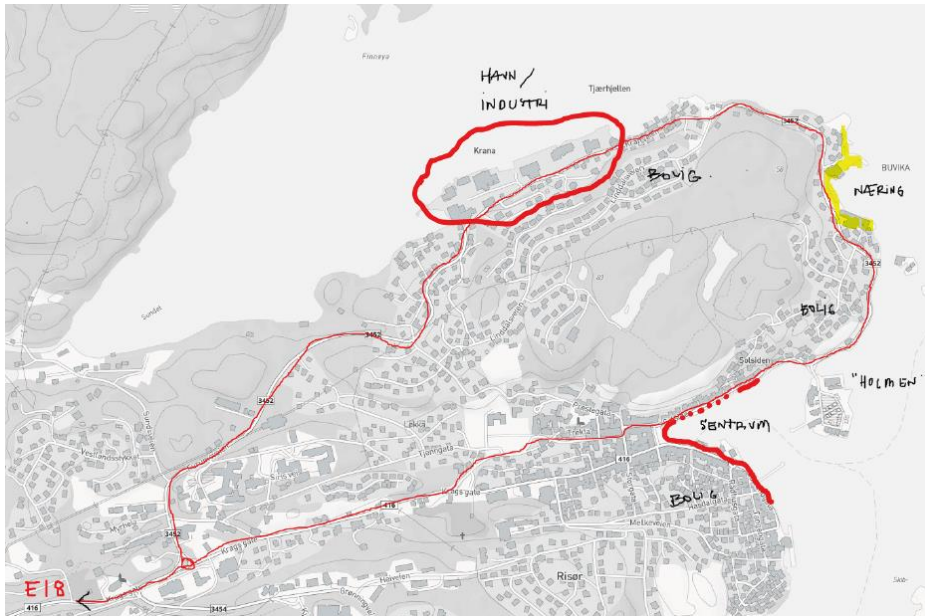
Regionale føringer

- Regionplan Agder
- Strategiplan for trafiksikkerhet Agder 2018-2029
- Kulturmiljø og arkeologi
- Retningslinjer for behandling av avkjørsels- og byggegrensesaker

4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

4.1 Beliggenhet og avgrensning

Buvika fremstår som et lite tettsted mellom Risør sentrum og Krana. Området for reguleringsplanen er på ca. 5,0 daa. Planområdet ligger mellom Buvikveien Fv.821 og sjøen, ca. 1,2 km fra sentrum.



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

Eiendommen innenfor planområdet inneholder næringsbebyggelse med tilhørende parkerings- og manøvreringsarealer. Videre inngår den innerste delen av småbåthavna der det er slipp med opptak og utsetting av båter, samt noen båtplasser. Den kommunale parkeringsplassen på nordsiden av Risør trebåtbygger vil inngå i planen.



Risør båtbyggeri sett fra moloen.

4.2 Historikk og tidligere bruk av området

Buvika har lange tradisjoner for virksomhet knyttet til sjøen. Båten var en nødvendighet brukt til fiske og transport for de bosatte i området. Eiendommen som skal utvikles har vært benyttet til båttopplag, slipp og båtbyggeri også før nåværende eier overtok på slutten av 1970.

Risør båtbyggeri startet opp i 1979. Eiendommen bestod da av et industribygg/båtbyggeri som senere er bygget på ved flere anledninger som følge av nye og endrede behov i bedriften.

Utfylling for molo og parkering på utsiden av trebåtbyggeriets eiendom, samt kaianlegg med parkering for småbåthavn ble gjort på 1980-tallet



Foto Buvika mot nordøst, ca. 1970.



Utsnitt fra kart 1970 (1881 -historiske kart).



Foto Buvika mot nordvest, 80-tallet.

4.3 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Risør trebåtbyggeri består av eiendommene gnr.bnr. 16/824,16/1276 og 16/1311. Eiendommen er totalt på 1640 m². Pir utenfor båtbyggeriet med utliggere hører til eiendommen. Eiendommen er regulert til industri. Risør trebåtbyggeri holder til i et bygg som har et fotavtrykk på 943m².

Eksisterende kommunal parkeringsplass inngår i ny reguleringsplan. Området er en gruset flate med stort press i sommerhalvåret. Hyttebeboere på øyene utenfor Risør benytter parkeringsplassen. Her er det også et avfallspunkt for hyttebeboere.

På motsatt side av bukta, i sør, er det også et næringsareal (Power), for øvrig er Buvika et område med boligeiendommer. Arealene i sjøen er i stor grad benyttet til småbåthavn. Trebåtbyggeriet har egen slipp for sjøsetting av båter. Mellom trebåtbyggeriet og Power ligger det en kommunal parkeringsplass og et kaiareal. Kai benyttes noe til lossing.



Illustrasjon som viser offentlig parkering og private brygger i Buvika.



Illustrasjon viser kommunikasjonslinjer; ferdsel med bil og båt.

4.4 Stedets karakter

Buvika er en blanding av strukturer med både offentlig og privat karakter. Eiendommene i umiddelbar nærhet til trebåtbyggeriet består av eneboliger med egne hager. På motsatt side av bukta, i sør, ligger et næringsbygg som har et langstrakt volum med ulike høyder. Båthavn, vei- og parkeringsareal har en offentlig karakter.

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

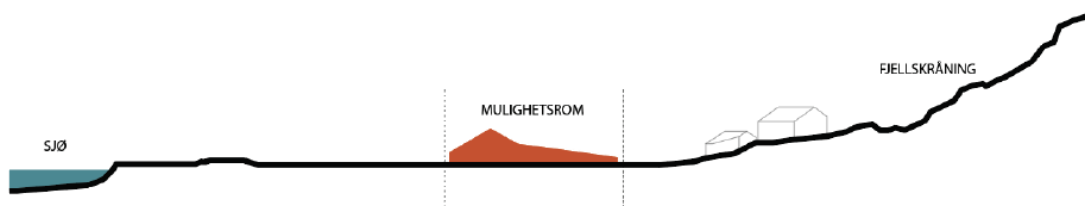


Illustrasjon viser boligtypologi. I hovedsak eneboliger og to større næringsbygg.

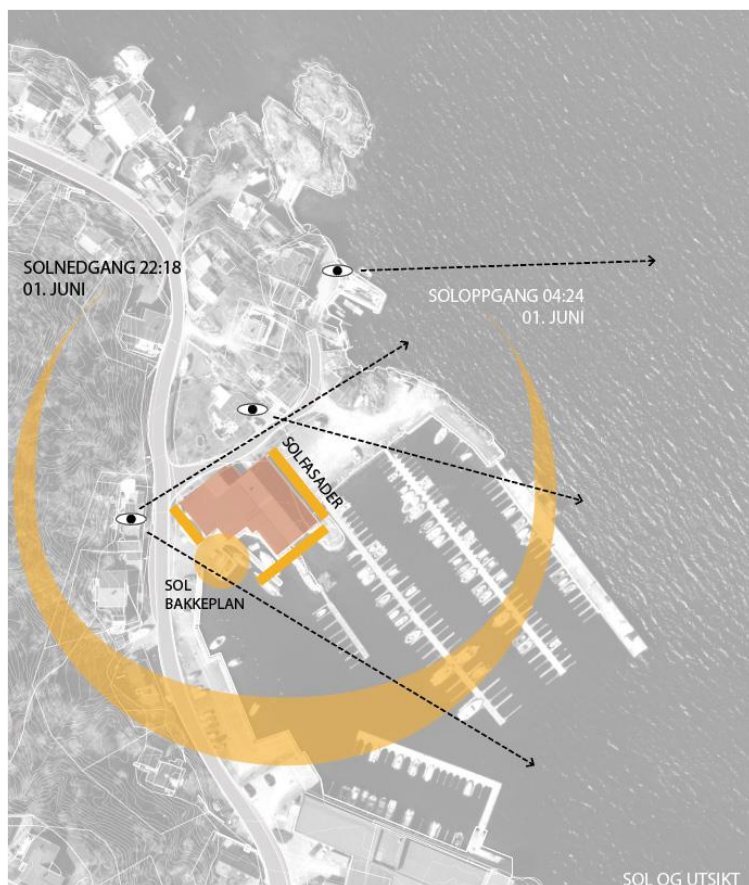
4.5 Landskap

Det bratte terrenget ned fra Urheia i vest er den mest markerte landskapsformen i området. Sammen med oddene på hver side av Buvika utgjør denne fjellsiden veggene i landskapsrommet. Buvika har opprinnelige en form som en halvsirkel som åpner seg mot Risøya og Østerfjorden i øst. Utfyllinger, bebyggelse og den ytre molo lukker formen noe som gir en opplevelse av et mer intimt landskapsrom.

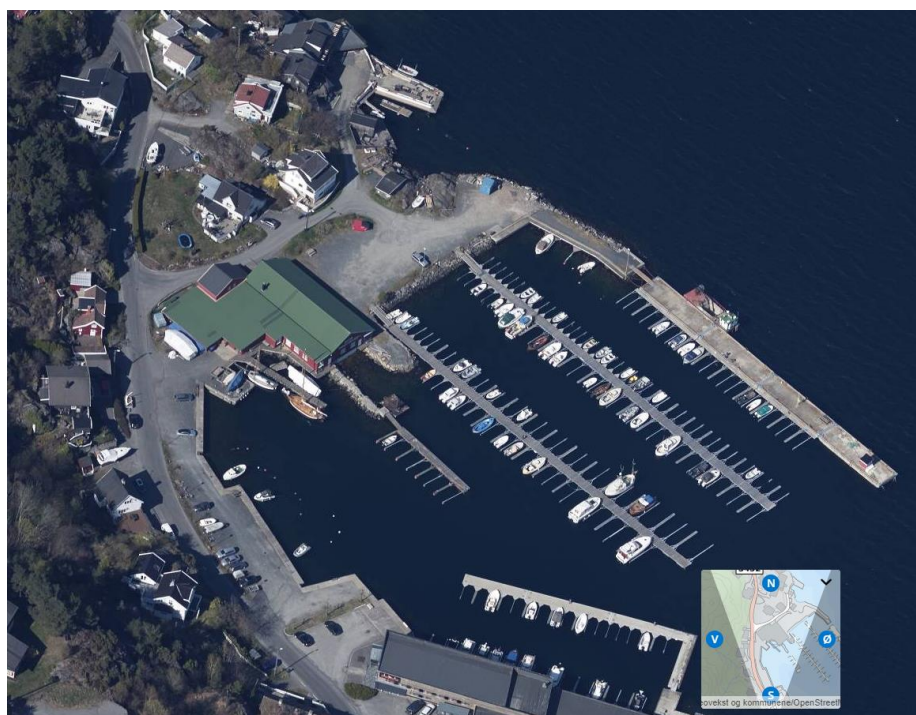
Overgangen mellom hav og den bratte lia bak er en flate som er smal, men som utgjør den bebygde delen av området. Sjøen utgjør en flate, mens når det ligger båter i havna gjøres bukta om til en slags «båtlandsby» med ulike høyder, farger og strukturer.



Snitt som viser eksisterende bygg plassert i overgangssonen mellom den bratte fjellskråningen og småbåthavna og sjøen.



Illustrasjon viser sol og utsikt i dagens situasjon



Skråfoto over Buvika (1881 kart).

4.7 Naturverdier

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

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

Det er registrert funn av fremmedarten Filtarve (*Cerastium tomentosum*) ved den kommunale parkeringsplassen innenfor planområdet. Denne arten er i artsdatabankens fremmedartsliste registrert med svært høy risiko.

Det er ikke kjente naturverdier i sjøen.



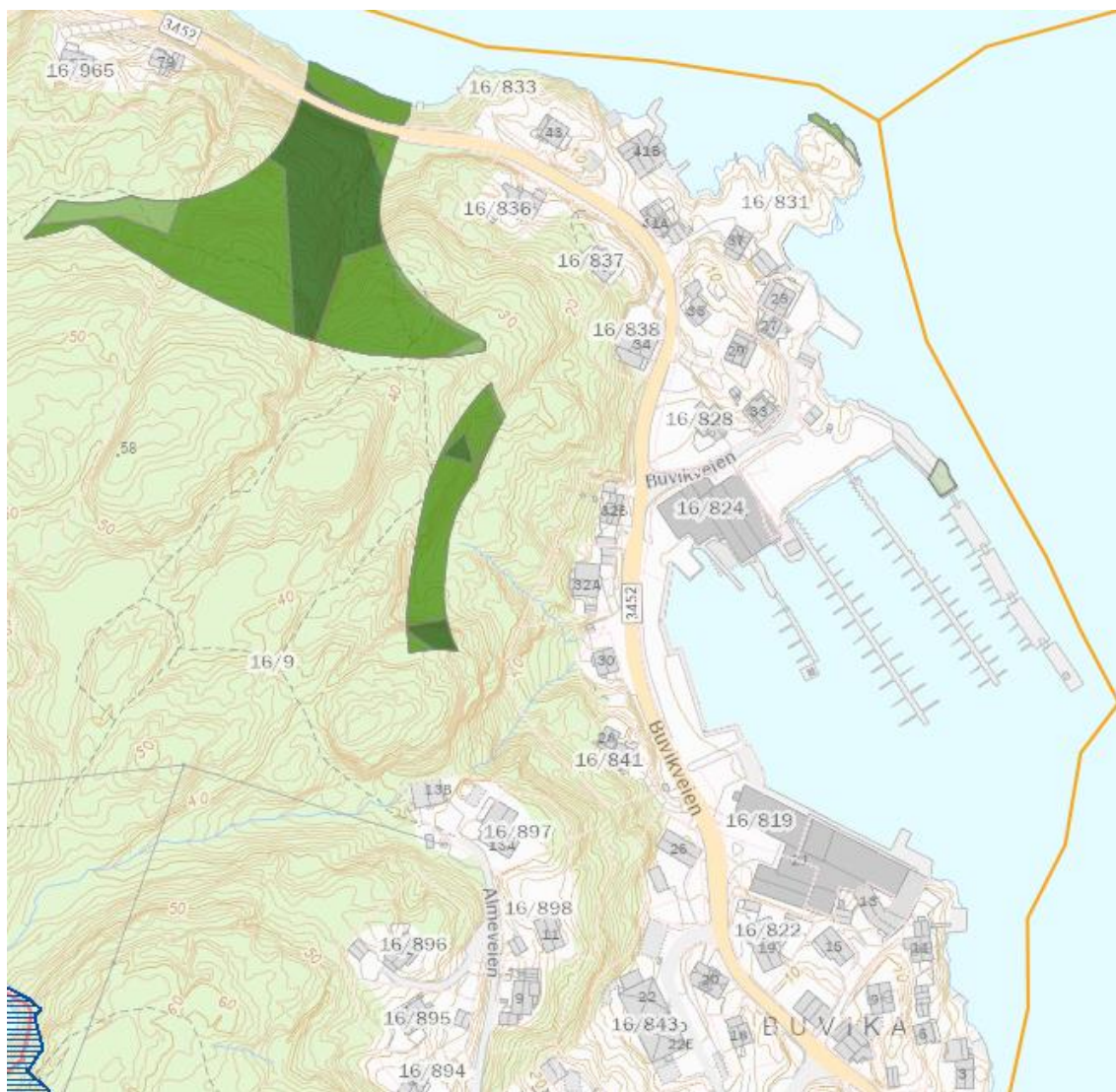
Utsnitt miljøatlas.miljodirektoratet.no, temalag naturverdier.

4.8 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Urheia er et statlig sikret friluftsområde som ligger i heia bak Buvika, mot Risør sentrum. Flere turstier er knyttet til dette området. Fra planområdet er friluftsområdet utilgjengelig fra den

bratte heia rett bak, men en kan benytte turstier med atkomst fra Kranveien eller via boligater lengre sør i Buvikveien.

Grønne felt viser potensielt tilgjengelige friluftsområder i strandsonen. Linjer i sjøareal viser leden.



Utsnitt miljoatlas.miljodirektoratet.no, temalag friluftsliv.

4.9 Trafikkforhold

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

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

Parkeringsplassen for båthavna langs Buvikveien flyter over i atkomst/lagerareal tilhørende bedriften.

4.10 Barns interesser

Området er i dag ikke forenelig med lek. Bryggekanter og steinfyllinger benyttes trolig noe til krabbefiske, fiske og bading. Ferdsel langs Buvikveien er ikke tilrettelagt for gående og syklende.

4.11 Sosial infrastruktur

Sentrum med tjenestetilbud, service- og kulturtilbud ligger 2km fra Buvika.

Nærmeste barneskole ligger 3.5km fra Buvika. Nærmeste barnehage ligger på Tjenna i sentrum.

4.12 Universell tilgjengelighet

Ingen spesiell tilrettelegging i dag.

4.13 Teknisk infrastruktur

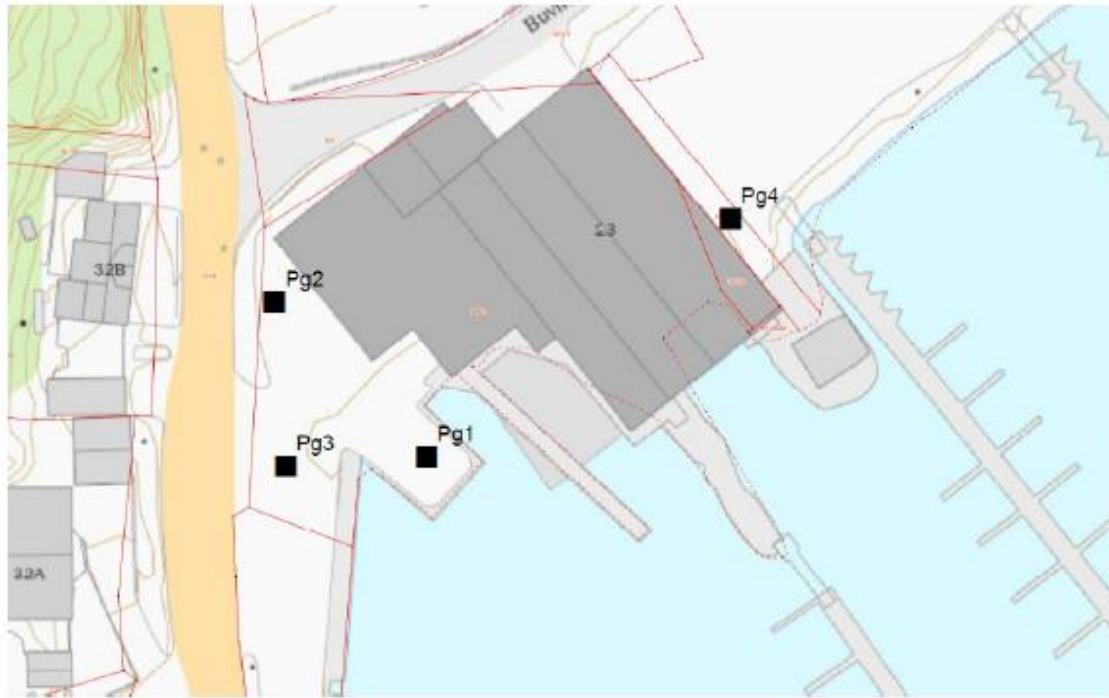
I Buvikveien ligger det offentlig vann- og avløpsledninger.

Tilkobling til energiforsyning står inntil båtbyggeriets nordvegg (markert med grønt punkt).



4.15 Miljøteknikk

Grunnteknikk AS er engasjert til å undersøke forurensingssituasjonen på eiendommen. Egen rapport (117485r1) ligger vedlagt.



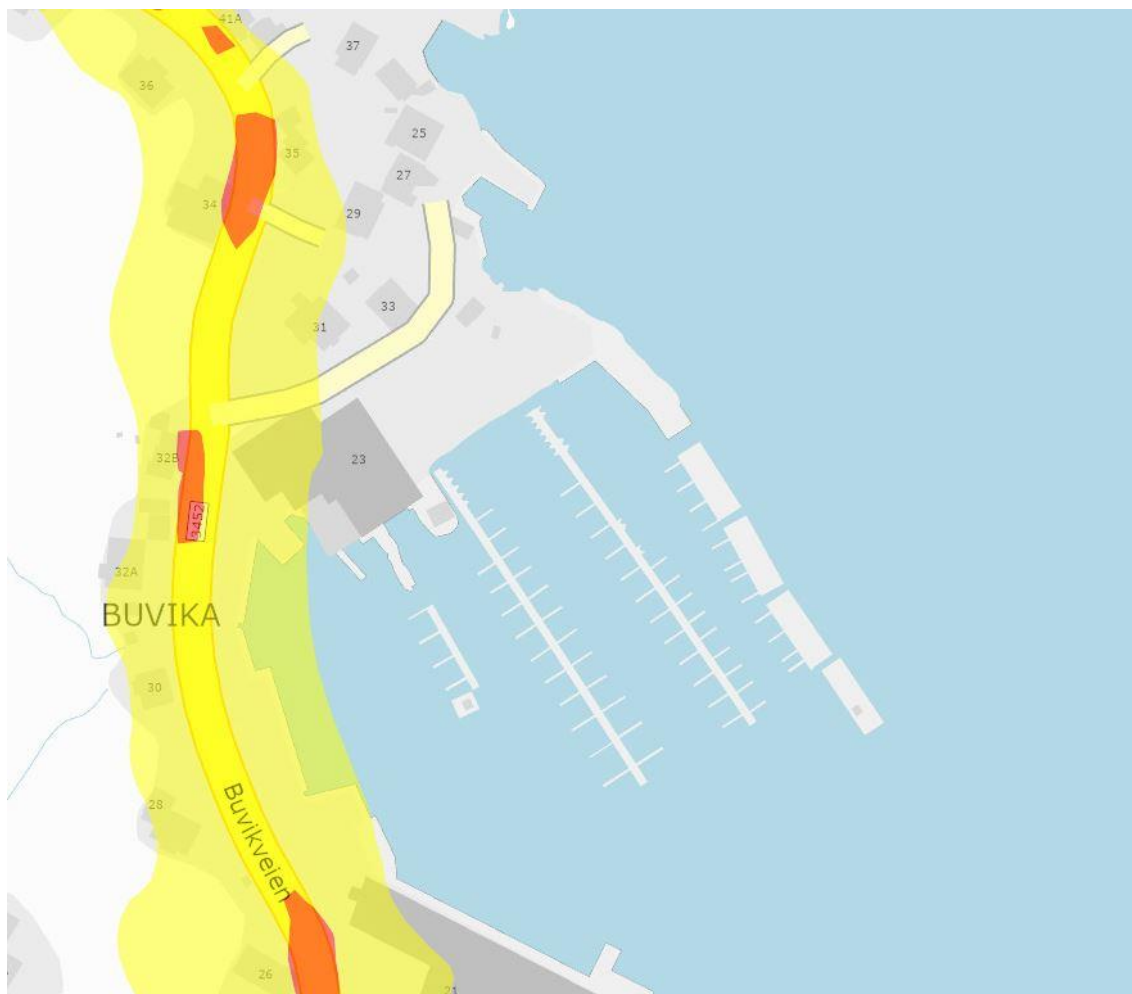
Kartutsnitt viser prøvetakingsplan (Grunnteknikk AS)

Det er tatt 11 jordprøver fra prøvetaktene. Prøvene er analysert for tungmetaller, olje (alifater/THC) Sum16 PAH (tjærestoffer), BTEX, Sum7 PCB og TBT. 6 av prøvene ble i tillegg analysert for TOC.

Massene på området består hovedsakelig av sandige, grusige fyllmasser, med mye stor stein, overantatt naturlig grunn bestående av sjøsand. Stedvis ble det registrert rester av treflis, trevirke, tegl, stålskrot og litt plast i fyllmassene. Det er påvist forurensning som overskrider akseptkriteriene for boligområder. Dette betyr at masser må skiftes ut. Egen rapport ligger vedlagt.

4.16 Støyforhold

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

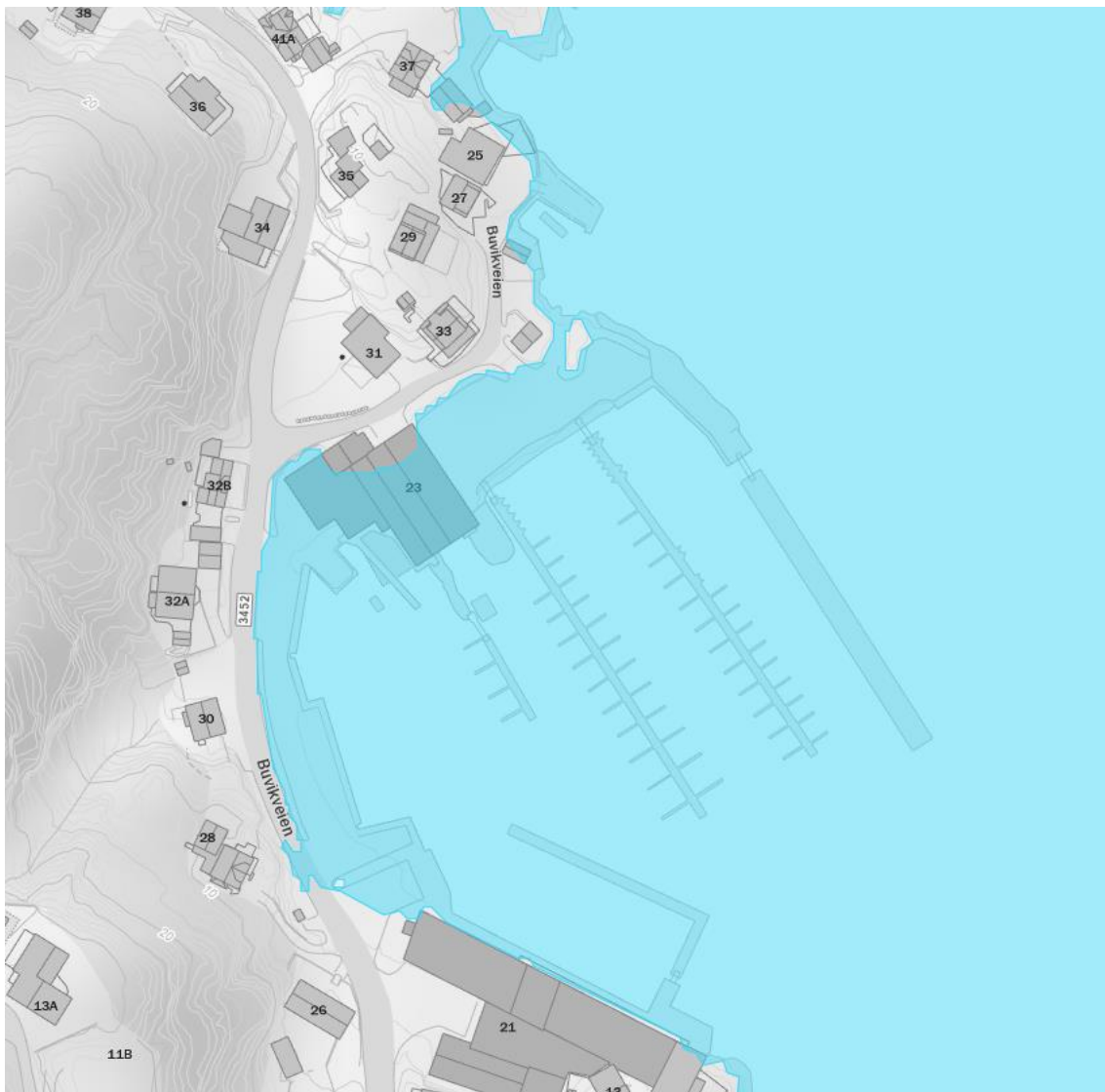


Kartutsnitt fra vegvesen.no. Støysone for riksvei og fylkesvei.

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

4.17 Stormflo

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



Kartutsnitt fra temakart.nve.no. Stormflo med 200 års intervall vises med blå farge.

4.18 Risiko- og sårbarhet eksisterende situasjon

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

- Drukningssulykke ved sjøkanten
- Påkjørsel med båt
- Trafikkulykke

ROS-analysen ligger som eget vedlegg.

4.19 Næring

Det drives næring innenfor planområdet i dag. Trebåtbyggeriet er i full drift.

4.20 Ferdsel i sjø

Deler av småbåthavna inngår i planområdet.

4.21 Analyser/utredninger

- Grunnteknikk AS har utarbeidet et notat over områdestabilitet på eiendommen. (Vedlegg)
- Grunnteknikk AS har gjort en miljøteknisk grunnundersøkelse mtp. forurensing på eiendommen. (Vedlegg)
- Feste landskap og arkitektur har laget en analyse og volumsstudie for å vurdere potensiale på eiendommen før reguleringsprosessen startet opp (illustrasjoner er benyttet i planbeskrivelsen).

5 PLANPROSESSEN

5.1 Oppstartsmøte og møter

Oppstartsmøte ble avholdt 13.01.23 Oppstartsmøtereferat er vedlagt.

5.2 Medvirkningsprosess

Varsel om oppstart ble annonsert 24.01.23 i Aust-Agder blad. Varslingsbrev ble sendt naboer og offentlige instanser med frist til å komme med innspill 03.03.23. Tiltakshaver har hatt dialog med naboer underveis og det blir arrangert en informasjonsbefaring i forbindelse med 1. gangsbehandling.

5.3 Sammenstilling av innkommende merknader

Det kom inn til sammen 8 innspill i varslingsperioden fordelt mellom 6 offentlige høringsinstanser og to direkte berørte parter og naboer. Merknadene er summert opp og kommentert under:

1. Agder fylkeskommune

Fylkeskommunedirektøren mener brev med varsel om oppstart og kommunens referat fra oppstartsmøte i hovedsak gir en dekkende fremstilling av problemstillinger for det videre planarbeidet. De har imidlertid noen innspill til planarbeidet knyttet til kulturminner og fylkesveg.

Kulturminner:

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

Fylkesveg:

Fylkeskommunens interesse i saken er fremkommelighet og trafiksikkerhet langs fv. 3452 hvor nullvisjonen ligger til grunn, samt vedlikehold og drift langs fylkesvegen og sikring av areal for eventuell framtidig utvidelse av fylkesvegen.

Det en større småbåthavn innenfor planområdet som bruker samme avkjørsel. Etablering av nytt boligområde vil gi økning av biltrafikk og myke trafikanter. Det er derfor viktig å skille myke trafikanter fra trafikken.

Viktige føringer for det videre planarbeidet vil være:

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

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

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

Kommentar

Eksisterende avkjørsel som ivaretar de behov bedriften har i dag vil fjernes ved utvikling av eiendommen. Dette vil gi et mer oversiktlig trafikkbilde. Byggegrense på 12,5m er satt fra senter vei.

Kommunal vei benyttes som atkomstvei for eksisterende boliger. Nye boliger får avkjørsel via parkeringsplassen øst for eiendommen. Krysset fra kommunal vei ut til fylkesvei reguleres med riktige siktsoner. Fra dette krysset vises fortau langs fylkesvei, langs eiendommen som skal utvikles.

2. Statsforvalteren i Agder

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

Statsforvalteren forventer at planforslaget legger til rette for offentlig tilgjengelige uteområder på arealene nærmest sjøen. Statsforvalteren ser det som utfordrende å få til gode og store nok

uteområder for den planlagte bebyggelsen, dette er lite omtalt i oversendelsesbrev og i referat fra oppstartsmøte med kommunen. Statsforvalteren forventer at en i det videre planarbeidet sikrer kvalitet og størrelse på utearealer, herunder også arealer til barns lek innenfor planområdet. Det forventes at merknad knyttet til trafiksikker skolevei og forventer at dette følges opp i det videre planarbeidet.

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

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

Kommentar:

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

Planområdet ligger sentralt plassert og muliggjør en bosituasjon uten bruk av bil. Det legges til rette for biloppstillingsplasser i hht. til kommunens bestemmelser. Planforslaget viser en utnyttelse av eiendommen som muliggjør å lage gode felles uteområder og lekeplass innenfor boligformålet. Planforslaget legger til rette for en tilgjengelig bryggepromenade langs sjøkanten med forbindelse til gangforbindelser som tilrettelegger bedre for allmenheten enn i dag. Bestemmelsene ivaretar støykrav, funksjonskrav og krav til utforming og estetikk.

Det er gjort miljøtekniske grunnundersøkelser og resultatene fra den følges opp i plandokumentene. Det stilles rekkefølgekrav om tiltaksplan før graving i grunnen.

3. NVE

På reguleringsplannivå skal tilstrekkelig sikkerhet mot naturfarer ivaretas gjennom selve planløsningen og bruk av virkemidler som arealformål, hensynssoner og reguleringsbestemmelser (pbl. §§ 12-5, 11-8, 12-6 og 12-7).

I følge KMDs Reguleringsplanveileder (regjeringen.no) (kapittel 5.2.3) skal faresoner alltid vises med hensynssone i reguleringsplan. Til hensynssoner skal det i nødvendig grad gis bestemmelser som avgrenser eller setter vilkår for arealbruken.

I Kartbasert veiledning for reguleringsplan (arcgis.com) punkt 13 vises det at planområdet ligger i et område hvor det kan være marin leire i grunnen. Under planarbeidet må det derfor avklares om det er kvikkleire i området. Det må også vurderes om det kan finnes marin leire høyere opp i terrenget slik at planområdet kan bli truffet av et skred som løsner

derfra. I NVE Veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred kap. 3.2.) er det beskrevet en stegvis prosedyre som skal benyttes ved vurdering og utredning av fare for områdeskred.

Ved offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan skal reell fare for områdeskred være avklart i henhold til kravene i plan- og bygningsloven § 4-3 (samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse).

Kommentar:

Grunnteknikk har gjort en vurdering av områdestabilitet. Det er satt krav i bestemmelsene om videre vurderinger av lokal områdestabilitet før tiltaket gis rammetilatelse.

4. Agder energi nett

Agder energi har etablert lavspenning (230V) i området, både jordkabler og luftstrekk. Agder energi minner om at det i god tid før utbygging må avklares hvordan nye boliger skal forsynes med elektrisk strøm. Det må avklares om eksisterende ledninger kan benyttes, legges om eller om det må legges nye ledninger og om det evt. et behov for ny netstasjon.

Kommentar:

Bedriften er tilkoblet Agder energi sitt nett i dag. Et boligprosjekt vil ikke kreve mer energi enn dagens energibruk. Når bedriften opphører og et boligprosjekt skal utvikles, vil en gå i direkte dialog med Agder energi.

5. Kystverket

Det er etablert brygger og båtplasser i og ved planområdet. Farvannet utenfor Buvika er registret som biled og trafikkeres av nyttefartøy og fritidsbåter. Kystverket ber om at planarbeidet belyser og vurderer eventuelle konsekvenser for sjøfarende og etablerte båtplasser, og at disse vurderingene legges til grunn for utformingen av planforslaget. Generelt anbefales bryggeanlegg planlagt på en slik måte at det unngås konflikt med bading og annen ikke-motorisert bruk av farvannet.

De minner om at brygger mv., som kan påvirke sikkerheten, ferdselen eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet, krever tillatelse etter havne- og farvannslovens § 14.

Kommentar:

Planforslaget viser at eksisterende båtplasser opprettholdes. Ny pir med uttrigger erstatter eksisterende molo. Ny pir kommer ikke i konflikt med kaiområdet nærmest Power der det kan lastes og losses. Det er lagt opp til at det etableres en ny bryggekant i forbindelse med utbygging som ivaretar allmenhetens interesser i å ferdes langs sjøen.

6. RTA -Risør og Tvedestrandregionens avfallsselskap AS

RTA ber om at planlegging og utforming av renovasjonsløsning skjer i samråd med dem.

Kommentar:

Plankonsulent har vært i dialog med RTA som imøteser plasseringen av avfall. Det legges opp til nedgravd løsning med mulighet for 6 ulike fraksjoner for sortering. De imøtekommer fleksibilitet i forhold til plassering samlet eller gruppering i for eksempel tre pluss tre.

7. Buvikveien 32b og 16/1434

Eierne av Buvikveien 32b har sett på illustrasjoner fra mulighetsstudien som ble laget til oppstart av planarbeid. Innspillet bygger på skissene. De er bekymret for at volum og høyde det legges opp til i planarbeidet vil vesentlig redusere bokvaliteten. Fra vinduene i bygget vil en se rett inn i et stort og ruvende bygningsvolum. Dette vil ta det aller meste av utsyn og påvirke dagslyset og solforhold på eiendommen. Største mønehøyde på eksisterende bygningsdel ved Risør Trebåtbyggeri er i dag ca. kote + 8,66.

Bebyggelsen på tomten i dag har et relativt stort fotavtrykk, men den beskjedne høyden på store deler av bygningsmassen gjør virkningen av volumet mindre. Gesimsen er lav, ca. 2,8 m/kote + 3,48 mot Buvikveien, noe som gir godt utsyn rundt og over bygget. Det høyeste mønet ligger i dag nord og øst på tomten, noe som gjør at bakenforliggende bebyggelse i vest har god tilgang på lys og utsikt i østlig til sørlig retning.

I planinitiativ, presentasjon av prosjektet og referat fra oppstartsmøtet fremgår det at det planlegges for tre bygningsvolumer på tomten med til sammen 12-14 leiligheter. I forslagstillers dokumenter er det sagt og vist at bygningene får 2-3 etasjer med tillegg av loft og parkering under bygningene. Nærmeste bygning til nr. 32b får dermed 5 etasjer og et stort volum med ca. 7 leiligheter, de to andre bygningene får 3 etasjer og ca. 3 leiligheter hver.

I referat fra oppstartsmøtet står det at «Området ligger i Buvika. Det er viktig at ny bebyggelse ikke medfører noen vesentlig reduksjon av utsiktsforholdene for den bakenforliggende bebyggelsen.» I vedlagte illustrasjoner har vi lagt inn eksisterende og planlagte bygningsvolumer for å illustrere hvordan vi opplever at prosjektet vil påvirke utsikt og solforholdene for nr. 32b og hva planlagt bebyggelse kan få å si for innsyn.

Eksisterende båtbyggeri ligger i dag med mønet ca. 0,7 meter over mønet/kvist på Buvikveien 32b. Den laveste delen av Trebåtbyggeriet, blir i ny situasjon til den høyeste og tyngst utnyttede delen av tomten.

Mønehøyden endres fra kote 8,66 til kote 17,55, altså 8,89 meter, og blir liggende ca. 9,6 meter over mønet på nr. 32b. Dette er betydelig mer enn en dobling av nærmeste bygnings fysiske høyde, og rommer 3 etasjer over nr. 32b. I tillegg flyttes det høyeste mønet 16 meter nærmere Buvikveien 32b enn dagens lengste og høyeste møne. Dette vil, sammen med det økte bygningsvolumet, gi en vesentlig reduksjon av utsiktsforholdene i forhold til dagens situasjon. Vi ber derfor innstendig om at dette endres slik at konsekvensene for nr. 32b ikke blir så store, og at vi blir tatt med på råd i det videre arbeidet.

Fylkesmannen har tidligere fastslått at Trebåtbyggeriet ikke har anledning til å plassere båter i opplag vest på tomten (mot Buvikveien 32). Dette grunnet reduksjon i lysforholdene. Det opplyses at det er tenkt 7 leiligheter i bygget nærmest nr. 32b. Dette vil gi mange vinduer mot Buvikveien 32b. Som nærmeste nabo vil her utsikt, luft og lys erstattes med en ca. 12 meter høy fasade (til gesims) med vinduer. Eierne av 32b er bekymret for at dette vil gi sjenerende innsyn.

Det refereres til at «Ny bebyggelse ønskes bygd med samme fotavtrykk som dagens bygg..». Ut ifra tegninger stemmer dette bare delvis. Ved større utbygginger bør en i stor grad ta hensyn til eksisterende bebyggelse i området. Ny bebyggelse bør tilpasses den øvrige bebyggelsen, herunder typologi, byggeskikk, volumstørrelse, høyder mm. Vi mener at spesielt det største volumet bør reduseres vesentlig.

Illustrasjonene for ny bebyggelse viser tre leilighetsbygg. De to mindre volumene virker godt tilpasset tomt og øvrig bebyggelse i området. Det største volumet fremstår mer malplassert. Etter vårt skjønn er dette for stort og for høyt. Det er i liten grad tilpasset situasjonen og fremstår som et fremmedelement i bygningsmiljøet og bebyggelsesstrukturen i Buvika. Bygningsmiljøet i Buvika er preget av mindre volumer med beskjeden høyde - småhusbebyggelse. Bebyggelsen er typisk på en og to etasjer.

Medvirkning og dialog

Vi ber om at forslaget bearbeides for å bedre ivareta ovennevnte merknader. Videre ber vi om tett dialog med naboer og andre berørte parter. Det kunne vært formålstjenlig med et fysisk møte med naboer og kommunen tidlig i prosessen. Her er det veldig nyttig om forslagsstiller har med en 3D-modell (fysisk eller digital), slik at volumene enkelt kan vises i situasjonen og diskuteres i plenum.

Kommentar:

Planforslaget har jobbet med å justere leilighetsbyggene slik at naboene blir bedre ivaretatt. Skisser på bebyggelse som forelå til oppstart av planarbeidet er justert. Byggegrense fra veg på 12,5m vil gi økt avstand fra nye boliger og nabo 32b (16/839 og 16/1369). Byggegrense for ny situasjon er økt 6,5m sammenliknet med dagens bygg. Planforslaget legger opp til at bygget med det største volumet følger retningen på den kommunale veien. Dette gjør at bygget står vridt i forhold til fylkesvei og nabo 32b og skaper ytterligere avstand her.

Utvikling av eiendommen vil gi et annet fotavtrykk enn for dagens situasjon for Risør Trebåtbyggeri. Planen ivaretar et fornuftig antall nye boenheter innenfor en struktur som kan passe inn i helheten i Buvika. Fortettingen bygger ikke ned naturområder, men tar i bruk allerede bebygde områder som er i tråd med regionale og nasjonale føringer.

Utvikling av eiendommen til boligformål vil gi noe endrede sol- og utsiktsforhold. Byggehøyder økes i forhold til dagens bebyggelse ved Risør Trebåtbyggeri. Utgangspunktet for gulvhøyde i første etasje ligger høyere enn i dag for å ta hensyn til fremtidig havstigning.

I Buvika er det en blanding av eneboliger og næringsbygg. På andre siden av veien for Power er det et leilighetsbygg. Planforslaget hjemler bebyggelse som passer inn i områdets hva angår byggeskikk, volum, høyde og typologi. Ny bebyggelse blir leilighetsbygg som fordeles på tre volum for å bryte opp og tilpasse seg småskalastrukturen. Bebyggelsen får saltak og gir anledning til to etasjer, samt innredet loftsetasje. Maks høyde på bygg blir satt til kote +16 for deler av bebyggelsen og +13 for øvrig bebyggelse innenfor planområdet. Dette er høyder som må forventes i fortettingsprosjekter og som ikke går på bekostning av Buvikas tålevene.

Tiltakshaver har hatt dialog med naboer underveis og det blir arrangert et informasjonsmøte med befarung i forbindelse med 1. gangsbehandling.

8. Naboer til Trebåtbyggeriet

Naboene mener det bør sees på som en alternativ mulighet for innkjøring til parkeringsanlegg fra vestsiden istedenfor å måtte bruke innkjøring fra en offentlig parkeringsplass. Dette for å unngå økt trafikk belastning til parkeringsanlegget/båthavnen, og ivareta trafikksikkerheten til de myke trafikantene på denne stikkveien. Ved bruk av tilkomst fra parkeringsplass, vil det blir redusert antall parkeringsmuligheter på offentlig parkeringsplass slik dagens situasjon/bruk er. I dag blir det midterste område på parkeringen også brukt som parkering. Denne muligheten vil bortkomme for å få tilkomst til parkeringsanlegg under bebyggelsen, og antall parkerings plasser vil bli redusert.

Har konkrete forslag om oppmerking og kantsetting av sjøsiden på offentlig parkering og stramme opp linjene mellom tilkomst vei og parkeringen for å øke antall parkeringsplasser. Ber om at det sees på mulighet til å flytte tilkomstvei ned til parkeringsområdet, nærmere trebåtbyggeriet eiendom for å unngå å måtte kjøre igjennom hele parkeringsplassen for så å komme til privat parkering.

Det bør settes et krav om asfaltering av dette område for å unngå svevestøv, som i dag allerede er et problem. Dagens belyningsanlegg av offentlig parkeringsområde bør gjennomgås for å unngå sjenerende belysning dette anlegget gir naboene. Dette er et punkt som bør være fokus på for hele området som skal detaljreguleres.

Avløp fra Trebåtbyggeriet per i dag er en kum plassert på parkeringsplass til båthavnen. Denne løsningen er innlysende ikke vil kunne dekke behovet for utbyggingen. Kummen dekker også per i dag behovet for to av naboene (Eiendom 16/828 og 16/829). Overløp fra denne kummen går i dag ut i sjøen. Det bør derfor ivaretas at avløp fra disse to eiendommene også vil komme inn på det kommunale avløpsnett, som vi forutsette kommunen vil stille som et krav ovenfor utbygger. Mener at utbygger og/eller kommunen bærer kostnader for å ivareta dette. Det er også flere husstander i nærområde, som ikke er påkoblet det kommunale avløpsnett. Påkobling/eventuelt klargjøring for disse eiendommene bør vurderes fra kommunens side i denne fasen.

Kommunen bør vurdere dagens hytterrenovasjon og se etter alternativ løsning. Frittstående kontainer som ofte blir overfylt, utgjør i dag et luktproblem for naboene. Det er også problemer med tilkomst for tømning av denne containeren sommerstid.

Det nevnes også at stikkveien inn til parkeringsplassen har hatt problemer med undergraving, da hele veien er bygd på sandstrand.

Mener tiltaket ikke tilpasser seg omkringliggende bebyggelse. Vi mener en bør finne en løsning som ikke virker så ruvende. Vi ønsker oss en bekreftelse på at bygningsmassen holder seg innenfor eiendomsgrensen 16/824 (slik den fremgår i dag), slik det varsles om i tilsendt brev fra FESTE (21.01.2023). Det bør etterstrebtes at nybyggene blir gjennomført slik at sjenerende innsyn til naboene minimeres. Da gjerne med tanke på plassering av uteområder og oppholdsrom.

Visjoner om å skape bærekraftige enheter, frittliggende enheter med siktlinjer med økt tilkomst til sjøkanten for allmenheten, skaper forventninger hos oss naboer, og vi ønsker da at De innfrir disse visjonene og våre forventninger hvis dette skulle bli realisert. Vi stiller oss skeptisk til at prosjektet vil være bærekraftig og forsvarlig med de utfordringer et slikt prosjekt innehar.

En slik utbyggingen kan gi nærområdet utfordringer med økt trafikk, noe som i dag allerede har vært et tema med tanke på Holmen og Hasalen prosjektene. Et slikt prosjekt mener vi vil gi store endringer for eksisterende bomiljø, med endret utsikt og solforhold for eksisterende bebyggelse.

Vi som stolte «Buvikanere», ber vi både utbygger og kommunen se område i en sammenheng med tanke på uttrykk av hele området. Kommunen har i sin tid fått steinsatt kai-fronten på langsiden av Buvika (mellom Trebåtbyggeriet og Power bygget), noe som har forskjønnet denne delen. Hvis dette lar seg gjøres langs sjøsiden rundt båthavn-område også, og da med allmenn tilkomst langs trebåtbyggeriets eiendom, vil Buvika innby til et mere offentlig friområde.

Asfaltering av parkeringsområde og utarbeidet grøntanlegg med benker, vil innbyggere i Risør og tilreisende få nyte godt av det fine området Buvik har og tilby. Slik vi ser det vil dette knytte Risør sentrums rekreasjonsområde mere sammen (Holmen, Urheia, Sagjordet).

Kommentar:

Fortettingen i Buvika er i tråd med regionale og nasjonale føringer. Dette er en hensiktsmessig strategi for å gi mulighet for at flere skal kunne gå og sykle til jobb, tilbud og tjenester som sentrumsområder kan tilby. Området ligger tett på sentrum og er allerede bebygget.

Veiatomst til nye boliger er foreslått fra kommunens side via eks. kommunal vei og parkering. Planforslaget viser at en av dagens avkjørsler fjernes. Ved å redusere antallet utkjørsler til fylkesvei, gjøres strekningen noe mer trafiksikker. Fortau og bedre siktsoner fra eksisterende veiatomst bidrar også til økt trafiksikkerhet.

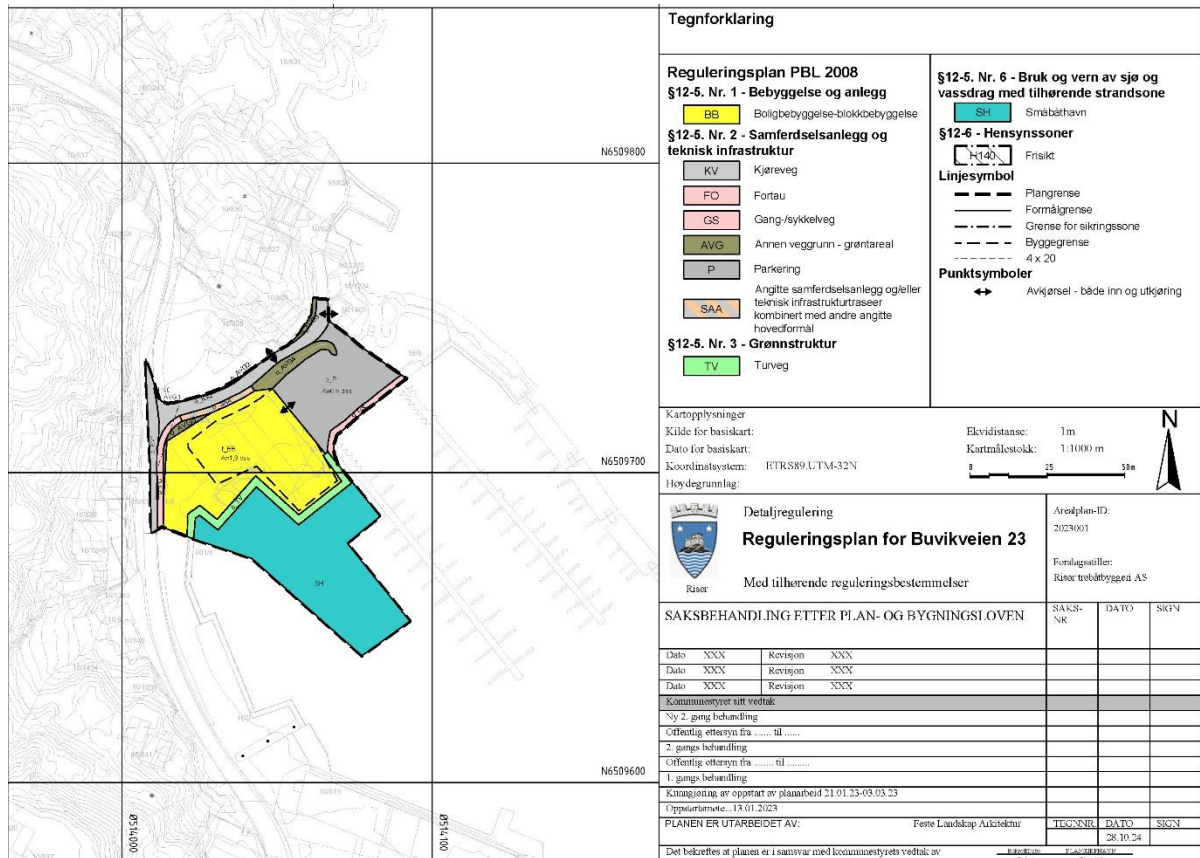
Driverne av Risør Trebåtbyggeri kjenner ikke igjen beskrivelsen av at en stikkvei i området undergraves. Området med eiendommen for båtbyggeriet, veiatomst og parkeringsplass er bygget opp på fylling av steinblokker. Dette, sammen med innspill rundt avløp, tas til etterretning og vil håndteres i detaljprosjektering og gjennom teknisk prosjektering. Når det gjelder hytterenovasjon, er dette en merknad som går på organisering og drift av eksisterende forhold. Innspill med ønske om asfaltering og endring av dagens belysning er relevante, men løses ikke i overordnet planlegging. Innspill rettes direkte til Risør kommune.

Skissene som forelå ved oppstart var et tidlig utkast for å vise en visjon og et ønske om hva en kunne ønske å se for seg av utvikling på eiendommen. Planforslaget med nye illustrasjoner er et resultat av omarbeiding etter innspill. Det største bygget vil gi skygge for naboens hage rett bak på morgenen høst og vår. På dagtid og i sommerhalvåret vil ikke prosjektet gi skyggefulle arealer som påvirker naboer. Se vedlegg til beskrivelsen.

Når det gjelder utbyggingens høyder, volumer og uttrykk, se kommentar til merknad over.

Det legges opp til en bryggeløsning som muliggjør bryggesleng fra eksisterende kaiområde til parkering og friområde og pir. Planforslaget åpner med dette opp for tilgang til sjønære områder for allmenheten.

6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET



Detaljregulering for Buvika. Nedfotografert.

6.1 Planlagt arealbruk

Planområdet er på ca. 5 daa.

Arealene innenfor reguleringsplanen er fordelt på følgende formål:

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

- Boligbebyggelse-blokkbebyggelse, BB: 1600 m²

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

- Turvei, TV: 210 m²

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

- Kjørveg, o_KV1 – o_KV2: 420 m²
- Fortau, o_FO: 76m²
- Gang-/sykkelveg: o_SF: 80 m²
- Annen veggrunn- grøntareal, o_AVG 1-5: 260 m²
- Parkering, o_P: 860 m²
- Angitt samferdselsanlegg og teknisk infrastrukturtrase kombinert med renovasjon, o_SAA: 50m²

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

- Småbåthavn, SH: 1650m²

HENSYNSSONER (PBL § 12-6)

- Frisikt, H410_1

6.2 Gjennomgang av reguleringsformål

BEBYGGELSE OG ANLEGG

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

Boligbebyggelse – Blokkbebyggelse (BB)

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

Turvei, TV

Gjelder brygge langs småbåthavn. Bredde 3m.

SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

Kjøreveg, o_KV1 – o_KV2

Alle kjøreveger innenfor området er offentlige.

Fortau, o_FO

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

Gang- og sykkelveg, o_GS

Gjelder gang- og sykkelvei langs offentlig parkeringsplass. Formålet er en videreføring av gjeldende reguleringsplan.

Angitt samferdselsanlegg og teknisk infrastrukturtrase kombinert med renovasjon, o_SAA

Gjelder oppstillingsplass for renovasjon for BB og for eiendommene i samme gate.

BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG

Småbåthavn, SH

Området innenfor f_SH skal benyttes til felles småbåtanlegg av beboere i BB.

HENSYNSSONER

Frisiktsone (H140)

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



Illustrasjonsplanen for Buvika viser hvordan boligområdet kan utvikles med tre leilighetsbygg .

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Reguleringsplanen er basert på en studie der det legges opp til tre leilighetsbygg over en felles parkeringskjeller. Byggene plasseres i forhold til hverandre slik at det dannes smett og siktlinjer. Reguleringsplanens bestemmelser sikrer at bebyggelsen oppføres med tre adskilte volumer. Underetasjen som rommer parkeringsplasser og boder er en samlet enhet som gir plasseffektivt areal for biloppstilling.

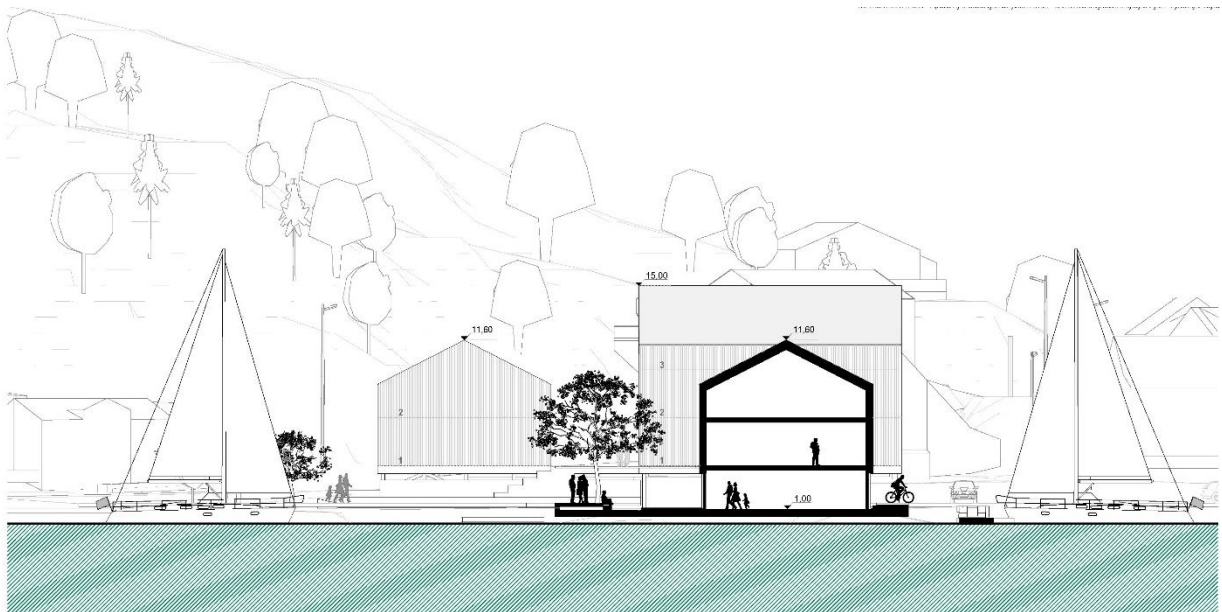
Reguleringsplanen legger opp til BYA 40%. Illustrasjonen viser BYA 37%. Parkeringsarealet inngår da ikke fordi det legges opp til uteareal oppå parkeringsdekket i mellomrommet mellom byggene. Det tilstrebes en variasjon i volumene og på leilighetsstørrelsene for å tiltrekke seg beboere i ulike aldersgrupper og livssituasjoner. Leilighetene får en størrelse som kan variere fra 50-100 m².

Bestemmelsene sikrer at byggene oppføres med takvinkel ikke mindre enn 27 grader. Dette er for å gi byggene en tydelig saltaksform som bygger på lokal byggeskikk. Kvister på tak tillates.

Byggene er tenkt oppført med kledning av tre. Takflater oppføres med materialer med matte overflater som takstein eller aluminiumsplater. Det tillates ikke takflater med skjemmende og reflekterende materialer.

Det legges ikke inn føringer på farger utover at det tilpasses området. I utgangspunktet vil røde fasader være riktig, både med tanke på at dette er fargen på eksisterende bygg og en

tradisjonell farge på bygg langs kysten. Røde kledninger benyttes mye også i dag. Denne delen av Risør har store fargevariasjoner slik at en kan åpne for valgfrihet når det kommer til farger.



Oppriss som illustrerer ny bebyggelse i sammenheng med omgivelsene i Buvika.



Illustrasjon viser fotavtrykket til leilighetsbygga i reguleringsplanforslaget i rødt sammen med eks. næringsbebyggelse i hvitt.

6.4 Boligmiljø/bokvalitet

Det legges opp til at leilighetene skal kunne få solrike leiligheter og sjøutsikt. Leilighetene får egne private uteplasser i tillegg til fellesarealer i gode, åpne utearealer.

Buvika er et nabolag tett ved sjøen og som gir de kvaliteter en får ved sjønær beliggenhet. I tillegg er området svært bynært slik at en kan få tilgang til urbane kvaliteter og benytte seg av sentrumskjernens mange tilbud og tjenester.

Planforslaget legger til rette for boligbebyggelse der det skal opparbeides felles leke- og utearealer som gir mulighet for å møtes på tvers av generasjoner og kulturbakgrunn. Lekeplass skal etableres i uteområdet vest for bygningene, der det også vil bli etablert sitteplasser. Området åpner for fellesgrill med mulighet for sosial interaksjon mellom beboerne og andre som passerer forbi.

Langs sjøen vil det bli opparbeidet en brygge med mulighet for bryggesleng mellom parkeringsplassen ved Power, bort til piren i Buvika. Dette vil gi positive konsekvenser for allmenheten.

6.5 Ferdsel i sjø

Deler av småbåthavna inngår i planområdet. Dette er fordi en ser at det er mulig å øke kapasiteten ved molo og utliggere som hører til eiendom 16/824. Småbåthavna berøres i liten grad av planforslaget. Ny pir med uttrigger erstatter dagens molo. Minsteavstanden til kommunale båtplasser blir større enn dagens avstand. Avstand mellom kaikant og ny pir er målt til 32m.

Planforslaget tilrettelegger for å kunne gå langs sjøen fra Buvikveien, bort til parkeringsareal, molo og friområde øst for utbyggingsområdet. Det tilrettelegges ikke for bading i småbåthavna. Bading i området vil forekomme på samme måte som i dag.

6.6 Kollektivtilbud

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

6.7 Kulturminner og kulturmiljø

Området rundt er i stor grad preget av småhusbebyggelse, med et bygningsmiljø der man finner en del SEFRAX-registrerte bygg i tillegg til bygninger fra nyere tid. Ny bebyggelse tilstrebes å tilpasses området på en best mulig måte. Planforslaget hjemler at volumet deles opp i minst tre deler for å unngå at en får et volum som på andre siden av Buvika og som skiller deg mer ut fra omgivelsene bakenfor omkringliggende bebyggelse. Leilighetsbyggene får saltak og trekledning som uttrykksform og sikres gjennom bestemmelser.

Det er ikke kommet innspill vedrørende automatisk fredete kulturminner. Når det gjelder evt. kulturminner i sjø, skal varsel være videresendt fra fylkeskommunen til Norsk maritimt museum. Det har ikke kommet merknader på dette temaet ved oppstart av planarbeidet.

6.8 Miljøoppfølging

Stormflo og havstigning

For å ta høyde for havstigning og stormflo, er kotehøyde +3,0 satt som minste høyde for gulvhøyde for boliger. Parkeringsarealer og bodarealer kan plasseres under kote +3,0 og utnytte arealet på en best mulig måte. Lokalt vil overvann på eiendommen føres ned i grunnen. Ved store nedbørsmengder ledes vannet i flomveier mot sjøen (se illustrasjonsplan).

Forurenset grunn

Det er påvist forurensning som overskrider akseptkriteriene for boligområder. Det vil si at mye av massene som ligger på området må skiftes ut ved etablering av boliger. Det stilles krav til at det utføres en supplerende prøvetaking, etter at bygget er revet, for å tilfredsstille myndighetenes krav til prøvetetthet. En tiltaksplan for graving i forurenset grunn må godkjennes av forurensningsmyndighetene før gravearbeider på eiendommen starter opp. Det vil også si at all forurenset masse som graves opp og kjøres bort fra området må leveres godkjent deponi. Dette følges opp i rekkefølgebestemmelsene.

Støy

En del av planområdet ligger innenfor gul støysoner. Dette gir noen begrensninger ved utforming og vil kreve tiltak i fasader mot fylkesvei. For å skjerme uteområdene vil støyskjerm være et nødvendig tiltak. Dette følges opp i detaljprosjekteringen.

Brann

Området ligger inntil fylkesvei og kommunal vei som er lett tilgjengelig for redning. Brannmannskapet kan komme til fra alle kanter av bebyggelsen. Det legges ikke opp til egen brannoppstillingsplass innenfor eiendommen. Utearealene her bør prioriteres til lek- og opphold og hvor det bør kunne tillates møblering.

Brann- og redningsbil har mulighet for oppstilling i Buvikveien. Per d.d har ikke Risør stigebil.

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

6.9 Parkering

Planforslaget viser en biloppstillingsplass per boenhet. Parkering skjer i underetasjen av bygget, på samme nivå som kommunal parkeringsplass +1moh. Den sammenhengende parkeringskjelleren gir rom for 12 parkerte biler som da blir skjult. Videre legges det opp til to sykkelparkeringer per boenhet. Halvparten av disse settes under tak / evt. i p-kjeller. Gjester benytter den kommunale parkeringsplassen.

Eksisterende offentlig parkeringsplass er vist i planforslaget. Arealet for parkering fra eksisterende reguleringsplan videreføres.

6.10 Plan for avfallshenting

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

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

6.11 Planlagte offentlige anlegg

Planen legger til rette for opparbeiding av fortau langs fylkesvei for den delen av planområdet der fylkesvei inngår. Byggene er plassert 12,5m fra senterlinje fylkesvei for å muliggjøre evt. fremtidig veiutvidelse eller annen arealbruk knyttet til vei som kan øke trafikksikkerhet. En er ikke kjent med at det foreligger en helhetlig plan for veistrekningen mellom Holmen og Krana som vil gjøre strekningen mer trafikksikker. Det er bomiljø med kulturverdier tett inntil veien på begge sider som blant annet gjør breddeutvidelse av veien er utfordrende.

Eksisterende parkeringsplass ved småbåthavna er kommunal og vil delvis inngå i reguleringsplanen. Formålet videreføres fra gjeldene plan. Gang- og sykkelvei ligger langs kommunal parkeringsplass. Også dette formålet videreføres fra gjelde plan.

6.12 Sosial infrastruktur

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

6.13 Tilknytning til infrastruktur

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

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

6.14 Trafikkløsning

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

Veiatkomst skjer via eksisterende parkeringsplass. Parkeringsplassen har atkomst til eksisterende gate (kommunal vei). Atkomst via parkeringsplassen er hensiktsmessig for å redusere antall kryss til fylkesvei. Videre er det en høydeforskjell fra kommunal vei ned til eiendommen som skal utvikles som gjør det hensiktsmessig å benytte eksisterende infrastruktur. Plassering av biler tilhørende bebyggelse skal ligge på samme nivå som eksisterende parkeringsareal.

6.15 Universell utforming

Utvikling av området i henhold til planforslaget vil bedre dagens situasjon med tanke på universell utforming. Ny bryggepromenade vil gi allmennheten bedre tilgang til sjøkantens arealer enn i dag. Arealet avsatt til bryggepromenade er regulert med bredde 3m som gjør det mulig å enkelt møtes eller går forbi hverandre, også for rullestolbrukere og gående med barnevogn. Det gis anledning til å planlegge alle leilighetene innenfor planforslaget i henhold til prinsipper om universell utforming.

Det legges opp til at alle leiligheter får planfri atkomst eller atkomst via heis. Uteområdene på bakkenivå utformes etter prinsipper om universell utforming. Uteområdene kan nås via heis. For øvrig vil det være trapper fra 1. etasje ned til de store fellesarealene. Disse arealene vil være tilgjengelig fra fortau og bryggepromenade der stigningsforhold overholdes i hht. teknisk forskrift.

6.16 Uteoppholdsareal

Uteoppholdsareal for leilighetene er satt til 50m² per enhet. Dette inkluderer areal for lekeareal, grøntområder og bryggepromenade.

Areal som avsettes til møteplass/ lekeplass innenfor området er på 200m². En sentral møteplass der alle kan vil kunne bidra til samhold, tilhørighet og forhindre ensomhet. Tilrettelegging for alle aldre med elementer som bidrar til aktivitet gjør området interessant å oppholde seg i som deltaker og som tilskuer. Bryggepromenaden innbyr til både bryggesleng og oppholdssoner der en kan benytte kanter til å sitte ned for hvile og refleksjon.

Leilighetene vil gis mulighet for privat uteplass i form av balkong. Disse kan utgjøre inntil 15m².

6.17 Avbøtende tiltak med hensyn til ROS

Trafikksikkerheten økes vesentlig for området ved nytt planforslag. Økt byggeavstand til vei i forhold til dagens situasjon bidrar til mer oversikt. Stenging av en atkomst, etablering av fortau, oppstramming av kryss med bedre siktforhold bidrar til at trafikksikkerheten blir større for området.

Det settes opp redningsstiger og livbøye for å gjøre redning mulig dersom noen faller i sjøen.

6.18 Rekkefølgebestemmelser

Før det gis rammetillatelse skal det gjøres geoteknisk vurdering av lokalstabilitet, grave- og fundamenteringsforhold. Det skal foreligge godkjente tekniske planer for avkjørsel og fortau i Buvikveien, samt godkjent landskapsplan før det gis rammetillatelse. Det stilles krav til en tiltaksplan for graving i forurenset grunn som må godkjennes av forurensningsmyndighetene før gravearbeid på eiendommen starter opp.

Fortau og veikryss skal være opparbeidet i henhold til godkjente planer innen bebyggelsen tas i bruk. Uteområder og turvei skal være i tråd med godkjent landskapsplan før det gis brukstillatelse.

7 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

7.1 Planforslagets forhold til overordnede planer

Lov om planlegging og byggesaksbehandling

Planforslaget er i tråd med Plan- og bygningsloven.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

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

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Planforslaget legger til rette for klimavennlige transportformer gjennom fortetting i bynære områder.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Planforslaget er i tråd med de rikspolitiske retningslinjene.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (2018)

Planforslaget legger til rette for en bedre flom- og overvannshåndtering, få ned gjennomgangstrafikken med bil og tilrettelegge for mer sykling/gange, og er således i tråd med planretningslinjene.

Kommuneplanens arealdel

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

7.2 Landskapsbilde og bebyggelsesstruktur

Tiltaket gir ingen negativ konsekvens med tanke på fjernvirkning. Dette vises i illustrasjon 1 og 2. Illustrasjonene viser at form og størrelser på nye bygg vil innpasses i omgivelsene sammen med eksisterende bebyggelse. Byggene underordne seg landskapets overordnede skala.

Reguleringsplanen sikrer at byggene som settes opp får en avstand mellom seg som skaper smett og siktlinjer. Planforslaget sikrer oppdelt bebyggelse for at en skal unngå et sammenhengende utbyggingsvolum innenfor eiendommen. Se illustrasjon 3 og 4. Parkeringskjeller er sammenhengende og skjuler bilene som ellers ville blitt svært dominerende lokalt i Buvika dersom en har parkering i dagen som ved de offentlige parkeringsplassene.

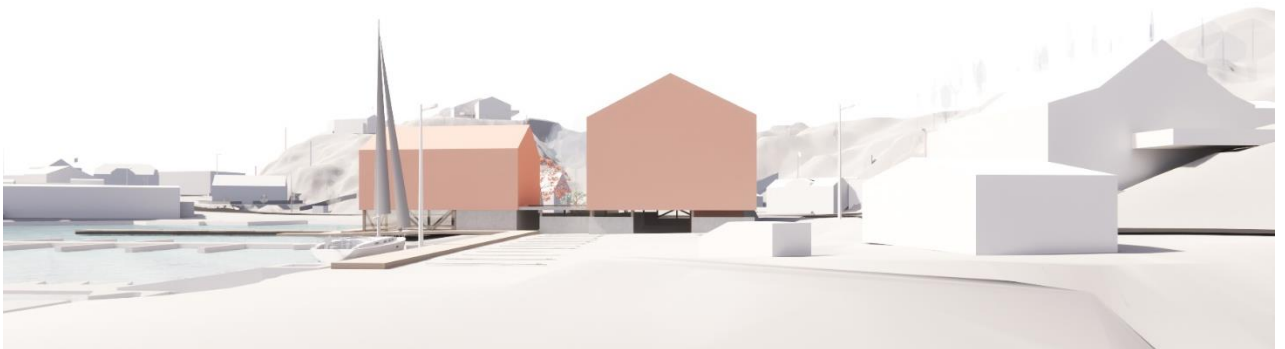
Nytt bygg vil ligge minst 12,5m fra senterlinje vei. Dagens bygg ligger 6,5m fra senterlinje vei.



Illustrasjon 1: Området sett fra hovedleia. Nye bygninger er vist i rødt. Oppdelt bebyggelse gjør at tiltaket tilpasses topologien i området.



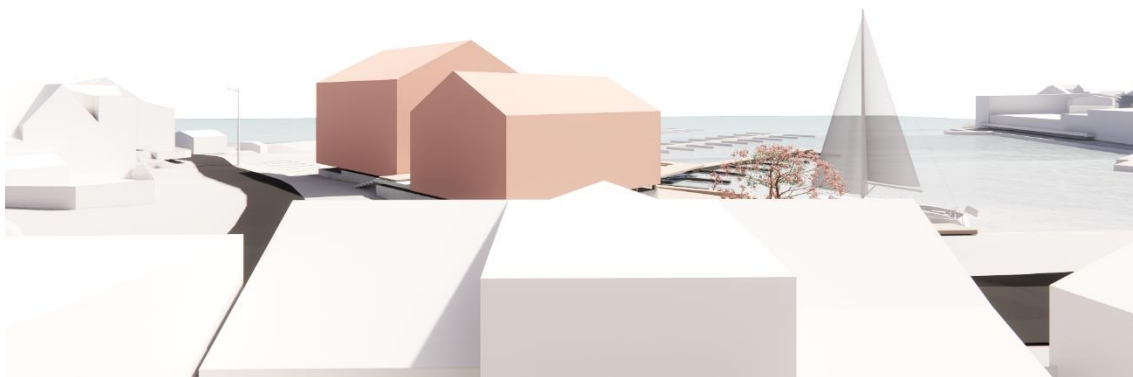
Illustrasjon 2: Området vist fra hovedleia, sett sørfra. Tre leilighetsbygg i varierende høyde og størrelse erstatter dagens båtbyggeri.



Illustrasjon 3: Tiltaket sett fra øst med molo og offentlig friområde i forgrunnen. Bebyggelsen deles opp i tre volum og gir mellomrom som skaper smett og siktlinjer.



Illustrasjon 4: Tiltaket illustrert fra offentlig parkering i Buvika ved Power.



Illustrasjon 5: Tiltaket vist fra vest med takene til nabo i forgrunnen.

7.3 Naturmangfoldsloven

§8 – kunnskapsgrunnlaget:

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

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

§9 – Føre- var prinsippet:

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

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

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

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

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

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

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

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

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

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

7.4 Vann, avløp, renovasjon

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

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

7.5 Forurensning

Undersøkelser har vist at det er forurenset grunn på eiendommen. Det betyr at vil det vil være behov for å skifte ut masser før oppføring av boliger. Massene håndteres på eget deponi for forurensete masser.

7.6 Tilgjengelighet

Leilighetene kan bygges slik at de er tilrettelagt for alle, også folk med nedsatte funksjoner. Det legges opp til at det blir en direkte uteplass tilknyttet den enkelte leilighet. Felles uteareal med lek- og møteplassfunksjon vil være på nivå med omgivelsene for øvrig. Disse arealene er tilgjengelig via heis ned til parkeringsareal. Ny brygge er tilgjengelig for alle.

Planforslaget vil øke tilgjengeligheten i området.

7.7 Bokvalitet og nærmiljøhensyn

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

Dagens støy fra bedriften vil bli borte når området endres fra næring til bolig og vil oppleves som positivt for naboene i Buvika.

For naboene vil tiltaket innebære en forandring ved at de vil få flere boliger tettere på. Tettheten vil ikke være urimelig i forhold til hva som er vanlig i sentrumsnære boligområder.

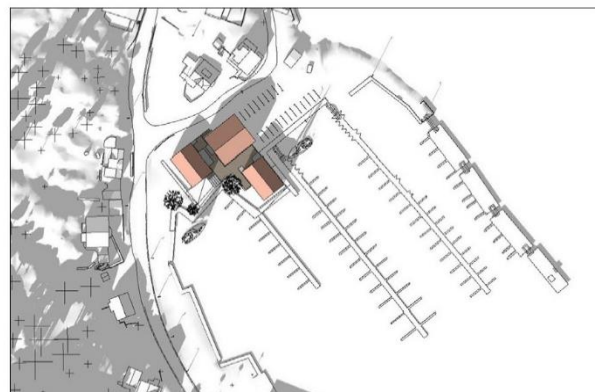
Avstanden fra naboer til ny bebyggelse vil øke i forhold til avstanden til dagens bygg. Den negative konsekvensen vil bestå i at høyden på det ene nye bygget øker fra dagens byggehøyde. Det er et krav om at boliger ikke legges lavere enn kote +3m som fører til økt mønehøyde.

Det er en fordel at kote +1 til kote +3 benyttes til et hensiktsmessige formål som parkering. Her vil biler stå skjult for omgivelsene slik at området ikke gis ytterligere preg av parkeringsplasser.

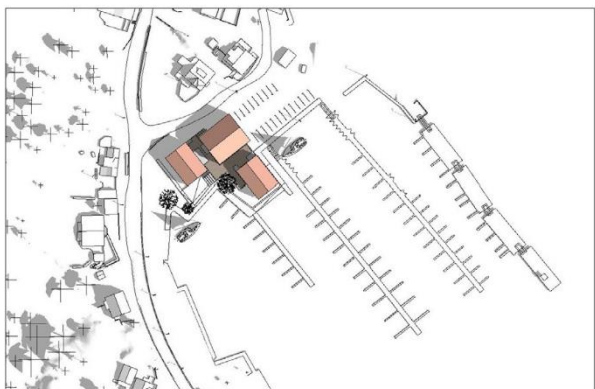
De åpne fellesarealene mot sør og sørøst har gode solforhold store deler av dagen. Morgensolen gir slagskygge fra det minste bygget inn på mellomrommet mellom de to bygningsvolumene. På grunn av heia øst for Buvika, ligger hele området i skygge på kveldstid. Sol-skyggediagram som illustrerer solforholdene er vist på illustrasjonene under.



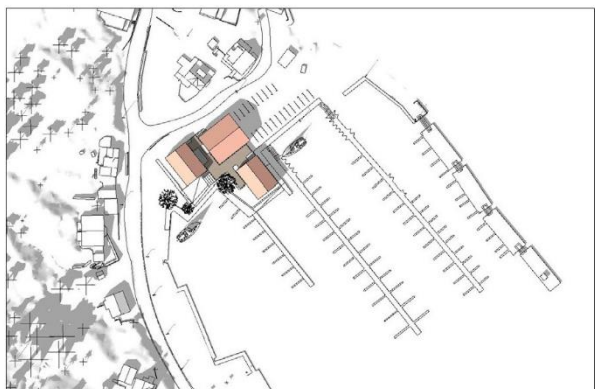
20. mars klokka 09.00



20. mars, kl. 14.00



20. juni klokka 09.00



20. juni, kl. 14.00

Sol- og skyggediagram for mars og juni, kl. 09.00 og kl.14.00.

7.8 Trafikk og trafiksikkerhet

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

Den eksisterende atkomst fra lagerplass ved Risør Trebåtbyggeri til fylkesveien fjernes. Når en strammer opp den utflytende plassen og fjerner en atkomst, vil området bli mer oversiktlig trafikkmessig og øke trafiksikkerheten lokalt i området. Videre vil nytt bygg trekkes vekk fra fylkesvei slik at sikten ved atkomstsituasjon til fylkesvei blir mye bedre enn i dag.

Planforslaget viser fortau fra kommunal atkomstvei langs den delen av planen som ligger langs fylkesvei. Dette bidrar også til å øke sikkerheten i forhold til dagens situasjon.

Arealet for parkeringsplassen langs Buvikveien berøres ikke, men det blir et tydeligere skille mot eiendom 16/824 når arealet gis nytt formål og ny bruk.

7.9 Økonomiske konsekvenser

Tiltaket vil kreve opparbeiding av fortau langs fylkesvei.

7.10 Risiko og sårbarhet

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

8 AVSLUTTENDE KOMMENTAR

Planforslaget hjemler bebyggelse som passer inn i området hva angår byggeskikk, volum, høyde og typologi. Planen ivaretar et fornuftig antall nye boenheter, fordelt på tre volum, innenfor en småskalastruktur som kan passe inn i helheten i Buvika. Fortettingen bygger ikke ned naturområder, men tar i bruk allerede bebygde områder som er i tråd med regionale og nasjonale føringer.

Gjennom planarbeidet har det vært etterstrebet å justere leilighetsbyggene slik at naboene blir best mulig ivaretatt.

Utvikling av eiendommen til boligformål vil gi noe endrede sol- og utsiktsforhold. Bebyggelsen gis anledning til to etasjer, samt innredet loftsetasje for de minste bygga og tre etasjer med loft for det største volumet. Byggehøyder økes i forhold til dagens bebyggelse ved Risør Trebåtbyggeri. Utgangspunktet for gulvhøyde i første etasje ligger høyere enn i dag for å ta hensyn til fremtidig havstigning og stormflo. Maks høyde på bebyggelse er satt til kote +15 for deler av bebyggelsen og +12 for øvrig bebyggelse. Dette er høyder som må forventes i fortettingsprosjekter og som ikke går på bekostning av Buvikas tåleevne og karakter.

Utvikling av eiendommen vil gi et annet fotavtrykk enn for dagens situasjon for Risør Trebåtbyggeri. Byggegrense fra veg på 12,5m vil gi økt avstand mellom nye boliger og eksisterende boliger. Byggegrense for ny situasjon er økt 6,5m sammenliknet med dagens bygg.

Trafikksikkerheten økes vesentlig for området ved nytt planforslag. Økt byggeavstand til vei i forhold til dagens situasjon bidrar til mer oversikt. Stenging av en atkomst, etablering av fortau, oppstramming av kryss med bedre siktforhold bidrar til at trafikksikkerheten blir større for området.

Det settes opp redningsstiger og livbøye for å gjøre redning mulig dersom noen faller i sjøen.

9 OVERSIKT AVALYSER OG UTREDNINGER

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

Tittel	utførende
Plankart Buvikveien 23	Feste Landskap • Arkitektur
Planbestemmelser Buvikveien 23	Feste Landskap • Arkitektur
Illustrasjonsplan Buvikveien 23	Feste Landskap • Arkitektur
Sol-skyggediagram Buvikveien 23	Feste Landskap • Arkitektur
ROS-analyse Buvikveien 23	Feste Landskap • Arkitektur
Referat fra oppstartsmøte	Risør kommune, avd. plan
Buvika detaljregulering_Varslingsannonse	Feste Landskap • Arkitektur
117492n1rev01 Risør Buvikveien 23 - Notat områdestabilitet	GrunnTeknikk AS
118001r1 Grunnundersøkelser	GrunnTeknikk AS
117485 Risør. Buvikveien 23 miljøteknisk datarapport	GrunnTeknikk AS