Oppdragsgiver
Vennesla kommune

Rapporttype
Planbeskrivelse

Dato
06.01.2026

Områderegulering
SKARPENGLAND BYGDESENTER



Henning Larsen

OMRÅDEREGULERING
SKARPENGLAND BYGDESENTER

Oppdragsnr.:	378020168
Oppdragsnavn:	Områderegulering Skarpengland
Dokument nr.:	01
Filnavn:	Planbeskrivelse.docx
PlandID	2023004

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	02.07.24	Opprinnelig planbeskrivelse	CF	KRFI	KRFI
02	18.06.2026	Justeringer etter offentlig ettersyn	EAV		

Innhold

1. Sammendrag **1**
2. Bakgrunn **2**
2.1 Hensikten med planen 2
2.2 Planområdet og eierforhold 2
2.3 Tidligere vedtak 2
2.4 Krav om konsekvensutredning (KU) 3
3. Planprosessen **4**
3.1 Oppstart 4
3.2 Varsel om oppstart 4
3.3 Politisk behandling av planforslag og offentlig ettersyn 5
3.4 Øvrig medvirkning 5
4. Planstatus og rammebetingelser **5**
4.1 Statlige planer og føringer 5
4.2 Regionale planer 6
4.3 Kommunale (overordnede) planer 7
4.4 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner 8
4.5 Analyser og utredninger 9
5. Eksisterende forhold **10**
5.1 Beliggenhet 10
5.2 Dagens arealbruk 10
5.3 Overordnete karaktertrekk, bebyggelsestyper og landskap 12
5.4 Solforhold og Lokalklima 15
5.5 Kulturminner og kulturmiljø 15
5.6 Naturmangfold 18
5.7 Landbruk / naturressurser 21
5.8 Trafikkforhold 22
5.9 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder 24
5.10 Barns interesser 24
5.11 Befolkningsstatistikk 27
5.12 Offentlig og privat servicetilbud 28
5.13 Universell utforming 29
5.14 Grunnforhold 29
5.15 Støy og luftkvalitet 29
5.16 Forurensning i grunn 32
5.17 Vann og avløp 32
5.18 Trafo, ledningsnett og nettstasjoner 33
6. Planforslaget **34**
6.1 Planens hensikt 34
6.2 Reguleringsformål - oversikt 34
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming 35
6.4 Parkering 41
6.5 Trafikk 42
6.6 Miljøfokus 45
6.7 Universell utforming 46

6.8 Uteoppholdsareal ... 46
6.9 Offentlig friområde ... 46
6.10 Kulturminner ... 48
6.11 Vann- og avløp ... 49
6.12 Renovasjon ... 50
6.13 Nettstasjoner og høystentanlegg ... 50
6.14 Rekkefølgebestemmelser ... 50
7. Virkninger ... 51
7.1 Overordnede planer ... 51
7.2 Stedets karakter, bebyggelse, estetikk og landskap ... 51
7.3 Kulturminner og kulturmiljø ... 52
7.4 Forholdet til naturmangfoldloven ... 52
7.5 Landbruk / Naturressurser ... 54
7.6 Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / uteområder ... 54
7.7 Trafikkforhold ... 55
7.8 Støy og luftkvalitet ... 56
7.9 Sosial infrastruktur ... 56
7.10 Folkehelse og kriminalitetsforebygging ... 57
7.11 Universell tilgjengelighet ... 57
7.12 Teknisk infrastruktur ... 57
7.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen ... 58
7.14 Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere ... 58
8. Risiko og sårbarhet ... 59
8.1 Metode ... 59
8.2 Konklusjon ... 59
9. Innkomne innspill til varsel om oppstart ... 60
... 65
10. Referanser ... 67
11. Vedlegg ... 70

1. Sammendrag

Tiltakshaver Vennesla kommune har engasjert plankonsulent Henning Larsen til å gjøre en revisjon av eksisterende områdereguleringsplan for Skarpengland bygdesenter. Tidligere områdereguleringsplan er fra 2017. Deler av denne planen har imidlertid vist seg lite gjennomførbar i praksis. Målet med revisjonen er å gjøre planen lettere å realisere, samtidig som den bidrar til å videreutvikle sentrum på Skarpengland.

Planforslaget legger til rette for å videreutvikle Skarpengland bygdesenter med flere typer boliger, sentrumsfunksjoner og grøntområder. I tillegg bidrar den nye planen til mer trafikksikre løsninger for både gående, syklende og kjørende langs riksvegen og fylkesvegen. I planarbeidet har det vært et stort fokus på å gjøre Skarpengland til et attraktivt sted å bo, besøke og drive næringsvirksomhet i. Samtidig har det vært viktig å skape realistiske løsninger. En del av plangrepene fra den tidligere områdeplanen er videreført i dette planforslaget. Særlig i sentrumsområdet og i forbindelse med veiarealer er det imidlertid foretatt nye vurderinger.

2. Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for videreutvikling av Skarpengland sentrum i Vennesla kommune. Bygdesenteret skal utvikles med flere typer boliger, sentrumsfunksjoner og grøntområder. Samtidig skal den nye planen skape mer trafikksikre løsninger for riksvegen og fylkesvegen.

Den tidligere områdeplanen ble vedtatt i 2017. Deler av denne planen har imidlertid vist seg lite gjennomførbar i praksis. I eksiterende plan legges det opp til forholdsvis store endringer i sentrumsområdet, sammenlignet med dagens situasjon. Da planen erfaringsmessig har vist seg lite realiserbar, ble arbeidet med dette planforslaget påstartet.

Det nye planforslaget omfatter hovedsakelig det samme området som den tidligere områdeplanen. Planen legger til rette for en videreutvikling av bygdesenteret med nye typer funksjoner. Samtidig har det i arbeidet med planen vært et stort fokus på å skape realistiske løsninger som lar seg gjennomføre i praksis. En del av plangrepene fra den tidligere områdeplanen er videreført i planforslaget. Særlig i sentrumsområdet og i forbindelse med veiarealer er det imidlertid foretatt nye vurderinger.

2.2 Planområdet og eierforhold

Planområdet er på om lag 297 dekar. Figuren og tabellen nedenfor viser en oversikt over eiendomsforhold i sentrumsområdet. Disse eiendommene har vært særlig sentrale i planarbeidet, da det er her de største endringene er gjort sammenlignet med den tidligere områdeplanen.



Figur 2.1: Eiendommer i sentrumsområdet av Skarpengland.

2.3 Tidligere vedtak

I kommunal planstrategi for 2020-2023, ble det vedtatt å revidere eksisterende områderegulering for Skarpengland bygdesenter (plan ID 2013007).

Begrunnelsen for revisjonen var å gjøre gjennomføringen av planen enklere.

2.4 Krav om konsekvensutredning (KU)

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jamfør Forskrift om konsekvensutredninger av 21. juni 2017 med vedlegg. I Vedlegg 1 og 2 til forskriften angis hva som automatisk fører til konsekvensutredning og hva som skal vurderes om bør konsekvensutredes.

Planen er vurdert til ikke å utløse krav til konsekvensutredning, og dermed heller ikke krav om planprogram. I den tidligere områdeplanen ble det gjennomført en temautredning for relevante tema.

3. Planprosessen

3.1 Oppstart

Kommunen avholdt et internt oppstartsmøte på Herredshuset i Vennesla 10.05.2021.

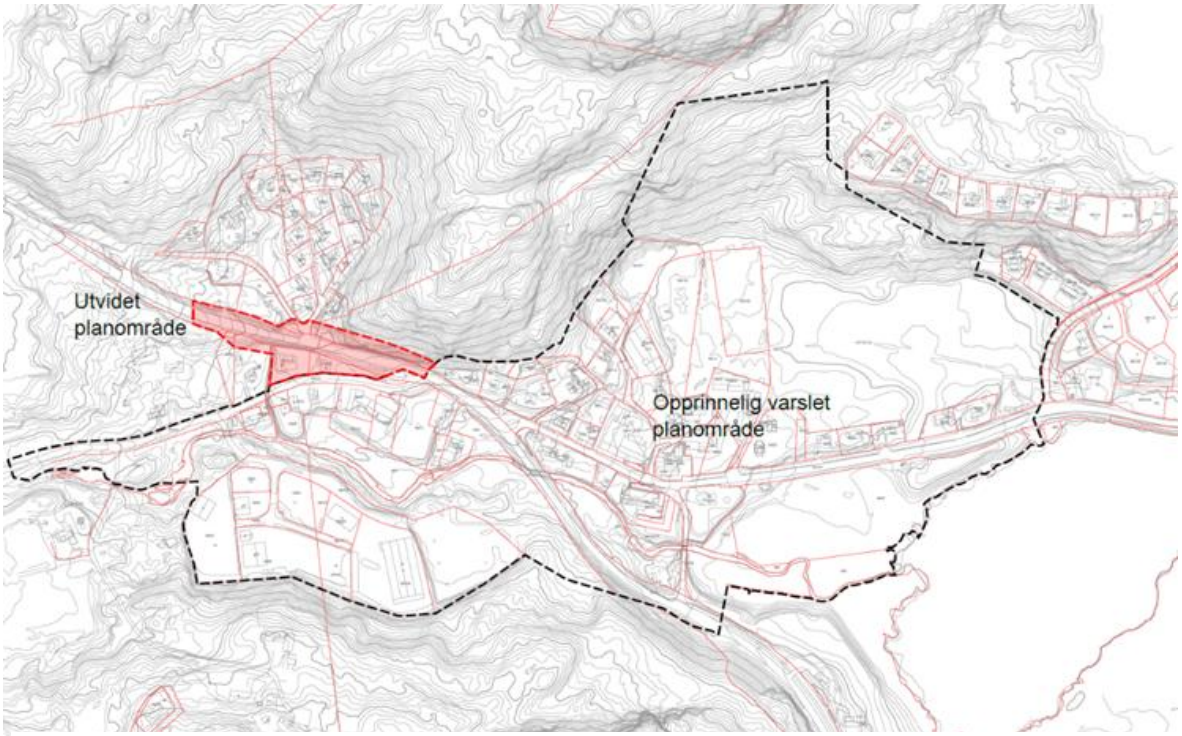
3.2 Varsel om oppstart

Den 08.06.2021 varslet Vennesla kommune oppstart av reguleringsarbeid. Varselet ble annonsert på kommunens nettsider samt i Vennesla tidende. I tillegg ble det sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter adresselister fra Vennesla kommune. Frist for uttalelser var 15.08.2021.

Det kom inn 8 skriftlige høringsuttalelser til varselet om oppstart. Høringsinnspillene er oppsummert nederst i planbeskrivelsen under «Innkomne innspill», sammen med forslagsstillers kommentarer. Innspillene i sin helhet ligger vedlagt. Følgende parter kom med innspill:

- Agder Energi Nett
- Agder fylkeskommune
- NVE
- Statens vegvesen
- Statsforvalteren i Agder
- Vennesla boligstiftelse
- Privatperson
- Privatperson

Opprinnelig varslet planområde hadde lik plangrense som områdeplanen fra 2017. Underveis i planprosessen så man at det var behov for å utvide deler av planområdet. Den 5. juni 2023, ble det varslet om utvidelse av plangrensen. Utvidelsen inkluderte mer av riksvegen og tilhørende veiareal mot boligfeltet Vormbrokka nordvest for sentrum. Totalt ble planområdet utvidet med 9,8 dekar.



Figur 3.1: Endelig planavgrensning. Rødt område viser varslet utvidelse.

Til varselet om utvidet plangrense, kom det inn 5 uttalelser. Disse ligger også vedlagt. Følgende parter kom med innspill til utvidelsen:

- Statsforvalteren i Agder
- Agder fylkeskommune
- NVE
- Glitre nett
- Øvrebø frikirke
- Privatperson
- Privatperson
- Privatperson

I ettertid har planområdet igjen blitt noe innskrenket når det gjelder delen som ble varselet utvidet. Dette da man så at det ikke var behov for å regulere alt arealet. Ved utleggelse til offentlig ettersyn ble planavgrensningen ytterligere justert med en liten utvidelse sør-øst i planen som omfatter annen veggrunn tilknyttet Riksveg 9. Det kom ikke inn noen uttalelser til den siste utvidelsen.

3.3 Politisk behandling av planforslag og offentlig ettersyn

Planforslag ble behandlet i Bygg- og miljøutvalget 22.08.2024.
Der ble det besluttet å legge planen ut på høring og offentlig ettersyn.

Flere offentlige instanser ba om utsatt frist, og siste uttalelse kom inn 13.12.2024.
I forbindelse med offentlig ettersyn fremmet NVE innsigelse til planforslaget. Innsigelsen var begrunnet med manglende skredutredning.

3.4 Øvrig medvirkning

I tillegg til ordinær høring og offentlig ettersyn, har det blitt gjennomført ytterliggere medvirkning med barn og unge samt innbyggere innenfor og i nærheten av plangrensen.

Den 02.05.2023 ble det avholdt et medvirkningsmøte med elever på Skarpengland skole. Plankonsulenten avholdt møtet, der 15 elever i elevrådet på skolen deltok. Elevene var fra ulike klassetrinn, der de yngste elevene var 9 år og de eldste 16 år. Det ble stilt ulike spørsmål om elevenes oppfattelse av planområdet og ønske om videre utvikling. Det ble også utdelt kart, der elevene kunne tegne inn skoleveien sin, hva de likte og hva ikke likte med Skarpengland.

Videre har grunneiere blitt kontaktet direkte for å høre om hvilke ønsker de har for den fremtidige utviklingen av sine tomter. I tillegg var det et par som tok kontakt i starten av planarbeidet, som bodde utenfor det avgrensede sentrumsområdet. Oppsummering av hva som kom inn i forbindelse med medvirkningen, og hvordan dette er blitt innarbeidet i planen står beskrevet senere i planbeskrivelsen.

4. Planstatus og rammebetingelser

4.1 Statlige planer og føringer

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

Arbeidet med klimatilpasning skal bidra til at samfunnet blir bedre rustet til å møte klimaendringene, gjennom å sikre at kommuner og fylkeskommuner unngår eller begrenser risiko, sårbarhet og ulemper, og drar nytte av eventuelle fordeler som følge av endringer i klimaet.

Klimatilpasning handler om å ta hensyn til dagens og framtidens klima. Klimaendringer vil påvirke natur og samfunn både på kort og lang sikt. Å ta hensyn til klimaet og endringer i dette, sammen med øvrige endringer i samfunnet, er avgjørende for å sikre en bærekraftig utvikling. Et livskraftig og variert naturmiljø er mindre sårbart for endringer, og kan medvirke til samfunnets tilpasning. Hensynet til klimatilpasning virker sammen med andre overordnede og tverrsektorielle mål for samfunns- og arealutvikling.

Kommunene og fylkeskommunene skal i sin overordnede planlegging innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, der det også tas hensyn til effektiv ressursbruk for samfunnet. Dette bør inkludere tiltak mot avskoging, og eventuelt økt opptak av CO_2 i skog og andre landarealer, og videre sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i tråd med disse retningslinjene.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)

Retningslinjene er en del av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. I nærmiljøet skal det avsettes tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager. Ved omdisponering av arealer som er i bruk eller egnet til lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Meld. St. 14
Nasjonal transportplan 2025-2036
Meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036 presenterer regjeringens transportpolitikk og langsiktige plan for utforming av transportsystemet. Det overordnede transportpolitiske målet er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.»

4.2 Regionale planer

Regionplan Agder 2030

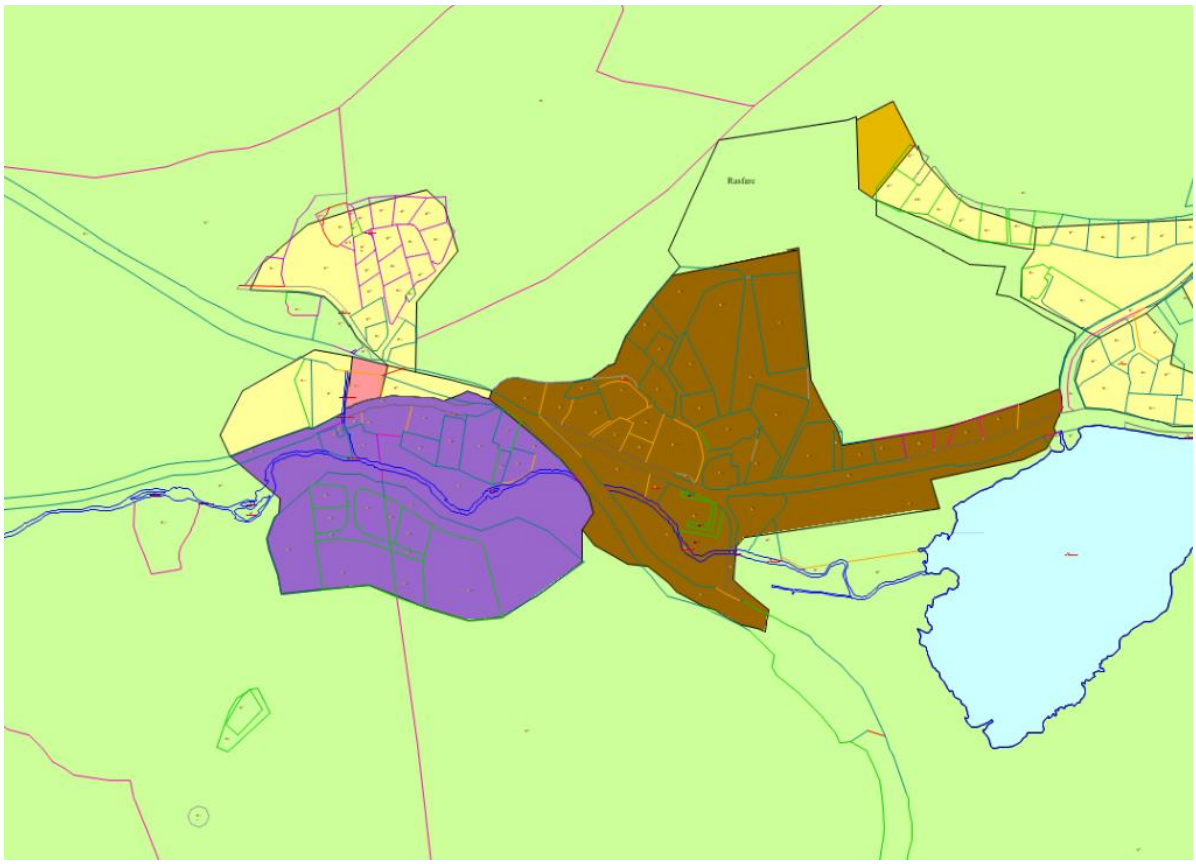
Regionplan Agder er et overordnet strategisk styringsdokument for hele Agder. Hovedmålet i regionplanen er å utvikle Agder til en miljømessig, sosial og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. Planen beskriver de viktigste utfordringene og mulighetene for landsdelen, et ønsket fremtidsbilde for 2030, og hva som skal til for å nå konkrete mål.

Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen (2023)
Formålet med ny regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen er å fremme en bærekraftig by- og stedsutvikling i hele regionen. Verdiskapingen skal styrkes samtidig som arealforbruket og transportarbeidet effektiviseres og klimagassutslippene reduseres. Natur, matjord og kulturmiljøer skal sikres. Til sammen vil dette fremme folkehelse og gode levekår. Et hovedgrep i planen er å satse på at hoveddelen av veksten i boliger og arbeidsplasser skal komme i prioriterte by-, kommune- og lokalsentre, gjennom transformasjon og fortetting.

4.3 Kommunale (overordnede) planer

Kommuneplanens samfunnsdel
Kommuneplanens samfunnsdel fokuserer på kommunens hovedutfordringer. I kommunens samfunnsdel, er utfordringene konsentrert om de to hovedtemaene «levekår» og «utvikling». Med levekår menes likeverd/likestilling/kompetanse/utdanning/oppvekstvilkår/folkehelse. Med utvikling menes befolknings-/næringsutvikling. Bakgrunnen for at man ønsker å fokusere på disse punktene, er at dette er grunnleggende områder som må bedres for å utvikle Vennesla til et godt sted å bo og skape vekst i.

Kommuneplanens arealdel (2018-2030)
I kommuneplanens arealdel er det aktuelle området hovedsakelig avsatt til sentrumsformål og næringsbebyggelse i plankartet. Mindre deler er avsatt til LNFR, boligområde og offentlig eller privat tjenesteyting. I den tilhørende planbeskrivelsen, beskrives Skarpengland som et bygdesentrum. Det vises til at det må legges til rette for at sentrumet kan fungere og utvikle seg med handel, tjenesteyting og tilgjengelighet slik at det samlet sett blir en god utvikling. I bestemmelsene er det både angitt generelle bestemmelser som gjelder for samtlige arealformål og spesifikke bestemmelser som gjelder for de enkelte arealformålene. I det følgende gjengis relevante utdrag fra bestemmelsene knyttet til de spesifikke arealformålene innenfor plangrensen.

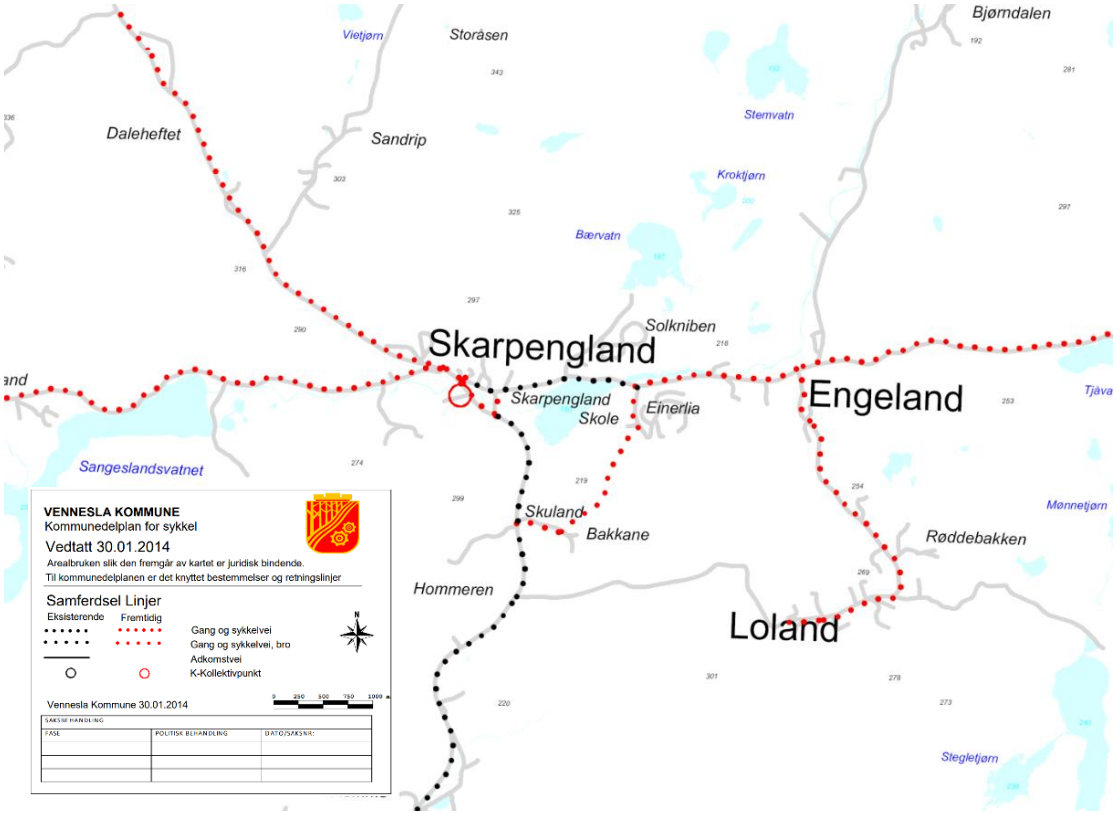


Figur 4.1: Kommuneplanens arealdel (2018-2030). Eiendomskart ligger som bakgrunn.

Andre kommunale (overordnede) planer

Det er vedtatt en kommunedelplan for sykkel som går gjennom kommunen. Kommunedelplanen viser hovednettet for sykkel, inkludert kollektivknutepunkt. Planen ble vedtatt i 2014, og Skarpengland inngår som en del av planområdet. Figuren nedenfor viser et utdrag fra plankartet.

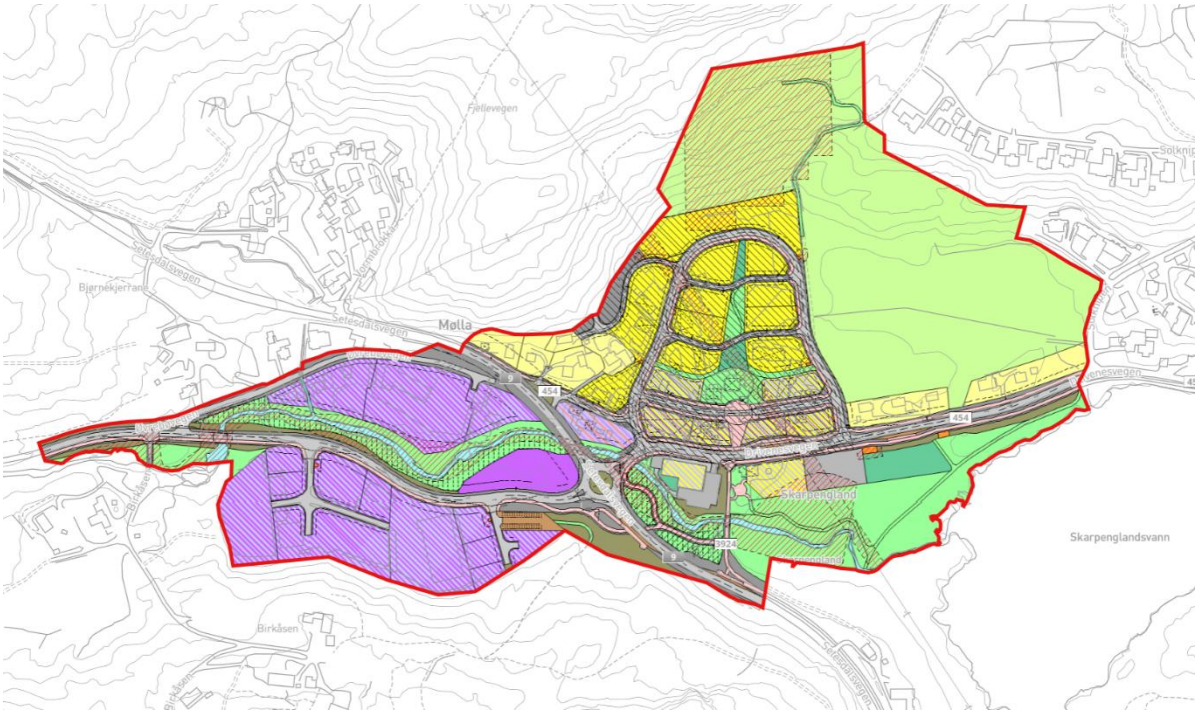
I henhold til de tilhørende bestemmelsene (§ 2-3), skal lokalisering av gang- og sykkelvei, sykkelfelt og/eller fortau avklares konkret og i detalj gjennom utarbeidelse av reguleringsplan. I bestemmelsene er det satt ytterliggere krav til fysisk utforming av sykkelrutene på de ulike strekningene (jf. § 3-1). Kommunedelplanen har som mål å gjøre det attraktivt og trygt for alle å sykle. Planen sikrer areal til et fremtidig sammenhengene sykkelvegnett.



Figur 4.2: Utsnitt fra kommunedelplan for sykkel.

4.4 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

Eksisterende områdereguleringsplan for Skarpengland bygdesenter fra 2017 (plan ID 2013007), ligger innenfor planavgrensningen. Deler av arealet mot nordvest, der den nye gang- og sykkelveien mot Vormbrokka er planlagt, er uregulert. Ellers befinner deler av gjeldende reguleringsplan for Vormbrokka (plan ID 2000009) seg innenfor plangrensen. Det aktuelle arealet i sistnevnte plan er hovedsakelig regulert til veiformål.



Figur 4.3: Tidligere områdereguleringsplan for Skarpengland (plan ID 2013007).

Det ligger enkelte planer i nærheten av den foreliggende områdeplanen, men som ikke inngår i selve planområdet. Disse er listet opp i tabellen under. Reguleringsplanene omkring legger stort sett til rette for boliger.

Tabell 4.1: Gjeldene, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner.

PLANID	PLANNAVN	VEDTAKSDATO
2013007	Områderegulering for Skarpengland bygdesenter	22.06.2017
2011002	Gnr. 56, bnr. 1, Solknipen 4	20.01.2011
2005005	Solknipen 3	27.01.2005
1998002	Solknipen 2	24.04.1997
1997022	Skarpengland sentrum	03.03.1980
1997028	Solknipen	27.03.1969

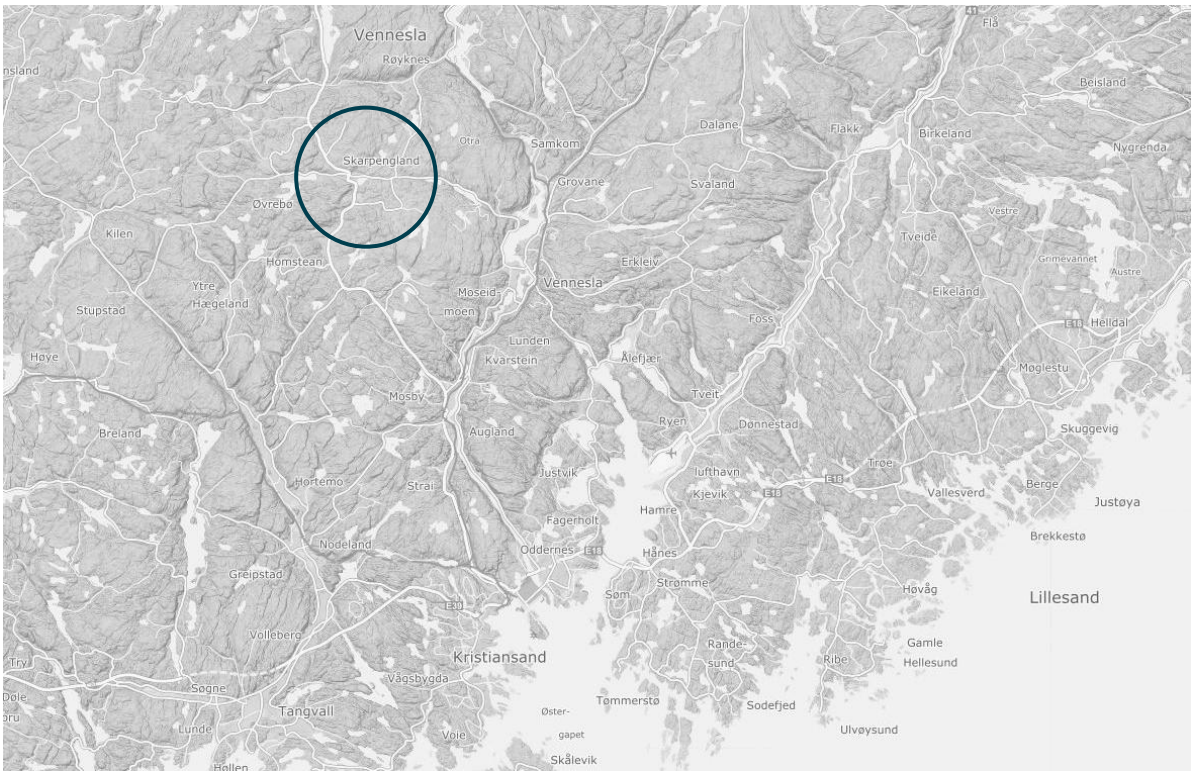
4.5 Analyser og utredninger

I den tidligere områdeplanen er det utført utredninger og analyser for ulike fagtema. Disse er også inkludert i det gjeldende planforslag, dersom de er ansett som relevante og hensiktsmessige. De enkelte fagrapportene blir henvist til under forskjellige temaer i planbeskrivelsen. Samtlige fagrapporter kan leses i sin helhet i vedlegg.

5. Eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Skarpengland ligger langs riksvei 9 i Vennesla kommune. Kommunesenteret i Vennesla sentrum er lokalisert om lag 10 km sørøstover. Følger man riksvegen videre nordover kommer man til Hovden etter cirka 2 ½ time. Kristiansand ligger omtrent en halvtimes kjøretur sørover.

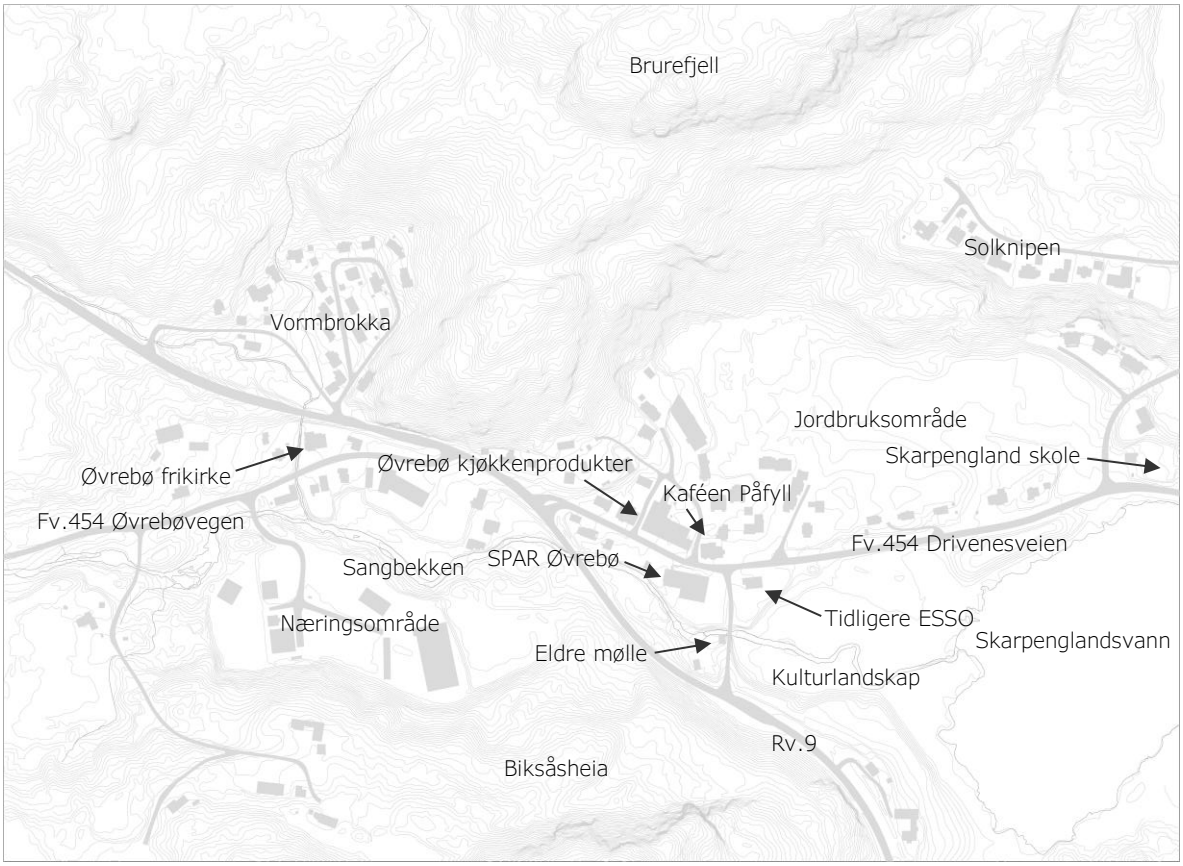


Figur 5.1: Planområdets beliggenhet. Kilde: Norgeskart (2023).

5.2 Dagens arealbruk

Skarpengland fungerer i dag som et bygdesenter. Forholdsvis mye av arealet innenfor planavgrensningen er opparbeidet med ulike typer bygg og infrastruktur. De bebygde arealene ligger hovedsakelig i sentrum, og strekker seg langs fylkesveiene som går på øst- og vestsiden av riksvegen. Mens en god del av bebyggelsen består av boliger, er det også enkelte næringsbygg i og nært sentrumsområdet.

Til tross for at stedet består av en del harde flater, er det også større naturpregede og vegetasjonskledde områder. Tett inntil bebyggelsen langs Drivenesveien er det jordbruksarealer. Rundt Skarpenglandsvann er det et kulturlandskap, der beitedyr bidrar til å holde området åpent. Vest for riksvegen er det et planert areal hvor det er plassert næringsbebyggelse. De øvrige områdene er stort sett skogkledde, med noe myrlendte partier. Terrenget skråner i grove trekk fra nord og sør ned mot Sangbekken som renner fra vest og ned i Skarpenglandsvann.



Figur 5.2: Arealbruk.

På flyfoto fra 1968, ser man at riksvegen gjennom sentrum var ferdig bygget. Omkring hadde det etablert seg noe bebyggelse, deriblant boligområdet Vormbrokka. Også Drivenesveien var bygget på denne tiden. Langs nordsiden av fylkesveien lå flere bygninger med tilhørende infrastruktur.



Frem mot 1980-tallet ble mer av området tatt i bruk til andre formål. I 1977 var skolebygningen og boligområdet Solknipen, øst og nordøst for planområdet, etablert. Selve sentrumsområdet hadde likevel ikke forandret seg særlig mye fra det foregående tiåret, selv om enkelte nye bygg var kommet til.





De neste årene økte boligbyggingen ytterliggere. Hovedsakelig ble den konsentrert rundt Solknipen og skolen. Like øst for Skarpengland skole, var det i 2004 etablert et forholdsvis stort boligfelt. I tilknytning til skolebygningen var idrettshallen Øvrebøhallen i tillegg bygget. Også i sentrumsområdet hadde det skjedd en del fortetting. Der dagens SPAR-butikk i dag ligger, var det blant annet etablert butikk.



Figur 5.3: Historisk utvikling av Skarpengland (Norge i bilder, 2022).

Utover 2000-tallet begynte næringsutviklingen på vestsiden av riksveien å ta form. Dette kan man se på flyfoto i form av planering av terrenget. Der det tidligere var vegetasjonskledd, ble det hogd og tilrettelagt for næringsbygg. I 2021 var flere av næringsbyggene på plass i landskapet. Når det gjaldt boligutviklingen, bredte Solknipen seg videre vestover. Sentrumsbebyggelsen fikk også enkelte nybygg. Etter en brann ble det bl.a. bygget en ny SPAR-butikk der den eldre tidligere stod.

5.3 Overordnete karaktertrekk, bebyggelsestyper og landskap

Overordnede karaktertrekk

I forbindelse med den tidligere områdereguleringsplanen, ble det laget en landskapsanalyse (Rambøll, 2012). I analysen ble det lagt vekt på de overordnede trekkene i landskapet. Kvalitetene i Skarpengland ble kartlagt for å kunne ivareta disse og samtidig styrke dem i videreutviklingen av stedet.

De overordnede trekkene i landskapet i Skarpengland, utgjøres i stor grad av høye terrengformer som rammer inn tettstedet og Skarpenglandsvannet. Brurefjell i nord og Biksåsheia i sørvest fungerer som romskapende elementer, mens Skarpenglandsvannet ligger som et solid gulv i bunnen. Sammen med kulturlandskapet rundt vannet og den konsentrerte, blandede bebyggelsen i sentrum, utgjør dette fremtredende identitetsskapende elementer.

Riksvegen og fylkesvegen danner to hovedårer gjennom Skarpengland. Mye av bebyggelsen er strukturert omkring disse veiene. Høydedragene er i all hovedsak vegetasjonskledde. Særlig mot nord og sør fungerer høydedragene som grønne bakvegger, som bidrar til å skape et landskapsrom i sentrumsområdet.

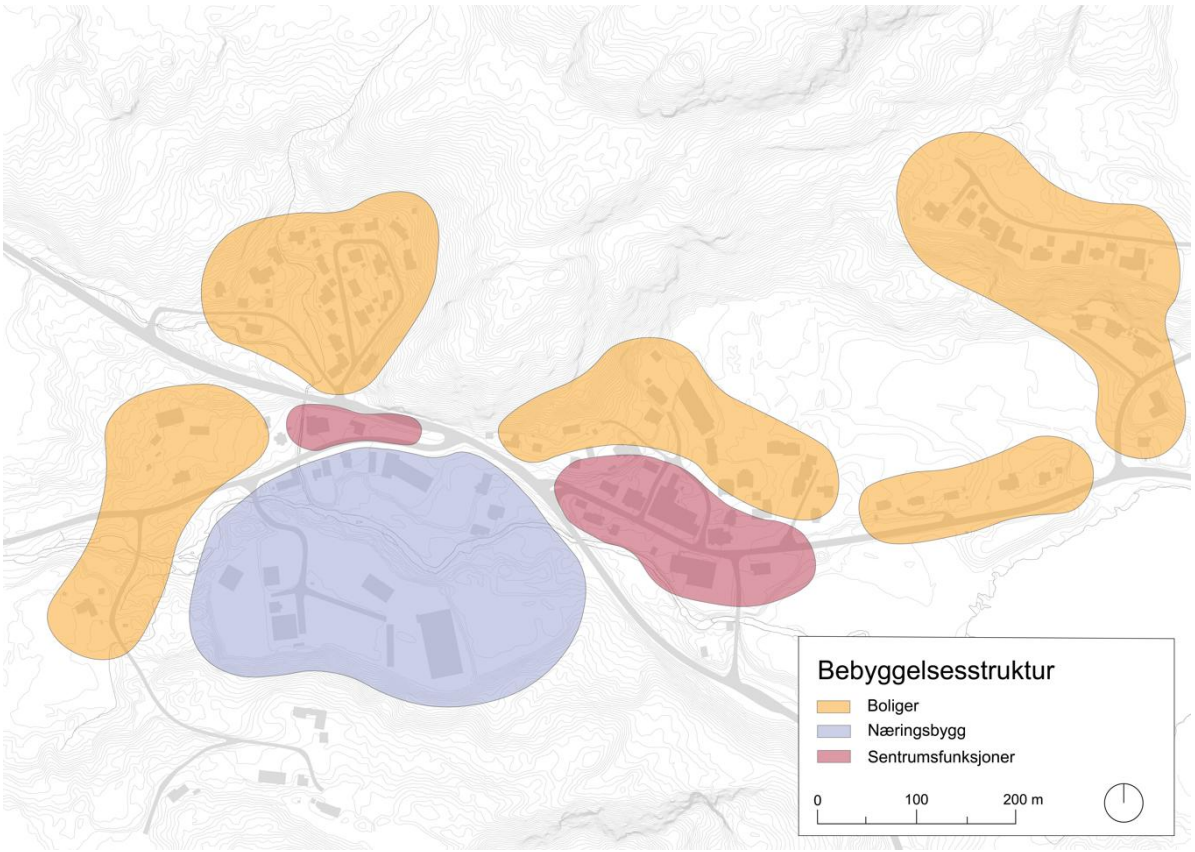




Figur 5.4: Til venstre: Bebyggelse i sentrum med Brurefjell i bakgrunnen. Kilde: Google maps (2023). Til høyre: Skarpenglandsvann. Kilde: Rambøll (2012).

Bebyggelsestyper

Sentralt i Skarpengland ligger diverse sentrumsfunksjoner. Her er det en blandet bebyggelsesstruktur som utgjøres av både bolig- og næringsbygg. Dagligvarebutikken SPAR befinner seg sentralt i området. Denne ligger i en nyere blokk med butikk i førsteetasje og leiligheter over. På motsatt side av veien ligger en eldre, nedlagt ESSO-stasjon. Sistnevnte bygg er i funkisstil og skiller seg fra øvrig bebyggelse i Skarpengland som stort sett har saltak. Langsmed Sangbekken finnes det ellers en eldre mølle. Lager- og fabrikkbygninger i sentrum er av mindre arkitektonisk betydning. Generelt er det en stor variasjon av forskjellige bygningstyper i sentrumsområdet – noe som gir et nokså rotete preg. Bygningene har ulik datering, og bygningsmassen bærer preg av å være bygd ut etter behov, uten en helhetlig utforming.



Figur 5.5: Bebyggelsesstruktur.

Blant boligene i sentrumsområdet finnes det både eneboliger og bygninger som inneholder flere boenheter. Nord for sentrum er det en overvekt av frittliggende eneboliger. I områdene omkring sentrum, består boligene også stort sett av frittliggende eneboliger. Vest for sentrumsområdet, på den andre siden av riksvegen, ligger flere næringsbygg. Sammenlignet med næringene nærmere sentrum, er disse av mer plasskrevende karakter. Det at Skarpengland ligger tett på et veinett som har en forholdsvis stor forflytning av mennesker og varer, er med på å skape et godt grunnlag for næringsvirksomhet.



Figur 5.6: Til venstre: Mølla langs Sangbekken. Foto: Rambøll (2012). Til høyre: Den nedlagte ESSO-stasjonen til høyre i bildet. Foto: Google maps (2023).

Kvaliteter og negative forhold i landskapet

I landskapsanalysen (2012) pekes det på kvaliteter og negative forhold i Skarpengland, vurdert ut ifra et landskapsfaglig ståsted.

Den grønne bakveggen rundt Skarpengland oppfattes som positiv fordi den danner en markant, rolig vegg i landskapsrommet rundt tettstedet. Den helhetlige grønne veggen hindrer at bebyggelse og anlegg flyter ut. Videre ligger Skarpenglandsvannet som en urørt flate med intakt vannkant. Det er kantvegetasjon med skog og kratt, myr, beitemark og våtmark, som gir et urørt inntrykk. Kulturlandskapet med åpen bjørkeskog og beitemark med noen steingjerder gir i tillegg området en positiv karakter.

Jordbrukslandskapet er fortsatt intakt, stedvis helt inn mot sentrumsbebyggelsen. Dette bidrar vesentlig til stedets særpreg. Det åpne jordbrukslandskapet skaper lys og luft mellom bebyggelsen og gir området en åpen karakter. Sangbekken som renner gjennom planområdet, har kantvegetasjon som er viktig for landskapsbildet. Den gamle mølla som ligger i tilknytning til bekken, oppfattes som et historisk spor som det er viktig å ta vare på. Også den gamle steinsatte broa over bekken ansees som et viktig kulturlandskapselement som bør tas vare på. Til sist er utsikten til Skarpenglandsvannet og kulturlandskapet rundt vannet viktig for opplevelsen av stedet og landskapet. Det er siktlinjer fra sentrum, Drivenesveien og riksvegen, som bør ivaretas fremover. Ellers ligger flere steingjerder i eiendomsgrensene i sentrum. Noen er gjengrodd, mens andre er mer iøynefallende. Også disse er viktige å ta hensyn til å den fremtidige utviklingen av stedet.






Figur 5.7: Øverst til venstre: Overgangsfelt over rv. 9 til næringsområdet på vestsiden av veien. Kilde: Google maps (2023). Øverst til høyre: Steinhvelvsbro over Sangbekken. Kilde: Rambøll (2012). Nederst til venstre: SPAR-butikken. Kilde: Google maps (2023). Nederst til høyre: Sangbekken. Kilde: Rambøll (2012).

Trafikkarealene i sentrum er i dag stedvis utflytende og preget av «burning» og svidd gummi. Dette kan ha sammenheng med at arealene er store og utflytende, og dermed inviterer til den slags aktivitet. Avkjørsler til lager- og næringsbygg i sentrum er også utflytende og fremstår som rotete. Et annet negativt forhold er at det ikke er noen opplagte møtesteder i sentrum. Etter at landskapsanalysen ble laget har imidlertid dagligvareforretningen blitt bygget opp igjen, etter at den på analysetidspunktet var nedbrent. Da butikken var borte, forsvant også et treffested.

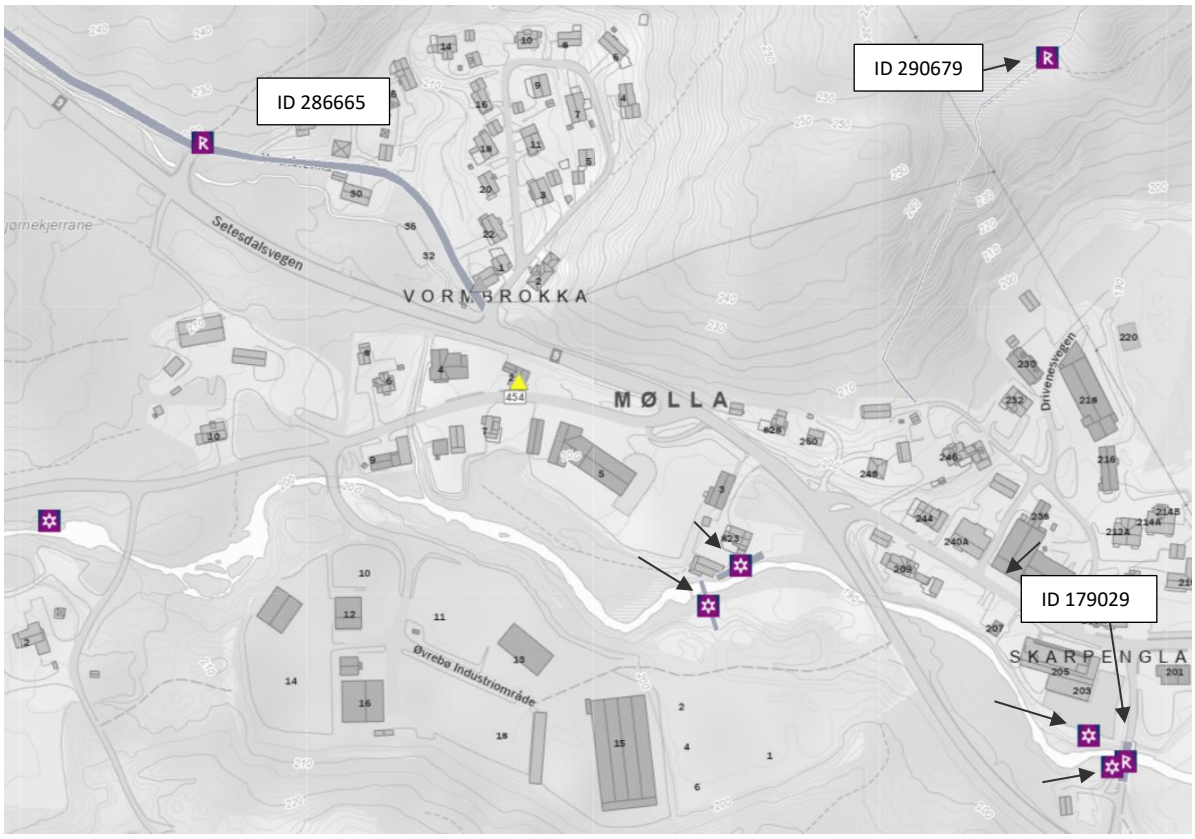
5.4 Solforhold og Lokalklima

Skarpengland bygdesenter har generelt gode solforhold. Høydeforskjellene i terrenget er ikke så store at de bidrar til at sentrumsområdet får mye skygger. Store deler av bebyggelsen i sentrum er i tillegg vendt mot sør.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

I offentlig tilgjengelige registre er det registrert flere kulturminner innenfor plangrensen. Disse vises på kartet under. Tabellen gir en oppsummering av hva de enkelte kulturminnene består av.

Figur 5.8: Kulturminner. Kilde: Naturbase (2023) og kulturminnesøk (2023).



Figur 2: Kulturminner. Gule trekanter viser SEFRAK-registrerte bygg. Kilde: Kulturminnesøk (2023); Naturbase (2023).

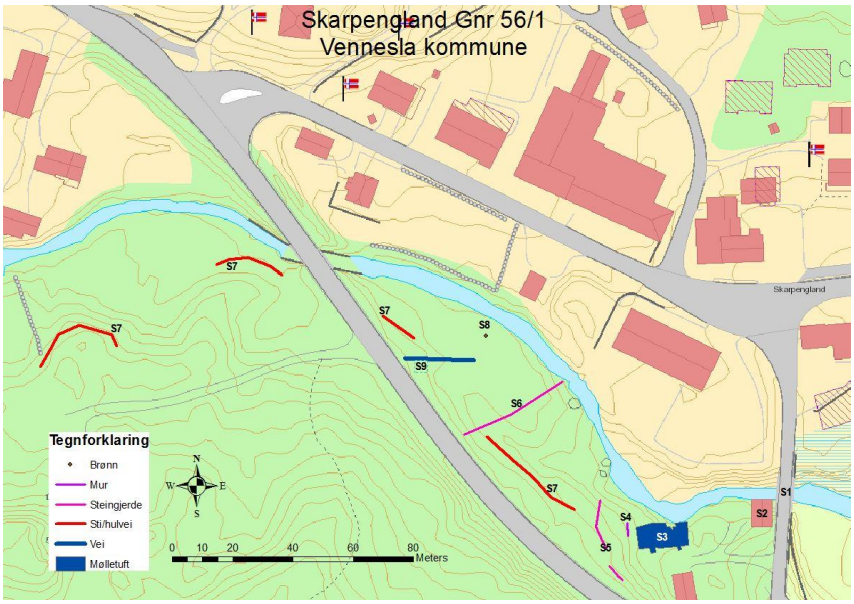
ID	Navn	Vernestatus	Datering	Beskrivelse
288351	**Skarpenglandsstemmen, Dam/demningsanlegg**	Ikke fredet	1800-tallet, tredje kvartal	Stem av steinblokker. Stemmen var både for mølle og sag. Etter at han gjekk ut av bruk, er han blitt øydelagt der åna renner igjennom, men resten av stemmen er intakt.
288393	**Skarpengland sag og mølle, Sagbruk**	Ikke fredet	1800-tallet, andre kvartal	Tidligere sag og mølle som ligger under fylling for skole og industri
288391	**Skarpengland sag (den nedre), Sagbruk**	Ikke fredet	1900-tallet, tredje kvartal	Tidligere sag som ligger under butikk-fyllinga
288395	**Skarpengland mølle (den nedre), Mølle/kvernhus**	Ikke fredet	1900-tallet	Denne bygningen er en nyere mølle, trolig bygd etter 1891. Mølla gikk over fra vannkraft til motorkraft rundt 1930. Mølla har aldri vært i bruk etter 1950. Bygningen står enda, men både møllesteiner og annet utsyr er solgt.
179029	**Setesdalsvegen som kjøreveg, Skarpenglandsbruna, Veganlegg**	Ikke fredet	1800-tallet, fjerde kvartal	Skarpengland bru er ei steinhvelvbru bygd i 1887. I bruk som setesdalsveg til 1965. Er enda fylkesveg.
290679	**Fjellestien om Tyskartrappa, Vandrerute**	Ikke fredet	16-1700-tallet	Gammel sti som går som ei kløft i fjellsida der det er satt inn åtte trappetrinn av stein. Ukjent hvorfor trappa heter Tyskartrappa, da den ikke har noe med andre verdenskrig å gjøre.

286665	**Setesdalsvegen som kjøreveg, Vassåsdalen, Veganlegg**	Ikke fredet	1800-tallet	Bygd i 1830-årene og utvidet i 1840- og 1880-årene. I bruk til 1963. Strekningen kalles Vassåsdalen.
288388	**Birkåsen sag (Holmesaga), Sagbruk**	Ikke fredet	1800-tallet	Tidligere sag. En del av sagtufta er blitt overfylt av fylkesvegen.

I tillegg til kulturminnene nevnt i tabellen over, er det registrert et SEFRAK-bygg innenfor planområdet. Dette er et forsamlingshus som ligger like sør for riksvegen. Bygningen er fra slutten av 1800-tallet, og beskrives som et samfunnshus/grendehus. Også i nærheten av planområdet, utenfor plangrensen, er det registrert kulturminner. Blant disse er et gravfelt på Birkåsen, sør for riksvegen (ID 77287). Gravfeltet er automatisk fredet og datert til jernalderen. På Brurefjell, nord for planområdet, er det henholdsvis registrert bergkunst (ID 290669) og et bosetning-aktivitetsområde (ID 157560). Førstnevnt er fra slutten av 1800-tallet, mens bosetning-aktivitetsområde har flere dateringer. Innad i bosetnings-aktivitetsområdet er det registrert fire enkeltminner, i form av to tufter fra slutten av 1900-tallet, en tuft fra 1800-tallet og en geil fra 16-1700-tallet. Ingen av dem er fredet.

I forbindelse med den tidligere reguleringsplanen for Skarpengland, ble det gjennomført arkeologiske registreringer og utarbeidet en rapport av fylkeskommunen i 2013 som dekker planområdet. På daværende tidspunkt var det ikke registrert noen kulturminner innenfor planområdet. Under registreringen ble det avdekket flere nyeretids minner langs Sangbekken, som ikke var registrert før. Enkelte av disse referees til over og ligger nå i offentlig tilgjengelige databaser som kulturminner. Samtlige ble klassifisert som nyere tids kulturminner (brønn og vei mulig moderne), forutenom det som kan være en hulevei som har gått langs Sangbekken. Til sammen ble følgende strukturer funnet:

- Skarpengland bru (S1)
- Sag (S2)
- Mølletuft (S3)
- Mur (S4)
- Steingjerde (S5)
- Steingjerde (S6)
- Sti/hulvei (S7)
- Brønn (S8)
- Vei (S9)



Figur 5.9: Arkeologiske registreringer. Kilde: «Arkeologiske registreringer Skarpengland» (2013).

5.6 Naturmangfold

Det er foretatt en utsjekk i Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabankens artskart. I Naturbase er Skarpenglandsvann registrert som naturtypen «rik kulturlandskapssjø» etter DN-håndbok 13. Området er gitt verdien «viktig». Dette begrunnes med at området har en velutviklet utforming med et rikt artsinventar. Lengst vest i planområdet, langs Sangbekken, er naturtypen «gammel fattig edellauvskog» registrert. Også denne har verdien «viktig» etter DN-håndbok 13. Verdibegrunnelsen for sistnevnte er at dette er en forholdsvis rik/frodig flompåvirket og relativt gammel blandingsskog langs et bekkedrag med god vannkvalitet og rik elvemosevegetasjon. Dette er en uvanlig kombinasjon som gir grunnlag for et relativt høyt artsmangfold.

Av dyre- og plantearter er det gjort flere registreringer. Blant dem som er på rødlista og er registrert innenfor plangrensen, er fugleartene grønnfink (sårbar), tårnseiler (nær truet) og gulspurv (sårbar). En del arter er også på fremmedartlista. Disse er først og fremst konsentrert langs veiarealene og inkluderer flere funnpunkter av parkslirekne (svært høy risiko). Det er også registrert hvitsteinkløver (svært høy risiko) og klasespirea (svært høy risiko).



Figur 5.10: Arter innenfor og i nærheten av planområdet. Kilde: Artsdatabanken (2023).

I forbindelse med den tidligere områdeplanen for Skarpengland, ble det i 2012 undersøkt og utarbeidet en rapport som tar for seg det biologiske mangfoldet i planområdet. Rapporten er laget av Agder naturmuseum og botaniske hage IKS. Rapporten vurderer status på naturforholdene da den ble laget, samt hvordan en utbygging i henhold til planen vil påvirke det biologiske mangfoldet. Det ble også foretatt en egen undersøkelse og laget en rapport om fisk og bunndyr i Sangbekken (Terrateknikk, 2012). Konklusjonene fra denne undersøkelsen er tatt med i rapporten til Agder naturmuseum og botaniske hage IKS. Begge rapportene ansees som relevant for det foreliggende planforslaget, da plangrensen er så å si tilsvarende.

I henhold til rapporten fra Agder naturmuseum og botaniske hage IKS (2012), er de biologisk viktigste områdene innenfor plangrensen knyttet til Sangbekken. Dette er et viktig gyte- og leveområde for ørret. Bekken har også verdi som leveområde for fossekall. Undesøkelser av bunndyr og moser viser at vannkvaliteten i bekken er god. Kantvegetasjonen langs store deler av bekken er intakt med stilleflytende partier og kantskog av svartor og noe rikere sumpvegetasjon. Slike områder har høy verdi som naturtype. Der bebyggelsen ligger tett, trenger fremmede arter inn i bekkemiljøet. Dette gjelder spesielt parkslirekne og rynkerose. Rapporten peker på at det er registrert flere fremmede arter i området. Disse er for det meste knyttet til områder med menneskelig aktivitet. Flere av artene er vurdert til å inneha høy risiko.

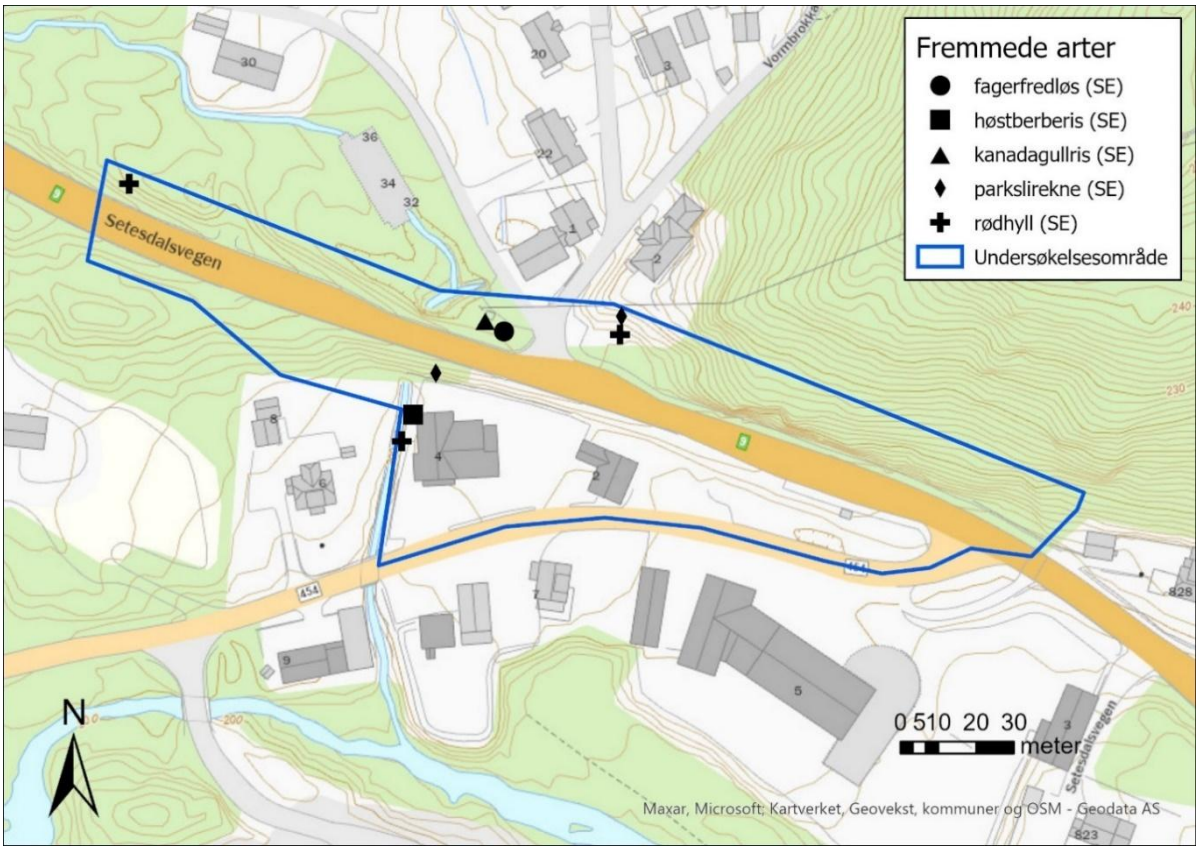
Kulturlandskapet og våtmarksområdet nede ved Skarpenglandsvannet er registrert som del av en rik kulturlandskapssjø. Her finnes også et område med karakter av hagemark. Sistnevnte er en tresatt vegetasjonstype som holdes åpen ved beitedyr. Vegetasjonstypene i området ivaretas best ved tradisjonell drift med bruk av beitedyr. I rapporten nevnes også at den sørvendte skråningen opp mot Brurefjell er registrert som vinterbeiteområde for rådyr. Gjennomføring av planen ansees likevel ikke som et vesentlig inngrep i dette viltområdet.

Rapporten konkluderer med at dersom kulturlandskapet langs Sangbekken, og en forholdsvis bred sone langs bekken (10-15 meter på hver side og minimum 6 meter på kritiske steder) tas vare på, vil de viktigste verdiene av det biologiske mangfoldet innenfor planområdet bli sikret. Dersom det bygges for nært bekken, vil det øke sjansene for at fremmede arter etablerer seg langs kanten av bekken. Som en elv med lav partikkeltetthet og næringstilsig som typiske karakteristika og bestemmende for vannkjemi og fauna, vil elva lett kunne skades og/eller miste slike verdier dersom forurensning av kjemisk art eller som tilslamming fra bygge- eller anleggsområder kommer inn i vannstrømmen. Slik tilførsel har potensiale til å endre eksisterende bunndyrsamfunn, egnethet som gyteområde og verdi som oppvekstområde.



Figur 5.11: Sangbekken fotografert i kulturlandskapet nede ved Skarpenglandsvannet. Vadested. Kantskog av svartor. Kilde: Agder naturmuseum og botaniske hage IKS (2012, s. 10).

I forbindelse med utvidelsen av planområdet ved dette planforslaget, ble det gjennomført en ny kartlegging og vurdering av naturverdier innenfor den utvidede delen (Rambøll, 2023a). Det utvidede område ble undersøkt for sjeldne og truede naturtyper og arter i henhold til norske rødlister, samt fremmede arter i henhold til fremmedartlista. I forbindelse med undersøkelsen, ble det ikke funnet viktige naturtyper, rødlistede arter eller annen natur av forvaltningsinteresse. Flere fremmede arter ble imidlertid funnet i undersøkelsesområdet. Disse vises på figurene under.



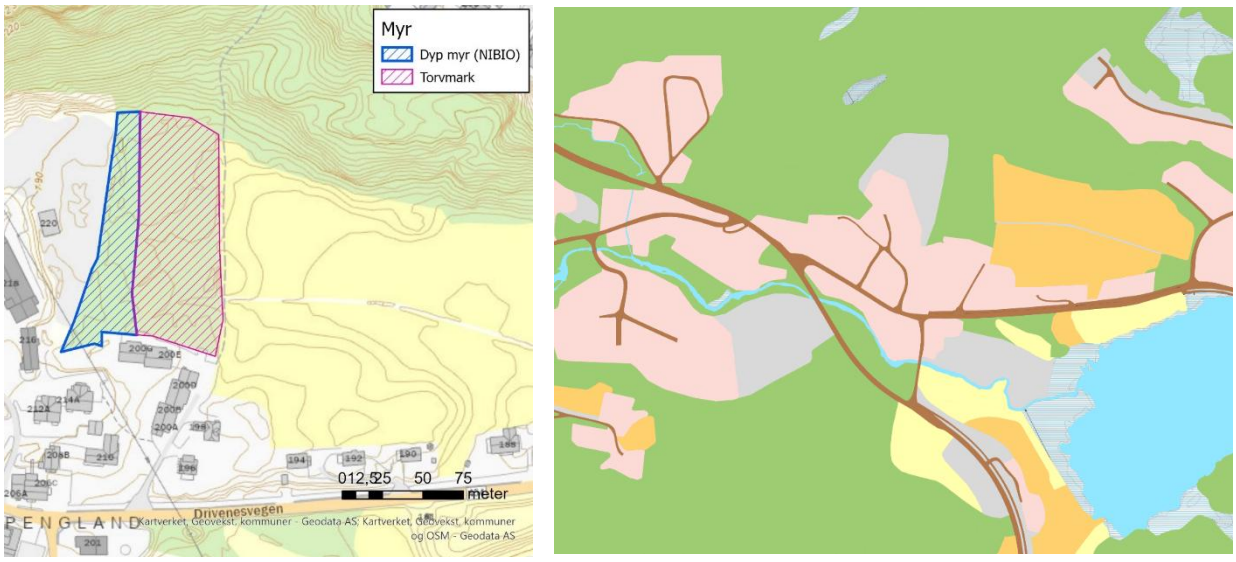
Figur 5.12: Fremmede arter innenfor utvidet del av planområdet. Området lengst vest er ikke lenger en del av planområdet, da det er blitt innskrenket noe. Kilde: Rambøll (2023a).



Figur 5.13: Rundt stolpen vokser fagerfredløs og til venstre for trafokiosken kanadagullris. Kilde: Rambøll (2023a).

5.7 Landbruk / naturressurser

Utenfor bebyggelsen i sentrumsområdet, er større deler av arealene kategorisert som skog i AR5-kart. Skogen består hovedsakelig av barskog med høy bonitet. Jordet øst i planområdet er beskrevet som fylldyra jord. Det samme er et mindre areal på sørsiden av fylkesveien (Naturbase, 2023). Jordet nord for fylkesvegen er i dag i aktiv drift. I henhold til NIBIO (2023) er deler av jordbruksarealet i verdiklassen «stor verdi», mens deler er i verdiklassen «middels verdi». Arealet på sørsiden av fylkesveien er i verdiklassen «middels verdi». Ned mot Skarpenglandsvann er det arealer med innmarksbeite (Naturbase, 2023). Innenfor plangrensen er det ellers registrert et område med dyp myr. Myra ligger like nord for bebyggelsen i sentrumsområdet. I offentlige registre er den kategorisert som middels omdannet. Også rundt Skarpenglandsvann er det registrert enkelte myrområder (NIBIO Kilden, 2023).



Figur 5.14: Til venstre: Blå skravur er registrert dyp myr (NIBIO). Lilla areal er areal som trolig også har vært myr, men nå er torvmark. Kilde: Rambøll (2023a). Til høyre: Arealressurskart AR5. Kilde: NIBIO Kilden (2023).

For å øke kunnskapsgrunnlaget om myra i sentrum, ble det foretatt en egen befaring og vurdering av denne i forbindelse med planarbeidet (Rambøll, 2023a). Myrområdet ble undersøkt visuelt og det ble målt dybde ved hjelp av myrspyd. Arealet til den registrerte dypmyra måler 3,2 dekar i NIBIOs registre. Observasjoner i felt samt studie av gamle flyfoto, tyder på at ytterliggere 10 dekar har vært myr. Omfattende grøfting fra før 1968 (tidligste tilgjengelige flyfoto) og påfølgende skogreising har gjort at dette nå delvis er torvmark og til dels skogsmark. Vegetasjonen domineres i dag av bjørk, gran og noe furu. Det er synlige hogststubber som bekrefter at det er tatt ut større skog for noen år siden.

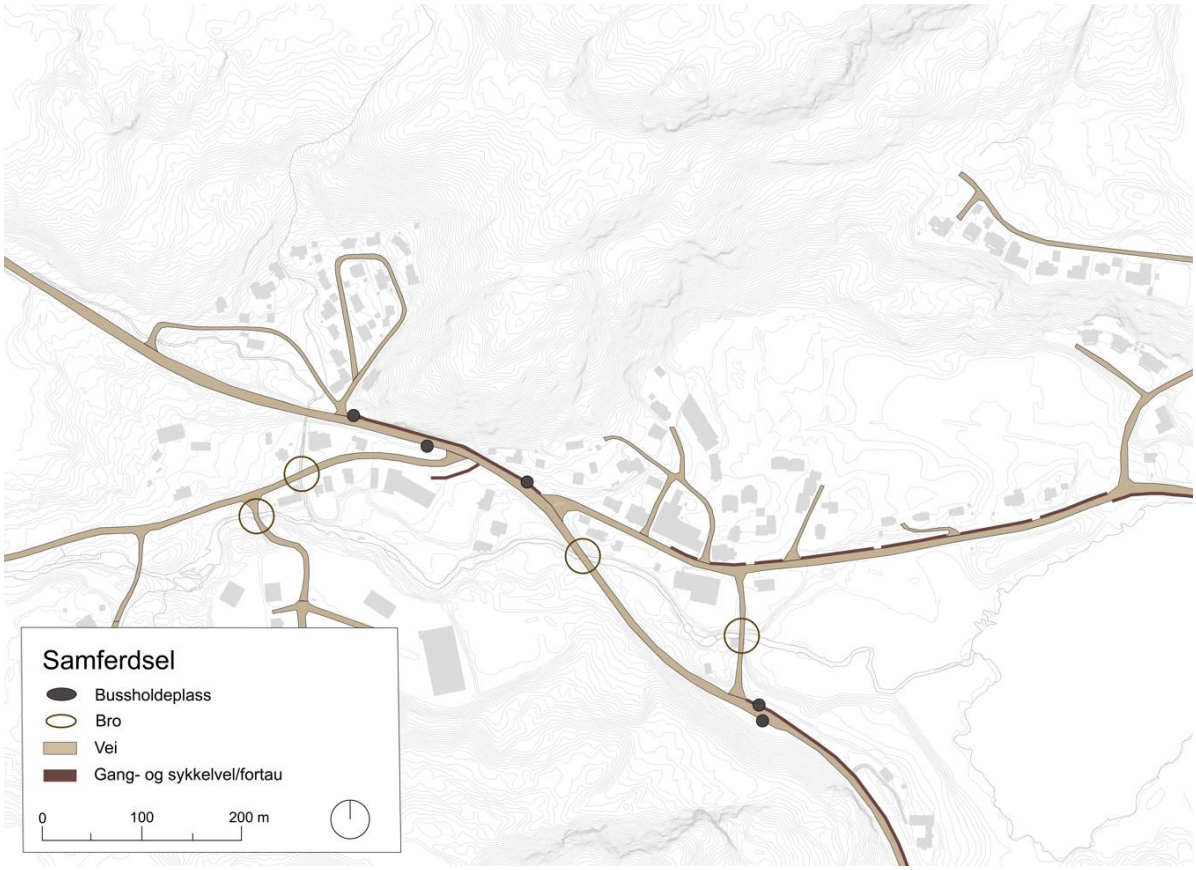
På bakgrunn av visuelle observasjoner samt bruk av myrspyd, antas det at store deler av myra fortsatt har torv, men at de øvre lagene er omdannet. Omdanningsgraden ved de to målepunktene ble antatt å være middels, i tråd med eksisterende data fra NIBIO.

I følge til rapporten fra Rambøll (2023a), er det et stort behov for å reetablere og restaurere natur både nasjonalt og internasjonalt. Myrområdet ved Skarpengland kan være en aktuell kandidat til å la seg restaurere. Det bør imidlertid gjøres noen grunnleggende undersøkelser for å få bekreftet at det er torvmasser som fortsatt lagrer karbon. Om prøveresultatene gir tilfredsstillende resultat, vil myra la seg restaurere ved at grunnvannsnivået økes. Dette kan gjøres ved å tette alle dreneringsgrøfter, og ved å fjerne skogen på myra.

5.8 Trafikkforhold

Rv. 9 er hovedveien fra Kristiansand til Setesdal og går tvers gjennom planområdet. Riksveien er en mye brukt reiserute. Både på sommer- og vinterhalvåret er det forholdsvis stor gjennomgangstrafikk av turister langs veistrekket. På sommeren kommer en stor andel via Kristiansand havn og passerer Skarpengland på vei opp Setesdalen. Om vinteren, spesielt i helgene, er det til dels stor regional turisttrafikk mellom bostedsområder sør i Agder og de store hytteområdene i Setesdal. Mye godstrafikk fra Vestlandet ned til Sørlandet går også gjennom Skarpengland. I 2022 hadde rv. 9 en ÅDT på 3500 gjennom planområdet. Andelen lange kjøretøy var på 13%. Skiltet hastighet er 60km/t (Statens vegvesen, 2023).

Fylkesvei 454 går fra Vennesla sentrum i øst til Stupstad i vest, og krysser rv. 9 på Skarpengland. Fra Skarpengland og østover kalles fylkesveien for Drivenesvegen, vestover kalles den for Øvrebøvegen. Drivenesveien hadde en ÅDT på 2300 i år 2022. Andel lange kjøretøy var på 11%. Øvrebøveien hadde en langt lavere ÅDT på 300 for tilsvarende år. Andelen lange kjøretøy var på 10%. I tillegg til fv. 454, befinner en svært kort fylkesveistrekning på 120 m, fv. 3924, seg innenfor plangrensen. Denne binder riksveien sammen med Drivenesveien via steinhvelvsbroa øst i planområdet. Fylkesveien er per dags dato enveiskjørt. Fv. 3924 hadde en ÅDT på 200 i år 2022. Andelen lange kjøretøy var på 10%. Skiltet hastighet på fylkesveiene innenfor planområdet er i dag 50 km/t. Dette med unntak av et kortere strekk gjennom sentrum der fartsgrensen er 40 km/t (Statens vegvesen, 2023).



Figur 5.15: Samferdsel i dagens situasjon.

Skarpengland er i dag preget av at privatbiler blir benyttet som hovedfremkomstmiddel. Likevel er det tilrettelagt for gående og syklende enkelte steder. Sør for sentrumsområdet, langs riksveien, er det etablert en relativt bred gang- og sykkelvei som ligger adskilt fra kjøreveien frem til krysset ved fv. 3924. Langs Drivenesveien er det en fortausløsning på nordsiden som går fra sentrumsområdet til Skarpengland skole i øst. Til Vormbrokka har det blitt anlagt et nyere fortau.

Når det gjelder kollektivtransport, er det etablert flere busstopp innenfor plangrensen langs riksveien. Totalt befinner det seg fem busstopp innenfor planområdet. Ved holdeplassene stopper rute nummer 170 som går fra Kristiansand til Haukeli, via Hovden og Evje. Busslinjen har en forholdsvis hyppig frekvens. Det ankommer busser ca. én gang i timen, med noe hyppigere avganger på morgenen og noe sjeldnere på kveldstid (Agder kollektivtrafikk, 2023). En del skolelever benytter også buss i området. Flere av disse kommer nordfra og bytter buss på holdeplassen «Skarpengland nord», som ligger nord i planområdet. Derfra tar de bussen videre mot Vennesla langs Drivenesveien.

I dag er trafikkbildet uoversiktlig flere steder i Skarpengland. Det er registrert flere trafikkulykker både langs riks- og fylkesveinettet innenfor planområdet. Flest ulykker er registrert der rv. 9 treffer Drivenesveien. Også langs Drivenesveien er det registrert flere ulykkeshendelser. Noe færre ulykker er registrert langs Øvrebøveien (Statens vegvesen, 2024). Samlet sett tilsier ulykkestallene at det flere steder med fordel kunne ha blitt gjort tiltak som styrker trafikksikkerheten. Kryssområdet mellom fv. 3524 og Drivenesveien er blant annet utflytende. I tillegg mangler det i dag trygge adkomster for myke trafikanter fra holdeplassene langs rv. 9 til sentrumsområdet.



Figur 5.16: Registrerte trafikkulykker. Kilde: Statens vegvesen (2024) sitt vegkart.

5.9 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder

Ikke langt unna planområdet, ca. 1 km nordover, ligger Sandripheia Fritidspark. Dette er en populær destinasjon for hele regionen vinterstid med både turområder og skianlegg.

Det er ingen kartlagte eller statlig sikrede friluftsområder i eller i nærheten av planområdet (Naturbase, 2023). Samtidig er det sannsynlig at de omkringliggende skogsområdene blir benyttet til friluftsliv. Flere av disse fremstår som lite berørte av menneskelig aktivitet, og er slik sett godt egnet til å drive friluftsliv i. Fra Skarpengland sentrum er det registrert en turvei som leder opp til et turmål ved Brurefjell, 285 meter over havet. Til sammenligning ligger Skarpenglandsvann på ca. 180 meter over havet. Deler av turveien ligger innenfor planavgrensningen. Turen beskrives på følgende måte hos UT.no (2023):

Flott tur som starter i sentrum av Skarpengland. Hele turen går på fin traktorvei. Fra innerst av Solknipen Vest er det skiltet og merket rødt. Fin utsikt fra toppen av Fjellet og Brudefjellet (100 m fra sletta) Mulighet til å gå til Bærvannet.



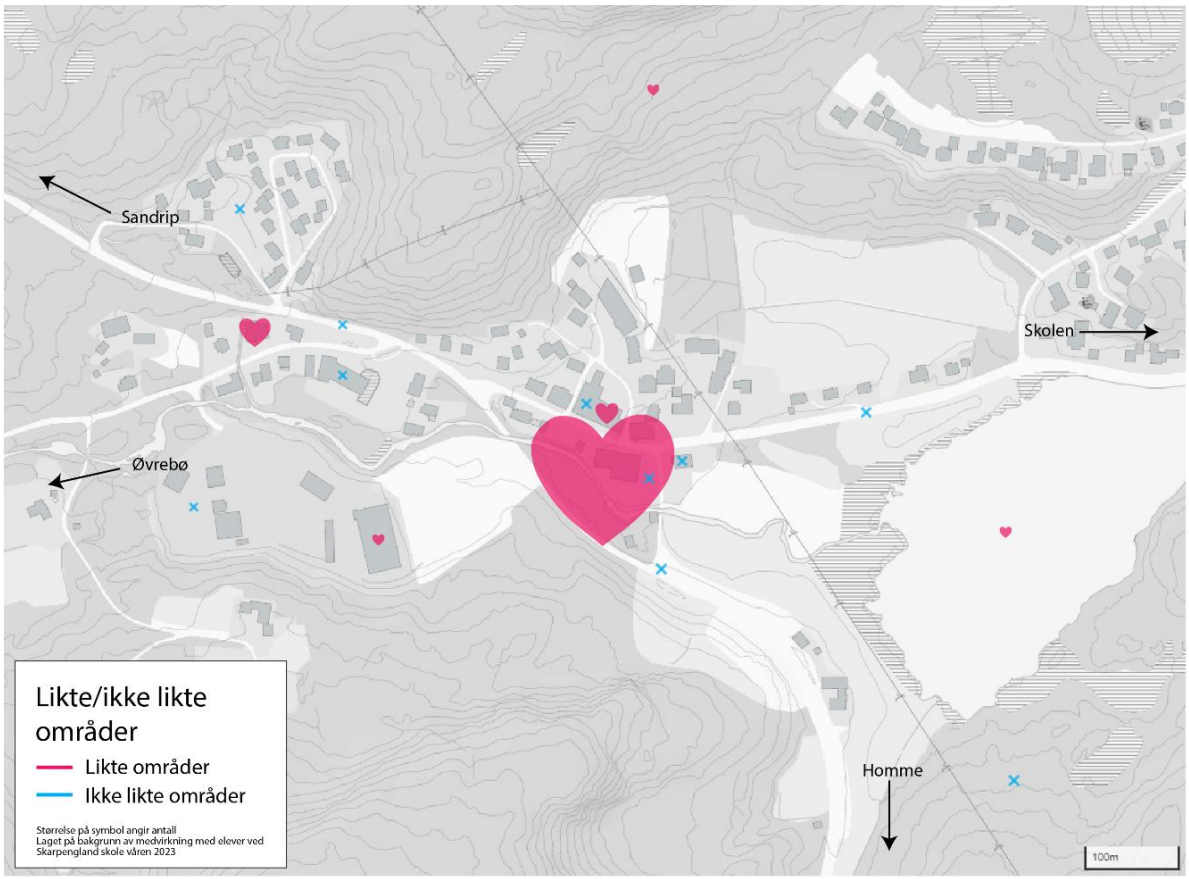
Figur 5.17: Turpost "Fjellet" ved Brurefjell. Kilde: UT.no (2023).

5.10 Barns interesser

I forbindelse med planarbeidet ble det gjennomført medvirkning med barn og unge ved Skarpengland skole. Der kom det frem hvordan barn og unge bruker og opplever planområdet i dag, og hvordan de kunne ønske at dette utviklet seg i fremtiden. I det følgende gis en oppsummering av hva som kom frem i møtet.

Det stedet barn og unge i dag liker best å være, er ved SPAR-butikken i sentrum. På spørsmål om hva elevene liker best med Skarpengland sentrum, var det klart flest som trakk frem dette stedet. Også Øvrebø Frikirke er et sted flere liker å oppholde seg. I tillegg ble Skarpenglandsvann, Øvrebø kassefabrikk ved dagens næringsområde og butikken Øvrebø kjøkkenprodukter trukket frem.

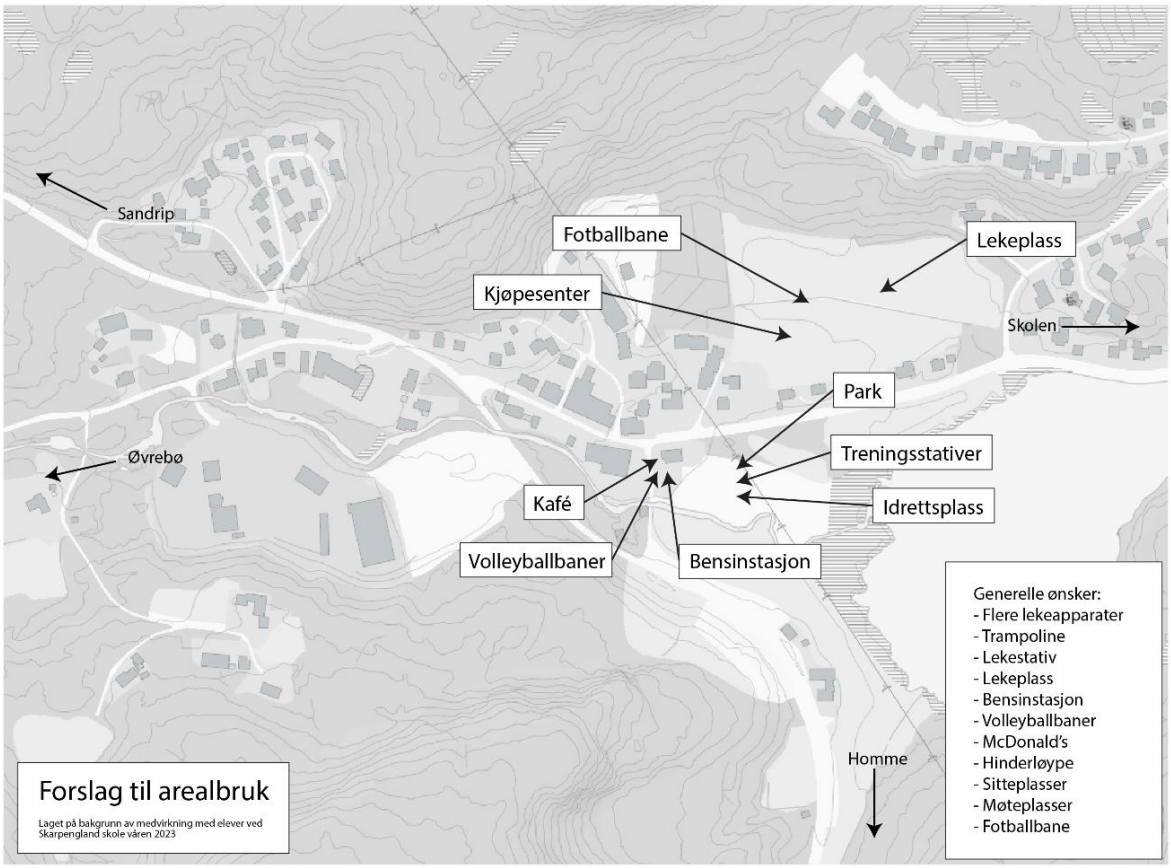
Blant områdene som er lite populære og lite likt, er det flere forskjellige. Enkelte trakk frem områder langs veiarealene, og pekte på steder der de opplever at det er farlig eller kjedelig å ferdes. Andre pekte på konkrete byggverk, slik som dagens bensinstasjon-tomt eller bygninger i næringsområdet. På figuren nedenfor vises en oversikt over hvilke områder elevene i dag liker og ikke liker ved Skarpengland. Størrelse på symbol angir antall besvarelser – jo større symbol, jo flere besvarelser.



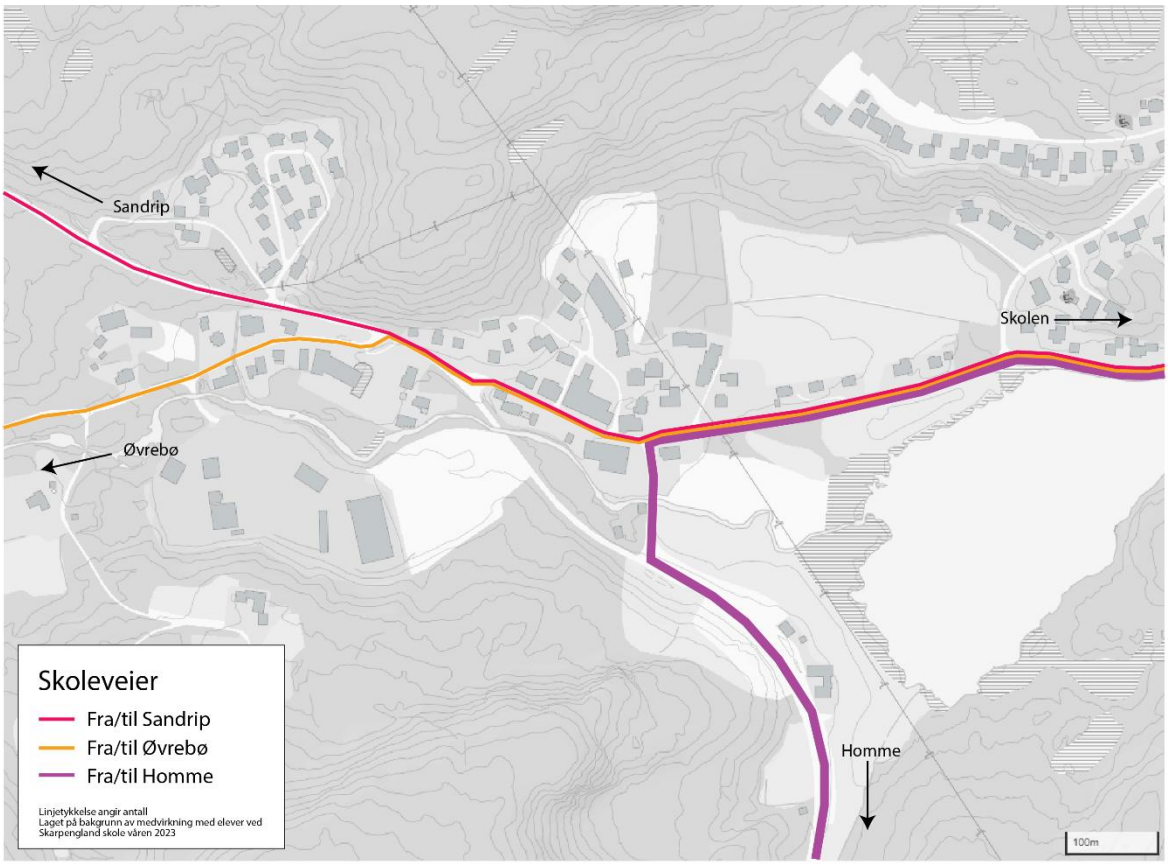
Figur 5.18: Figur laget basert på medvirkningsmøte med barn og unge ved Skarpengland skole.

Når det gjelder hva elevene kunne ønske seg i Skarpengland, ble flere ulike funksjoner trukket frem. Noen ble kartfestet, mens andre hadde mer generelle ønsker og oppgå ikke plassering. Generelt er det steder å oppholde seg barn og unge savner i dag. Blant annet ble det foreslått å etablere en park i sentrum og ulike idrettsaktiviteter. Sistnevnte kunne blant annet vært i form av treningsstativer, trampoline, volleyballbaner, hinderløype eller fotballbane. Å etablere en bensinstasjon ble også nevnt av flere. I dag er det forholdsvis langt til nærmeste bensinstasjon, og for dem som har moped eller motorsykkel er det langt å kjøre. Å sette av plass til å bygge lekeplasser ble også nevnt, i tillegg til flere sitteplasser. Dette er alle funksjoner som stort sett mangler i området i dag. Blant andre forslag ble det foreslått å bygge et kjøpesenter og å få flere butikker i Skarpengland.

I forbindelse med medvirkningen, ble barn og unge også spurt om å tegne inn skoleveien sin. Som det fremkommer av figuren under, er det flere som reiser via sentrumsområdet når de drar til og fra skolen. Tykkelse på strekene angir antall besvarelser – jo tykkere strek, jo flere besvarelser. Mens noen kommer sørfra, kommer andre vestfra. Enkelte kommer også østfra og er dermed ikke innom sentrumsområdet på skoleveien. Generelt var inntrykket at flere barn og unge i dag benytter Skarpengland sentrum – om det er som gjennomreisende eller for lengre opphold. Til tross for at det kom flere forslag til fremtidig arealbruk, var det overordnede ønske fra barn og unge at de kunne tenke seg flere steder å møtes der de kan tilbringe fritiden sin.



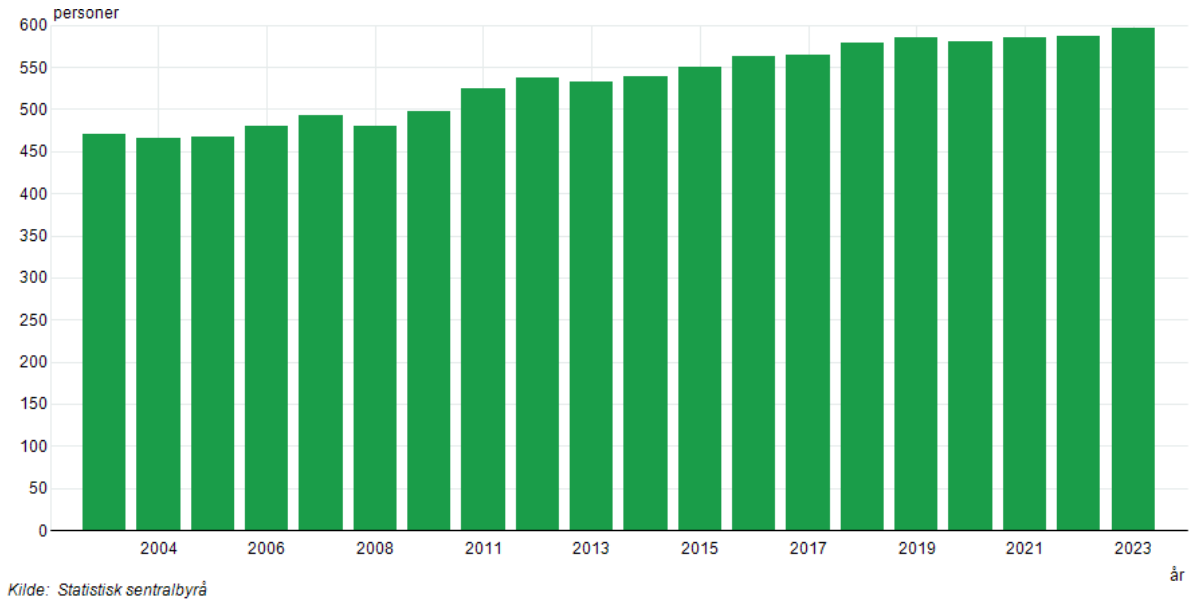
Figur 5.19: Figur laget basert på medvirkningsmøte med barn og unge ved Skarpengland skole.



Figur 5.20: Figur laget basert på medvirkningsmøte med barn og unge ved Skarpengland skole.

5.11 Befolkningsstatistikk

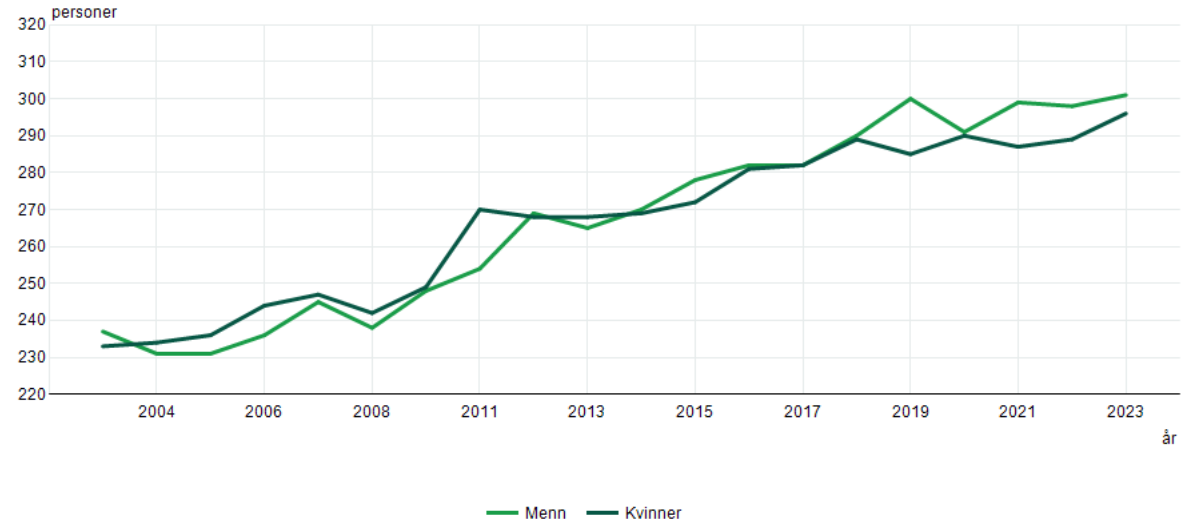
I følge SBB (2024) sin definisjon av Skarpengland har tettstedet et areal på 0,4 km^2. I år 2023 var det 597 innbyggere innenfor denne avgrensningen. De siste 20 årene har det vært en jevn økning av innbyggere. Fra år 2003 har innbyggertallet steget fra 470 beboere. Med andre ord har det vært en økning på 127 personer over en 20-årsperiode. Dette gir en prosentvis økning på 27%.



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Figur 5.21: Antall innbyggere i Skarpengland fra 2003-2023.

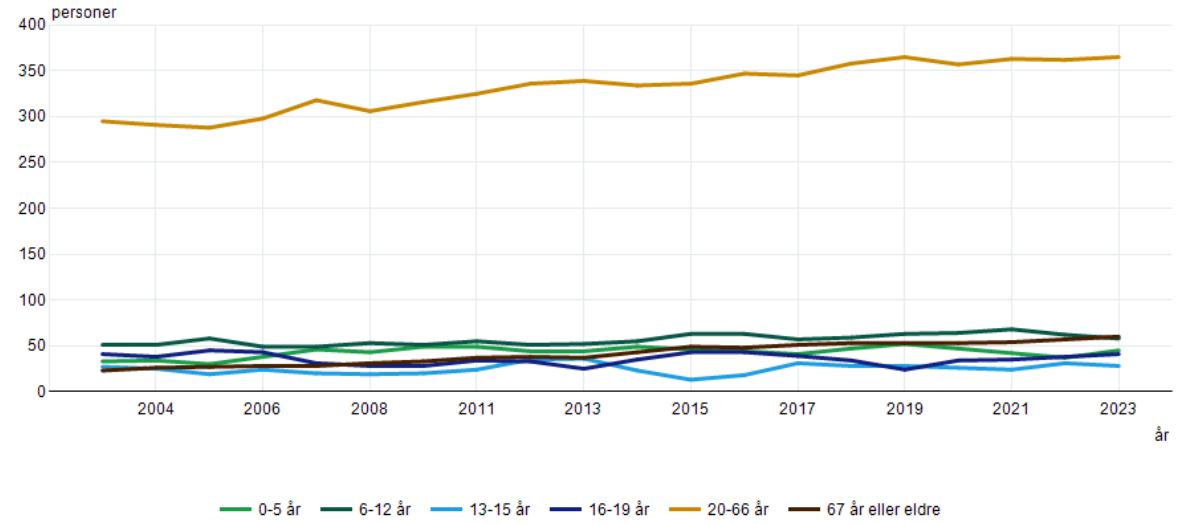
Når det gjelder andelen menn og kvinner, har det de siste årene jevnt over vært like mange menn som kvinner som bor i Skarpengland. I 2019 var andelen menn på sitt høyeste, mens tilbake i 2011 var det flere kvinner enn menn som var bosatt her. I dag er andelen menn og kvinner så å si lik.



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Figur 5.22: Andelen menn og kvinner som var bosatt i Skarpengland fra 2003-2023.

Alderssammensetningen viser at det er klart flest beboere i Skarpengland i aldersgruppen 20-66 år. Slik har det også være de siste 20 årene. Blant dem som er eldre og yngre er det færre. Færrest er det i aldersgruppene 0-5 år, 13-15 år og 16-19 år. Den tidligere områdeplanen peker på at hovedtrendene i samfunnsutviklingen viser at det relativt sett vil bli flere eldre, aleneforsørgere og enslige fremover. Dette forventes også å gjelde for områdene i og omkring Skarpengland. Samlet sett anslår man at dette vil gi økt etterspørsel etter leiligheter med livsløpsstandard og sentral beliggenhet i årene som kommer.



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Figur 5.23: Andel i ulike aldersgrupper i Skarpengland i perioden 2003-2023.

5.12 Offentlig og privat servicetilbud

Den offentlige grunnskolen Skarpengland skole ligger på østsiden av Skarpenglandsvann. Skolen har både barne- og ungdomstrinn. Fra sentrumsområdet til skolen er det i underkant av 1 km. Nærmeste videregående skole er Blå Kors videregående skole Øvrebø. Skolen ligger på Loland, cirka 2,5 km unna. Skolen er privat, og har tilrettelagt tilbud til elever som trenger tett oppfølging i mindre skolemiljø. Nærmeste videregående skole er ellers Vennesla VGS, som ligger nært Vennesla sentrum. Skolen har både studieforberedende- og yrkesfaglige utdanningsprogram.

Nærmeste barnehage er Djupmyra barnehage. Dette er en privat barnehage som ligger like sør for Skarpengland skole. Barnehagen har plass til cirka 100 barn.

De nærmeste omsorgssentrene er Hægelandsheimen omsorgssenter og Venneslaheimen omsorgssenter. Disse ligger henholdsvis på Hægeland og i Vennesla. I Vennesla er det flere dagsentre, mens ett dagsenter ligger i tilknytning til Hægelandsheimen. I sentrum av Skarpengland er det i dag etablert fire bygg med trygghetsboliger som er eid av Vennesla boligstiftelse. Kommunen opplyser om at det i forbindelse med behandling av «Plan for helse og omsorgstjenesten frem mot 2040», er gjort et politisk vedtak som sier at det kan bygges 4 nye trygghetsboliger på Skarpengland, samt at det sees på muligheten for å etablere dagsenteraktivitet i tilknytning til disse.

5.13 Universell utforming

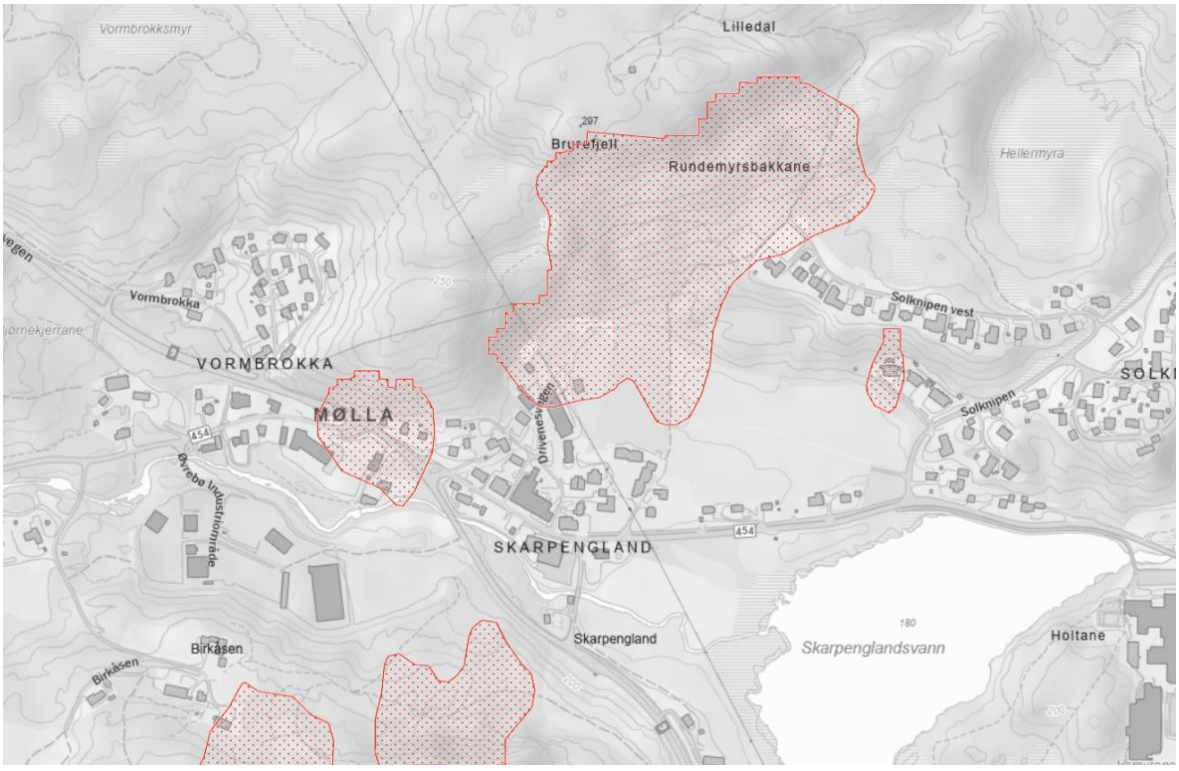
I sentrum av Skarpengland er det i dag flere funksjoner som er forholdsvis enkelt tilgjengelig for alle. Generelt har sentrumsområdet små høydeforskjeller, og inngangspartier til forretningslokaler er lagt på bakkeplan. Dekkene består flere steder av asfalt, selv om kvaliteten på denne er noe varierende. Likevel er det flere områder hvor tilgjengeligheten også kunne blitt bedre. I den fremtidige utviklingen av området, vil det å sikre universell tilgjengelig være viktig, slik at flest mulig kan ta i bruk de nye funksjonene det legges til rette for.

5.14 Grunnforhold

På et regionalt nivå består berggrunnen i planområdet av hovedbergarten Øyegneis. Dette er «vesentlig omdannede porfyriske granitter og granodioritter med store krystaller (1-20 cm) av alkaliefeltspat». Løsmassene består hovedsakelig av morenematerialer (NGU, 2023).

På karttjenesten til Norges geologiske undersøkelser (skrednett.no) (2023a), er det merket av to hendelser for steinsprang. Disse ligger langs riksveg 9 og er under 100 m^3. Mens den ene hendelsen er registrert i 2005, er den andre registrert i 2021. Sistnevnte er beskrevet på følgende måte: «Stein på RV9 løsnet på vegskjæring 5-20m. Anslått skredvolum veg: <1m^3. Blokkert veglengde: Stoppet i sikringstiltak».

Videre er det avmerket to aktsomhetsområder for snøskred i NVE (2023b) sitt aktsomhetskart for snøskred fra 2023. Aktsomhetsområdene ligger nord i planområdet og langsmed riksvegen. I disse områdene er det forholdsvis bratt opp mot Brurefjell.

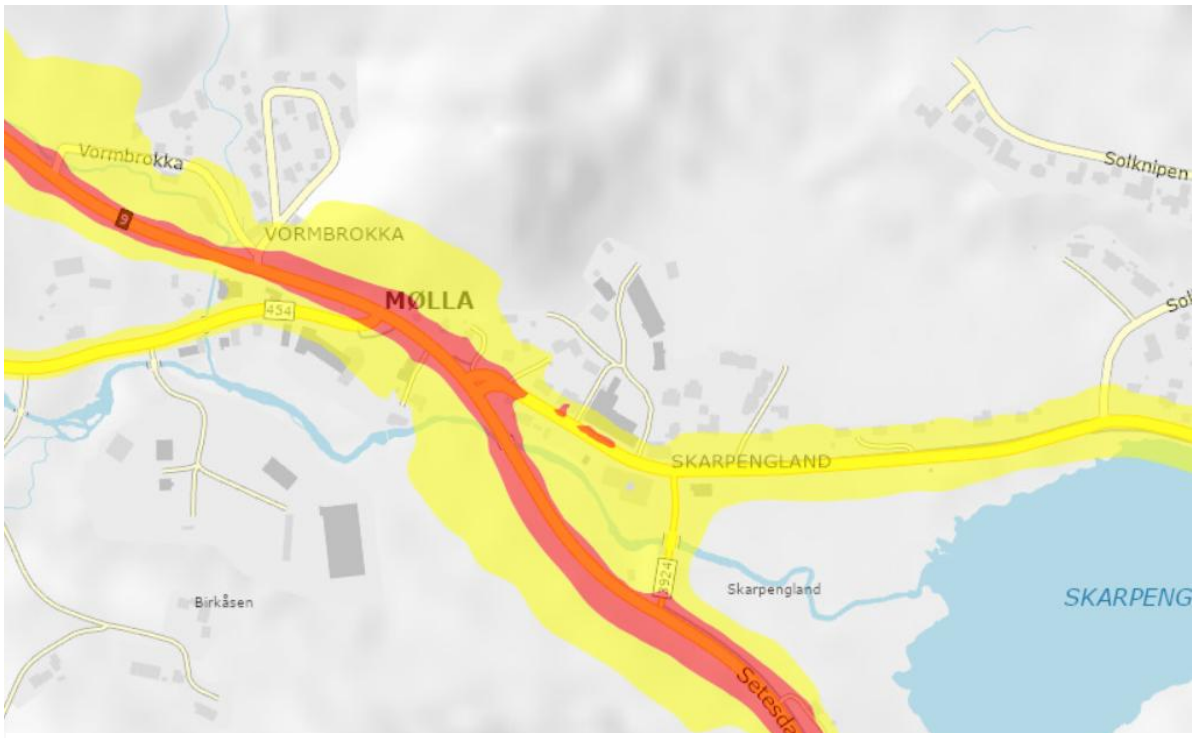


Figur 5.24: Aktsomhetsområder for snøskred. NVE (2023b).

5.15 Støy og luftkvalitet

Det er først og fremst riksvegen og områdene tett på denne som er støyutsatte. I tillegg til selve vegbanen, ligger enkelte bygninger innenfor rød støysone i henhold til Statens vegvesen (2023) sin

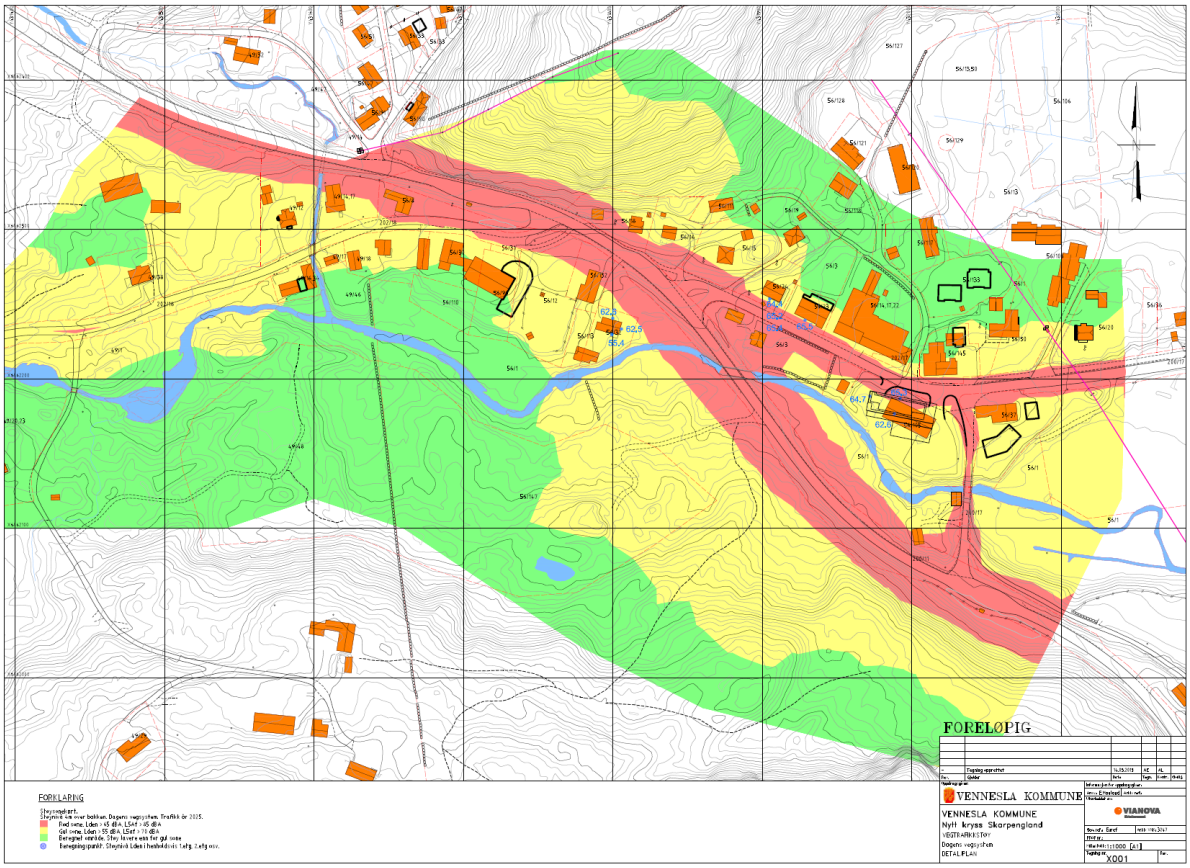
støykartlegging. Videre befinner større områder seg i gul støysone. Dette inkluderer blant annet boliger i nærheten av fylkesvegene, i tillegg til bygninger i Vormbrokka.

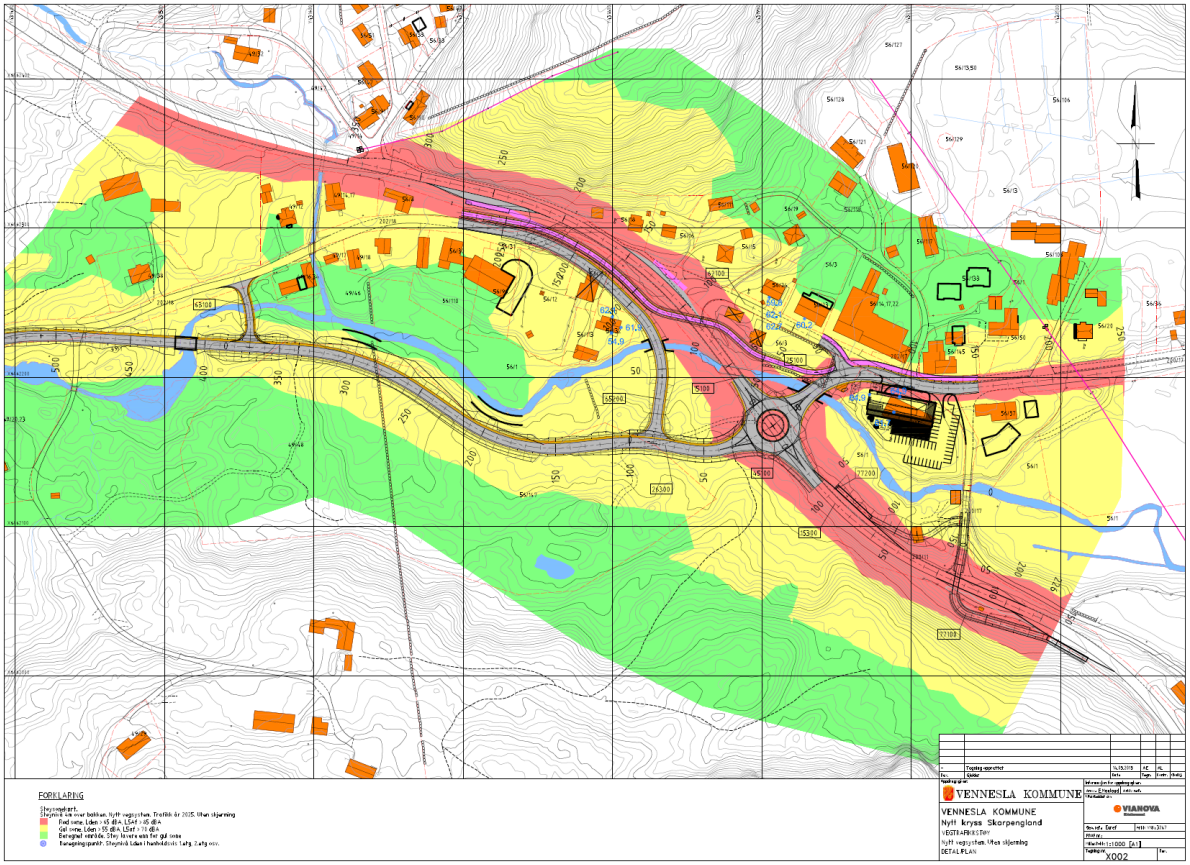


Figur 5.25: Støysoner for riks- og fylkesveger. Kilde: Statens vegvesen (2023).

I forbindelse med den tidligere områdeplanen og utredning av veg- og kryssløsninger ved riksveg 9, ble det foretatt en beregning av vegtrafikkstøy av ViaNova. Rapporten er fra 2013, og tar utgangspunkt i gjeldende trafikkforhold og veiledere på den tiden. Selv om rapporten er noen år gammel, ansees den også som relevant i denne sammenheng. Selv om trafikken kan ha endret seg noe på disse årene, og vegnettet er planlagt noe annerledes i det foreliggende planforslaget, er situasjonen forholdsvis lik og hovedfunnene fortsatt aktuelle.

Beregningene i rapporten tar utgangspunkt i den planlagte fremtidige omleggingen av veger. Nedenfor vises to støytegninger fra rapporten. Den første tar for seg dagens vegsystem og støy fra eksisterende vegnett, men der trafikkmengden er fremskrevet til beregningsåret 2025. Den andre tegningen viser støy fra nytt vegsystem uten skjerming, også dette for beregningsåret 2025. I rapporten konkluderes det med at planområdet med dagens vegløsning ligger i støyutsatt område. Som det fremkommer av den første figuren, ligger flere bygninger i gul støysone og noen også i rød støysone. I henhold til rapporten vil vegomleggingen generelt være støymessig gunstig for området. Forslag til ny kryssløsning vil redusere trafikkmengden forbi deler av bebyggelsen og dermed føre til redusert støy. Det gjelder bebyggelsen nord og vest for rundkjøringen. For øvrig bebyggelse vil omleggingen ikke medføre endringer i støynivået. Ingen boliger vil få økt støy.





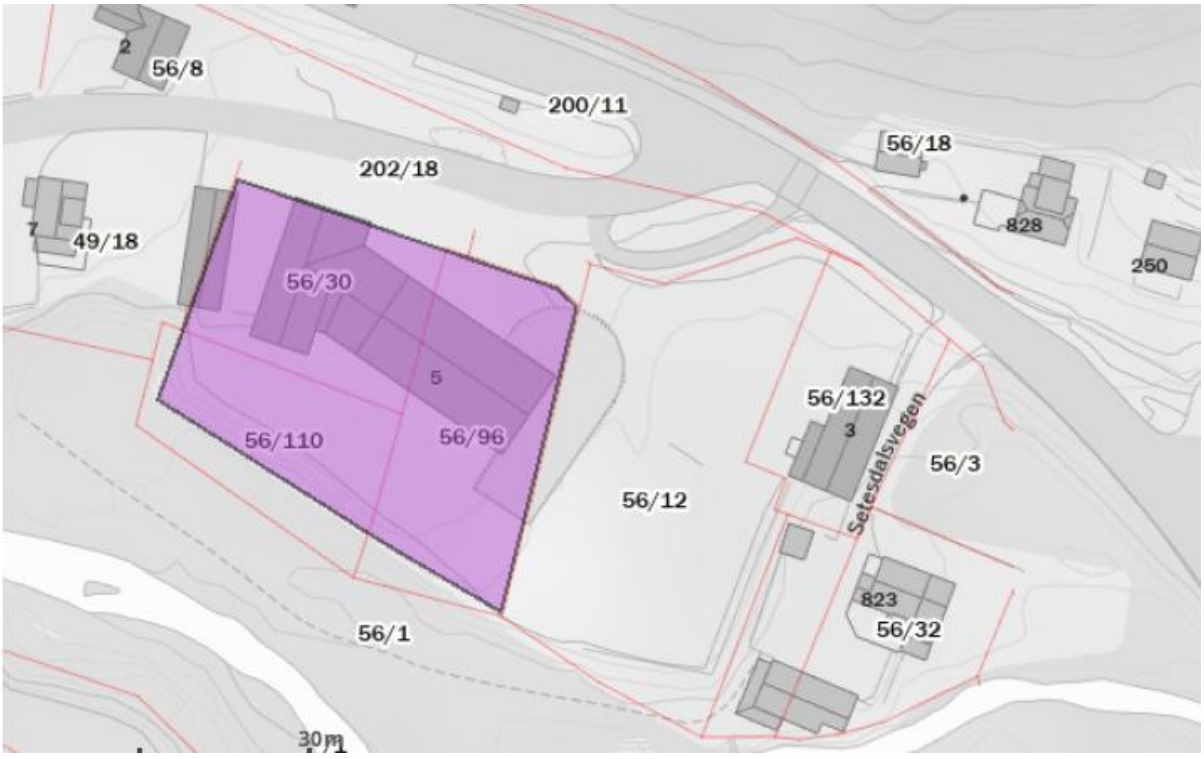
Figur 5.26: Støyberegninger fra rapport fra ViaNova, datert 15.03.13. Den øverste figuren viser beregninger for dagens vegsystem da rapporten ble laget. Trafikkmengden er fremskrevet til beregningsåret 2025. Den nederste figuren viser nytt vegsystemsom uten skjerming, også dette fremskrevet til beregningsåret 2025. Det er beregnet støy 4 m over bakken.

Når det gjelder luftkvalitet, er det ikke gjort spesifikke utredninger for dette i forbindelse med prosjektet. Generelt antas luftkvaliteten i området å være god. Det er ingen næringsvirksomhet innenfor plangrensen som bidrar særlig til luftforurensning. Luftkvaliteten antas å være noe dårligere i nærheten av de mest trafikkerte veiene.

5.16 Forurensning i grunn

Innenfor næringsområdet vest for riksvegen, er det registrert forurenset grunn i henhold til Miljøstatus (2023). Det aktuelle området ligger ved Øvrebø Karosseri og er i underkant av 3000 m^2 stort. Avgrensningen vises på figuren under. Av beskrivelsen fremgår det at det er mistanke om forurensning fra ulike stoffer, og at oppfølgning er uavklart.

Basert på lokal kjennskap til området, er det i tillegg sannsynlig at det kan ligge nedgravde bildeler i området rundt verkstedet på gnr/bnr. 56/120. Da dette er et gammelt verksted, kan det godt tenkes at det ligger flere gjenstander nedgravd her. Man vet heller ikke hvilke kjemikalier som er blitt brukt opp gjennom årene. Det samme er tilfellet for området der den gamle bensinstasjonen i dag ligger. På sistnevnte område kan det ha vært lekkasjer under bakken. Også dette må undersøkes nærmere før det eventuelt graves på stedet. I forbindelse med befaring ved myra i sentrum (Rambøll, 2023a), ble det observert at det er hensatt flere gamle og delvis utrangerte maskiner vest for myra. I rapporten påpekes det at det er fare for forurensning blant annet på grunn av potensiale for lekkasje. Det ble observert fargeutfelling i nærliggende grøft. I deler av de utfylte massene ved myra stakk det i tillegg for eksempel opp metallskrap. Trolig er det urene masser her.



Figur 5.27: Lilla avgrensning viser området der det er mistanke om forurensning vest for rv. 9. Kilde: Miljøstatus (2023).

5.17 Vann og avløp

I forbindelse med planarbeidet, er det utarbeidet en overordnet VA-plan (datert 18.09.23). VA-planen tar for seg planlagt utbygging av nytt boligfelt nord for Drivenesveien. VA-planen beskriver også eksisterende forhold knyttet til vann- og avløp for området, og hvordan dette kan løses for fremtidig utbygging.

Det er i dag spillvann og vannledninger til eksisterende bebyggelse. Per dags dato er det ingen kommunale overvannsledninger i området som nytt ledningsnett kan kobles til. På nåværende tidspunkt er det også utfordringer med kapasitet med tanke på brannvannsdekning i Skarpengland. I tillegg er det utfordringer med kapasiteten på renseanlegget for avløpsvann i Røykenesveien. I kommunens hovedplan for avløp skisseres det etablering av et nytt renseanlegg ved siden av dagens renseanlegg som vil ha større kapasitet. Det henvises til den overordnede VA-planen for mer detaljerte beskrivelser av dagens situasjon når det gjelder VA-forhold.

Flomvurdering Sangbekken

I forbindelse med den tidligere områdeplanen fra 2017, ble det gjort flomberegninger og vannlinjebergeninger for Sangbekken. Sangbekken renner gjennom både det daværende og det nåværende planområdet – fra vest mot øst. Ved den forrige reguleringsplanen krevdes en flomvurdering av bekken som del av risikovurderingen av området. Totalt ble det utarbeidet fire rapporter. Basert på vurderingene, var det regulert inn en hensynssone for 200-årsflom i plankartet (2017).

September 2025 ble det foretatt en ny flomvurdering. Hensikten med den nye vurderingen var å oppdatere grunnlaget etter ny informasjon og metodikk. Den nye rapporten resulterte i at hensynssonen ble noe utvidet i plankartet. Rapporten ligger som et vedlegg.

5.18 Trafo, ledningsnett og nettstasjoner

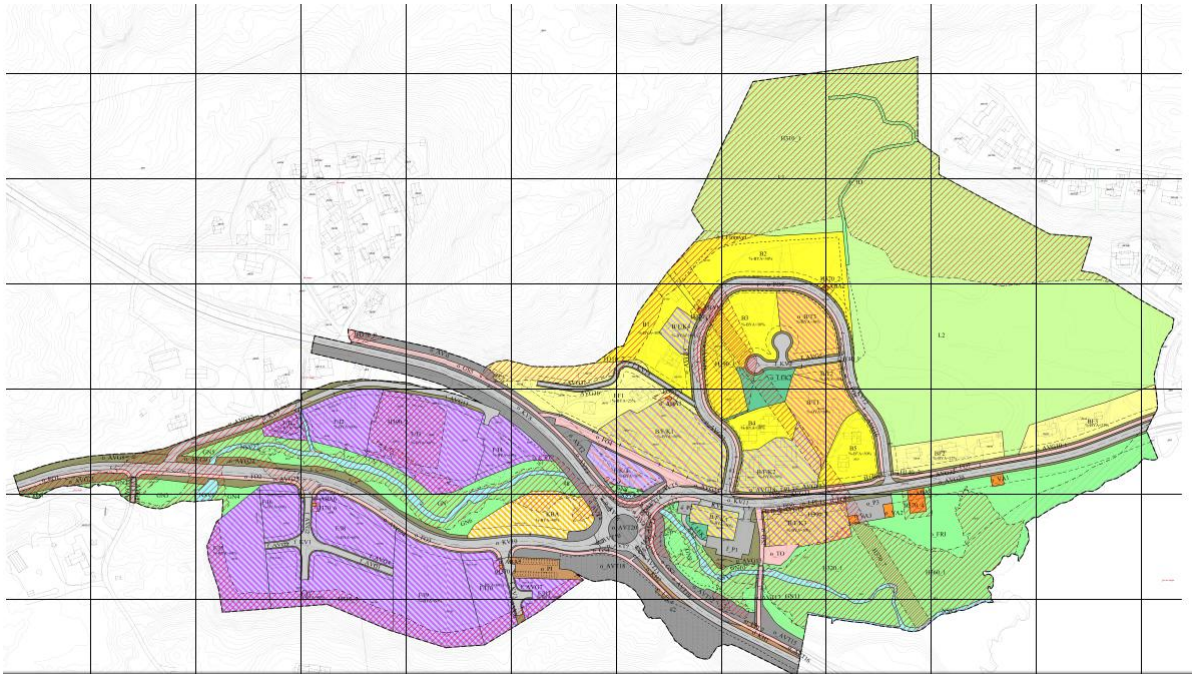
Innenfor planområdet er det flere ulike installasjoner knyttet til strømnettet. Agder Energi Nett har i dag enkelte nettstasjoner innenfor planavgrensningen. Disse er forsynt med 22 kV linje. Nettstasjonene har en byggeforbudssone på 5 m fra nærmeste yttervegg. Høyspentlinjen går igjennom store deler av reguleringsplanen. Denne har en byggeforbudssone på 7,5 m fra senterlinje. Ellers er det etablert en del lavspent på 230V blandet nett. Generelt påpeker Agder Energi Nett at noe av dette muligens må flyttes eller bygges om når man kommer til utbygging.

Generelt er kapasiteten på det eksiterende anlegget begrenset. Forsterkninger må derfor påberegnes.

6. Planforslaget

6.1 Planens hensikt

Hensikten med områdereguleringsplanen er å skape et attraktivt og levende sentrumsområde og å forbedre de trafikale forholdene i Skarpengland. Dette har som formål å oppnå sikker trafikkflyt, gode og trygge forhold for myke trafikanter, samt bedre bomiljø og arealdisponering.



6.2 Reguleringsformål - oversikt

PBL 12-5 Arealformål	Betegnelse	Størrelse (daa)
§ 12-5 Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg		
1110 – Boligbebyggelse (5)	*B*	*22,4*
1111 – Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse (3)	*BF*	*12,6*
1800 – Kombinert bebyggelse og anleggsformål (1)	*KBA*	*3,7*
1500 – Andre typer bebyggelse og anlegg (6)	*ABA*	*0,3*
1540 – Vann- og avløpsanlegg (3)	*VA*	*0,3*
1610 – Lekeplass (2)	*LEK*	*1,7*
1802 – Bolig/forretning/kontor (5)	*B/F/K*	*14,0*
1803 – Bolig/tjenesteyting (3)	*F/T*	*6,1*
1812 – Forretning/industri (11)	*F/I*	*42,1*
1813 – Forretning/kontor/tjenesteyting (1)	*F/K/T*	*2,0*
§ 12-5 Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		

2011 – Kjøreveg (14)	*KV*	*24,4*
2012 – Fortau (8)	*FO*	*5,0*
2013 – Torg (1)	*TO*	*0,5*
2015 – Gang-/sykkelveg (6)	*GS*	*3,3*
2018 – Annen veggrunn – tekniske anlegg (20)	*AVT*	*15,6*
2019 – Annen veggrunn – grøntareal (30)	*AVG*	*11,4*
2026 – Leskur/plattformtak (4)	*LPL*	*0,2*
2073 – Kollektivholdeplass (2)	*KH*	*0,4*
2074 – Pendler-/innfartsparkering (1)	*PI*	*1,1*
2080 – Parkering (3)	*P*	*2,3*
§ 12-5 Nr. 3 Grønnstruktur		
3020 – Naturområde (11)	*GN*	*17,9*
3030 – Turdrag (1)	*TD*	*0,8*
3040 – Friområde (1)	*FRI*	*23,4*
Nr. 5 Landbruk-, natur- og friluftsformål, samt reindrift		
5110 – Landbruksformål (2)	*L*	*81,7*
Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone		
6610 – Naturområde i sjø og vassdrag (5)	*NSV*	*4,0*
TOTALT ALLE KATEGORIER		**297,0**
PBL §12-6 Hensynssoner		
140 – Frisikt (4)	*H140*	*0,2*
310 – Ras- og skredfare (2)	*H310*	*60,0*
320 – Flomfare (1)	*H320*	*25,1*
370 – Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler) (8)	*H370*	*7,7*
390 – Annen fare (3)	*H390*	*12,0*
570 – Bevaring kulturmiljø (1)	*H570*	*4,5*

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Innenfor planområdet legges det opp til flere byggeområder – både av bolig- og næringsbygg. Samtidig som planen har til hensikt å ivareta eksisterende bebyggelse, skal det også være mulig å bygge nye og å videreutvikle området innenfor plangrensen.

Når det gjelder utformingen av bebyggelsen, setter bestemmelsene enkelte rammer for hvordan dette kan gjøres. I plasseringer av all bebyggelse skal det sikres at beboere får gunstige solforhold og gode uteområder. Innenfor hvert delfelt skal bygninger ha en enhetlig og harmonisk utforming. All bebyggelse innenfor plangrensen skal ha enten flatt tak, pulttak eller saltak.

Den enkelte utbygger har forholdsvis stor fleksibilitet når det kommer til hvordan fasadene til bygningene skal se ut. Det stilles likevel krav i bestemmelsene om at fasadene i all hovedsak skal bestå av treverk.

Sentrumsområdet

I og omkring sentrumsområdet, legges i det i stor grad opp til boligbebyggelse – både som rene boligformål og i kombinasjon med næringsformål. Langsmed Drivenesveien er det planlagt bygg som kombinerer bolig med forretning- og kontorlokaler. I praksis betyr dette at hvert enkelt bygg kan inneholde en kombinasjon av flere av disse formålene, eller ett av formålene innenfor kategoriene. Allerede i dag er det rene boligbygg og næringsbygg innenfor dette området. Planen har til hensikt å videreføre dette også i fremtiden, men der det gis en viss fleksibilitet med tanke på hva den enkelte tomteeier ønsker å etablere på sin eiendom. Nord for Drivenesveien er det i større grad planlagt for rene boligbygg/tjenesteyting.

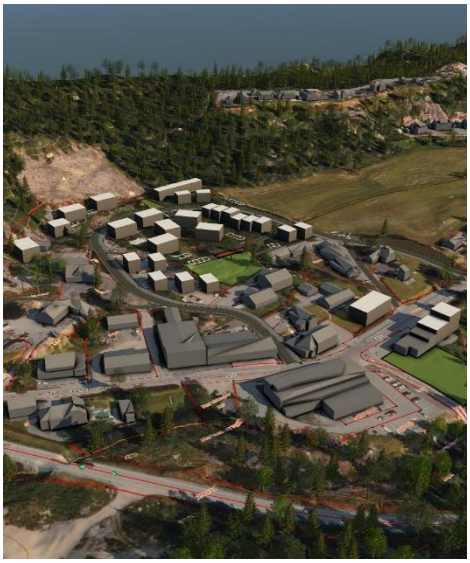
I forbindelse med planarbeidet ble det på et forholdsvis tidlig stadium utviklet to helhetsgrep som illustrerer hvordan sentrumsområdet kan bygges ut. Plankartet er basert på disse alternativene, men med noen justeringer. Hvordan utbyggingen konkret blir, vil måtte avgjøres i hvert enkelt tilfelle innfor rammene som reguleringsplanen setter.

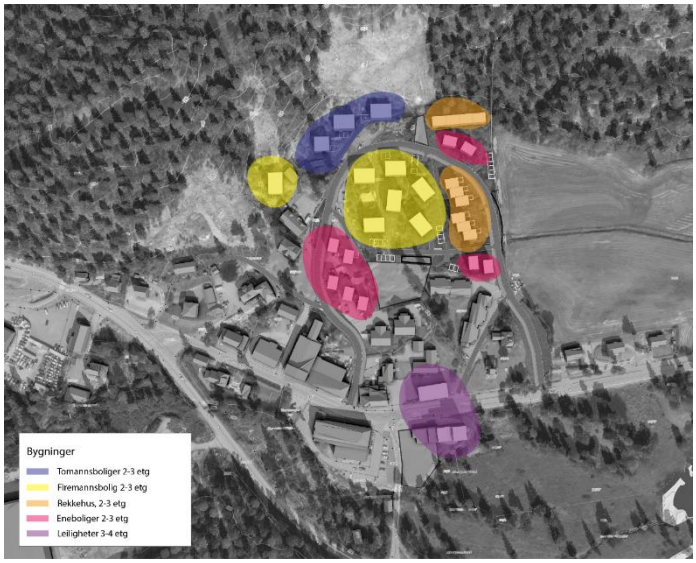
Samlet sett er det vurdert at den beste løsningen for de nye boligfeltene nord for Drivenesveien, vil være at det bygges en ny ringvei som kobler sammen fylkesveien to steder. Dette gir mulighet for å kjøre rundt hele veien, uten behov for snuhammer. I tillegg vil det være gunstig for drift- og vedlikehold av vann- og avløpssystemer, dersom disse legges i tilknytning til veibanen. For å kunne nå alle eiendommene, er det tegnet inn en stikkvei som ender i et felles grøntområde midt i feltet. Ringvegen er plassert med tanke på å unngå bratte stigningsforhold, samtidig som man når alle eiendommene. På sørsiden av veien er det regulert inn et fortau. Etablering av veien med tilhørende fortausløsning forutsetter at dagens trebygning der kaféen «Påfyll» ligger rives. Også et eldre næringsbygg litt lenger nord, ligger der veibanen er tegnet inn. Begge alternativene som presenteres nedenfor viser en veg med tilsvarende struktur som beskrevet ovenfor, men med to ulike alternativer for plassering av bebyggelse.

Alternativ 1

Alternativ 1 viser en utbygging med variert bygningstypologi. De hvite klossene i illustrasjonen har en grunnflate på ca. 100 og 200 m^2 og kan romme eneboliger, rekkehus, tomannsboliger eller firemannsboliger. Antall boenheter kan derfor variere. Illustrasjonen viser 52 nye boenheter fordelt på 29 bygninger, i tillegg kommer to større bygninger i «sentrum» med leiligheter. Bygningene er plassert noe mer organisk i landskapet for å skape gode uterom mellom bebyggelsen, gi gunstige solforhold og sørge for at alle boligene får private uteoppholdsarealer. Skyggene vist i illustrasjonen tilsvarer 2-3 etasjer på byggene ved vårjevndøgn kl. 11.

De grønne arealene viser plassering av parker, felles møteplasser og områder for overvannshåndtering. Hvite firkanter uten fyll illustrerer parkeringsplasser.





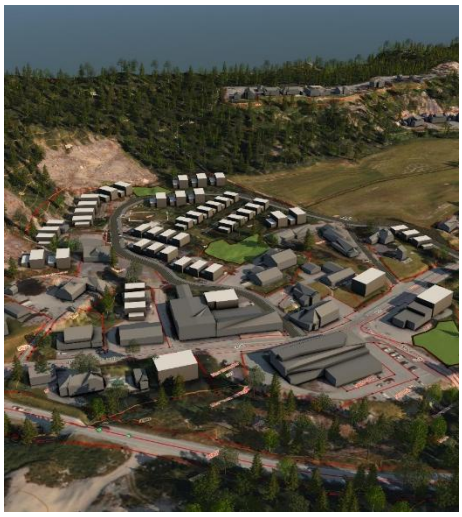


Figur 6.2: Alternativ 1. Bilde nederst: Veistruktur sett ovenfra. Bilde øverst til venstre: Området sett fra himmelretning sør-vest. Bilde øverst til høyre: Illustrasjon som viser forslag til bygningstypologi og etasjehøyder.

Alternativ 2

Alternativ 2 viser en utbygging med hovedsakelig frittliggende og kjedede eneboliger. Kjedede eneboliger kan eventuelt gjøres om til rekkehus. De hvite klossene på illustrasjonen har en grunnflate på ca. 100 m^2, og består av 46 boenheter. I tillegg kommer to større leilighetsbygg nærmere sentrum, samt mindre tilbygg. Bygningene er plassert i rekker orientert etter vegstrukturen. Byggene er orientert med tanke på å skape best mulig utsikt og solforhold for beboerne. De høyeste bygningene ligger lengst mot nord (3 etg), mens byggene i sør har noe lavere etasjehøyde (2 etg). Byggene langs Drivenesveien har på grunn av sin sentrumsnære beliggenhet også et høyere etasjeantall (3-4 etg). Skyggene vist i illustrasjonen er ved vårjevndøgn kl. 11.

De grønne arealene viser plassering av parker, felles møteplasser og områder for overvannshåndtering. Felt med omriss uten fyll midt i boligfeltet, er en felles parkeringsplass. Denne kan f.eks. tas i bruk som gjesteparkering, og begrenser antallet parkeringsplasser det må legges til rette for ved den enkelte boenhet.







Figur 6.3: Alternativ 2. Bilde nederst: Veistruktur sett ovenfra. Bilde øverst til venstre: Området sett fra himmelretning sør-vest. Øverst til høyre: Illustrasjon som viser forslag til bygningstypologi og etasjehøyder.

Frittliggende boligbebyggelse (BF1 – 3)

Områdene som reguleres til frittliggende boligbebyggelse, omfatter først og fremst eksisterende bebyggelse der det i dag er eneboliger. Bestemmelsene viderefører dette, og setter krav om at det også i fremtiden skal være eneboligbebyggelse innenfor disse feltene.

Maksimal tillatt utnyttelse på feltene er BYA=25%. Ved valg av saltak, er maksimal høyde 7,5 meter, mens ved valg av pulttak eller flatt tak, er maksimal høyde 6 meter.

Boligbebyggelse (B1 - 5)

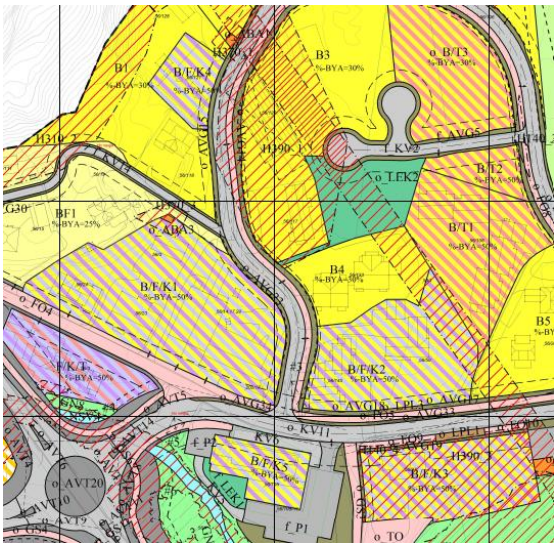
Innenfor områdene regulert bebyggelse, legger planen opp til at det kan oppføres ulike typer bygg – alt fra kjedede eneboliger, tomannsboliger, rekkehus og flermannsboliger. På felt B5 kan det også bygges frittliggende eneboliger. Det legges opp til en noe høyere tetthet på disse feltene.



Maksimal tillatt BYA=30%. Ved valg av saltak på felt B3-B5 er maksimal høyde 7,5 meter, ved valg av pulttak eller flatt tak er maksimal høyde 6 meter. For felt B1-2 helt øverst, er det tillatt med maks 10 m for saltak og 9 m for flatt tak og pulttak.

Kombinert bolig/forretning/kontor (BFK1-5)

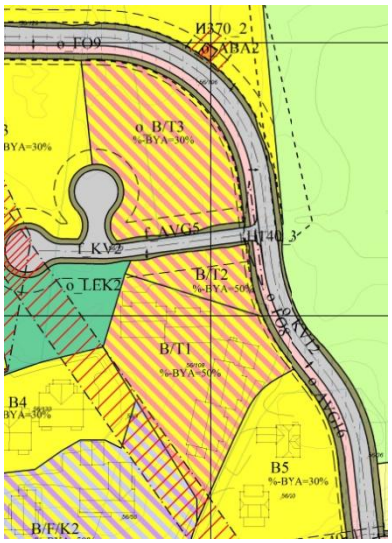
Langs Drivenesveien ligger flere felt der det kan bygges både boliger og næringslokaler for forretninger eller kontor. Ved etablering av forretninger skal disse fortrinnsvis plasseres i førsteetasje og vendes ut mot Drivenesveien. Felt BFK4 ligger noe lenger nord. Her er det i dag en eksisterende virksomhet, som planen sikrer at kan videreføres i fremtiden.



Maks tillat BYA=50%. Ved valg av flatt tak eller pulttak er maks høyde 9 m, ved valg av saltak er maks høyde 10,5 m.

Bolig/tjenesteyting (B/T 1 - 3)

Innenfor arealformålet er det planlagt omsorgsboliger med tilhørende funksjoner og bebyggelse. Allerede i dag er dette etablert på B/T1. Bofellesskapet er for eldre og personer med funksjonsnedsettelser med fast tilknyttet personell deler av døgnet.

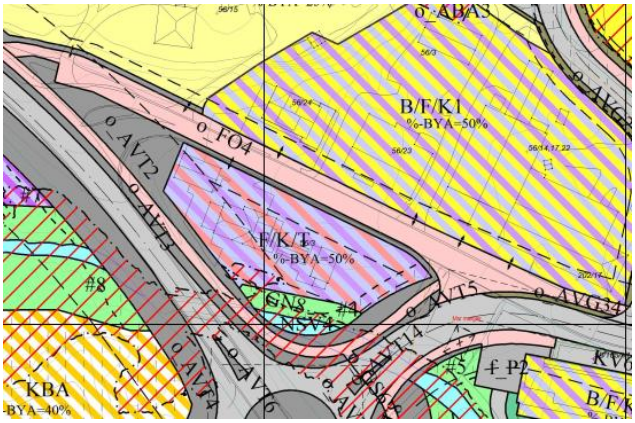


Det reguleres også inn areal som kan egne seg til fremtidige omsorgsboliger (B/T 2 og 3). Feltene kan bygges ut med rent boligformål, rent tjenesteytingsformål, eller en kombinasjon av disse.

Bestemmelsene åpner for en maksimal BYA=50% for B/T 1 og 2. B/T 3 har maksimal BYA=30%.

Forretning/kontor/tjenesteyting (F/K/T)

Området som er regulert til forretning/kontor/tjenesteyting, er omkranset av veiarealer på samtlige sider. Hva som kan plasseres på dette feltet, er forholdsvis fleksibelt så lenge det er i tråd med formålet.



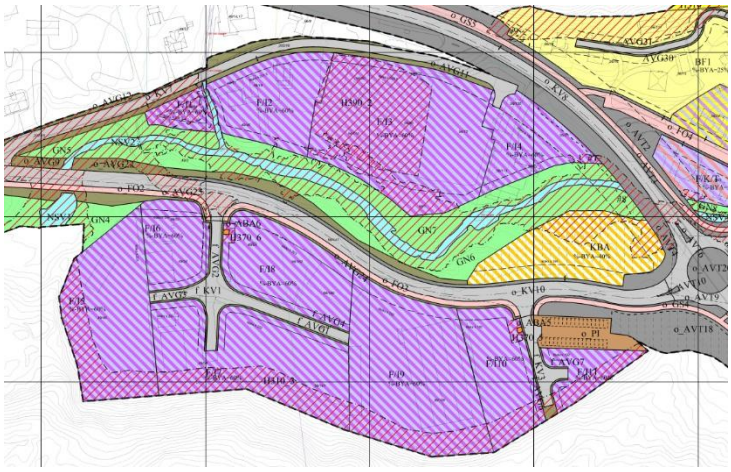
Maksimal tillat BYA=50%. Maksimal mønehøyde på ny bebyggelse er 10,5 meter og maksimal gesimshøyde er 9 meter.

Næringsområdet

På vestsiden av riksvegen er arealene hovedsakelig avsatt til næringsformål. Mesteparten av arealene reguleres til kombinert formål forretning/industri (F/I) og Kombinerte bebyggelse og anleggsformål. Næringsarealene på vestsiden av riksvegen er hovedsakelig videreført fra den tidligere områdeplanen.

Forretning/Industri (FI1-11)

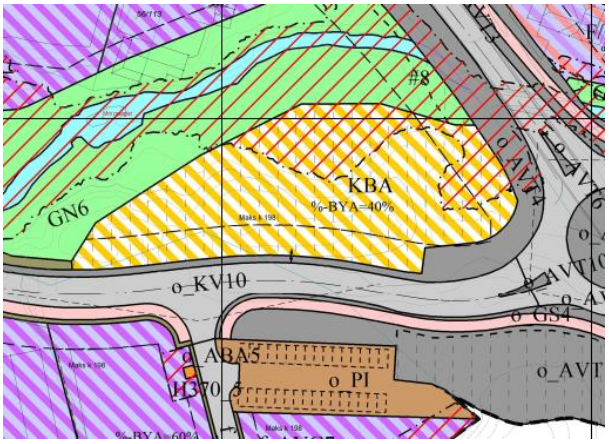
I alt er det avsatt 11 felt i plankartet for forretning/industri. På felt FI1-4 som ligger på nordsiden av Sangbekken, tillates det etablert virksomheter som verksted, lager, bilforretning, mm. På sørsiden av elva, på felt FI5-11, tillattes salg av byggevarer, salg tilknyttet egen virksomhet, lager, lett industri, mm.



Maks tillatt BYA på samtlige felt er 60%. Byggene på nordsiden av elva kan ha en maks gesims på 7 m for flate tak og pulttak, mens maks mønehøyde for saltak er 10 m. På sørsiden av elva er tilsvarende tall henholdsvis en gesims på maks 10 m og møne på maks 13 m.

Kombinert bebyggelse og anleggsformål (KBA)

Like vest for en planlagt ny rundkjøring, er det avsatt et felt der det kan plasseres næring eller bensinstasjon. En bensinstasjon blir følgelig liggende svært sentralt til, med tanke på tilgjengelighet fra riksvegen. Bensinstasjonen kan gi innbyggerne og tilreisende tilgang til energiforsyning slik som bensin, diesel, strøm, hydrogen og/eller gass.



Maksimal tillatt BYA=40%. Bebyggelsen kan ha flatt tak, pulttak eller saltak. Maksimal høyde er 6 m for flatt tak og pulttak og 7,5 m for saltak. Det skal avsettes areal til 10 bilparkeringsplasser innad på feltet.

6.4 Parkering

Planen legger opp til at det stort sett skal etableres minst 2 parkeringsplasser per boenhet. Parkeringsplassene skal medregnes i BYA med 18 m^2 per plass. Det skal etableres infrastruktur som muliggjør tilkobling til elbillader til alle parkeringsplasser for boliger.

For næringsbygg, flermannsboliger og leilighetsbygg skal minst 10% av parkeringsplassene være HC-plasser. Disse skal plasseres nærmest mulig inngangspartier. Krav til antall parkeringsplasser knyttet til de ulike næringsvirksomhetene varierer noe fra felt til felt, og avhenger av hvor stor den enkelte virksomheten er. På feltene BFK i sentrum, tillates det maksimalt 1 parkeringsplass per 50 m^2 BRA for fortninger og kontor. For FI-feltene på næringsområdet på vestsiden av riksvegen, samt på felt FKT ved rundkjøringen, skal det være maksimalt 1 parkeringsplass per 100 m^2 BRA. På sistnevnte felt kan det være aktuelt å integrere en parkeringskjeller under bygget. Også omsorgsboligene har egne krav til parkering. Ved sistnevnte tillattes minst 1 parkeringsplass pr. boenhet. I tillegg tillattes det maksimalt 4 plasser for ansatte ved omsorgssenteret.

I plankartet er det tegnet inn en felles parkeringsplass i tilknytning til dagens dagligvareforretning, samt en offentlig parkeringsplass langs Drivenesveien. Sistnevnte parkeringsplass kan være gunstig

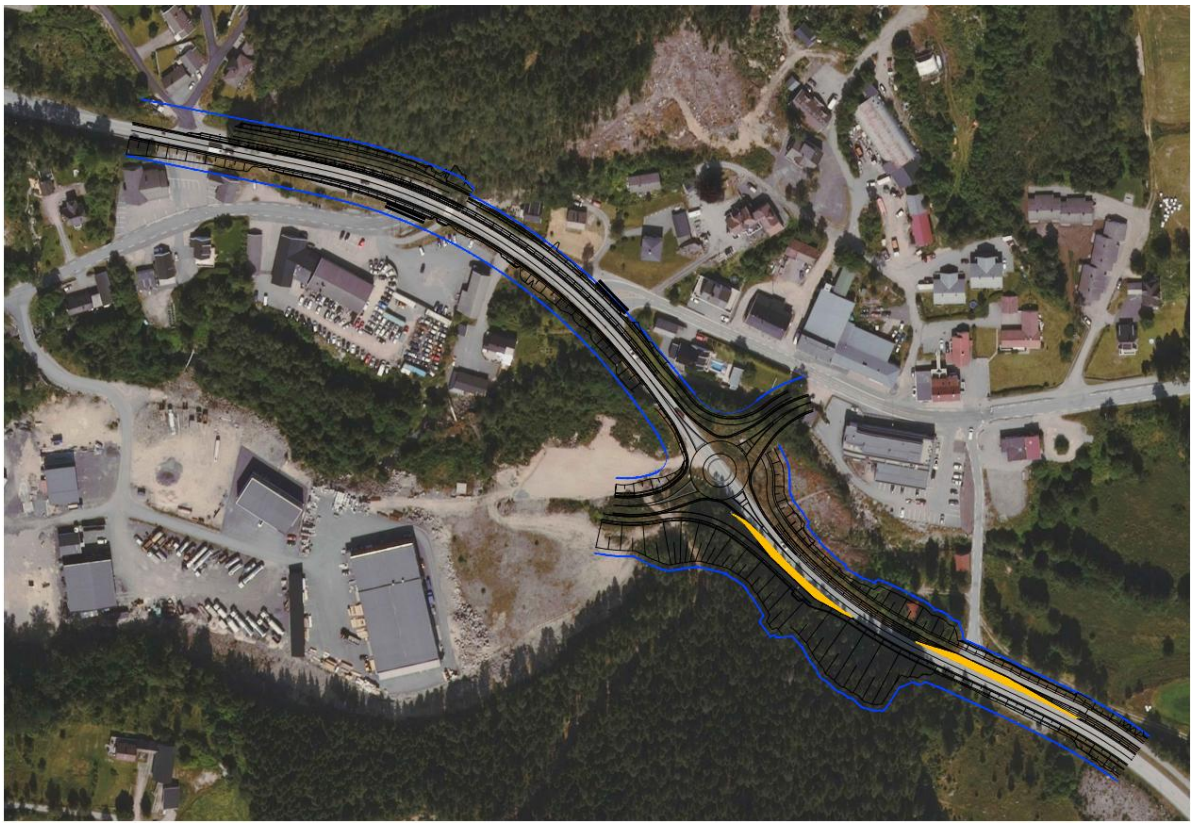
for innbyggere og besøkende å benytte dersom de har ærend i sentrum, eller skal innom noen av de planlagte møteplassene. Parkeringsplassen ligger forholdsvis sentralt plassert – noe som gir kort avstand til ulike målpunkter. På parkeringsplassen skal 10% av plassene være HC-plasser, og 10% av plassene ha elbillader.

For boligbebyggelsen bør garasjer fortrinnsvis integreres i boligen. Garasjer som enten er frittliggende, eller som en del av et tilbygg, kan oppføres med maksimalt 50 m^2 BYA per hovedboenhet. Garasjer kan ha en maksimal mønehøyde på 5 meter. De kan plasseres inntil 1 m fra eiendomsgrenser, så lenge dette ikke er til hinder for siktforhold. Garasjer skal utformes med materialer, takvinkel og fargevalg som er tilpasset boligen.

6.5 Trafikk

Å forbedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten i Skarpengland har vært et viktig fokusområde i planarbeidet. Planen legger opp til en del endringer på vegsystemet. Et sentralt grep er etablering av rundkjøring på rv. 9. I forbindelse med planarbeidet har det vært vurdert om dette er en riktig løsning å legge til rette for her. En rundkjøring har den fordelen av at det vil gi en forbedret kryssløsning, sammenlignet med dagens situasjon. Samtidig er rundkjøring en kostbar løsning, og det er usikkert hvor mange år det vil ta før denne realiseres. Som en alternativ løsning legger bestemmelsene opp til det kan etableres et T-kryss fra kjøreveien i vest og inn på riksvegen der rundkjøringen er planlagt. T-krysset skal fungere som en midlertidig løsning frem til rundkjøringen etableres.

I forbindelse med den tidligere områdeplanen, ble linjeføringer og valg av kryssløsning grundig vurdert. Det ble besluttet at den beste plasseringen av rundkjøringen ville være på sørsiden av Sangbekken – dette på grunn arealbehov og med tanke på å skape best mulig trafikkflyt. Det ble påpekt at rundkjøring som kryssløsning gir en lavere hastighet gjennom krysset, kontra regulering av T-kryss. Samlet sett ble det vurdert at et kryss utformet som en rundkjøring også ville gi bedre trafikksikkerhet, og en effektiv og god avkjøring til sentrum og industriområdet. I endringsforslaget av områdeplanen er også rundkjøringen plassert på sørsiden av Sangbekken. Dimensjonene og utformingen av rundkjøringen er noe endret siden forrige plan, men hovedtrekkene er like.



Figur 6.4: Utsnitt av veggeometri i det gjeldende planforslaget. Tegningen er laget av Statens vegvesen (07.03.24).

Et annet større grep i planen er omlegging av dagens avkjørsel til Stupstad (fv. 454). Planen er å stenge avkjørselen helt fra riksvegen, og at den nye rundkjøringen sammen med et nytt veistrekk lenger sør tar seg av trafikken vestover. Tilgangen til næringsområdene som ligger her i dag skal også sikres i fremtiden, men da via avkjøring fra rv. 9 lenger sør. Også grepet med stenging av eksiterende avkjørsel mot Stupstad, er en videreføring fra den tidligere områdeplanen. Ny regulert veg vestover ble i eksisterende plan vurdert til å gi en sikker avkjøring vestover, samt til næringsområdene som ligger på denne siden av riksvegen. Vegen vestover vil ligge på sørsiden av Sangbekken, før den krysser bekkeløpet med bru etter ca. 400 m og går inn på dagens Øvrebøveg. I krysningspunktet med vegen som kommer fra industriområdet i nord, er det som i den eksisterende planen regulert inn et nytt t-kryss.

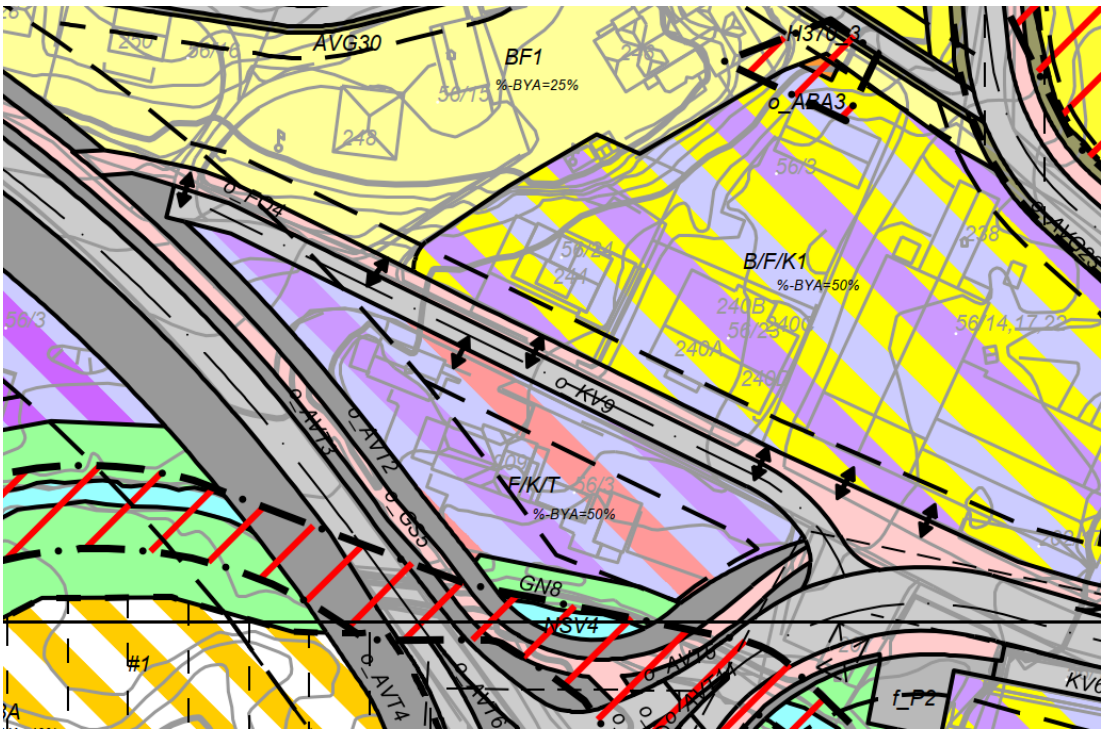




Figur 6.5: Til venstre: Eksisterende kryss rv. 9/fv. 454 øst. Dette planlegges stengt. Til høyre: Eksisterende kryss rv.9/fv. 454 vest. Også dette planlegges stengt. Kilde: Google maps (2023).

o_FO4
Rundkjøringen legger også opp til en ny avkjøring til fv. 454 Drivenesveien østover. Denne avkjørselen vil kreve at Sangbekken krysses, samt at dagens krysningspunkt mellom Drivenesveien og rv. 9 stenges. For å forbedre trafikksikkerheten ytterliggere, har man i tillegg planlagt for å stenge flere av dagens avkjørsler på nordsiden av Drivenesveien som blir liggende mellom den nye og den gamle påkjøringen til rv. 9 (o_FO4). Også direkteavkjørsler fra rv. 9 i dette området planlegges stengt. Det er ikke satt noen rekkefølgekrav for når dette skal skje, men tanken er at de aktuelle boligene skal benytte en ny adkomstvei som går via ringveien i sentrum (KV14).

I reguleringsplanen reguleres fv. 454 som fortau (o_FO4). Det er derimot planlagt at denne veien skal ha en mellomfase der det etableres et fortau på nordsiden, mens resten av veien brukes som i dag. I denne mellomfasen er det fylkeskommunen som har eierskap til veien. Etter at rundkjøringen er etablert, skal veien stenges for trafikk tar Kommunen over eierskap.



Bildet er hentet fra forrige planforslag og viser hvordan en mellomfase vil se ut.

Holdeplasser
Når det gjelder kollektivtrafikken, legger planen opp til at det kun skal etableres ett sett med holdeplasser langs riksveg 9. Disse blir liggende sør for den planlagte rundkjøringen. Hensikten med å kun ha ett sett med holdeplasser, er for å forbedre fremkommeligheten og effektiviteten til bussene som stopper langs strekket. Like vest for holdeplassen på sørsiden av veien, er det regulert inn en offentlig pendler-/innfartsparkering med plass til 32 biler. 10% av plassene skal utformes som HC-plasser, mens 10% av plassene skal ha elbillader. Det skal også avsettes areal til 20 sykkelparkeringsplasser som er overbygd med tak. Pendlerparkeringen gjør at innbyggere som bor lengre unna kan kjøre bil eller sykle hit og parkere, for så å ta bussen videre. I plankartet er det også satt av egne felt for leskur. Disse ligger i tilknytning til de overnevnte kollektivholdeplassene. I tillegg er det etablert to plasser for leskur på hver side av Drivenesveien. Dette muliggjør at lokalbusser kan plukke opp passasjerer fra kantstopp herfra som også skal i denne retningen.

I plankartet er det regulert inn flere fortau og gang- og sykkelveier. Mange av disse er videreført fra den tidligere områdeplanen. Flere av gangarealene følger de ulike hovedveiene for å sikre at gående og syklende kan ta seg frem langs de samme strekkene. Det er også enkelte separate gang-

og sykkelveier. Én av dem går over dagens fv. 3924, som binder sammen riksvegen og Drivenesveien via steinhvelsbroa. I fremtiden er det planlagt at denne veien skal stenges helt for biltrafikk. På denne måten får gående og syklende en trafikksikker adkomst til sentrumsområdet fra riksveien i sør. En annen adkomst som kan trekkes frem, er gang- og sykkelveien som går fra bussholdeplassen og industriområdet på vestsiden av riksveien. Gangveien binder sammen pendlerparkeringen i vest og busstoppet, slik at innbyggerne på en trafikksikker måte kan sette fra seg bilen, før de går til busstoppet. Det legges opp til at gang- og sykkelveien krysser vegen i samme høyde som riksvegen. Det nye busslommeparet er regulert i tilknytning til et nytt og sammenhengende gang- og sykkelveisystem, slik at man trygt kan ta seg til og fra holdeplassene.

Fortau til Vormbrokka

I planarbeidet har det i tillegg vært viktig å sikre myke trafikanter en trafikksikker adkomst fra sentrum til boligområdet Vormbrokka. I planen er fortauet på nordsiden av riksveien langs dette strekket blitt utvidet. Ved å sprenge seg inn i fjellet, gjøres gangarealet bredere sammenlignet med dagens situasjon. I tillegg skapes det med dette et sammenhengende strekk med gang- og sykkelvei hele veien inn til sentrum. Videre nedover reguleres det gangveg/fortau langs dagens fylkesveg. I plankartet er hele strekket regulert som fortau. Dette er fordi at etter rundkjøringen er etablert skal denne vegen stenges for gjennomkjøring. Veien nedklassifiseres deretter til gangveg med tillat innkjøring til tilknyttede boliger. I mellomtiden åpnes det opp for en midlertidig løsning der det blir etablert et fortau langs fylkesvegen.

Sammenlignet med den tidligere områdeplanen, er ellers deler av gang- og sykkelveien på sørsiden av Drivenesveien tatt ut i dette planforslaget. Begrunnelsen for dette er med tanke på å skape en mer realistisk løsning, som lar seg gjennomføre i praksis. En tosidig gang- og sykkelvei beslaglegger forholdsvis mye areal og er kostbart. Det vil likevel etableres et lite gangfelt som strekker seg fra GS3 og inn til kantstoppet. Videre gangfelt til parkeringsplassen knyttes til opparbeiding av offentlig parkeringsplass. Ellers kan det nevnes at deler av Drivenesveien og fylkesvegstrekket over steinbrua er blitt justert i denne planen. Veiene hadde en noe annerledes veiføring i den tidligere områdeplanen enn det den har i den faktiske situasjonen i dag.

6.6 Miljøfokus

Større områder innenfor planområdet er avsatt til landbruksformål. Dagens jordbruksareal øst for sentrum er regulert til dette formålet, slik at jordbruksdriften kan opprettholdes også i fremtiden. I tillegg er et mindre område nord for det nye boligfeltet i sentrum regulert til landbruk. Dette området er i dag skogkledd, og planen sikrer at det også forblir ubygd i årene som kommer. På feltene er det tillat med aktivitet som er i tråd med jord- og skogbruksrelatert virksomhet. Reguleringsplanen åpner for at det kan bygges på enkelte områder som i dag er ubebygde. Dette gjelder først og fremst i og omkring sentrum. Deler av det nye planlagte boligfeltet mot nord, er i dag lite berørt av menneskelig aktivitet. Det samme er sørsiden av strekket langs Drivenesveien. Generelt skånes likevel landbruksområder i reguleringsplanen, gjennom at nye bygninger plasseres utenfor områder med dyrka mark og på steder som ikke er i konflikt med driften av jorda.

Deler av området i sentrum er som tidligere nevnt kategorisert som myr i offentlig registre. Noe av dette er regulert til grønnstruktur. En del av det er imidlertid også avsatt til byggeformål. En realisering av reguleringsplanen vil føre til at noe av myrområdet innenfor planområdet går tapt. Dette området er imidlertid forholdsvis lite. Det er også noe usikkerhet knyttet til kvaliteten på myra. I henhold til Rambøll (2023a) sine undersøkelser, bør det gjøres noen grunnleggende undersøkelser for å få bekreftet at det er torvmasser som fortsatt lagrer karbon. Dersom dette gjøres, kan man få mer kunnskap om myras egenskaper.

Videre er det områder innenfor plangrensen der det mistenkes forurensing i grunnen. Dette omfatter både området der det planlegges for nye boliger i sentrum, et mindre felt på

næringsområdet vest for riksveien, samt på dagens ESSO-tomt. Da det er mistanke om forurensing, må det gjennomføres grunnundersøkelser innenfor områdene avsatt med hensynssoner (H390), for å avdekke graden av forurensning. Rapporter fra slike grunnundersøkelser skal legges ved søknad om rammetillatelse innenfor de aktuelle områdene. Ved eventuelle funn av forurensede masser eller annet som ansees som avfall, må dette leveres til et mottak som er godkjent for dette.

Sangbekken er regulert til naturområde i sjø og vassdrag i plankartet. Bestemmelsene stiller krav om at områdene skal være offentlig tilgjengelige. Arealene i direkte tilknytning til bekken, inkludert nært Skarpenglandsvann, er stort sett avsatt til grønne formål. Mesteparten av kantsonene er regulert til naturområde. Her skal vegetasjonen i størst mulig grad tas vare på. Dette er både av hensyn til naturmangfoldet og flomregulering, men også av landskapsmessige hensyn. Der vegetasjonen på disse feltene eventuelt blir skadet av anleggsvirksomhet, skal den gjenopprettes til opprinnelig stand. Samtidig er det viktig at spredning av fremmede arter unngås. Både langs arealene ved bekken og i resten av planområdet, skal fremmede arter fjernes når man kommer til utbygging. Masser som tilføres området må ikke inneholde arter på fremmedartlista. Omkring Sangbekken er det tegnet inn en hensynssone for flomfare (H320). Hensynssonen omfatter kotehøyde for 200-årsflom fra Sangbekken. I planen legges det opp til at bebyggelse og tiltak skal styres bort fra bekken med tanke på sikkerhet knyttet til flom.

6.7 Universell utforming

Universell utforming i tråd med gjeldene Byggteknisk forskrift (TEK17), skal ivaretas i planområdet. Dette gjelder både for bygg og uterom.

6.8 Uteoppholdsareal

Krav til leke-, ute- og oppholdsplasser i kommuneplanens arealdel § 2.5.2, gjelder også for planområdet. I bestemmelsene til områdeplanen er det spesifisert enkelte krav som utfyller bestemmelsene i kommuneplanen.

I planen er det satt av flere grønne fellesområder. Alle felles uteoppholdsarealer skal i henhold til bestemmelsene beplantes med blomster, busker og trær. Beplantningen skal bestå av stedegen vegetasjon. Sentralt i området, mellom boligbebyggelsen i sentrum, er det tegnet inn en offentlig lekeplass på 1,5 dekar (o_LEK2). De aller fleste boligene befinner seg i forholdvis kort avstand fra lekeplassen. Lekeplassen er først og fremt tenkt til å fungere som et fellesområde for beboerne i nærområdet. På grunn av lekeplassens størrelse og plassering, er det imidlertid også potensiale for at den kan benyttes av andre som bor lenger unna. I bestemmelsene stilles det krav om at lekeplassen skal utformes som et frodig element innimellom bebyggelsen. Det skal etableres gangveier og oppholdssoner med belysning. Oppholdssonene skal møbleres med benker, bord og lekeapparater. Det skal unngås å bruke gummidekke, men i visse tilfeller kan det tillattes for å sikre universell utforming.

I sentrum er det satt av enda et område til lekeplass (f_LEK1). Dette feltet ligger i tilknytning til dagens dagligvareforretning og er på om lag 0,2 dekar. Området ligger på sørsiden av bygget, og er slik sett gunstig lokalisert med tanke på solforhold.

6.9 Offentlig friområde

Øst for bensinstasjon-tomta strekker det seg et friområde (o_FRI) over et forholdsvis stort areal ned mot Skarpenglandsvann. Det tillates å etablere mindre lekeplasser, toaletter og scene innenfor området. Tanken her er at området kan egne seg til større og mindre arrangementer.

H560 Viktig naturlandskap

Størsteparten av friområdet berøres av hensynssonen H560. Hensynssonen omfatter et viktig naturlandskap som skal bevares. Det er sikret i bestemmelsene at det ikke tillates å gjøre noen tiltak innenfor hensynssonen.

Sentralt i planen reguleres det inn et offentlig torg. Planen er forholdsvis fleksibel når det kommer til hvordan dette kan opparbeides. Det stilles krav om at det skal møbleres med sittegrupper og belysning. Det tillattes etablert lekeapparater, eller andre installasjoner som inviterer til aktivitet. Tanken er at torget skal fungere som en møteplass i sentrum av Skarpengland. Torget ligger svært sentralt til med tanke på andre funksjoner som finnes i nærheten. Skarpengland mangler i stor grad gode møteplasser i dag.

BFK3

I tilknytning til det offentlige torget ligger bensinstasjon-tomta. Novo arkitekter har tegnet et forslag til hvordan tomten kan benyttes. Det planlegges for å ta vare på den eksisterende bygningsmassen til det tidligere ESSO-bygget. I første etasje planlegges det for forretning, mens i 2. etasje legges det til rette for kontor og/eller leiligheter. Sør for bygningen er det planlagt en parkeringsplass til bruk for funksjonene i bygget. Tanken er at man har en midlertidig løsning der adkomst til parkeringsplassen i første omgang blir fra dagens fylkesvei i vest. Når denne veien i fremtiden blir omgjort til gang- og sykkelsti, bruker man en felles avkjørsel på sørsiden av Drivenesvegen som adkomst.

Bestemmelse § 2.5

Det står i bestemmelsene at det kun tillates etablering av balkong i andre etasje på vestsiden av eksisterende bygg utenfor byggegrense. Bestemmelsen står der for å sikre at krysset blir åpent og oversiktlig samtidig som man tillater en planlagt balkong i andre etasje. Det er da ikke lov å utvide bygningsmassen noe i første etasje, men kun lov å plassere eventuelle søyler.



Tegningen viser planlagt balkong i andre etasje.

Som man ser av tegningen under, er det også planlagt enkelte boliger mot øst. Boligene er trappet for å følge terrenget, og for å gi gode siktforhold for hver enkelt bolig. Enkelte av boligene ligger i anmerket flomsone. Dette planlegges imidlertid løst ved å heve terrenget tilsvarende eksisterende

bygg med flomsikker fylling. Reguleringsplanen er tilpasset for å kunne muliggjøre en utbygging i tråd med dette forslaget. Planen regulerer ikke inn de overnevnte forholdene i detalj, men fastsetter hovedrammene for utviklingen av området.



Figur 6.9: Situasjonsplan. Kilde: NOVO arkitekter (2023).

På dagens parkeringsplass i tilknytning til SPAR-butikken, tillattes det i henhold til bestemmelsene å etablere en mindre møteplass med benker, bord og beplantning. Møteplassen kan ikke være større enn 20 m^2. Per dags dato er det etablert en midlertid installasjon bestående av benker med integrerte plantekasser. Denne er plassert på en av de tidligere HC-plassene ved innkjøringen til parkeringen. Dagligvareforretningen har erstattet den tidligere HC-plassen med en ny HC-plass i tilknytning til inngangspartiet. Planen legger opp til at en slik installasjon også kan etableres i fremtiden.

I tillegg til utendørsområder for mer varig opphold, er det også regulert inn en turvei i plankartet o_TD). Turveien ivaretar deler av dagens turvei opp til Brurefjell som starter i Skarpengland sentrum. Turveien er avsatt til offentlig formål, og formålsbredden er 3 meter bred. I bestemmelsene stilles det krav om at veien ikke skal ha fast dekke. Det er tillatt at veien kan avvike noe fra arealformålet for å få til en bedre terrengtilpasning.

6.10 Kulturminner

I dag er det registrert flere kulturminner innenfor planavgreningen. Ingen av dem er imidlertid fredet. Flere av kulturminnene ligger langsmed Sangbekken. For å sikre at disse blir tatt var på, er det lagt over en hensynssone for bevaring av kulturmiljø (H570). Innenfor hensynssonen finnes det både steinbro, sag, mølletuft, mur, to steingjerder, eldre veifar og en brønn. Det tillattes å etablere en ny gang- og sykkelvei innenfor hensynssonen, for å sikre en trafikksikker adkomst til sentrumsområdet. Eksisterende grantrær, arter på fremmedartlista og annen uønsket vegetasjon

kan samtidig fjernes, for å fremheve kulturmiljøet og bakkelandskapet her. Eventuelle tiltak på broa i bevaringsområdet skal på forhånd avklares med Fylkeskonservatoren i Agder fylkeskommune.

Når det gjelder øvrige kulturminner, legges det også opp til at disse skal tas vare på. Ingen av dem er imidlertid sikret gjennom hensynssoner i plankartet, men er plassert slik at de ikke ligger innenfor formål som legger opp til utbygging. Unntaket er Skarpengland sag (den nedre) (ID288391), som delvis ligger på areal regulert til parkeringsplass og annen veggrunn – grøntareal ved dagligvarebutikken. I henhold til Kulturminnesøk (2023) stod saga i 1970-årene, men har siden ligget under butikk-fyllinga. Kulturminnet er også avsatt til samme formål i den tidligere områdeplanen. Totalt sett ansees det som forsvarlig å videreføre disse formålene. Ellers vil også deler av Sangeslandsstemmen (ID288351) inngå i næringsformål. Også her videreføres arealformål i tidligere plan videre i planforslaget. Til sist kan det nevnes at det SEFRAK-registrerte forsamlingshuset ved krysset mellom riksveien og Øvrebøveien, vil bli berørt av samferdselsformål. I planen legges det ikke opp til at denne bygningen skal bevares.

I forbindelse med gjennomføring av tiltak i planområdet, kan det påtreffes andre kulturminner som enda ikke er oppdaget. Dersom det skulle påtreffes et mulig fredet kulturminne i forbindelse med byggearbeider, har bestemmelsene en fellesbestemmelse som sikrer at byggearbeidene da skal stanses umiddelbart og kulturvernmyndigheter varsles.

6.11 Vann- og avløp

Det er utarbeidet en overordnet VA-plan i forbindelse med prosjektet (Rambøll, 2023b). Denne danner grunnlaget for hvordan vann- og avløpsforhold, inkludert overvann, skal håndteres når man kommer til utbygging. VA-planen tar for seg planlagt utbygging av nytt boligfelt nord for Drivenesveien og hvilken påvirkning denne utbyggingen vil ha på eksisterende VA-anlegg. Planen skisserer løsninger for hvordan vann- og avløpsforhold skal løses i fremtiden.

I dag er det spillvann og vannledninger til eksisterende bebyggelse. I fremtidig situasjon er det planlagt å legge nye VA-ledninger i adkomstveien til boligfeltet. Tilknytning til kommunalt VA-anlegg vil være på sørsiden av Drivenesveien.

Per dags dato er det ingen kommunale overvannsledninger i området som nytt ledningsnett kan kobles til. Overvann fra ny vei kan håndteres i grøfter langs adkomstveien og/eller med sluk og overvannsledning. Ved slukløsninger må utslipp for overvannsledning være til terreng på sørsiden av Drivenesveien eller direkte til Sangbekken. Nye tomter som skal utvikles må håndtere overvann på egen tomt i henhold til kommunens retningslinjer.

På nåværende tidspunkt er det kapasitetsutfordringer med tanke på brannvennsdekning i Skarpengland. Planen legger opp til at det skal etableres en ny trykkøkningsstasjon for å øke kapasiteten på kommunalt ledningsnett. Det er også utfordringer med kapasiteten på renseanlegget for avløpsvann i Røykenesveien. I kommunens hovedplan for avløp skisseres etablering av et nytt renseanlegg ved siden av dagens renseanlegg som vil ha større kapasitet. For mer detaljer omkring VA-forhold, vises det til den overordnede VA-planen.

For å sikre at vann- og avløpsforhold er tilstrekkelig ivaretatt i planen, er det lagt til flere bestemmelser. Sammen med plankartet går bestemmelsene både på hvor og hvordan VA-anlegg skal anlegges, samt rekkefølgen på når tiltak skal være gjennomført.

6.12 Renovasjon

Renovasjon skal løses i henhold til gjeldene avtaletekniske norm. Det er ikke avsatt egne felt for renovasjonsanlegg. Hvordan renovasjonen utformes, løses i hvert enkelt tilfelle.

6.13 Nettstasjoner og høystentanlegg

I dag går det en høyspentlinje over området der det i fremtiden planlegges boliger. I bestemmelsene stilles det krav om at det ikke er tillatt å etablere bebyggelse for varig opphold innenfor dette fareområdet. Fareområdets totale bredde er 15 meter, med lik utbredelse på hver side av luftstrekket. Ved eventuell omlegging eller fjerning av luftspennet, oppheves fareområdet. Per dags dato er det med andre ord mulig å utvikle området både med og uten høyspentlinjen til stede. For å utnytte området best mulig, og for å skape best mulig boforhold for dem som bor omkring, er det likevel anbefalt å legge høyspentlinjen i kabel under bakken. Høyspentlinjen beslaglegger i dag et forholdsvis stort areal, som kunne vært langt bedre utnyttet dersom kabelen ble lagt under jorden.

6.14 Rekkefølgebestemmelser

Planen har flere rekkefølgebestemmelser for å sikre at nødvendige tiltak blir gjort før andre settes i gang. Blant sentrale rekkefølgebestemmelser er krav knyttet til vann- og avløpsforhold. I og med at det er dårlig kapasitet på dagens vann- og avløpsnett, skal det før det gis rammetillatelse for nye boenheter innenfor planområdet, være opparbeidet tilstrekkelig kapasitet på vann- og avløpsnettet som skal betjene boligområdene. Før det gis rammetillatelse til nye boenheter innenfor planområdet, skal det også være opparbeidet tilstrekkelig slokkevann for planområdet i henhold til brannteknisk forskrift. Å forbedre vann- og avløpsforhold vil være et av de sentrale tiltakene som må bli gjort, før man kan starte med å bygge nye boliger.

For de nye boligområdene i sentrum, stilles det flere krav før brukstillatelse kan gis. Blant annet skal lekeplassen i midten av området og ringveien med tilhørende fortau være etablert. Før det gis brukstillatelse for tiltak på dagens bensinstasjon-tomt, skal det tilhørende torget være opparbeidet, samt et lite strekk med fortau sør for Drivenesvegen. Det samme skal flomsikringstiltak. Når det gjelder samferdselsformål, skal deler den nye veien vestover fra rundkjøringen (som del av en rundkjøring eller som et midlertidig T-kryss), være på plass frem til de ulike avkjørslenes næringsområder før det gis brukstillatelse til tiltak innenfor de respektive feltene regulert til næringsformål. Det samme er tilfellet for fortauet langs strekket. Pendlerparkeringen, som ligger i tilknytning til denne veien, skal være på plass før det gis brukstillatelse til den nye bensinstasjon-tomta og de nærmeste næringsformålene.

Før det gis brukstillatelse til den nye rundkjøringen på riksveg 9, skal tilhørende gang- og sykkelveier være på plass. Det samme er tilfellet for kollektivholdeplassene. Dagens krysningspunkter med Øvrebøveien og Drivenesveien skal være stengt av til blindveier. Fylkesveien som går over steinhvelvsbrua skal i tillegg være omgjort til passasje for gående og syklende, og være stengt av for biltrafikk før brukstillatelse til rundkjøring kan gis.

7. Virkninger

7.1 Overordnede planer

Områdeplanen følger i det vesentligste opp kommuneplanens arealdel. Feltene på vestsiden av riksvegen reguleres hovedsakelig til næringsbebyggelse og områdene på østsiden av riksvegen detaljeres i tråd med sentrumsformålet i overordnet plan. En mindre del av boligformålet i kommuneplanens arealdel inkluderes som en del av veiarealet til riksveien. LNFR-formålene vil på sin side stort sett videreføres med planforslaget, men detaljeres noe mer ved bruk av andre grønne arealformål.

7.2 Stedets karakter, bebyggelse, estetikk og landskap

Landskap

I landskapsanalysen (2012) er kulturlandskapet rundt Skarpenglandsvann vurdert som så positivt at dette ikke må forringes. Det blir anbefalt å bygge på en slik måte at ikke siktlinjer ned mot vannet forsvinner. Det blir påpekt at noe av vegetasjon også med fordel kan tynnes, slik at siktlinjene forsterkes. Landskapsanalysen peker på at dette er ekstra viktig hvis beitedyrene forsvinner, slik tendensen er i landbruket i dag. Også rundt den gamle steinbrua er det anbefalt å tynne vegetasjonen noe, slik at denne kan bli mer synlig.

Planforslaget legger ikke opp til at det skal bygges i nærheten av Skarpenglandsvann eller i det omkringliggende kulturlandskapet. Områdene rundt vannet på sørsiden av Drivenesveien reguleres stort sett til grønne formål. Unntaket er først og fremst en parkeringsplass, samt at det tillattes visse utvidelser i og omkring bensinstasjonstomta.

Bebyggelse og estetikk

Ifølge landskapsanalysen (2012) bør nye bygninger tilpasses på en slik måte at de står i forhold til stedet. Dette gjelder både volumer, takformer og fargebruk. Samtidig kan for eksempel et nytt forretningsbygg være et moderne signalbygg, men det må likevel ta hensyn til kvalitetene på stedet slik at de ikke forsvinner.

For å imøtekomme dette, stilles det flere krav i bestemmelsene som går på tillatt takform og takvinkel. Tillatt byggehøyde og utnyttelse på de enkelte feltene er også fastsatt ut ifra hvordan den enkelte tomta ligger i landskapet. Det samme er fasadematerialer, som i all hovedsak skal bestå av treverk. I dag er bebyggelsen i Skarpengland samtidig ganske mangfoldig. Det finnes bygninger i ulike størrelser og med ulike takformer og farger. Det at bestemmelsene innehar en viss grad av fleksibilitet ansees som viktig. Det sikrer at man både får tilpasset bebyggelsen til stedet og oppnår en form for enhet, men også har mulighet til å oppføre byggverk som gir variasjon og spenning til området.

Stedets karakter

Et karakteristisk trekk ved Skarpengland er at mesteparten av bebyggelsen i dag ligger på et forholdsvis flatt parti i sentrum. Planforslaget har forsøkt å beholde dette mønsteret. Riktignok strekker en del av de nye byggefeltene seg oppover lisiden mot nord. Plasseringen bidrar samtidig til å samle sentrumsområdet og å gjøre det mer kompakt, samt at man unngår å bygge på landbruksjord. Bebyggelsen stopper før man kommer inn i den mest tettvokste vegetasjonen

oppover fjellsiden og det begynner å bli særlig bratt. På denne måten beholdes de grønne bakveggene som i dag omkranser Skarpengland.

Også det kryssende riks- og fylkesveinettet er karakteristisk for Skarpengland. Veiene legger i dag nokså sterke føringer for hvordan bebyggelsen kan plasseres. I planen legges det hovedsakelig opp til å videreføre dagens veigeometri i sentrumsområdet. Det å tilpasse fremtidig bebyggelse og andre tiltak til dette har vært sentralt i planarbeidet – også med tanke på å skape en realistisk og gjennomførbar plan. I henhold til reguleringsplanen skal mesteparten av den nye bebyggelsen plasseres på nordsiden av veien i sentrum. Dette gjør også at grøntområdene ned mot Skarpenglandsvann sikres mot utbygging. Både Skarpenglandvann og Sangbekken er viktige kjennetegn for stedet i dag. Begge disse elementene ivaretas og videreføres i planen. Når det gjelder riksvegen, vil denne kunne videreutvikles i fremtiden med en rundkjøring. Samtidig som trafikksikkerhet og fremkommeligheten for trafikanter da bedres, vil riksveien fremdeles skape et ganske tydelig skille mellom vestsiden og østsiden av veien. På vestsiden legges det til rette for at dagens næringsområde kan fortsette å utvikle seg også i årene som kommer.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø

Som beskrevet i kapittelet som tar for seg planforslaget, vil områdeplanen ivareta de aller fleste kulturminnene og kulturmiljøene som finnes i området i dag. Noen få minner vil kunne bli påvirket av utbyggingen. Ingen av dem er imidlertid fredet. Gjennom plankart og bestemmelser sikres det både at kulturminner man allerede kjenner til, samt dem som eventuelt skulle dukke opp i forbindelse med byggearbeider, ivaretas på en god måte i samsvar med anvisninger fra kulturvernmyndighetene.

7.4 Forholdet til naturmangfoldloven

I naturmangfoldloven (2009, § 3) er naturmangfold definert som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentligste er et resultat av menneskers påvirkning. Biologisk mangfold er videre definert som mangfoldet av økosystemer, arter og genetiske variasjoner innenfor artene, og de økologiske sammenhengende mellom disse komponentene. For alle saker som berører naturmangfoldet, følger det av naturmangfoldloven § 7 at prinsippene i §§ 8-12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. Av beslutningen skal det fremgå hvordan disse prinsippene er vurdert i saken.

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.

I forbindelse med planarbeidet er det innhentet informasjon fra offentlige registre angående naturmangfoldet. Det er også utarbeidet egne rapporter knyttet til naturmangfold i forbindelse med den tidligere områdeplanen. Disse er tatt inn i arbeidet med planforslaget, og vurdert opp imot den nye reguleringsplanen. I tillegg er det foretatt ytterliggere registreringer og vurderinger knyttet til naturverdier og myr i forbindelse med den nye reguleringsplanen. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig for å kunne vurdere tiltakets konsekvenser for områdets naturmangfold.

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 er ansett som tilstrekkelig for å kunne vurdere tiltakets konsekvenser for naturmangfoldet. 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.

De biologisk viktigste områdene innenfor planområdet er knyttet til Sangbekken. Dette er et viktig gyte- og leveområde for ørret. Bekken har også verdi som leveområde for fossekall. Vannkvaliteten i bekken er god, og kantvegetasjonen langs store deler av bekken er intakt. Slike områder har høy verdi som naturtype. I planarbeidet har det vært viktig å sikre kvaliteten i og omkring Sangbekken. For å følge opp dette, er det tegnet inn en forholdsvis bred sone med arealformålet «naturområde», som hindrer utbygging langs bekkedraget. Sonen varierer noe i utbredelse, men alle steder, med unntak av der bekken krysses av veiareal, er det god klaring mellom mulig utbygging og der bekken ligger. Det er også lagt inn en flomsone som hensynssone langs bekken, som begrenser plassering av bebyggelse i nærheten av vannkanten.

I forbindelse med etableringen av nye veier, blir det nødvendig med inngrep i og nært bekkeløpet. Det skal etableres nye bruer over Sangbekken i forbindelse med omleggingen av fylkesvegen. Etableringen og utformingen av de nye bruene må forholde seg til bekkens flomforhold og biologiske mangfold. Særlig i forbindelse med utbyggingen av de større veianleggene, kan noe av vegetasjonen langs bekken bli skadet. Vegstasjonen skal i størst mulig grad tas vare på, men dersom noe av vegetasjonen blir skadet som en følge av anleggsvirksomhet skal den gjenopprettes til opprinnelig stand. Dersom det bygges for nært bekken, vil det videre kunne øke sjansene for at fremmede arter etablerer seg langs kanten av bekken. For å avbøte på dette, stiller bestemmelsene krav om at spredning av fremmede arter skal unngås. Tilstedeværelse av fremmede arter er et generelt problem i planområdet allerede, og flere steder er det registrert arter på fremmedartslista. Det er viktig at disse artene fjernes og ikke spres ytterliggere – noe også planen legger føringer for. I den tilhørende ROS-analysen til planforslaget, pekes det på faren for akutt utslipp til vassdraget i forbindelse med byggingen av veganlegg nært og i bekkeløpet. Dersom det i løpet av byggeperioden blir sluppet ut masser som forurenser vassdraget, vil det kunne skade dyrelivet. I teorien skal dette ikke skje fordi man har på plass rutiner og kontroller som skal hindre slike typer hendelser. Likevel kan det skje avvik og ulykker. Som forslag til avbøtende tiltak foreslås det å ikke ha riggområde tett mot bekken. Det bør også være gode rutiner på byggeplass.

Planen legger ikke opp til utbygging i nærheten av Skarpenglandsvann, som har et rikt artsinventar. Selve vannet er riktignok ikke med innenfor plangrensen. Områdene omkring reguleres likevel til grønne formål, slik at de sikrer en buffer mellom vannet og byggeområder. Når det gjelder den sørvendte skråningen opp mot Brurefjell der det er registrert vinterbeite for rådyr, vil noe av dette blir berørt av utbyggingen av det nye boligfeltet i sentrum. Gjennomføringen av planen ansees likevel ikke som er vesentlig inngrep i dette viltområdet. Det er kun en mindre del av utbyggingen som overlapper med registreringsområdet. Utbyggingen ligger i tilknytning til allerede etablert bebyggelse, og det er et stort sammenhengende skogsområde i bakkant av bebyggelsen som rådyrene trekker til og som er en del av registreringsområdet.

Når det gjelder myra som er lokalisert der den nye utbyggingen i sentrum er planlagt, åpner planen for at deler av denne kan bygges ut. I forbindelse med planarbeidet er det foretatt en vurdering av

myra. Basert på den samlede informasjonen, vurderes det som forsvarlig å tillatte en utbygging på dette feltet. Myrområdet er forholdsvis lite. I tillegg ansees det å legge til rette for flere boliger med en såpass sentral beliggenhet som mer fordelaktig, når man ser på de samlede fordelene og ulempene dette gir. Dersom det er mulig og hensiktsmessig, oppfordres det til å både ta vare på myra og å legge til rette for utbygging i området.

Forutsatt at de foreslåtte avbøtende tiltakene gjennomføres, vurderes tiltaket å ikke øke den samlede belastningen på økosystemene i og ved planområdet nevneverdig.

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 og innarbeidet flere tiltak i reguleringsplanen for å begrense potensielle skader på naturmangfoldet. Disse anses ikke som urimelige ut fra tiltakets og skadens karakter og tiltakshaver bør 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 driftsmetoder og teknikker legges til grunn. Gode driftsmetoder for å redusere risikoen for spredning av fremmede arter skal ivaretas gjennom spredningshindrende og bekjempende tiltak. Sangbekken som har verdi for naturmangfoldet skal bevares, og eventuell vegetasjon som blir skadet som en følge av anleggsvirksomhet langs bekken skal gjenopprettes til opprinnelig stand. Så lenge de anbefalte tiltakene gjennomføres, er sannsynligheten liten for at tiltaket kan medføre alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet.

7.5 Landbruk / Naturressurser

Reguleringsplanen legger til rette for økt utbygging i Skarpengland. Som en følge av dette vil det kunne plasseres bygninger og veier på felt som i dag er lite preget av menneskelig aktivitet. Dette gjelder imidlertid først og fremst i de sentrumsnære områdene. De omkringliggende omgivelsene her er allerede forholdvis tett utbygd, og planen åpner for at man fortsetter fortettingen i forlengelsen av disse.

Som tidligere nevnt legger planen opp til at deler av et myrområde i sentrum skal bebygges. Utover det vil ingen landbruks- eller naturressurser med høy verdi gå tapt ved realisering av planen. Viktige landbruksområder slik som jordbruksjorda i øst bevares. Det samme gjør naturressurser som ligger i og omkring Sangbekken, Skarpenglandsvann og de omkringliggende skogsområdene.

7.6 Rekreasjonsinteresser / rekreasjonsbruk / uteområder

Planen legger opp til flere og varierte uteområder. Både den enkelte boenhet skal sikres tilstrekkelig privat uteoppholdsareal, men også flere fellesområder er planlagt. Fellesområdene har til hensikt å fungere som samlingssteder i bygdesenteret.

Blant felles uteområder er det planlagt lekeplasser og et offentlig torg. Disse er tenkt til å ha en mer opparbeidet karater. Omkring bebyggelsen er det samtidig tilrettelagt for flere større naturpregede områder som ikke er like opparbeidede og som egner seg til rekreasjon. Innenfor plangrensen er det satt av større grøntområder langs Skarpenglandsvann og Sangbekken. Også landbruksområdet i øst er sikret mot fremtidig utbygging. Selv om alle disse stedene ikke er like godt egnet for opphold på grunn av tettvokst vegetasjon og terrengforskjeller, bidrar de likevel til å gi et grønt preg til området.

Skarpengland mangler i dag gode møteplasser. Riktignok har det blitt etablert en midlertidig møteplass på parkeringsplassen til dagligvareforretningen. Det å sikre denne, men også nye møteplasser, har vært viktig i planarbeidet. Planen legger opp til at det kan etableres flere møteplasser av ulik karakter. Sammen med den sentrale beliggenheten til samtlige plasser, vil dette forhåpentligvis bidra til at befolkningen får flere attraktive møteplasser som samler folk.

7.7 Trafikkforhold

Planforslaget legger opp til delvis store endringer i veinettet sammenlignet med dagens situasjon. Samtidig videreføres mange av de samme løsningene som den tidligere områdeplanen la opp til. Den største endringen fra slik situasjonen er i dag, er først og fremst på riksvegen. Her planlegges det for en ny rundkjøring. Den nye rundkjøringen vil kunne ha en positiv effekt ved at den bidrar til bedre trafikkavvikling enn i dagens situasjon. Videre vil den kunne føre til en lavere hastighet gjennom stedet, og at det da blir tryggere for både bilister og myke trafikanter å ferdes i området. En rundkjøringsløsning vil imidlertid være dyrt, og det kan ta flere år før den blir realisert. Av den grunn legger planen opp til at det også kan etableres en midlertidig løsning med T-kryss.
I landskapsanalysen (2012) tilhørende den tidligere reguleringsplanen, ble det generelt anbefalt å stramme opp veiarealene og skape klarere avgrensninger innad i planområdet. En del av veiløsningene fra den forrige planen er videreført i dette planforslaget. For å skape en mer realistisk plan, legger samtidig den foreliggende planen opp til at geometrien til det korte fylkesveistrekket over steinhvelvsbrua beholdes, samt Drivenesveiens kurvatur. Dette er endringer fra den tidligere planen, som rettet opp begge disse strekkene. Begrunnelsen for denne endringen er for å skape en mer realistisk plan som faktisk lar seg gjennomføre. I tillegg ansees det at man kan få til gode løsninger også med å i større grad ta utgangspunkt i dagens situasjon.

Videre setter planforslaget et forholdsvis lavt krav når det kommer til antall parkeringsplasser. Sammenlignet med kravene i kommuneplanens arealdel, ligger bestemmelsene i planforslaget noe under disse når det kommer til boligbebyggelsen. I planen er det ønskelig å legge opp til redusert bilkjøring, og at flest mulig reiser tas til fots, med sykkel eller kollektivtransport. Eventuelt at flere personer kjører sammen dit de skal, fremfor at mange biler bare har noen få personer om bord. Samtidig er Skarpengland et sted der mange er avhengige av bilen for å komme dit de skal i hverdagen. Områdeplanen stiller krav om at det skal etableres minst 2 parkeringsplasser per boenhet for alle boliger som ikke ligger i leilighetskomplekser. Med dette er det samtidig åpnet for at det kan etableres flere plasser per boenhet for dem som har behov for det. Den enkelte utbygger kan likevel velge å kun legge til rette for 2 p-plasser dersom det er ønskelig, og heller benytte arealet på den enkelte eiendommen til andre formål. Når det gjelder næringsområdene har disse noe ulike krav til antallet parkeringsplasser avhengig av hvilken type næring som tillattes.

Formål/type bolig	Beregningsmåte	Bil	Sykkel
Enebolig og 2-mannsbolig	per enhet	3	
Utleieenhet	per enhet	1	
Flermannsbolig	per enhet	2	
Blokk/terrassehus	per enhet	1,5	1
Blokk/terrassehus i sentrumsformål	per enhet	1 0,25 til gjesteparkering	2
Fritidsbolig	per enhet	2/tinglyst rettighet i nærhet	
Forretning	per 50 m^2 BRA	1	1
Industri/lager/ kontor	per 100 m^2 BRA	1	1
Restaurant/kafé ol.	per sitteplass	0,5	
Forsamlingslokale	per sitteplass	0,3	
Idrettsanlegg	per tilskuerplass	0,5 (min. 20)	
Andre varige konstruksjoner/anlegg etter pbl. § 20-1	Fastsettes etter skjønn av kommunen		

Figur 7.1: Krav til parkering i henhold til kommuneplanens arealdel 2018-2030, § 2.5.3.

Generelt i planarbeidet har det vært et stort fokus på å skape en god balanse mellom å legge til rette for nok parkeringsplasser slik at man unngår fremmedparkering og har nok plasser til næringenes kunder, samtidig som man skal bygge opp under grønnere valg når det kommer til transportmiddel. Å begrense antallet parkeringsplasser er samtidig ikke nok i seg selv for å begrense bilbruken. Den mer kompakte sentrumsstrukturen som planen legger opp til med korte avstander mellom menneskers målpunkter i hverdagen, vil forhåpentligvis også kunne gjøre det mer attraktivt for folk å gå, sykle og ta buss. Det samme vil et sammenhengende og trygt gang- og sykkelvegnett, sammen med kollektivholdeplasser der bussen tar deg effektivt frem dit du skal.

7.8 Støy og luftkvalitet

I dag er flere bygninger og uterom i Skarpengland utsatt for støy fra vegtrafikk. Dette gjelder først og fremst områdene som ligger tett på riks- og fylkesvegnettet. Luftkvaliteten antas også å være dårligere i nærheten av disse vegene, enn på stedene som ligger lenger unna.

I henhold til rapporten fra ViaNova (2013) som utreder støy fra vegtrafikken for den tidligere områdeplanen, vil en veiomlegging med ny rundkjøring generelt være støymessig gunstig for området. Forslag til ny krysssløsning vil redusere trafikkmengden forbi deler av bebyggelsen og dermed føre til redusert støy. Dette gjelder bebyggelsen nord og vest for rundkjøringen. For øvrig bebyggelse vil omleggingen ikke medføre endringer i støynivået. Ingen boliger vil få økt støy.

7.9 Sosial infrastruktur

Det er antatt god skolekapasitet og barnehagedekning i området. Planen legger opp til en del nye boenheter, som også kan egne seg for barnefamilier. Dermed er det antatt at en realisering av planen kan føre til flere elever ved Skarpengland skole, og flere barnehagebarn i de omkringliggende barnehagene. Også elever som skal til videregående skoler nærmere Vennesla sentrum, kan øke som en følge av utbyggingen.

I tillegg til barn og unge, forventes det at flere voksne og eldre også vil bosette seg i Skarpengland. Når det gjelder sistnevnte, er det allerede i dag enkelte omsorgsboliger innenfor plangrensen. Disse skal videreføres i fremtiden. Når det gjelder eldre som bor hjemme, åpner planen for at det både kan bygges større og mindre boenheter. Planen legger også opp til at mesteparten av dagens

bebyggelse skal beholdes. Dette inkluderer alt fra mindre leiligheter til større eneboliger. Samlet sett legger reguleringsplanen til rette for at det kan videreføres og etableres et bredt sett med ulike typer boformer – slik at mennesker i ulike livssituasjoner kan finne et passende botilbud.

7.10 Folkehelse og kriminalitetsforebygging

Reguleringsplanen legger opp til at det skal være enkelt og trygt å bevege seg til fots og med sykkel i hverdagen. Med kort avstand mellom målpunkter, er målet at flere skal velge andre transportformer en privatbil når man foretar daglige gjøremål. Dette kan være gunstig for folkehelsen. Samtidig er Skarpengland i dag et forholdsvis bilbasert sted. Det forventes at bilen også vil bli bruk av mange i fremtiden, for å komme seg til steder som ligger lenger unna. I tillegg til måten man reiser på, vil forhåpentligvis de ulike møteplassene som planen legger opp til, bidra til å styrke folkehelsen. Møteplassene i seg selv kan bidra til aktivisering, samt at de kan fungere positivt på folkehelsen gjennom å være sosiale treffesteder. Også nærhet til de omkringliggende turområdene i skog og mark ansees å kunne være gunstig for folkehelsen.

7.11 Universell tilgjengelighet

I henhold til dagens kommuneplan § 2.5.1, skal minst 70 prosent av nye boenheter i nye reguleringsplaner være tilgjengelige, blant annet ved at alle hovedfunksjoner skal ligge på inngangsplan. I planen er det ikke spesifisert akkurat hvor disse skal ligge. Når man kommer til den faktiske utbyggingen, skal likevel denne bestemmelsen følges opp.

7.12 Teknisk infrastruktur

Vann- og avløp, inkludert overvann

Det forutsettes at rammene som er lagt i den overordnede VA-planen vedlagt planforslaget, legges til grunn i den videre detaljeringen og utbyggingen av området. Så lenge dette gjøres, ansees forhold knyttet til vann- og avløp, inkludert overvann, som tilstrekkelig ivaretatt sammen juridisk bindende plankart og bestemmelser.

Flom

I plankartet er det lagt inn hensynssoner for flomfare og for ras- og skredfare. Når det gjelder flomforhold knyttet til Sangbekken, er disse utredet gjennom flere dokumenter tilhørende reguleringsplanen. Også flomveier utenfor selve bekkeløpet er kartlagt og vurdert. Basert på disse er det lagt inn en hensynssone for flomfare med tilhørende bestemmelser (H320). Flomsonen har blitt oppdatert i 2025, med ny rapport. Ny rapport viser et noe større fareområde enn det som lå tidligere i planen. Bestemmelsene knyttet til flomsonen er videreført for å sikre at det ikke etableres bygningsmasse for varig opphold innenfor flomsonen.

Forurensning

Innenfor deler av planområdet er det grunn til å tro at det er forurenset grunn. De kartlagte områdene er påført hensynssoner i plankartet med tilhørende krav om at det må gjennomføres grunnundersøkelser for å avdekke graden av forurensning når man kommer til utbygging. Dersom man finner forurensede masser, skal disse håndteres og leveres til egnet mottak for forurensede masser.

Trafo, ledningsnett og nettstasjoner

Det er flere installasjoner knyttet til strømforsyning innenfor planområdet i dag. Generelt er kapasiteten på det eksisterende anlegget begrenset, og forsterkninger må derfor påberegnes. Planen legger opp til at strømforsyningsnettet kan tilpasses den nye utbyggingen. I plankartet er det regulert inn arealformål og hensynssoner som konkretiserer enkelte plasseringer av

strømforsyningsanlegg. Samtidig er også planen fleksibel, på den måten at strømnettet ikke er regulert inn i detalj der dette ansees som fordelaktig å avklare i en mer detaljert fase. I den videre planleggingen må det med tanke på utbyggingens størrelse, vurderes behov knyttet til strømnettet og kommunaltekniske anlegg.

7.13 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Økonomiske konsekvenser for kommunen, vil blant annet kunne innebære opparbeidelse og vedlikehold av kommunale veiarealer. Ringveien i sentrumsområdet er for eksempel planlagt å være i kommunalt eie. Også enkelte av gang- og sykkelveiene innenfor planområdet vil tilfalle kommunen. Videre vil anleggelse av vann- og avløpsrør, inkludert overvann, kunne være en økonomisk utgift for kommunen. En av forutsetningene for at planen skal kunne realiseres, er at det bygges et nytt renseanlegg som skal kobles til planområdet.

7.14 Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere

I forbindelse med utbyggingen av riksvegen, vil det kunne være aktuelt med ekspropriasjon på enkelte tomter. Det samme vil kunne være tilfellet i forbindelse med utbygging av ringveien i sentrum. Samtidig kan det også sees på andre løsninger, der grunneiere går sammen om å utvikle det nye boligfeltet. Når det gjelder bensinstasjons-tomta, legges det opp til at grunneier her ønsker å utvide bygningsmassen utover sin egen eiendomsgrense mot øst – på det som per dags dato er kommunalt areal. Til gjengjeld planlegges det for at det skal opprettes et offentlig tilgjengelig torg på deler av det som i dag er eier av bensinstasjon-tomta sin grunn. I den videre detaljeringen må det sees på hvordan dette byttet konkret skal løses, med tanke på det økonomiske.

8. Risiko og sårbarhet

Det er utført en egen ROS- analyse som et vedlegg til dette dokumentet.

8.1 Metode

ROS-analysen er utformet med utgangspunkt i Veileder for samfunnssikkerhet i arealplanlegging (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2017), er tilpasset andre veiledere og maler, og er i tråd med kommunale angivelser av ROS-analyser i reguleringsplaner. Analysens omfang er tilpasset planforslagets innhold og kompleksitet, samtidig som den tilfredsstiller krav om risiko- og sårbarhetsanalyse gitt i Plan- og bygningslovens § 4-3.

8.2 Konklusjon

ROS-analysen viser at snøskredfare må vurderes nærmere av fagkyndig før man kan begynne på anleggsarbeidet i fareutsatte områder. Videre må flomsituasjonen vurderes i de byggesakene som berører flomsonen. Forurensing i grunnen må undersøkes i de områdene hvor hensynssone er lagt. Stråling fra høyspentledningen vil ivaretas ved at det ikke tillates bebyggelse innenfor hensynssonen. Alle risikoforholdene er vurdert til et lavt eller middels risikonivå.

Det er foreslått avbøtende tiltak for samtlige risikoforhold. For enkelte av forholdene er det gitt anbefalinger om å sikre risikohensyn i reguleringsbestemmelser eller plankart som følges opp i områderegulering for Skarpengland bygdesenter. ROS-analysen gir en oppsummering av anbefalte tiltak. Gjennom videre oppfølging av de foreslåtte tiltakene i forbindelse med videre planlegging, detaljprosjektering og oppfølging i anleggsfasen vurderes det at risikoen vil kunne ivaretas, og antatt risikonivå etter dette vil være akseptabelt.

9. Innkomne innspill til varsel om oppstart

I det følgende gis en oppsummering av innkomne innspill til varsel om oppstart. Totalt kom det inn åtte innspill. Sammen med innspillene er forslagsstillers vurdering.

Agder Energi Nett, datert 13.08.2021

Viser til Agder Energi Netts uttalelse til gjeldende reguleringsplan fra 2017, datert 11.03.2014. Denne er fortsatt aktuell ved omregulering, og ber om at disse forbudsbeltene tegnes inn i reguleringsplanen. Har lagt ved nytt kartutsnitt, for eventuelle endringer i strømnettet.

I innspillet fra 2014 påpeker at Agder Energi Nett at de har to nettstasjoner i det regulerte området. Disse er forsynt med 22 kV linje. Nettstasjonene har en byggeforbudssone på 5 m fra nærmeste yttervegg. Videre går det en høyspentlinje igjennom store deler av reguleringsplanen. Denne har en byggeforbudssone på 7,5 m fra senterlinje. Det er mulig å legge denne høyspentlinjen i kabel, men dette vil i så fall måtte bekostes av utbygger.

Ellers er det etablert en del lavspent 230V blandet nett. Noe av dette må muligens flyttes/bygges om. Kapasitet på eksisterende anlegg er begrenset, og forsterkninger må påberegnes. Ved eventuell omlegging eller kabling av høyspent, må Agder Energi Nett informeres i en tidlig fase.

Forslagsstillers vurdering

Innspillene til Agder Energi Nett er tatt inn i planforslaget. Høyspentlinjen er gitt en byggeforbudssone på 15 meter, med lik avstand på hver side av luftstrekket. Planen åpner for at området både kan bygges ut med dagens høyspentlinje, men gir også mulighet for å legge linjen ned i bakken. I så fall oppheves fareområdet. For nettstasjonene er det avsatt egne formål der disse skal plasseres. For å sikre en sikkerhetsavstand på 5 meter rundt nettstasjonene til nærmeste yttervegg, er det lagt inn hensynssoner i plankartet.

Når det kommer til den mer detaljerte utbyggingen av området i sammenheng med strømnettet, er dette noe som vil måtte avklares i senere faser. Planen legger hovedrammene for strømmen i området. Hvordan strømmen konkret løses hvert enkelt tilfelle, vil man imidlertid måtte komme tilbake til når den faktiske plasseringen av bygg og tilhørende infrastruktur er fastsatt. Forslagsstiller forutsetter at Agder Energi Nett holdes informert om dette.

Agder fylkeskommune, 09.08.2021

Agder fylkeskommune kommenterer at til arbeidet med gjeldende områdereguleringsplan, spilte fylkeskommunen inn at kommunen burde vurdere plasseringen av lekeplassen sør for Drivenesveien ved Skarpenglandsvann. De fleste boenhetene ligger på andre siden av Drivenesveien og barn og unge må derfor krysse veien for å kunne benytte seg av denne.

Påpeker at avgrensningen av planområdet kun innebærer en liten del av Skarpenglandsvann. Dersom planområdet ble utvidet kunne man vurdert mulighetene for å binde sammen bygdesenteret og boligområdet øst for vannet med en turvei. Det kan også være potensiale for å etablere en rundløype rundt vannet.

Viser til at gjeldende områdereguleringsplan for Skarpengland er relativt ny, og det ble gjort tydelige grep når det gjelder vegsystemet med blant annet ny rundkjøring på rv. 9, stenging av

eksisterende kryss og tilrettelegging for gående og syklende. Påpeker at oppstartsmeldingen er nokså kortfattet og at det er vanskelig å se for seg akkurat hva revideringen vil inneholde. For fylkeskommunen vil det være viktig at eventuelle endringer av veisystemet ikke medfører en nedprioritering av myke trafikanter og trafikksikkerhet generelt.

Kommenterer at det kan finnes uregistrerte fredede kulturminner innenfor planområdet. Det må derfor foretas en arkeologisk befaring med hjemmel i kulturminneloven § 9.

Forslagsstillers vurdering

Når det gjelder lekeplassen på sørsiden av Drivenesveien i den tidligere områdeplanen, tas innspillet til fylkeskommunen til etterretning. Etter en samlet vurdering har man i tråd med fylkeskommunens innspill landet på å ta lekeplassen ut av plankartet. Som en erstatning for denne, reguleres det inn en lekeplass blant det nye boligfeltet i sentrum i stedet. Dette ansees som en bedre plassering med tanke på å skape et attraktivt grøntområde som er enklere tilgjengelig for flere.

Forslagsstiller har valgt å ikke inkludere Skarpenglandsvann som en del av planområdet. Dette begrunnes med at et viktig mål med planarbeidet har vært å skape en mer realistisk plan enn den som allerede forelå. Et eventuelt arbeid med å regulere Skarpenglandsvann, vil måtte tas i en separat prosess for å begrense omfanget av hva denne planen skal inneholde.

For vegsystemet sin del, er det tatt en grundig gjennomgang av trafikkforholdene. Det har vært et sentralt mål å både bedre fremkommeligheten og å øke trafikksikkerheten for bilister så vel som for myke trafikanter. Planen viderefører i all hovedsak grepene som allerede forelå i den tidligere planen, med etablering av ny rundkjøring som et sentralt grep. For å gjøre planen mer realistisk, er det samtidig åpnet for muligheten til å ha et midlertidig T-kryss. Gang- og sykkelløsninger og fortau er stort sett videreført fra opprinnelig plan. Gang- og sykkelveien på sørsiden av Drivenesveien har riktignok blitt fjernet, da det er lite sannsynlig at denne ville ha blitt opparbeidet. Også løsningen med å ha en gang- og sykkelvei som krysser under riksvegen ved rundkjøringen er blitt lagt bort, til fordel for en rundkjøring med kryssing for gående i sammen plan. Samtidig styrkes gangforbindelsen mellom sentrumsområdet og boligfeltet Vormbrokka, ved at denne utvides. Selv om noen av trafikkløsningene vil måtte detaljeres i senere faser, legger planen alt i alt opp til bedret fremkommelighet og bedre trafikksikkerhet for alle som ferdes på og langs veinettet.

Det er allerede gjennomført en arkeologisk registrering i forbindelse med den tidligere planen. Registreringen ble gjort i 2013 og ble utført av Vest-Agder fylkeskommune. Dette ansees som tilstrekkelig, og det er ikke foretatt en ny arkeologisk registrering i forbindelse med den foreliggende planen.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 02.07.2021

Skredfare

NVE påpeker at planområdet ikke ligger innenfor aktsomhetsområder for skred, ifølge NVE Atlas. De gjør likevel oppmerksom på at mindre løsneområder (<50 meter vertikal høyde) ikke alltid vises på aktsomhetskartene. Lokale terrengforhold må derfor alltid vurderes i disse typene skred. NVE henviser til relevante retningslinjer og veiledere.

Flom og erosjon

NVE skriver at planområdet ligger delvis innenfor aktsomhetsområde for flom i NVE Atlas. Selv for de områder som ikke omfattes av aktsomhetskartet, bør likevel lokale terrengforhold vurderes før flomfaren utelukkes. Det samme gjelder tilstedeværelsen av mindre bekker.

For tiltak som kommer i berøring med områder hvor det kan være fare for flom, er det en forutsetning at det i planarbeidet gjøres en flomvurdering som dokumenterer tilstrekkelig sikkerhet mot flomfare. NVE henviser til relevante lovverk, retningslinjer og veiledere.

Byggverk må plasseres i sikker avstand fra erosjonsutsatt skråning, eller skråningen må sikres mot erosjon. NVE henviser til relevant lovverk knyttet til dette.

Klimatilpasning og overvannshåndtering

NVE påpeker at mer utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og større mengder vann på terrengoverflaten (overvann). Økningen kan føre til oversvømmelser i byggeområdene og flom i vassdragene. Det er viktig å være oppmerksom på at ny utbygging også kan blokkere avrenning ovenfra, som igjen kan føre til skader på selve bygget eller lede overvannet i uønsket retning. Økosystem som for eksempel flomskog, myrer og våtmarker har en flomdempende funksjon som bør bevares i størst mulig grad. Dersom omgivelsene og/eller resipienten ikke har kapasitet til å ta imot økt avrenning, må det planlegges kompenserende tiltak i nedbørfeltet. Klimaendringenes påvirkning på avrenning i byggeområdene må også avklares. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal før bygninger og infrastruktur planlegges.

NVE anbefaler at planforslaget beskriver hvordan overvannshåndtering tenkes løst, da overvannshåndtering er en viktig premiss for plassering og utforming av de ulike tiltakene i reguleringsplanen.

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

Vassdrags- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper på allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktvurdering av vassdragstiltak i planen, ber NVE om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

Allmenne interesser i vassdrag

NVE påpeker at vassdrag utgjør viktige landskapselementer og opplevelsesverdier, bidrar til å redusere flomfare dersom disse holdes åpne og er viktige for å kunne ivareta biologisk mangfold.

Vassdrag og mindre bekker i området bør beskrives, og det må redegjøres for eventuell flom-, erosjon- og skredfare. NVE forutsetter at det ikke planlegges tiltak som forstyrrer vannbalansen for grunnvann, myr og vassdrag. NVE henviser til relevant lovverk og veiledere.

Forslagsstillers vurdering

Skredfare

NVEs kommentar tas til etterretning. Siden innspillet ble gitt, har NVE kommet med nye aktsomhetskart for snøskred i 2023. Deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområder for snøskred. Snøskredfaren er ikke vurdert nærmere i reguleringsplanarbeidet, men det stilles krav om at de berørte områdene skal utredes og sikres mot snøskredfare før tiltak kan gjennomføres innenfor feltene.

Flom og erosjon

I og med at deler av planområdet er flomutsatt, er det foretatt egne vurderinger knyttet til dette i forbindelse med den tidligere reguleringsplanen. Rapporter som ble utarbeidet i den forbindelse, ligger vedlagt planforslaget. Det samme gjør en overordnet VA-plan som er laget i forbindelse med det nåværende planforslaget. Basert på utredninger som er gjort, er det tegnet inn en hensynssone for flom i plankartet. Hensynssonen omfatter kotehøyde for 200-årsflom fra Sangbekken. I planen legges det opp til at bebyggelse og tiltak hovedsakelig skal styres bort fra bekken med tanke på sikkerhet knyttet til flom.

Klimatilpasning og overvannshåndtering

En realisering av reguleringsplanen vil kunne føre til at arealer som tidligere ikke er bebygd, i fremtiden vil kunne bygges på. Dette vil kunne gi flere harde flater og nye utfordringer knyttet til overvannshåndtering. Samtidig er det lagt inn flere grønne områder og andre arealer i planen som kan håndtere overvannet godt. Bestemmelsesområder sikrer at flomvann ledes bort fra utsatte boligområder. Overvann innenfor hele planområdet skal fortrinnsvis håndteres åpent og lokalt etter tre-trinns-strategien. I den vedlagte overordnede VA-planen gis det føringer for hvordan både overvann og andre forhold knyttet til vann- og avløp skal håndteres når det kommer til utbygging. I de vedlagte rapportene som tar for seg vann- og avløpsforhold er også det fremtidige klimaet omtalt.

Energianlegg

Varsel om oppstart av planarbeid er sendt til Agder Energi nett. Se oppsummering av deres innspill over, samt forslagsstillers kommentar.

Vassdrags- og grunnvannstiltak

Det vurderes at tiltakene som planen legger opp til, ikke vil medføre skader eller ulemper for allmenne interesser knyttet til vassdrag eller grunnvann, som kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Det ansees derfor ikke som relevant at NVE gjør en konsesjonspliktvurdering av vassdragstiltak i forbindelse med dette planforslaget.

Allmenne interesser i vassdrag

Planforslaget beskriver vassdrag og mindre bekker i området, og det gjøres en vurdering av hvordan reguleringsplanen vil påvirke disse. Juridisk bindende plankart og bestemmelser følger opp dette. For øvrig vises det til andre svar til NVE sitt innspill.

Statsforvalteren i Agder, 30.06.2021

Statsforvalteren påpeker at beskrivelsen av revisjonen av områdeplanen er nokså generell, og at det på dette grunnlaget er vanskelig å gi relevante innspill til oppstart. For å legge til rette for tidlig samråd og medvirkning fra offentlige organer og andre berørte grupper, anbefaler Statsforvalteren

at oppstartsvarsel inneholder noe mer konkret informasjon om formålet med planarbeidet. På et generelt grunnlag ber Statsforvalteren om at følgende vurderes og gjøres rede for i det videre arbeidet.

- Klima- og energiplanlegging, jf. pbl § 3-1 første ledd bokstav g). Se bl.a. Miljødirektoratets veileder: https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/arealplanlegging/miljohensyn-i-arealplanlegging/klima/klimagassutslipp/
- 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.

Forslagsstillers vurdering

Forslagsstiller tar Statsforvalterens innspill til etterretning angående varsling av plan. I planarbeidet er ellers temaene som listes opp over vurdert og gjort rede for.

Statens vegvesen, 16.08.2021

Statens vegvesen beskriver at deres rolle i denne saken, er som forvaltningsmyndighet for Riksveg 9 og som sektoransvarlig for bl.a. trafikksikkerhet. I den forbindelse henviser Statens vegvesen til Agder fylkeskommune sin kommentar om samferdsel, som beskriver det vegvesenet også legger vekt på.

Statens vegvesen peker på at Riksveg 9 er en viktig trafikkåre og at i et sentrum er det viktig å legge til rette for at trafikksikkerheten blir ivaretatt.

Forslagsstillers vurdering

Forslagsstiller henviser til kommentaren gitt til fylkeskommunen over på deres innspill knyttet til samferdsel.

I planarbeidet har man vært klar over at Riksveg 9 er en viktig trafikkåre. I videreutviklingen av riksvegen på strekket gjennom planområdet, er det lagt vekt på å sikre god fremkommelighet og trafikksikkerhet for både bilister og myke trafikanter. Også i sentrumsområdet har det vært et stort fokus på å bedre trafikksikkerheten.

Vennesla boligstiftelse, 16.08.2021

Vennesla boligstiftelse skriver at de imøteser en endring i planen og ønsker å være delaktig i prosessen fordi reguleringsplanen kan få store konsekvenser for stiftelsens økonomi.

Forslagsstillers vurdering

I forbindelse med planarbeidet har det vært dialog med Vennesla boligstiftelse. I motsetning til i den tidligere planen der bygningene til boligstiftelsen var forutsatt revet, legger planforslaget nå til rette for at bygningsmassen kan beholdes og videreutvikles.

Bergny og John Løvdal, 29.06.2021

Henviser til at uttalelsen gjelder gnr/bnr. 56/18 i Skarpengland. Kommenterer at i gjeldene områdeplan for Skarpengland, er deres verksted/garasje tatt bort. De finner det svært vanskelig, for ikke å si umulig, å skulle bo på eiendommen uten garasje og lagringsplass. Viser til at det derfor er viktig at kommunens vedtak punkt 2 blir fulgt opp (vedtak i forbindelse med vedtak av reguleringsplanen i kommunestyret 22.06.2017): «Det henstilles til administrasjonen å finne en løsning for garasje på gnr. 56 bnr. 18». Skriver at de forventer at administrasjonen følger dette opp også under arbeidet med ny plan.

Videre pekes det på muligheten for å flytte riksveg 9 nærmere Mølla skole (bygget ligger vis-á-vis for eiendommen, på andre siden av riksvegen). Arealkravet på deres side av vegen blir da mindre, og det vil dermed bli lettere å finne plass til ny garasje, eventuelt å beholde den gamle. Viser ellers til brev til Vennesla kommune datert 04.05.2017.

Forslagsstillers vurdering

Figuren under viser gnr/bnr. 56/18 avmerket i gult.



Figur 9.1: Eiendom gnr/bnr. 56/18. Kilde: Kartverket. Se eiendom (2023).

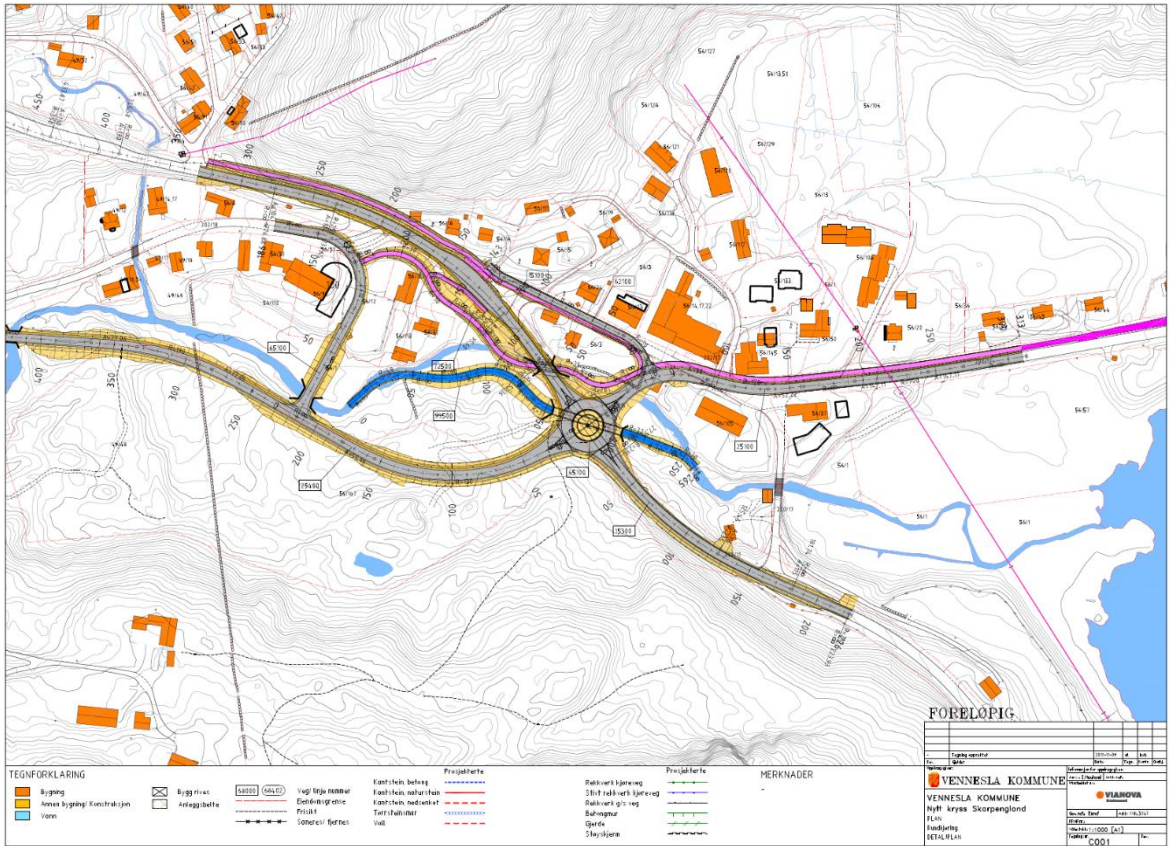
Som Løvdal kommenterer er garasjen regulert som bebyggelse som forutsettes fjernet i den tidligere områdeplanen. I det någjeldende planforslaget, vil det også være en forutsetning at garasjen rives for å få på plass en ny gang- og sykkelveg mellom sentrum og Vormbrokka. Planen legger likevel opp til at det kan oppføres en garasje andre steder på tomta til Løvdal. Gnr/bnr. 56/18 ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred. Aktsomhetsområdet er tegnet inn som en hensynssone i plankartet (H310). For å forenkle prosessen for Løvdal, tillater bestemmelsene at på gnr/bnr. 56/18

kan eksisterende garasje rives og ny oppføres, selv om sikringstiltak mot skred ikke er utredet eller etablert.

Helge Jacobsen, 01.08.2021

Jacobsen henviser til vedlagt kart over vegen i sentrum, som han skjønner kan være alternativet kommunen går for i forbindelse med den nye reguleringsplanen. Jacobsen hadde håpt at vegen kunne blitt lagt utenom sentrum, men skriver at han vel har innsett at det løpet er kjørt.

Jacobsen henviser til at på kartet er sykkel og gangvei tegnet inn helt opp til Vormbrokka. Jacobsen mener at det er på høy tid at denne også kommer med i planen. Som man ser på kartet, er sykkel- og gangvei tegnet inn over eiendommen til Bergny og John Løvdal (gnr/bnr. 56/18). Jacobsen mener dette burde være helt unødvendig da det er god plass til å flytte riksveg 9 sørover mot gamle Mølla skole. Ved å flytte vegen mot sør, vil man også slippe å sprenge vekk mye fjell langs vegen mellom eiendommen til Løvdal og Vormbrokka.



Figur 9.2: Vedlagt tegning i innspillet fra Jacobsen.

Forslagsstillers vurdering

I planforslaget er gang- og sykkelveien mellom sentrumsområdet og Vormbrokka regulert inn. Dette for å sikre en mer trafikksikker forbindelse mellom boligområdet i nordvest og øvrige funksjoner i sentrum for myke trafikanter. Når det gjelder eiendommen gnr/bnr. 56/18, henvises det til forslagsstillers vurdering over.

10. Referanser

Agder fylkeskommune (2019). *Regionalplan Agder 2030. Aktiv, samskapende og bærekraftig.* Tilgjengelig fra: https://agderfk.no/vare-tjenester/regionplan-agder-2030/regionplan-agder-2030-les-planen/ (Hentet: 26.10.23).

Agder fylkeskommune (2023) *Regional plan for bustad, areal og transport i kristiansandsregionen.* Tilgjengelig fra: https://agderfk.no/vare-tjenester/regional-planlegging-og-utvikling/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-samferdsel/regional-plan-for-bolig-areal-og-transport-i-kristiansandsregionen/ (Hentet: 26.10.23).

Agder kollektivtrafikk (2023). *Rutetabeller Agder.* Tilgjengelig fra: https://www.akt.no/planlegg-reisen/rutetabeller-agder/ (Hentet: 26.10.23).

Agder Naturmuseum og botaniske hage IKS (2012). *«Biologisk mangfold, Reguleringsplan Skarpengland, Vennesla kommune»* [Rapport, datert 2012].

Artsdatabanken (2023). *Artskart* [Kart]. Tilgjengelig fra: https://www.artsdatabanken.no/Pages/264269/Kart (Hentet: 26.10.23).

Bjørkvold besøkshage (2013). *Uten tittel* [Foto]. Tilgjengelig fra: *http://bjorkvoldbesokshage.blogspot.com/2013/01/la-deg-inspirere-i-det-offentlige-rom.html* (Hentet: 27.10.23).

Direktoratet for byggkvalitet (2023). *Universell utforming.* Tilgjengelig fra: https://www.dibk.no/verktoy-og-veivisere/universell-utforming (Hentet: 26.10.23).

Google maps (2023). *Uten tittel* [Kart]. Tilgjengelig fra: https://www.google.com/maps (Hentet: 26.10.23).

Helsedirektoratet (2021). Universell utforming og tilgjengelighet. Tilgjengelig fra: https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/sektorrapport-om-folkehelse/trygge-og-helsefremmende-miljoer/universell-utforming-og-tilgjengelighet (Hentet: 26.10.23).

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities.* New York: Random House.

Kartverket (2023). *Se eiendom.* Tilgjengelig fra: https://seeiendom.kartverket.no/ (Hentet: 27.10.23).

Kulturminnesøk (2023). *Uten tittel [Kart].* Tilgjengelig fra: https://www.kulturminnesok.no/ (Hentet: 26.10.23).

Miljøstatus (2023). *Uten tittel* [Kart]. Tilgjengelig fra: https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/KlientFull.htm (Hentet: 26.10.23).

Naturbase (2023). *Uten tittel* [Kart]. Tilgjengelig fra: https://geocortex02.miljodirektoratet.no/Html5Viewer/?viewer=naturbase (Hentet: 26.10.23).

Naturmangfoldloven (2009). *Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven).* Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-100 (Hentet: 27.10.23).

Norge i bilder (2022). *Uten tittel* [Kart]. Tilgjengelig fra: https://www.norgeibilder.no/ (Hentet: 27.10.23).

Norgeskart (2023). *Uten tittel* [Kart]. Tilgjengelig fra: https://www.norgeskart.no/#!?project=norgeskart&layers=1002&zoom=3&lat=7197864.00&lon=396722.00 (Hentet: 27.10.23).

NGU (2023). *Geologiske kart.* Tilgjengelig fra: https://www.ngu.no/geologiske-kart (Hentet: 26.10.23).

NIBIO Kilden (2023). *Uten tittel* [Kart]. Tilgjengelig fra: https://kilden.nibio.no/?topic=arealinformasjon&zoom=0&x=7219344&y=284337.75&bgLayer=graatone (Hentet: 26.10.23).

NVE (2023a). *Skredhendingar*. Tilgjengelig fra: www.skrednett.no (Hentet: 26.10.23).

NVE (2023b). *NVE Aktsomhetskart for snøskred 2023*. Tilgjengelig fra: https://temakart.nve.no/ (Hentet: 26.10.23).

Rambøll (2012). *Skarpengland Landskapsanalyse* [Rapport, datert 21.12.12].

Rambøll (2023a). *Naturmangfold – undersøkelse av naturverdier ifm. Utvidelse av plan samt vurderinger vedr. registrert dypmyr* [Rapport, 23.09.23].

Rambøll (2023b). *VA Rammeplan. Skarpengland, Vennesla kommune.* [Rapport, datert 18.09.23].

Regjeringen (1995). *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.* Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/rikspolitiske-retningslinjer-for-a-styrk/id519347/ (Hentet: 26.10.23).

Regjeringen (2014). *Statlige planretningslinjer for samordet bolig-, areal- og transportplanlegging.* Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/ (Hentet: 26.10.23).

Regjeringen (2018). *Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.* Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/statlige-planretningslinjer-for-klima--og-energiplanlegging-og-klimatilpasning/id2612821/ (Hentet: 26.10.23).

Regjeringen (2024). *Nasjonal transportplan 2025-2036.* Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-14-20232024/id3030714/ (Hentet: 06.06.24).

Statistisk sentralbyrå [SSB] (2024). Tilgjengelig fra: https://www.ssb.no/ (Hentet: 06.06.24).

Statens vegvesen (2023). *Vegkart* [Kart]. Tilgjengelig fra: https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,3 (Hentet: 26.10.23).

Statens vegvesen (2024). *Vegkart* [Kart]. Tilgjengelig fra: https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,3 (Hentet: 05.06.24).

Sweco (2013a). *Beregning av 200-års flom i Sangbekken.* [Rapport, datert 15.03.13].

Sweco (2013b). *Flomvurdering Sangbekken – vannlinjeberegning.* [Rapport, datert 20.03.13].

Sweco (2014a). *Sangbekken – vannlinjeberegning.* [Rapport, datert 14.10.14].

Sweco (2014b). *Drøfting av flomberegninger for Sangbekken.* [Rapport, datert 23.10.14].

Terrateknikk (2012). *Skarpenglandsvann – fiskeundersøkelse i tilløpselv* [Rapport, datert 2012].

UT.no (2023). *Fjellet.* Tilgjengelig fra: https://ut.no/sted/145345612/fjellet#15.08/58.29853/7.84371 (Hentet: 26.10.23).

Utform (2023). *Naturlek.* Tilgjengelig fra: https://utform.se/alla-produkter/lekplatsutrustning-lekplatsredskap/naturlek/ (Hentet: 27.10.23).

VA Forum (2020). *Tre trinn til tryggere overvann.* Tilgjengelig fra: https://vaforum.no/vaforum-artikler/tre-trinn-til-tryggere-overvann/ (Hentet: 27.10.23).

Vennesla kommune (2014). *Kommunedelplan for sykkel. Langsiktig arealplan med konsekvensutredning.* Tilgjengelig fra: https://www.vennesla.kommune.no/kommunedelplan-for-sykkel.6018613-428002.html (Hentet: 26.10.23).

Vennesla kommune (2017). *Områderegulering for Skarpengland.* Tilgjengelig fra: https://www.vennesla.kommune.no/omraaderegulering-skarpengland-sentrum.424730.no.html (Hentet: 26.10.23).

Vennesla kommune (2018a). *Kommuneplan for Vennesla 2018-2030, Samfunnsdel.* Tilgjengelig fra: https://www.vennesla.kommune.no/samfunnsdelen.596442.no.html (Hentet: 26.10.23).

Vennesla kommune (2018b). *Kommuneplan for Vennesla 2018-2030, Arealdel.* Tilgengelig fra: https://www.vennesla.kommune.no/arealdelen.596418.no.html (Hentet: 26.10.23).

Vest-Agder fylkeskommune (2013). *Arkeologiske registreringer. Skarpengland. Gnr 56 Bnr 1. Vennesla kommune.* [Rapport, datert 22.05.13].

ViaNova (2013). *Skarpengland, veg- og kryssløsninger. Vegtrafikkstøy.* [Rapport, datert 15.03.13].

Visittrondheim (2021). *Topp 5 parker i Trondheim.* Tilgjengelig fra: https://visittrondheim.no/parker-i-trondheim/ (Hentet: 27.10.23).

VårtOslo (2021). *Røa Torg fikk pris som Årets bylivsprosjekt 2021.* Tilgjengelig fra: https://vartoslo.no/oslo-metropolitan-area-oslo-urban-week-runar-skjerven-eggesvik/roa-torg-fikk-pris-som-arets-bylivsprosjekt-2021/323563 (Hentet: 27.10.23).

Wikimedia (2023) *Parklet.* Tilgjengelig fra: *https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Parklet_in_%C5%81%C3%B3d%C5%BA_04.jpg* (Hentet: 27.10.23).

11.Vedlegg

1. Referat fra oppstartsmøtet, 10.05.21
2. Innspill til varsel om oppstart
3. Innspill til varsel om utvidet plangrense
4. Oppsummering av innspill til utvidet plangrense, med kommentarer
5. ROS-analyse, 04.06.24
6. Rammeplan VA, 18.09.23
7. Utredning – trygg skolevei, 07.12.23
8. Naturmangfold – undersøkelse av naturverdier og registrert dypmyr, 23.09.23