



Dato 7. februar 2024  
Saksnr.: PLAN-22/03135-35  
Saksbehandler Jøran Syversen  
Godkjent av Eirik Heddeland Martens

Venke Moe

Tone Iglebæk

## Saksgang

## Møtedato

# 1634 Benestad, felt Cfk1 og Cah1 - detaljregulering - sluttbehandling

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Benestad, felt Cfk1 og Cah1 med plankart sist datert 02.02.2024 og bestemmelser sist datert 02.02.2024
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder byutviklingsdirektøren om å fremlegge en utbyggingsavtale.
3. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.
4. Bystyret vedtar at nytt veinavn er Nordåsveien

## Sammendrag

Planområdet er lokalisert øst i planen for Benestad langs Høvågveien, like overfor avkjøringa til Sukkestøl imot sør.

Formålet med planen er å tilrettelegge for etablering av blant annet en dagligvare og byggevareforretning på delområdene Cfk1 og Cah1 med tilhørende infrastruktur innenfor reguleringsplanen for Benestad.

Planområdet er til sammen ca. 40 daa. Bygget på tomt Cfk1 imot vest er planlagt i to etasjer med totalt BRA på ca. 3100 m<sup>2</sup>. Dette bygget er tiltenkt dagligvare med noe kontor og tjenesteytende funksjoner som lokale funksjoner/tilbud. Bygget på Cah1 imot øst er i hovedsak butikk og lager for en byggevareforretning, men kan ha noe kontor som går over to etasjer. BRA for dette bygget er på ca. 3650 m<sup>2</sup>. Byggenes høyder er maksimalt 10 meter over terreng.

Planområdet blir liggende inntil ny boligbebyggelse mot nord og øst. Det er lagt vekt på at næringsområdet skal ha en lokal funksjon, og ikke være et konkurrerende område til Randesund bydelssenter. Den lokale nærbutikk (dagligvare) får likevel en sentral plassering, ved hovedadkomsten for ca. 700 boliger. Tomt for offentlige funksjoner ligger rett vest for næringstomtene og det skal tilrettelegges for buss med reguleringslomme. Formål som kan tilbys/være aktuelle som tilleggsfunksjoner kan være hjemmekontorløsninger/ forsamlingslokale eller liknende. Byggevareforretningen som skal etableres vil erstatte en butikk i Sørlandsparken og en i Korsvik som skal legges ned.

Det er viktig at ny bebyggelse får estetiske kvaliteter som står i forhold til omgivelsene, hvor tre er det dominerende i konstruksjoner og fasader og hvor fasadene er dempet og brutt opp. Dette er hjemlet i bestemmelsene.

Grunnforholdene er utfordrende men det er funnet løsninger med utskifting av masser og kontrollert komprimering. Samtidig skal alle bygg peles til fjell. Området er flomutsatt slik at delfeltene må heves, samtidig som det er lag opp til at delfeltene skal ha stor kapasitet til fordrøyning lokalt.

Etter innspill i høringsrunden er det innarbeidet sikker kryssing av Høvågveien mot Sukkestøl. Det blir kantstopp for buss på begge sider med deleøy og forsterket belysning ved krysningpunkt. Det vil bli nedsatt hastighet på strekningen. Detaljer omkring utforming gjøres i forbindelse med byggemelding av tiltaket, og egen sak hos Statens vegvesen angående hastighetsregulering.

Byutviklingsdirektørens innstiller på at planforslaget vedtas.

Ragnar Evensen  
Byutviklingsdirektør  
Sign.

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef  
Sign.

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur*

## **Vedlegg**

1. Plankart, sist datert 02.02.2024
2. Bestemmelser, sist datert 02.02.2024
3. Planbeskrivelse, sist datert 02.02.2024
4. Illustrasjonsplan, datert 02.02.2024
5. Mobilitetsplan
6. Støyvurdering
7. Områdestabilitets vurdering
8. Veitegninger
9. Overvannsnotat med vedlegg
10. ROS - analyse
11. Saksprotokoll fra tidligere politiske vedtak i saken
12. Alle merknader

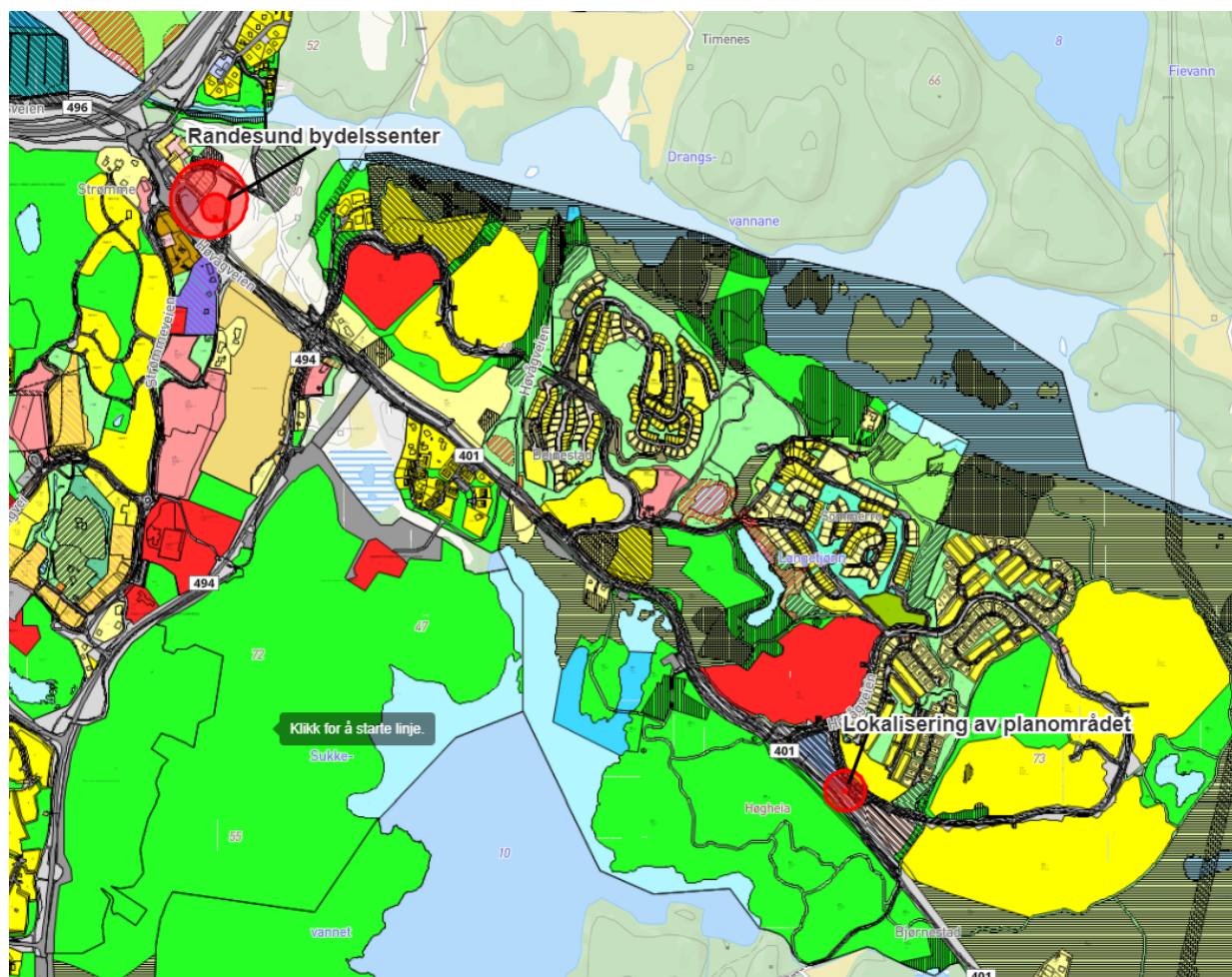
## BAKGRUNN FOR SAKEN

Detaljreguleringsplanen fremmes av Oksøy Eiendom AS, som forslagstiller og utarbeides i samarbeid med Drangsvann AS.

Formålet med planen er å tilrettelegge for etablering av blant annet dagligvare og byggevareforretning på delfeltene Cfk1 og Cah1, med tilhørende infrastruktur, innenfor reguleringsplanen for Benestad, planID:902. Det er krav detaljregulering for utbygging.

## Dagens situasjon

Planområdet ligger langs Høvågveien ca. 2 km fra Randesund bydelscenter (Rona). Planområdet er allerede betydelig bearbeidet og masse utskiftet på grunn av pågående boligutbygging, og hovedinfrastrukturen er i ferd med å etableres med bl.a. grovplanering av veier. I nordvest av planområdet er første delområdet for boliger i ferd med å realiseres som skal ha sin atkomst fra dette området. I sør av planområdet er det skog og dette området er en del av Sukkevannsmarka og fremtidig friområde for boligutbyggingen som skal omkranse delfeltene avsatt til næringsområdet. Bortsett fra noe spredt bebyggelse langs Høvågveien, er det ikke etablert boliger i dette området av Benestad enda.



Lokalisering av planområdet

Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr: 67/25 og 67/26. Oksøy Eiendom AS forvalter og eier selskapet Drangsvann Næring AS som eier eiendommen 67/26. 67/25 eies av Drangsvann AS. Høvågveien eies av Agder fylkeskommune.

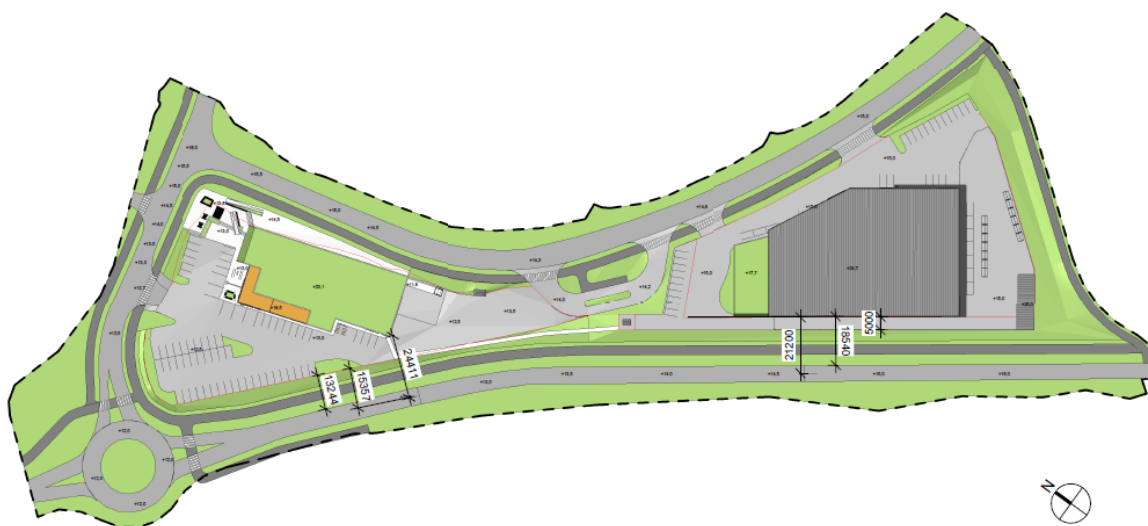
## Planens innhold

Planområde er avsatt til næringsområde i gjeldende reguleringsplan for Benestad. Det er rekkefølgekrav til hovedinfrastrukturen langs Høvågveien med bussholdeplasser og gang/sykkelvei og skal være etablert før igangsettingstillatelse.

Planforslaget kan deles i to hoveddeler; på den ene delen F/K/T1 legges det til rette for en forretning (lokal dagligvareforretning), med mulighet for noe kontor og privat tjenesteyting. For den andre delen F/K/T2 tilrettelegges det for forretning for plasskrevende varer (byggevarerforretning), lager, håndverksvirksomhet, kontorer og privat tjenesteyting.

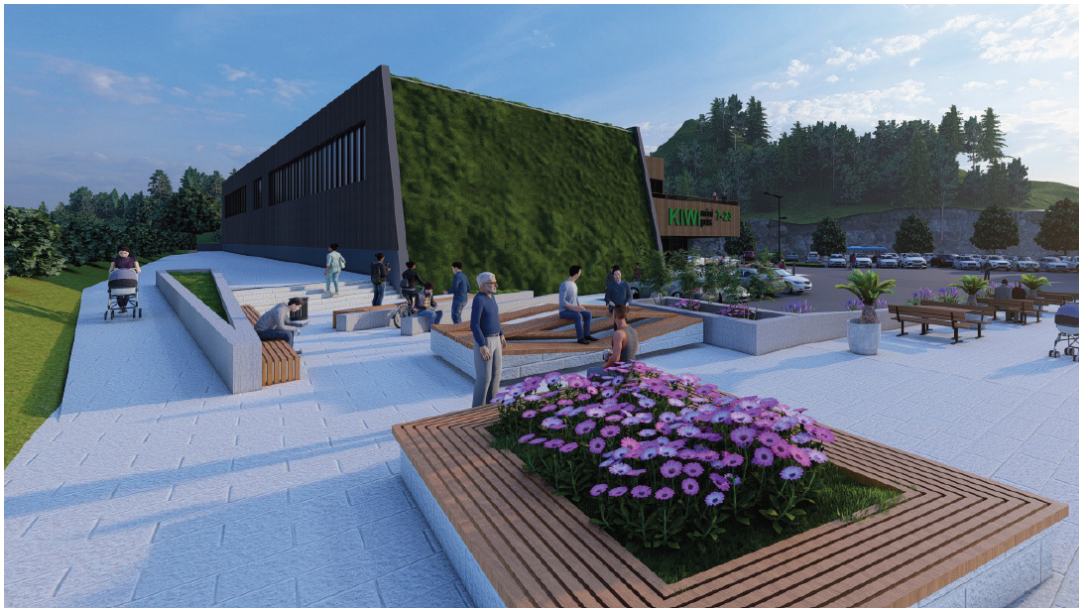
Estetisk skal byggene tilpasses den boligbebyggelsen som vil omkranse området, ved å ha fasader i tre og sedumtak. Samtidig skal fasadene brytes opp og skape mindre monotoni. Også utearealene skal brytes opp med beplantning og gressarmerte p-plasser. Ved dagligvarebutikken skal det anlegges noe møblering og oppholdssoner som et treffpunkt. Det skal anlegges gode forbindelseslinjer for de myke trafikantene. Bygget på delfelt F/K/T 1 er planlagt i to etasjer med totalt BRA på 3137 m<sup>2</sup>. Bygget på delfelt F/K/T 2 er planlagt i to etasjer med BRA på 3715 m<sup>2</sup>. Utnyttelsen som foreslåes er noe høyere enn overordnet regulering for å kunne etablere funksjonelle butikklokaler med nødvendig logistikk.

Terrenget opparbeides på kote ca. +12.5 og kote ca. + 15. Det etableres skråninger som beplantes mellom delfeltene og Høvågveien. Det skal beplantes trær mellom sykkelsti og bebyggelse for å skape et grønt belte og for å tone ned størrelsen på byggene. Grøfter for å ivareta overvann etableres mellom sykkelsti og trekke.

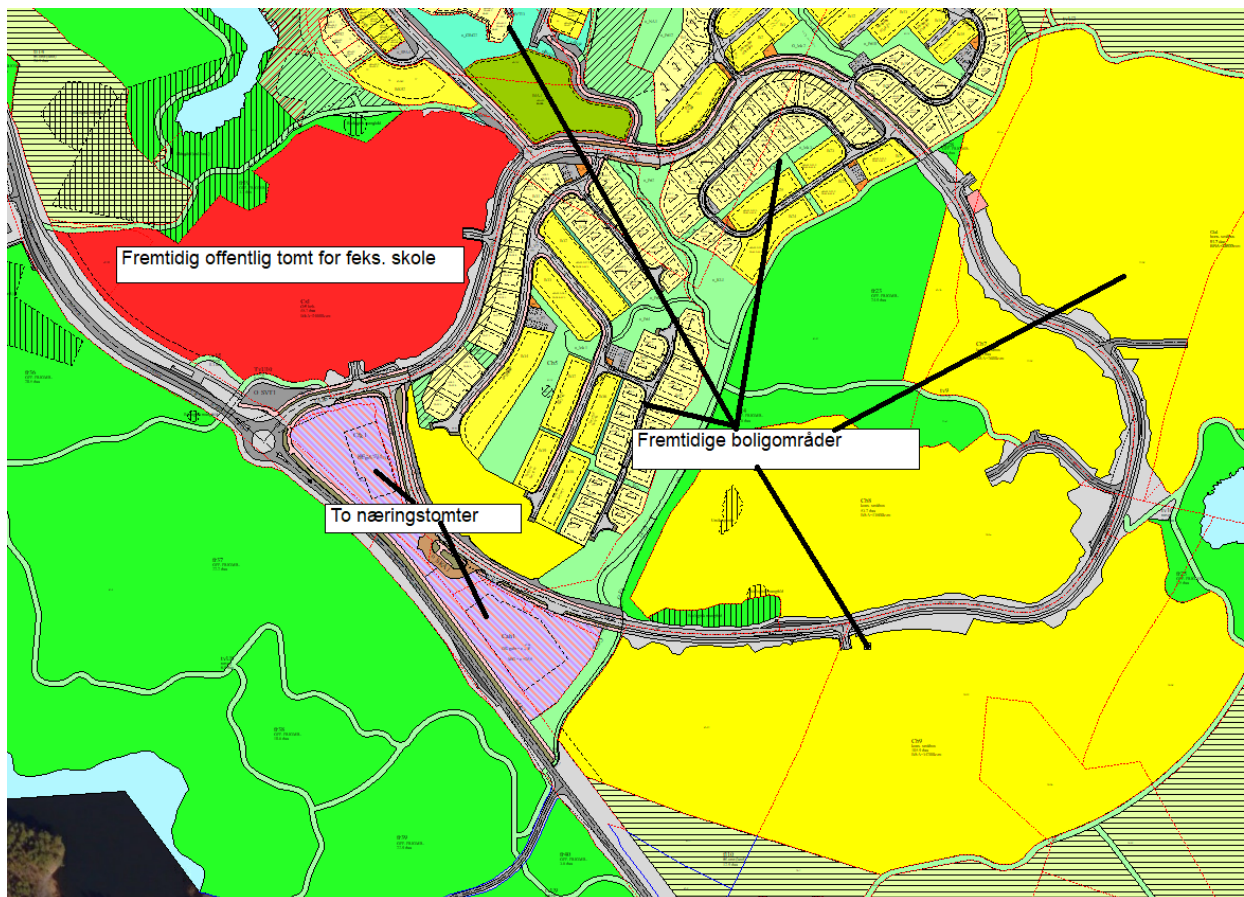


*Illustrasjonsplanen viser forslaget til dagligvarebutikk imot vest og byggevarerforretning mot øst.*





*Mulig opparbeidelse av areal ved dagligvarebutikk med oppholdssoner.*



*Planforslaget med to næringstomter omkranset av fremtidig offentlig tomt og boliger.*

## **PLANPROSESSEN**

### **Gjeldende planer**

#### *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023-2027)*

Planforslaget vurderes å være i samsvar med forventningene knyttet til samordning og samarbeid, effektive planprosesser for bærekraftig utvikling, bærekraftig areal- og transport utvikling, vekstkraftige byer og tettsteder, trygge og inkluderende

lokalsamfunn. Bygder og grender har også fått et større fokus i de nye nasjonale forventningene. I byer og tettsteder lokaliseres boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser, handel og tjenestetilbud slik at de bidrar til å styrke stedenes attraktivitet.

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

Planforslaget følger opp målsettingen om at arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planforslaget bidrar til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legger til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremmer helse, miljø og livskvalitet. Dette tiltaket gir omkringliggende boligområder et servicetilbud som hindrer bilbruk og fremmer sykkel og gange, samtidig som det ligger nær fremtidig kollektivt tilbud.

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

Planforslaget kan bidra til å redusere klimagassutslipp, ut fra beliggenhet og er tilpasset et klima i endring. Det legges til rette for alternative energikilder, og løsninger for å håndtere et klima i endring.

En byggevareforretning er krevende mht. arealer og logistikk og derfor vanskelig å lokalisere ved et av kommunens bydelssenter. Virksomheten er i all hovedsak bilbasert, men ved å plasser den nær kundegrunnlaget, som er både private- og arbeidskunder, kan man muligens redusere transportbehovet og lengden på bilreisen noe.

*T-2/08 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging (1995)* I planprosessen er det foretatt medvirkning med barn- og unge for å sikre et godt oppvekstmiljø, og styrke deres interesser. Kravene til fysisk utforming er lagt til grunn.

#### *Regionplan Agder 2030*

Planforslaget bygger opp om regionplan Agder og målene om attraktive og varierte bo- og arbeidsmarkeder. Planforslaget ligger utenfor sone for lokalisering av næringsbebyggelse i regional plan for Kristiansandsregionen, likevel sies det der at det i Kristiansandsregionen er flere regulerte bolig og næringsområder utenfor den definerte byggesonen. Disse områdene kan utvikles i samsvar med gjeldende regulering, slik som er tilfelle her. Samtidig er en del av næringen *arealkrevende virksomheter med behov for tungtransport/biltransport*, hvor beliggenheten ikke skal være i senterområdene, men kan være lokalisert langs en hovedvei.

#### *Kommuneplanens samfunnsdel og overordnet arealstrategi 2020 – 2030*

Planen er i samsvar med flere av satsingsområdene og strategiene i kommuneplanens samfunnsdel fra 2020, både i forhold til transport, miljø og klimatilpassing. Det er viktig å legge til rette for en variert og bærekraftig næringsutvikling, og at flere blir inkludert i samfunnsliv og arbeidsliv. I planområdet legges det til rette for møteplass, turveier og stier som bygger opp om målsetningene innenfor satsingsområdet «inkluderende og mangfoldig». Planforslaget har også fokus på mobilitet og fremtidig kollektivtransport som ønskes til området.

#### *Kommuneplanens arealdel 2011 – 2022 (2023 -2034)*

Området er avsatt til bebyggelse og anlegg i kommuneplanens arealdel. Arealdelen skal samtidig gjøre Kristiansand til en attraktiv kommune å bo, studere og arbeide i, skape arbeidsplasser og tiltrekke seg kompetent arbeidskraft. Flere funksjoner lokalisert med korte avstander bidrar også til at kommunen kan videreutvikles som en kommune hvor det er attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

#### *Reguleringsplan for Benestad, plan 902, vedtatt 11.05.2011*

I Cfk1 kan det oppføres bygg i maks. 10 meter over ferdig planert terreng med BRA=3600 m<sup>2</sup>. Bygget kan inneholde forretning og tjenesteytende næring/kontor. Forretning skal oppføres i første etasje og skal ikke overstige 1 200 m<sup>2</sup>. I Cah1 kan det oppføres allmennyttig virksomhet/håndverksbedrifter i inntil 2 etasjer. Støyfølsom virksomhet tillates ikke. BRA =1800 m<sup>2</sup>.

Detaljreguleringen viderefører intensjonen om å skape et lokalt næringsområde med blandede formål som kommer de nærliggende boligene til gode. Samtidig er det viktig å utnytte næringsområdene godt og i forhold til trafikk vil ikke de formål som ligger i planforslaget skape mer trafikk enn hva planen hjemler med en større andel tjenesteyting.

### **Andre aktuelle saker i området**

Det er gitt igangsettingstillatelser på infrastruktur for etablering av boliger innenfor delområde Cb1 og Cb2 i nordvest, som skal ha hovedatkomst forbi dette området.

### **Tidligere saksgang**

Areal – og miljøutvalget vedtok å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn i møte den 16.11.2023 i sak 4/23.

I vedtaket heter det:

2. *Før planen legges ut til offentlig ettersyn, må bestemmelsene endres slik at:  
§ 4.1.1.d Utforming av bebyggelsen: I hovedsak skal ny bebyggelse oppføres med tre som fasadekledning og det skal tilstrebes bruk av miljøvennlige materialer i konstruksjonen for øvrig. (7/4)*
3. *Agder Fylkeskommune og Agder kollektivtrafikk utfordres å komme med forslag til løsning for busstopp med sikker kryssing av Høvågveien fram til kryss ved Sukkestølveien. Løsningen skal ligge til grunn for et rekkefølgekrav som sikrer tiltaket gjennomført før igangsettingstillatelse til bebyggelse innenfor Cfk1 og Cah1. (Enst.)*

Bestemmelsen pkt. 4.1.1 d) er endret som følge av vedtaket.

#### *4.1.1.d Utforming av bebyggelsen*

*Bygningene skal ha flatt tak. Bygningens form kan brytes opp med skrå vegger med vegetasjon.*

*Bygningene skal brytes opp med trefasader/ trespiler eller lignende for å motvirke monotoni og skape variasjon. I hovedsak skal ny bebyggelse oppføres med tre som fasadekledning og det skal tilstrebes bruk av miljøvennlige materialer i konstruksjonen for øvrig.*

For vedtakspunkt 3 om busstopp og sikker kryssing av Høvågveien har Agder fylkeskommune påpekt at hvis sikker kryssing defineres som fravær av uakseptabel risiko kan en planskilt løsning være aktuelt. Dersom en planskilt løsning ikke lar seg gjennomføre, har fylkeskommunen følgende forslag for et fremtidig krysningspunkt i plan:

- Krysningspunkt bør ha trafikkøy i midten av veibanen
- Anbefaler at frisikten økes mot krysningspunktet ut over minimumskravene i veinormalene.  
Frisikt til krysningspunktet tilsvarende 1,5x stoppsikt (totalt 105 meter) til et punkt 4 meter inn på hver side av ventearealene.
- Det må etableres gode landingsarealer på hver side av fylkesveien ved krysningspunktet.
- Det bør etableres forsterket belysning i området mellom krysningspunktet og kryss med Sukkestølveien.

Planforslaget er innarbeidet med de hovedkrav som fylkeskommunen anbefaler.

### **Offentlig ettersyn**

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 02.11.2023 – 13.01.2024. Det kom inn fire merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og Plan og byggs vurdering.

Norges vassdrags – og energidirektorat (NVE), 04.12.2023

Det er laget et overvannsnotat, utarbeidet av Vianova, datert 27.10.2023. Det er tatt utgangspunkt i en 25-års returperiode. NVE anbefaler å legge til grunn klimajusterte 100-årsregn.

Notatet viser til at området ligger i et aktsomhetsområde for flom. Notatet legger til grunn at ved å heve tomtene over potensielt flomnivå vil området ikke lenger være utsatt for flom. Dette vil kunne medføre endringer i avrenningen og NVE savner en tydelig vurdering av hvilken effekt tiltaket vil kunne medføre for omkringliggende områder. I TEK17 § 7-1 andre ledd står det at «Tiltak skal prosjekteres og utføres slik at byggverk, byggegrunn og tilstøtende terreng ikke utsettes for fare for skade eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket».

NVE gir et faglig råd om at det redegjøres for hvordan området skal kunne tåle et klimajustert 100-årsregn uten at det medfører økt skade for tiltaket og for omgivelsene. NVE ser at vannet trolig krysser fylkesvegen, og de stiller spørsmål ved om en eventuell kulvert er stor nok til å håndtere vannmengden.

De minner om aktsomhetsplikt i vannressursloven da området ligger innenfor et vassdrag, og anbefaler geoteknisk fagkyndig ved oppfølging i byggesak.

Plan og byggs kommentar:

Det er Cowi som har overordna teknisk plan på Benestad mens ViaNova har hatt plan for overvann for dette planforslaget. Klimajustert 100-års regn er ikke kommet inn i Kristiansand kommunes overvannsveileder, men vil komme. I prosjektet infiltrerer og fordrøyer et 25-årsregn, men dimensjonerer flomveier for et klimajustert 100-års regn.

Flomveiene, som hensyntar 100-års regnet, er lite omtalt fordi de i stor grad ligger utenfor planområdet og det er dimensjonert i tilgrensende tekniske planer. Flomveiene inne på tomten kommer fra små arealer og det er snakk om relativt små vannmengder, dette detaljeres ytterligere i teknisk plan når man vet mer om fallet inne på tomten. Tilbakemeldingen fra NVE vil være ivaretatt i tekniske planer utenfor planområdet. Dette er ivaretatt, men fremkommer ikke tydelig når man ikke ser sammenhengen med den overordna planen som ligger til behandling hos kommunen. Det føyes til i planbeskrivelsen og bestemmelsene at alle flomveier skal dimensjoneres for et klimajustert 100-års regn, slik at dette tydeliggjøres.

Geoteknisk vurderingsnotat konkluderer med at det ut fra en helhetsvurdering av topografi og kjennskap til grunnforholdene i området, ikke kan identifiseres et mulig løsningsområde for skred som kan true reguleringsområdet. Planområdet ligger ikke innenfor aktsomhetsområde eller faresone, og områdestabiliteten anses som tilfredsstillende. Lokale forhold tilsier at det bør settes krav til geoteknisk fagkyndig som skal følge prosjektet videre gjennom prosjektering og byggesak. Det er satt krav til geoteknisk plan i bestemmelsene.

Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, 05.01.2024

Fylkeskommunen kan akseptere at byggegrense/formålsgrænse endres til avstand ca. 15,7 meter fra senter fylkesvei til formålsgrænse mellom annen veigrunn og forretning/kontor/tjenesteyting dersom det tas inn rekkefølgekrav om at gang-/sykkelvei langs fv. 401, mellom regulert rundkjøring og Sukkestølveien (kommunal vei), skal være etablert før byggetillatelse på nevnte felt blir gitt. I oversendt forslag til plan er avstanden ytterligere redusert, til i underkant av 13,5 meter. Fylkeskommunen vil som veieier ikke tillate at avstanden reduseres ift. ovennevnte snitt, og forutsetter at planen endres før sluttbehandling.

Overvannsnotat viser flomvei i grøft/bekk på innsiden (nordøst for) regulert gang-/sykkelvei. Veitegning D003 viser kun skråningsutslag, og er ikke i samsvar med overvannsnotatet. Det er relativt flatt i planområdet, og svært viktig at det reguleres inn nødvendig areal for håndtering av overvann.



I nordvest er det regulert for snaut areal til annen veigrunn, på innsiden av gang-/sykkelvei. Arealet må økes til minst 1,5 meter (grøft, snøopplag mv.). For samme område må det markeres frisikt på Cfk1, i innerkurve på gang-/sykkelveien. SGS1 må markeres offentlig i plankartet. Reguleringsbestemmelsene, 7.2, bokstav d): fortau må endres til gang-/sykkelvei.

Areal- og miljøutvalget vedtok 16.11.23.: «Agder fylkeskommune og Agder kollektivtrafikk utfordres å komme med forslag til løsning for busstopp med sikker kryssing av Høvågveien fram til kryss ved Sukkestølveien. Løsningen skal ligge til grunn for et rekkefølgekrav som sikrer tiltaket gjennomført før igangsettingstillatelse til bebyggelse innenfor Cfk1 og Cah1.»

Dersom «sikker» defineres som fravær av uakseptabel risiko, kan en planskilt løsning være aktuelt. Kulvertløsning eller broløsning skiller gående og syklende fra biltrafikken, og blir ansett som det beste trafikksikkerhetstiltaket for å oppnå trygg kryssing. Dersom en planskilt løsning ikke lar seg gjennomføre, har fylkeskommunen følgende forslag for et fremtidig krysningspunkt i plan:

- Krysningspunktet bør ha trafikkøy i midten av veibanen.
- Anbefaler at frisikten økes mot krysningspunktet ut over minimumskravene i veinormalene. Dette på bakgrunn av at fartsnivået erfaringsmessig vil ligge høyere enn skiltet fartsgrense, og at kryssende fotgjengere kan komme overraskende på trafikantene. Agder fylkeskommune anbefaler at det sikres frisikt til krysningspunktet tilsvarende 1,5x stoppsikt (totalt 105 meter) til et punkt 4 meter inn på hver side av ventearealene.
- Det må etableres gode landingsarealer på hver side av fylkesveien ved krysningspunktet. For å oppnå et helhetlig system, bør det vurderes asfalt på deler av o\_GT12 (regulert turveg) inn mot fremtidig gang-/sykkelvei.
- I tillegg må det lages en løsning som sikrer gående og syklende fra krysningspunktet og fram til kryss med Sukkestølveien, på vestsiden av fv. 401 (henger sammen med avsnittet om busstopp under).

Som følge av planlagt boligutbygging, og etablering av langsgående gang- og sykkelvei, mener Agder fylkeskommune det er hjemmelsgrunnlag i fartsgrensekriteriene for å redusere skiltet fartsgrense fra 80 km/t til 60 km/t. (Vi minner om at det er Statens vegvesen som har vedtaksmyndighet for fartsgrenser langs fylkesvei, jf. skiltforskriften §26.).

Knyttet til belysning av ny gang- og sykkelveg, vil strekningsbelysningen forlenges forbi kryss med Sukkestølveien. Lavere fartsnivå og bedre synlighet vil bidra til trygghet kryssing av veien/ venting på buss, enn i dag.

Det bør etableres forsterket belysning i området mellom krysningspunktet og kryss med Sukkestølveien. Tiltaket vil gjøre det enklere for bilistene å oppdage gående og syklende i kryssområdet.

Fylkeskommunen foreslår at det knyttet til krysningspunktet etableres kantstopp for buss på begge sider av fylkesveien. Busstoppene forskyves med krysningspunkt i bakkant, og etableres med repos og fortau til Sukkestølveien på vestsiden og repos i trafikkdeler mellom fylkesvei og gang-/sykkelvei på østsiden.

Plan og byggs kommentar

Formålsgrensen er justert etter merknaden fra fylkeskommunen. Teknisk plan vil vise løsninger for grønnt. Det er flere muligheter med f.eks. mur mot byggeområde. Justering av formålsgrensen har også ført til noe mer areal til grønnt. Et prinsipp for grønnt er vist i vedlagt skisse – tekniske anlegg - snitt mot Høvågveien. Areal til grønnt/snø opplag er utvidet i sørvest. Detaljer i plankart og bestemmelser er innarbeidet for andre detaljer som er påpekt.

Planskilt kryssing for gående/syklende er vurdert for arealkrevende til at det lar seg gjennomføre. Det er innarbeidet forslag med kryssningspunkt for gående og syklende i plan med breddeutvidelse av veien og med deleøy i midten av veien. Det vil bli forsterket belysning, nedsatt fartsgrense og repos for buss som vil stoppe i veien. Siktlinje på 4 \*105 meter er redusert til 2,5 \*105 meter på sørsiden av Høvågveien, da terrenget må endres vesentlig for å få til en annen utforming. Prinsipper for utforming er akseptert av fylkeskommunen, så vil ytterligere detaljer avklares i teknisk plan.

#### Statens Vegvesen, 08.01.2024

Det vil være Agder fylkeskommune som følger opp alle forhold som gjelder fv. 401 - Høvågveien. Reguleringsplanen viser frisktsoner i kryss og avkjørsler. De registrerer at det på ulike illustrasjonsplaner er tegnet inn vegetasjon/trær, som vil komme i konflikt med siktsonene. Dette gjelder blant annet krysset til Cfk1 fra O\_SKV1. Det er spesielt viktig å ha god sikt til de gående og syklende, da det ved full utbygging vil kunne bli mange myke trafikanter i området.

#### Plan og byggs kommentar

Merknaden tas til etterretning. Nøyaktig plassering av trær skal vises i detaljert situasjonsplan.

#### Beboere på Sukkestøl og Strømme vel v/John Amund Lund og Gunn Hege Durhuus, 26.02.2023, 20.11.2023, innspill til politisk behandling og sluttbehandling

De poengterer planen innebærer store konsekvenser for beboere langs Sukkestølveien inkludert åtte skolebarn i barneskolealder samt for myke trafikanter langs Høvågveien.

- Av dagens busstopp fjernes ett, mens det andre flyttes over 500 meter bort fra krysset
- Busstoppene blir ikke mulig å nå på en sikker måte
- Utbyggingen av Benestadfeltet samt planlagte næringstomter vil økte trafikken langs Høvågveien betydelig, noe som øker risikoen for myke trafikanter.
- Planen må utvides til å omfatte planfri kryssing av Høvågveien ved Sukkestølkrysset.
- Planen må omfatte sykkelsti langs Høvågveien frem til Jordmorsvingen
- Utbedring av busstopp ved Sukkestølkrysset
- Reduksjon av fartsgrense fra 80 km/t til 60 km/t
- Planforslaget er godt, men har noen kritiske punkter som påpekt.

#### Innspill til løsning før sluttbehandling

- De støtter løsning som er fremlagt men med noen kommentarer:

For at en løsning med kryssing over kjørefelt skal være akseptabel, må følgende være oppfylt:

- Fartsgrense settes ned til 60 km/t på hele strekket
- Fartsgrense settes til 40 km/t ved fotgjengerovergangen (Sukkestølkrysset)
- Fotgjengerovergang (sebrastriper) med intensivbelysning på gangfeltet
- Forsterket belysning på hele strekningen fra Sukkestølveien til gangfeltet, inkludert busstoppene.

#### I tillegg mener de følgende bør oppfylles:

- Deleøya er tegnet med minimumsmål (2 meter). Den bør økes for å legge til rette for sykkel med henger og fremtidig økt trafikk
- En ensidig utvidelse på det nordre kjørefeltet er en dårlig løsning på grunn av dårlig sikt. Krysset bør tegnes om til en tosidig utvidelse, alternativt bør bakketoppen «høvles ned» for å bedre siktlinjene
- Frisikten for gangfeltet må økes i tråd med Fylkeskommunens krav.

Dersom disse kravene ikke kan oppfylles mener vi det må det etableres en planskilt løsning (kulvert eller bro) for å sikre sikker kryssing av Sukkestølveien i tråd med kommunes vedtak.

## Plan og byggs kommentar

Planskilt krysning med overgang eller undergang i krysset ved Sukkestøl for myke trafikanter er for arealkrevende. Samtidig har det en kostnad som vanskelig lar seg prioritere opp mot andre tiltak som favner en enda større brukergruppe. Fremlagte løsning for kantbusstopp med forsterket belysning, med deleøy som er utvidet i bredde til 4 meter, er akseptert av fylkeskommunen. Siktsoner er tilnærmet kravene som fylkeskommunen anbefaler. Fartsgrensen vil bli redusert på strekningen, så er det til slutt Statens vegvesen som avgjør om det blir 60 km/t eller 40 km/t ved krysningspunktet.

## Endringer etter offentlig ettersyn

- Planforslaget har innarbeidet sikker krysning av Høvågveien ved Sukkestølkrysset med løsning som er akseptert av fylkeskommunen. Fartsgrense og detaljer for merking er ikke en del av reguleringsplanen. Dette er svar på vedtakspunkt 2 fra behandlingen til offentlig ettersyn. Plangrensen er utvidet mot sørøst som følge av dette, hvor berørte parter har blitt hørt som del av endringen.
- Byggeområdet har blitt justert med en avstand på ca. 15,7 meter fra senterlinje vei som bemerket fra fylkeskommunen.
- Utvidelse av annen veigrunn mot gang/sykkelvei i sørvest til 1,5 meter er innarbeidet.
- Gang/sykkelvei er benevnt med o\_ for offentlig.
- Det er gjennomført teknisk justering av plankart og bestemmelser slik at naving av delfeltene er sammenfallende.
- Bestemmelsen mht. funksjoner i delfeltene er spesifisert.

## Ekstern medvirkning

Det har vært avklarende møter med fylkeskommunen om utforming av veiarealer med gang/sykkelvei og byggegrenser, og tilhørende rekkefølgekrav til gang/sykkelvei. Det har også vært avklarende møte med Agder kollektivtrafikk om utforming og etablering av buss/ventelomme.

Det har blitt gjennomført medvirkning med Randesund bydelsråd, der barn- og unge ble inkludert. Medvirkningen ble gjennomført før utarbeidelse av planforslaget for å sikre reell medvirkning. Elever fra Strømme skole og Ungdommens bystyre deltok som representanter for Randesund bydelsråd i medvirkningsmøtet som ble avholdt på Drangsvann.

I medvirkningsprosessen kom det inn mange innspill om utvikling av Drangsvann generelt og tilbud til barn- og unge. Innspillene er innarbeidet som en del av planforslaget. Områdene rundt næringstomtene benyttes til turer, jakt og rekreasjon. Spesielt områdene rundt Sukkevann benyttes mye til bading om sommeren. Planforslaget legger opp til å opprettholde stier og etablere ny turvei som treffer Høvågveien på et naturlig sted for videre turveier langs Sukkevann. Ungdommene pekte på lav kollektivdekning og mangel på gang- og sykkelvei. Det er lagt inn gang- og sykkelvei i planforslaget som går forbi næringstomtene og legger til rette for videre utvidelse mot Randesund. Ved å legge til rette for busstopp og reguleringslomme, er det et ønske at kollektivhyppigheten økes ved utbygging av Benestadområdet. Ungdommene ønsker mer møteplasser for ungdom, med benker i nærheten av butikk. Dette er lagt inn i planforslaget.

Det har vært møte/dialog med fylkeskommunen og naboer om siste endring av planforslag med sikker kryssing av Høvågveien.

## Intern medvirkning

Merknader fra andre kommunalsjefområder er imøtekommet i planforslaget.

## PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Området ligger ca. to km fra Randesund bydelssenter, som er hovedsenteret for denne delen av kommunen og hvor blant annet offentlig funksjoner skal etableres. Funksjonene

i planforslaget skal være på nivået det «daglige og nære» altså et lokalt tilbud med f.eks. dagligvare og evt. noen andre formål som ikke konkurrerer med Randesund bydelscenter. Det er positivt om funksjonstilbudet vil bidra til mindre kjøring for nærliggende boligområder. Etablering av en byggevareforretning vil kunne forsvares med beliggenhet inntil god infrastruktur som skal etableres, og nærhet til kundegrnlaget.

Det er viktig at etableringen innordnes omkringliggende omgivelser med å ha estetiske kvaliteter som demper bebyggelsen med beplantning, sedumtak og parkering med grønn armering. Samtidig skal bebyggelsen ha hovedvekt av fasader i tre og ikke fremstå som et tradisjonelt næringsbygg. Det er viktig at bebyggelsen fremstår arkitektonisk som en del av Benestadområdet med kvaliteter og profil som er innarbeidet. Dagligvarebutikken skal opparbeides med kvaliteter på bl.a. uteområdene som blir et treffpunkt for opphold for nærområdet med bl.a. en fremtidig skole som nærmeste nabo. Trafikksikkerheten har vært viktig med gode forbindelser for gående og syklende og med varelevering for dagligvaren som separeres fra annen trafikk.

#### Senterstruktur/næringsarealer

Randesund bydelscenter er nærmeste senterområdet for Benestad og dette området skal ha de offentlige tjenestene som skal lokaliseres innenfor et slikt område. Bydelscenteret ligger ca. to km fra planområdet. Planområdet er ikke definert som et lokalsenter i arealstrategien. Samtidig er det viktig å utnytte godt de næringsarealer som er avsatt til dette formålet på en god måte, og ha et tilbud med handel/tjenester for den daglige bruk som hindrer bilkjøring. Planforslaget legger til rette for en lokal dagligvare med muligheter for noe kontor og tjenesteyting.

En byggevare kan også være et godt tilbud i et område som skal utvikles over tid og har et tilbud til de mange boligetablerere. Dette kan være «rett virksomhet på rett plass». Dette er formål som ikke skal ligge ved et bydelscenter og som kan forsvares med god tilrettelegging. Området skal etableres med kvaliteter for nærområdet med tilpasning til omgivelsene som blir liggende i et boligområde. Det er også lagt vekt på gode forbindelser for gående og syklende, og en parkeringsdekning under krav i kommuneplanen. Planforslaget legger også til rette for muligheter for noe tjenesteytende funksjoner som erfaringsmessig vil bli etterspurt. Dette kan typisk være et forsamlingslokale eller annet for en forening, et treningstilbud eller en annen liten virksomhet som ikke nødvendigvis skal plasseres ibydelscenteret.

#### Kulturminner

Det er ikke registrert noen kulturminner i området som planen vil påvirke. Planen legger til rette for en turvei i øst som kopler seg på et lokalt kulturminne med en gammel ferdselsvei i nord av planen.

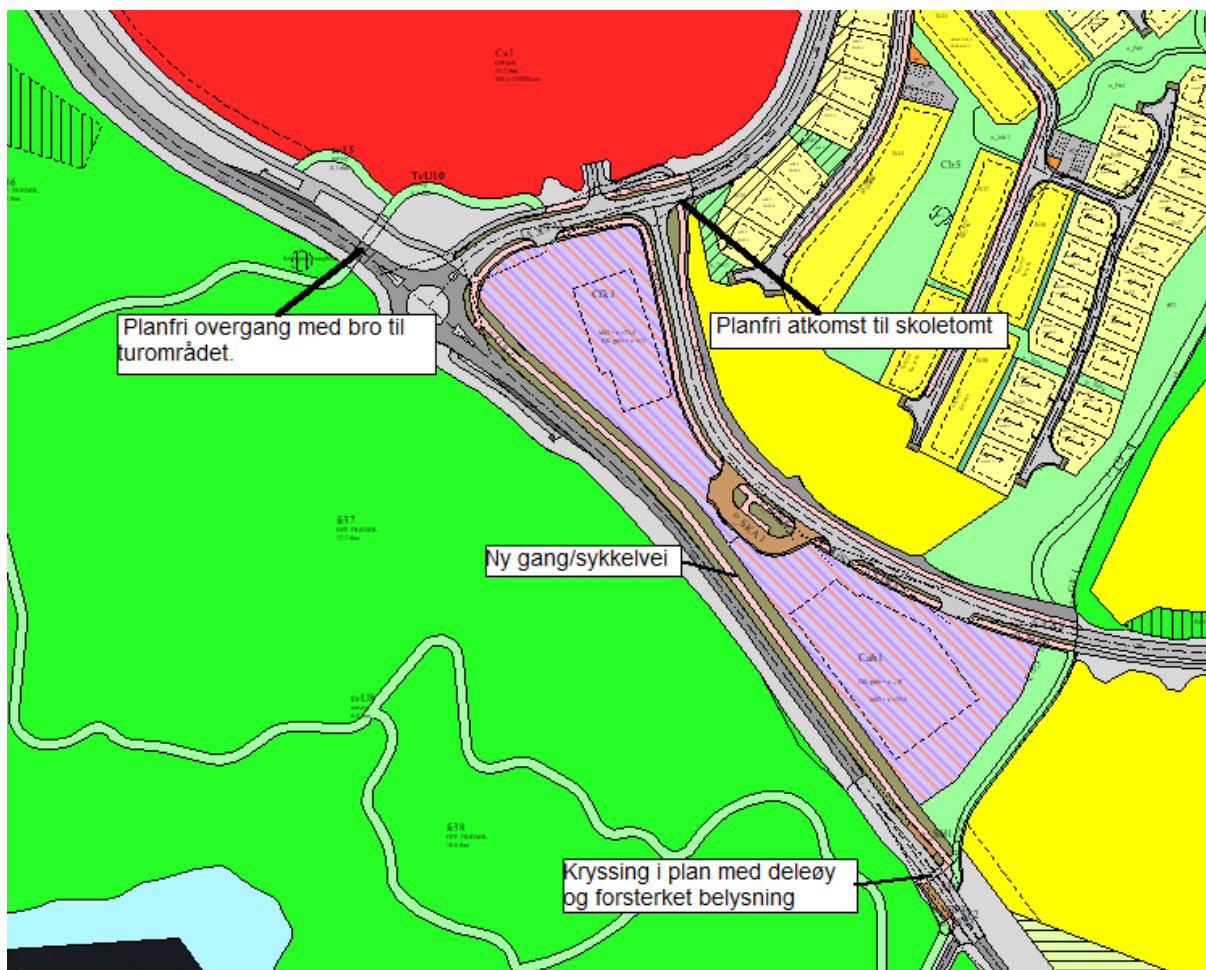
#### Barn og unges interesser

Området brukes lite av barn og unge i dag, men i framtida er det tilrettelagt for turstier og forbindelser med gang/sykkelvei, busstopp og fortau som vil bli brukt av denne gruppen. Samtidig vil evt. en fremtidig skole eller annen offentlig virksomhet vest for planområdet bli etablert og bli bruker av deler av næringsområdet. Det er lagt vekt på trafiksikre kryssinger og forbindelser som vil etableres etter hvert som området bygges ut. For beboere på Sukkestøl er det viktig å få etablert en sikker kryssing av Høvågveien som ligger som rekkefølgekrav i planen.

#### Nytt veinavn

Atkomstveien inn i felt C mot øst har fått navnet Nordåsveien





Kart viser gang/sykkel muligheter ved full utbygging av området.

#### Universell utforming

Det planlegges for forretninger med publikumstilgang og universell utforming har vært et sentralt tema i forhold til utforming av utearealer, gang/sykkelveier, turveier og inngangsparti. For begge delfeltene legges parkeringsplasser i tilknytning til hovedinngang. Det er få nivåforskjeller på delfeltene, og det er gang/og sykkelvei med tilfredsstillende stigning som forbinder delfeltene. Fra busstopp er det kort vei og lite stigning frem til dagligvarebutikken.

#### Boligtilbud og bomiljø

Nord for planområdet kan det komme mellom 170 -250 boliger i Cb3 – Cb6. I nordvest er det regulert for ca. 150 boliger i Cb1 – Cb2. Gjenstående boligfeltet i øst av planområdet som ikke er detaljregulert kan bli mellom 300 – 400 boliger. Totalt vil ca. mellom 700 – 800 boliger ha sitt nærområde mot disse næringstomtene som kan gi daglige behov/service som er i avstand som ikke fordrer bil. Boligmiksen i dette området vil nok være overvekt av eneboliger/rekkehus med noen leilighetsbygg.

#### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utfylt sjekklister for ROS, som viser at det ikke er noen risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål. Området har gjort tiltak for å stabilisere grunnen med masseutskifting av ett delfelt og delvis masseutskifting og stabilisering av det andre delfeltet. Samtidig skal bygg forankres til fjell. Området ligger innenfor aktsomhetsområdet for flom, og derfor er terrenget hevet inntil 2 meter fra naturlig kotehøyde. Samtidig skal det være lokal overvannshåndtering med fordrøyningsløsninger som ikke belaster tilliggende vassdrag mer enn dagens avrenning.

#### Matjord

Matjord omdisponeres ikke.



### Klima- og miljøkonsekvenser

I overordna plan er det regulert næring på disse tomtene, og det er gitt tillatelse til masseutskifting. Prosessen med masseutskifting og forbelastning overvåkes nøye for å unngå miljøkonsekvenser på nærliggende vassdrag.

Ved samlokalisering av to byggevareforretninger, forretningen i Korsvik og i Sørlandsparken samlokaliseres her, vil antall vareleveringer halveres og belastningen til forretningene totalt sett blir mindre. Fremtidige boliger i dette området, vil være mindre avhengig av bil i hverdagen ved etablering av dagligvareforretning. Plassering av dagligvare ved hovedvei, og der boligene ligger lengre bak i feltet og oppe på heiene, gir erfaringsmessig større bilbaserte løsninger.

Planområdet er markert som impediment i oversikt over markslag, og har tidligere vært myr. Det vil si mark som ikke egner seg til jord eller skogbruksproduksjon. Samtidig er myrer verdifull i forhold til binding av karbon og fordrøyning og nedbygging av myr har negative klimakonsekvenser.

Økt utvikling og etablering i henhold til overordna plan for Drangsvann øker behovet for kollektivtilbud. Planforslaget legger til rette for at AKT kan utvide sitt rutetilbud her. Dette er AKT interessert i. Tilrettelegging for lavere parkeringsdekking enn makskrav i kommuneplanen skal bidra til å virke begrensende på trafikkveksten.

Overvannshåndtering og forbelastning/masseutskifting avdelfeltene tar høyde for et endret klima med mer nedbør.

Samlet sett er utbyggingen en del av en feltutbygging som bidrar til nedbygging av natur og som igjen gir økt utslipp av klimagasser.

### Naturmangfoldloven §§ 8-12

#### § 8 Kunnskapsgrunnlaget

Området er tidligere undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i kommunens kartdatabase. Det er i forbindelse med dette planarbeidet ikke foretatt tilleggsregistreringer.

Det er gjort registreringer av arter med nasjonal forvaltningsinteresse innenfor planområdet.

- Musevåk: en rovfugl av forvaltningsinteresse, bestanden ansees som livskraftig.
- Stubbeflatehatt: en sopp av forvaltningsinteresse. Bestanden er nært truet.
- Orangekantarell: en sopp registrert i utkanten av planområdet og er nært truet. Det er flere forekomster i området rundt næringstomtene.

Det er ikke registrert kritisk truede arter eller større sammenhengende naturverdier eller artsmangfold.

#### § 9 Føre-var prinsippet

Konsekvensene av tiltaket er kjent. Viktige naturverdier, truede eller sårbare arter/naturtyper og viktige viltområder vil ikke bli berørt av tiltakene i planforslaget. Konsekvensene vil være små, da musevåk ikke er en truet art. Dette er av irreversibel karakter.

#### § 10 Samlet belastning

Denne lokaliteten er en av flere områder som brukes av arten. Samlet belastning for arten i distriktet vil ikke bli skadelidende.

#### § 11 Kostnader

Kostnadene bæres av tiltakshaver.

#### § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode skjer ved at

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være ivaretatt.

#### Økonomiske konsekvenser for kommunen

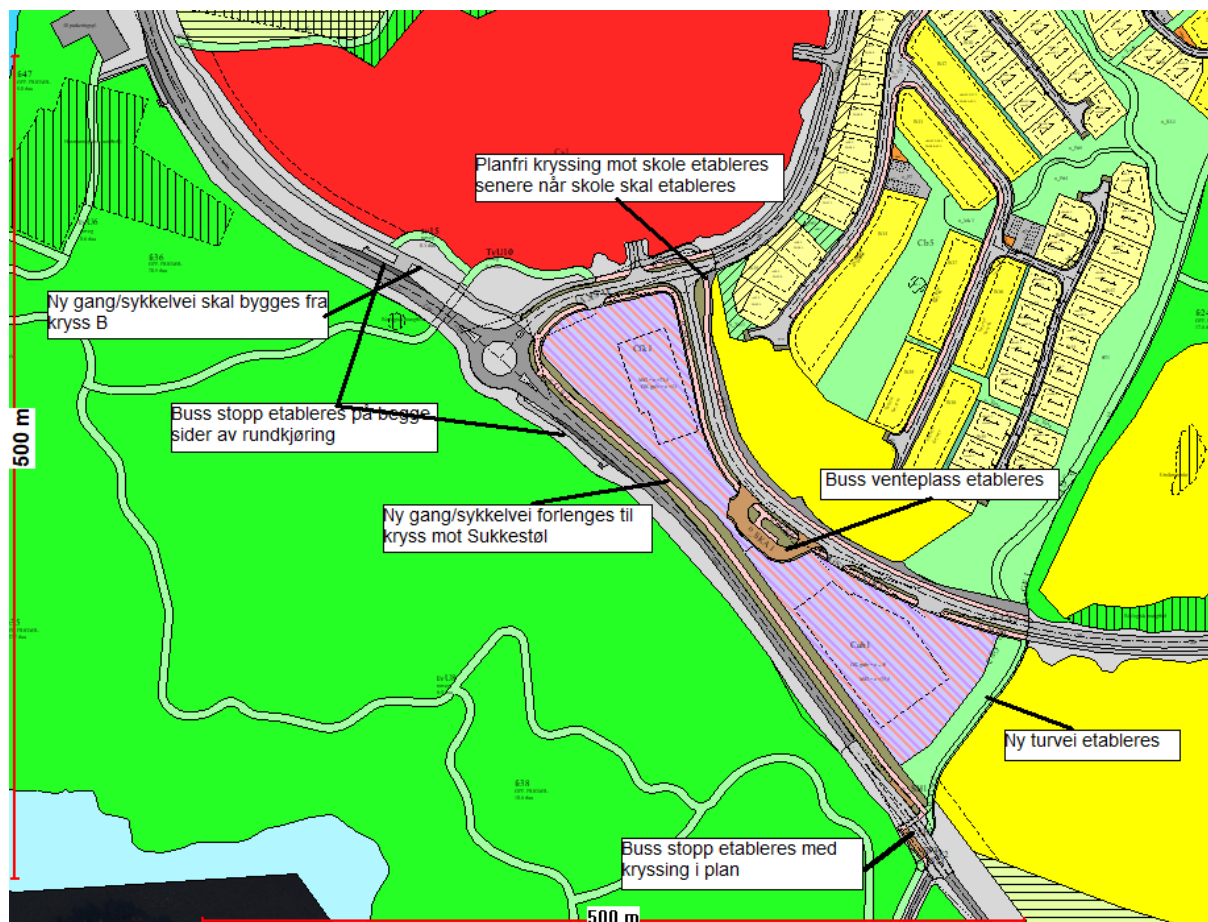
Kommunen ved parkvesenet skal stå for drift av turvei og friområder. Kostnadene er anslått til ca. 30.000,- (2021-priser). Kommunen ved ingeniørvesenet skal stå for drift av kommunalteknisk infrastruktur. Kostnadene er anslått til ca. 240.000,- (2022-priser). Økte driftskostnader foreslås lagt inn ved rullering av handlingsprogrammet.

#### Grønnstruktur

Planområdet har regulert inn et grøntdrag i øst som skal danne en forbindelse med en turvei fra sør til nord. Denne turveien vil delvis bli opparbeidet som følge av denne planen, men vil bli sammenhengende opparbeidet som ledd i tilstøtende planer for boliger. Grøntdraget skal også inneholde beplantning som kan skape en skjerm mellom næringsbebyggelsen og boligområdet lengre øst i tillegg til at det skal være fordrøyning av overvann innenfor området.

#### Infrastruktur

Området vil etableres med ny rundkjøring og gang/sykkelvei langs Høvågveien fram til avkjøring til Sukkestøl. Det skal etableres busstopp på begge sider av rundkjøring på hver side av Høvågveien, samt en bussventeplass inne langs atkomstveien ved næringstomtene. Busstopp ved Sukkestøl skal etableres med kryssing i plan med deleøy. Planfri kryssing av atkomstvei mot skole etableres når skoletomt etableres. Det samme vil gjelde for bro over til friområde i sør som først etableres når skoletomt etableres. Turvei i øst skal etableres langs næringsområde og deler av turvei ut i mark nordover vil etableres som en naturlig overgang.



Utsnitt av gjeldende plan med ny plan og oversikt over ny infrastruktur som skal etableres

I henhold til overordna VA-plan, må det planlegges nytt hovedledningsanlegg i Høvågveien langs Benestadfeltet. Anlegget plasseres i størst mulig grad innenfor gang- og sykkelvei. Dette anlegget består av hovedledninger for fremføring av VA til de ulike byggefeltene. Deretter legges interne hovedledninger for vannforsyning og spillvannsløp innenfor delfeltene. Det er planlagt stikkledninger fra vei til hver av tomtene i forbindelse med detaljreguleringsplanen, og avsatt areal til pumpestasjon. Det er avsatt areal til ny trafo i området, innenfor denne planen. Avfall håndteres etter regler for næringsavfall og innlemmes i bygg.

### Estetikk

Det er lagt vekt på at byggene skal passe inn i omgivelsene og tilpasses i form og uttrykk til gjeldene formveileder for Drangsvann. Det er lagt opp til bruk av tre på fasadene og delvis grønne tak. Taket er viktig da det blir den 5. fasaden mot det nye byggefeltet som etableres. Lager kan bygges med elementer, men skal brytes opp med trespiler eller lignende for å motvirke monotoni og skape variasjon. I tilknytting til dagligvarebutikken tilrettelegges det for et område for opphold med benker for sittemuligheter. Det plantes også trær mot Høvågveien og i rabatter på parkeringsplassen. Det skal plantes trær mellom sykkelsti og bebyggelse for å skape et grønt belte og for å tone ned størrelsen på byggene. Oppstillingsplasser og området ved varelevering etableres med semipermeabelt beleg, eksempelvis armert gress eller miljøstein.

### Folkehelse

Området fremmer folkehelse ved at de nærliggende boliger kan bruke sykkel eller gange til butikken. Parkeringsplassen i tilknytting til butikken, vil være mulig å benytte for turgjester utenom butikkens åpningstid, som er positivt for bruk av omkringliggende friluftsområder.

### Støy

Det er viktig at støy fra tekniske installasjoner (ventilasjon, kjøling av dagligvare o.l.), samt ev. arbeidsmessige støykilder, som f.eks. kjøring med truck og varelevering ikke overskrider anbefalte støygrenser ved nye boligområder. Det vil være en fordel at området etablerer seg først før boligene og at det er en etablert struktur når boliger etableres i området. Det er krav i bestemmelsene til planen at det ikke kan etableres støyende virksomhet i området.

### Forurensning

Ved masseutskifting av masser, er det etablert et system for å hindre myrvann i å renne ut til Sukkevann. Det har vært utfordrende til tider å hindre partikler/sedimenter, og det har vært oppfølging av dette gjennom hele anleggsperioden.

### Energi

Området har krav til at alle takflater som er egnet skal utføres med materiale som bidrar med fordrøyning av regnvann eller energitiltak som solcellepaneler.

### Utbyggingspolitikk

Det foreligger utbyggingsavtale med utbygger hvor det er stilt garantier for etablering av infrastruktur.

### Overvannshåndtering og blågrønne løsninger

Det er foreslått at oppstillingsplasser og området ved varelevering etableres med semipermeabelt beleg, eksempelvis armert gress eller miljøstein. Det skal være fordrøyningsløsninger i grunnen samt i grøntdrag i vest og i grøft mellom gang/sykkelvei og næringstomtene. Næringstomtene er hevet ca. 3 meter fra naturlig høyde for å være flomsikre, da de ligger innenfor NVEs aktsomhetsområde for flom.

### Vannmiljø, vannforskriften § 12

Tomtene berører ikke direkte vannforekomster, men området drenerer naturlig til Sukkevann. Sukkevann har i dag god økologisk tilstand. Det tas høyde for fordrøyning av overvann på egen tomt ved endring av tomta. Det vurderes at belastningen totalt sett vil

gi liten påvirkning til Sukkevann. Det er gjort flere avbøtende tiltak i forbindelse med grunnarbeid på tomtene. Masseutskifting og myrkomprimering ble foretatt (2021-22) med betydelig overvåking av vannforholdene, etablering av sikringssystem (stengbar dam på nedre tomt/skoletomta), etablering av omlegging/sikring av rentvannsystemer både langs Høvågveien og ved omlegging av Flueheiabekken. I tillegg ble det igangsatt pumping og infiltrasjon av organisk forurenset porevann fra østre tomt da komprimeringen var på det mest omfattende.

#### Grunnforhold

Det er gjennomført geotekniske grunnundersøkelser og vurdering av opparbeidelse på tomtene. (vedlegg 1 – G- not 003). I utgangspunktet bestod grunnforholdene av berg i dagen eller inntil 20 meter med meget bløte masser, som torv, gytje og kvikkleire. Tomtene er delvis masseutskiftet og etablert med overfylling for å fremskynde setninger før bygging. Utviklingen av setninger kontrolleres jevnlig. I forbindelse med oppfyllingen og overfyllingen vil det presses ut myrvann som inneholder mye partikler og organisk materiale dette håndteres og renses for å unngå utslipp til Sukkevann.

Planområdet ligger ikke innenfor aktsomhetsområder eller registrerte faresoner for skred i bratt terreng, herunder fjellskred, steinsprang, snøskred eller jord- og flomskred. Området er tilnærmet flatt.

Planområdet er ikke innenfor en registrert kvikkleirefaresone. Ovenforliggende terreng består i hovedsak av berg i dagen eller svært tynt løsmassedecke. Det er derfor ikke løsneområder med utløp i aktuelt område.

Med bakgrunn i de utførte geotekniske arbeidene for delfelt F/K/T 1 og F/K/T 2, samt at terrenget er innrammet av berg, så vurderes det å ikke foreligge risiko for skred. TEK17 §7-3, sikkerhet mot skred, vurderes som tilfredsstillt.

#### Oppsummering

Realisering av næringsområdene er positivt for å gi et lokalt tilbud for boligetableringen i området. I dette delområdet kan det komme 700 - 800 boliger og det vil gi et lokalt marked for en dagligvareforretning og enkelte tilleggsfunksjoner som det legges til rette for. I lignende områder ser administrasjonen at det kommer forespørsel om noe tjenesteyting i form av bl.a. et forsamlingslokale, treningssenter, frisør eller småskala virksomhet som kontorløsning for enkeltforetak eller hjemmekontor. Plan og bygg ser at det er viktig å ha fleksibilitet i funksjoner og størrelser på de mindre næringsarealene. Samtidig er det viktig å ikke spre for mange funksjoner utover slik at de avsatte senterområdene ikke blir attraktive nok for etablering. Plan og bygg mener dette planforslaget tar innover seg både fleksibilitet og begrensning i funksjoner, og utfomringen innordner seg omgivelsene på en god måte. Plan og bygg anbefaler planforslaget vedtatt.

Saksbehandler: Jøran Syversen, dato 06.02.2024