

WSP NORGE AS

# FORSLAG TIL REGULERINGSENDRING FOR ABELNES NÆRINGSOMRÅDE

ABELNES, FLEKKEFJORD KOMMUNE

PlanID: 201006

Dato: 02.05.2022



# FORSLAG TIL REGULERINGSENDRING

Abelnes, Flekkefjord kommune

## WSP Norge AS

Fjellgata 6  
4612 Kristiansand

<http://www.wsp.com>

## Kontaktperson

Jan Willy Føreland, prosjektleder

[Jw@foereland.no](mailto:Jw@foereland.no)

Geir Ove Tørnkvist, prosjektmedarbeider

[Geir.ove.tornkvist@wsp.com](mailto:Geir.ove.tornkvist@wsp.com)

Vilde Nilsen, prosjektmedarbeider

[Vilde.nilsen@wsp.com](mailto:Vilde.nilsen@wsp.com)



## Innhold

1	Bakgrunn .....	4
1.1	Hensikten med reguleringsendringen .....	4
2	Planstatus .....	5
3	Dagens situasjon.....	6
3.1	Generelt.....	6
3.2	Barn og unges interesser .....	6
3.3	Folkehelse.....	6
3.4	Naturmangfold .....	7
3.5	Trafikkforhold .....	7
4	Beskrivelse av forslag til endring .....	8
4.1	Forslag til nytt plankart og bestemmelser.....	8
5	Vurdering av § 12-14 andre ledd.....	10
6	Virkninger av forslaget .....	11
6.1	Generelt.....	11
6.2	Barn og unges interesser .....	11
6.3	Folkehelse.....	11
6.4	Naturmangfold .....	11
6.5	Trafikkforhold .....	11
7	Oppsummering.....	15
8	Vedlegg.....	16

# 1 Bakgrunn

Forslag til endring av områderegulering for Abelnes næringsområde, fremmes av WSP Norge som plankonsulent, på vegne av Føreland Rådgivning AS og Flekkefjord havn Abelnes AS.

Abelnes ligger ca. 9 km sør for Flekkefjord sentrum, med utsikt mot Hydra og Andabeløya, og et viktig næringsområde for Flekkefjord kommune og for Listerregionen. Området inneholder en moderne kai, havne- og logistikkvirksomhet, og akvatiske og andre sjørelaterte næringer. I dagens situasjon er utviklingsmulighetene uklare og de synes begrensede.

Bakgrunnen for reguleringsarbeidet er et ønske om en mer fleksibel bruk, som imøtekommer fremtidige behov og en langsiktig utvikling.

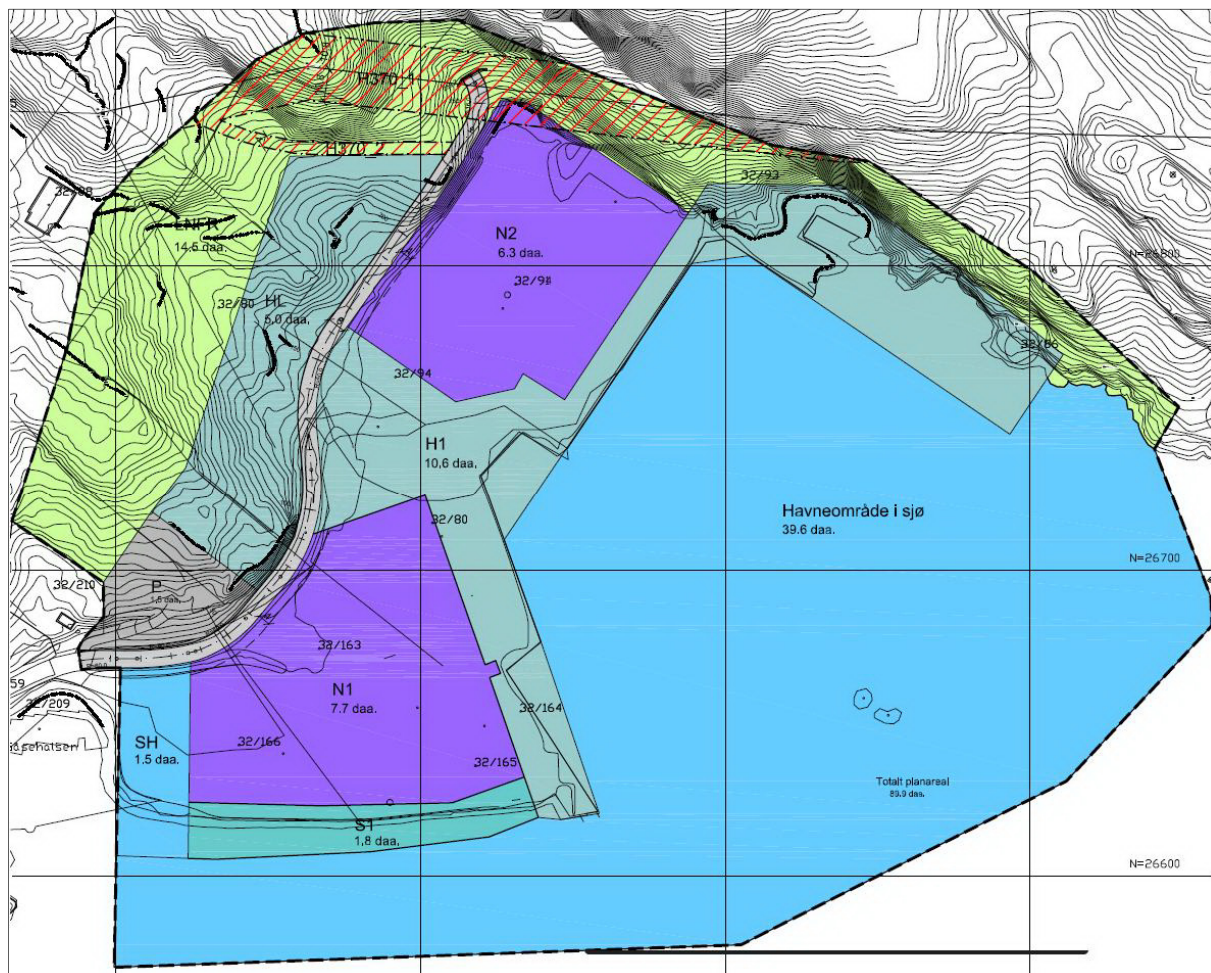
## 1.1 Hensikten med reguleringsendringen

Formålet med reguleringsendringen er å legge til rette for en mer fleksibel bruk av eksisterende lokaler, med både næring, undervisning og laboratoriefasiliteter. Flekkefjord videregående skole tilbyr utdanningsprogram for blått naturbruk, og har dermed behov for mer permanente undervisningslokaler på Abelnes. Reguleringsendringen vil legge til rette for dette og for å løse andre behov, særlig knyttet til de blå næringene.

## 2 Planstatus

Området er avsatt til «Detaljeringszone – Reguleringsplan skal fortsatt gjelde» i Kystsoneplanen.

Landområdene innenfor gjeldende områdeplan er avsatt til næringsvirksomhet, havn, havnelager, kjørevei og parkeringsplasser, landbruks-, natur og friluftsmål samt reindrift. Sjøarealene innenfor planen er regulert til havneområder i sjø, småbåthavn og småbåtanlegg.

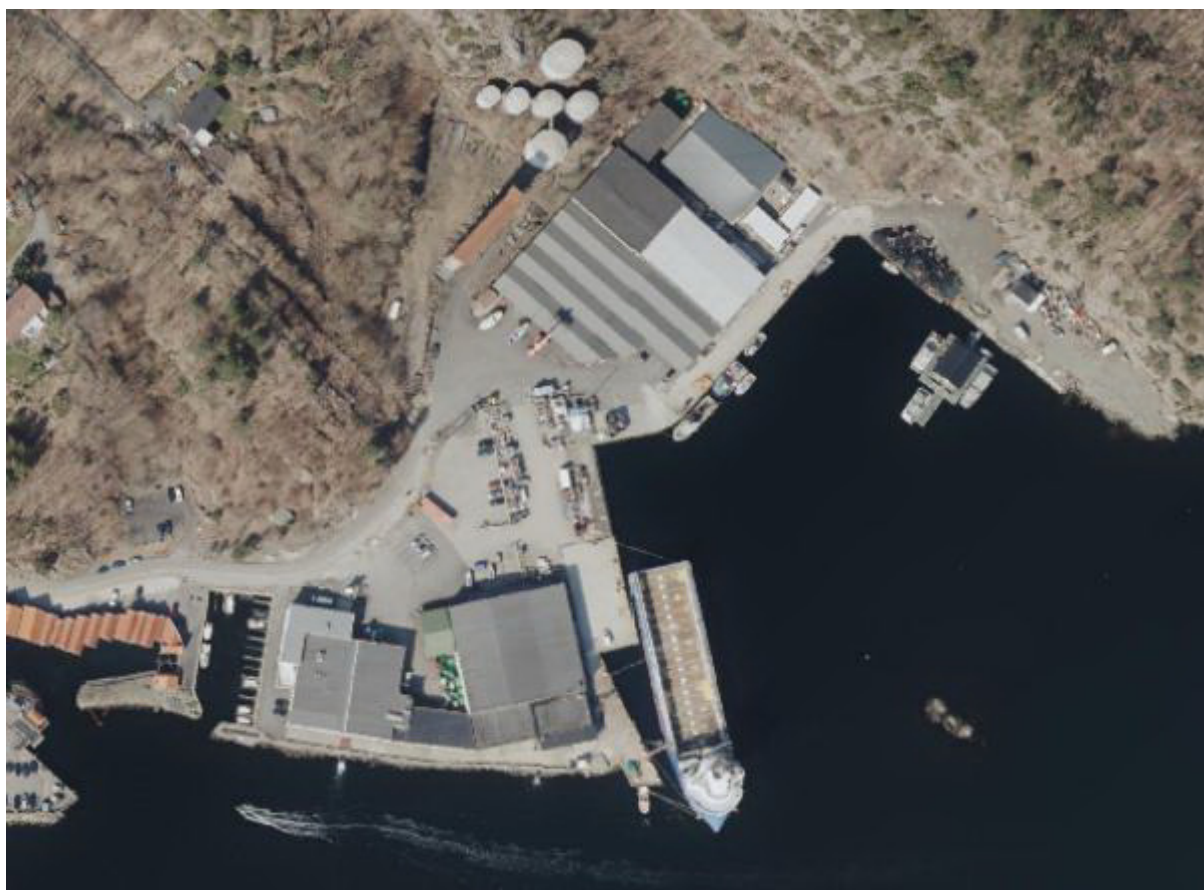


Figur 1: Gjeldende områdeplan, slik den ble vedtatt i 2010.

## 3 Dagens situasjon

### 3.1 Generelt

Abelnes ligger sør for Flekkefjord sentrum, langs Stolsfjorden. Det er ca. 9 km kjørevei fra sentrum til området. Abelnes næringsområde er et eksisterende havneområde, som innehar store industri-/ næringsbygninger, siloer, dypvannskai og store asfalterte flater for parkering og lagring av virksomhetsrelatert utstyr. Området fremstår som et industriområde. Mot nordøst og nordvest ligger området mot eksisterende naturområder, med fjell og naturlig vegetasjon. Abelnes er orientert mot sør, med gode sol- og lysforhold. Øyene Hidra og Andabeløya bidrar med skjerming mot åpent hav.



Figur 2: Ortofoto over området. Kilde: kart.1881.no

### 3.2 Barn og unges interesser

Området er et industri-/næringsområde uten kvaliteter for barn og unge. Området har verken vegetasjon eller topografi som kan brukes til naturlig lek, eller eksisterende lekeplasser. Området ligger i enden av en vei, og er ikke et naturlig gjennomgangsområde.

### 3.3 Folkehelse

Som nevnt i forrige avsnitt, er området et eksisterende industri-/næringsområde. Området egner seg ikke som friluft- og rekreasjonsområde. Bebyggelsen byr heller ikke på arkitektoniske eller antikvariske opplevelser. Området innehar generelt sett ikke kvaliteter som bidrar til god folkehelse, i form av avkobling og rekreasjon. Området har imidlertid lite støy og forurensing fra veitrafikk.

Tilliggende naturområde – i nord og øst, byr på større arealer med terreng og skog, som kan brukes til tur, opphold og rekreasjon for brukere av området.

### 3.4 Naturmangfold

Planområdet til gjeldende reguleringsplan, med unntak av et mindre område i vest, er opparbeidet til industriområde uten rester av naturlige biotoper. På bakgrunn av dette kan man konkludere med at videre vurderinger etter naturmangfoldloven ikke er relevant. Dersom det finnes rester av naturlige biotoper i randsonen til gjeldende planområde, vil imidlertid ikke planendringen ha påvirkning på disse.

### 3.5 Trafikkforhold

Fylkesvei 469 fungerer som adkomstvei til Abelnes næringsområde. Veistandarden er generelt sett relativt dårlig. Det er spesielt enkelte svinger som ikke er forsvarlige for tungtrafikk. Den siste delen av veien går også forbi boliger, hytter og naust. Veien er smal, og kan være utfordrende i møtesituasjoner med tungtrafikk.

## 4 Beskrivelse av forslag til endring

Endringen innebærer endring av plankart og bestemmelser. Gjeldende reguleringsplan legger opp til næringsvirksomhet med industri, lager og kontor innenfor felt N2, og havnelager innenfor felt HL. For å sikre en mer fleksibel bruk, legges det inn kombinert formål innenfor dagens N2. Feltkoden endres dermed fra N2 til N/T. I tillegg til dagens mulighet for industri, lager og kontor, legges det også inn mulighet for tjenesteyting/undervisning innenfor området. Når det gjelder felt HL, vil det åpnes opp for parkering tilknyttet bruken innenfor N/T.

### 4.1 Forslag til nytt plankart og bestemmelser

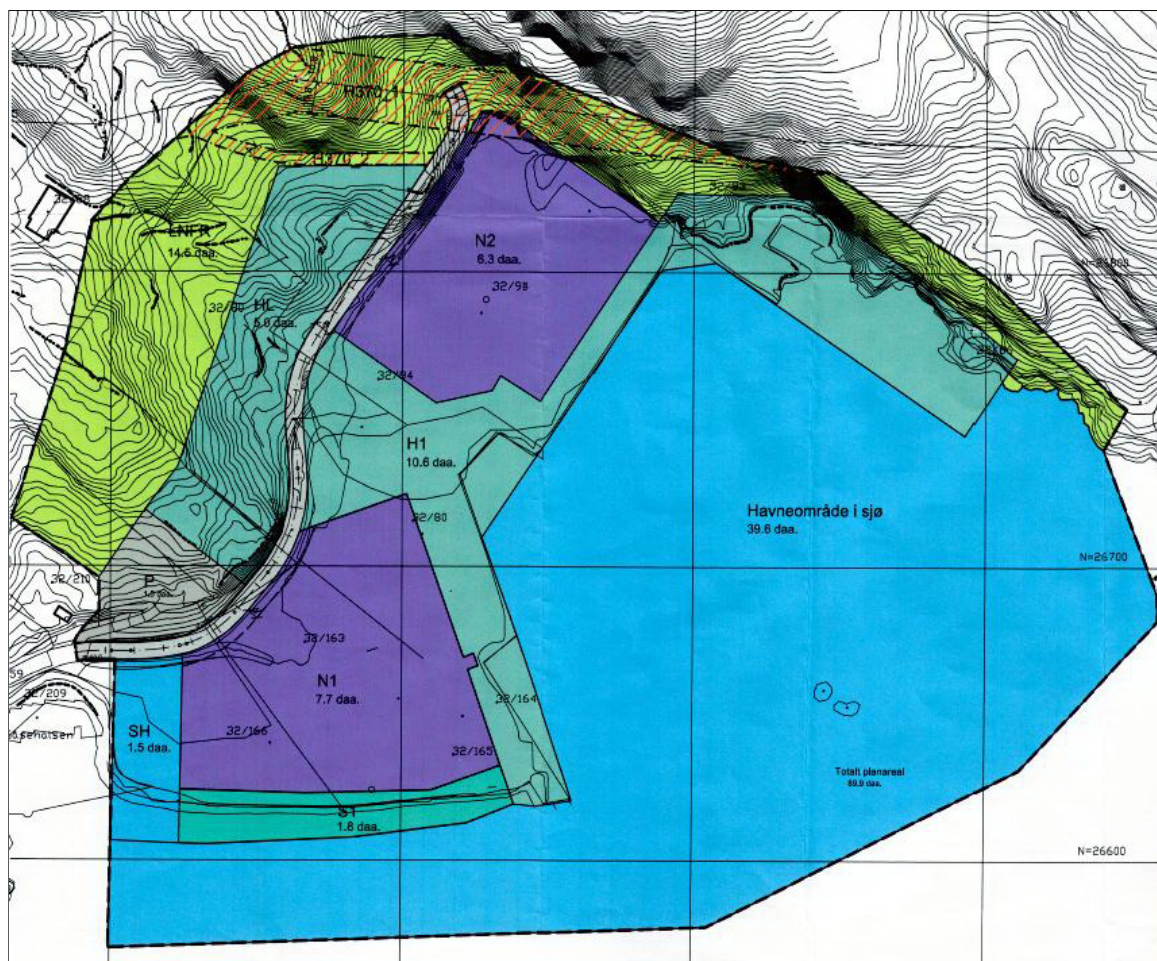
Generelt sett endres N2 til N/T i reguleringsbestemmelsene, og eventuelle bestemmelser der det står mer utdypende om bruken innenfor dette feltet får tilføyd *tjenesteyting*.

I § 2 som viser reguleringsformål i planen legges det inn: *Næring/tjenesteyting, N/T*.

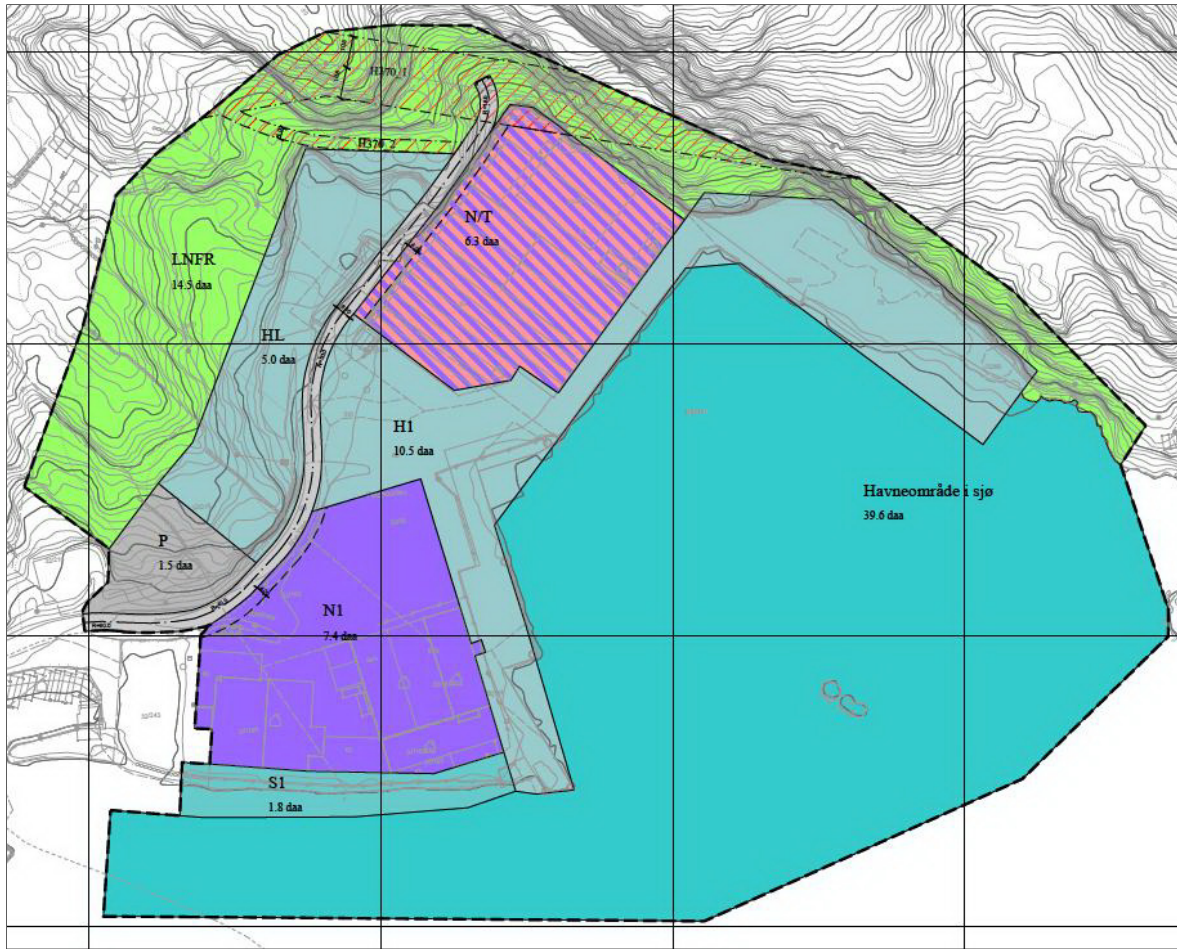
Bestemmelse § 6.01 endres, slik at det åpnes opp for parkering i tilknytning til N/T innenfor område HL. Bestemmelsen får denne tilføyelsen:

*Parkering for kjøretøy tilknyttet område N/T tillates innenfor område HL. Parkeringen skal lokaliseres i tilknytning til bebyggelsen i N/T og tilpasses eksisterende terreng. Det tillates parkering på inntil 2500 m<sup>2</sup> av området.*

Utsnittene under viser endringen i plankartet.







Figur 3: Kartutsnittene viser gjeldende plan øverst og forslag til endring nederst.

## 5 Vurdering av § 12-14 andre ledd

Mulighetene for endring av en reguleringsplan fremkommer av plan- og bygningslovens § 12-14. I første ledd fremkommer det som er hovedregelen, nemlig at endringer skal følge samme bestemmelser som ved utarbeidelse av ny plan.

I andre ledd kommer et unntak fra hovedregelen: mulighet for å gjøre reguleringsendringer med en forenklet prosess. Dette leddet regnes som bakgrunnen for det som man betegner som «mindre endring». Videre er det gitt tre betingelser for at man skal kunne behandle en endring etter § 12-14 andre ledd.

Betingelsene for å kunne behandle en endring etter § 12-14 andre ledd er at:

1. endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig,
2. ikke går utover hoveddrammene i planen, og
3. ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

Det må gjennomføres en selvstendig vurdering av endringsforslaget opp mot disse tre punktene, sammen med en konklusjon om endringen kan behandles etter forenklet prosess.

## 6 Virkninger av forslaget

### 6.1 Generelt

Sammenlignet med dagens områdeplan, vil endringen kunne innebære en mer variert bruk, og i hovedsak økt bruk i forbindelse med undervisning. Samtidig vil det i større grad åpnes opp for parkeringsmuligheter innenfor felt HL. Endringen holder seg innenfor dagens strukturer, og vil ikke medføre økt bygningsmasse – verken i fotavtrykk eller høyde.

Endringen vil i hovedsak innebære en mer fleksibel bruk av eksisterende bygg innenfor område N2, slik at bygget kan tilpasses bedre til dagens og fremtidige behov.

### 6.2 Barn og unges interesser

Arealet er ikke avsatt til fellesareal eller friområde i dagens situasjon. Området er heller ikke i bruk til lek eller opphold for barn. Reguleringsendringen skjer innenfor etablert struktur, og vil ikke ha negativ innvirkning på barn og unges interesser eller muligheter i området. Deler av området på Abelnnes brukes imidlertid av Flekkefjord videregående skole i dag. Reguleringsendringen legger til rette for at denne bruken om ønskelig kan videreføres i mer permanente lokaler og at virksomheten eventuelt utvides. Endringen bidrar på denne måten til en utvidet bruk for unge, heller enn å begrense det.

### 6.3 Folkehelse

Reguleringsendringen vil ikke ha innvirkning på folkehelseaspektet i området. Endringen innebærer ikke endringer i arealer for uteopphold eller endringer i bygningsmasse. Endringen vil heller ikke medføre en merkbar økning i støy, sammenlignet med dagens situasjon.

### 6.4 Naturmangfold

Endringen vil ikke medføre konsekvenser med tanke på naturmangfoldloven. Som tidligere nevnt, vil strukturene og bygningsmassene innenfor området opprettholdes i henhold til gjeldende plan. Reguleringsendringen åpner opp for en mer fleksibel bruk, men vil ikke bygge ned større arealer. Tiltakene vil derfor ikke påvirke naturmangfoldet i området.

### 6.5 Trafikkforhold

#### Trafikkmengde

Tilkomst til planområdet er fra fv469 (fylkesvei) via fv4128 frem til tilkomstveien kv10156 (kommunal vei). Fv4128 har en ÅDT på 400 oppgitt med skjønn, og i Statens vegvesen sin kartløsning vegkart.no ser man at ÅDT reduseres til 50 i krysset mellom fv4128 og kv10156, ved fergeleie. Det vil si at hele 350 av 400 ÅDT forsvinner langs veien fra krysset fv469/fv4128 til krysset fv4128/kv10156.

Analyseprogrammet Nordeca Insight viser at det i dag er 38 boenheter i området. I henhold til Statens vegvesen sin Håndbok 146 s. 55, skal man legge til grunn at hver bolig generer 3,5 bilturer per døgn. Det vil si at boligene i dette området har en estimert samlet ÅDT på 133. Det er ingen registrerte bedrifter innenfor det analyserte området som kan sies å påvirke ÅDT i noe særlig stor grad. Dersom man tar utgangspunkt i den estimerte ÅDTen for denne veistrekningen, så vil det si at 217 ÅDT sannsynligvis kommer fra kv10156 og Abelnnes næringsområde. Det er registrert 128 ansatte

i 12 ulike selskaper i Abelnas næringsområde. Det er som regel registrert flere ansatte per selskap enn det faktiske antallet ansatte som kjører til arbeidsstedet hver dag. Det er derfor rimelig å anta at det reelle tallet er lavere 217. Dette er likevel en lav ÅDT, og selve mengden trafikk i området kan dermed sies å være begrenset.

For å estimere hvordan trafikkmengden endrer seg som følge av reguleringsendringen, må man se på de ulike funksjonene som er tenkt å komme. Hva gjelder trafikk fra den eksisterende videregående skolen, er det blitt opplyst at antall elever er 15 stk. med 1-2 voksne per klasse. Ved en eventuell toparallell, vil dette tallet øke til 30 elever per klassetrinn, og antall voksne vil dobles.

Videregående elever på en 2-årig yrkesfaglinje som denne er normalt mellom 16 og 18 år gamle, og det er vanligvis kun avgangselever siste halvår som har billappen og følgelig mulighet til å kjøre bil til skolen. Avdelingsleder på skolen oppgir at elevene vanligvis kommer seg til skolen med rutebuss, moped, bil eller båt. I tillegg opplyses det at den ene av de to klassene er på skolen tre dager i uken, mens den andre klassen er der to dager i uken. Trafikken som følge av antall elever og lærere vil dermed være minimal i en normal uke.

Ved estimert trafikkbelastning fra skolen, er det valgt å ta utgangspunkt i situasjonen ved utvidelse til en eventuell toparallell. For å estimere ÅDT kan vi skrive følgende med forbehold om at det telles én tur og én retur per person:

20 % av elevene kjører bil = 6 personer. 3 av disse er der 2 ganger i uken, og 3 av de er der 3 ganger.  
100 % av lærerne kjører bil = 4 personer. Dette vil være maksimalt antall hver dag.

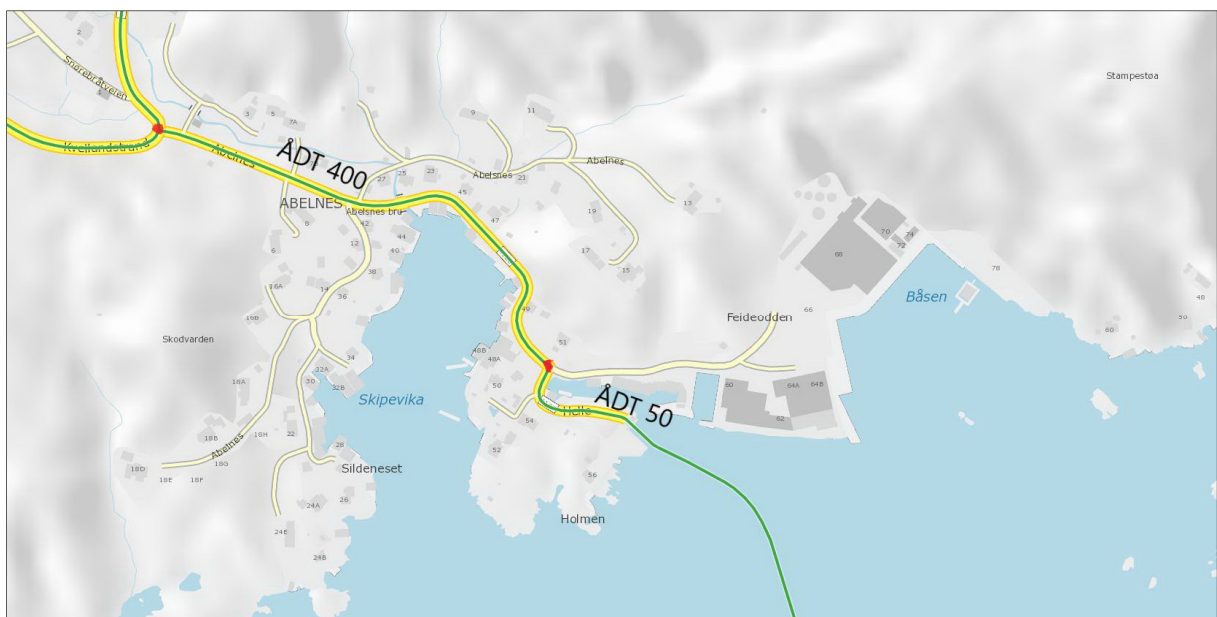
3 elever x 2 dager x 2 turer i døgnet = 12 turer i uka

3 elever x 3 dager x 2 turer i døgnet = 12 turer i uka

4 lærere x 5 dager x 2 turer i døgnet = 40 turer i uka

= 64 turer i uka / 5 dager = 13 - gjennomsnittlig trafikal ÅDT generert fra vgs.

Man kan da estimere at ÅDT som følge av vgs. er 13.



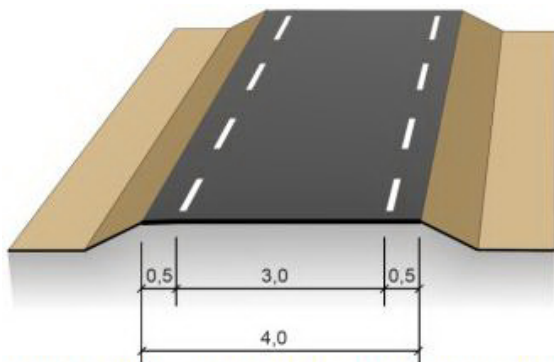
## Buss

Nærmeste busstopp til planområdet er Abelnes ferjekai som ligger i underkant av 300 meter fra undervisningslokalet og enda nærmere for eksisterende bedrifter. Her går busslinje 261 Flekkefjord-Hidra/Hidra-Flekkefjord med avganger ti (10) ganger i døgnet i ukedagene, hvor to (2) av avgangene er forbeholdt skoledager. Det går også to (2) avganger på lørdager og søndager. Undervisningslokalene i området vil ikke endre rutebusstrafikken i området.

## Veistandard og bevegelse i trafikken

Veistandarden på nærmeste fylkesvei er generelt sett lav. Det er spesielt enkelte svinger som ikke er ideelle for tungtrafikk. Særlig krysset mellom fv4128 og kv10156 oppleves som smal, og kan være utfordrende i møtesituasjoner. Det er likevel viktig å poengtere at hastigheten i området er 30 km/t med lav ÅDT og relativt god oversikt over veinettet. Dagens veibredde tillater kun én bil i bredden (4 meter), som gjør at fotgjengere får god oversikt over trafikkbildet. Dette tilsier at elevene og arbeiderne i Abelnes næringsområde har gode forutsetninger for å kunne gå trygt fra bussholdeplass og parkeringsareal til skole- og arbeidsbygg. Det er også av vesentlig betydning at dette er en videregående skole med elever fra 16 år og oppover. Elevene er dermed i en alder hvor de er i stand til å bevege seg forsvarlig i trafikken mellom bussholdeplass, parkeringsplasser og skolebygget, med en maksimal avstand på 300 meter.

Statens vegvesens håndbok N100 2019 C.4.1 Lokale veger L1, sier at vegen skal utformes i henhold til krav vist i figur C.6 i de tilfeller ÅDT er lavere enn 500. Figur C.6 viser at ved ÅDT mindre enn 500, kan veien bygges med ett felt og en bredde på 4 meter. Målt bredde i kart for veien inn til Abelnes næringsområde er 4 meter, og med oppgitt ÅDT fra vegkart.no vil det si at tverrprofilen på veien er i henhold til krav.



Figur C.6: Tverrprofil for Hø1, 1-feltsveg, vegbredde 4,0 (mål i m)



### Oppsummering

Da skolen har midlertidige lokaler på Abernes i dag, og reguleringsendringen legger opp til at skolen kan få permanente lokaler som en erstatning for disse, vil det ikke bli noen endring i trafikkforholdene knyttet til dette. Dersom skolen i tillegg utvider undervisningstilbudet på Abernes, vil imidlertid dette kunne innebære noe mer trafikk knyttet til skoleaktiviteten. Dette er belyst i beregningene over. Samtidig er det viktig å påpeke at denne økningen ikke vil være tungtrafikk. En eventuell økning i undervisningstilbud vil også erstatte annen bruk som er i lokalene i dag. Dette kan potensielt bidra til en reduksjon i tungtrafikktransport til området.

Reguleringsendringen legger i tillegg til rette for en mer fleksibel bruk av dagens lokaler. Dersom det i stedet etableres annen virksomhet enn undervisning innenfor N/T-området, vil det kunne bli noe endring i trafikkforholdene. En eventuell annen virksomhet vil med stor sannsynlighet være knyttet til blå næring, og vil trolig generere begrenset mertrafikk til og fra området.

### 6.6 Havnelagerfunksjon og parkering

Da eksisterende reguleringsplan for området ble utarbeidet, var forutsetningene for området annerledes enn de er i dag. En av de planlagte aktivitetene var regelmessige anløp av containerskip, og det var derfor viktig å sette av nok areal til lagring av containere. Da dette ikke er særlig aktuelt i dagen situasjon, kan bruken innenfor HL gjøres mer fleksibel. Parkering innenfor HL skal imidlertid knyttes til bruken av N/T, slik at parkeringsarealene tilpasses det faktiske behovet og kan justeres dersom behovet endres.

Det planlegges også en opprydning av arealene innenfor H1, som ligger mellom N1 og N/T. På denne måten skapes det et mer åpent område, der det er åpne arealer for bruk etter behov.

## 7 Oppsummering

Reguleringsendringen vil ikke ha vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn, eller nabobebyggelse. Bebyggelsen holdes innenfor samme områder og volum som i gjeldende plan, og vil sånn sett ikke utgjøre en endring i solforhold, utsikt eller ubebygde grønne arealer i området. Endringen innebærer en mer fleksibel plan, som kan imøtekomme behov i kommunen, ved å blant annet legge til rette for en utvidet undervisning innenfor blått naturbruk. Planen vil også kunne imøtekomme andre fremtidige behov, særlig knyttet til de blå næringene eller havnerelaterte virksomheter.

## 8 Vedlegg

- Revidert plankart (pdf- og SOSI-format)
- Reviderte bestemmelser (Word-format)