

14.07.2023

# KOMMUNEDELPLAN FOR SENTRUMSOMRÅDET

2023-2033

## Planbeskrivelse

PlanID 4207SENT2023

Vedtatt av Bystyret xx.xx.xxxx



# Innhold

<b>1,0: FORORD</b> .....	5
<b>2,0: INNLEDNING</b> .....	5
<b>3,0: SITUASJONSBEKIVELSE</b> .....	6
3-1: Planområdet.....	6
3-2: Demografi og levekår.....	7
3-3: Boligområder.....	8
3-4: Næringsområder.....	9
3-5: Kommunikasjon.....	9
3-6: Friluftsliv.....	11
3-7: Kulturminner.....	12
<b>4,0: VURDERING AV MÅL SATT I KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL (2014-2025)</b> .....	12
4-1: Sikre areal til boligbygging etter forventet befolkningsvekst.....	12
4-2: Utrede muligheten for å utvikle sjønære tomter.....	13
4-3: Følge opp samfunnsplanens intensjon om industriareal.....	14
4-4: Utrede muligheten for å utvikle sjønære tomter.....	15
4-3: Følge opp samfunnsplanens intensjon om industriareal.....	16
4-4: Etablere gangstier fra de sjønære boligområdene inn til sentrum .....	16
4-5: Tilrettelegge badeplasser i hele kommunen.....	16
4-6: Utvikle vår rolle som regionsenter innen industri, helse, kultur, skole og idrett.....	16
4-7: Bygge nye idrettsanlegg.....	16
4-8: Tilstrekkelige båtplasser/båttøer.....	16
4-9: Etablere sentrumsnær husbåthavn.....	17
4-10: Arbeide for vegforbindelse til Kråketona i forbindelse med Austad-Sletthei.....	17
4-11: Trafikkanalyse for Snerthammerveien .....	17
4-12: Utrede muligheten for å utvikle sjønære tomter.....	20
4-13: Arealstrategi for Flekkefjord sentrumsområde etablert i planprogrammet .....	27

<b>5,0: RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS) OG KONSEKVENSTREDNING FOR MILJØ OG SAMFUNN (KU) - OPPSUMMERING av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone.....</b>	<b>27</b>
5-1: ROS- analyse .....	27
5-2: KU for miljø og samfunn .....	28
<b>6,0: BESKRIVELSE AV NYE BYGGEOMRÅDER OG TILTAK .....</b>	<b>29</b>
6-1: Boligbebyggelse .....	29
6-2: Næringsbebyggelse .....	33
6-3: Fritids- og turistformål .....	33
6-4: Samferdsel .....	34
6-5: Småbåthavner .....	34
6-6: LNF for spredt boligbebyggelse .....	35
6-7: Hensynssoner).....	35
<b>7,0: OPPSUMMERING .....</b>	<b>36</b>



## 1.0 Forord

Kommunedelplanen er en del av kommuneplanens arealdel og skal legge til rette for at prioriteringer i kommuneplanens samfunnsdel, med konsekvenser for kommunens arealdisponering, kan la seg gjennomføre.

Dette omfatter først og fremst arealer for boliger og næring, men omhandler også samfunnssikkerhet, naturmangfold, kultur, friluftsliv og bokvalitet.

Kommunedelplanen består av flere dokumenter. Plankart og bestemmelser utgjør de juridiske dokumentene. Kartet viser avgrensingen av de forskjellige arealformålene. Bestemmelsene angir betingelsene som gjelder for gjennomføring av tiltak innenfor de forskjellige arealformålene. Planbeskrivelsen skal være en hjelp til å forstå de juridiske dokumentene og gjengir blant annet vurderinger som er lagt til grunn for planforslaget. Konsekvensutredningen, Risiko- og sårbarhetsvurderingen og Naturmangfoldsrapporten er grunnlagsdokumenter som er lagt til grunn for planarbeidet.

## 2.0 Innledning

### Bakgrunn

Hensikten kommunedelplanens arealdel er å vise sammenhengen mellom fremtidig samfunnsutvikling slik den er beskrevet i kommuneplanens samfunnsdel/planstrategi og arealbruk jfr. plan- og bygningslovens § 11-5. Arealdelen skal *angi hovedtrekkene i arealdisponeringen og rammer og betingelser for hvilke nye tiltak og ny arealbruk som kan settes i verk, samt hvilke viktige hensyn som må ivaretas ved disponering av arealene.*

### Formål

Flekkefjord kommune ønsker med denne planen å sikre tilstrekkelig med attraktive boligområder og tilstrekkelig med næringsarealer til å dekke utbyggingsbehov i perioden frem til 2033.

Kommunedelplanen for Flekkefjord sitt sentrumsområde skal, sammen med kommunedelplanen for bykjernen, legge til rette for en utvikling som styrker Flekkefjord som et attraktivt og bærekraftig senter for kommunens innbyggere, besøkende og næringslivet.

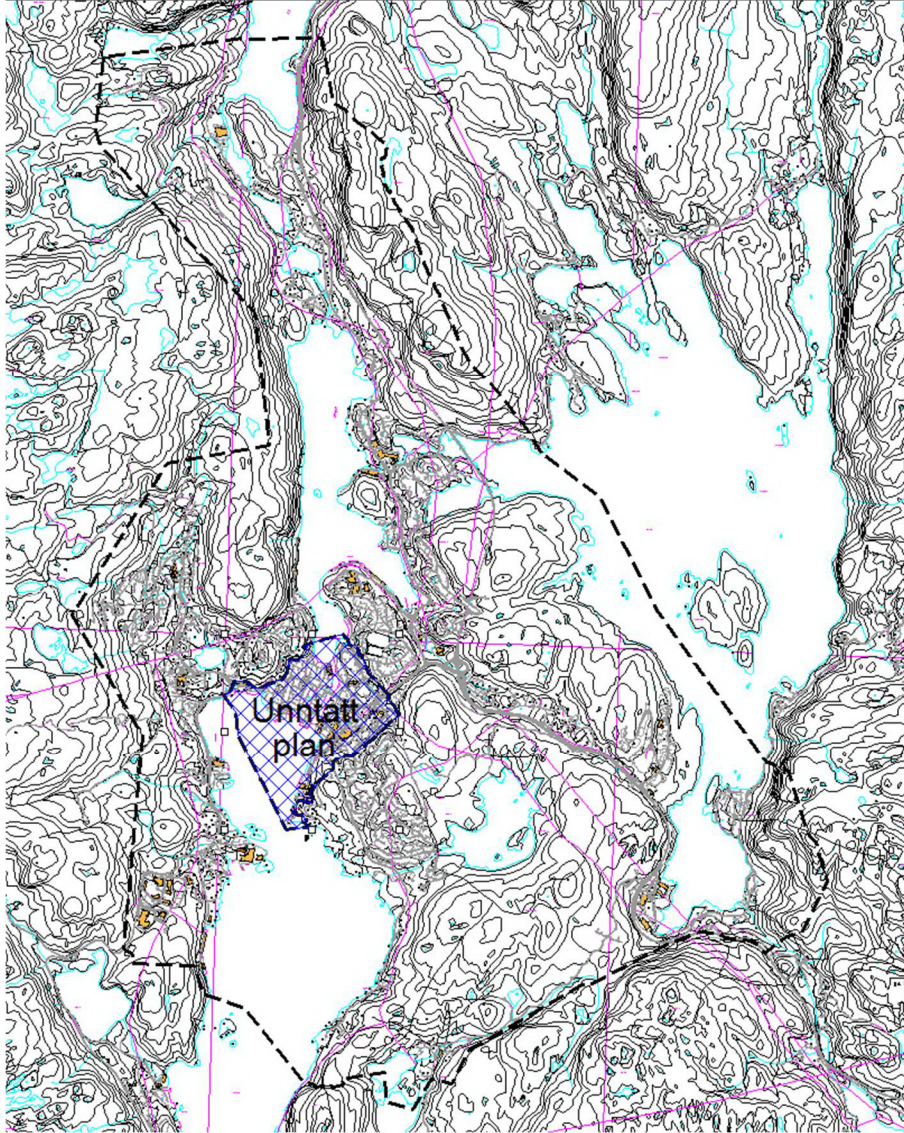
Planen skal bidra til å oppnå følgende mål:

- Utvikle gode løsninger for fotgjengere og syklistere, opphold og rekreasjon
- Ha særlig fokus på å utvikle sentrumsområdet hvor det er godt å bo og oppholde seg for barn og unge.
- Fokuserer på klimatilpasning og tilføre sentrumsområde attraktive blågrønne kvaliteter gjennom å utnytte potensiale i Rauli, Selura, Lafjorden, Grisevarden og Løgan
- Utvikle sentrumsområdet hvor stedegne kvaliteter og kulturhistorie gjenspeiles i videreutviklingen av delområdene og deres struktur og skala
- Skape et mangfoldig sentrumsområde som legger til rette for gode bomiljø og et rikt næringsliv
- Opprettholde friluftsområder på land og til vanns samt forbindelseslinjene til disse.

### 3.0 Situasjonsbeskrivelse

#### 3.1 Planområdet

Planområdet for sentrumsområdet strekker seg fra Svegeskogen industriområde i sørvest til Søyland i vest, videre til næringsområdet på Birkenesodden i nord og Egenes camping i sørøst.



[Endre til kartgrunnlag med stedsnavn.](#)

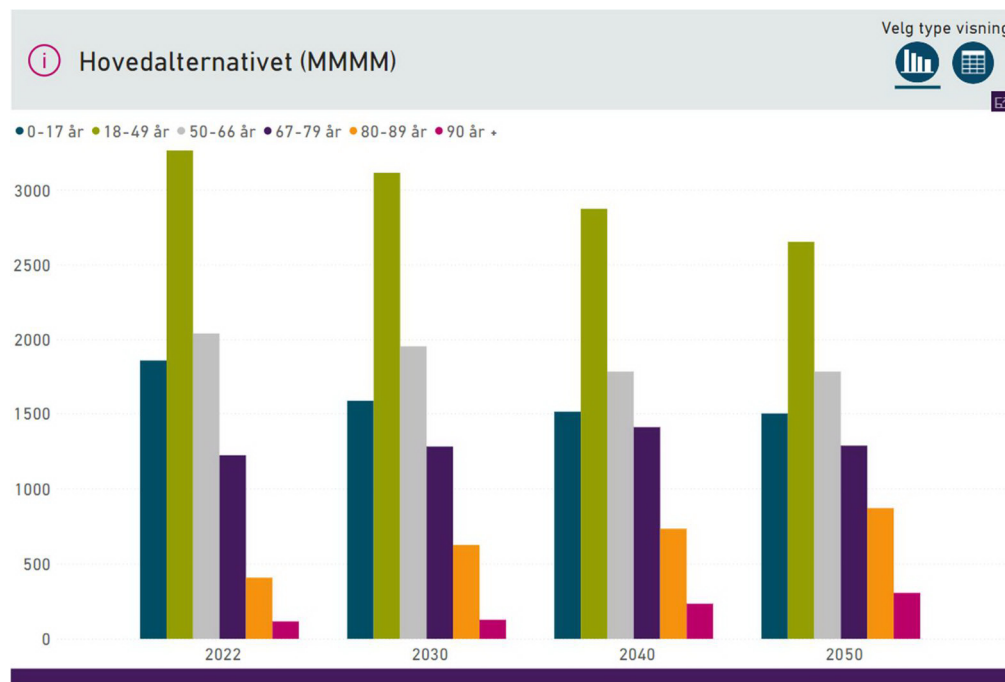
Sentrumsområdet består av tettstedene Svege, Tjørsvåg, Søyland, Lilleheia, Uenes, Rauli, Austad, Kråketona, Drangeid og Loga. Dette innebærer at kommunedelplanen for sentrum omfatter mer enn halvparten av befolkningen i Flekkefjord kommune. Samme planområde omfatter også de fleste næringsområdene i kommunen sammen med skoler og idrettsanlegg. Aktiviteten innenfor næringsområdene varierer fra mekanisk industri til storvarehandel. Det finnes en dagligvarebutikk innenfor planområdet, denne er lokalisert på Drangeid. Raulivann, byens drikkevannskilde, er også lokalisert innenfor planområdet. E39 går gjennom hele planområdet fra sør til nord, og gir god og rask tilknytning til sentrum og planområdet ellers med flere avkjøringsmuligheter. Gjennom statlig kommunedelplan for ny E39 er vegen lagt i ny trase forbi Lølandsvannet i Gyland og videre til Moi via Sira. Standarden på dagens E39 kan bli nedklassifisert ved omlegging av E39-trafikken.

### 3.2 Demografi og levekår

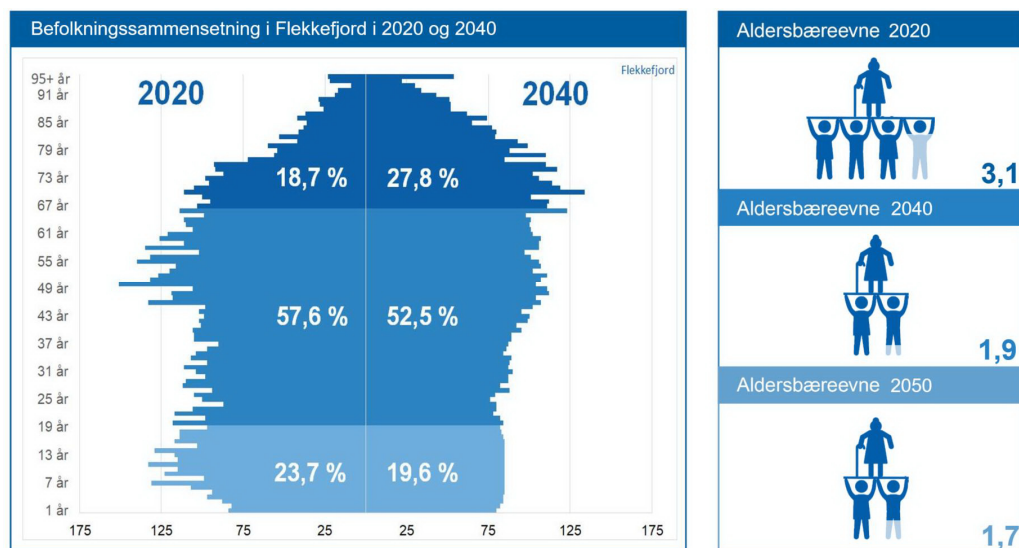
Innbyggertallet i kommunen er 9187 per 4. kvartal 2022. Av disse er om lag halvparten (4795) bosatt innenfor planområdet. Bykjernen som er omfattet av egen kommunedelplan, men som er omkranset av kommunedelplan for sentrumsområdet, rommer i tillegg 1637 innbyggere.

Det har vært omtrent like mange bosatt i de forskjellige delområdene over de siste 10 årene.

Fremskrevet innbyggertall for 2040 er fra SSB estimert til 9087. Prognoser for befolkningssammensetningen i kommunen indikerer at 25 % av befolkningen vil være eldre enn 67 år i 2040. 10 % av befolkningen vil være eldre enn 80 år samme år. Dette gir en aldersbæreevne på 1,9 i 2040.



Figur 1 Hentet fra ressursportal.no



Figur 2 Agdertall 2022

Endringene i befolkningssammensetning og en stadig aldrende befolkning vil gi behov for boliger som i større grad er tilpasset eldre og som enkelt kan tilpasses ved behov. Det kan bli behov for flere omsorgsboliger og trygghetsboliger, og det vil være behov for tilrettelegging i utearealer.

Ungdommene i Flekkefjord er i større grad enn landsgjennomsnittet fornøyd med lokalmiljøet og med fritidsorganisasjoner. Samtidig oppgir 12.3 % at de er lite fysisk aktive. Bevaring og videreutvikling av utearealer som tilrettelegger for fysisk aktivitet er viktig.

Det er to grunnskoler innenfor planområdet. Søyland skole (1.-4. klasse) og Flekkefjord ungdomsskole (8.-10. klasse). I tillegg kommer Flekkefjord videregående skole som er lokalisert på Uenes. Mange av elevene innenfor planområdet sokner til Sunde skole (1.-7. klasse) som ligger innenfor bykjernen som er omfattet av egen kommunedelplan.

Det er fire barnehager innenfor planområdet. Disse er Litledalen barnehage på Søyland, Kringla barnehage på Tjørsvåg, Grønnes barnehage og Rauli barnehage.

Sykehjem, bemannede omsorgsboliger og private leiligheter tilknyttet en personalbase er hovedsakelig lokalisert i området Tjørsvåg – Søyland.

Sykehus og boliger for eldre finnes innenfor bykjernen.

### 3.3 Boligområder

Innenfor sentrumsområdet er det åtte definerte boligområder. De tre mest befolkede områdene er Rauli, Drangeid-Kråketona og Uenes. Tabellen nedenfor viser boligmassen innenfor hvert av boligområde og hvordan bygningsmassen er fordelt mellom type boliger. Her fremkommer det at det er tre ganger så mange eneboliger som flermannsboliger innenfor planområdet. Selv om det har vist seg at leiligheter i bykjernen har vært ettertraktet er det fortsatt etterspørsel etter tomter til eneboliger innenfor sentrumsområdet som innebærer god tilgang til servicefunksjoner i bykjernen .

Sentrumsområdet		Bebodde boliger 2011				
Nr.		Enebolig	Tomannsbol	Rekkehus	Boligblokk	Bofelleskap
201	Sveiga	152	3	39	40	3
202	Søyland	224	6	18	13	6
303	Rauli	330	28	84	3	0
306	Djuvik	26	0	0	0	0
304	Sønde Uenes	92	22	3	0	0
305	Nordre Uenes	119	25	70	0	3
308	Austad	55	0	0	6	0
309	Drangeid inkl. Kråketona	334	48	45	0	4
310	Loga	89	0	0	0	0

Figur 3 Boliger innenfor sentrumsområdet, kilde SSB

Det er foretatt en gjennomgang av gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet. Den viser at boligreserven er betydelig. Innenfor områder regulert til boligformål er det mulig å bygge 80 leiligheter i to- eller flermannsboliger og 45 tomter til eneboliger.

I reguleringsplan Kråketona – Austad er den sørlige delen mot Austad, omtalt som Austad-Sletthei, ikke detaljregulert. Et utkast til reguleringsplan viser at det her er potensiale for 100 tomter for eneboliger og 100 boenheter som rekke- eller kjedehus.

Boligområdene Tjørsvåg-Søyland, Rauli, Kråketona og deler av Lilleheia er bygd ut etter reguleringsplan. Øvrige boligområder er selv vokst og bygd ut over tid. Etter en overflatisk



gjennomgang av de uregulerte områdene vurderes det å være et fortetningspotensiale innenfor uregulerte boligområder som ikke er omfattet av naturfare, på 50 tomter. I hvilken grad dette vil bli tilgjengelig areal for nye tomter er usikkert.

### 3.4 Næringsområder

De eldste industriområdene ble etablert med tilknytning til sjø. Dette gjelder industriområdene på Loga, Drangeid, Wahlsodden og Svege. Nyere tids næringsområder er etablert i Svegeskogen vest for bykjernen og på Trøngsla og i Nulandsvika øst for bykjernen.

Opprinnelig virksomhet på Loga, Drangeid og Svege har opphørt. Nye virksomheter har etablert seg innenfor disse områdene, men aktiviteten er ikke på nivå som da disse industriområdene ble etablert. Dette kan skyldes adkomstforhold og at lokalene ikke er like godt egnet for annen virksomhet. Virksomheten på Wahlsodden er her et unntak. Både industriområdet på Wahlsodden og Svege har gode havneforhold i motsetning til Drangeid og Loga hvor adkomst med lasteskip ikke er mulig.

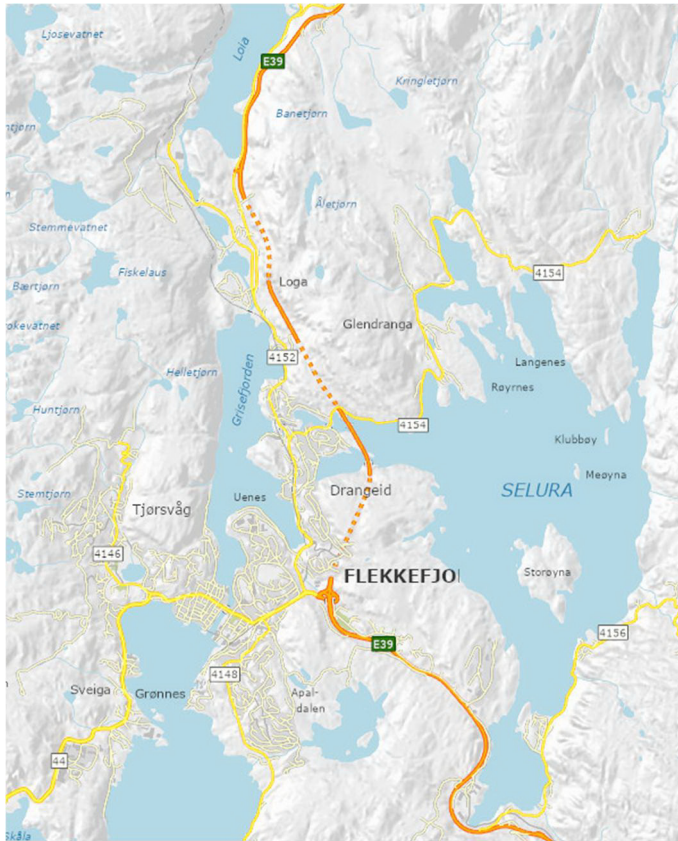
Det meste av næringsvirksomhet i dag foregår innenfor de nyere næringsområdene hvor det også finnes tilgjengelige næringstomter. Innenfor Svegeskogen er det 53 daa regulert areal som ikke er utbygd. Tilsvarende er det tilgjengelig 112 daa regulert næringsareal på Trøngsla og 8 daa i Nulandsvika.

I gjeldende kommunedelplan for sentrumsområdet er det også avsatt et fremtidig næringsområde på Høystakkmyra vest for Trøngsla. Vanskeligheter med å finne økonomisk gjennomførbare adkomst fra E39 har medført at dette området ikke er realisert.

Omlegging av E39 i samsvar med statlig vedtatt reguleringsplan vil medføre at vegen ikke lenger vil gå gjennom sentrumsområdet. Kommunens næringsområder vil derved få økt avstand til E39. I samsvar med statlig plan vil E39 bli flyttet ut av planområdet til kommunedelplan for sentrumsområdet til arealer omfattet av kommuneplanens arealdel. Nye næringsområder i tilknytning til fremtidig E39 må derfor vurderes i fremtidig revisjon av kommuneplanens arealdel.

### 3.5 Kommunikasjon

Dagens E39 som binder Vestlandet og Sørlandet sammen, går gjennom planområdet retning nord - sør. Fylkesvei 44, kystveien Flekkefjord – Stavanger, er snarer en nasjonal turistveg og omkjøringsveg for Flekkefjord vestre bydel, enn en hovedvei. Raskeste vei til Stavanger er E39 som er stamvei.



Figur 4. Utklipp av vegnett med veg nr. innenfor planområdet. Kilde; Vegkart.no

Krysset mellom fylkesveiene fv. 44 og fv. 4148 (Circle K) oppleves som en flaskehals. Årsdøgnetrafikk (ÅDT) for disse to veiene er henholdsvis 8450 (2018) og 2850 (2018). Fv. 44 som starter i rundkjøringen ved E39, deler bykjernen i to. Om morgenen passerer det mer enn 1000 biler i timen gjennom byens hovedgate. Fv. 4148 er eneste vei inn i byens største byggefelt samtidig som en barneskole med 300 elever har sin avkjørsel i samme kryss. Om morgenen blir det kødannelse i fv. 4148. Tilsvarende kan det bli oppstuvning i fv. 44 om ettermiddagen, men ikke i samme grad som om morgenen. Krysset oppfattes som trafikkfarlig, særlig for myke trafikanter. Fv. 4152 (tidligere E39), som går gjennom Drangeid og Loga er omkjøringsveg for E39 og fungerer godt som samleveg for disse boligområdene.

Det er gang- og sykkelveger fra Bykjernen til Svege, Austad og Drangeid. Rauli er bygd ut med fortau langs de viktigste adkomstveiene og samleveg til bykjernen. Enkelte strekninger langs samlevegen er smale og med dårlig standard.

#### Lokal kollektivtrafikk:

- Taxus betjener Drangeid, Uenes og Søyland med fire daglige rundturer mellom klokken 8 og 17
- Buss til togstasjonen på Sira kan også være aktuell som lokalbuss for boligområdene Drangeid og Loga med 11 avganger.
- Buss til Kvinesdal kan være aktuell som lokalbuss for Austad med 14 avganger.

- Buss til Hidra kan være aktuell som lokalbuss aktuell for Tjørsvåg, Svege og Svegeskogen med 8 avganger.

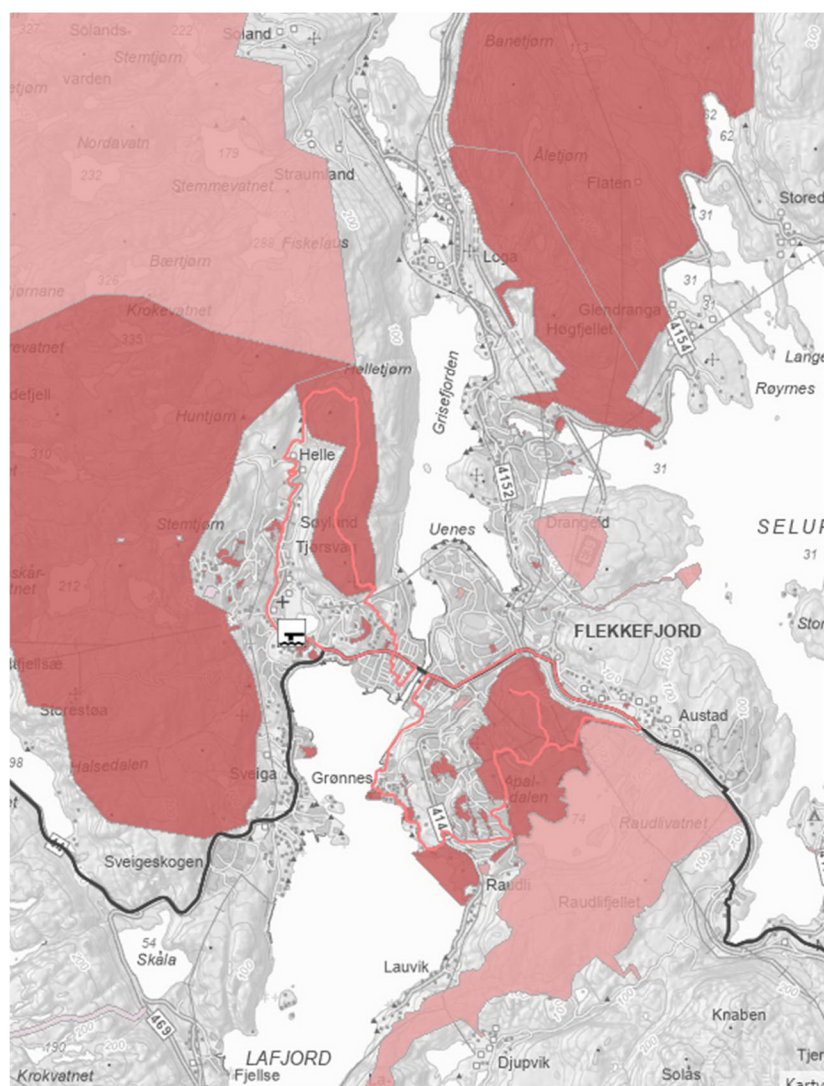
Innenfor planområdet eksisterer det to kaier knyttet til eksisterende industriområder på Svege og Whalsodden.

### 3.6 Friluftsliv

Bebyggelsen innenfor planområdet er omkranset av kupert skogsterreng. Med unntak av boligene på Uenesodden har boligene mindre enn 1 km gangavstand til turterreng. Planområdet har også nærhet til sjø og vann. Det er stadig etterspørsel etter sentrale båt plasser og særlig båthus som innebærer overbygde båt plasser.

Mange av de viktigste bade plassene ligger innenfor planområdet: Raulibukta, Wahlsodden, Egenes camping, Svinevika (Drangeid) og Oddernes.

Det er flere registrerte friluftsområder i planområdet. Utsnittet er hentet fra naturbasen.



Figur 5 Registrerte friluftsområder og turstier

### 3.7 Kulturminner

Flekkefjordsbanen ble åpnet i 1904 og er det mest kjente kulturminnet innenfor planområdet. Banen er fredet og strekker seg gjennom planområdet fra bykjernen til planens nordlige avgrensing. Jernbaneanlegget består av murer, tunellportaler og veider anlagt med kilt stein i et utfordrende landskap og viser stor ingeniørkunst anlagt av dyktige håndverkere.

Vannvegen Løgan ble kanalisert i 1880 og var lenge en viktig ferdselsåre fra bykjernen inn til Lavold med videre forbindelse over Flikkeid til Lundevannet.

Innenfor fabrikkområdet til Aarenes garveri finnes det en steinhvelvbro som har vært del av Vestlandske hovedveg.

På Drangeid ligger Gåda som er del av en gammel steinsatt ferdselsåre hvor det ble slept tømmer med hest over eidet fra Øvreid til Nereid.

Industrimiljøet på Drangeid har sitt opphav fra hollendertiden tilbake fra 1600-tallet da det ble etablert oppgangssag drevet med kraft fra Selurfossen. Eksisterende fabrikkbygninger ble reist etter branner på 1930-tallet og etter sabotasje under siste krig. To bygg murt opp med kilt stein som har rommet to kraftverk fra rundt 1900 og et verkstedsbygg, står igjen av eldre bebyggelse. I kommunedelplan for kulturminner som ble vedtatt juni 2022, er industrimiljøet på Drangeid registrert som spesielt viktig anlegg i «gul liste».

Ellers er det få bygninger og ingen sammenhengende bygningsmiljø av kulturhistorisk interesse.

## **4.0 Vurdering av mål satt i kommuneplanens samfunnsdel 2014-2025)**

### Kommunedelplan for sentrumsområdet (KDP Sentrumsområdet)

*«KDP Sentrumsområdet er en viktig delplan med tanke på både boligbygging og næringsutvikling i og rundt Flekkefjord. Foruten forretninger i bykjernen, er det i området rundt bykjernen at svært mye av kommunens næringsutvikling foregår. Det samme gjelder boligbebyggelse.»*

### 4.1 Sikre areal til boligbygging etter forventet befolkningsvekst

Kommuneplanens samfunnsdel for perioden 2014-2025 har som målsetting at innbyggertallet skal være 10 000 innen 2025. Det vil si cirka 1000 nye innbyggere i perioden. Innbyggertallet er i skrivende stund i overkant av 9000 og har i praksis vært konstant det siste tiåret. Prognosene antyder at det ikke vil bli vesentlige endringer i innbyggertallet kommende tiår. Flekkefjord kommune kan likevel ikke tillate seg å la være å legge til rette for at det kan bygges nye boliger i kommunen også i fremtiden.

I samsvar med trenden ellers i landet opplever også Flekkefjord at det meste av utbyggingen har skjedd i bykjernen og sentrumsområdet. Dette er en trend vi kan regne med vil fortsette. Det foreslås derfor at det dimensjoneres utbyggingsareal hvor det kan etableres en boligmasse tilsvarende 1000 nye innbyggere i bykjernen og sentrumsområdet. Bosettingsforholdet mellom bykjernen og sentrumsområdet er i dag cirka 1:4. Legger vi dette forholdet til grunn også i fremtiden bør det settes av areal til boligformål som minst tilsvarer 750 nye innbygger innenfor sentrumsområdet. Selv om det tas høyde for en fremtidig boligvekst tilsvarende 1000 nye innbyggere i bykjernen og sentrumsområdet vil ikke dette innebære at det ikke skal bygges boliger i øvrige deler av kommunen.



Etter gjennomgang av gjeldende reguleringsplaner fremkommer det at det er en ubenyttet boligreserve på 80 leiligheter og 45 eneboliger innenfor sentrumsområdet. Samtlige av disse planene er private reguleringsplaner. Mange av reguleringsplanene er eldre og det er uvisst om eller når utbygging av disse kan bli aktuelt. Tilsvarende er det gjort et estimat på at det kan være mulighet for å fortette med 50 boligtomter innenfor uregulerte boligområder. Det er usikkert om dette potensialet kan bli realisert eller om det vil være etterspørsel etter slike tomter. Revidert kommunedelplan for sentrumsområdet vil derfor ha som en målsetting å legge til rette for arealer til boligformål som kan gi bolig for 750 nye innbyggere uavhengig av eldre planer som til nå ikke har blitt realisert eller teoretisk utbyggingspotensiale.

Foruten at det er etterspørsel etter leiligheter i bykjernen er det også etterspørsel etter tomter til eneboliger. Selv om det er bygget noen flermannsboliger i sentrumsområdet er det likevel et overskudd av reguleringsplaner med flermannsboliger som ikke er etterspurt. I senere tid er det for eksempel gjort endringer i to reguleringsplaner hvor tomter til flermannsboliger er gjort om til eneboligtomter som nå bygges ut. Skal Flekkefjord være en attraktiv bostedskommune vurderes det at kommunen også må kunne tilby tomter til eneboliger.

For å beregne behovet for fremtidige byggeareal til boligformål er det lagt til grunn at det gjennomsnittlig bor tre personer per husstand. Skal det bosettes 750 nye innbyggere i sentrumsområdet vil det være behov for areal tilsvarende 250 nye tomter.

#### Konklusjon:

Det avsettes areal tilsvarende 250 nye tomter innenfor sentrumsområdet.

#### [4.2 Utrede muligheten for å utvikle sjønære tomter fra sentrum ut mot Snerthammer. Bidra til maritimt bomiljø nært sentrum.](#)

Strekningen bykjernen – Snerthammer har mange bokvaliteter: vestvendt, solrikt, sjønært og nærhet til viktige friluftsområder. Kvaliteter ettertraktet på boligmarkedet.

Til varsel om oppstart av planarbeidet er det kommet inn forslag om fortetting av et område sør for Toppen og et område nord for Raulibukta. Begge områdene ligger bakenfor 100-meterbeltet til sjø. Areal i strandsonen foran disse to områdene forbinder Grønnes med Raulibukta som til sammen utgjør byens viktigste friområde ved sjø.

På strekningen Rauli – Snerthammer er den bebyggbare delen av strandlinjen i stor grad utbygd. Langs denne strekningen eksisterer det 11 boliger og 14 fritidsboliger. Med et par unntak ligger bebyggelsen innenfor 100-sonen til sjø. Terrenget øst for Snerthammerveien, før Snerthammer, er terrengmessig utfordrende å bygge i. Registrert friluftsområde som omfatter en sammenhengende stiforbindelse fra byggefeltet på Rauli til Lafjell bør hensyntas ved en eventuell utbygging. Det vurderes at det kan ligge til rette for at selve Snerthammer og et drag mot nordøst, kan være egnet for utbygging.

I overgangen mellom Rauliveien og Snerthammerveien gjør fylkesvegen et standardsprang etter Rauli barnehage. Snerthammerveien mangler fortau og er gjennomgående smalere enn fem meter og må regnes som en feltsvei. Motoriserte kjøretøy og myke trafikanter deler det samme trafikkarealet. Skal det skje en feltutbygging på Snerthammer vil det utløse krav om oppgradering av Snerthammerveien som gjør veien trygg for myke trafikanter. Ettersom fylkeskommunen ikke har prioriterte midler til oppgradering av Snerthammerveien vil kostnadene bli lagt på en eventuell utbygger.

Sentrumsområdet er den delen av kommunen hvor det bor flest innbyggere. Boligområdene her ligger også i gang- eller sykkelavstand til bykjernen. Bystyret har i gjeldende samfunnsplan pekt ut Snerthammer som et fremtidig utbyggingsområde for boliger. Nærhet til bykjernen tilsier også at boliger bør prioriteres foran fritidsboliger i dette området. En strategi for å få økt boligandel på Snerthammer ville kunne være å tillate å bygge om eksisterende fritidsboliger til boligstandard der det ligger til rette for dette. Så lenge Flekkefjord kommune ikke har boplikt er det ingen hindring i å benytte en bolig som fritidsbolig (forutsetter bruksendring godkjent av bygningsmyndighetene). Samtidig vil en kunne oppnå en økt andel av bygg egnet for fast bosetting på Snerthammer.

#### Konklusjon:

Det anbefales ikke å legge til rette for utbygging av Snerthammer til boligformål i en grad som utløser krav om oppgradering av Snerthammervegen (fv 4148). Arealstatus som LNF-område videreføres derfor i revidert kommunedelplan. Kommunen vil se positivt på å regulere eksisterende fritidsboliger til boligformål i samsvar med til enhver tid gjeldende teknisk forskrift.

#### [4.3 Følge opp samfunnsplanens intensjon om at industriareal skal være tilgjengelig til enhver tid. Herunder utrede nye næringsområder på aksene Trøngsla - Vollesfjord](#)

De fleste av kommunens industriområder befinner seg innenfor sentrumsområdet. Av disse utgjør verftsområdet på Svege, kjelefabrikken på Walsodden, tønnefabrikken og lærvarefabrikken på Drangeid og fabrikken på Loga de tradisjonelle industriområdene i kommunen. I dag er det kun bedriften på Wahlsodden hvor opprinnelig virksomhet er opprettholdt. Det foregår i dag virksomhet innenfor alle de øvrige områder, men sysselsettingen innenfor disse områdene er ikke på samme nivå som før.

I senere tid er det regulert nye industriområder i Svegeskogen, Nulandsvika, Trøngsla og Roben. Flere bedrifter har etablert seg innenfor disse områdene, men det er fremdeles arealer tilgjengelig for nyetableringer. Av disse er Svegeskogen det eldste hvor 1/3-del av tomtearealene er ubenyttet. Tilsvarende er halvparten av regulert areal på Trøngsla utnyttet. I tilknytning til Trøngsla ligger Roben som er et regulert næringsområde hvor opparbeidelse er påbegynt, men hvor det foreløpig ikke er tomter klare for salg. Tilsammen er det innenfor disse områdene 177 daa ledige næringsareal.

I gjeldende kommunedelplan er det avsatt areal til industriformål på Høystakkmyra som ikke er realisert. Arbeid med en reguleringsplan ble avbrutt på grunn av at vegmyndighet har en restriktiv holdning til å etablere nye kryss med E39 og en planskilt kryssløsning ble vurdert som for kostbar. I stedet ble daværende industriområde på Trøngsla utvidet utover areal avsatt i kommunedelplanen. Per i dag er det heller ikke areal til å anlegge et planskilt kryss. Det foreslås derfor at Høystakkmyra utgår som byggeområde i kommunedelplanen. Arealet avsatt til industriformål på Høystakkmyra i gjeldende kommunedelplan er 92 daa.

I Linddalen er kommunen eier av gnr. 101 bnr. 59 som ligger på nordsiden av Djuvikveien. Sammen med deler av gnr. 101 bnr. 1 og 68 som ligger på sydsiden av Djuvikveien, er det vurdert at det her finnes et samlet utbyggingspotensiale til næringsformål på 147 daa. Arealet syd for Djuviksveien, hvor det pågår et arbeid med en områderegulering, utgjør 77 daa. Stigningen til Djuviksveien fra E39 til foreslått næringsområde er ifølge Statnetts sine linjepålegg stigningen jevnt 11 %. Dette er bratt og ville ikke blitt akseptert om det skulle ha vært anlagt ny veg. I forbindelse med Statnetts etableringen av Vollesfjord trafostasjon er veien utbedret i forhold til møtesikt og møteplasser. Adkomst via dagens Djuvikvei kan fungere om trafikkøkningen ikke blir for stor. Før det kan etableres virksomheter i området som vil generere en vesentlig trafikkøkning må det påregnes krav om

etablering av venstresvingefelt i E39 for trafikk fra øst og utbedring av Djuvikveien. I plankartet er det vist en adkomstvei fra E39 til næringsområdet som tilfredsstillende 8 % stigning.

Brønnefjell, med påskrift KBA i plankartet, mellom Sletthei og Vardehei (Trøngsla), ligger som en nærliggende utvidelsesmulighet for næringsområdet i Trøngsla med mulighet med adkomst både fra nord og sør. Deler av arealet kan også tenkes utnyttet til tjenesteyting for eksempel for en barnehage eller et sekundært idrettsanlegg. Det er ikke knyttet vesentlige interesser til dette området i forhold til naturmangfold eller friluftsliv. Arealet i plankartet er 243 daa.

#### Konklusjon:

Høystakkmyra utgår som industriområde som følge av vanskeligheter med adkomst. Som erstatning tas Linddalen inn som nytt næringsområde. Brønnefjell mellom Sletthei og Vardehei (Trøngsla) tas inn som fremtidig kombinasjonsformål som kan åpnes opp for både næring og/eller tjenesteyting.

#### [4.4 Etablere gangstier fra de sjønære boligområdene inn til sentrum. Utvikle promenade mellom Wahlsodden til Raulibukta.](#)

Fra bykjernen, via fortau, gang- og sykkelveg, også i kombinasjon med kjørbare adkomst, er det mulig å gå og sykle på kommunal veigrunn til krysset mellom Trellevika og fylkesveg 44. Videreføring av eksisterende gangforbindelse mellom bykjernen og Trellevika frem til Wahlsodden utgjør en distanse på 790 meter. Anleggelse av en promenade langs denne strekningen vil by på store utfordringer.

- Legges en fremtidig promenade utenfor dagens fylkesvei vil den komme i berøring med eksisterende tilhørende bebyggelsen i Trellevika. Videre vil den komme i konflikt med to båthusrekker som ligger tett innpå fylkesvegen. Avslutningsvis vil den komme i konflikt med privat boligeiendom hvor det også pågår utleie av ferieboliger og en internvei innenfor Parat. Det fremstår som om en slik løsning vil være i en uforenelig konflikt med dagens bruk av tilstøtende eiendommer og må anses som ikke gjennomførbare.
- Alternativt kan en se for seg at fylkesvegen flyttes inn der gang- og sykkelvegen til Svege ligger i dag. Ved å føre vegen tettere inntil fjellskrenten under Fjellparken vil en miste friskt i innerkurven, avkjørsel til Tjørsvågveien og Svegeveien 2-12 vil bli trafikkfarlig. Det samme vil gjelde sju private avkjørsler som betjener ni boliger. På strekningen Trellevika Tjørsvågveien er det lagt ned kommunale ledninger i eksisterende gang- og sykkelveg som det vil være ugunstig å ha liggende i kjørebane til en fylkesveg.
- Halvparten av den nye vegstrekningen vil mangle utsyn over Byfjorden på grunn av eksisterende bebyggelse. Sett på bakgrunn av at byen i dag allerede har en velfungerende gang- og sykkelveg fra Bekkeveien til Tankveien bør fordelene være store før det settes i verk tiltak for å legge om eksisterende gang- og sykkelveg. Det er usikkert hvor mange flere som vil gå eller sykle til Wahlsodden om eksisterende gang- og sykkelveg legges om på utsiden av fylkesvegen.

Strekningen Grønnes - Snerthammerveien byr også på noen terrengmessige utfordringer og utfordringer knyttet til eierforhold. Av en distanse på 1,2 km eier kommunen det meste, men 340 meter av forbindelsen ligger på privat grunn. I et innspill til planarbeidet om et nytt boligfelt på vestsiden av Rauliveien inngår også forslag om at 125 meter strandsone legges ut til grønnstruktur. Tas innspillet til følge gjenstår det kun 215 meter uavklart strandlinje fra Grønnes til Snerthammerveien. En kyststi på denne strekningen vil gjøre mere byens mest attraktive strandsonen allmenn tilgjengelig for rekreasjon og sjøbad.

#### Konklusjon:

Promenade på strekningen Trellevika – Wahlsodden prioriteres ikke i denne omgang. Trase på strekningen Grønnes – Snerthammerveien tas inn i kommunedelplanen.

#### 4.5 Tilrettelegge badeplasser i hele kommunen

Kjente badeplasser som er i bruk og som tidligere har vært brukt er avsatt i plankartet. Tidligere benyttede badeplasser som ikke lenger er i like mye i bruk er Jente og Guttevika i Nulandsvika, to steder på Rossnesodden i Selura og Sandvollen i Ytre Hølen på Loga. Dette er naturbadeplasser hvor kun Sandvollen er tilgjengelig fra offentlig vei.

#### 4.6 Utvikle vår rolle som regionsenter innen industri, helse, kultur, skole og idrett.

Området mellom boligområdet Austad – Sletthei og Trøngsla utpeker seg som et fremtidig byggeområde uten at det foreligger konkrete planer om arealbruken. Arealet ligger nær E39, ikke langt fra bykjernen og det kan knyttes til eksisterende gang- og sykkelveg, samt VA-nett. Det er ikke knyttet vesentlig arealkonflikter knyttet til arealet. Området kan være egnet til tjenesteyting, næring eller idrettsanlegg, rendyrket eller i kombinasjon.

#### 4.7 Bygge nye idrettsanlegg

Ny flerbrukshall på Uenes ble åpnet 26. mars 2022. Det anses derfor ikke aktuelt å konkret anviser et fremtidig areal for et nytt større idrettsanlegg i løpet av planhorisonten som er frem til 2033. Foreslått kombinasjonsformål på Brønnefjell, mellom Sletthei og Vardefjell (Trøngsla), kan også tenkes å kunne omfatte et fremtidig idrettsanlegg.

#### Konklusjon:

Et alternativ for lokalisering av et fremtidig idrettsanlegg vil kunne være på Brønnefjell som foreslås som bygge- og anleggsområde for kombinasjonsformål.

#### 4.8 Tilstrekkelige båtplasser/båtstøer

Gjeldende reguleringsplan for Sagodden, vedtatt i 2010, omfatter en småbåthavn som kombinerer båtplasser under tak og i utliggere. Her er det 121 ubenyttede båtplasser, henholdsvis 95 plasser i utliggere og 26 plasser i båthus.

Ny reguleringsplan for Austadvika ble vedtatt i 2019 som innebar en utvidelse av eksisterende småbåthavn med 51 nye båtplasser.

Reguleringen av småbåthavn i Tjørsvågstrand omfatter 350 båtplasser. På grunn av grunnforhold lar denne småbåthavna seg ikke realisert som planlagt. Det kan tenkes at noen båtplasser kan etableres innenfor dette området, men tilgang til parkeringsplasser er begrensende. Båtplasser innenfor dette området tas derfor ikke med i regnskapet over tilgjengelige båtplasser.

Per i dag er det derved 172 regulerte båtplasser i sjøen som ikke er realisert.

Flekkefjord motorbåtklubb kan opplyse om at det stadig er etterspørsel etter båtplasser. Det foreslås derfor at det tas inn et nytt område til småbåthavn i kommunedelplanen. Ettersom planprogrammet

fremholder at utbygging i strandsonen fortrinnsvis skal unngås er det sett på områder hvor det kan anlegges småbåthavn i kombinasjon med eksisterende båthus etter prinsipp fra Sagodden.

Eksisterende båthavn utenfor Skådevika anses aktuelt i denne sammenhengen. Fordelene ved denne lokaliteten er at strandlinjen allerede er bebygget, båttrafikk i indre fjord blir ikke øket, sjøen er dyp og den sørlige delen er naturlig skjermet av Fjellseholmen. Areal til parkering vil være begrensende, men det anslås mulighet for å etablere en båthavn for 70 båtplasser innenfor avsatt areal.

#### 4.9 Etablere sentrumsnær husbåthavn

For ti år siden var temaet om husbåter aktualisert. Det ble gjort et framstøt om å etablere en havn nedenfor Fjellparken. Forslaget ble skrinlagt på grunn av fare for ras. Siden har temaet ikke blitt aktualisert. En husbåthavn bør ligge i gangavstand til bykjernen samtidig som lokaliteten bør tilfredsstillende krav til bokvalitet om folk skal bo der over tid.

##### Konklusjon:

En eventuell husbåthavn bør derfor legges til bykjernen.

#### 4.10 Arbeide for vegforbindelse til Kråketona i forbindelse med Austad-Sletthei

Forlengelsen av boligområde Kråketona, benevnt som Austad – Sletthei, opprettholdes i revidert forslag til kommunedelplan for sentrumsområdet. Dette er i samsvar med kommunens planstrategi hvor dette området forutsettes regulert. Det er ikke angitt i planstrategien når reguleringsarbeidet skal påbegynnes eller være sluttbehandlet. En godkjent reguleringsplan vil være en forutsetning for å anlegge en veiforbindelse mellom Kråketona og Austad.

##### Konklusjon:

Austad – Sletthei videreføres som fremtidig byggefelt i kommunedelplanen. Veiforbindelsen Kråketona – Austad forutsettes regulert som del av detaljreguleringen for et boligområde på Sletthei.

#### 4.11 Vegforbindelsen Rauli - Snerthammer – Djuvik

Det har i lengre tid vært et ønske om å se på muligheten for en vegforbindelse mellom Snerthammer og Djuvik og videre til Nulandsvika ved E39. Formålet med gjennomgangsvegen har vært å binde sammen byggeområder, utløse potensielle nye byggeområder for bolig og næring og samtidig redusere trafikkbelastningen på fv. 4148 – Snerthammerveien - og i krysset mellom fv. 44 og fv. 4148 ved Circle K . Man vil da kunne avlaste trafikken på fv. 44 - Troll dalen og i sentrum, for trafikk som ellers skal til Rauli og Snerthammer, og omvendt for trafikk østover fra de samme områdene.

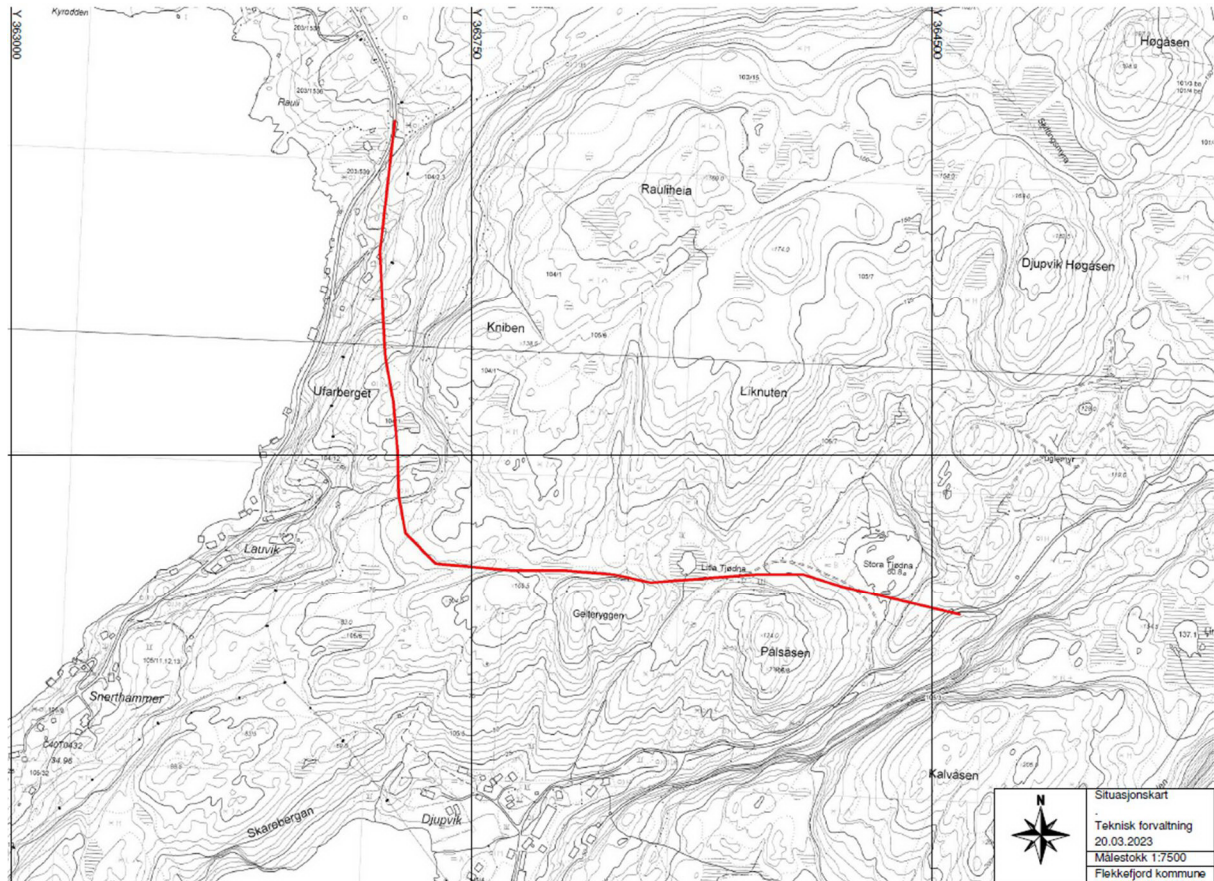
Administrasjonen har lagt til grunn slike forutsetninger for ny vegforbindelse;

- 2-feltsveg som kobler Rauli og Djuvikvegen sammen.
- Utvidelse av Djuvikvegen til 2-felts veg fram til E39 Nulandsvika
- Venstresvingefelt på E39 ved Nulandsvika (krav fra Statens vegvesen)
- Ny veg bør utløse nye boligområder samt næringsarealer langs strekningen.
- Fortau fram til nye boligområder



- Fast dekke på hele strekningen.

Det er gjennomført befaringer i det aktuelle området og administrasjonen ser det som svært utfordrende med vegbygging i dette området. Terrenget er bratt og krevende. Den mest aktuelle vegtraseen går fra Rauli og sørover på oversiden av Snerthammervegen, under og rundt sørlige deler av Rauliheia og videre over til Djuvikvegen (se utklipp).



Den aktuelle veglinja fra Rauli – Snerthammer – Djuvikvegen.

Den aktuelle vegstrekningen er på 3.3 km, hvorav de første 1.1 km må bygges i urørt terreng. Neste parsell er på 0.7 km og bygges i et område som det fra før er traktor- og skogsbilveger. I tillegg kommer strekningen langs Djuvikvegen på 1.5 km, som må oppgraderes.

#### Alternativ

Det er også sett på en vegforbindelse fra Snerthammer til Djuvik. Det vil ikke være teknisk mulig på grunn av bratt stigende terreng og kort avstand mellom stedene. En slik veg vil heller ikke dekke kommunens behov for gjennomgangsveg fordi vegen vil gå innom både Snerthammer og gårdsbebyggelsen på Djuvik.



## Vurdering

Området på strekningen Rauli - Snerthammer - Djupvik er topografisk utfordrende med mye høydeforskjell og sprang i terrenget. Det vil være behov for omfattende terrengearbeider med sprengning av høye skjæringer, sikring av fjell samt store fyllinger. Dette er kostnadsdrivende for et veganlegg. Standarden på vegforbindelsen bør være 2-feltsveg slik at kjøretøy kan møtes uten hindring samt at det bør bygges fortau fram til nye boligområder for sikker og trygg skoleveg.

En ny vegforbindelse bør potensielt åpner for nye byggeområder i et omfang som sikrer et betydelig anleggsbidrag til finansieringen av vegen. Det vil neppe være tilfellet her da mye av utbyggingspotensialet for nye boliger i området allerede er utbygd eller ligger i et mye brukt friluftss- og turområde langs aksene Rauliheia – Pollfjellet. Videre er områdene rundt Rauli for det meste utbygd. Videre er de sjønære områdene langs Lafjord utbygd, eller er regulert til grønstruktur for allmenheten, samt at Raulivannet som drikkevannskilde begrenser mulighetene for nye byggeområder østover. Potensialet for nye boliger utløst av ny vegforbindelse er dermed marginalt.

Potensialet for nye næringsområder langs Djupikveien er større. I KDP for Sentrum er det avsatt nye områder for næring i Linddalen, samt at deler av Linddalen nå er under regulering. Isolert sett kan nye næringsområder få lettere adkomst fra Nulandsvika med ny vegforbindelse, men det er ikke avgjørende for nye næringsarealer langs Djupvikvegen med vegforbindelse over til Rauli.

Erfaringstall fra veganlegg med 2-felts veg og fortau ligger i størrelsesorden fra 50.000 – 90.000 kr per løpemeter målt i 2014 kroner, mens det i dag må påregnes en betydelig økning i pris grunnet prisutviklingen den siste tiden. Med forsiktige anslag for første parsell (0-1050m) med en løpemeterpris på 100.000 kr kan vegen kommet til å koste nær 110 mill. kr. I tillegg kommer planleggingskostnader og kostnader med innløsning av boligeiendommer som blir berørt av en eventuell vegforbindelse.

Etter en samlet vurdering anbefales det ikke å legge inn en vegforbindelse mellom Rauli - Snerthammer – Djupvik på grunn av store bygge kostnader, samt at potensialet for nye boligtomter er marginalt.

## 4.12 Trafikkanalyse for Snerthammerveien

### Dagens trafikk tall

Trafikkmengde for fv. 4148 Snerthammerveien er hentet fra Statens vegvesen sin fagside. Gjeldende for 2022 er trafikkmengden her estimert til 2850 ÅDT. Kommunen har i tidsrommet 9. – 19. mai gjennomført trafikk telling i overgangen mellom Rauliveien og Snerthammerveien på fv 4148.. Her ble det registrert en trafikkmengde på 57 ÅDT.

Rauliveien:	2850 ÅDT °Statens vegvesen)
Snerthammerveien:	57 ÅDT °Registrert 9. -19. mai 23)

### Dagens vegstandard

I kartdatabase °FKB) er avstanden mellom kjørebane kantene, med unntak av ett punkt, målt til cirka 5,7 meter. Der Per Gynts vei møter Rauliveien °Abaldalen) er avstanden mellom kjørebane kantene ned i 5,2 meter. Ettersom det er meldt oppstart av et privat planarbeid for en terrasseblokk i dette området er det forutsatt at dette veistykket blir utbedret. Langs Rauliveien er det anlagt fortau som varierer i bredde mellom 1 og 1,5 meter.

Rauliveien er skiltet med 40 km/t. Kurvene har med unntak av to kurver, en ved Sunde skole og kurven i krysset mellom Rauliveien og Per Gynts vei, ikke mindre radius enn 40 meter. Kurven ved Sunde skole har radius 30 meter og kurven ved krysset mellom Rauliveien og Per Gynts vei er 25 meter. Sistnevnte er det som nevnt en reguleringsplan under utarbeidelse som blant annet tar sikte på å utbedre veien her.

Det vurderes at Rauliveien i hovedsak sammenfaller med veinormalens N100s kapittel 2.6.1 som beskriver overordnede boliggate. Her forutsettes kjørebanebredden å være mellom 5,5 og 6 meter, minste kurveradius ved 40 km/t skal ikke være mindre enn 40 meter og fortau ikke smalere enn 1,5 meter. Kapittel 2 gjelder for nye gate og omregulering/ombygging av eksisterende gate. Ettersom Rauliveien er en gammel gate må det derfor aksepteres at det finnes enkeltpunkter som ikke tilfredsstiller moderne standard. Det er ikke oppgitt trafikkapasitet for denne gatetypen tilsvarende som for veier i kapittel 3. Bortsett fra kødannelse i krysset mellom fylkesveiene 44 Trollaldalen og 4148 Rauliveien, særlig om morgenen, er det ikke kjent at det er et kapasitetsproblem i Rauliveien.

Snerthammerveien er en enfeltsvei hvor bredden til kjørebane er cirka 5 meter bred. Veien er skiltet med 50 km/t. To kurver har radius mindre enn 60 meter. Dette gjelder kurven ved Lauvik som har radius 35 meter og neste kurve, 250 meter lenger sør, som har radius 40 meter.

Med unntak av de to krappe kurvene sammenfaller veien i stor grad øvrige lokale veger °L2) i samsvar med vegnormalen N100s tabell 3.3-3. Her forutsettes et kjørefelt 3.5 meter bredt, men hvor tverrprofilen skal kunne ha bredder mellom 3,5 – 4. Fartsgrensen skal være 50 km/t og minste kurveradius kan være 60 meter. Vegtypen er dimensjonert for trafikkapasitet mindre enn 300 PDT. Kapittel 3 definerer standarder som definerer målene for utbygging av nye veger. Det vurderes derfor redusert kurveradius i to eksisterende kurver må kunne aksepteres.

Rauliveien:	Vegklasse Overordnet boliggate: ikke oppgitt kapasitet
Snerthammerveien:	Vegklasse Lokale veier L2: Kapasitet mindre enn 300 ÅDT



### Planlagte boliger

I det følgende er det listet opp antall regulerte boenheter som ikke er bygget og et potensielt antall boenheter estimert på grunnlag av nye byggeområder til boligformål i forslag til komunedelplan for sentrumsområdet:

Rauliveien:	Rauli Panorama	25
	Berglia	10
	Fløyen	3
	Rauli	24
	Grønnes	15
	Slippen	20
	Abaldalveien	4
Snerthammerveien:		46

### Klatrepark i Raulibukta

Planforslaget åpner opp for at det kan anlegges en klatrepark innenfor et areal avsatt til anlegg for fritids og turistformål. Aktiviteten anses i stor grad å kunne bli sesongbasert med størst trafikk i helger og ferier hvor trafikken på veien ellers er lav. I beregning av fremtidig trafikkmengde er det derfor ikke lagt inn tall knyttet til en fremtidig klatrepark i Raulibukta.

### Fremskrevet trafikk tall

Innenfor område Rauli er det totalt planlagt 101 nye boenheter. Det legges til grunn at hver av de nye boenhetene vil generere trafikk tilsvarende fem turer til dagen. Dette vil gi en økning i estimert årsdøgntrafikk på 505 ÅDT på Rauliveien.

Tilsvarende vil 46 nye boenheter langs Snerthammerveien generere 230 ÅDT.

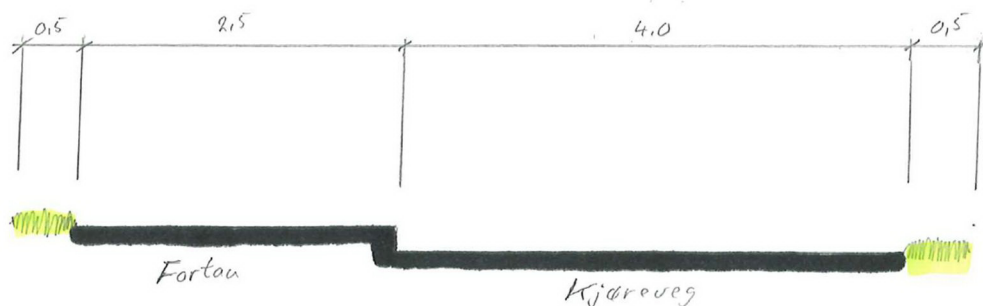
Etter full utbygging i samsvar med gjeldende reguleringsplaner og nye byggeområder i forslag til ny komunedelplan for sentrumsområdet, vil estimert fremtidig trafikk tall på henholdsvis Rauliveien og Snerthammerveien bli som følger:

Rauliveien:	$2850 \text{ ÅDT} + 505 \text{ ÅDT} + 230 \text{ ÅDT} =$	3585 ÅDT
Snerthammerveien:	$57 \text{ ÅDT} + 230 \text{ ÅDT} =$	287 ÅDT

## Trafikksikkerhet

Det legges til grunn at vegstandarden i Rauliveien tilsvarende overordnet boliggate med fortau vil være tilfredsstillende.

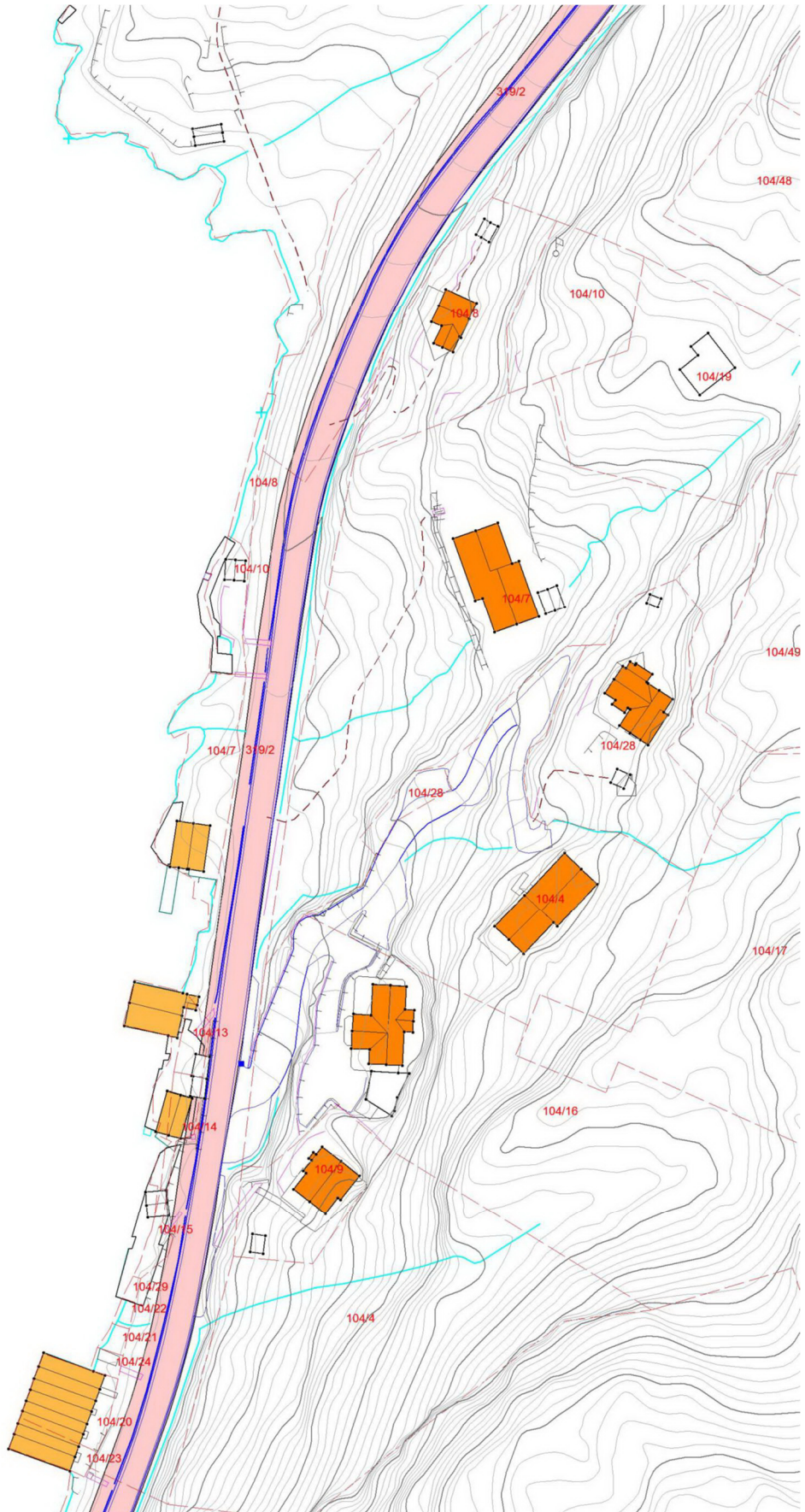
Snerthammerveien er ikke tilfredsstillende i forhold til trafikksikkerhet for myke trafikanter. Det foreslås derfor som forutsetning for en større utbygging av Snerthammer at det settes av areal til å etablere et 2,5 meter bredt fortau som er gjeldende Standard i Flekkefjord kommune. Estimert fremtidig trafikktall for Snerthammerveien er 287 ÅDT. Dette er innenfor grensen for lokale veger L2. Kravet for denne vegstandarden er ett kjørefelt med bredd 3.5 meter, men hvor anbefalt tverrprofilen kan være mellom 3,5 og 4,5 meter pluss 0,5 meters skuldre. Som forutsetning for at en full utbygging kan skje i samsvar med planforslaget bør det foreslås at en fremtidig oppgradering av Snerthammerveien som inkluderer 2,5 meter fortau. Fremtidig tverrprofil foreslås til 7,5 meter etter formelen: 0.5-2.5-4-0.5 meter.

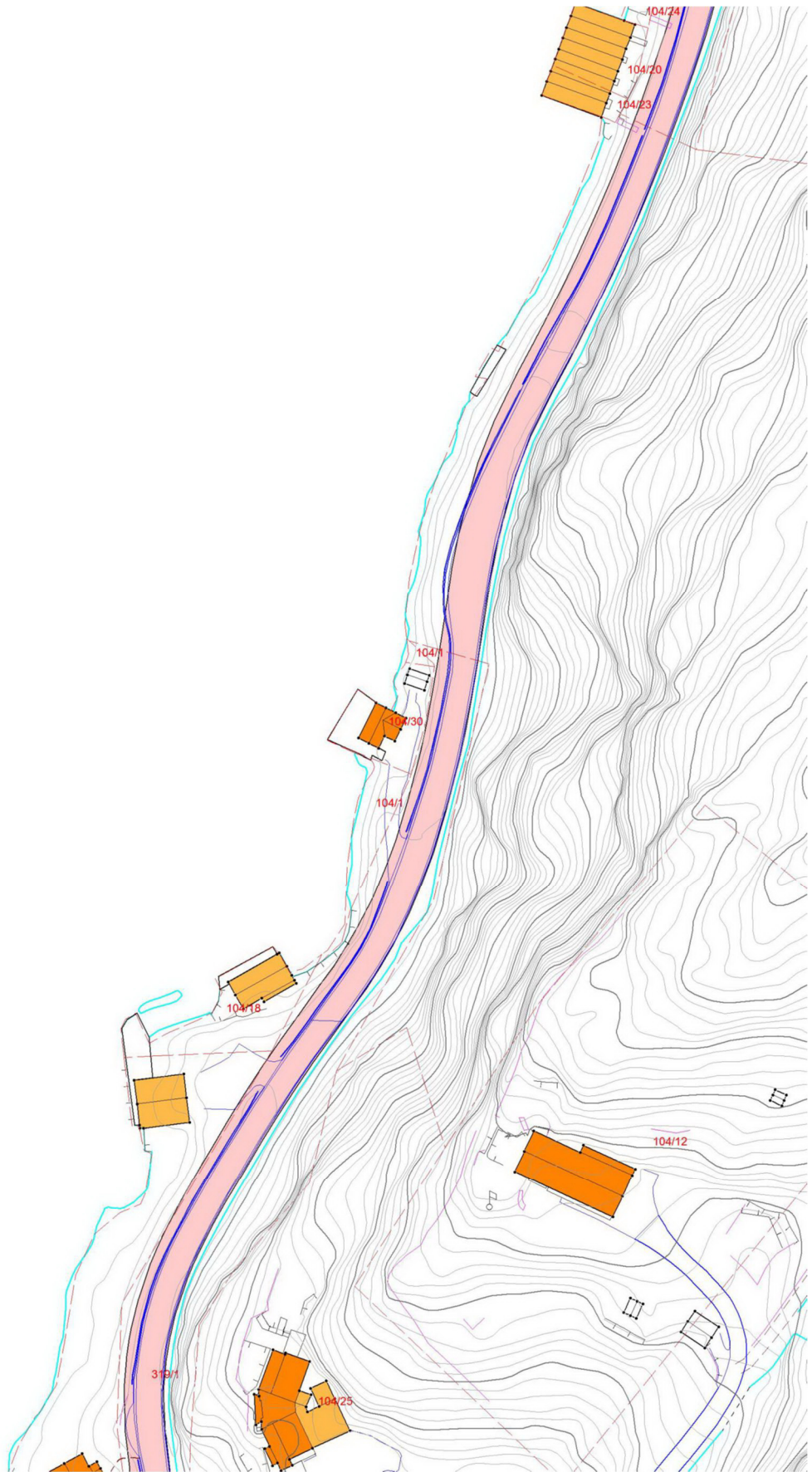


Figur Vegprofil

## Konsekvensen av oppgradering av Snerthammerveien med fortau

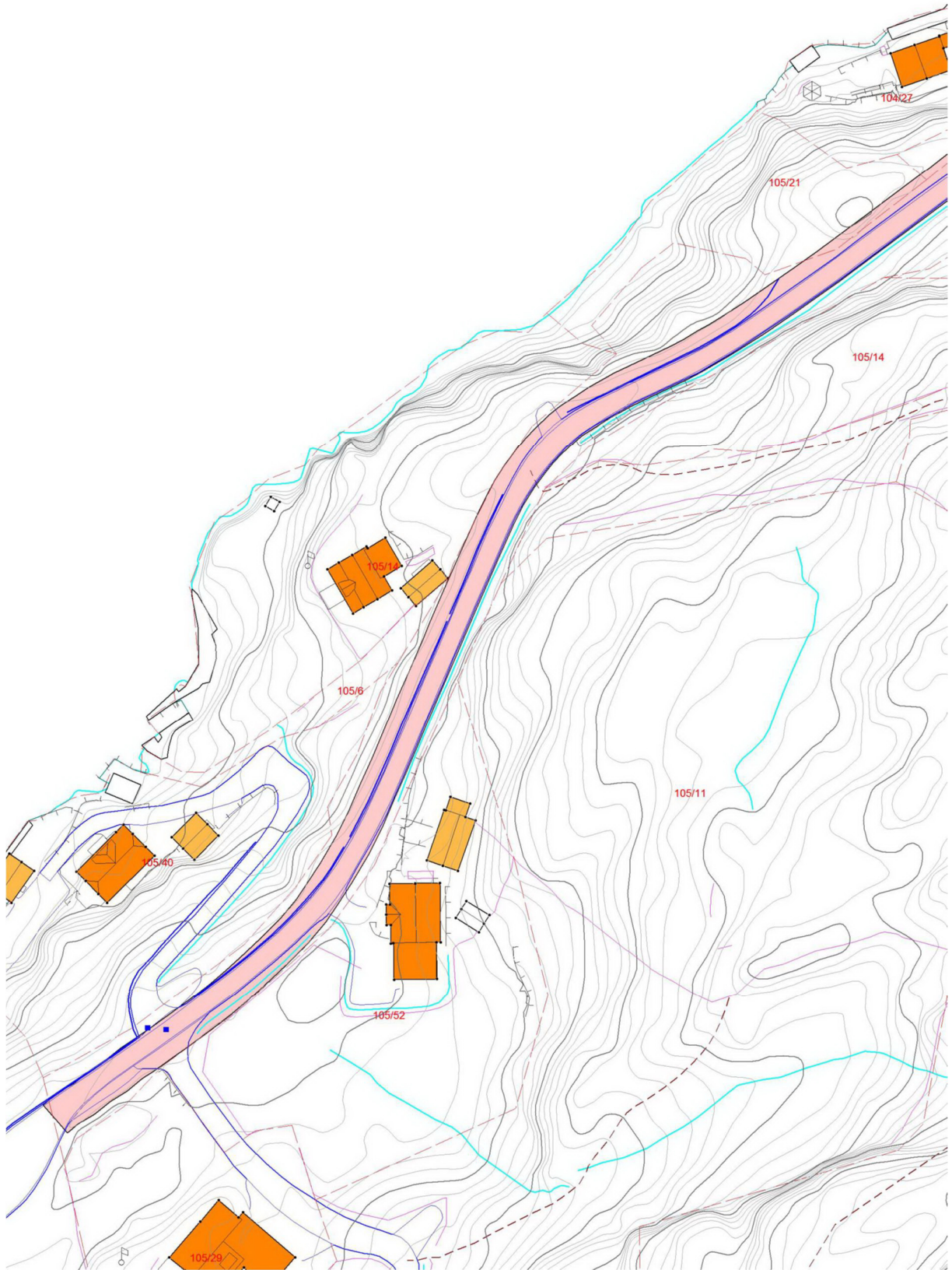
I vedlagte figur er fremtidig vegareal inkludert vegskuldre på 0,5 meter vist med rosa farge. Innerkant til eksisterende kjørebane er i stor grad beholdt. Utvidelsen av vegbredden skjer i stor grad innenfor offentlig veggrunn. Kun 125 kvm privat grunn inngår i vegarealet. Siden strandsonen er forholdsvis bratt vil det langs en strekning på 1 km være behov for 700 meter mur mot sjøen. Høyden til murene vil hovedsakelig ligge mellom en og to meter, men kan punktvis bli opptil tre meter. Dette kan nok optimaliseres ytterligere ved detaljprosjektering. I det følgende er det på fire kartvedlegg vist hvordan utvidelse av snerthammerveien med en vegprofil på 7,5 meter kan innarbeides i terrenget. Skjæringer og fyllinger er ikke vist. Fyllinger høyere enn 1 meter er ikke vurdert som aktuelt. Maksimalt fyllingsutslag vil derved kunne bli inntil 1,5 meter. Eksisterende veg er vist med blå strek i kartgrunnet. Ny vegkropp er vist med rosa farge.













#### 4.13 Arealstrategi for Flekkefjord sentrumsområde etablert i planprogrammet:

- Utbyggingsstrategi:  
Nye større boligområder skal ligge i tilknytning til kollektivruiter og GS-veger. Jfr. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging (ATP).

Arealkrevende næringsformål og næringsvirksomhet som genererer vesentlig trafikk skal ligge i tilknytning til eksisterende infrastruktur. Tung industri skal ligge i nærheten til dagens E39 eller kai. Jfr. ATP.

Vurdere transformasjon av eldre næringsområder i nærhet til eksisterende boligområder.

- Strandsonen:  
Utbygging i strandsonen skal fortrinnsvis unngås.  
Ved eventuell utbygging i strandsonen skal allmennheten fortsatt ha tilgang til områdene langs strandkanten og de kystnære sjøarealene. Jfr. Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen
- Grønnstruktur:  
Ved utbygging skal eksisterende grønnstrukturer ivaretas og gode adkomstmuligheter til friluftsområder sikres.
- Naturmangfold:  
Endret arealbruk i konflikt med utvalgte naturtyper både på land og i sjø skal unngås.
- Turisme og reiseliv:  
Identifisere areal som kan være relevante for turisme og reiseliv.

Arealstrategiens kriterier er lagt til grunn for vurderinger gjort i konsekvensutredningen. Konsekvensutredningen følger saken som eget vedlegg.

## **5.0 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) og Konsekvensutredning for miljø og samfunn (KU) – oppsummering**

### 5.1 ROS-analyse

Sjekkliste for potensielle, uønskede hendelser til ROS-analyse er gjennomgått for samtlige fremtidige byggeområder. Fremtredende naturfarer innenfor planområdet er knyttet til steinsprang, flom, jordskred og skogbrannfare. Naturfarer er registrert og tegnet inn i plankartet.

Ved avgrensning av fremtidige byggeområder er det søkt unngått å innlemme areal hvor det er knyttet naturfare til. Det er imidlertid gjort fire unntak. Unntakene omfatter utvidelse av eksisterende byggeområde i Berglia og Rauli gnr. 104 bnr. 2 samt at eksisterende bebyggelse på Lauvik (Snerthammer) som har status som LNF-område er foreslått som fremtidig byggeområde. Eksisterende boligbebyggelse i LNF-område eller med status som fremtidig byggeområde i gjeldende kommunedelplan på Loga foreslås som eksisterende byggeområde.

I forbindelse med utarbeidelsen av gjeldende detaljregulering for Rauli gnr. 104 bnr. 2 ble det gjennomført geoteknisk undersøkelse. Tiltak for å eliminere rasfare ble tatt inn som rekkefølgebestemmelse i reguleringsbestemmelsene. I forslag til planbestemmene forutsettes det gjennomført geoteknisk undersøkelse for å avklare rasfare hvor det forutsettes at eventuelle tiltak mot rasfare skal være gjennomført før utbygging kan skje i det to nevnte områdene.

På Loga og Snerthammer er eksisterende bebyggelse innlemmet i byggeområder omfattet av rasfare eller fare for flom. I forslag til bestemmelsenes §§ 6-4 og 6-5 er det krav om detaljregulering ved nye tiltak hvor eventuelle avbøtende tiltak forutsettes sikres gjennomført i tilhørende rekkefølgebsetemmelse.

Sentrumsområdet er i stor grad om gitt av skogsvegetasjon på skrinn tørkeutsatt mark. Dette representerer en skogbrannfare som må tas opp til vurdering ved regulering av nye byggeområder, Jf bestemmelsenes § 3-11b. Kort responstid og liten kjøreavstand fra brannstasjon innebærer en god mulighet for å begrense omfanget av en eventuell skogsbrann.

Det konkluderes derfor med at planforslaget er robust i forhold til naturfare.

## 5.2 KU for miljø og samfunn

### 5.2.1 Metode

Det er utarbeidet egne ark for vurdering av nye innspill til planarbeidet og ikke utbygde områder i gjeldende kommunedelplan som vurderes videreført i ny kommunedelplan. Hvert tema er gitt en fargekode tilsvarende trafikklys.

- Grønt betyr at tiltaket kan gjennomføres
- Gult betyr at tiltaket kan vurderes
- Rødt betyr i utgangspunktet at tiltaket ikke bør gjennomføres.

Temaene er ikke vektet enkeltvis i skjemaet. Hvilke tema som vil være avgjørende på et sted behøver ikke å være like viktig et annet sted. Hvordan temaene er vektet vil fremkomme i sluttvurderingen og konklusjonen på hvert KU-ark. Arealstrategien vedtatt i planprogrammet er styrende for vurderingene og konklusjonen.

### 5.2.2 Fremtidige byggeområder

Fremtidige byggeområder som er tatt med i revidert kommunedelplan for sentrum er i stor grad en videreføring av kommunedelplan for samme område vedtatt i 1999, det vil si mindre eiendommer som grenser til eksisterende byggeområder eller arealer som i stor grad allerede er preget av utbygging.

I kommuneplanens samfunnsdel er det en målsetting å vurdere utbygging av sjønære tomter på strekningen bykjernen Snerthammer. På strekningen Grønnes-Rauli er det forslått to områder i et LNF-område i gjeldende kommunedelplan. Foreslåtte fremtidige byggeområder ligger utenfor 100-metersbeltet til sjø og omfatter ikke areal hvor det er knyttet reelle friluftsinnteresser til. Det er heller ikke knyttet naturmangfold av forvaltningsinteresse til



området. Snerthammerområdet er allerede i stor grad preget av boliger og fritidsboliger i strandområdet. Gjeldende arealstatus er LNF-område. Helt i sør er det registrert naturbeite og slåtteeng. Arealene er lite holdt i hevd og er i ferd med å tape sin forvaltningsmessige verdi. Eksisterende bebyggelse i Lauvika og på Snerthammer er foreslått gitt status som byggeområder. På Snerthammer er det bebygde området foreslått utvidet med et nytt byggeområde til boligformål.

I eksisterende byggefelt i Rauli er det foreslått utvidelse med tre mindre areal inn i friområder og et LNF-område. Avgrensingen av områdene er gjort med tanke på å unngå vesentlig konflikt med nærområdene og areal viktig for friluftsliv. Områdene er ikke i konflikt med naturmangfold av forvaltningsmessig interesse.

Sagåsen og Sletthei har status som fremtidig byggeområde i kommunedelplan fra 1999. Områdene er ikke detaljregulert og videreføres derfor som fremtidig byggeområde i revidert plan. Sagåsen er preget av bratt og kupert terreng. Arealet er derfor redusert der terrenginngrepene vurderes å være uforenelige med god landskapstilpasning. Dette har resultert i at fremtidig byggeområde fremstår som to delområder henholdsvis benevnt spm Sagodden og Dalen. På Sagodden er det registret hule eiker og et fornminne som må hensyntas ved detaljregulering.

Ved fremtidig reguleringsarbeid for Sletthei må forholdet til registrerte fornminner avklares. Utover dette er det ikke registrert vesentlige arealkonflikter knyttet til Sletthei.

Mellom Sletthei og etablert industriområde på Trøngsla ligger et areal hvor det heller ikke er registrert vesentlige arealkonflikter. Dette er foreslått som et fremtidig byggeområde for næring eller tjenesteyting i kombinasjon. Arealet har nærhet til vei og teknisk infrastruktur. Som erstatning for fremtidig industriområde på Høystakkmyra som utgår er det tatt inn et nytt næringsareal hvor det pågår et reguleringsarbeid og en virksomhet har fått etablere seg etter godkjent dispensasjon. I reguleringsarbeidet er det ikke påvist vesentlige arealkonflikter.

På Loga er det i kommunedelplan fra 1999 vist utvidelser av eksisterende byggeområder som fremtidige byggeområder. Flere av disse områdene fremstår som innmark. Etter gjennomført registrering av naturmangfold er det ikke påvist forekomster av forvaltningsmessig interesse. Arealene med status fremtidige byggeområder er videreført i det nye planforslaget, men justert i forhold til flomfare.

Den samlede vurderingen etter gjennomgangen av fremtidig byggeområder som er innarbeidet i revidert kommunedelplan for sentrumsområdet er at det er lite interessekonflikter knyttet til de foreslåtte byggeområdene.

## **6.0 Beskrivelse av nye byggeområder og tiltak**

### **6.1 Boligbebyggelse**

Målet i kommuneplanens samfunnsdel om å bli 10 000 innbyggere i Flekkefjord kommune står fortsatt ved lag selv om befolkningsveksten skjer saktere enn målsettingen har vært. Mer enn 2/3 av befolkningen bor i bykjernen og sentrumsområdet. Samtidig gjør tendensen til sentralisering seg også gjeldende i Flekkefjord kommune. Det meste av veksten forventes følgelig å skje i bykjernen og sentrumsområdet. I bykjernen er det per i dag få tilgjengelige

regulerte boenheter klare for utbygging. (Estimert til boenheter for 100 personer) Det er et utbyggingspotensiale i bykjernen, men det forutsettes at nye arealer reguleres før utbygging kan skje. For å ha disponible boligområder for fremtiden bør en revidert kommunedelplan for sentrumsområdet minimum kunne tilrettelegge for at 1000 nye innbyggere kan bosettes i sentrumsområdet. Det vil si et sted mellom 300 og 400 boenheter fordelt på eneboliger og flermannsboliger.

I gjeldende detaljreguleringer er det et potensiale for henholdsvis 49 tomter til eneboliger og 108 leiligheter i flermannsboliger. Av disse er det cirka 20 tomter og 20 leiligheter som ikke blir umiddelbart tilgjengelige. Om det legges til grunn at det gjennomsnittlig bor tre personer i en enebolig og to personer i en leilighet er det per i dag et potensiale til å bygge ut for 270 personer innenfor sentrumsområdet.

Jevnfør kapittel 3.2 i planbeskrivelsen vil befolkningen i kommunen bli eldre. Om 20 år er det estimert at 10 % av innbyggerne vil være over 80 år. Aldersbæreevnen vil være redusert fra 3,1 til 1,9. Dette innebærer at velferdstjenestene i kommunen må effektiviseres. Fremtidig strategi for velferdstjenester blir at innbyggerne skal bo så lenge som mulig hjemme og heller få hjelp til å mestre livssituasjonen i sitt eget hjem fremfor å flytte på en institusjon. For at denne strategien skal kunne gjennomføres vil det bli et økende behov for boenheter med livsløpsstandard. Dette skal i utgangspunktet ikke være institusjonsboliger, men private tilrettelagte boliger lokalisert sentralt i forhold til base for kommunale velferdstjenester. Dette tilbudet vil også omfatte andre grupper av befolkningen som har behov for assistanse for å mestre sin livssituasjon. Ved etablering av nye store byggefelt for boliger vil det derfor være et krav om at 10 % av nye boliger skal være tilrettelagte boenheter. Dette vil konkret gjelde utbyggingen av Sletthei (Austad), Sagåsen (Drangeid) og garveriet på Drangeid.

Ved regulering av nye store utbyggingsområder må det tas opp til vurdering om det også skal anlegges ny barnehage og om det skal kreves at en nærmere angitt andel av boligene skal være tilrettelagte.

Kommunens barnehager vil ikke ha tilstrekkelig kapasitet til å møte ønsket befolkningsvekst. Ved neste større utbygging av et boligfelt bør det derfor inngå areal til en ny barnehage. Hvilket område som først prioriteres utbygd er usikkert. Kommunedelplanen angir derfor ikke et spesifikt areal til barnehage, men det tas inn som en forutsetning at behovet for barnehage skal vurderes når reguleringsarbeidet for større areal til boligformål igangsettes.

Innenfor kommuneplanens avgrensing finnes flere eldre boligområder som er utbygd uten reguleringsplan. I gjeldende kommunedelplan inngår disse områdene som utbygde byggeområder for boligformål. Tidligere ble plan- og bygningsloven tolket slik at det ikke var grunnlag for gi tillatelse til tiltak innenfor et byggeområde om det ikke var angitt en utnyttelsesgrad. En senere tolkningsuttalelse av 18.12.2019 fra regjeringen konkluderer at det ikke er grunnlag for å avslå søknad om tiltak med begrunnelse i at utnyttelsesgrad ikke er angitt. Det vil likevel være et skjønn i forhold til når et tiltak er vesentlig og utløser krav om reguleringsplan etter PBL § 12-1 tredje ledd.

### **6.1.1 Snerthammer**

I gjeldende kommunedelplan har Snerthammer status som LNF-område. Området er bebygget både med boliger og fritidsboliger. I kommuneplanens samfunnsdel er det en målsetting å vurdere utbygging på strekningen bykjernen – Snerthammer.

Landskapet er stedvis bratt og kupert. Fylkesvegen har ikke kapasitet til å betjene en stor utbygging som et fremtidig boligområde for Flekkefjord. Dette er begrensende faktorer i forhold til utbygging.

Heia bakenfor Snerthammer er et svært viktig friluftsområde. Det går flere stiforbindelser fra Snerthammer til friluftsområdet. Fremtidige tiltak må derfor ta hensyn til adkomstmuligheten fra fylkesvegen og ut til friluftsområdet. Eksisterende stier må opprettholdes eller erstattes av nye. Det er avsatt et nytt byggeområde på Snerthammer som anslagsvis kan gi 30 tomter.

Gjennom en trafikkanalyse er det vurdert at det er et utbyggingspotensiale på i underkant av 40 boliger på Snerthammer om det anlegges fortau. Når kravet om fortau vil tre inn er ikke avklart. Men det antas at det til en viss grad kan gjennomføre fortetninger før kravet om fortau slår inn. Det er derfor forutsatt at fortau må bygges ut når nytt område skal bygges ut.

#### 6.1.2 Grønnes - Rauli

Dette området ligger også på strekningen hvor det i kommuneplanens samfunnsdel er en målsetting om å vurdere muligheten for å etablere flere boliger. Området er småkupert med bratte kanter som setter begrensinger for utnyttelsen. De samme forholdene gjør området lite aktuelt som friluftsområde. Området er eksponert mot sjøen og innseilingen til byen. I bakkant ligger Raulifeltet som er byens største boligområde. Foran området ligger strandsonen som omfatter byens viktigste sjøbad på Grønnes med viktig stiforbindelse videre til Rauli hvor det finnes et annet viktig badeområde. På strekningen finnes også et statlig sikra friluftsområde ved sjøen som er opparbeidet med brygge, gapahuk og toalett. Fremtidig byggeområde ligger mer enn 100 meter fra strandkanten.

Terrengformasjonene innebærer naturlige grenser mellom strandsonen og fremtidig areal for boligbebyggelse. I det store landskapsbildet vil eksisterende bebyggelse i Rauli være dominerende. Ny bebyggelse på de fremtidige boligarealene vurderes å bli underordnet eksisterende bebyggelse og området vurderes derfor ikke å innebære vesentlige landskapsmessige konflikter.

Det er avsatt to områder i plankartet. Det nordlige området anslås å ha et potensiale for et titalls tomter. Det sørlige arealet er foreslått bebygget med terrassebygg for inntil 24 boenheter.

#### 6.1.3 Skådevika

Fremtidig byggeområde for boligformål innebærer en utvidelse av et regulert byggeområde på Svege med 2 til 3 tomter. Utvidelsen skjer inn i et LNF-område hvor det eksisterer fem fritidsboliger. Området ligger innenfor 100-metersbeltet til sjø, men som allerede er bebygget. Innenfor gjeldende detaljregulering for Svege er det en grønnkorridor ned til sjøen. Denne er videreført i avgrensingen som en tilslutning til LNF-området i sør som er delvis bebygget.

#### 6.1.4 Austad – Sletthei

Området ble flateregulert til boligformål i 1977. Rundt 2010 ble arbeidet med en detaljregulering påbegynt, men ikke fullført. I detaljreguleringen ble det foreslått en utvidelse av området med Banefjell i sør. Planavgrensningen fra detaljreguleringen er lagt til grunn i kommunedelplanen. Området er ikke omfattet av potensiell naturfare, det er ikke registrert

naturmangfold som må hensyntas og området kan knyttes til eksisterende vei med gang- og sykkelveg til bykjernen og offentlig infrastruktur.

I regulering av området forutsettes det at gode adkomster og parkeringsplasser til tilgrensende LNF/friluftsområder sikres. Det er et krav om at 10 % av boligene skal være tilrettelagte. Ved oppstart av reguleringsarbeidet skal det videre vurderes om det er behov for å sette av tomt til barnehage og areal for større lekeområder/idrettsanlegg. Det er vurdert at det finnes et potensiale for 200 tomter. Velges det å legge til rette for konsentrert bebyggelse kan antall boenheter bli større.

#### 6.1.5 Sagodden/Dalen (Drangeid)

Sagåsen har status som fremtidig byggeområde i gjeldende kommunedelplan fra 1999. Terrenget er bratt og kupert. Adkomst må enten krysse fredet jernbanelinje eller føres gjennom etablert industriområde/småbåthavn. Området ligger sørvendt med gode solforhold og godt lokalklima.

Store deler av Sagåsen er bratter enn 1:3. Terreng brattere enn dette anses ikke som egnet for bebyggelse. Byggeområdet er derfor begrenset i forhold til areal som kan bygges og hvor fremføring av vei ikke vil medføre skjemmende terrenginngrep som ikke er forenelig med et boligområde. Etter at de mest utfordrende arealene er utelatt ligger det igjen to areal. Disse er i planbestemmelsene henholdsvis benevnt som Sagodden og Dalen.

#### 6.1.6 Fløyen

Utbygging til boligformål vil i dette tilfellet innebære nedbygging av regulert friområde. Arealet er per i dag ikke opparbeidet. Denne delen av Fløyveien har ikke tilgang til sandlekeplass innenfor en radius av 100 meter slik det er forutsatt i Kommunalteknisk norm for Flekkefjord kommune. Som kompensasjon for å legge dette arealet ut til byggeformål for bolig skal det settes av 150 kvm til en sandlekeplass for denne delen av Fløyveien. Det må også sikres adkomst til friområdet i Rauliheia gjennom området. Gjennom detaljregulering av området må det sikres at fremtidig bebyggelse ikke blir mer eksponert mot viktige utsiktspunkt som for eksempel Høgåsen enn det som er tilfellet for eksisterende bebyggelse.

#### 6.1.7 Loga

I kommunedelplanen fra 1999 var det lagt flere areal som fremtidig byggeområde for bolig på Loga. Disse arealene utgjorde for det meste utvidelser av eksisterende byggeområder. Mye av dette arealet viser seg å være i konflikt med potensiell naturfare (ras og flom).

Bebygde eiendommer på Loga som i gjeldende plan har hatt status som fremtidig byggeområde eller LNF-område er gitt status som eksisterende arealformål. Dette er gjort som en ajourføring i forhold til etablert situasjon. En stor andel av disse boligene ligger i rasutsatt område. Endring av arealstatus er vurdert ikke å føre til mer ansvar for kommunen. Planforslaget forutsetter at naturfare må klareres før nye tiltak kan godkjennes. Den ubebygde delen av dette området og som heller ikke er omfattet av naturfare videreføres som fremtidig byggeområde.

#### 6.1.8 Garveriet på Drangeid

Kommunedelplanen åpner for å transformere det tradisjonelle industriområdet til boligformål. Eksisterende bebyggelse kan være vanskelig å realisere til boligformål. Planen

åpner derfor opp for å rive eksisterende bebyggelse. Tradisjonen viser at denne eiendommen godt tåler et stort bygningsvolum som også bør kunne overføres til ny bebyggelse. I Kommunedelplan for kulturminner inngår garveriområdet i «Gul liste» under overskriften spesielt viktig anlegg. Industribyggene som i dag preger området er gjenreist på slutten av 1940-tallet etter brann. Disse byggene anses ikke i seg selv å være bevaringsverdige, men ligger på en kulturhistorisk viktig område. Dette er et av de første områdene hvor det ble etablert industri i Flekkefjord. Det finnes elementer fra før brannen som bør kunne innarbeides som kulturbærere i nye utbyggingsprosjekt. Antatt utbyggingspotensiale vurderes å kunne være 100 boenheter. 10 % bør forutsettes å være tilrettelagte boenheter, leiligheter. Tradisjonelt har det vært åpne adkomster for allmenheten som har gitt forbindelser til Selura med badeplasser og til boligområdene i nord. Disse forutsettes oppretthold i en fremtidig utbygging til boligformål.

## **6.2 Næringsbebyggelse**

### **6.2.1 Linddalen**

Området er fordelt på to areal på hver sin side av Djuvikveien. Den nordlig delen er kommunal eiendom. Det foreligger et reguleringsforslag for den sørlige delen som er under behandling. Totalt areal utgjør 147 daa. Adkomsten via Djuvikveien er bratt og dagens kryssløsning er ikke dimensjonert for vesentlig trafikkøkning. Skal det etableres virksomheter som genererer vesentlig trafikk kan det slå inn et krav om venstresvingefelt fra øst og slakere stigningsforhold i Djuvikveien. I plankartet er det vist en fremtidig trase med stigningsforhold 12 %.

### **6.2.2 Brønnfjell (Austad)**

Område ligger mellom Austad-Sletthei og Trøngsla. I plankartet er dette markert som et kombinasjonsformål hvor tanken er et området kan fungere som et næringsområde eller et område for tjenesteyting eller et sekundært idrettsanlegg.

### **6.2.3 Høystakkmyra (Austad)**

Industriområde i gjeldende kommunedel som av bystyret den 26.06.2023 ble vedtatt videreført i ny kommunedelplan.

## **6.3 Fritids- og turistformål**

Flekkfjordbanen er fredet og går nord sør gjennom planområdet til bykjernen. Banen har blitt et populært turistmål gjennom dresinsykling. I plankartet har banen fått status som samferdselsanlegg med hensynssone for fredning.

Kanalen Løgan som forbinder Grisefjorden med Loja kan også i fremtiden bli en del av et nytt turistmål som tar sikte på å åpne opp en gammel samferdselsforbindelse som bestod av båttrafikk gjennom blant annet Løgan med landverts transport over Eie og videre over vann og land til Sirdal. Løgan er omfattet av «Gul liste» i Kommunedelplan for kulturminner. I plankartet er Løgan omfattet av hensynssone for befarings av kulturmiljø.

### 6.3.1 Nuland

Det er etablert besøksgård på Nuland. I forbindelse med å videreutvikle besøksgården er det ønskelig å endre status for arealet fra LNF-område til Fritids- og turistformål. Arealressursene knyttet til arealene og tilstøtende LNF-områder er marginale i forhold moderne jordbruk. Det er derfor vurdert at det ikke vil ha vesentlige konsekvenser for jordbruket i området om det legges ut areal til bygge- og anleggsformål. Store deler av eiendommen er brattlendt og omfatter også bratte stup. Det er også knyttet rasfare og jordskredfare til eiendommen. Areal til besøksgården er derfor begrenset til området rundt eksisterende bebyggelse som utgjør 32 daa. Også her er det areal med naturfare. Avklaring av naturfare må avklares gjennom detaljregulering for det kan godkjennes nye tiltak innenfor området. En forutsetning er at det som er registrert som dyrka og dyrkbar jord ikke blir bebygd.

### 6.3.2 Egenes

Eksisterende campingplass på Egenes er omfattet av egen reguleringsplan fra 1991. Reguleringsplanen skal fortsatt være gjeldende, men det er ønskelig å utvide areal for å videreutvikle campingplassen og for å etablere flere campinghytter. I planforslaget er det lagt inn mulighet for å utvide eksisterende bygge- og anleggsområde med 15 daa. Arealet forutsettes regulert for det kan tas i bruk.

### 6.3.3 Rauli klatrepark

Arealet satt av til Fritids- og turistformål har sitt utgangspunkt i ideen om å etablere en klatrepark i Rauli. Arealet har i dag status som friområde. De fysiske tiltakene kan isolert sett vurderes å være forenelig med gjeldende formål. Aktiviteter i en klatrepark kan kun foregå under oppsyn og i organiserte former. En klatrepark forutsetter derfor kommersiell drift. Skal klatrepark tillates etablert må formålet endres i samsvar med fremtidig bruk.

## **6.4 Samferdsel**

### 6.4.1 Gangveg Grønnes – Snerthammer

Gangvegen er tenkt å kunne ha funksjon som kyststi. Stien forutsettes opparbeidet med bredde på 1,5 meter. Stien mellom Grønnesbukta og Raulibukta legges av hensyn til eksisterende fritidsboliger i bratt terreng på baksiden av byggene. Trase for kyststi er vist i plankartet med prikket linje. Justeringer i forhold til den viste traseen kan foretas under forutsetning av at god terrengtilpasning kan opprettholdes.

## **6.5 Småbåthavner**

### 6.5.1 Snerthammer

Arealet har kapasitet til båtplasser utover behovet knyttet til 6 planlagte boliger på Snerthammer 63. I tillegg er det intensjon om å kunne tilby gjesteplasser tilgjengelig for allmennheten. Helt inne med land er sjøområdet grunt med potensiale for naturmangfold av forvaltningsmessig interesse. Endelig avgrensning av en småbåthavn må skje ved detaljregulering.

### 6.5.2 Skådevika

Det eksisterer her en sammenhengende rekke med båtplasser under tak. I nærheten er det etablert et betongblanederi. Omgivelsene har et industrielt preg. Planen tilrettelegger for at det kan etableres båtplasser i flytende anlegg i tilknytning til eksisterende båtplasser. Muligheter for parkering vil være begrensende faktor. Det vurderes et potensiale for 60 nye båtplasser. Det er potensiell rasfare i området som må redegjøres for i detaljregulering. Alternativt kan det etableres utenfor tilsvarende anlegg litt lenger nord, men dette området er mer påvirket av bølger. Før utbygging kan skje må det redegjøres for om forventet trafikkøkning er forenelig med vegstandard og trafiksikkerhet langs Skådevikveien.

## 6.6 LNF for spredt boligbebyggelse

Områdene Strømland og Soland er videreført fra plan vedtatt i 1999. Ytterkanten av områdene er justert i forhold til potensiell naturfare. Det er ikke kjent om det er bygget nye boliger i forrige planperiode. Muligheten for å bygge 3 nye boliger er derfor videreført fra tidligere plan.

Nye områder for spredt boligbygging er foreslått for eksisterende bygningsmiljø på Egenes, Nuland, Djuvik og Snerthammerveien. Området ved Snerthammerveien omfatter eksisterende frittseiendommer som tillates transformert til boligeiendommer.

## 6.7 Hensynssoner

Som grunnlag for hensynssoner vist i plankartet er det benyttet offentlig tilgjengelige plandatabaser i versjoner tilgjengelige som Web Map Service (WMS), kommunedelplan for kulturminner-gul liste og egne rapporter om naturmangfold utarbeidet som grunnlag for dette planarbeidet.

- H110, Sikringssone, Nedslagsfelt drikkevann. Avgrensingen er videreført fra gjeldende kommunedelplan. (Vil bli generert på nytt når kommunen snart får tilgang til programvare med slik funksjon.)
- H130, Sikringssone, Byggeforbud rundt bane. Sikringssoner etablert 30 meter til hver side av banens senterlinje rundt tunneler og skjæringer inn mot tunnelåpninger. Felles Kartdatabase (FKB) er benyttet som kartgrunnlag.
- H210, Fare støysone rød, Statens vegvesen: Støy Veg WMS
- H220, Fare støysone gul, Statens vegvesen: Støy Veg WMS
- H310, Faresone ras- og jordskredfare, Kilde NVE: Jord- og flomskred aktsomhetsområder WMS og Steinsprang aktsomhetsområder WMS. Flekkefjord kommune blant byene i Norge med høyest gjennomsnittstemperatur. Dette skyldes i stor grad milde vintre. Sentrumsområdet er ligger nær sjø hvor snøen sjelden blir liggende over tid. I lengre nedbørsperioder slår snøvær om til regn. Aktsomhetsområder for snøskred er derfor ikke tatt med som faresone i plankartet.
- H320, Faresone flomfare, Kilde NVE: Flom aktsomhetsområder WMS og Flomsoner WMS.
- H530, Hensyn friluftsliv, Miljødirektoratet: Friluftslivsområder - statlig sikra WMS og Kommunedelplan for kulturminner: Gul liste.

- H560, Bevaring naturmiljø, Miljødirektoratet: Naturtyper – DN håndbok 13 WMS, Naturtyper – DN håndbok 19 WMS og Fiskeridirektoratet - Yggdrasil.
- H570, Bevaring kulturmiljø, Riksantikvaren: Kulturminner WMS og Kommunedelplan for kulturminner: Gul liste.
- H720, Båndlegging etter lov om naturvern, Miljødirektoratet: Naturvernområder WMS.
- H730, Båndlegging etter lov om kulturminner, Riksantikvaren: Kulturminner WMS.

## 7.0 Oppsummering

Det foreligger mange nasjonale, regionale og kommunale føringer for planarbeidet både knyttet til lov, forskrifter og planer. Herunder også FNs bærekraftsmål.

Ut i fra overordnede føringer har det gjennom planprogrammet blitt vedtatt at følgende hovedtemaer skal legges til grunn for utvelgelse av ny arealbruk innenfor Flekkefjord sitt sentrumsområde;

- Utbyggingsstrategi:  
Nye større boligområder skal ligge i tilknytning til kollektivruiter og GS-veger.  
  
Areakrevende næringsformål og næringsvirksomhet som genererer vesentlig trafikk skal ligge i tilknytning til eksisterende infrastruktur. Tung industri skal ligge i nærheten til dagens E39 eller kai.  
  
Vurdere transformasjon av eldre næringsområder i nærhet til eksisterende boligområder.
- Strandsonen:  
Utbygging i strandsonen skal fortrinnsvis unngås.  
  
Ved eventuell utbygging i strandsonen skal allmennheten fortsatt ha tilgang til områdene langs strandkanten og de kystnære sjøarealene.
- Grønnstruktur:  
Ved utbygging skal eksisterende grønnstrukturer ivaretas og gode adkomstmuligheter til friluftsområder sikres.
- Naturmangfold:  
Endret arealbruk i konflikt med utvalgte naturtyper både på land og i sjø skal unngås.
- Turisme og reiseliv:  
Identifisere areal som kan være relevante for turisme og reiseliv.
- Bærekraftmålene:  
I tillegg til overnevnte punkter inngår: Utnyttelse av eksisterende infrastruktur, søke utvidelse av eksisterende byggeområder fremfor å etablere nye, å eventuelt ta ut ubenyttede arealer til byggeformål i innbytte for nye.

Planen oppfyller i stor grad nasjonale, regionale og kommunale føringer knyttet til temaene ovenfor.



I tillegg til hovedtemaene over er følgende tema og utredningsbehov hentet fra planprogrammet vurdert i planprosessen:

#### Tema i samsvar med planprogrammet

- Trafikksikkerhet og kapasitet i krysset ved Circle K: Det pågår en dialog mellom fylkeskommunen og kommunen hvor det enda ikke er konkludert. Problemstillingen er derfor fortsatt åpen.
- Utbyggingsbehov bolig og næring: Det er lagt til grunn at planforslaget skal legge til rette for minst 250 nye tomter til boligformål. Planforslaget legger til rette for 390 daa nye næringsområder.
- Utnyttelsesgrad innenfor nye og eksisterende byggeområder: Innenfor uregulerte boligområder åpnes det opp for en utnyttelsesgrad for enten 300 kvm BRA eller 30 % BYA hvor første grenseverdi vil være gjeldende.
- Byggegrense mot sjø: Byggegrense mot sjø innenfor uregulerte boligområder har som utgangspunkt boligen nærmes sjø. I areal omfattet av reguleringsplaner som mangler byggegrense mot sjø er byggegrense etablert slik at planlagte tiltak kan gjennomføres uten reguleringsendring eller dispensasjon.
- Kriterier for plankrav: Er innarbeidet i bestemmelsen kapittel 3.
- Nivå laveste gulv over stormflo: Krav om laveste gulv for rom for varig opphold er kote 2,4 videreført fra kommunedelplan for bykjernen.
- Definere grense mellom sjø og vassdrag: Grense er satt mellom Grisefjorden og Løgan.
- Grønnstruktur – opprettholdelse og videreutvikling, samt tilrettelegge for grupper med nedsatt mobilitet: Det er planlagt kyststi hvor deler vil være tilgjengelig for personer med nedsatt mobilitet. Terrenget er utfordrende og mer ideelle stigningsforhold vil være vanskelig å gjennomføre.
- Opprettholde og videreutvikle stiområder i sammenheng med bolig- og næringsområder: Regulert grønnstruktur og kjente stier er tegnet inn i plankaret.
- Eldre reguleringsplaner og reguleringsplaner som ikke er realisert: Forslag om opphevelse av fire reguleringsplaner som er vurdert utdaterte. Ikke realiserte reguleringsplaner er stort sett private planer. Det oppleves utfordrende å fjerne rettigheter ervervet gjennom investeringen i en reguleringsplan.
- Avsatte byggeområder innenfor gjeldende kommunedelplan

Overnevnte punkter er vurdert og kriterier avsatt i plankart og bestemmelser.

#### Tema til utredning etter planprogrammet

- Konsekvensutredning: Nye areal foreslått til bygge- og anleggsformål samt ubenyttede areal videreført fra kommunedelplan fra 1999 er konsekvensutrede. Konsekvensutredningene er samlet i et eget dokument og følger som vedlegg.
- Naturmangfold: Det er gjennomført feltregistreringer av biologisk mangfold innenfor nye areal foreslått til bygge- og anleggsformål samt ubenyttede areal videreført fra kommunedelplan fra 1999. Det må gjennomføre supplerende undersøkelser for areal som er

kommet til etter at det ble inngått avtale med konsulent. Registreringer innenfor alle nye bygge- og anleggsområder må foreligge før ny plan kan endelig vedtas.

- Fare for skred og flom: NVEs aktsomhetskart knyttet til flom og skred er tatt inn i plankartet som fareområder. Avgrensing av nye byggeområder er lagt utenom faresoner.
- Utrede veiforbindelse Rauli – Nulandsvika: Finnes som vedlegg til konsekvensutredningene.
- Konsekvenser knyttet til omlegging av E39 utenom sentrumsområdet: Det er usikkerhet om når ny E39 blir anlagt. Ettersom en realisering ligger frem i tid kan det bli krav om nye etredninger ettersom krav endres. Det er derfor ikke utredet konsekvenser knyttet til ny E39. Dette bør fortrinnsvis gjøres i kommuneplanens samfunnsdel.
- Fortettingsanalyse: Det er foretatt en overfladisk vurdering av kart hvor det antas en muighet for 50 tomter innenfor eksisterende boligområder som ikke er regulert.
- Grøntstrukturanalyse: Bortsett fra boligene nord på Uenesodden er det mindre enn en km fra boligene i sentrumsområdet til friluftsområder. Kjente tråkk og regulert grøntstruktur er tegnet inn i plankartet. I bestemmelsene forutsettes det at det skal sikres adkomst til friluftsområder når nye areal tas opp til regulering.
- Sosial bærekraft: Ved regulering av større boligområder forutsettes det at 10 % av boenhetene skal være tilrettelagt for personer med redusert boevne. I de samme områdene skal behovet for nye barnehager vurderes.