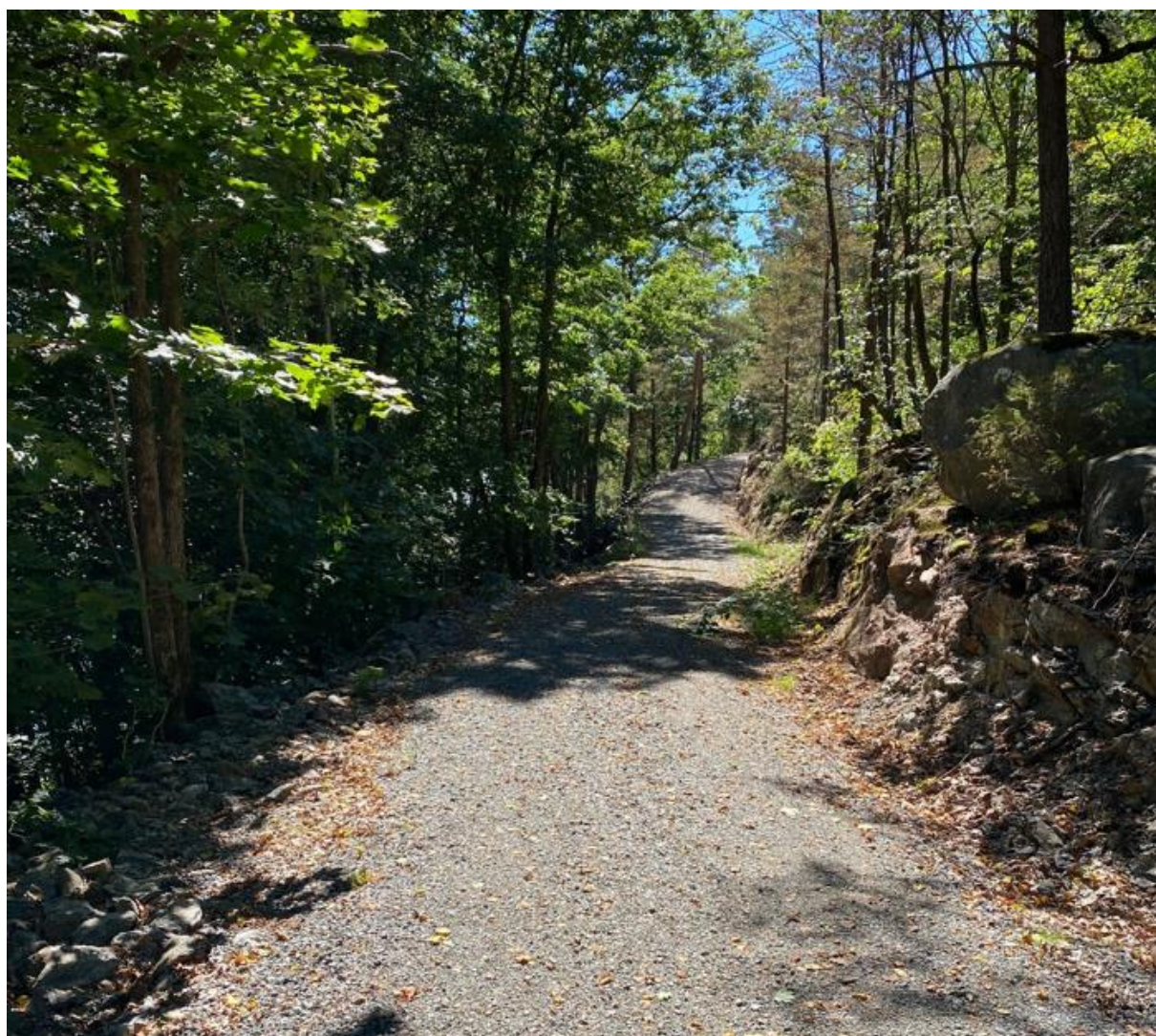


# PLANBESKRIVELSE

DETALJREGULERINGSPLAN FOR KJØREVEI HANTHO-KVASTADLIA  
TVEDESTRAND KOMMUNE

Gnr. 6, bnr. 1, 3, 5, 11 og gnr. 7, bnr. 1, 2, 8 m.fl.



# 1 Sammendrag

Hensikten med detaljreguleringsplanen er å regulere Liaveien mellom Hantho og Kvastadlia til kjørevei. Liaveien reguleres delvis i samme trasé som en eksisterende traktorvei og delvis som helt ny vei. Ved å regulere Liaveien til kjørevei vil man få en mer tjenlig tilgang til fritidsboliger og skogseiendommer i Kvastadlia. Reguleringsplanen omfatter i tillegg deler av Hanthoveien, avkjørsel fra Fv. 410 (Ytre vei) og en mindre strekning av Fv. 410. Ved avkjørselen til Fv. 410 reguleres sikringstiltak. Langs planområdets veianlegg reguleres nødvendige grøfter, skjæringer, fyllinger, møteplasser, avkjørsler til fritidsboliger, kryssende traktorveier og kryssende stier.

Planområdet er i kommuneplanens arealdel for Tvedestrand kommune avsatt til LNFR-areal. Deler av planområdet er i tillegg innfor 100-metersbeltet i strandsonen. Liaveien mellom Hantho og Kvastadlia ble omsøkt og godkjent. Dermed påbegynte tiltakshaver opparbeiding av veien, men kommunens godkjenningsvedtak ble senere opphevet av Statsforvalteren i Agder på grunn av påfølgende klagebehandling. Aust-Agder Jordskifterett konkluderte i forbindelse med byggesøknaden at det foreligger grunn til jordskifteavgjørelse, og at valgt trasé for Liaveien er det alternativet hvor nytten overstiger ulempen mest vesentlig.

Reguleringsplanen tilrettelegger for ansvarlig forvaltning av Liaveien i lys av dens plassering i strandsonen og LNFR-areal. Det innføres et strengt vern i planområdet for å verne om strandsonens og LNFR-arealets mange kvaliteter. Dette innebærer blant annet at:

- Kjøreveien vil tilrettelegge for et allment tilgjengelig friluftsliv.
- Kjøreveien vil sikre allmenheten tilgang til strandsonen.
- Reguleringsplanen verner om planområdets myrområder, eksisterende terreng og vegetasjon, arts mangfold og vannmiljø.
- Reguleringsplanen sikrer god overvannshåndtering, og gir muligheter for mindre grep ved flombekker eller liknende som utgjør fare for utrensning av kjøreveien ved kraftig nedbør.

Vedlegg:

Plankart – AOS (1-1500)

Reguleringsbestemmelser

Vedlegg 1 Saksgang – Jordskifte, byggesøknad og klagebehandling

Vedlegg 2 Planinitiativ (23.05.2022)

Vedlegg 3 Referat fra oppstartsmøte (24.05.2022)

Vedlegg 4 Varsel om oppstart av reguleringsarbeid (05.09.2022)

Vedlegg 5 Innkomne merknader til varsel om oppstart

Vedlegg 6 Temakart strandsone

Vedlegg 7 Skjema for kartlegging av sjøørret i Hanthobekken

Vedlegg 8 Faktaark for naturbeiteområde

Vedlegg 9 Faktaark for friluftsområde

Vedlegg 10 ROS-analyse

Vedlegg 11 Oppsummering og kommentarer til innkomne merknader

## Innhold

1	Sammendrag .....	2
2	Bakgrunn .....	6
2.1	Hensikten med planen.....	6
2.2	Nøkkelopplysninger .....	6
2.3	Tidligere vedtak i saken .....	6
2.3.1	Saksgang - Jordskifte, byggesøknad og klagebehandling.....	6
2.3.2	Foreløpig planprosess .....	9
2.3.3	Saksgangens betydning for igangsetting av planarbeid.....	9
2.4	Krav om konsekvensutredning .....	9
3	Planprosess.....	11
3.1	Oppstartmøte .....	11
3.2	Varsel om oppstart av planarbeid .....	11
3.3	Medvirkning.....	11
3.4	Innkommne merknader til varsel om oppstart .....	11
4	Planstatus og rammebetingelser .....	13
4.1	Overordnede planer .....	13
4.1.1	Kommuneplanens arealdel for Tvedestrand kommune 2017-2029 (2017) .....	13
4.2	Gjeldende reguleringsplaner .....	13
4.3	Tilgrensende planer .....	13
4.4	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer .....	13
4.4.1	Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen	13
4.4.2	Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.....	14
4.4.3	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 .....	14
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold.....	15
5.1	Beliggenhet.....	15
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	16
5.2.1	Historisk arealbruk, før 2021.....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
5.2.2	Trasévalg.....	17
5.2.3	Arealbruk i 100-meterbeltet .....	18
5.2.4	Eksisterende situasjon sammenliknet med historisk situasjon	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
5.3	Stedets karakter og landskap .....	21
5.4	Kulturminner og kulturmiljø .....	22
5.5	Naturverdier .....	22
5.5.1	Arter og naturtyper .....	22
5.5.2	Hanthobekken .....	22

5.5.3	Naturbeitemark.....	23
5.5.4	Myr .....	24
5.5.5	Skog .....	25
5.5.6	Vannmiljø .....	25
5.6	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder .....	25
5.6.1	Friluftsområde .....	25
5.6.2	Strandsonen .....	26
5.7	Landbruk.....	27
5.8	Trafikkforhold .....	29
5.8.1	Hanthoveien .....	29
5.8.2	Liaveien.....	29
5.8.3	Fylkesveien Fv. 410.....	29
5.9	Barns interesser .....	30
5.10	Sosial infrastruktur.....	30
5.11	Universell tilgjengelighet .....	30
5.12	Teknisk infrastruktur .....	31
5.13	Grunnforhold .....	31
5.14	Støyforhold .....	31
5.15	Luftforurensning .....	31
5.16	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon).....	31
6	Beskrivelse av planforslaget.....	33
6.1	Planlagt arealbruk.....	33
6.1.1	Reguleringsformål .....	34
6.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål med løsningsbeskrivelse.....	34
6.2.1	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL §12-5 nr. 2).....	34
6.2.2	Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (PBL §12-5 Nr. 5).....	35
6.3	Tilknytning til infrastruktur.....	35
6.4	Trafikkløsning.....	35
6.4.1	Tilknytning til overordnet veinett .....	35
6.4.2	Felles atkomstveier, eiendomsforhold.....	36
6.5	Miljøoppfølging.....	36
6.6	Overvannshåndtering .....	36
6.7	Naturmangfold .....	36
6.8	Universell utforming.....	38
6.9	Landbruksfaglige vurderinger.....	38
6.10	Avbøtende tiltak/løsninger ROS .....	38
7	Virkinger av planforslaget .....	40

7.1	Overordnede planer .....	40
7.1.1	Konsekvenser for LNFR-areal .....	40
7.1.2	Konsekvenser for 100-metersbeltet .....	40
7.2	Landskap og stedets karakter .....	40
7.3	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven .....	40
7.3.1	Myr .....	40
7.3.2	Naturbeitemark.....	41
7.3.3	Hanthobekken .....	41
7.3.4	Skog .....	41
7.4	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk.....	41
7.5	Trafikkforhold .....	41
7.6	Barns interesser .....	42
7.7	Universell tilgjengelighet .....	42
7.8	Jordressurser/landbruk .....	42
7.9	Beiteområder.....	42
7.10	Interessemotsetninger.....	42
7.11	Avveining av virkninger .....	42
8	Innkomne innspill .....	43
8.1	Merknader .....	43
9	Avsluttende kommentar .....	44

## 2 Bakgrunn

Det er ønskelig å detaljregulere Liaveien til kjørevei slik at fritidseiendommene i Kvastadlia får kjøreadkomst. Opparbeidelse av Liaveien ble påbegynt etter at det ble gitt dispensasjoner og byggetillatelse fra Tvedestrand kommune. En av merknadene ble i etterkant av vedtakets klagefrist tatt opp for klagebehandling i teknikk-, plan- og naturutvalget i kommunen. Her ble ikke klagen tatt til følge, men i påfølgende klagebehandling av Statsforvalteren i Agder ble kommunens vedtak opphevet og klagen tatt til følge. Deretter stadfestet av kommunal- og distriktsdepartementet Statsforvalterens vedtak med å opprettholde det. Intensjonen med å detaljregulere Liaveien er å tilrettelegge for ny søknad om byggetillatelse. På denne måten kan Liaveien tas i bruk på den måten man i utgangspunktet hadde tenkt når man bygde veien.

### 2.1 Hensikten med planen

Hensikten med detaljreguleringsplanen er å regulere Liaveien mellom Hantho og Kvastadlia til kjørevei. Liaveien reguleres delvis i samme trasé som en eksisterende traktorvei og delvis som helt ny vei. Ved å regulere Liaveien til kjørevei vil man få en mer tjenlig tilgang til fritidsboliger og skogseiendommer i Kvastadlia. Reguleringsplanen omfatter i tillegg deler av Hanthoveien, avkjørsel fra Fv. 410 (Ytre vei) og en mindre strekning av Fv. 410. Ved avkjørselen til Fv. 410 reguleres sikringstiltak. Langs planområdet veianlegg reguleres nødvendige grøfter, skjæringer, fyllinger, møteplasser, avkjørsler til fritidsboliger, kryssende traktorveier og kryssende stier.

### 2.2 Nøkkelopplysninger

#### Forslagstillere

Navn: Hege Furland og Bård Bringsrud Svensen, på vegne av grunneierne av eiendommene i Kvastadlia (Gnr/Bnr 6/24, 6/39, 7/2, 7/4, 7/5, 7/6, 7/7 og 7/8).

#### Plankonsulent

Navn: Teknaconsult AS

Org.nr: 987 806 826

Adresse: Luramyrvеien 25A

Kontakt: [post@tekenaconsult.no](mailto:post@tekenaconsult.no) / [vebjorn@tekenaconsult.no](mailto:vebjorn@tekenaconsult.no)

#### Eiendommer

Planområdet omfatter følgende eiendommer:

Gnr. 6	Bnr. 1, 3, 5, 11, 17, 39 og 47
Gnr. 7	Bnr. 2, 4, 5, 6, 7 og 8
Gnr. 600	Bnr. 410

### 2.3 Tidligere vedtak i saken

#### 2.3.1 Saksgang - Jordskifte, byggesøknad og klagebehandling

1. **17.11.2017:** Innsending av følgende krav om sak for Aust-Agder jordskifterett:
  - Oppgradering av eksisterende vei inn til Kvastadlia.
  - Anlegge ny tilkomst til veien inn til Kvastadlia fra Hanthoveien.
  - Kostnadsfordeling av kost for oppgradering av eksisterende vei samt kost for ny tilkomst.
  - Bekrefte veiretten til eiendommene i Kvastadlia.

Aust-Agder jordskifterett aksepterte saken.

2. **11.10.2019:** Forslag til jordskifteavgjørelse fra Aust-Agder jordskifterett.
  - Alternativ 2 regnes etter jordskifterettens samlede vurdering som alternativet der nytten av bedre tilkomst til dyrka mark og skogteigene overstiger ulempen som påføres eiendommene 6/1, 6/3 og 6/5.
3. **27.03.2020:** Tvedestrand kommune mottar «*Søknad om tillatelse til tiltak - ett trinn*» for utbedring/anleggelse av vei (utsendt 25.03.2020).
4. **30.10.2020:** Vedtak om samtykke til omdisponering av dyrka mark. Se **Vedlegg 1.1.**
  - **Myndighet:** Tvedestrand kommune
  - **Saksnummer:** 20/1098-11
  - I henhold til jordlova §9, andre ledd gir landbruksrådgiveren samtykke til omdisponering av inntil 1.4 dekar dyrka og dyrkbar mark, hvorav ca. 80 m<sup>2</sup> er innmarksbeite og 1320 m<sup>2</sup> er dyrkbar mark.
5. **04.11.2020:** Vedtak – dispensasjon og tillatelse til utbedring/anleggelse av vei på gnr 7 bnr 8 mfl Hantho. Se **Vedlegg 1.2.**
  - **Myndighet:** Tvedestrand kommune
  - **Saksnummer:** 20/1098-13
  - I henhold til Pbl. §19-2 innvilger Tvedestrand kommune dispensasjon fra formålet LNFR-areal i kommuneplanen, og dispensasjon fra Pbl. §1-8 Forbud mot tiltak mv. langs sjø og vassdrag.
  - I henhold til Pbl. §21-4 jf. §§ 20-1 og 20-3 gir Tvedestrand kommune tillatelse til utbedring/anleggelse av vei.
6. **18.11.2020 og 23.11.2020:** Svar på merknad vedr utbedring/anleggelse av vei – gnr 7 bnr 8 mfl. Se **Vedlegg 1.3.**
  - **Myndighet:** Tvedestrand kommune
  - **Saksnummer:** 20/1098-15
  - Merknad fra grunneier av gnr/bnr 6/3,5 datert 18.11.2020.
  - Bekreftelse i brev fra Tvedestrand kommune om at merknad ikke var en klage, men kommentarer på kommunens vedtak, datert 23.11.2020.
7. **25.11.2020:** Klagefrist utløpt.
8. **07.12.2020:** Ny merknad fra grunneier av gnr/bnr 6/3,5. Se **Vedlegg 1.4.**
9. **14.12.2020:** Jordskifteavgjørelse, se **Vedlegg 1.5.**
  - **Myndighet:** Aust-Agder Jordskifterett
  - **Saksnummer:** 17-183221REN-JARD Hanthoveien
10. **27.01.2021:** Utløp av ankefrist for jordskifteavgjørelse.
11. **04.02.2021:** Befaring med Tvedestrand kommune, utførende entreprenør og grunneier av gnr/bnr 6/3,5.
  - Kommunen bekrefter at tiltaket kan iverksettes.
12. **04.02.2021:** Tinglysning av jordskiftesak.

13. **05.02.2021:** Byggestart av kjøreveien Liaveien.
14. **09.02.2021:** Tvedestrand kommune tar en ny vurdering av merknader fra grunneier av gnr/bnr 6/3,5, datert 18.11.2020 og 07.12.2020. Se **Vedlegg 1.6.**
- Merknadene må likevel anses som klage på kommunens godkjenning av veianlegg 04.11.2020.
  - Oversendelse til ansvarlig søker og tiltakshaver. Merknaden datert 07.12.2020 er ikke tidligere oversendt ansvarlig søker.
15. **12.02.2021:** Ny merknad fra grunneier av gnr/bnr 6/3,5. Se **Vedlegg 1.7.**
16. **16.03.2021:** Klagebehandling - Opprettholder delegert vedtak datert 04.11.2020. Se **Vedlegg 1.8.**
- **Myndighet:** Tvedestrand kommune v/Teknikk-, plan- og naturutvalget
  - **Saksnummer:** 20/1098-26
  - Finner ikke grunnlag for å endre tidligere dispensasjon og tillatelse til utbedring/anleggelse av vei og opprettholder delegert vedtak, datert 04.11.2020.
  - Saken oversendes Statsforvalteren i Agder for endelig avgjørelse.
17. **10.06.2021:** Klagebehandling – Opphever kommunens vedtak. Se **Vedlegg 1.9.**
- **Myndighet:** Statsforvalteren i Agder
  - **Saksnummer:** 2021/2810
  - Klagen tas til følge i den forstand at kommunens vedtak er opphevet.
  - Tiltaket er avhengig av dispensasjon fra plankrav, noe som det ikke er søkt om. Statsforvalter tar derfor ikke stilling til kommunens innvilgelse av dispensasjon fra arealformål og byggeforbud i 100-metersbeltet.
18. **17.06.2021:** Omgjøringsbegjæring fra Statsforvalter oversendt Statsforvalter i Agder.
- Det stilles spørsmål ved om statsforvalterens klagebehandling er tatt på feil grunnlag. Kvastadkilen er av statsforvalter vurdert som vassdrag og ikke sjø, og er dermed underlagt krav om detaljregulering.
19. **30.09.2021:** Statsforvalterens vurdering av omgjøringsbegjæring. Se **Vedlegg 1.10.**
- **Myndighet:** Statsforvalteren i Agder
  - **Saksnummer:** 2021/2810
  - Statsforvalter omgjør eget vedtak av 10.06.2021, slik at dette oppheves.
  - Det gis ikke dispensasjon fra arealformålet i kommuneplan og byggeforbudet i 100-metersbeltet for anleggelse av vei. Klages tas til følge.
20. **22.10.2021:** Tiltakshaver klager på vedtak i sak 2021/2810, datert 30.09.2022.
21. **09.02.2022:** Vedtak – Departementet finner ikke grunnlag for å omgjøre vedtaket, jf. Departementets vurdering. Se **Vedlegg 1.11.**
- **Myndighet:** Det kongelige kommunal- og distriktsdepartement
  - **Saksnummer:** 22/1203-2
  - Kommunen bør gå i dialog med tiltakshaver og de berørte partene i jordskiftesaken for å prøve å finne en løsning innenfor regelverket, til beste for alle parter.



22. **24.03.2022:** I møte mellom Tvedestrand kommune, tiltakshaver, ansvarlig søker og klager ble det opplyst om at omsøkt vei ikke kan brukes da det ikke foreligger noen byggetillatelse eller ferdigattest.

### **2.3.2 Foreløpig planprosess**

1. **23.05.2022:** Planinitiativ vei Kvastadlia, Tvedestrand kommune. Se **Vedlegg 2**.
2. **24.05.2022:** Oppstartsmøte med Tvedestrand kommune for kjørevei Hantho-Kvastadlia. Se **Vedlegg 3**.
3. **05.09.2022:** Varsel om oppstart av reguleringsarbeid. Se **Vedlegg 4**.

### **2.3.3 Saksgangens betydning for igangsetting av planarbeid**

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) har i sin behandling av klage fra tiltakshaver avsluttet sin vurdering med:

*Departementet oppfatter at saken, på grunn av de involvertes ulike handlinger, har medført konsekvenser, også økonomiske, for sakens parter. Det er mulig kommunen bør gå i dialog med tiltakshaver og de berørte partene i jordskiftesaken for å prøve å finne en løsning innenfor regelverket, til beste for alle parter.*

Kommunen har fulgt opp departementets anmodning om å gå i dialog med partene. En løsning basert på økonomisk kompensasjon for grunneier av gnr/bnr 6/3,5 har ikke ført frem, da det var for stor avstand mellom partene.

Kommunen har i ettertid av byggesaksbehandlingen uttalt at denne saken ikke skulle vært behandlet som byggesøknad med tilhørende dispensasjon. I stedet burde det vært utarbeidet en detaljreguleringsplan, som ville tilrettelagt for en enklere byggesøknadsprosess. I lys av dette er det igangsatt en planprosess med den hensikt å regulere kjøreveien Liaveien mellom Hantho og Kvastadlia.

## **2.4 Krav om konsekvensutredning**

Planforslaget er vurdert i henhold til forskrift om konsekvensutredning (KU). Planforslaget faller ikke inn under forskriftens §6 om tiltak som alltid skal utredes. Videre er det også vurdert at planforslaget ikke får vesentlige virkninger for miljø eller samfunn i henhold til forskriftens §8, og §10.

I henhold til §8 første ledd bokstav a, skal tiltak i vedlegg II konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. I vedlegg II nevnes landbruksvei over 5 km som et slikt tiltak som mulig må vurderes konsekvensutredet. Liaveien fra Hantho til Kvastadlia er på om lag 1.3 km, hvorav omtrent 550 meter er nyetablering og omtrent 780 meter er oppgradert traktorvei. Med tanke på Liaveiens beskjedne lengde vurderes det at veien ikke medfører vesentlige virkninger for miljø eller samfunn.

I henhold til §10 tredje ledd bokstav d, skal det vurderes konsekvensutredning ved større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål. Større omdisponeringer vil kunne regnes som vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. Planområdets areal er om lag 13 dekar, der forslaget medfører omregulering av omtrent 12 dekar fra LNFR-areal til kjørevei og annen veigrunn. En betydelig del av omreguleringen

omfatter eksisterende veianlegg, herunder Fv. 410 og denne veiens sidearealer, og den eksisterende kjøreveien Hanthoveien. Disse veiene er regulert til LNFR-areal i kommuneplanens arealdel. I tillegg så omreguleres 8 dekar fra LNFR-areal til kjørevei og annen veigrunn ved den nye foreslåtte kjøreveien Liaveien fra Hantho til Kvastadlia. Veien er på om lag 1.3 km, der en vesentlig del av traseen følger opprinnelig traktorvei fra Hantho til Kvastadlia.

Vurderingen som tilsier at planen ikke får vesentlig virkning for miljø eller samfunn og dermed ikke faller inn under forskriftens krav om konsekvensutredning baseres på følgende forhold:

- a. Kjøreveiens begrensede lengde og areal
- b. Kjøreveien etableres som traktorvei, veiklasse 7 m/topplag (grusvei, ca. 4m bredde)
- c. Omtrent 780 meter av Liaveien regnes som en oppgradering av en tidligere traktorvei, kun 550 meter er nyetablering.
- d. Begrenset ferdsel for motorkjøretøy da veien sperres med bom

Liaveien vil være en allment tilgjengelig turvei noe som bedrer tilgjengeligheten til omkringliggende friluftsområder og strandsonen sammenliknet med historisk situasjon. Veien bedrer også tilgjengeligheten til skogsområder og beiteområder langs veien.

# 3 Planprosess

## 3.1 Oppstartmøte

Det ble avholdt oppstartmøte med planavdelingen i Tvedestrand kommune den 24.05.2022. Referat fra oppstartsmøtet er vedlagt, se **Vedlegg 3**. Planfaglige tema og prioriterte utredningsbehov for planarbeidet ble angitt så langt dette var mulig på grunnlag av tilgjengelige opplysninger gitt i planinitiativet og tidligere saksgang. Liaveiens innvirkning og tilpasning til landskap og omgivelser samt forholdet til strandsonen og LNFR-areal ble trukket frem som viktige tema som reguleringsplanen må utrede. Tvedestrand kommune anbefalte oppstart av planarbeid.

## 3.2 Varsel om oppstart av planarbeid

Varsel om oppstart av planarbeidet ble sendt til aktuelle myndigheter, grunneiere, naboer og andre berørte parter 05.09.2022, se **Vedlegg 4**. Utvelgelse av berørte parter i planarbeidet er vurdert med kommunens varslingsliste som utgangspunkt. Alle berørte parter ble varslet digitalt via Altinn, mens parter som har reservert seg mot digital post fikk varselet i brevform. I tillegg ble varsel om oppstart kunngjort i Tvedestrandsposten torsdag 08.09.2022, og på kommunens egen hjemmeside. Merknadsfrist til varsel om oppstart av planarbeid var 21.10.2022 (46 dager).

## 3.3 Medvirkning

En planprosess legger opp til en bredere medvirkning enn i byggesøknadsprosessen. Flere parter vil i et planarbeid vurderes som berørte, og flere vil få mulighet for å uttale seg om planforslaget. Dette er blant annet fordi planområdet omfatter et større område enn tiltaksområdet rundt kjøreveien gjorde i byggesøknaden.

Det ønskes bred medvirkning i forbindelse med reguleringen av den nye kjøreveien Liaveien mellom Hantho og Kvastadlia. Dette for å avdekke alle potensielle konflikter. Man anser at saken er ganske godt kjent for alle berørte parter gjennom behandling i jordskifteretten, byggesaksbehandling i Tvedestrand kommune og påfølgende klagebehandling hos Statsforvalteren i Agder og Kommunal- og distriktsdepartementet. Det ble i denne forbindelse gjennomført befaringer og møter hvor berørte aktører, representanter fra jordskifteretten og kommunen har deltatt. På grunn av nevnte sakshistorikk, og det faktum at Liaveien er delvis opparbeidet og dermed enklere for berørte parter å ta stilling til, så har man ikke sett behov for å avholde noen befaring eller folkemøte i forkant av utarbeidelsen av planforslaget.

## 3.4 Innkomne merknader til varsel om oppstart

Det kom 8 merknader til varsel om oppstart innen fristen som var 21.10.2022, og 1 merknad fra Agder fylkeskommune etter fristen.

Merknadene ble mottatt fra:

- 1 Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard



**TVEDESTRAND KOMMUNE**  
**Melding om igangsetting av reguleringsarbeid**

Med hjemmel i plan- og bygningsloven §12-8 varsler Teknaconsult AS med dette om oppstart av følgende reguleringsarbeid: **Detaljreguleringsplan for kjørevei Hantho - Kvastadlia. Plan-ID 188.**

Hensikten med detaljreguleringsplanen er å legge til rette for utbedring av eksisterende vei og etablering av kjørevei på strekningen fra Hantho til eiendommer i Kvastadlia.

Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr 6/1, 6/3, 6/23, 6/14, 6/11, 6/39, 7/1, 7/2, 7/3, 7/4, 7/5, 7/6, 7/7, 7/8 m.fl. og utgjør ca. 13,1 daa.

Det er ikke hjemmel for konsekvensutredning eller utbyggingsavtale for gjennomføring av denne planen. Mer informasjon finnes på Tvedestrand kommunes nettsider.

Eventuelle merknader eller kommentarer til planvarselet sendes til [post@teknacconsult.no](mailto:post@teknacconsult.no) eller til Teknaconsult AS, Luramyveien 25A, 4313 Sandnes. Kopi sendes til [post@tvedestrand.kommune.no](mailto:post@tvedestrand.kommune.no) eller til Tvedestrand kommune, Postboks 38, 4901 Tvedestrand.

**Frist for merknader er 21.10.2022. Vennligst oppgi plan-ID og eget gnr/bnr ved innsending av merknad.**

**teknacconsult**  
-gode råd

**Figur 1:** Annonse fra Tvedestrandsposten 08.09.2022.

- 2 Fiskeridirektoratet
- 3 Statsforvalteren i Agder
- 4 Statens vegvesen
- 5 Agder Energi Nett AS
- 6 Kystverket
- 7 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- 8 Østre Agder Brannvesen
- 9 Agder fylkeskommune

Alle merknader er i sin helhet vedlagt planforslaget, se **Vedlegg 5**. De fleste merknadene er forsøkt hensyntatt og innarbeidet i planforslaget.

# 4 Planstatus og rammebetingelser

## 4.1 Overordnede planer

### **4.1.1 Kommuneplanens arealdel for Tvedestrand kommune 2017-2029 (2017)**

Gjeldende kommuneplans arealdel ble vedtatt 07.02.2017 av Tvedestrand kommunestyre.

I kommuneplanens arealdel er området regulert til «Landbruk-, natur- og friluftsmål samt reindrift – nåværende» (LNFR-areal). I kommuneplanens planbeskrivelse står det under sammenstilling av arealvurderinger at strandsonen skal bevares i tråd med nasjonal politikk, med fokus på allment friluftsliv og landskapsvirkning. Samtidig må det i en viss grad kunne tilrettelegges for nye byggetiltak.

Nærområdene rundt planområdet er for det meste regulert til LNFR-areal, i tillegg er det eksisterende bebyggelse i nærområdene som er regulert til nåværende fritidsbebyggelse, nåværende næringsbebyggelse og nåværende boligbebyggelse. I kommunedelplan for kystsonens byggeområder 2011-2023 er et område på østsiden av Kvastadkilen angitt som boligområde KDP 01 Kvastad.

## 4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Foreslått planområde er ikke detaljregulert fra før.

## 4.3 Tilgrensende planer

Det foreslåtte planområdet har ingen tilgrensende detaljreguleringsplaner, men det er en detaljreguleringsplan i nærområdet. Dette er detaljreguleringsplan for Hantho hyttefelt, plan-ID 064\_1, vedtatt 14.06.2005.

I tillegg til selve «hovedplanen» er det flere delområder hvor det er gjort omreguleringer og planendringer. Disse delområdene har plan-ID 064\_3, 064\_4, 064\_5 og 064\_6. Hantho hyttefelt er i hovedsak et utbygd hyttefelt, men har også områder for blant annet næring, boliger, småbåtanlegg, samt nødvendige kjøreveier og parkering. Hantho hyttefelt er ikke forbundet med fylkesveien via Hanthoveien, og har dermed liten påvirkning på trafikale forhold ved Liaveien fra Hantho til Kvastadlia.

## 4.4 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

### **4.4.1 Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen**

Retningslinjene er opprinnelig utgitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (nå: Kommunal og distriktsdepartementet), og er fastsatt ved kongelig resolusjon 28.05.2021.

Formålet med retningslinjene er:

*... å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk og sikre nasjonale og regionale interesser i 100-metersbeltet langs sjøen.*

*Retningslinjene skal bidra til at det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser i strandsonen og at unødvendig bygging langs sjøen unngås, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) §1-8. Strandsonen gir grunnlag for næring og bosetting langs kysten og god arealplanlegging kan gi økt*

*verdiskapning og flere lønnsomme arbeidsplasser. Kommunene må balansere disse interessene i planleggingen.*

*Retningslinjene skal bidra til en geografisk differensiering gjennom planleggingen, der retningslinjene er strengest der utbyggingspresset er stort og verneverdiene høyest.*

Retningslinjenes kapittel 9 gjelder for «andre områder» der presset på arealet er stort, dette innebærer blant annet alle kystkommunene i Agder. Presset er ikke nødvendigvis stort i hele kommunen, men knytter seg til enkelte attraktive områder langs kysten. Kapittel 9.5 omhandler terrenginngrep og infrastruktur og her angis følgende retningslinjer:

*Terrenginngrep skal unngås på arealer som har betydning for natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Det skal legges vekt på å oppnå god tilgjengelighet til strandsonen.*

*Tomteopparbeiding, etablering av veier og annen infrastruktur bør skje slik at terrenginngrep og ulemper blir minst mulig.*

*Det bør legges vekt på løsninger som gir allmennheten bedre tilgang til sjøen og en forbedret landskapsituasjon gjennom terrengbehandling, planting av vegetasjon og lignende.*

#### **4.4.2 Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

Retningslinjene er opprinnelig utgitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (nå: Kommunal og distriktsdepartementet), og er vedtatt ved kongelig resolusjon 26.09.2014.

Kapittel 4.7 omhandler tema som er aktuelle for planforslaget og her angis følgende retningslinjer:

*I planleggingen skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.*

#### **4.4.3 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023**

Retningslinjene er opprinnelig utgitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (nå: Kommunal og distriktsdepartementet), og er vedtatt ved kongelig resolusjon 14.05.2019.

I Kapittel 2 angående vekstkraftige regioner og lokalsamfunn i hele landet står følgende retningslinjer:

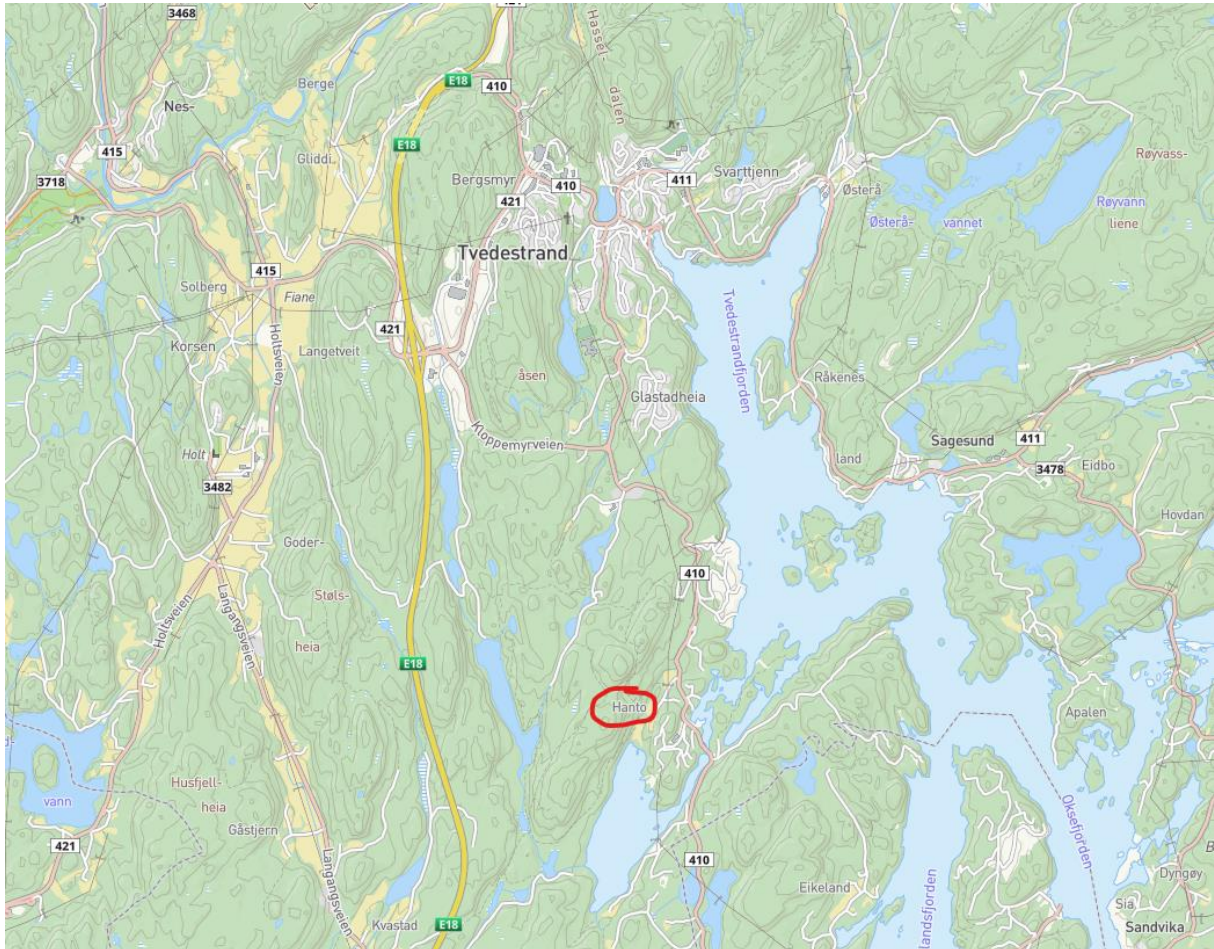
*Fylkeskommunene og kommunene identifiserer og tar hensyn til viktig naturmangfold, friluftslivsområder, overordnet grønnstruktur, kulturhistoriske verdier, kulturmiljø og landskap i planleggingen. Samlede virkninger tas hensyn til.*

*Fylkeskommunene og kommunene vurderer arealbruken i strandsonen langs sjøen og i og langs vassdrag i et helhetlig og langsiktig perspektiv, og tar særlige hensyn til naturmangfold, kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser.*

# 5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

## 5.1 Beliggenhet

Det aktuelle området som er foreslått som planområde for Liaveien fra Hantho til Kvastadlia, er lokalisert i Tvedestrand kommune i Agder fylke. Området befinner seg om lag 5 km sør for Tvedestrand sentrum.



**Figur 2:** Det aktuelle områdets plassering. Kilde: kommunekart.com

Planområdet har et totalt areal på om lag 13 daa, og inkluderer en mindre strekning av Fv. 410, avkjørsel mellom Fv. 410 og Hanthoveien, 140 meter av Hanthoveien, 550 meter ny kjørevei fra Hantho, og 780 meter oppgradering traktorvei inn til Kvastadlia.





**Figur 3:** Varslet plangrense i varsel om oppstart av reguleringsarbeid.

## 5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Det foreslåtte planområdet er i sin helhet regulert til LNFR-areal i kommuneplanen. Likevel er dagens arealbruk i planområdet i hovedsak kjørevei og turvei. Lengst nord i det foreslåtte planområdet går fylkesveien Fv. 410. Fra fylkesveien er det en avkjørsel til Hanthoveien som er en eksisterende gruslagt adkomstvei til boliger og gårder på Hantho. Ved avkjørselen til Hanthoveien er det på Fv. 410 busslommer på begge sider av veien.

Videre sørover i planområdet kommer man til den nye traséen av Liaveien som benyttes som turvei. Tilstøtende arealer er regulert som LNFR-areal. På Hantho er deler av tilstøtende arealer bebyggt med boliger og gårder langs Hanthoveien. Langs Liaveien ut til Kvastadlia er LNFR-arealet utbyggt med noen fritidsboliger. Det meste av tilstøtende arealer er ubebyggt og er for det meste tett skog eller beiteområder.

Den opprinnelige traktorveien inn til Kvastadlia er ikke fremkommelig med vanlig personbil. Traktorveien har lav standard og er til dels bratt, smal og med grovt underlag. Traktorveien går i tillegg i en litt ulik trasé i starten enn Liaveien. Dermed kan man kun ta seg inn til Kvastadlia til fots eller ved hjelp av traktor, ATV eller liknende. Fritidsbeboere i Kvastadlia benyttet traktorveien som gangforbindelse til hyttene sine før man nyttet Liaveien som turvei og gangforbindelse. I tillegg benytter de også småbåter til hyttene via Kvastadkilen.

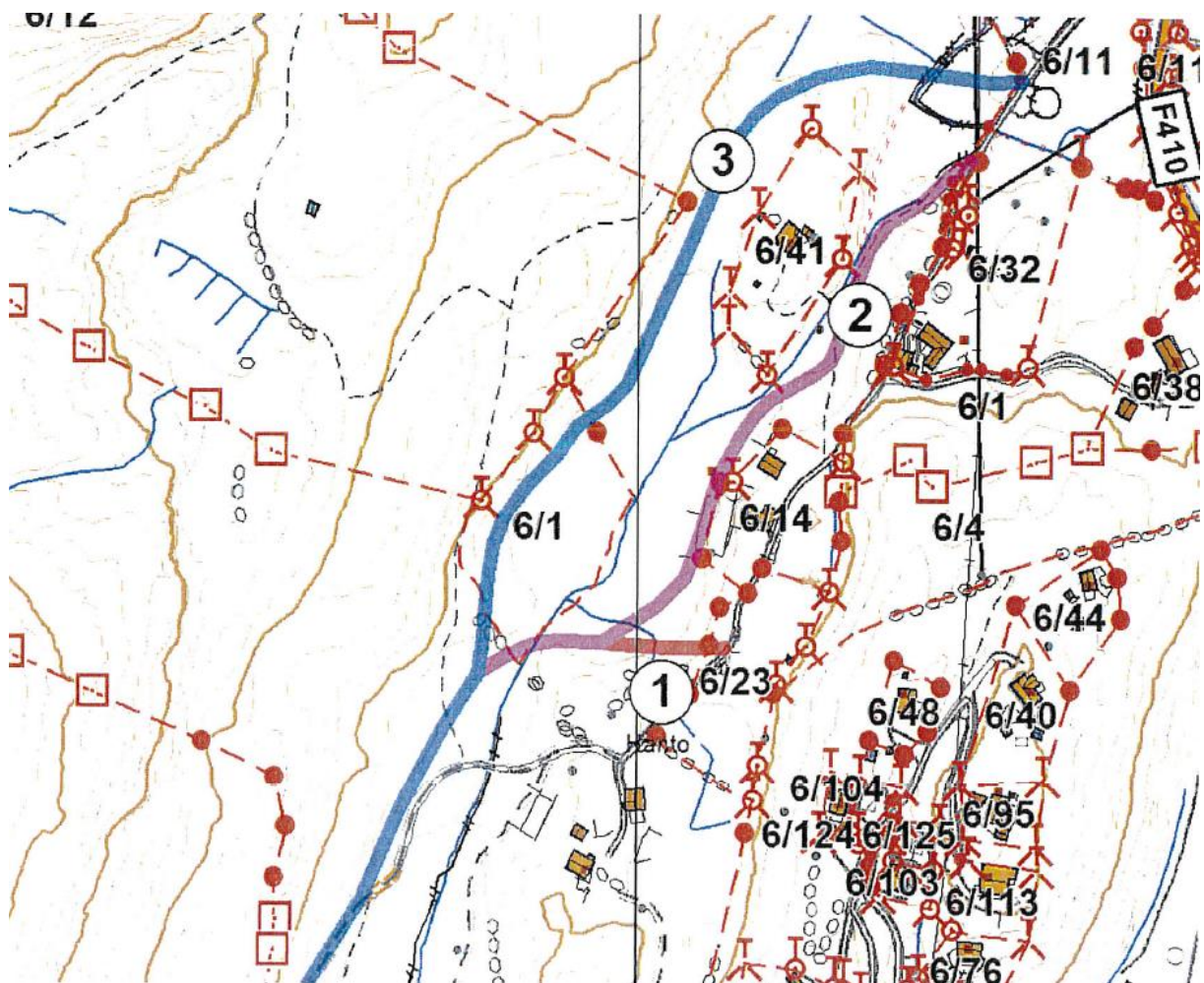


Fordi det kun er gangforbindelse til hyttene er sjøveien den mest egnede transportformen hvis man medbringer tyngre last eller bagasje.

### **5.2.1 Trasévalg**

Traktorveien i enden av Hanthoveien bidrar med å tilrettelegge for etableringen av den nye kjøreveien Liaveien. Man har i størst mulig grad forsøkt å legge opp til en oppgradering av eksisterende traktorveitrasé, men det anlegges noe ny kjørevei for at brukerne av Liaveien ikke skal ledes tvers gjennom gårdsrommene på Hantho. På tidspunktet for når byggesøknaden ble behandlet og trasévalg ble vurdert av jordskifteretten og landbruksrådgiver i kommunen, så ble det vurdert at den nye traséen er den mest egnede traséen etter en samlet vurdering av kost-nytte, inngrep i naturen, helhetlig beiteområde, kryssing av Hanthobekken, sjenanse og trafikkbelastninger for naboer, avvik fra byggeforbud i 100-metersbeltet og avvik fra arealformål.

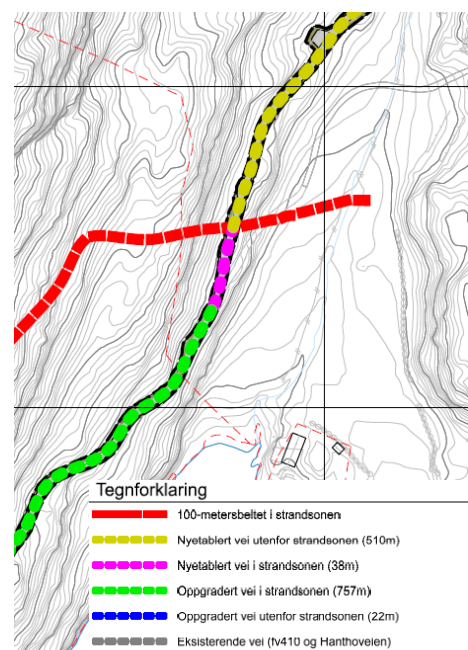
Ny trasé for Liaveien går langs et tidligere myrområde som er under opparbeidelse til beitemark. Videre går traséen over en oppgradert kulvert/traktorkrysning over Hanthobekken. En sentral problemstilling ved utvelgelsen av veitrasé for Liaveien var nettopp krysningen av Hanthobekken. Ved å benytte en eksisterende krysning så anså man at Liaveiens påvirkning på Hanthobekken ble mindre enn ved å etablere en ny krysning lenger sør og nedstrøms i Hanthobekken. Nedstrøms er vannstanden i bekken sikrere siden bekken er større og dypere. Nedstrøms ble dermed vurdert som bedre egnet som gyteområde for sjøørret. Fra Hanthobekken går valgt trasé av Liaveien videre gjennom et skogholt, før den kobler seg på og følger traséen til den tidligere traktorveien.



**Figur 4:** Alternative traséer (1, 2, og 3) som ble utredet i forbindelse med jordskiftesaken og byggesøknaden. Man vurderte at alternativ 2 var best egnet etter en samlet vurdering. Traktorveiens trasé kan skimtes i kartet som sorte veilinjer fra Hantho mot sør-vest til den blå linjen. Traktorveien er lokalisert sør for alle alternative traséforslag som ble vurdert i jordskiftesaken.

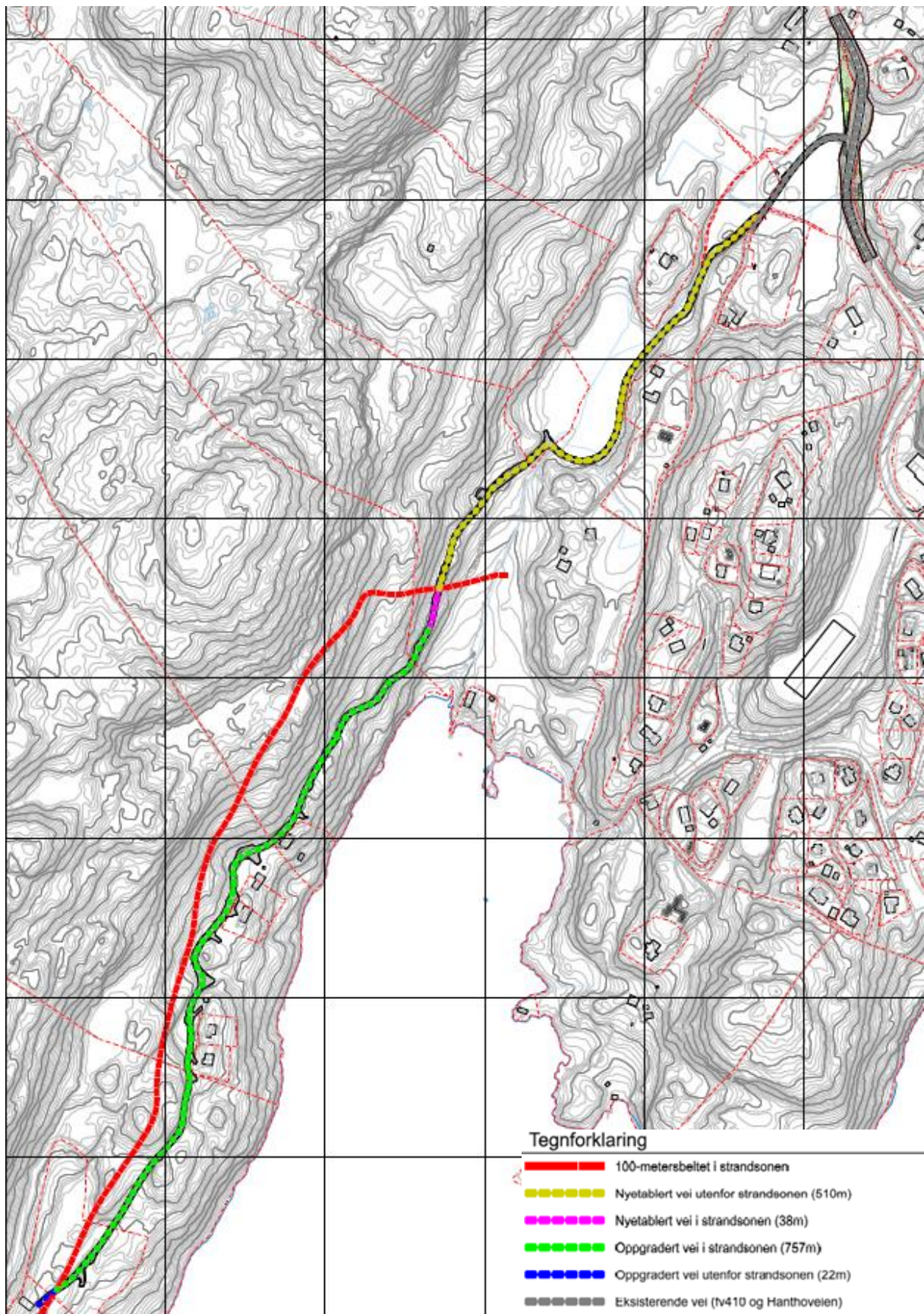
### 5.2.2 Arealbruk i 100-meterbeltet

Den nye delen av Liaveien er delvis lokalisert innenfor 100-metersbeltet i strandsonen. Totalt 795 meter av Liaveien er innenfor 100-metersbeltet, hvorav 38 meter er nyetablering. Resterende del av Liaveien er utenfor 100-metersbeltet. I forbindelse med dispensasjonssøknaden for 100-metersbeltet mot sjø og for arealformål hadde ikke Statsforvalteren i Agder motforestillinger til oppgradering av eksisterende traktorvei. Vedtaket ble opphevet på grunn av de 38 meterne med nyanlagt vei i strandsonen og på grunn av totalt 550 meter nyanlagt vei i LNFR-areal. De 38 nyanlagte meterne i strandsonen har en avstand mellom 60 og 100 meter til sjøen. Se eget temakart for strandsonen ved Liaveien i **Vedlegg 6**.



**Figur 5:** Temakart strandsonen viser nyanlagt vei i strandsonen.





**Figur 6:** Temakart strandsoner viser hvilke deler av den nye kjøreveien som er innenfor 100-metersbeltet i strandsonen.



### 5.2.3 Trasé for ny del av Liaveien

Bildeserien under viser trasé før og etter Liaveien ble påbegynt. Bildene er fra områdene hvor det ikke var traktorvei fra før. Første bilde er tatt lengst nord ved avkjørselen til Liaveien, mens bildene videre nedover fortsetter videre sørover. Historisk situasjon er fotografert 14.02.20 i forbindelse med oppstart av prosjektering av veien.



**Figur 7:** Avkjørsel fra Hanthoveien til Liaveien.



**Figur 8:** Liaveien er anlagt naturlig langs bekken hvor det allerede finnes et tråkk eller antydning til traktorvei.



**Figur 9:** Liaveiens trasé mot myr som er under opparbeidelse til beiteområde.





**Figur 11:** Liaveien langs myren som er under opparbeidelse til beiteområde.



**Figur 10:** Nyanlagt trasé gjennom skogholt



**Figur 12:** Stedet hvor nyanlagt trasé av Liaveien møter traktorveien.

### 5.3 Stedets karakter og landskap

Området er typisk for regionen slik det er beskrevet i Landskapsregion 05 Skog- og heibydene på Sørlandet.

*Bergkoller og åssider som hever seg over dalbunnene, og hindrer utsyn lenger enn fram til neste kolle eller dalsving. De små og oppstikkende terrengformene framstår ofte som karrige, og knudrete bergflater og bart fjell.*

Vest for planområdet er et åsdrag som skråner bratt ned mot Kvastadkilen. Dette gjør at Kvastadlia er østvendt og er solfylt på morgenen og formiddagen, men mister solen relativt tidlig på grunn av åsen i vest. Kvastadlia er skogkledd med tett blandingskog av løvtrær og bartrær. Det er flere bare bergknauser og små kløfter og steinurer. På vestsiden av åsdraget er det et sammenhengende vassdrag med flere tjern, vassdraget har sitt utløp i sørenden av Kvastadkilen. I den nordlige delen av området er et mer åpent og relativt flatt terreng som benyttes til landbruksaktivitet.

Kvastadkilen, som er en del av Tvedestrandsfjorden, utgjør en sentral del av området med bolighus og fritidsboliger rundt tilnærmet hele kilen. Mye av denne bebyggelsen er i strandsonen innenfor 100-metersbeltet mot sjø, dette gjelder også fritidsboligene i Kvastadlia som er plassert i planområdets tilstøtende LNFR-areal i strandsonen.

Kjøreveien Liaveien er skånsomt tilpasset i terrenget og omgivelsene med enkelte små skjæringer og fyllinger. Det er lagt stor vekt på å gi veien et harmonisk og rolig preg, slik at anlegget blir tilpasset terrenget og omgivelsene så godt som mulig, uten vesentlig påvirkning av kulturlandskapet eller naturverdier i området.

I nordenden av kilen er det anlagt en offentlig badestrand som er tilgjengelig via stier fra Liaveien. Planområdet har anslått estetisk og kulturell verdi som nærområdet for øvrig.

#### **5.4 Kulturminner og kulturmiljø**

Det er ikke registrert kulturminner eller kulturmiljø i planområdet ifølge Riksantikvarens kulturminnesøk.

#### **5.5 Naturverdier**

Det er ingen utvalgte naturtyper i planområdet ifølge naturbase av Miljødirektoratet.

##### **5.5.1 Arter og naturtyper**

Ifølge Artsdatabank av Miljødirektoratet er det ikke registret funn i planområdet eller tilstøtende områder. Det er ingen arter av nasjonal forvaltningsinteresse.

##### **5.5.2 Hanthobekken**

Hanthobekken har dokumentert forekomst av sjøørret, jf. oversikt over sjøørretbekker i Agder. Skjema for registrering av små gytebekker er vedlagt planbeskrivelsen, se **Vedlegg 7**.

I den nye delen av Liaveiens trasé var det anlagt et krysningspunkt for traktor over Hanthobekken. Det ble besluttet å benytte eksisterende krysningspunkt, men at dette måtte oppgraderes fordi det var for smalt. Den gamle kulverten ble vurdert som uegnet og for kort for den nye veien. Kulverten ble erstattet med et plastrør med diameter 900 mm, lengde ca. 6 meter og en helning mellom på 1-3 grader. Kulverten ble vurdert som egnet for bekkens forekomst av sjøørret, og høsten 2022 ble det observert ørret i den nyetablerte kulverten.





**Figur 13:** Bilder av den etablerte kulverten. Fra venstre: Kulvertens innløp, kulvertens utløp, oppstrøms og nedstrøms.

24.01.2023 ble det gitt tillatelse fra Statsforvalteren i Agder til å bytte ut kulverten i Hanthobekken, se **Vedlegg 8**. Byttingen gjøres for å etablere kjørevei. Tillatelsen ble gitt med følgende vilkår:

- Kulverten skal legges flatt og vannivå på innløp skal tilsvare nivået på utløpet.
- Selve arbeidet med endring skal utføres på en måte som ikke forringer bekken nedstrøms.
- Den delen av arbeidet som berører bekken skal utføres «raskt» slik at bekken berøres så kort tid som mulig.
- Kantvegetasjon skal ikke berøres.

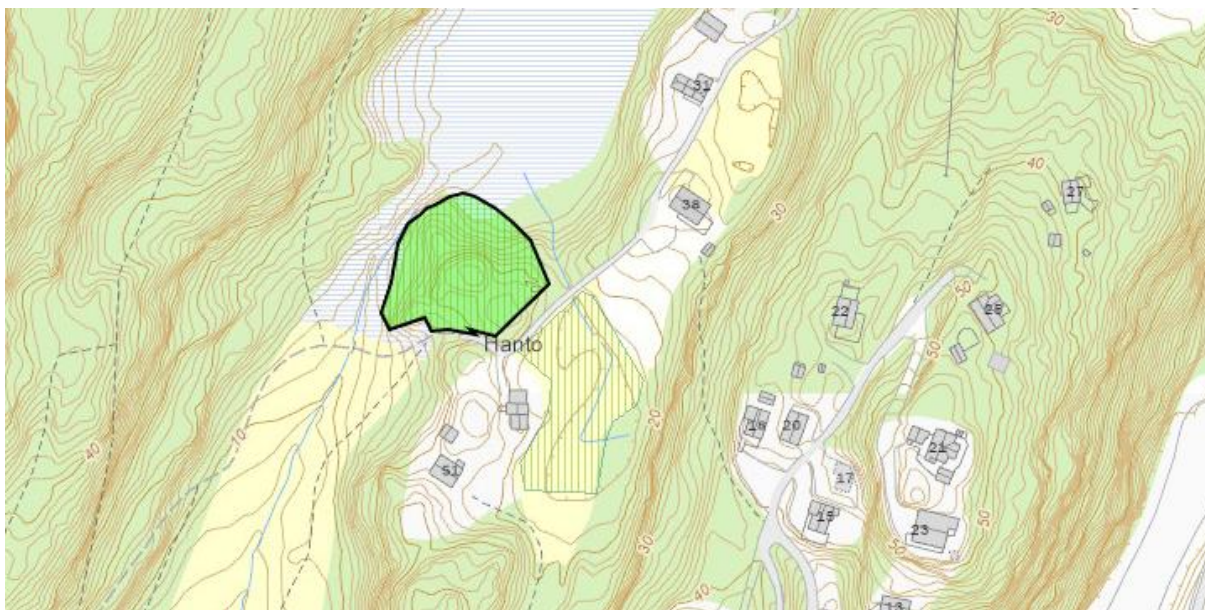


**Figur 14:** Oppgradering av kulvert/krysning av Hanthobekken.

### **5.5.3 Naturbeitemark**

Søk i Naturbase av Miljødirektoratet gir funn av naturbeitemark med middels verdi, men med svært redusert tilstand grunnet intensivt bruk, se **Vedlegg 9**. Planområdet berører nordlige deler av registrert naturbeiteområde. Her er det historisk vært en provisorisk tilkomst til myrområdet som nå er under opparbeidelse til beiteområde. Denne opparbeidelsen er uavhengig av planforslaget.





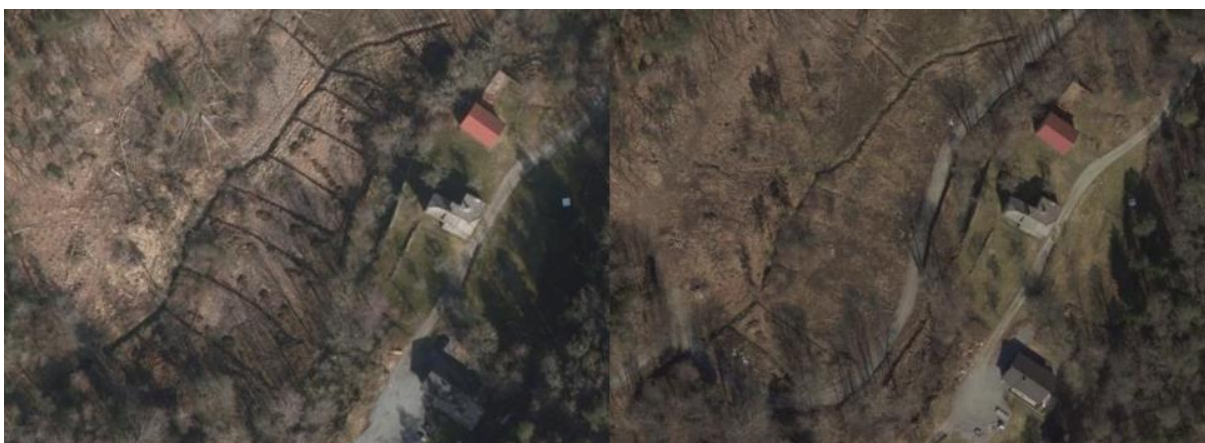
**Figur 16:** Naturbeiteområde iht. naturbase. Kilde: Miljødirektoratet



**Figur 15:** Bildene viser nordlige grenseområder til naturbeiteområdet før Liaveien ble anlagt. På daværende tidspunkt var området berørt av opparbeidelse av beiteområde i nærområdet.

#### 5.5.4 Myr

Liaveiens trasé går langs ytterkanten av en myr som er under opparbeidelse til beitemark. Dette er en sidestilt prosess utenfor planområdet som foregår uavhengig av reguleringsplanen. Traseen hvor veien er anlegges er i dette området oppkjørt med traktor. Det vurderes derfor at kjøreveien ikke medfører stort tap av myr.



**Figur 17:** Flyfoto av myr under opparbeidelse. Flyfoto til venstre er før Liaveien er etablert (2020), og til høyre er etter Liaveien er etablert (2022).



### 5.5.5 Skog

I et område etter kryssing av Hanthobekken hvor traseen går gjennom et skogholt er det fjernet trær i hele veiens bredde i en strekning på ca. 130m. Deretter følger Liaveien den tidligere traktorveien, og her er det kun fjernet trær i nødvendig grad for å utvide tidligere traktorvei til 4m. Det vurderes at utført fjerning av trær ikke er av vesentlig omfang og ikke har vært avgjørende for dyreliv eller fauna i området.



*Figur 18: Deler av strekning på ca. 130 m hvor trær er fjernet i Liaveiens trasé. En karakteristisk bøyd bjørk er markert i bildet for å lettere kunne sammenlikne.*

### 5.5.6 Vannmiljø

I planområdet er vannforekomster begrenset til relativt små bekker, de fleste av disse er vannførende kun rett etter nedbør. Hanthobekken er den største vannforekomsten som berører planområdet.

Det anses ikke at miljøtilstanden til vannforekomstene i planområdet er forringet som følge av påbegynt opparbeiding av Liaveien.

## 5.6 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

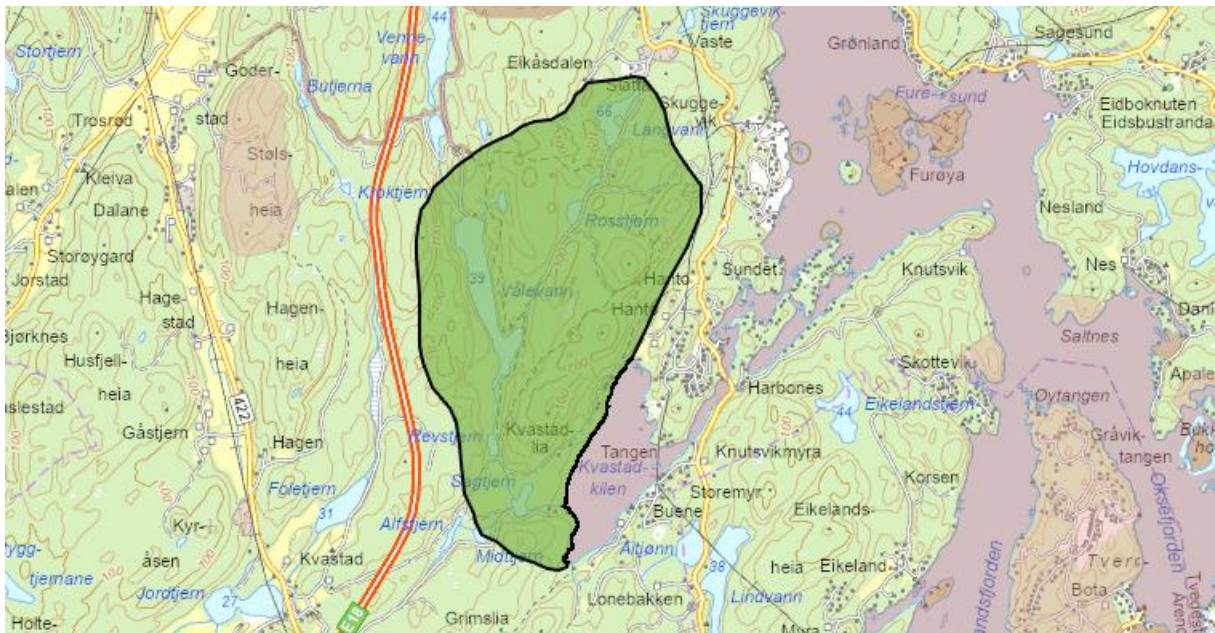
### 5.6.1 Friluftsområde

Søk i Miljødirektoratets naturbase gir funn av et kartlagt friluftsområde Hantho og Vålevann. Friluftsområdet er definert som nærturterreng og er vurdert som et svært viktig friluftsområde, se **Vedlegg 10**.

Terrenget er relativt kupert med bratte skrenter og med mye tett vegetasjon. Terrenget fra sjøen og opp til Liaveien er bratt og til dels ufremkommelig. Derfor benyttes hovedsakelig bare stiene og den nye Liaveien til ferdsel i området. Opprinnelig var traktorveien en del av nettverket av stier som ble benyttet i området.

Turstiene i området er høyt verdsatt og i flittig bruk. Eiere av eiendommene i Kvastadlia har lagt ned mye arbeid for å holde stien fra Hantho og opp til Vålevann åpen ved å fjerne nedfallstre og rydde vegetasjon som stikker ut i stien.

Den nordlige del av Liaveien er ikke en del av det kartlagte friluftslivsområdet «Hantho og Vålevann». Etter veien krysser Hanthobekken og kommer inn i skogholtet så befinner veien seg i friluftsområdet. Innenfor friluftsområdet har man i hovedsak oppgradert eksisterende traktorvei, og kun en liten del lengst nord er etablert i ny trasé.



**Figur 19:** Kartlagt friluftsområde Hantho og Vålevann. Kilde: Miljødirektoratet

Påbegynt etablering av Liaveien har ikke medført noe ytterligere privatisering av friluftsområdet. Det kan derimot hevdes at Liaveien som en ny og forbedret turveg har forbedret tilgjengeligheten til friluftsområdet. Ved å benytte Liaveiens nye trasé fremfor tidligere traktorvei så unnslipper man å gå gjennom private gårdsrom på Hantho og over et innegjerdet beiteområde. Begge deler har blitt oppfattet som et større hinder for allmenn ferdsel. Liaveien vurderes dermed som en klar forbedring av tilgjengeligheten til friluftsområdet Hantho og Vålevann, og strandsonen. Det er registrert et økende antall turgåere, mosjonister og hesteridning inn til Kvastadlia etter at den påbegynte Liaveien har blitt tatt i bruk som turvei.

Om veien i fremtiden bedre registreres i turkart slik at informasjon om veiens forbindelse med friluftsområdet når ut til flere, forventes det ytterligere allmenn bruk av veien som turvei. Veien har grusdekke og personer som benyttet den gamle traktorveien som turvei vil oppleve dette som en endring. Imidlertid utgjør tiltaket en begrenset del av nettverket av turstier i området og det anses derfor at veien ikke i vesentlig grad forringer stedets karakter.

### **5.6.2 Strandsonen**

Fra sjøen i Kvastadkilen og opp til Liaveien i Kvastadlia er terrenget bratt og dekket med mye vegetasjon. Langs sjøen er det etablert flere private brygger med stier opp til fritidsboligene oppe ved Liaveien. Liaveien og fritidsboligene i Kvastadlia er innenfor 100-metersbeltet i strandsonen. Fritidsboligene er godt synlige fra sjøen, mens veien er bedre skjult av omgivelsene. Det er en offentlig badeplass på Hanthostranda i Kvastadkilens nordende som er i flittig bruk. Strandsonen er ellers tilsynelatende lite brukt som badeområde eller rekreasjonsområde av andre enn fritidsbeboerne i Kvastadlia.





**Figur 20:** Bilde av Kvastadlia fra sjøen. Til venstre er sørlig del av Kvastadlia og til høyde er nordlig del av Kvastadlia.

Som tidligere nevnt er en mindre del på om lag 38 meter av den nyanlagte Liaveien innerst i Kvastadkilen innenfor 100-metersbeltet i strandsonen. Deler av strandsonen er allerede gjort potensielt utilgjengelig i henhold til kart i naturbase av Miljødirektoratet. Strandsonen er markert som potensielt utilgjengelig ved at det ligger en fritidsbolig i nærheten. Bygninger og beiteområder i strandsonen har en begrensende effekt med hensyn til tilgjengelighet, mens en traktorvei eller kjørevei ikke har samme begrensende effekt. Åpne veier gjør strandsonen mer tilgjengelig, og dermed er områdene der veien går markert som tilgjengelig strandsoner (grønn markering) i miljødirektoratets kart.



**Figur 21:** Kart som viser potensiell tilgjengelig strandsoner markert med grønt. Kilde: Miljødirektoratet

Det vurderes at den nyanlagte veien innenfor 100-metersbeltet ivaretar allmenne interesser, herunder allmenn tilgjengelighet, like bra eller bedre enn traktorveien historisk sett har gjort.

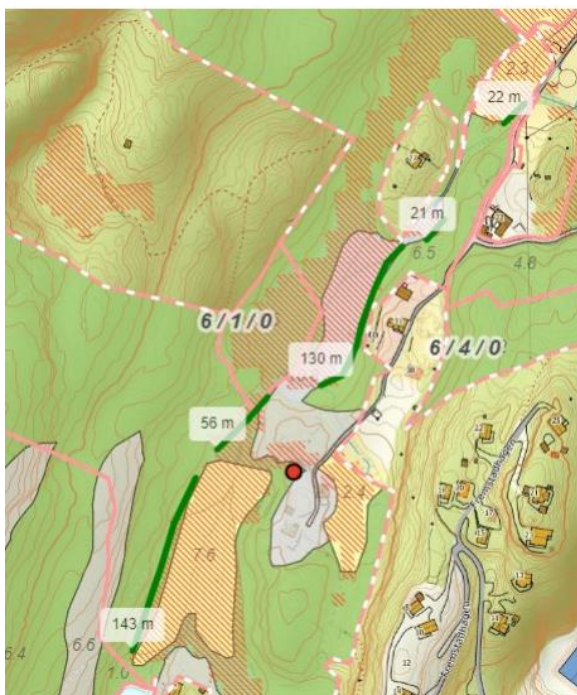
## 5.7 Landbruk

I nordre del av planområdet benyttes tilstøtende arealer hovedsakelig til innmarksbeite. I forbindelse med forbindelse med byggesøknad for Liaveien ble det fattet vedtak om omdisponerings-samtykke etter jordloven §9. Landbruksrådgiveren i Tvedestrand gjorde vurderinger og fattet vedtak vedrørende omdisponering i forbindelse med dispensasjonssaken. Utdrag fra vurderingen:

*Landbruksrådgiver legger til grunn at veiltakene medfører at det er nødvendig med samtykke til omdisponering av ca. 80 m<sup>2</sup> innmarksbeite og 1320 m<sup>2</sup> dyrkbar mark på gnr. 6 bnr. 1, 3 og 5. Se de aktuelle omdisponeringsstrekningene i kartutsnittet over. Landbruksrådgiver legger til grunn 4 meters veibredde hvor fyllinger er inkludert.*

*Landbruksrådgiver er kjent med områdene og vil bemerke at deler av områdene er under oppdyrking. Området er utfordrende når det gjelder vann og ulike dreneringstiltak er nødvendig for å få arealene i bedre dyrkingstilstand. Jordsmonnet og aktuell klimasone tilsier ikke at arealene har den beste dyrkingskvaliteten, dvs. arealet er i mindre grad av vesentlig regional eller nasjonal verdi. Videre er omdisponeringsarealet relativt lite i omfang tatt i betraktning veiens total lengde og nytte. Omdisponeringen medfører ikke noen blokkering av eksisterende atkomst til jordbruksarealene i området.*

Den gamle traktorveien inn til Kvastadlia fra Hanthoveien går tvers over et beiteområde på 6/3,5 og deler dette beiteområdet i 2 teiger. Hvis Liaveien alternativt skulle gått i den gamle traktorveiens trasé ville det medført behov for enda større omdisponering av innmarksbeite.



**Figur 22:** Figur som viser landbruksrådgivers vurdering i forbindelse med byggesøknaden. Beiteområdet på gnr/bnr 6/3,5 som deles i to av traktorveien er markert med 7.6 dekar i figuren.

Den påbegynte Liaveien blir benyttet innen landbruk for å forvalte arealene på den måten de er ment til og regulert for. Liaveien går i randsonen av beiteområder på eiendommene 6/3,5 og 6/1. Veien medfører ikke særlige arronderingsulemp. Etter jordskifterettens samlede vurdering overstiger nytten av bedre tilkomst til dyrka mark og skogteigene den ulempen som påføres eiendommene 6/1 og 6/3,5.



**Figur 23:** Liaveien er etablert i randsonen av et beiteområde på eiendommene 6/3,5 og 6/1.

## **5.8 Trafikkforhold**

### **5.8.1 Hanthoveien**

Motorisert ferdsel på Hanthoveien er begrenset til de 7 eiendommene som ligger langs Hanthoveien. I tillegg benyttes Hanthoveien av traktorer og ATVer for tilkomst til skogseiendommer i området. Ferdsel til skogseiendommer, fritidseiendommer, turområder og beiteområder følger Hanthoveien gjennom flere gårdstun til enden av Hanthoveien. Derfra krysser traktorveien et beiteområde, Hanthobekken og fortsetter inn i skogen mot Liaveien.

### **5.8.2 Liaveien**

Den nye traséen for Liaveien med avkjørsel ca. 200m inn på Hanthoveien, er stengt for motorkjøretøy og benyttes kun av gående, syklende, hesteridning, landbruksmaskiner eller liknende.

Forhold for myke trafikanter vurderes å være tilfredsstillende langs hele traseen og det er registrert en økning i bruken av turstiene i Kvastadlia både av gående, syklende og bruken av Liaveien til hesteridning. Liaveien har også medført redusert ferdsel av landbrukskjøretøy gjennom gårdstunene på Hanthoveien.

### **5.8.3 Fylkesveien Fv. 410**

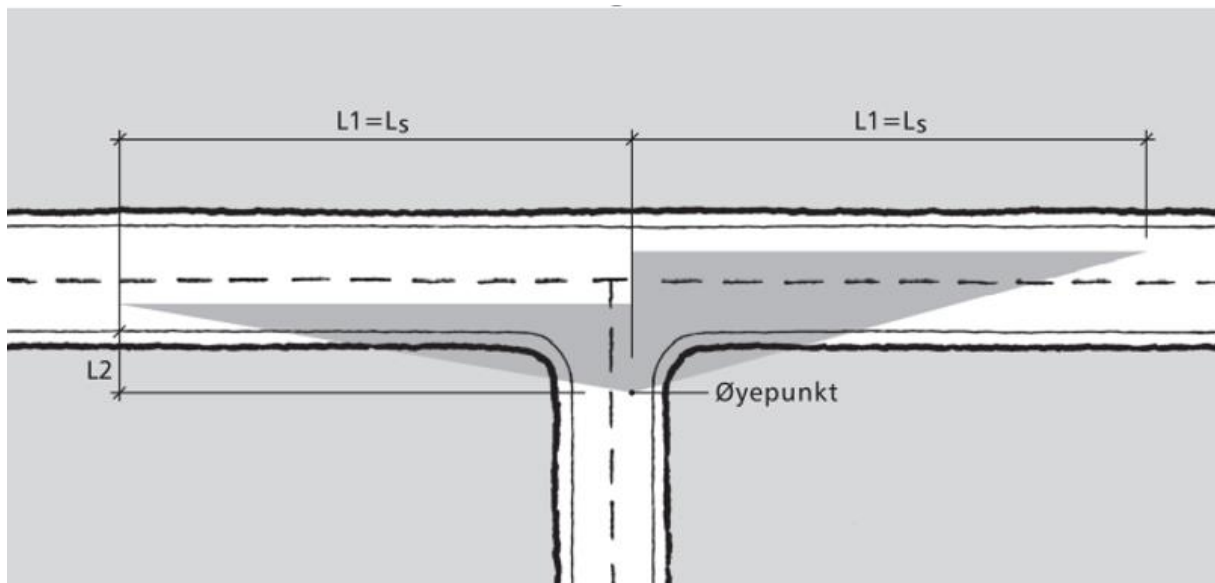
Fv. 410 er en 1-feltsvei med fartsgrense 60 km/t og årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1800. Dette gjør at veien ikke veldig enkelt kan plasseres i en passende dimensjoneringsklasse i henhold til N100 Vei- og gateutforming. Fv. 410 passer både med dimensjoneringsklasse Hø1 (1-feltsvei), Hø2 og L1 (1-feltsvei). Fartsgrensen er litt lavere enn dimensjoneringsgrunnlaget for Hø1 (80 km/t), veien har ikke 2 kjørefelt slik dimensjoneringsgrunnlaget for Hø2 tilsier, og ÅDT er litt høyere enn dimensjoneringsgrunnlaget for L1 (ÅDT 1500)

Krav til stopplengde ( $L_s$ ) er i henhold til tabell 3.3 i Veinormalen N100 Vei- og gateutforming er 105 meter for Hø1, og 65 meter for Hø2 og L1. Oppmåling av sikt lengde på veien viser en sikt på mer enn 80 meter og krav til fri sikt anses som ivaretatt. Fv. 410 er ikke nevnt som en ulykkesutsatt strekning i Trafikksikkerhetsplan for Tvedestrand kommune 2018-2022.





**Figur 25:** Sikt fra avkjørselen til Hanthoveien. Til venstre er sikt mot sør og til høyre er sikt mot nord.



**Figur 24:** Sikt krav i avkjørsel iht. N100.

### 5.9 Barns interesser

Barns interesser i området er knyttet til natur- og friluftsliv. Det er badestrand tilrettelagt for barn i nordenden av Kvastadkilen. Planforslaget berører ellers ikke barn og unges interesser.

### 5.10 Sosial infrastruktur

Vurdering av sosial infrastruktur er ikke relevant for planforslaget.

### 5.11 Universell tilgjengelighet

Planområdets kjøreveier er ikke universelt utformet. Tilgjengeligheten i planområdet er dårlig. Den nye traséen for Liaveien som er påbegynt har allerede bedret tilgjengeligheten vesentlig, men fremdeles er mulighetene for personer med nedsatt funksjonsevne til å ta seg frem i området svært begrenset.

### 5.12 Teknisk infrastruktur

Det går en kraftlinje Agder energi nett AS sitt distribusjonsnett som luftlinje over planområdet. Det er ikke offentlig vannforsyningssystem eller avløpssystem i planområdet.

### 5.13 Grunnforhold

NGUs løsmassekart angir at planområdet hovedsakelig består av et humusdekke/tynt torvdekke over berggrunn. I nordlige del er det områder med hav- og fjordavsetning og strandavsetning, usammenhengende eller tynt dekke over berggrunnen.

### 5.14 Støyforhold

Det er ikke nevneverdig støy i området. Eventuell støy i området kommer fra Fv. 410 og E18, båttaktivitet i Kvastadkilen, beitedyr og beboere langs Hanthoveien.

Miljødirektoratets naturbase angir ingen spesiell støybelastning i planområdet.

### 5.15 Luftforurensning

Ingen kjente utslipp til luft utover normalt utslipp i forbindelse med bruk av motoriserte kjøretøy, landbruksmaskiner og verktøy. Eventuell økt grad av luftforurensning vil trolig komme fra kjøretøy på E18, men dette anses lite sannsynlig.

Miljødirektoratets naturbase angir ingen spesiell luftforurensning i planområdet.

### 5.16 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Kommunen har i oppstartsmøte stilt krav om at aktuelle tema skal utredes på en god måte som belyser problemstillinger med planforslaget og løsninger på dem. Videre skal det gjennomføres en utvidet ROS-analyse eller foretas en konsekvensutredning om nødvendig. Det er i planarbeidet vurdert at det ikke er behov for konsekvensutredning.

Det vises til ROS-analyse i **Vedlegg 11** der man i sjekklister kartla følgende mulige uønskede hendelser:

1. Skred (kvikkleire, jord, stein, snø)
2. Erosjon
3. Urban flom/overvann
4. Sterk vind/vindutsatt
5. Frost/tele/sprengkulde
6. Snø/is
7. Tørke/nedbørsmangel
8. Store nedbørsmengder/styrtregn/kortidsnedbør
9. Skog- og lyngbrann
10. Nød- og redningstjenester (brann, politi, ambulanse m.m)
11. Landbruksforurensning
12. Akutt forurensning
13. Støy
14. Forurensning i vassdrag
15. Hovedformålet (kjørevei) medfører nye risiko og sårbarhetsforhold
16. Det er forhold ved utbyggingsforholdet som kan påvirke omkringliggende områder

Det er ikke alle de kartlagte uønskede hendelsene som ble analysert nærmere da de fleste kartlagte hendelsene kan forhindres med relativt enkle tiltak eller det er svært liten sannsynlighet for at de inntreffer.



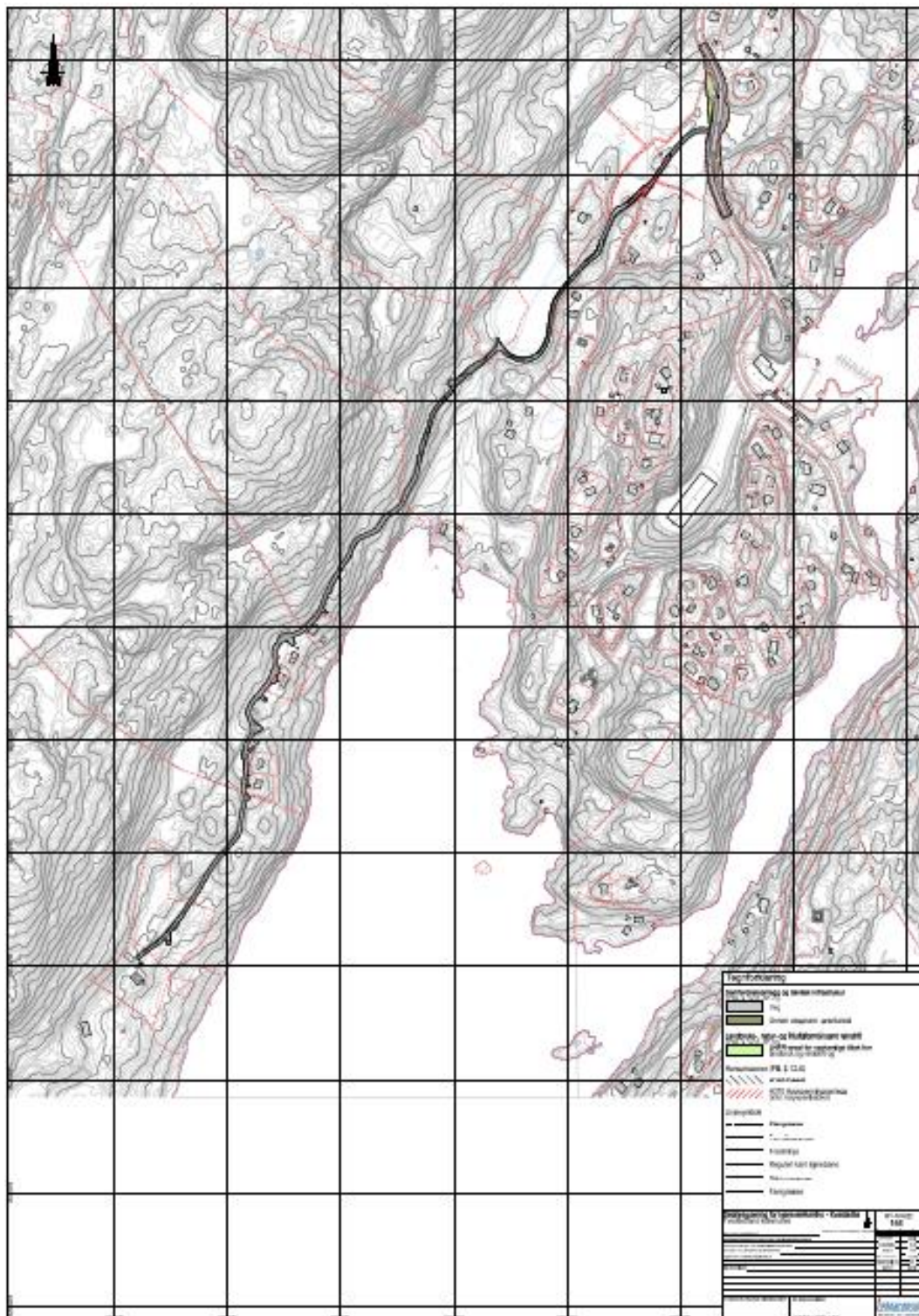
# 6 Beskrivelse av planforslaget

## 6.1 Planlagt arealbruk

Planforslagets navn: Detaljreguleringsplan for kjørevei Hantho - Kvastadlia.

Planforslaget består av:

- Plankart i målestokk 1:1500
- Reguleringsplanbestemmelser
- Planbeskrivelse
- ROS-analyse



Figur 26: Foreslått plankart for detaljreguleringsplan for kjørevei Hantho - Kvastadlia.

Planområdet er vist i plankartet med plangrense og er på totalt 13 dekar.

### **6.1.1 Reguleringsformål**

Planområdets hovedformål er vei, med tilhørende sidearealer annen veigrunn – grøntareal. I tillegg reguleres det LNFR-areal, hensynssone for frisikt H140 og hensynssone for høyspenningsanlegg H370.

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL §12-5 nr. 2)
  - Offentlig kjørevei, o\_KV1
  - Kjørevei, KV2
- Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (PBL §12-5 Nr. 5)
  - LNFR-areal, LNFR1 og LNFR2
- Hensynssoner (PBL §12-6)
  - H140 Frisikt
  - H370 Høyspenningsanlegg (inkl. høyspenningskabler)

### **6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål med løsningsbeskrivelse**

Reguleringsplanen tilrettelegger for at fritidsbeboerne i Kvastadlia får kjøreadkomst frem til eiendommene sine ved å regulere Liaveien til kjørevei. Hanthoveien har avkjørsel fra Fv. 410 og fungerer som kjørevei frem til Liaveien. Liaveien er påbegynt, og gjenstående arbeid er utbedring av møteplasser og etablering av vendehammer ved Kvastadlia 96. Det planlagt å etablere en bom ved starten av Liaveien.

#### **6.2.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL §12-5 nr. 2)**

##### **Offentlig kjørevei, o\_KV1**

Område for offentlig kjørevei o\_KV1 reguleres til kjørevei basert på eksisterende situasjon. Området omfatter den offentlige fylkesveien Fv. 410 (Ytre vei) og en avkjørsel til atkomstveien Hanthoveien, avkjørsler til eiendommene 6/47 (Ytre vei 326) og 6/17 (Ytre vei 320), og én busslomme på hver side av fylkesveien.

Den offentlige kjøreveien er en 1-feltsvei med veibredde på minst 6 meter med asfaltert dekke.

##### **Kjørevei KV2**

Område for kjørevei KV2 reguleres til kjørevei. Området omfatter deler av den private kjøreveien Hanthoveien, og den planlagte private kjøreveien Liaveien mellom Hantho og Kvastadlia. I tillegg omfatter formålet KV2 møteplasser, parkering, avkjørsler og liknende. Regulert trasé for Liaveien samsvarer delvis med en opprinnelig traktorvei, oppkjørte områder langs beiteområdene og eksisterende krysningsspunkt over Hanthobekken. Resterende deler av regulert trasé er tidligere skog, i tillegg til noe dyrkbar mark og myr.

Formåls grensene til område for kjørevei KV2 følger linjer fra innmålinger av kant grusdekke til Liaveien. I tillegg følger formåls grensene for annen veigrunn yttergrensene av berørt areal, for eksempel fyllingsfot eller topp skjæring. Kjøreveien KV2 skal være en 1-feltsvei med kjørbare veibredde på om lag 4 meter med gruslagt dekke. Kjøreveiens veistandard tilsvarer veiklasse 7 - traktorvei. Kjøreveiens vertikalkurvatur, horisontalkurvatur og stigningsforhold skal være tilsvarende som for traktorveien som opprinnelig var i området, dette for å minimere inngrepene i terrenget. Eksisterende vegetasjon langs veien skal bevares så fremt den ikke står i veibanen eller stikker ut over veibanen. Små bekker og flomveier som vil utgjøre fare for utrensning av veien ved kraftig nedbør kan legges i rør under veien.

Liaveien skal være stengt for motoriserte kjøretøy med bom som kun kan betjenes av grunneiere og andre rettighetshavere av veien. Dette for å minimalisere forurensning og støy. Unntak for forbud mot motoriserte kjøretøy gjelder for fritidsbeboere og aktivitet innen landbruk, skogbruk og friluftsliv. Liaveien skal tilrettelegge for et allment tilgjengelig friluftsliv ved å være åpen for turgåere, syklistere, skiløpere eller liknende. Veien skal sikre allmennheten tilgjengelighet til omkringliggende turområder og strandsonen (100-metersbeltet).

### **Annen veigrunn - grøntareal**

Område for annen veigrunn – grøntareal omfatter sidearealene til o\_KV1 og KV2. Formålet har eierform tilsvarende tilstøtende vei.

Innenfor område for annen veigrunn tillates det svært forsiktige fyllinger, skjæringer som er nødvendig for å sikre veibredde på 4 meter. Det tillates mindre grøfter for avledning av overvann og forsiktige masseutskiftninger. Det tillates ikke at overflaten til området opparbeides med grusdekke. Overflaten skal ikke oppfattes som et sår i terrenget, men skal opparbeides med overflate av stedlige masser og stedlig vegetasjon.

### **Parkering**

Det tillates parkering utenfor regulert kant kjørebane hvis man har tillatelse fra grunneier. Områder som er tilrettelagt for parkering utenfor nevnte kant kjørebane er i nær tilknytning til fritidseiendommene i Kvastadlia.

### **6.2.2 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (PBL §12-5 Nr. 5)**

Områdene for LNFR-areal LNFR1 og LNFR2, reguleres for landbruks-, natur-, og friluftsmål samt reindrift. Områdene er privat eid og reguleres basert på eksisterende situasjon.

### **6.3 Tilknytning til infrastruktur**

Området vil ikke som følge av planforslaget tilknyttes teknisk infrastruktur. Hytteeiendommene knyttes til det offentlige veinettet med den nye kjøreveien fra Hantho til Kvastadlia.

### **6.4 Trafikkløsning**

Liaveien skal være stengt for motoriserte kjøretøy med bom som kun kan betjenes av grunneiere og andre rettighetshavere av veien. Hastigheten vil være begrenset til 20km/t. Veien vil i tillegg benyttes av myke trafikanter, blant annet som turvei og liknende.

#### **6.4.1 Tilknytning til overordnet veinett**

Kvastadlia vil ha tilkomst fra Fv. 410 via Hanthoveien og Liaveien.

Det vurderes at avkjørselen ved Fv. 410 har tilstrekkelig kapasitet og vil tåle forventet økt belastning som følge av at fritidsboligene i Kvastadlia får veiforbindelse. Daværende veimyndighet Statens vegvesen vurderte dette i forbindelse med byggesøknaden i 2019. Nåværende veimyndighet Fylkeskommunen i Agder vurderte i sin merknad til varsel om oppstart av planarbeidet at avkjørselen har tilstrekkelig siktsoner i tråd med gjeldende regelverk, og at det er ikke nødvendig med utbedringer av avkjørselen i forbindelse med plansaken. Sikringssoner for frisikt er vist i plankartet med dimensjonene 6x65 meter.

#### **6.4.2 Felles atkomstveier, eiendomsforhold**

Planforslaget er i sin helhet en felles adkomstvei til fritidsboliger og skogsområder. Adkomst til Liaveien er via Hanthoveien.

Veilaget i Hanthoveien vil også være en del av veilaget Liaveien i henhold til avgjørelse i jordskifteretten.

#### **6.5 Miljøoppfølging**

I strandsonen innenfor 100-metersbeltet mot sjø skal det tilstrebes at det skal være fritt for miljøbelastninger som forurensning og støy. Som en konsekvens av dette skal den private kjøreveien KV2 være stengt for motoriserte kjøretøy. Dette for å ivareta de mange kvalitetene i strandsonen.

Ved etablering av Liaveien benyttes geoduk og rene, godkjente masser.

Det er ikke kjent at det er noe luftforurensning eller forurensning i grunnen i eller rundt planområdet.

#### **6.6 Overvannshåndtering**

Planområdet omfattes ikke av aktsomhetsområde for flom, men berøres av mindre flombekker som følge av kraftig nedbør. Kvastadlia er bratt og leder overvann direkte mot Liaveien, men nedbørsfeltet som leder til Liaveien er relativt lite. Terrenget er kupert og dette bidrar til at nedbør renner nedover lia som små bekker. For overvannshåndtering i planområdet skal prinsippene fra tretrinnsstrategien ligge til grunn. Små og mellomstore nedbørsmengder kan infiltreres og fordrøyes på stedet, mens flomveier ved store nedbørsmengder fra høyereliggende områder må holdes åpne. Naturbaserte og åpne løsninger skal tilstrebes.

Planområdet er smalt, veien har 4m bredde og ligger på tvers av terrenghellingen. Veien er grøftet etter behov og vannet ledes under veien i rør der det er naturlig i forhold til bekker og overvann. Planområdet vil i liten grad påvirke de eksisterende vannveiene og bekker som leder ned til Kvastadkilen. Veien fremstår som godt beskyttet mot overvann og utvasking. Bekker i området skal forvaltes forsvarlig slik at man unngår korte og spisse flomtopper. Hanthobekken krysses med kulvert høyt oppstrøms hvor vannføringen er liten. Kulvert har god vannføringskapasitet.

#### **6.7 Naturmangfold**

Planforslaget er utformet i samsvar med naturmangfoldlovens paragrafer §§8-12 som kreves lagt til grunn for planarbeid på følgende måte:

##### **§8 Kunnskapsgrunnlag**

Kunnskapsgrunnlaget om naturmangfold i planområdet vurderes som tilfredsstillende. Planforslaget påvirker i liten grad uberørt natur. Planområdet er smalt og langstrakt, det vurderes derfor ikke å utgjøre en barriere for dyreliv eller fauna. Miljødirektoratets naturbase viser at det ikke er registrert noen naturverdier innenfor planområdet. Det anses derfor at det ikke er behov for utredning eller innhenting av ny kunnskap etter naturmangfoldlovens §8.

### § 9 Føre var – prinsipp

Mulighet for at planområdet medfører ukjente konsekvenser med tanke på biologisk mangfold vurderes som liten. Her påpekes det at planforslaget ikke tilrettelegger for vesentlig ny utbygging som følge av at området blir regulert.

### § 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Planområdet berører ikke truede rødlistede arter eller utvalgte naturtyper. Økning av ferdsel i planområdet anses ikke å være i et slikt omfang at det vil forstyrre dyreliv eller økosystemet i området.

Tiltak i eller i nærheten av myr i planområdet skal ikke forringe myrens naturlige egenskap til å regulere vannets naturlige kretsløp, infiltrasjon og fordrøyning. Det tillates heller ikke tiltak eller inngrep som ødelegger for myren egenskap som karbonlager, flomdemper eller levested for mange arter.

Tiltak i eller i nærheten av vannmiljøet Hanthobekken skal ikke forringe bekkens vannkvalitet eller tilførsel. Det tilrettelegges for at Hanthobekken skal fungere som levested for den dokumenterte forekomsten av sjøørret.

Eksisterende vegetasjon langs veien skal bevares så fremt det ikke stikker ut over veibanen. Planforslaget vurderes ikke å medføre konsekvenser for naturmangfoldet utenfor eller i nærheten av planområdet.

### § 11 Kostnader ved miljøforringelse

Planforslaget vurderes å ikke medføre miljøforringelse som utløser ekstra kostnader for berørte.

### §12 Miljøforsvarlig teknikker og driftsmetoder

Veiarbeidene skal utføres så skånsomt som mulig. Inngrep og tiltak skal begrenses kun til det som er nødvendig. Veien skal bygges etter veiklasse 7, traktorvei. For å sikre at tiltaket skal være skånsomt er en vesentlig del av Liaveien regulert i samsvar med en opprinnelig traktorvei. Ellers er veien regulert der det tidligere var oppkjørte områder i randsonen av en myr på Hantho. Denne myren er nå under opparbeidelse til beiteområde. Dette er en parallell prosess som foregår uavhengig av veiprojektet. Det er også tenkt å krysse Hanthobekken i samme punkt som det allerede er etablert en kulvert. Kulverten i krysningspunktet er oppgradert i henhold til vedtak i søknad om oppgradering til Statsforvalteren i Agder. Dette har vært et krysningspunkt for traktorer som har kommet kjørende fra nord langs randsonen av myren.

Man har tilstrebet å regulere kjøreveien i områder som opprinnelig var traktorvei eller som opprinnelig har vært oppkjørte områder. Regulert trasé berører kun en kort strekning med uberørte områder som tidligere har vært skog. Det skal sikres god og naturbasert overvannshåndtering slik at veien ikke blir en barriere for de nedenforliggende områdene. Fyllinger og skjæringer langs veien skal jordkles og vegeteres for å best mulig tilpasse seg landskapet. Det er ikke forventet at planforslaget vil medføre økt klimautslipp eller økt energiforbruk. Fritidsbåter benyttes nå som fremkomstmiddel til fritidsboligene i Kvastadlia. Hvis Liaveien kan benyttes som kjørevei vil denne båttransporten i all vesentlighet erstattes med biltransport, og det totale klimagassutslippet og energiforbruket vil reduseres. Samlet sett vurderes det at tiltaket ikke er omfattende eller ikke berører naturmangfoldet i stor grad.

## 6.8 Universell utforming

Veianleggene skal ikke utformes etter prinsippene for universell utforming, da dette vil medføre uforholdsmessige terrenginngrep. Likevel har Liaveien forbedret tilgjengeligheten i området vesentlig. Veianleggets veistandard, oppbygning og veidekke skal opprettholdes og vedlikeholdes slik at tilgjengeligheten til området ivaretas slik den er nå. Grusveier kan over tid få dype hjulspor og hull eller søledammer i veibanen, og må vedlikeholdes med jevne mellomrom for å bevare fremkommeligheten.

## 6.9 Landbruksfaglige vurderinger

Det refereres til vurderingen fra landbruksrådgiveren i Tvedestrand kommune i forbindelse med dispensasjonssøknaden:

*Dette gjelder et mindre jordbruksareal med mindre god kvalitet. I tråd med jordlovens formål settes det vilkår om at skal gjennomføres tilstrekkelige dreneringstiltak for å sikre at veien ikke bidrar til å demme opp vannveiene, noe som vil kunne gi bedre driftsforhold i framtida for veiens tilgrensende jordbruksareal. Videre legges det noe vekt på at veiltaket berører flere eiere av eksisterende fritidseiendommer som vil kunne få en mer tjenlig atkomstløsning (samfunnsgagn). Omdisponeringsamtykket gis på bestemte vilkår som anses å være i tråd med jordlovens formål.*

Kjøreveien Liaveien fra Hantho til Kvastadlia vil kunne gi en viss nytteverdi tilknyttet skogsdrift og jakt. Tiltaket gir bedre tilgang både til beiteområdet som nå er under opparbeidelse på myra, eksisterende beiteområder og skogseiendommene 6/1, 6/3, 6/5 og 6/12. Overskuddsmasser av matjord i forbindelse med bygging av veien er tilført omkringliggende dyrket mark.

## 6.10 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

I forbindelse med utarbeidelse av detaljregulering for kjørevei Hantho-Kvastadlia er det utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Hensikten med analysen er å identifisere farer for så å kunne sette inn forebyggende tiltak etter behov i planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for arealet, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av tiltaket.

Følgende uønskede hendelser ble analysert nærmere i ROS-analysen:

1. Skred:
  - a. Det oppstår snøskred ved store snømengder eller jord- og sørpeskred ved styrtregn/korttidsnedbør.
2. Urban flom/overvann og store nedbørsmengder/styrtregn/korttidsnedbør:
  - a. Uønsket hendelse: Det oppstår store og plutselige regnskyll som kan føre til at det kan komme store overvannsmengder og/eller flom i Hanthobekken og andre mindre bekkeløp i planområdet.

For å motvirke disse uønskede hendelsene ble det i ROS-analysen foreslått følgende tiltak og grep som må innarbeides i reguleringsplanen:

Skred	
Tiltak	Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc.
<p>Eksisterende vegetasjon i Kvastadlia ovenfor Liaveien i planområdet bevares for å binde jord og snømasser i løseområdene.</p> <p>Det må ikke etableres tiltak/bygninger/områder i de skredutsatte delene av planområdet som tilrettelegger for varig opphold.</p>	<p>Følgende reguleringsbestemmelser foreslås for å ivareta eksisterende vegetasjon i planområdet:</p> <p><b>§3.1.2 Kjørevei, KV2</b></p> <p>Eksisterende vegetasjon langs veien skal bevares så fremt det ikke stikker ut over veibanen.</p> <p>I tillegg er arealformålene i planområdet ikke forenelig med utbygging tilrettelagt for varig opphold og det kan dermed ikke bygges tiltak i utløpsområde for eventuelle skred.</p>

Urban flom/overvann og store nedbørsmengder/styrtregn/kortidsnedbør	
Tiltak	Oppfølging gjennom planverktøy/info til kommunen etc.
<p>Hanthobekken sitt bekkeløp må holdes åpent/ ikke legges i rør andre steder enn kun under Liaveien. Dette kan føre til at det oppstår flere flaskehalsler.</p> <p>Kulvert under Liaveien må ha tilstrekkelig diameter for å ikke være flaskehals ved en flomsituasjon. Valgt diameter bør være minst 900 mm.</p> <p>Økt avrenning til Hanthobekken og andre mindre bekkeløp må forebygges med fordrøyning slik at bekken får unødvendig spisse flomtopper.</p> <p>Sikre frie bekkeløp i sårbare punkt/flaskehalsler. Dette gjelder spesielt ved kraftig snøsmelting og der rør eller liknende er blokkert av is eller snø.</p> <p>Planen må tilrettelegge for å gjøre ytterligere tiltak i ettertid hvis man oppdager for store overvannsbelastninger på veganleggene ved kraftig nedbør. Dette kan for eksempel være å gi muligheter for å anlegge nye rør under Liaveien når man har erfart at kritiske punkt trenger å utbedres.</p>	<p>Følgende reguleringsbestemmelser foreslås for å ivareta god overvannshåndtering i planområdet:</p> <p><b>§2.1.4 Overvannshåndtering</b></p> <p>Ved overvannshåndtering i planområdet skal prinsippene fra tretrinnsstrategien ligge til grunn. Små og mellomstore nedbørsmengder kan infiltreres og fordrøyes på stedet, mens flomveier ved store nedbørsmengder fra høyereliggende områder må holdes åpne. Naturbaserte og åpne løsninger skal tilstrebes.</p> <p>Bekker i området skal forvaltes forsvarlig slik at man unngår korte og spisse flomtopper.</p> <p><b>§3.1.2 Kjørevei, KV2</b></p> <p>Små bekker og flomveier som vil utgjør fare for utrensking av veien ved kraftig nedbør kan legges i rør under veien.</p>

Det er foreslått avbøtende tiltak for flere av de identifiserte uønskede hendelsene. Ved å gjennomføre de foreslåtte tiltakene vil risiko- og sårbarhetsnivået holdes uendret eller reduseres på en tilfredsstillende måte når planen skal gjennomføres. Gjennomføringen av planforslaget innebærer at risikoen for uønskede hendelser reduseres i den permanente situasjonen.

# 7 Virkninger av planforslaget

## 7.1 Overordnede planer

Planområdets overordnede plan er Kommuneplan for Tvedestrand 2017-2029. Traseen for Liaveien ligger i et LNFR-areal og deler av traseen er innenfor 100-metersbeltet til sjø. Nye tiltak i disse områdene tillates normalt ikke. Ved å regulere Liaveien som kjøreveien fører det til en viss uthuling av kommuneplanen. Likevel er Liaveien et beskjedent tiltak og der hoveddelen av Liaveien er en oppgradering av den tidligere traktorveien fra Hantho til Kvastadlia.

### 7.1.1 Konsekvenser for LNFR-areal

LNFR-areal minskes ved at LNFR-areal omreguleres til kjørevei. Samtidig gir veien merverdi til de resterende LNFR-arealene fordi man oppnår bedre tilkomst til dyrket mark og skogteiger. Arealene som går tapt ved etablering av den nye veien ble av landbruksrådgiver i kommunen vurdert som jordbruksareal av mindre god kvalitet. Det vurderes som svært hensiktsmessig å regulere Liaveien som kjørevei for å oppnå veiens fulle potensiale. Ved å benytte Liaveien som kjørevei i tillegg til turvei vil det kunne ha positive effekter både for fritidseiendommene, jordbrukseiendommene og skogseiendommene i området.

### 7.1.2 Konsekvenser for 100-metersbeltet

Planforslaget legger opp til et strengt vern i 100-metersbeltet og nærområdene rundt, blant annet ved å innføre nye bestemmelser om streng estetisk utforming, begrensede terrenginngrep, vern for myr og vern for vannmiljø i planområdet. I tillegg vil veien som en konsekvens av planforslaget stenges med bom for å forhindre støy og forurensning i 100-metersbeltet. Dette gir 100-metersbeltet i planområdet et strengere og mer omfattende vern enn hva det har fra før.

## 7.2 Landskap og stedets karakter

Som en konsekvens av planforslaget tillates det ikke å gjøre noen andre inngrep i landskapet enn enkelt vedlikehold og opprettholdelse av veianlegg. Det vil ikke være mulig å oppgradere, utvide, heve eller senke veianleggene i planområdet. Dette er tiltak som medfører terrenginngrep, og slike tiltak vil medføre inngripen i tilstøtende arealers landskap. Landskapet oppfattes som naturlig og ytterligere inngripen i landskapet vil forringe denne oppfattelsen. Vernet av landskapet henger sammen med et ønske om at stedets karakter skal bevares i størst mulig grad.

Liaveien vil ikke være mer synlig sett fra sjøsiden enn den tidligere traktorveien som opprinnelig har gått der.

## 7.3 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Planforslaget påvirker i liten grad arealer som fra tidligere er uberørt natur. Planområdet er smalt, langstrakt og vil ikke utgjøre en barriere for dyreliv eller fauna.

### 7.3.1 Myr

Som en konsekvens av planforslaget tillates det ikke tiltak i eller i nærheten av myr i planområdet. Myrer regulerer vannets naturlige kretsløp, infiltrasjon og fordrøyning. Myrer lagrer store mengder karbon og er gode flomdemper og er et viktig levested for mange arter.



### **7.3.2 Naturbeitemark**

Planforslaget medfører tap av naturbeitemark i områdene der Liaveien avviker med traseen for den opprinnelige traktorveien. Liaveien gir en vesentlig forbedret tilkomst til områdets øvrige naturbeitemark om den blir regulert til kjørevei. Liaveien foreslås omregulert fra LNFR-areal til kjørevei med tilhørende bestemmelser som tilrettelegger for landbruks- og skogbruksaktivitet. Reguleringsplanen gir grunneiere og rettighetshavere med aktivitet innen landbruk, skogbruk og friluftsliv tilgang til Liaveien som kjørevei. I tillegg gjelder tilgangen for fritidsbeboere. Kjøreveien planlegges stengt med bom for alle andre enn grunneiere og rettighetshavere. Dette gjør at det reguleres og dermed også tilrettelegges for god forvaltning av nærområdets naturbeitemark.

### **7.3.3 Hanthobekken**

Som en konsekvens av planforslaget gis det et strengere vern innenfor planområdet i vannmiljøet i og rundt Hanthobekken ved at det ikke tillates tiltak i eller i nærheten av Hanthobekken. Bekken får som følge av planforslaget et strengere vern. I forbindelse med regulering av kjøreveien Liaveien er det søkt om å oppgradere eksisterende kulvert ved Hanthobekken. Denne søknaden ble innvilget, og som en konsekvens av planforslaget vil dermed krysningen av Hanthobekken bli ny.

Det er ikke sannsynlig at veianlegg er av en slik art at miljøkvaliteten vil forringes. Planforslaget medfører heller ingen nye tiltak som påvirker miljøkvaliteten, og dermed vurderes det at vannforskriften §12 ikke kommer til anvendelse.

### **7.3.4 Skog**

Planforslaget legger opp til å bevare vegetasjon og trær i planområdet med mindre de stikker ut over veibanen. Dette gjør at trærne i planområdet får et sterkt vern sammenliknet med nåværende situasjon.

## **7.4 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk**

Med Liaveien som delvis ny veg og delvis oppgradering av en opprinnelig traktorvei blir tilgjengeligheten til området for rekreasjonsbruk bedret.

Som en konsekvens av planforslaget vil området tilføres kvaliteter som gagnar området som friluftsområde. Området er et kystnært, attraktivt og allment tilgjengelig område som planforslaget er med på å forsikre. Planområdets lokalisering i strandsonen og i friluftsområdet Hantho og Vålevann medfører et stort ansvar om forvaltning av området med stort fokus på estetisk utforming. Veianlegg skal ikke oppfattes som et sår i terrenget og skal samspille med friluftaktivitetene som ventes i et slikt område. Det er viktig at kjøreveien ikke oppfattes som et fremmedelement i et friluftsområde for at tiltaket ikke skal gi negativ påvirkning på allmenhetens bruk av friluftsområdet til rekreasjon. Reguleringsplanen er med på å legge føringer som sikrer disse kvalitetene opprettholdes.

## **7.5 Trafikkforhold**

Liaveien stenges for motoriserte kjøretøy av hensyn til støy og forurensning. Dette vil føre til en arealbruk som er mer i tråd med hva man tilstreber i 100-metersbeltet. Unntak gjelder for aktivitet innen landbruk, skogbruk, friluftsliv og for fritidsbeboere. Om Liaveien ikke kan benyttes som kjørevei for fritidsbeboere, så vil den historiske transportformen til fritidseiendommene i Kvastadlia med å benytte båt bestå. Om Liaveien kan benyttes som kjøreveien vil det gi vesentlig redusert bruk av småbåter.

Veien vil være tilgjengelig for bruk av motoriserte kjøretøy for grunneiere og andre rettighetshavere. Hastighet begrenses til 20km/t slik at kjøring foregår i trygge former for alle medtrafikanter. Liaveien vil i praksis først og fremst være en turveg, dernest en 1-felts kjørevei. Brukere av veien vil kjenne forholdene og traseen godt, noe som vil redusere risikoen for trafikkulykker. Trafikksikkerhet for syklende og gående vurderes å være tilfredsstillende, selv ved å tillate at Liaveien blir kjørevei. Veien muliggjør også adkomst til Kvastadlia for nødetater, viltneid eller liknende.

#### **7.6 Barns interesser**

Planforslaget anses ikke å være i konflikt med barn og unges interesser. Det er ikke planlagt særskilte tiltak for barn og unge, men det fokuseres på tiltak som tilrettelegger for friluftsliv.

#### **7.7 Universell tilgjengelighet**

Planforslaget forbedrer tilgjengeligheten til området selv om veianleggene ikke utformes etter prinsippene for universell utforming. Planforslaget sikrer også at eksisterende tilgjengelighet og fremkommelighet opprettholdes ved å tilrettelegge for jevnlig veivedlikehold.

#### **7.8 Jordressurser/landbruk**

Planforslaget innebærer omregulering av ca. 80 m<sup>2</sup> innmarksbeite og 1320 m<sup>2</sup> dyrkbar mark. Planområdet følger kanten av dyrka mark/myrområdet som er under opparbeidelse til beiteområde og vil derfor ikke medføre vesentlige arronderingsulemper. Planforslaget medfører at tilgang til dyrka og dyrkbar mark i området forbedres. Skogteigene i området vil også ha en positiv gevinst av veien til drift av skogen og utøvelse av jakt. Selv om skogressursene i området er begrenset, er det positivt med bedret tilkomst til teigene.

#### **7.9 Beiteområder**

Liaveien vil som kjørevei gi bedret tilkomst til eksisterende beiteområder og beiteområder under opparbeidelse på Hantho, samt beiteområder i Kvastadlia

#### **7.10 Interessemotsetninger**

Potensielle konfliktområdet som har fremkommet ved utarbeidelse av planforslaget.

- Byggeforbud i 100-metersbeltet
- LNFR-areal
- Friluftsjnteresser
- Grunneierkonflikt
- Naturtyper, herunder arter, vannmiljø og myr

#### **7.11 Avveining av virkninger**

Planforslaget innebærer at det innføres et strengere vern i planområdet enn hva som gjelder på nåværende tidspunkt. Det vil kun tillates enkelt vedlikehold og opprettholdelse av veianlegg. Årsaken til at vernene innføres er for å ivareta mange hensyn som har fremkommet i planarbeidet. Det legges stor vekt på å ivareta hensynet til områdets kvaliteter med hensyn til landbruk, natur, myr, vannmiljø, friluftsområde og strandsoner. Allmenn tilgang til friluftsområdet er forbedret og sikret i reguleringsplanens bestemmelser. Basert på vurderinger av planforslagets konsekvenser, både positive og negative, anses det at hensynet til LNFR-areal og strandsonen ikke er vesentlig tilsidesatt og at Liaveien bør kunne reguleres til kjørevei.

# 8 Innkomne innspill

## 8.1 Merknader

Merknadene til varsel om oppstart av planarbeid er vedlagt planbeskrivelsen i sin helhet, se **Vedlegg 5**. Merknader er tatt til etterretning og innarbeidet i planen.

I **Vedlegg 12** er i tillegg alle merknadene oppsummert og kommentert av plankonsulent i samarbeid med forslagsstiller. Alle merknadene er forsøkt innarbeidet i reguleringsplanen, men det er flere utfordringer som medfører at man ikke klarer å innarbeide alle merknadene fullstendig i reguleringsplanen. Dette er nærmere forklart i kommentarene til merknadene og i planbeskrivelsen.

## 9 Avsluttende kommentar

På vegne av forslagsstillerne har Teknaconsult utarbeidet et forslag til detaljregulering av kjørevei Hantho – Kvastadlia i Tvedestrand kommune.

Forslagsstillere:

Hege Furland

Mette Kiær Sørensen

Grete Christiansen Bräuner

Lise Strat

Tonje Strat

Tore Tjøtta

Tiril Bringsrud Svensen og Bård Bringsrud Svensen

Geir Magne Høiland

Sandnes 17.02.2023

**Teknaconsult AS**



---

Vebjørn Solli