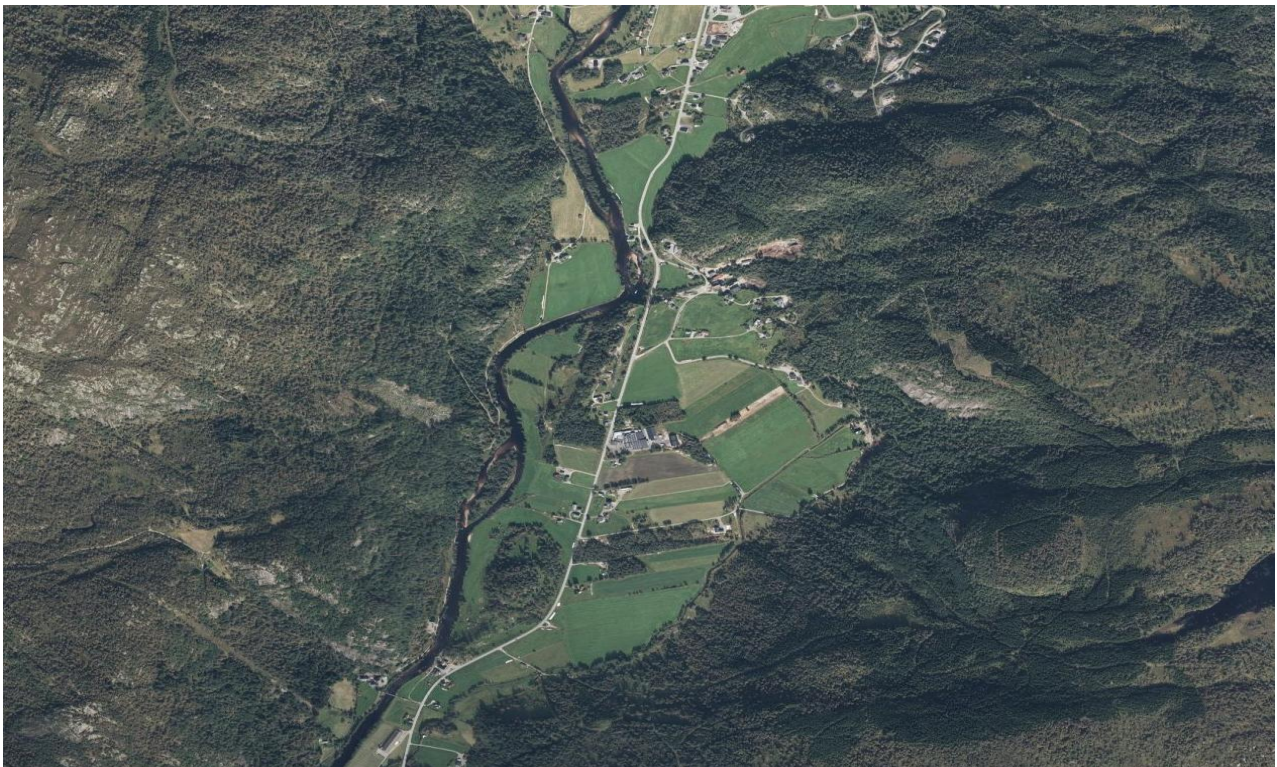


Oppdragsgiver
Hægebostad kommune

Rapporttype
Planbeskrivelse til detaljregulering

Dato
2025-10-03

Detaljregulering NY GANG- OG SYKKELVEG FV 43 BIRKELAND - GYBERG



DETALJREGULERING
NY GANG- OG SYKKELVEG FV 43 BIRKELAND - GYBERG

Oppdragsnr.: 1350061432
Oppdragsnavn: Gang- og sykkelveg Fv 43 Birkeland - Gyberg
Dokument nr.: 01
Filnavn: Planbeskrivelse (HL).docx

Revisjonsoversikt

Revisjo n	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00		Opprinnelig planbeskrivelse	DADA	GUSM	

Innhold

1. Sammendrag	1
2. Bakgrunn	2
2.1 Hensikten med planen	2
2.2 Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold	2
2.3 Tidligere vedtak i saken	2
2.4 Utbyggingsavtaler	2
2.5 Krav om konsekvensutredning (KU)	2
3. Planprosessen	3
3.1 Oppstartsmøte	3
3.2 Varsel om oppstart	3
3.3 Politisk behandling av planforslag og offentlig ettersyn	4
3.4 Øvrig medvirkning	4
4. Planstatus og rammebetingelser	5
4.1 Statlige planer og føringer	5
4.2 Regionale planer	6
Kommunale (overordnede) planer	7
4.3 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner	9
4.4 Analyser og utredninger	9
5. Eksisterende forhold	10
5.1 Beliggenhet	10
5.2 Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk	10
5.3 Stedets karakter, bebyggelse og landskap	11
5.4 Solforhold og lokalklima	13
5.5 Kulturminner og kulturmiljø	13
5.6 Naturmangfold	17
5.7 Landbruk	18
5.8 Trafikkforhold	19
5.9 Barns interesser	21
5.10 Offentlig og privat servicetilbud	21
5.11 Universell tilgjengelighet	22
5.12 Teknisk infrastruktur	22
5.13 Grunnforhold	25
5.14 Støyforhold	29
5.15 Forurensning (Grunn, vann og luft)	29
6. Planforslaget	30
6.1 Planens hensikt og avgrensning	30
6.2 Reguleringsformål - oversikt	35
6.3 Tiltakets plassering og utforming	37
6.4 Trafikk	41
6.5 Miljøfokus	43
6.6 Universell utforming	43
6.7 Kulturminner	43
6.8 Offentlige formål	43
6.9 Teknisk infrastruktur	43

6.10	Rekkefølgebestemmelser.....	44
6.11	Utbygging og gjennomføring.....	44
7.	Virkninger.....	45
7.1	Overordnede planer	45
7.2	Stedets karakter, estetikk og landskap.....	45
7.3	Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi.....	46
7.4	Forholdet til naturmangfoldloven	46
7.5	Landbruk / Naturressurser	47
7.6	Trafikkforhold	47
7.7	Barns interesser.....	47
7.8	Folkehelse.....	47
7.9	Universell tilgjengelighet.....	47
7.10	Teknisk infrastruktur.....	47
7.11	Konsekvenser for næringsinteresser.....	48
7.12	Interessemotsetninger	48
8.	Risiko og sårbarhet	49
8.1	Metode.....	49
8.2	Evaluering av risiko.....	49
8.3	Konklusjon.....	49
9.	Innkomne innspill.....	50
9.1	Offentlige instanser.....	50
9.2	Private.....	54
10.	Avsluttende drøfting og anbefaling	61
11.	Referanser	62
12.	Vedlegg.....	62

1. Sammendrag

Hægebostad kommune ønsker i samarbeid med Agder Fylkeskommune å legge til rette for en ny gang- og sykkelveg langs Fv43 på strekningen Birkeland – Gyberg. Strekningen er i dag ikke tilrettelagt for gående og syklende, og derfor vil en ny gang- og sykkelveg i det aktuelle området være et viktig løft for lokalområdet og lokalbefolkningen med hensyn til trafiksikkerhet.

Det er behov for å utarbeide en reguleringsplan for tiltaket, og Hægebostad kommune har engasjert Rambøll Norge AS og Henning Larsen Architects AS for å utarbeide et planforslag.

Planområdet består i stor grad av jordbruksarealer, men også uteområder tett på eksisterende boligbebyggelse; samt områder med naturlig terreng. I forbindelse med planforslaget har det blitt utført flere undersøkelser av Rambøll Norge AS som er lagt til grunn for planforslaget.

Det er også gjennomført en arkeologisk undersøkelse av Agder Fylkeskommune hvor det ble påvist nye kulturminnelokaliteter i planlagt trasé. Disse kulturminnene er automatisk fredet, og derfor vist i plankartet inntil endelige avklaringer foreligger. Kulturminnene er av nyere dato, og det er ønskelig å vurdere muligheter for å søke om dispensasjon, da det ikke finnes andre gode alternativer for plassering av gang- og sykkelsti.

I området nord for Hamranvegen er det i sammenheng med planforslaget utarbeidet et forslag til ny gang- og sykkelveg med tilhørende flomsikker sykkelbro. I sammenheng med broløsningen er det behov for terrengtilpasninger da det ikke er tilstrekkelig areal for ny gang- og sykkelsti mellom fylkesveg og eksisterende skjæring.

Ny gang- og sykkelveg er plasskrevende, men tiltaket vurderes likevel som gjennomførbart, og vil være et viktig bidrag til en trafiksikker løsning i lokalområdet. Det har i sammenheng med utarbeidelsen av planforslaget blitt utarbeidet en matjordsplan som legger føringer for gjenbruk av de viktige matjordsressursene i området.

2. Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hægebostad kommune ønsker i samarbeid med Agder Fylkeskommune å legge til rette for en ny gang- og sykkelsti langs Fv43 på strekningen Birkeland - Gyberg i Hægebostad. Hensikten med planen er å bedre de trafikale forholdene for gående og syklere i området. Det er i dag ikke tilrettelagt for myke trafikanter på strekningen.

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold

Forslagsstiller er Hægebostad kommune.

Prosjektleder er Arnt Nøkland

Telefon nr.: 95 11 11 26

E-post: arnt.nokland@haegebostad.kommune.no

Konsulent er Rambøll Norge AS og Henning Larsen Architects AS.

Oppdragsleder er Alexander Markset Olsen

Telefon nr.: +47 47 25 92 19

E-post: alexander.olsen@ramboll.no

Henning Larsen Architects AS har stått for plandokumentene. Rambøll Norge AS har bidratt med tilleggsutredninger i forbindelse med detaljreguleringsarbeidet.

Eierforhold

Planområdet består av deler av eiendommer i tilknytning til Fv43 (Gnr/Bnr 200/14, 200/13, 200/12, 200/11), samt deler av tilgrensende eiendommer øst for Fv43.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Hægebostad kommune har utarbeidet «Trafikksikkerhetsplan 2023 – 2026» (vedtatt i kommunestyret 26.10.2023, Sak 61/23), som er utarbeidet med bakgrunn i nasjonale føringer om trafikksikkerhet. Følgende styringsdokumenter er vektlagt:

- FNs bærekraftsmål
- Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering - Meld. St. 40 (2015-2016)
- Nasjonal transportplan (NTP) - Meld. St. 20 (2020-2021)
- Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan eller tilsvarende

Sikker skolevei har høy prioritet, og en ny GS-veg langs Fv 43 på strekningen Birkeland – Gyberg er listet opp som ett av flere tiltak som skal gjennomføres.

2.4 Utbyggingsavtaler

Det er ingen kjente utbyggingsavtaler.

2.5 Krav om konsekvensutredning (KU)

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jamfør Forskrift om konsekvensutredninger av 21. juni 2017 med vedlegg. I Vedlegg 1 og 2 til forskrift om KU angis hva som automatisk fører til konsekvensutredning, og hva som skal vurderes om planen bør konsekvensutredes. Planen er ref. oppstartsmøte med kommunen, vurdert til *ikke* å utløse krav om konsekvensutredning.

3. Planprosessen

3.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte ble avholdt 04.02.25 på Teams.

Følgende personer deltok i møtet:

Pål Morten Dahlhaug	- Hægebostad kommune
Arnt Nøkland	- Hægebostad kommune
John Ivar Bjelland	- Hægebostad kommune
Alexander Markset Olsen	- Rambøll Norge AS
David Danielsen	- Henning Larsen Architects AS

Oppstartsmøtereferatet er eget vedlegg til planforslaget. (jf. Vedlegg 1).

3.2 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av reguleringsarbeid ble annonsert på kommunens nettsider samt i avisen Lister.

Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter adresselister fra Hægebostad kommune. Frist for uttalelser var 23.03.2025.

Varsel om oppstart av detaljregulering for Gang- og sykkelveg fv 43 Birkeland- Gyberg

Rambøll og Henning Larsen Architects AS starter på vegne av Hægebostad kommune, arbeidet med forslag til ny detaljregulering for gang- og sykkelveg langs fv 43 Birkeland – Gyberg, jf. plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 12-8.

Planområdet er 154.2 dekar og omfatter eiendom 200/14, 200/13, 200/12, 200/11 m.fl. Under planarbeidet kan området bli mer avgrenset.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en ny gang- og sykkelsti på strekningen (ca. 2.8 km), for å bedre de trafikale forholdene for gående og syklende. Det er i dag ikke etablert en gang- og sykkelsti i det aktuelle området, og kommunen ønsker derfor å legge til rette for dette ved en ny reguleringsplan.

Planen utløser ikke krav om konsekvensutredning pga. tiltakets omfang og påvirkning på omgivelsene.

Eventuelle kommentarer, merknader, opplysninger m.v. som kan ha betydning eller interesse for planarbeidet, kan sendes skriftlig til:

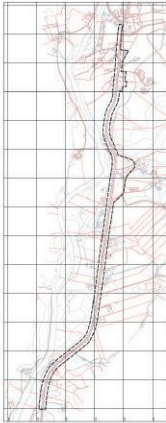
Henning Larsen Architects AS
Vestre strandgate 67 (Quadrup 4.egt), 4637 Kristiansand
E-post: david.danielsen@henninglarsen.com

Frist for innspill: 23. mars 2025



Hægebostad
kommune

**Henning
Larsen** —



Figur: Avisannonse i avisen Lister. Kilde: HL

Det kom inn 17 skriftlige høringsuttalelser. Høringsinnspillene er oppsummert i kapittel 9 «Innkomne innspill» sammen med forslagsstillers kommentarer.

3.3 Politisk behandling av planforslag og offentlig ettersyn

Planforslag ble behandlet i utvalg xxx

Offentlig ettersyn var i perioden xxxx

Merknader er vurdert i vedlegg /kapittel «innkomne innspill»

3.4 Øvrig medvirkning

Det har i tillegg blitt avholdt følgende møter:

Medvirkningsmøte 17.03.2025 i Hægebostad på kommunehuset. Ca. 30 deltakere til stede. Møtet ble avholdt i forbindelse med varsel om oppstart, slik at flest mulig fikk anledning til å få informasjon innen frist for innspill. Dette var et informasjonsmøte med overordnet informasjon om prosjektet.

4. Planstatus og rammebetingelser

4.1 Statlige planer og føringer

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

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

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

Kommunene og fylkeskommunene skal i sin overordnede planlegging innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, der det også tas hensyn til effektiv ressursbruk for samfunnet. Dette bør inkludere tiltak mot avskoging, og eventuelt økt opptak av CO₂ i skog og andre landarealer, og videre sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i tråd med disse retningslinjene.

Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)

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

Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994)

Retningslinjene gjelder vassdragsbeltet og et område på inntil 100 meters bredde langs sidene av disse og andre deler av nedbørfeltet som har betydning for vassdragets verneverdi.

Dette innebærer bl.a. å unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø. Friluftslivsverdien skal sikres, særlig i områder nær befolkningsskonsentrasjoner. Det betyr også å sikre de vassdragsnære områdenes verdi for landbruk og reindrift mot nedbygging der disse interesser var en del av grunnlaget for vernevedtaket.

Kommunene har som planmyndighet det primære ansvar for utvikling av arealbruk i og ved vernede vassdrag og skal legge retningslinjene til grunn for planlegging.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2008)

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

Retningslinjene gjelder for planlegging i hele landet. Praktisering av retningslinjene må tilpasses regionale og lokale forhold. (...)

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

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

4.2 Regionale planer

Regionplan Agder 2030

Regionplan Agder 2030 er et overordnet strategisk styringsdokument for hele Agder. Den ble først vedtatt i 2019, og så vedtatt i revidert utgave i oktober 2024. Den beskriver muligheter for Agder i 2030, de viktigste utfordringene, regionens strategiske mål og prioritering av regional planlegging i perioden 2024–2027.

Planen er grunnlaget for politikkutformingen i Agder. Den er retningsgivende for prioritering, samordnet innsats og virkemiddelbruk fra ulike offentlige aktører.

Formålet med Regionplan Agder 2030 er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår.

I Regionplan Agder 2030 er et av målene at flere reiser skal tas til fots eller med sykkel. Agder fylkeskommune har et ansvar for regional utvikling, og skal bidra til ønsket samfunnsutvikling. Fylkeskommunen jobber derfor med å legge til rette for å gjøre det mer attraktivt å sykle eller gå. Dette skjer blant annet ved samarbeid om konkrete prosjekt, i uttalelser til kommunale planer og i rollen som veileder overfor kommunene. Kommunene og fylkeskommunen samarbeider om ansvaret for å bygge og vedlikeholde gang- og sykkelanlegg langs fylkesvegene.

Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033

Regional plan for mobilitet ble vedtatt av fylkestinget i juni 2023. Det er en detaljert regional plan som peker på 23 steg til 2033, og hvilke prioriteringer som bør gjøres. Planen har en konkret vurdering av hvert enkelt stegs forventede virkning og bidrag til et mer bærekraftig samfunn. Hovedmålet i Regionplan Agder 2030 er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. Kort sagt; klimautslippene skal ned og levekårene skal opp.

Barn og unges mobilitetsplan

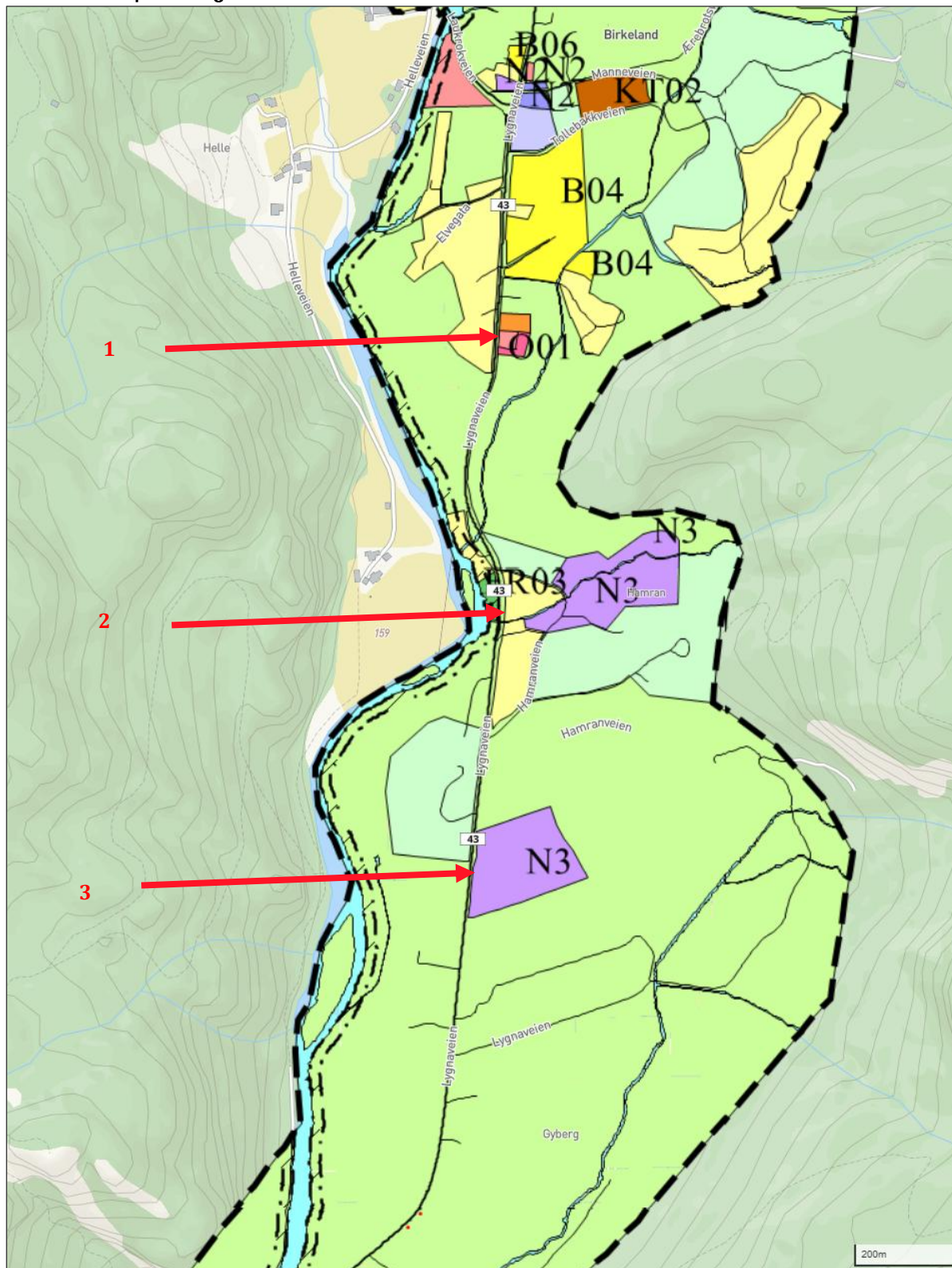
Barn og unge på Agder har selv laget sin egen mobilitets plan. Den består av 9 råd til planleggere, politikere og voksne generelt. Disse rådene har blitt til gjennom samtaler, workshops og skriftlige tilbakemeldinger med et utvalg av barn og unge i fylkeskommunens eksisterende nettverk. Ungdommens fylkesutvalg har fungert som referansegruppe og har foretatt det endelige utvalg av rådene. Rådene er utelukkende formulert og valgt ut av barn og unge selv.

Regionplan Lister 2030

Hovedmålet med Regionplan Lister 2030 er å utvikle Lister til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode og likeverdige levekår. Planen er utarbeidet etter ønske fra kommunene selv og gjelder for tiåret 2020 til 2030. Den er en «frittstående oppfølger» av Listerplanen 1998 og Listerplanen 2006. Planen er en del av det øvrige regionale planverket og skal henge godt sammen med andre planer og handlingsprogrammer som fylkespolitikkerne fastsetter. Det er lagt stor vekt på samsvar med FNs 17 bærekraftsmål. Plantema og gjennomgående perspektiver er lagt tett opp til Regionplan Agder 2030, med mål om å utdype og konkretisere disse for fylkets vestre region med sine småbyer, bygder og tettsteder.

Kommunale (overordnede) planer

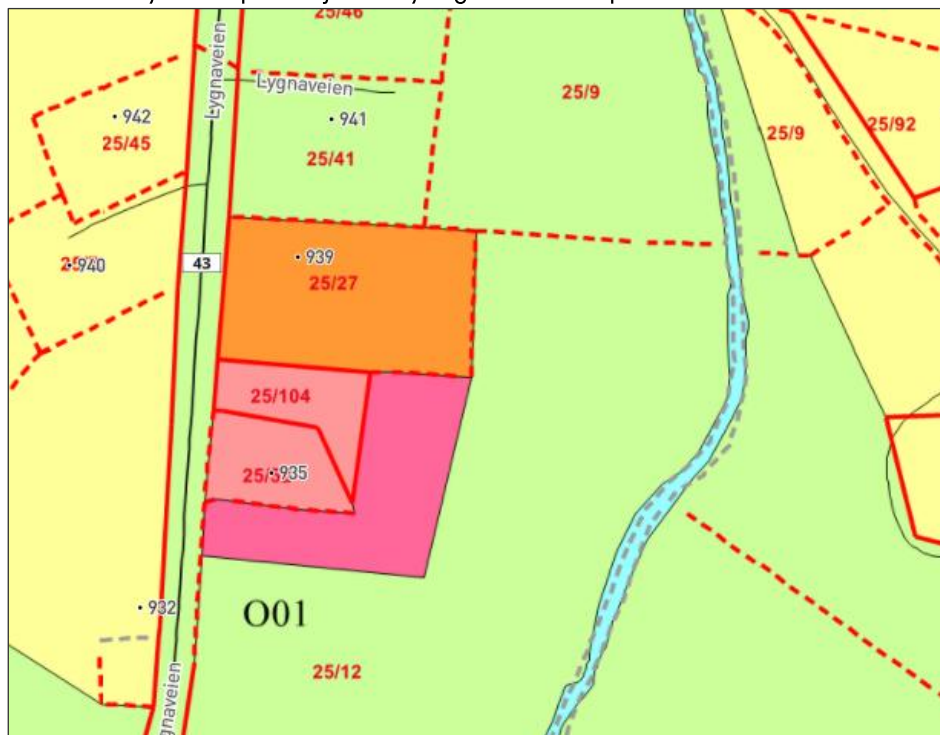
Kommunedelplan Tingvatn-Snartemo 2014-2024



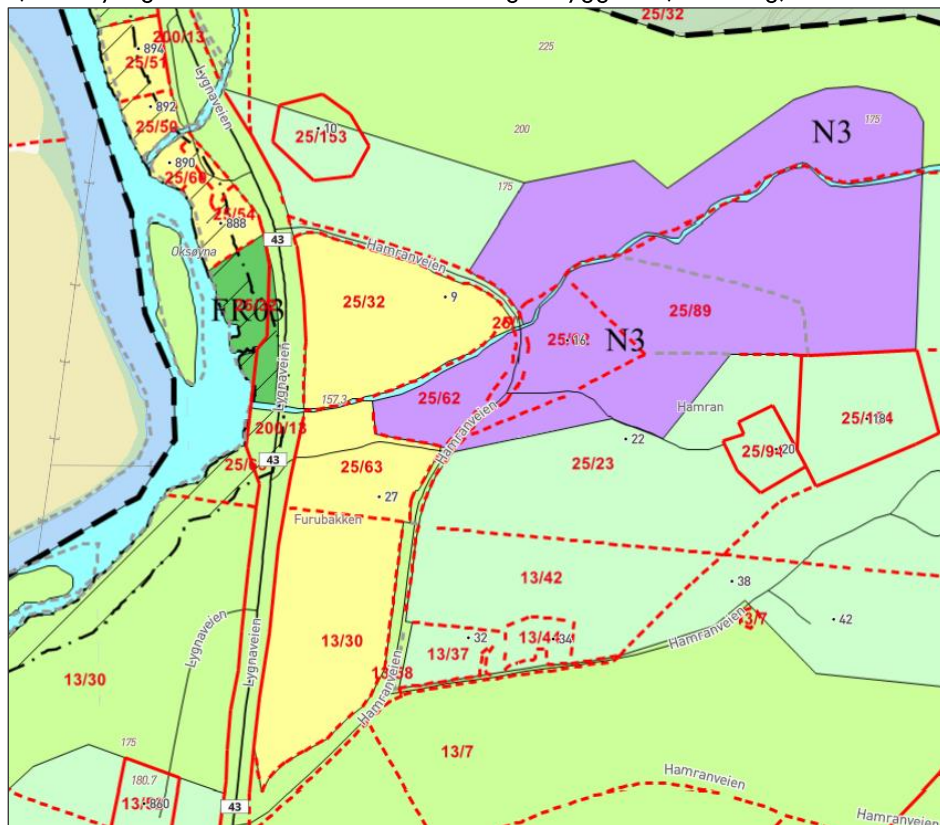
Figur: Kommuneplanens arealdel for strekningen Birkeland - Gyberg. Kilde: Hægebostad kommune

Størstedelen av den planlagte traséen er avsatt til LNFR i kommunedelplan for Tingvatn – Snartemo 2014 – 2024. På figuren over er det indikert tre områder hvor det i kommunedelplanen er andre formål. De tre områdene er vist nærmere i figurene under.

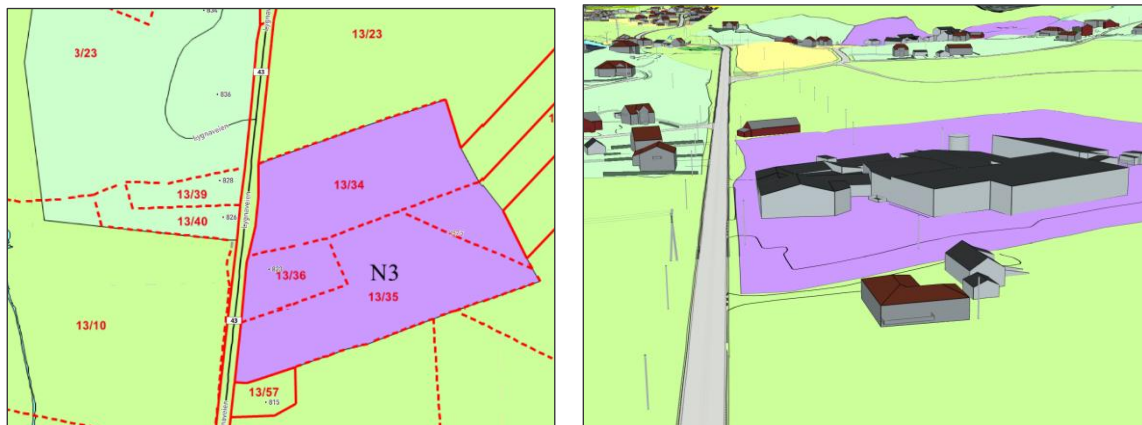
- 1) Området på eiendom 25/27 har arealformål «Andre typer bebyggelse og anlegg». Område O01 kan benyttes til privat tjenesteyting som eksempelvis bedehus



- 2) De lysegule områdene er avsatt til boligbebyggelse (framtidig)



- 3) Området N3 er avsatt til næringsvirksomhet hvor Hamran Snekkerverksted AS er lokalisert. Det tradisjonsrike snekkerverkstedet har røtter tilbake til år 1930 og er en viktig lokalbedrift.



Kommuneplanens samfunnsdel

Planen er utarbeidet med utgangspunkt i politiske arbeidsverksteder, innbyggermedvirkning i ulike former og et kunnskapsgrunnlag som beskriver nåsituasjonen i kommunen. Fremover tas det sikte på å ta planen opp til rullering i starten av hver kommunestyreperiode, slik at det til enhver tid sittende kommunestyre kan sette sitt preg på planen og bruke den som sitt styringsdokument.

I samfunnsdelen er et av satsningsområdene *transport og mobilitet*. Det er et mål om at kollektivtransport og gangveier skal forbedres slik at eldre og personer med funksjonsnedsettelse kan bevege seg trygt og enkelt i lokalsamfunnet.

Andre kommunale (overordnede) planer

Trafikksikkerhetsplan 2023 – 2026 – Hægebostad kommune

Trafikksikkerhetsplan for Hægebostad kommune 2023-2026 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeid og har fokus på både fysiske og forebyggende tiltak. Handlingsplanen for fysiske trafikksikkerhetstiltak rulleres og oppdateres årlig. Planen skal være et av flere verktøy for å videreføre Hægebostad kommunes godkjenning som Trafikksikker kommune (godkjent fra 2017).

4.3 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

Planområdet grenser kun til én reguleringsplan. Se tabell under:

PLANID	PLANNAVN	VEDTAKSDAT O
03800	Birkeland Bustadfelt/Næringsområde	03.02.05

4.4 Analyser og utredninger

- Naturmangfold utført av Rambøll Norge AS
- Matjordplan utført av Rambøll Norge AS
- Arkeologiske registreringer utført av Agder Fylkeskommune

5. Eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Hægebostad kommune i Agder. Strekningen Birkeland – Gyberg er lokalisert ca. 30 km nord for Lyngdal sentrum langs Fv43.

Strekningen har i dag ingen gang- og sykkelvegforbindelse og det er derfor satt i gang et arbeid med forslag til ny reguleringsplan for å etablere en trafikksikker løsning for myke trafikanter.



Figur: Oversiktskart over området med planområdet markert med rød farge. Kilde: (Kystverket, 2025)

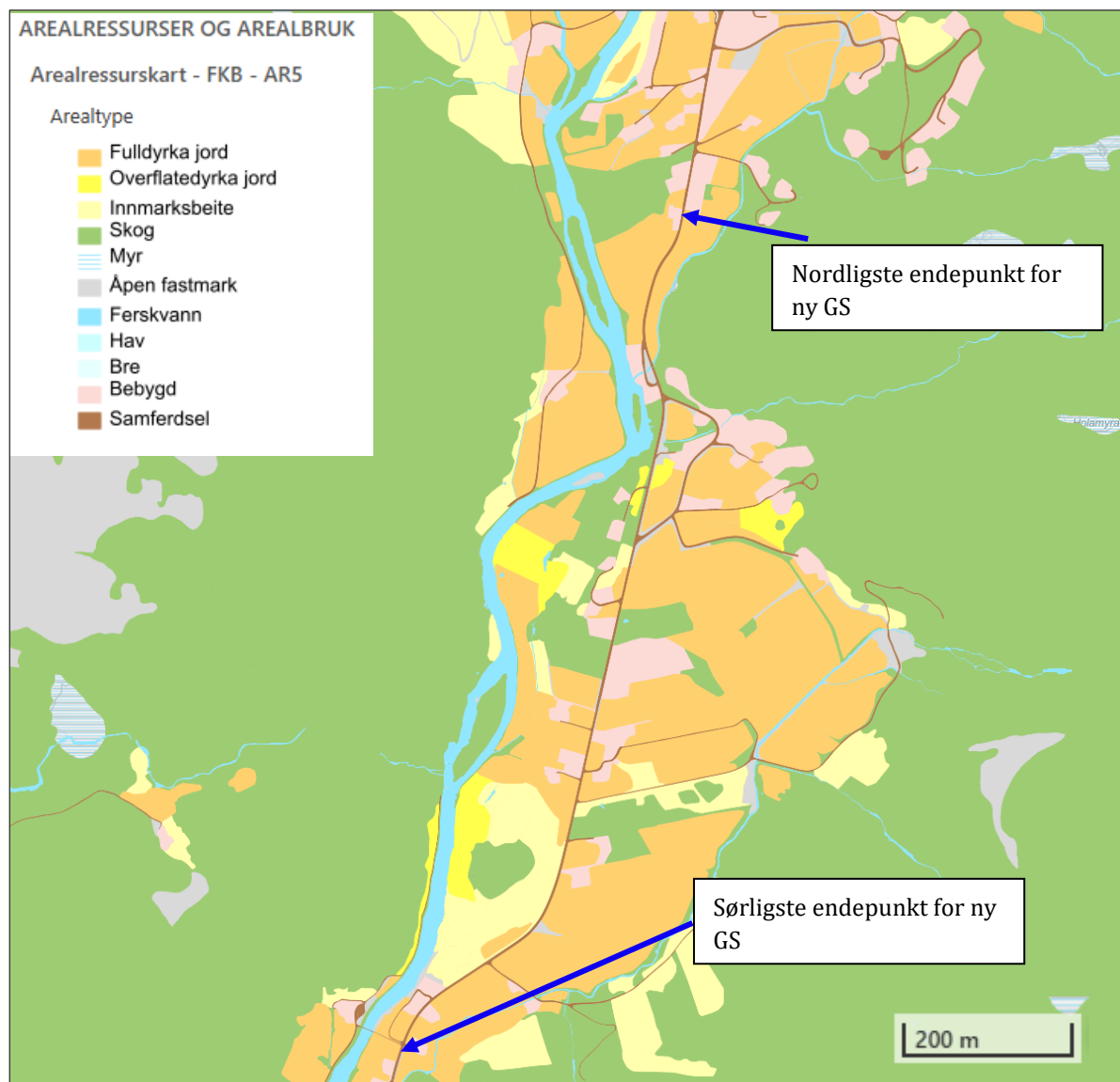
Planområdet er **XX** dekar og strekningen er ca. 2,8 km lang.

5.2 Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk

Planområdet består i hovedsak av infrastruktur (fylkesvei), hvor sidearealene til fylkesveien består av områder med fulldyrket mark, skog, og områder tilknyttet boliger. Det er også et næringsareal hvor Hamran Snekkerverksted AS holder til.

Tilstøtende områder er i stor grad landbruksområder med innslag av naturlig terreng med noen koller og vegetasjon.

Arealressurskartet (AR5) på figuren under viser området i sin helhet, og her fremkommer det at en stor del av de omkringliggende arealer består av fulldyrket jord.



Figur: Arealressurskart (AR5) for strekningen Birkeland - Gyberg i Hægebostad kommune. Kilde: Nibio

5.3 Stedets karakter, bebyggelse og landskap

Hægebostad er en innlandskommune i Agder fylke med variert natur, med både fjell og daler, innsjøer og elver. Bebyggelsen i Hægebostad er typisk for norske bygder, med spredte gårdsbruk, små tettsteder og en blanding av eldre og nyere boliger.

I Hægebostad sentrum, Birkeland som er det administrative knutepunktet i kommunen, er det en samling av lokale tjenester, som butikker og helsetjenester og skole.

Fylkesvegen ligger sentralt i dalføret mellom landbrukseiendommer og spredt bebyggelse. På strekningen er det en rekke avkjørsler til private eiendommer og mindre boligfelt. Landskapet er åpent på slettene og vegstrekningen følger dalføret i retning nord/sør.



Figur: Bilde av deler av strekningen mellom Birkeland og Gyberg sett mot nord, hvor sidearealer består av lanbruk.
Kilde: Google maps



Figur: Bilde av strekningen Birkeland – Gyberg sett mot nord, hvor sidearealene består av naturlig terreng. Kilde: Google maps

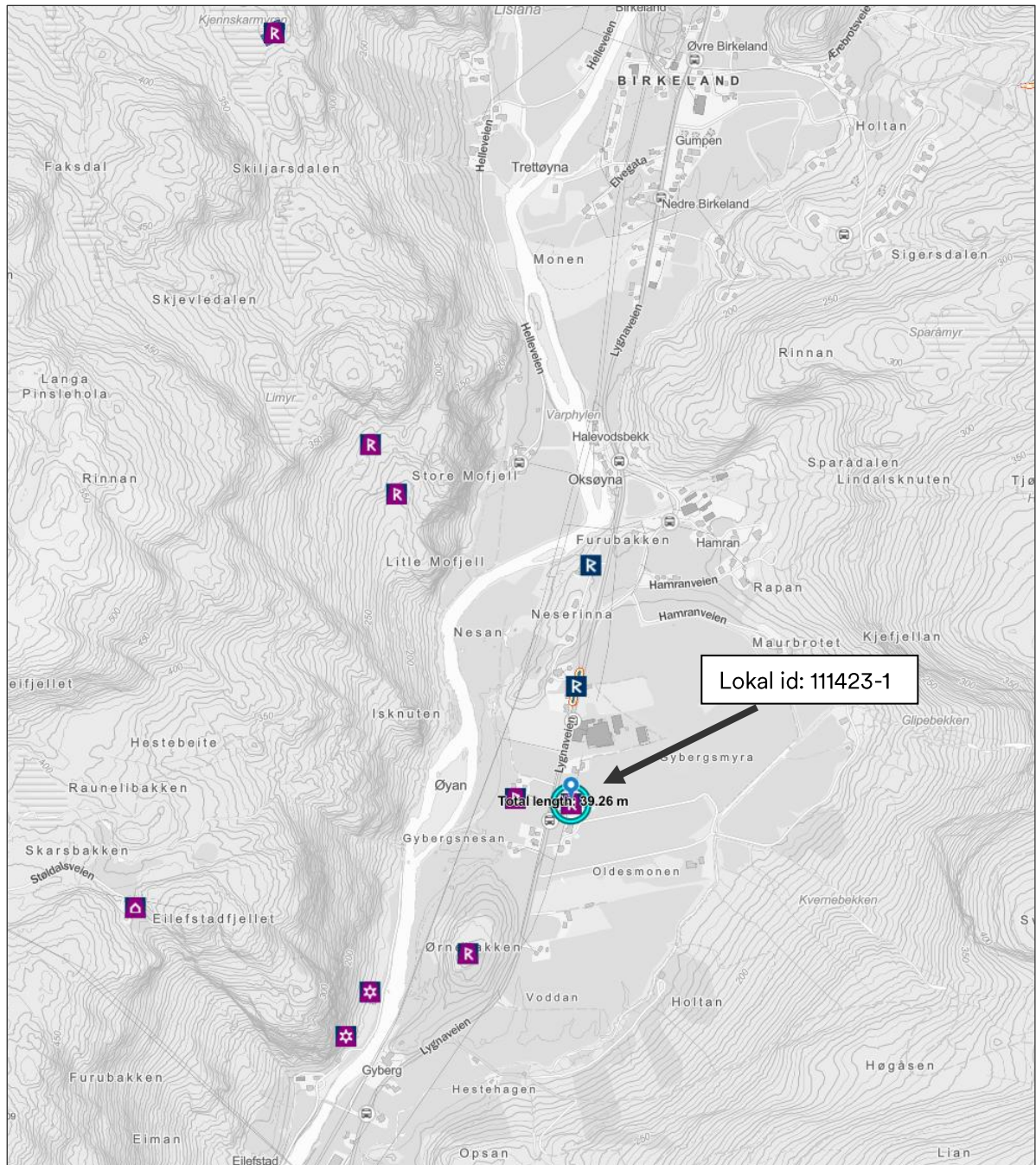
5.4 Solforhold og lokalklima

Hægebostad er en innlandskommune med et klassisk innlandsklima. Det er ingen spesielle forhold vedrørende solforhold og lokalklima i området.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner

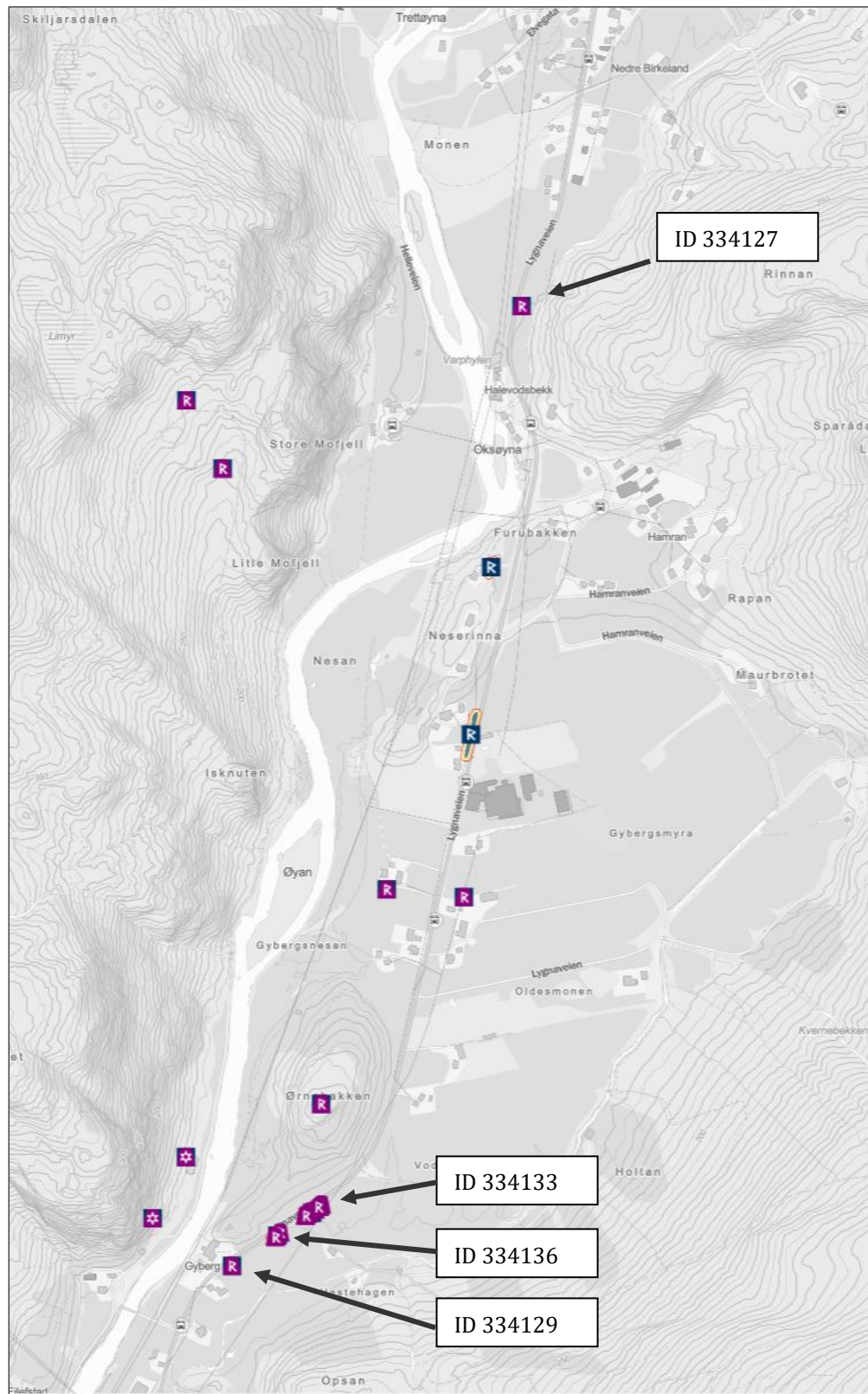
Det er foretatt en utsjekk i databaser for kulturminner. Ifølge naturbase.no er det registrert flere kulturminner på vestsiden av Fv43. På østsiden av fylkesveien er det ett kulturminne (lokal id 111423-1) som er automatisk fredet. Kulturminnet ligger ca. 39 meter fra Fv43 og er markert på figuren under.



Figur: Oversikt over registrerte kulturminner før arkeologisk registrering i august 2025. Kilde: (Riksantikvaren, 2025)

I forbindelse med planarbeidet er det utført en arkeologisk undersøkelse av Agder Fylkeskommune. Fylkeskommune gjennomførte en arkeologisk registrering i august 2025 innenfor arealene hvor det

er planlagt trasé for ny gang- og sykkelveg. I denne undersøkelsen ble det avdekket flere nye kulturminnelokaliteter; ett mot nord og tre mot sør ved Gyberg. Disse kulturminnelokalitetene ligger innenfor planavgrensningen. Det ble utarbeidet en midlertidig rapport som er lagt til grunn for videre planarbeid. På figuren under sees kulturminnelokalitetene avdekket i den arkeologiske undersøkelsen i august 2025.



Figur: Nye lokaliteter avdekket på strekningen Birkeland – Gyberg i august 2025. Kilde: naturbase.no



Figur: Sjakt 14. Bilde tatt mot nordøst. Funn markert med røde sirkler. Arkeologisk undersøkelse 2025. Kilde: Agder Fylkeskommune

Tabell funn arkeologisk registrering 2025

Askeladden ID	Funn
334127-0	Kokegrop (Automatisk fredet)
334129-0	Kokegrop (Automatisk fredet)
334133	Bosetning-aktivitetsområde (Automatisk fredet)
334136	Bosetning-aktivitetsområde (Automatisk fredet)

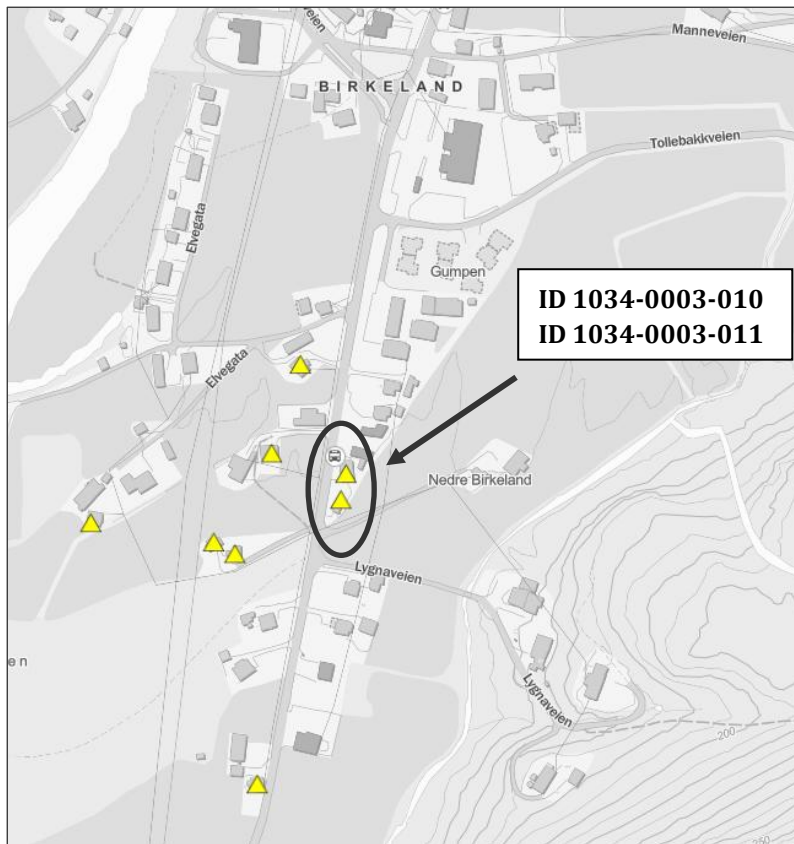
Utdypende tabell over alle funn med tilhørende informasjon kan sees i kap. 6.2.1 i midlertidig rapport (vedlagt) fra Agder Fylkeskommunes avdeling for kulturarv (saks nr. 21/17057).

SERAK bygninger

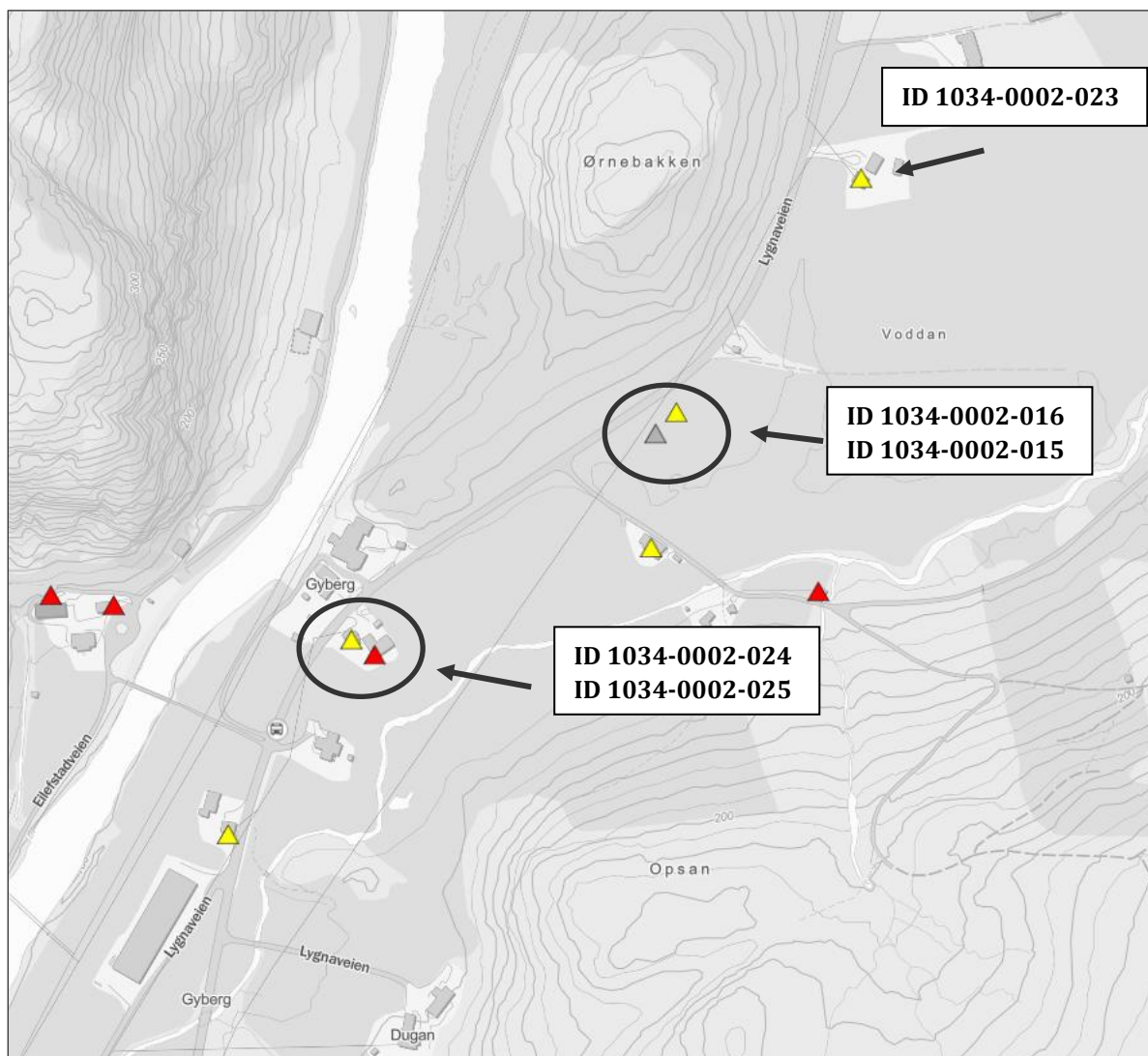
Langs strekningen Birkeland – Gyberg er det ifølge naturbase.no bygninger som er SEFRAK registrerte. De aktuelle bygningene på østsiden av fylkesveien er oppgitt med ID-nummer, navn og tidsangivelse i tabellen under.

SEFRAK ID	Navn	Tidsangivelse
1034-0003-010	VÅNINGSHUS, JOHNSTUN, "DER NERE", BIRKE- LAND NEDRE	1800 tallet, tredje kvartal
1034-0003-011	UTHUS, JOINSTUN, BIRKELAND NEDRE	1800 tallet, fjerde kvartal
1034-0002-023	VÅNINGSHUS, NYVOLD, GYBERG	1800 tallet, fjerde kvartal
1034-0002-016	UTHUS, GYBERG, "BLÅSEN"	1800 tallet, fjerde kvartal
1034-0002-015	RUIN ETTER VÅNINGSHUS, GYBERG, BLÅSEN	1800 tallet, fjerde kvartal
1034-0002-024	VÅNINGSHUS, GYBERG, "FAGERVOLL"	1800 tallet, fjerde kvartal

1034-0002-025	UTHUS, GYBERG, "FAGERVOLL"	1800 tallet, første kvartal
---------------	-------------------------------	-----------------------------



Figur: SEFRAC registrerte bygninger i øvre del av planområdet (Lygnaveien 961). Kilde: naturbase.no

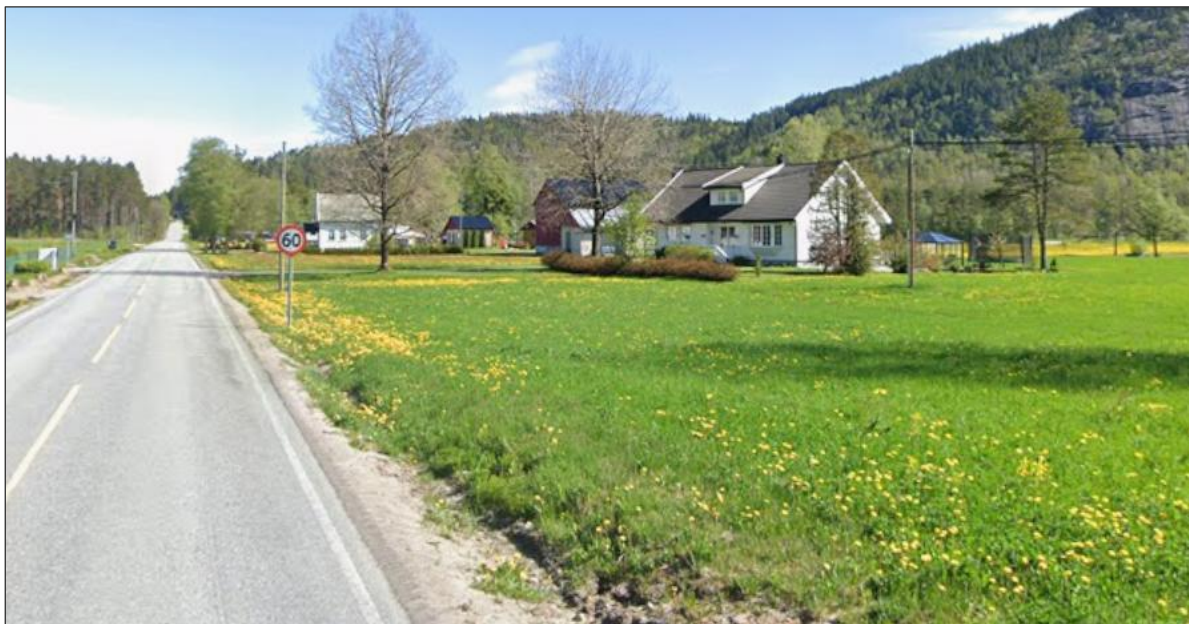


Figur: SEFRAK registrerte bygninger i sørlige del av planområdet ved Gyberg. Kilde: naturbase

5.6 Naturmangfold

Det er foretatt en utsjekk offentlige databaser, og det er ikke registrert verneområder, artsfredning, viktige artsforekomster eller trekkveier i planområdet. Det er heller ikke registrert nasjonalt eller regionalt viktige kulturlandskap eller statlig sikrede friluftsområder innenfor plangrensen.

I forbindelse med planarbeidet ble det gjennomført en naturmangfoldskartlegging av Rambøll Norge AS, og det ble ikke registrert viktige naturtyper etter DN-håndbok 13 eller Miljødirektoratets instruks innenfor planområdet. Under feltarbeidet ble det observert og registrert en gulspurv (VU) utenfor plangrensen. Det ble ikke registrert andre rødlistede arter under feltarbeidet. Utenfor plangrensen er det tidligere registrert en rekke rødlistede fugler.

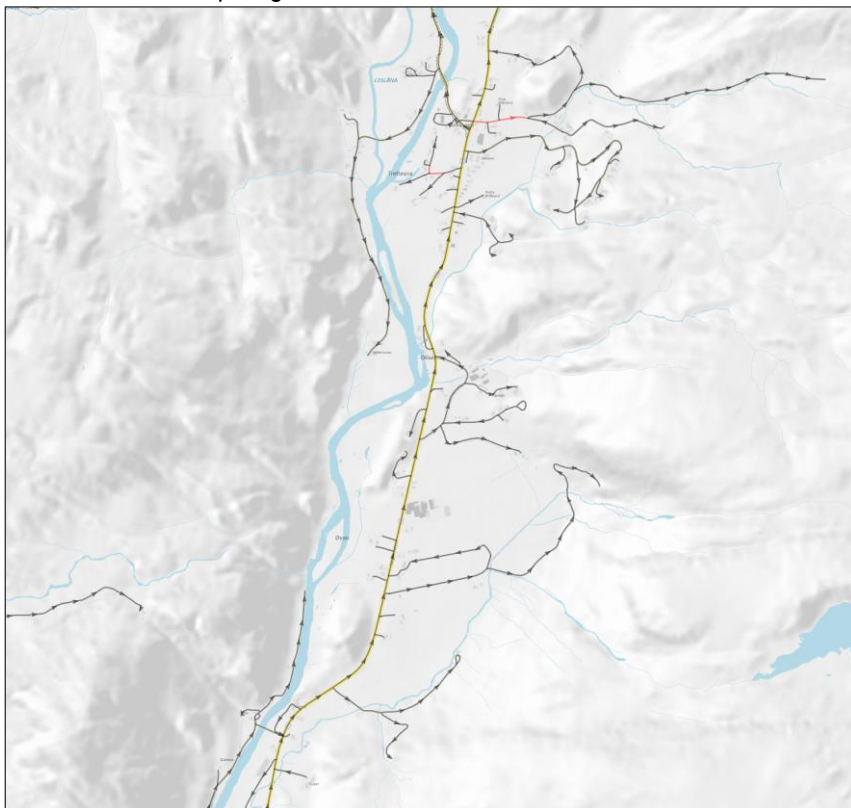


Figur: Fv43 mot nord. Gang- og sykkelveg planlegges på østsiden av veien. Kilde: google maps.

5.8 Trafikkforhold

Det er i dag ikke en gang- og sykkelveg langs strekningen Fv43 Birkeland – Gyberg. Myke trafikanter er derfor i stor grad nødt til å benytte kjørebane eller grøft. Dette medfører at trafiksikkerheten på strekningen i dag er dårlig.

På strekningen er det flere avkjørsler til eksisterende bebyggelse. Vegsystemet på strekningen og i området kan sees på figuren under.



Figur: Vegsystem i området. Fv 43 ligger sentralt i bildet, og tilhørende vegsystem i sorte linjer. Kilde: (Statens vegvesen, 2025)

Kollektivtilbud

Det er et begrenset kollektivtilbud i området. Agder kollektivtrafikk betjener bussrutene 222, 240, 241, 242, 243, 244 og 245. I tillegg til dette er det skolebuss for elever i hverdagene. I dagens situasjon er buss-stopp plassert i kryssområdene.

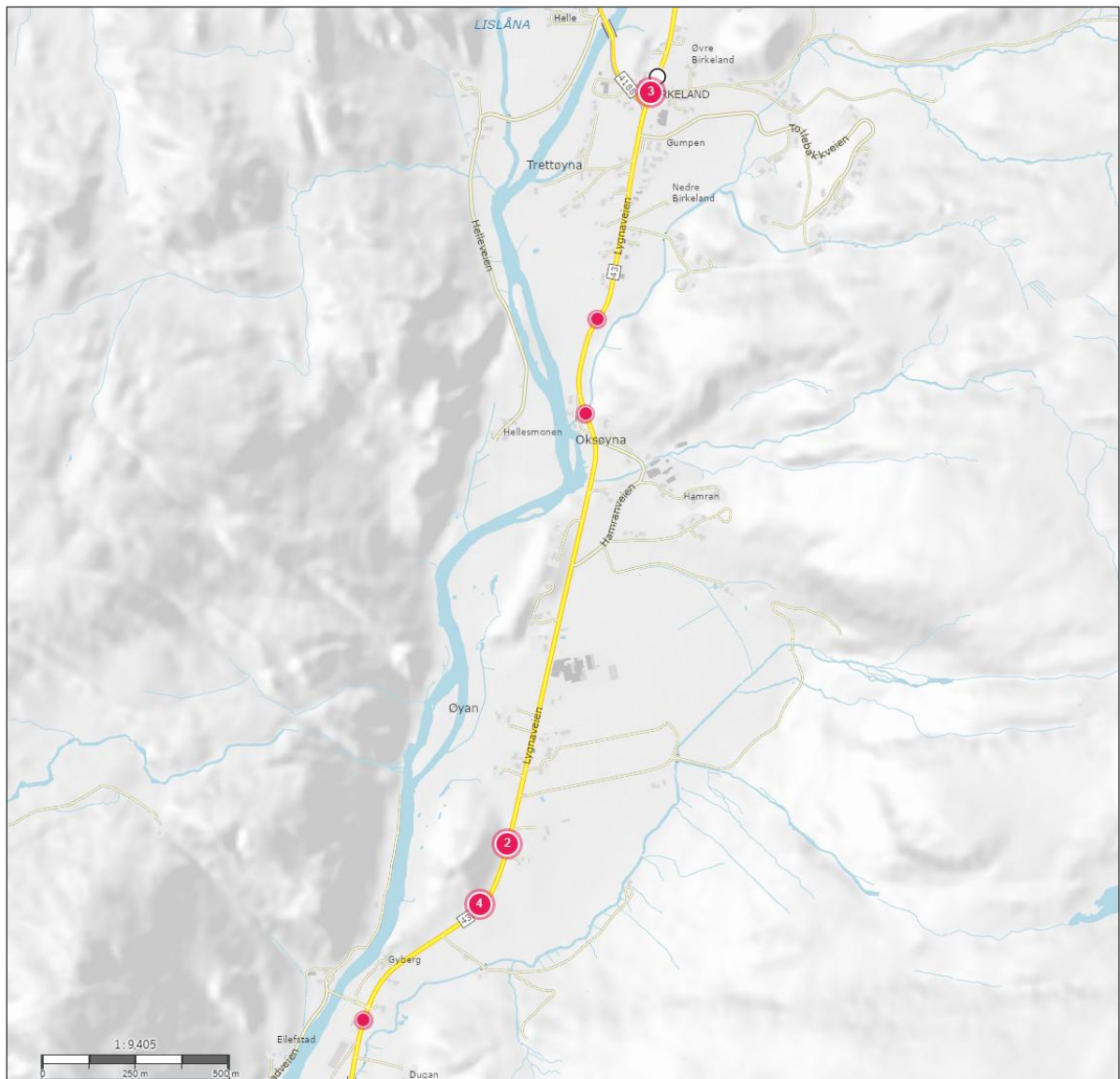
ÅDT

ÅDT på strekningen er beregnet til 1000, hvor andel lange kjøretøy er beregnet til 16 %. Grunnlaget for ÅDT er basert på estimer i 2023, og det er ikke indikasjoner på at situasjonen er annerledes i 2025.

Trafikkulykker

Det er ifølge Statens vegvesens database registrert flere trafikkulykker i området. Alle ulykkene i området er av eldre dato, og det er ikke registrert ulykker etter år 2000. Hastigheten på strekningen er 60 km/t.

Kartet under hentet fra Statens vegvesen viser trafikkulykkenes registrerte lokasjon.



Figur: Trafikkulykker på strekningen Birkeland – Gyberg. Kilde: vegvesen.no

5.9 Barns interesser

Det er ikke utført barnetråkkregistreringer i området, men i forbindelse med Kollemo skole, nordvest for Birkeland og planområdet, er det trafikk og aktiviteter knyttet til barn og unge. Barne og unge som bor langs strekningen har i dag ikke en trafiksikker gang- og sykkelveg mot nord eller sør, og må derfor benytte Fv43 som ikke er tilrettelagt for gående eller syklende. Fra Birkeland sentrum, nord for planområdet, er det gang- og sykkelveg videre til Kollemo skole mot nordvest.



Figur: Gang- og sykkelveg ved Kollemo skole.

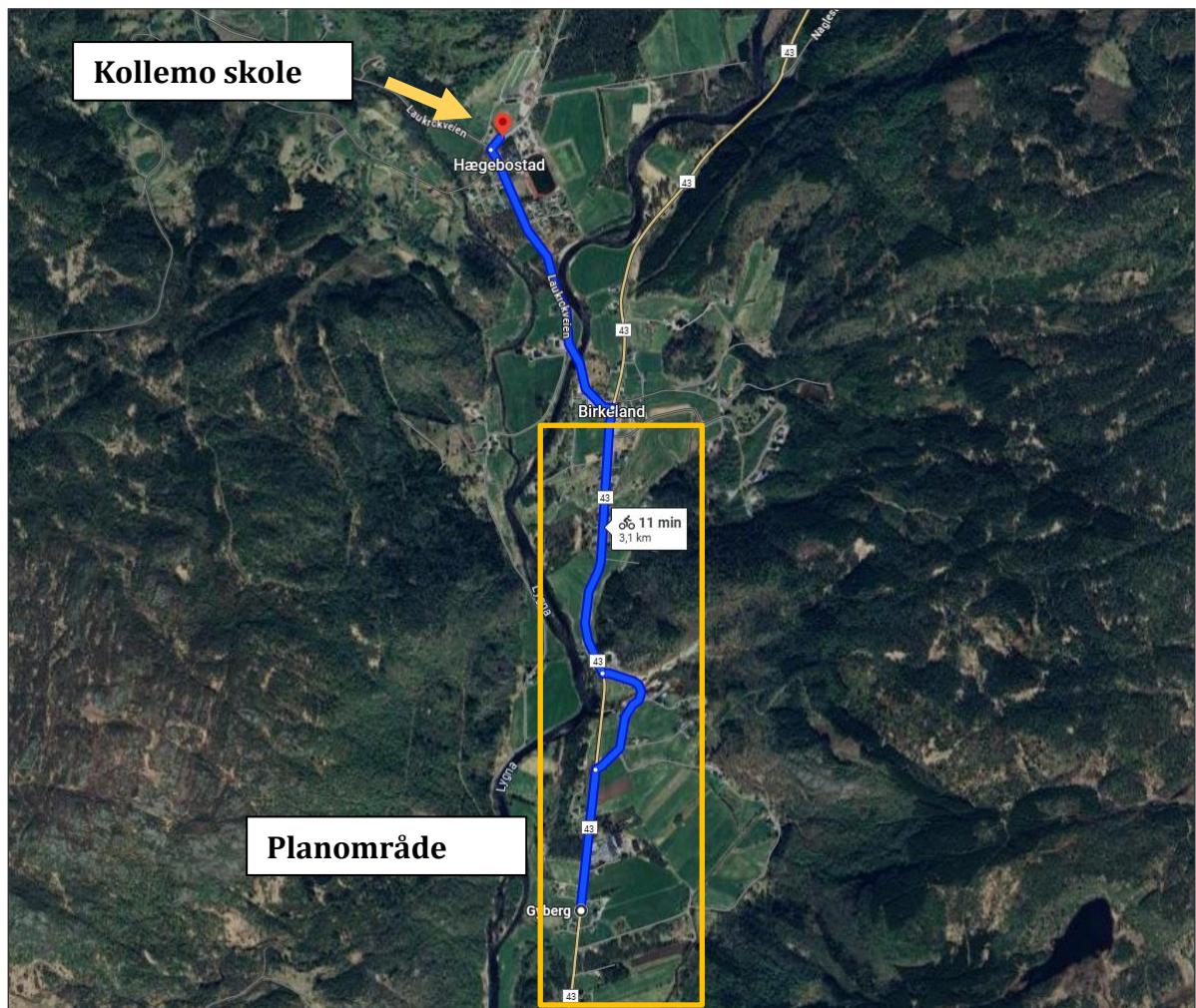
5.10 Offentlig og privat servicetilbud

Nærmeste skole er Kollemo skole, nordvest for Birkeland sentrum. Skolen har 96 elever og 28 ansatte og huser 1. – 7. klasse. Ifølge kommunens hjemmeside har elever i grunnskolen lovfestet rett til skoleskyss når gangavstanden fra egen utgangsdør til egnet skoledør er over:

- 2 km for elever på 1. trinn
- 4 km for elever på 2.-10. trinn

Som illustrert på bildet under er det ca. 3,1 km fra Gyberg til Kollemo skole, og elever fra 2. til 7. trinn har derfor ikke lovfestet rett til skoleskyss, men det kan i områder med farlig eller vanskelig skolevei søkes om gratis skoleskyss via kommunens hjemmeside.

Nærmeste ungdomsskole og videregående skole ligger på Byremo, ca. 13 km nordøst for Birkeland.



Figur: Sykkellavstand fra Gyberg til Kollemo skole nordvest for Birkeland sentrum. Kilde: Google maps

På Birkeland er det flere offentlige og private servicetilbud. I tillegg til skole er det også idrettsbane, kommunehus, bibliotek, nærbutikk og bensinstasjon. Ved Kollemo skole er det også en barnehage.

5.11 Universell tilgjengelighet

Strekningen (fylkesveien) er forholdsvis flat og det er ingen store høydeforskjeller. Området er tilrettelagt for biltrafikk, og det er ikke dedikerte områder for myke trafikanter.

5.12 Teknisk infrastruktur

Vannveier

Det er to bekkeløp under eksisterende fylkesvei. Bilder av disse sees under.



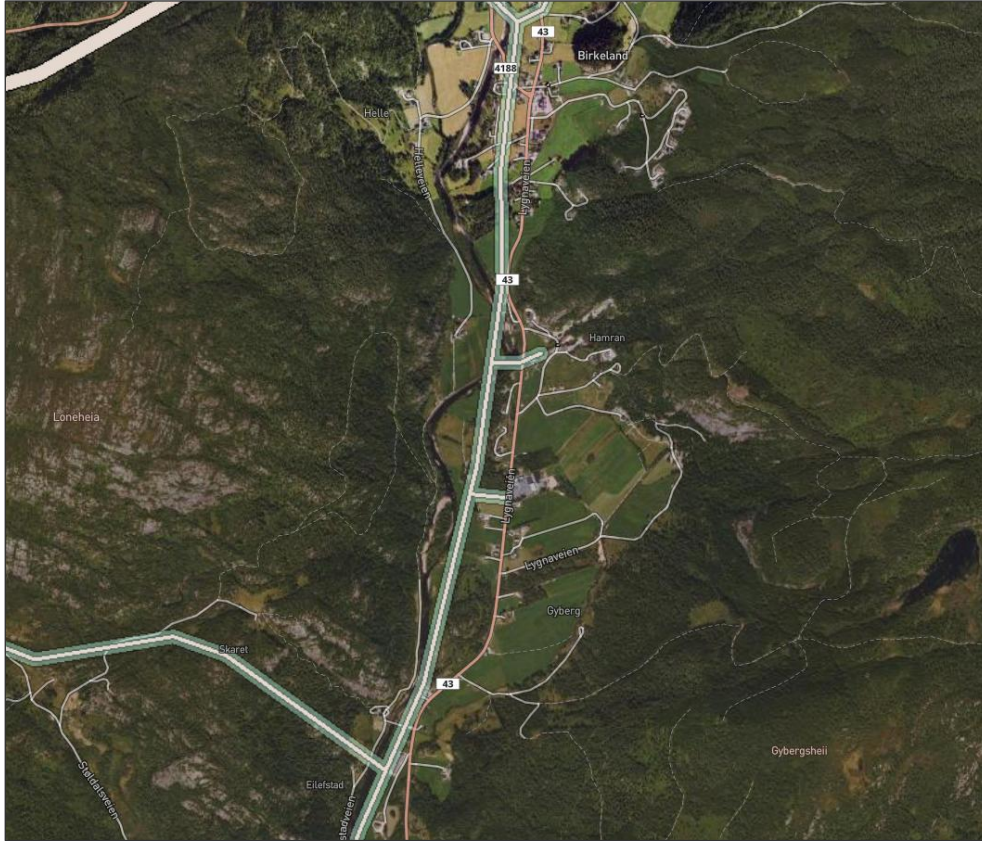
Figur: Bekkeløp i kulvert under fylkesvei. Kilde: Rambøll Norge AS



Figur: Eksisterende bro med bekk under fylkesvei

Elektro

Trasé for høyspentlinje går vest for Fv43. På strekningen er det to steder hvor høyspentlinjen krysser fylkesveien. På figuren under sees høyspentlinjen med tilhørende bygge- og arbeidsforbudssoner som hvit linje med grønt omriss.



Figur: Byggeforbud (hvit linje) og arbeidsforbud (grønn linje) i forbindelse med eksisterende høyspentlinje. Kilde: (Norkart, 2025)



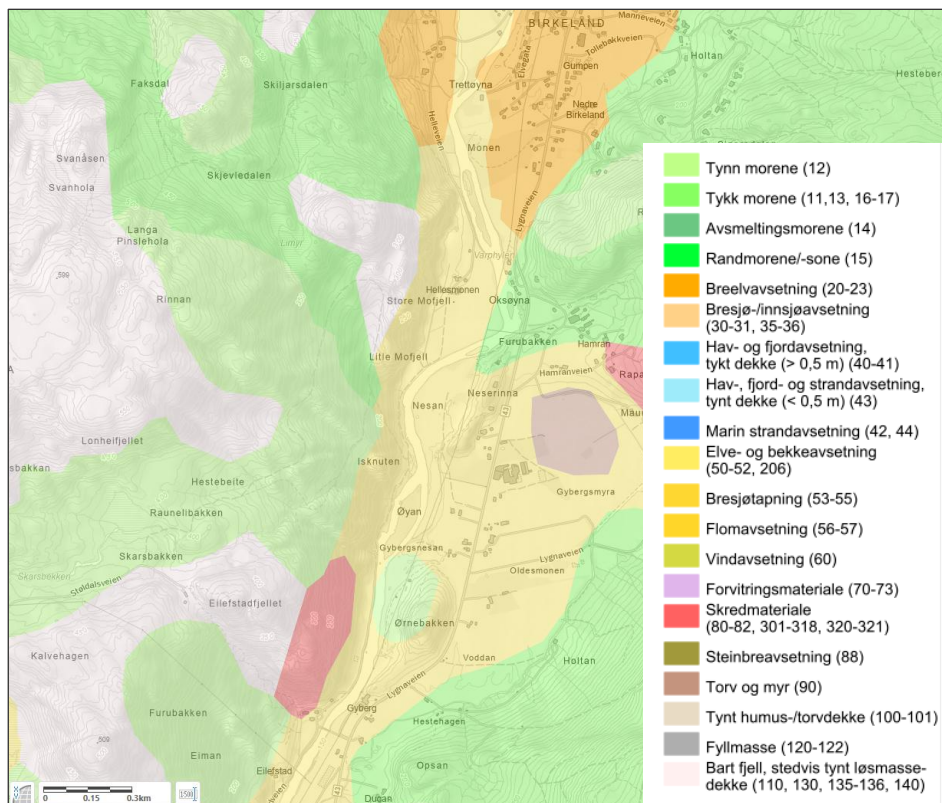
Figur: Bilde mot sør fra Fv43 sør for Birkeland. Høyspentlinjen kan sees t.h. Kilde: (Google, 2025)

5.13 Grunnforhold

På karttjenesten til NVE er det ikke merket av skredhendelser (steinsprang, leirskred, jordskred flomskred eller snøskred), eller fare for kvikkleire innenfor planområdet.

Løsmasser

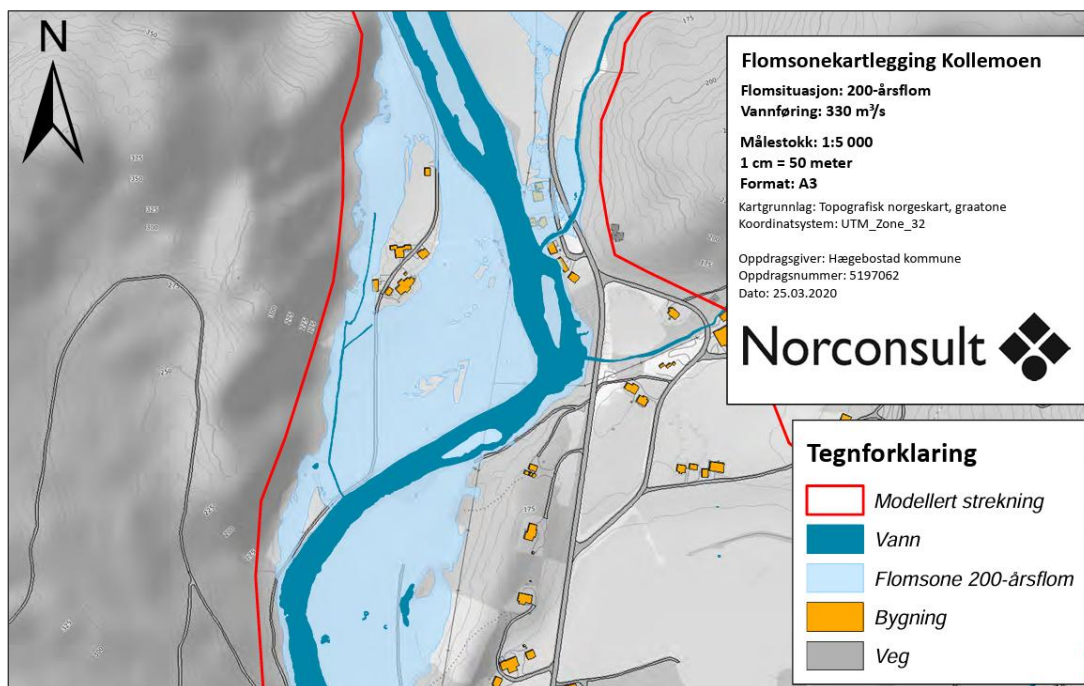
I kartløsningen NVE Atlas vises det at området i stor grad består av elveavsetninger og noe morenemateriale. Området ligger over marin grense (MG).



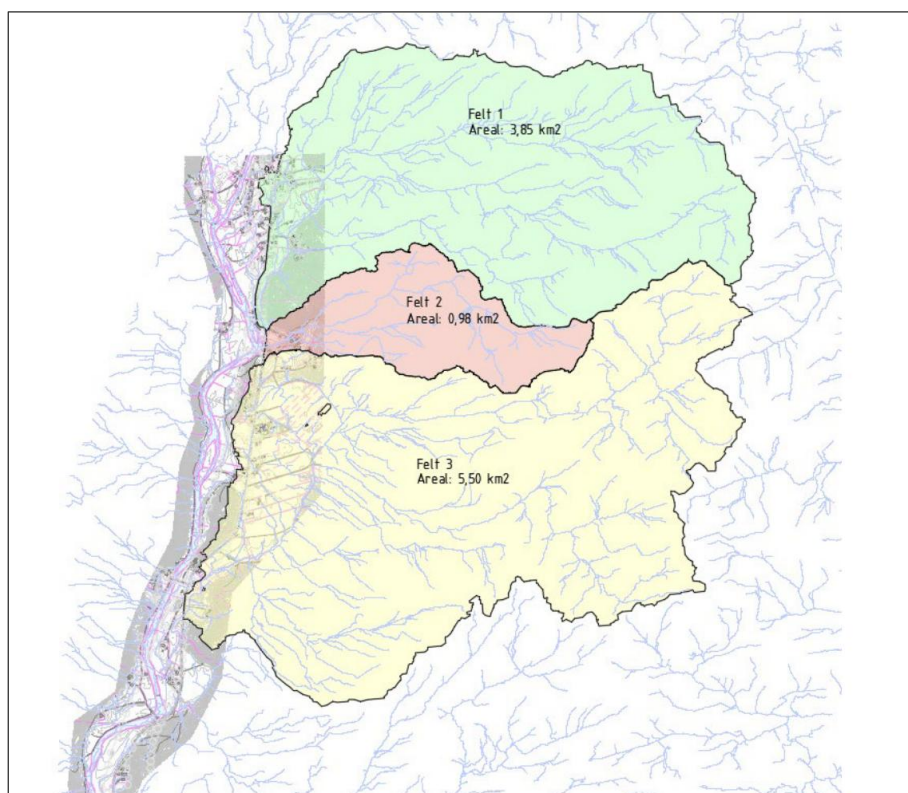
Figur: Kart med løsmasser i området ved strekningen Fv 43 Birkeland – Gyberg. Kilde: (NVE, 2025)

Flom

Norconsult utførte på oppdrag av Hægebostad- og Lyngdal kommune, en flomsonekartlegging av Lygna, Mørska og Litlåna i 2020. Hensikten med flomkartleggingen var å kartlegge flomfaren langs utvalgte elvestrekninger i kommunene. På strekningen Birkeland – Gyberg, som er aktuell for gang- og sykkelvegprosjektet i Hægebostad, er det påvist flomfare ved Fv43 litt nord for Hamranvegen. I dette området har det vært hendelser hvor Fv43 har blitt oversvømmet. På figuren under sees utklipp fra Norconsults flomrapport hvor flomsone for en 200-års flom berører deler av dagens infrastruktur.



Figur: Flomsoner (200-årsflom) som berører planområdet. Kilde: (Norconsult, 2025)

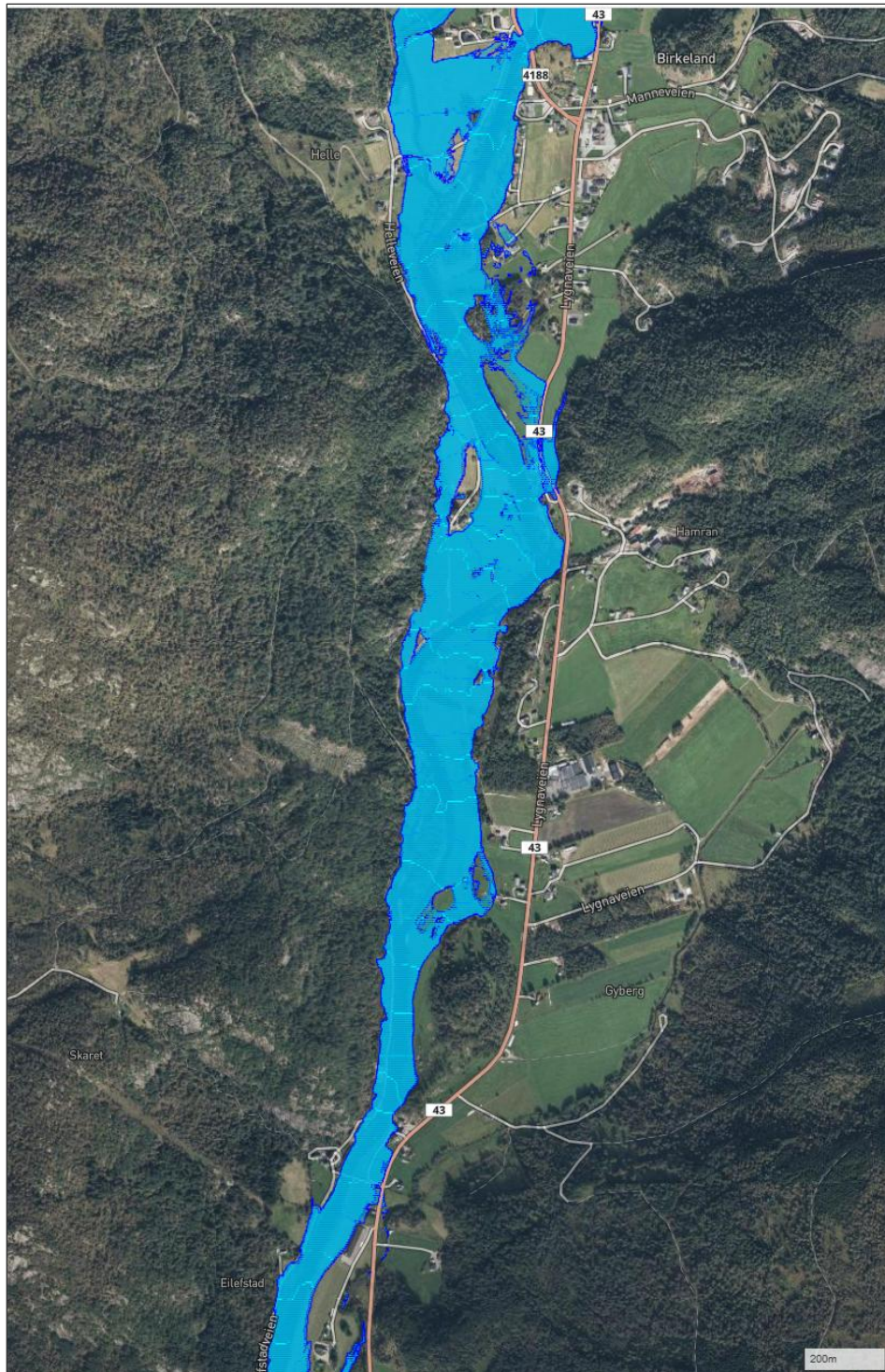


Figur: Nedbørsfelt 1 – 3 i tilknytning til planområdet. Kilde: VA rapport (Scalco/Rambøll Norge AS)

Nedbørsfelt 1 (3,85 km²) ligger, som de to andre feltene, på østsiden av Fv43. Flomveien i felt 1 føres i en bekk, under Fv43 (bru), og har utløp i elven Lygna.

Nedbørsfelt 2 (0,98 km²) renner i dag i sine naturlige vannveier på området. Overvannet fra dette området følger terrenget og renner i en bekk før det fanges opp av en Ø1200 stikkrenne som fører det under veien og ut i elven.

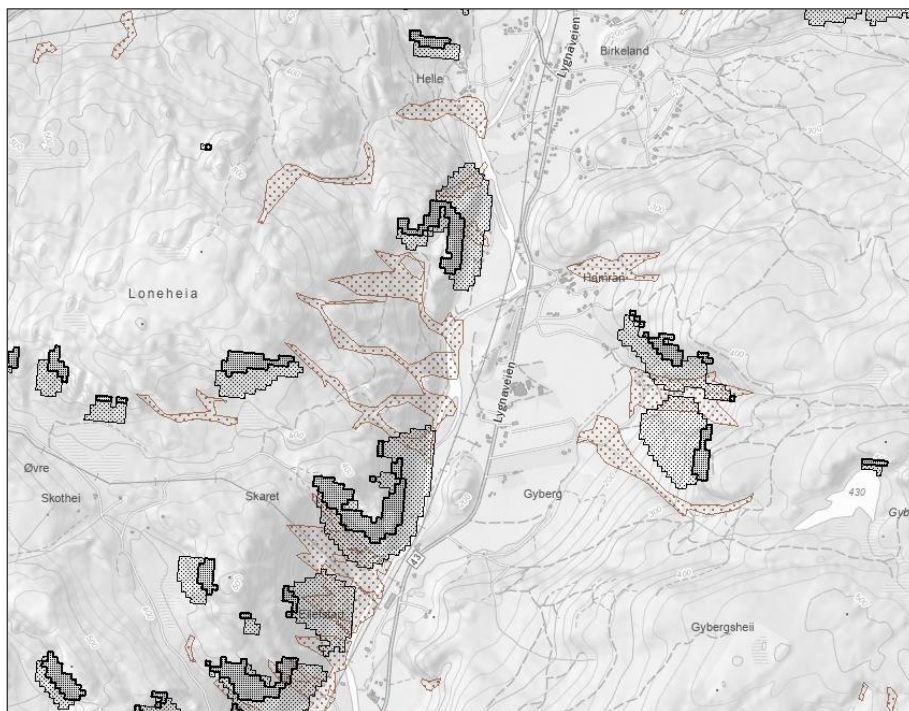
Nedbørsfelt 3 (5,50 km²) renner både langs med Fv43 og i sine naturlige vannveier i terreng mot øst til Glipebekken. Glipebekken krysser Fv43 ved Dugan før den munner ut til Lygna nederst i området



Figur: 200 års flomsone inkludert klimapåslag for strekningen Birkeland – Gyberg.
Kilde: kommune kart Hægebostad

Aktsomhetsområder for steinsprang, jord- og flomskred

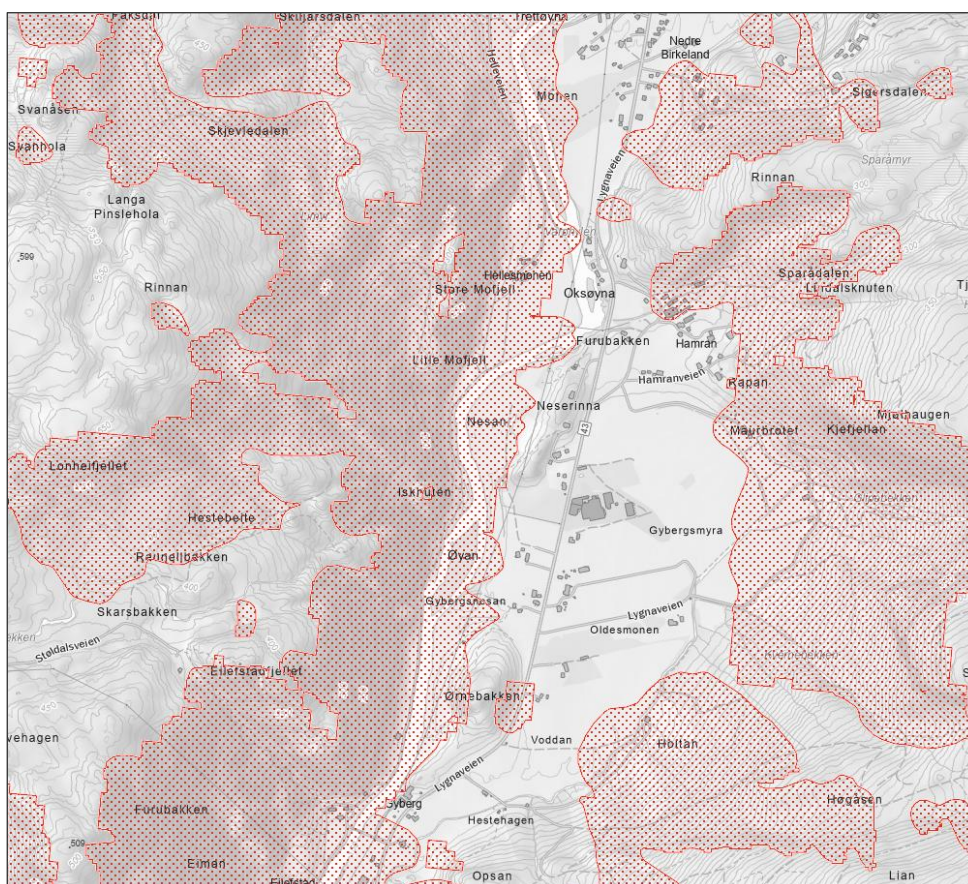
Kartutsnittet under er hentet fra NVE Temakart. Her illustreres aktsomhetsområder for steinsprang, samt jord- og flomskred. Det er ingen av aktsomhetsområdene i temakartet som berører strekningen F43 Birkeland – Gyberg.



Figur: Aktsomhetsområder for steinsprang, jord- og flomskred. Kilde: NVE temakart

Aktsomhetsområde snøskred

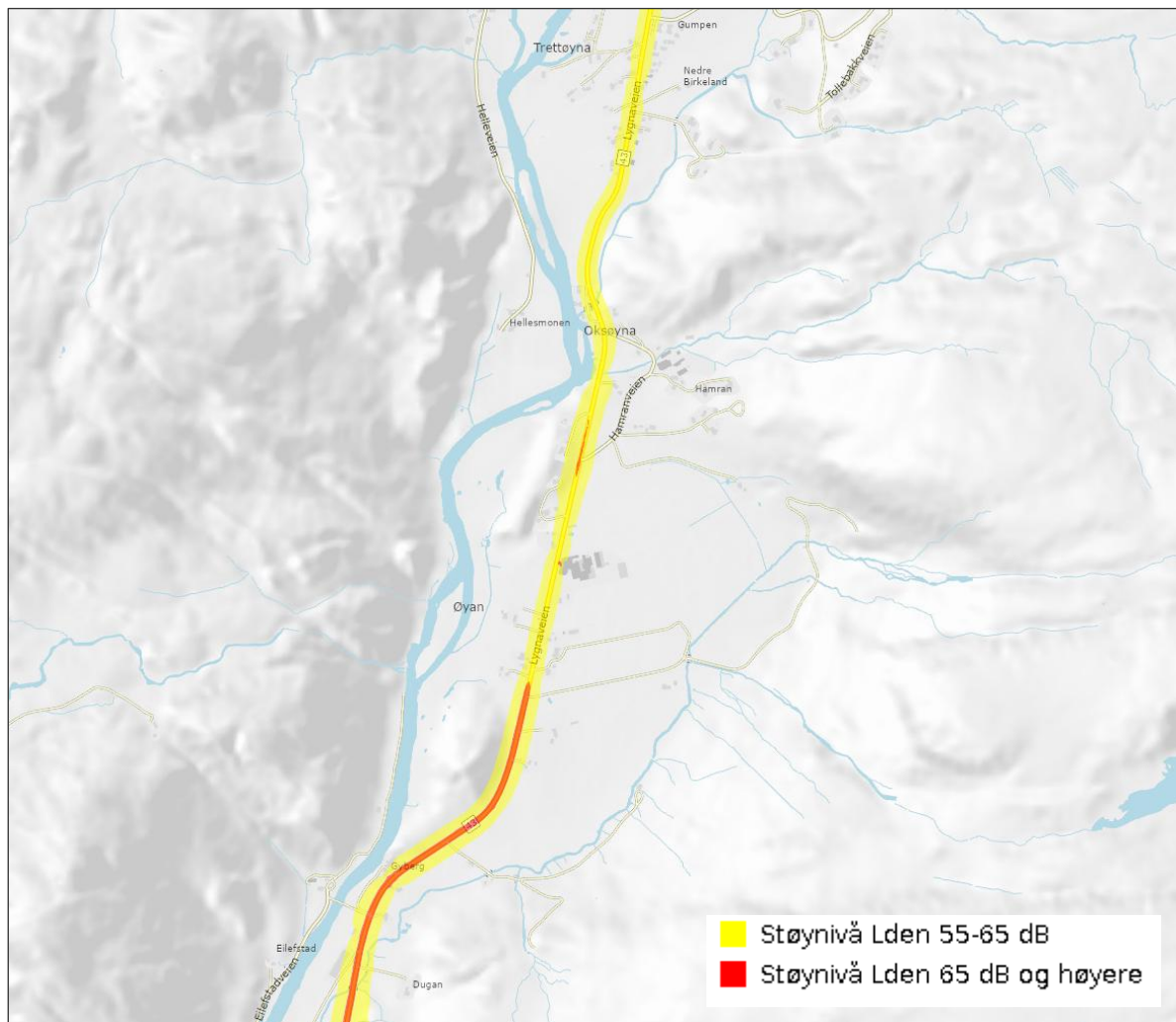
Som illustrert på kartutsnittet under, er flere områder berørt av aktsomhetsområder for snøskred. Det er ifølge NVEs kartløsning ikke registrert noen typer skredhendelser i – eller i nærheten av det aktuelle området. Det er heller ikke registrert faresoner for skred innenfor plangrensen.



Figur: Aktsomhetsområder for snøskred. Kilde: NVE Atlas

5.14 Støyforhold

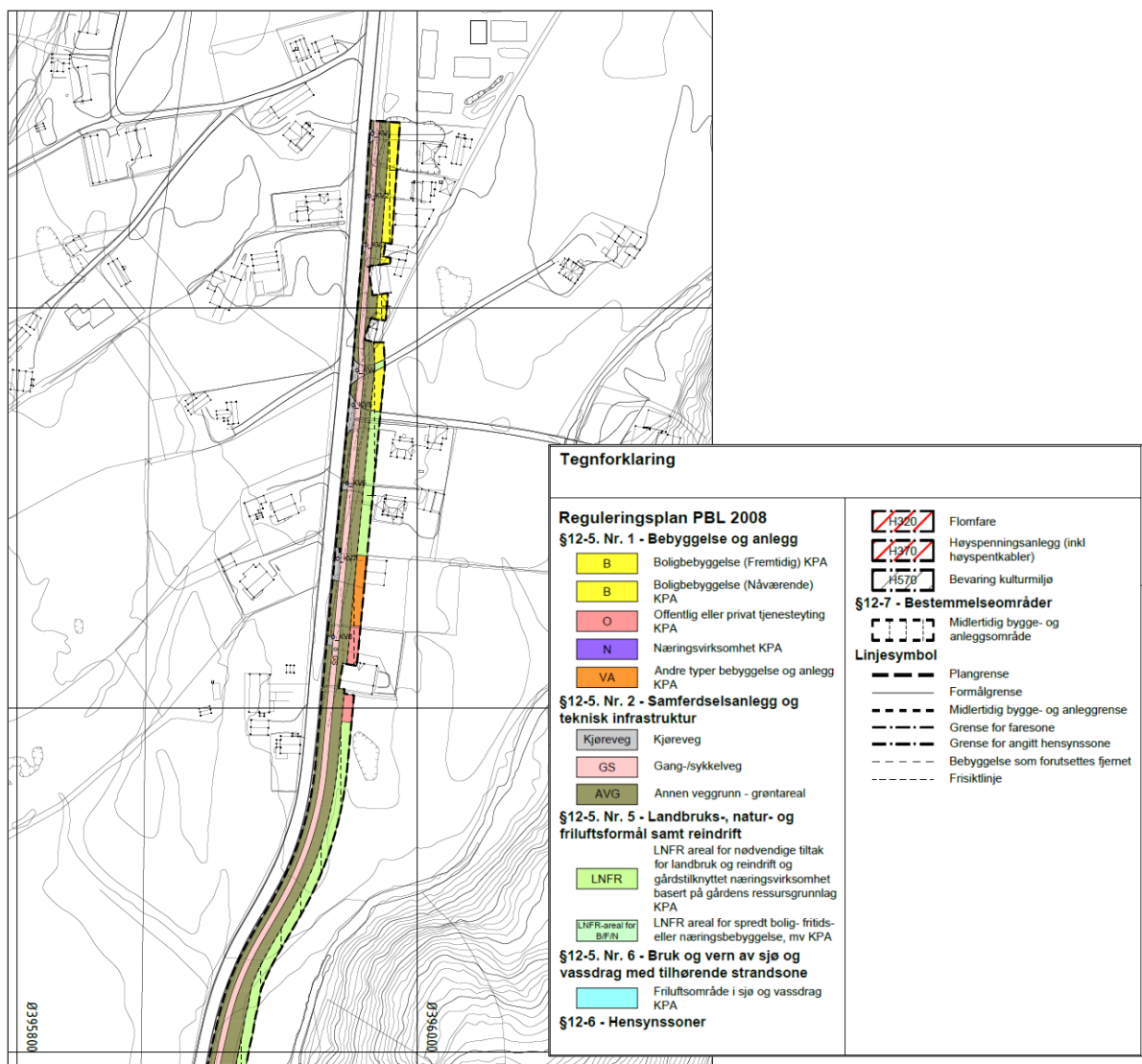
Støyforholdene på strekningen Fv43 Birkeland Gyberg er illustrert på figuren (støykart). De røde områdene (<65 dB) er i hovedsak begrenset til enkelte områder/arealer ved kjørebanen.



Figur: Støykart (gul og rød sone) langs strekningen Fv43 Birkeland – Gyberg. Kilde: (Statens vegvesen, 2025)

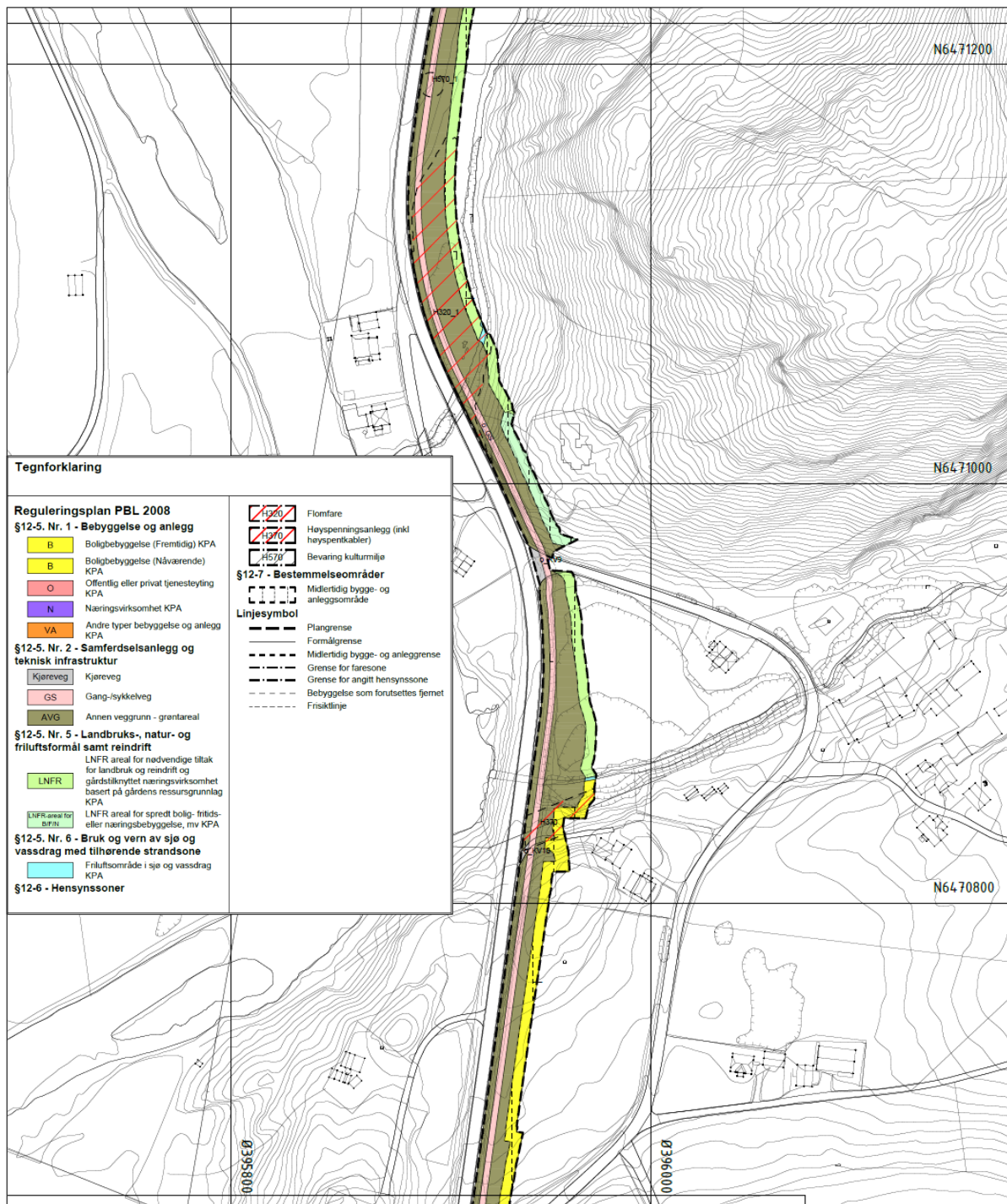
5.15 Forurensning (Grunn, vann og luft)

Det er ifølge kartdatabasen naturbase.no ingen registreringer av forurenset grunn innenfor, eller i nærheten av planområdet.



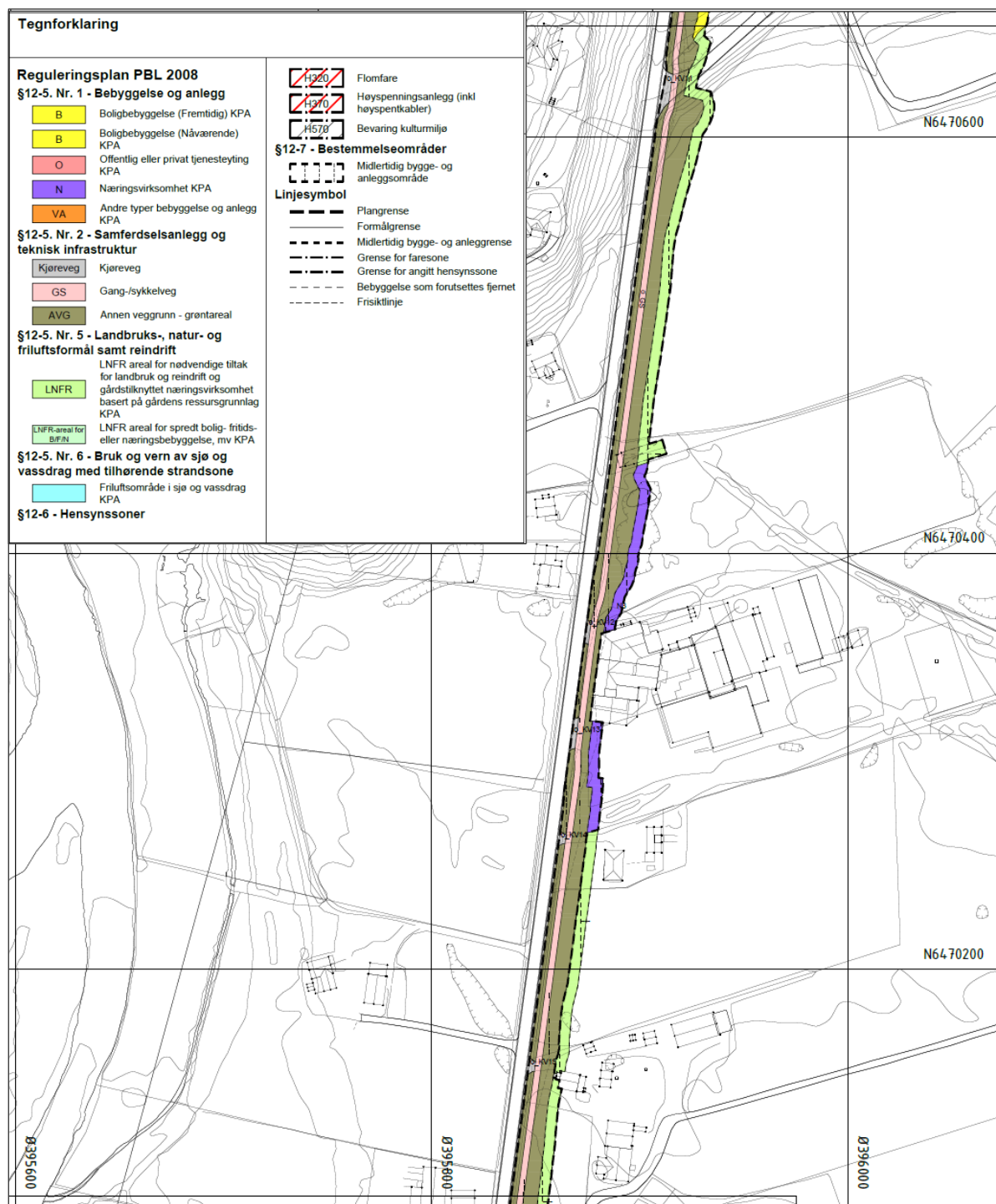
Figur: Nordligste del av planområdet (Del 1)

Del 1 – Profil 2225-2700



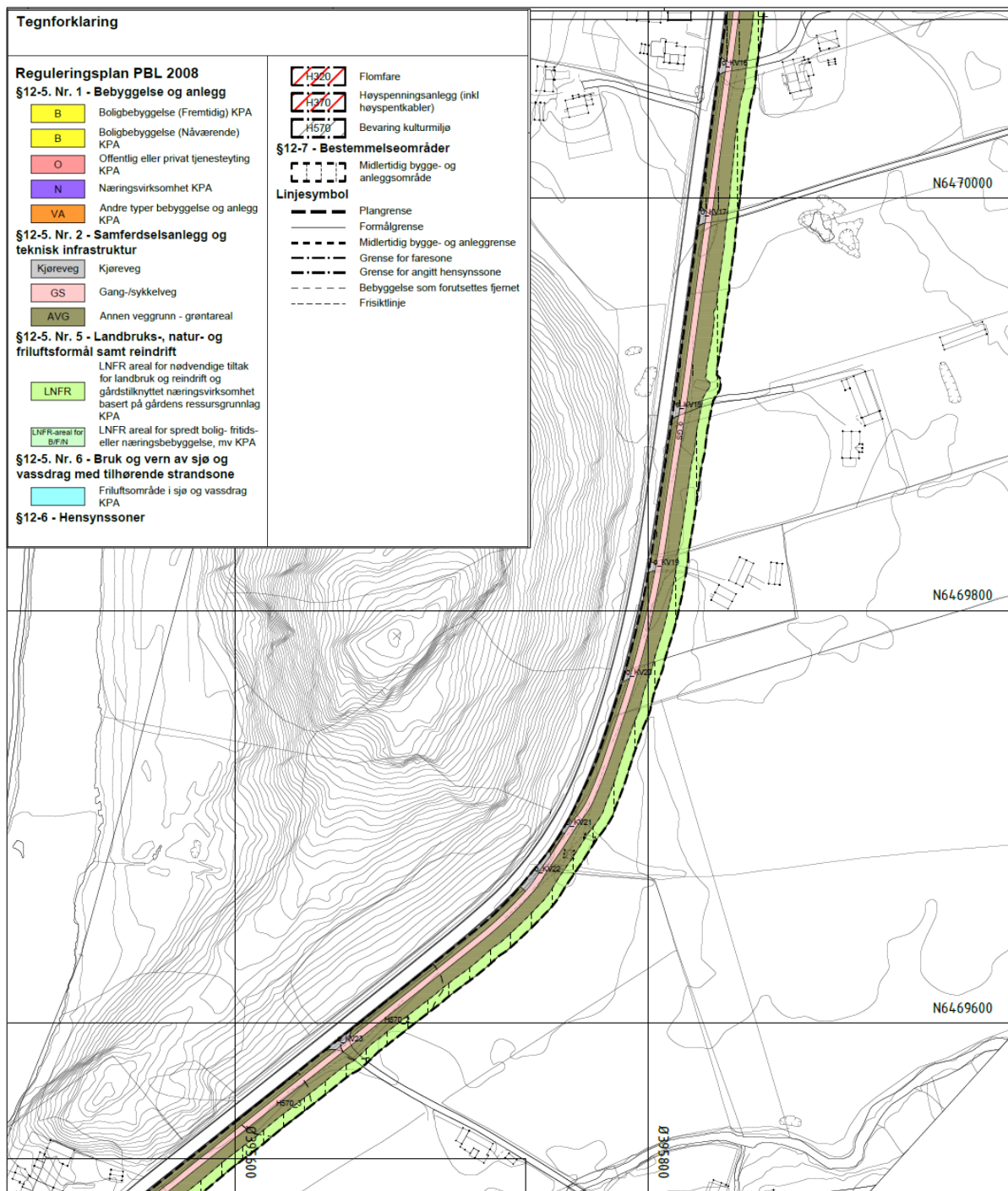
Figur: Strekning ved ny skjæring og brokonstruksjon ved Hamranvegen (Del 2)

Del 2 – Profil 1640-2225



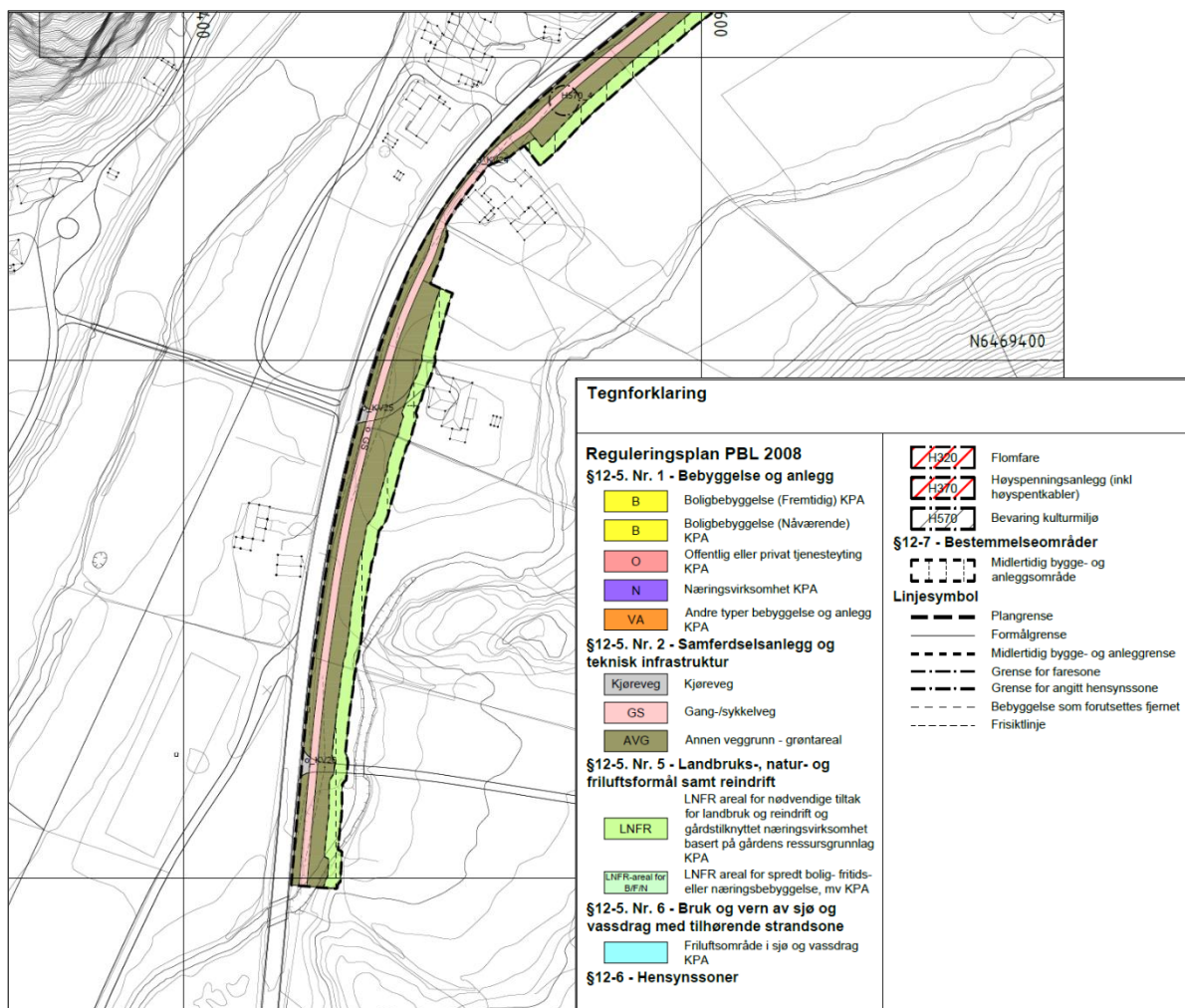
Figur: Strekning sør for Hamranvegen (Del 3). Bedriften Hamran Snekkerverksted AS sees th. på figuren.

Del 3 – Profil 1050-1640



Figur: Strekning forbi Ørnebakken (Del 4)

Del 4 – Profil 390-1050



Figur: Sørligste stekning mot Gyberg i sør (Del 5)

Del 5 – Profil 0-390

6.2 Reguleringsformål - oversikt

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
Nr.1 Bebyggelse og anlegg		
Boligbebyggelse (Fremtidig) KPA	B	1,8
Boligbebyggelse (Nåværende) KPA	B	
Tjenesteyting	Tjenesteyting	0,2
Næringsbebyggelse	NÆ	0,7
Andre typer bebyggelse og anlegg	Andre anlegg	0,2
Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
Kjøreveg	Kjøreveg	0,7
Gang/-sykkelveg	GS	8,0

Annen veggrunn - grøntareal	AVG	24,7
Nr. 5 Landbruk-, natur- og friluftsmål, samt reindrift		
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	LNFR	9,7
LNFR areal for spredt bolig- fritids- eller næringsbebyggelse, mv.	LNF areal for B/F/N	0,4
Nr.6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone		
Friluftsområde i sjø og vassdrag		
PBL §12-6 Hensynssoner		
Flomfare	H320	2,6
Høyspenningsanlegg	H370	0,4
Kulturminner	H570	1,7
PBL §12-7 Bestemmelsesområder		
Midlertidig bygge- og anleggsområde		12,4

Boligbebyggelse (B)

I området merket med B skal gjeldende formål og bestemmelser fra kommuneplan videreføres.

Offentlig eller privat tjenesteyting (O)

I området merket med O skal gjeldende formål og bestemmelser fra kommuneplan videreføres.

Næringsbebyggelse (N)

I området merket med N skal gjeldende formål og bestemmelser fra kommuneplan videreføres.

Andre typer bebyggelse og anlegg (VA)

I området merket med VA skal gjeldende formål og bestemmelser fra kommuneplan videreføres.

Kjøreveg (KV)

Formålet kjøreveg (KV) er avkjørsler til eiendommer og er offentlig. Det er ikke planlagt endringer av kjørevegen.

Gang- og sykkelveg (GS)

Gang- og sykkelvegen er avsatt i plankartet som eget formål, og følger allerede eksisterende kjøreveg (KV).

Annen veggrunn grøntareal (AVG)

Formålet «Annen veggrunn grøntareal» er arealer mellom gang- og sykkelsti, samt arealer på utsiden.

Areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (LNFR)

Arealet er i avsatt som formål LNFR i plankart og er tiltenkt område som midlertidig bygg- og anleggsområde i forbindelse med etablering av gang- og sykkelveg. Det vil i en begrenset periode

være behov for arealer knyttet til anleggsfasen, og disse områdene er tenkt tilbakeført til opprinnelig formål etter en begrenset periode.

Hensynssone (H320) (Flomfare)

Innenfor hensynssonen er det jr. rapport om flomfare spesifisert en faresone for flom. Flomrapporten fra Norconsult (2025) er lagt til grunn for hensynssonen.

Hensynssone (H370)

Innenfor hensynssonen er det høyspenningsanlegg med restriksjoner som fremgår av planens bestemmelser.

Hensynssone (H570)

Innenfor hensynssonen er det kulturminner med restriksjoner som fremgår av planens bestemmelser.

6.3 Tiltakets plassering og utforming

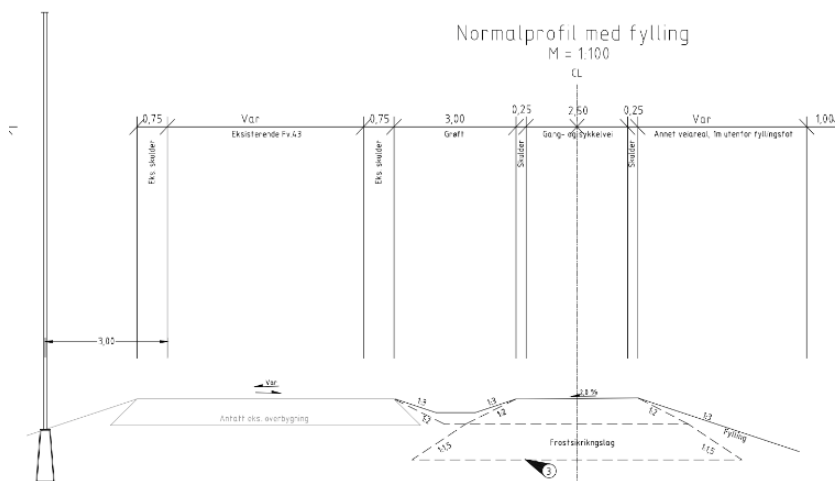
Statens vegvesens håndbøker er lagt til grunn for planforslaget. Det er utarbeidet C-tegninger som viser tiltakets horisontal- og vertikalgeometri (se vedlegg).

I utarbeidelse av planen er det lagt vekt på kontinuitet. Tiltaket er plassert på østsiden av Fv43 og følger fylkesvegen på denne siden hele vegen for å unngå sideskift.

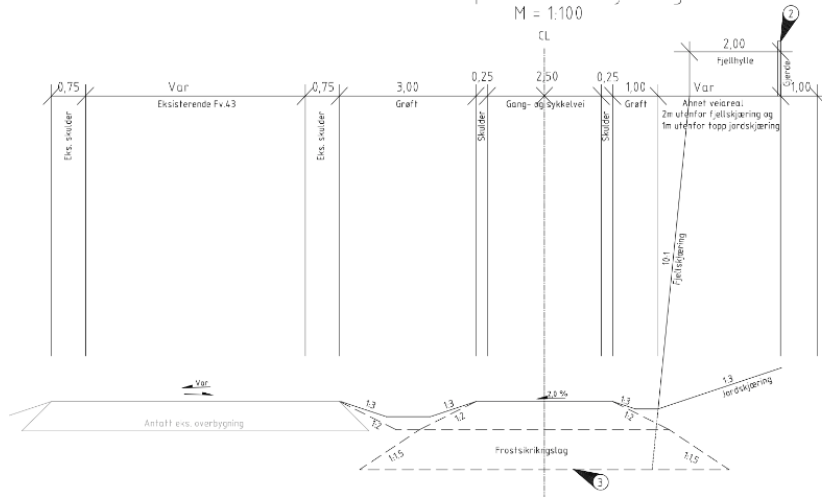
Så langt det har latt seg gjøre, har det blitt jobbet for å begrense inngrep i eksisterende miljø og eiendomsforhold. Trafikksikkerhetsmessig har det vært særlig fokus på å bedre sikt der den i dag ikke tilfredsstiller krav, samt utbedre utflytende avkjørsler.

Hovedprinsipper for utformingen

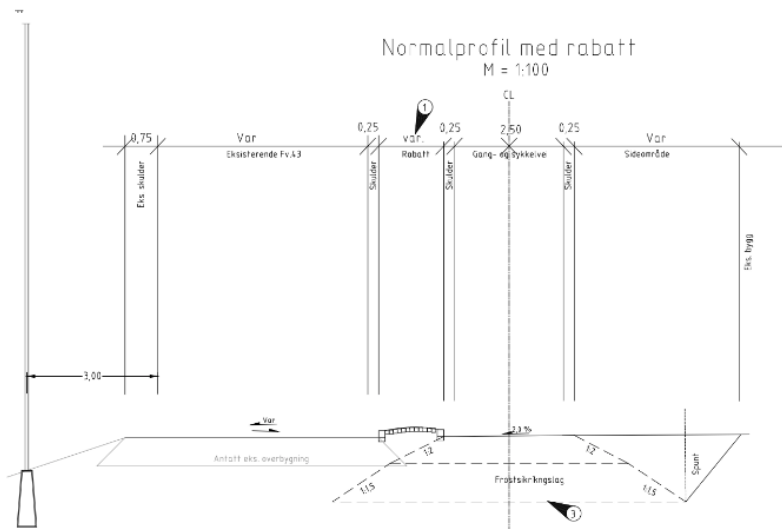
- Bredde mellom kjørebane og gang- og sykkelveg er i utgangspunktet 3 meter
- Bredde gang- og sykkelveg (GS) inkludert skulder er 3 meter
- Bredde grøft utsiden av gang- og sykkelveg er minimum 3 meter, med varierende sideområder
- Bredde anleggsområde – varierende og avhengig av lokasjon



Normalprofil med skjæring M = 1:100



Normalprofil med rabatt M = 1:100





Figur: Område hvor det vil være behov for terrengtilpasninger i form av ny skjæring, for å få plass til ny gang- og sykkelveg. Kilde: Google maps



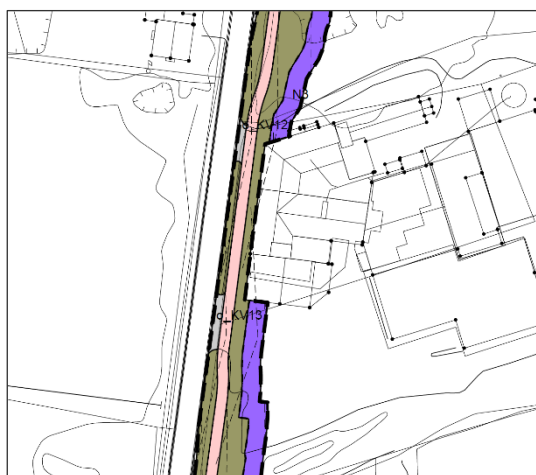
Figur: Areal øst for Fv43 hvor det vil være behov for terrengtilpasninger. Kilde: Google maps



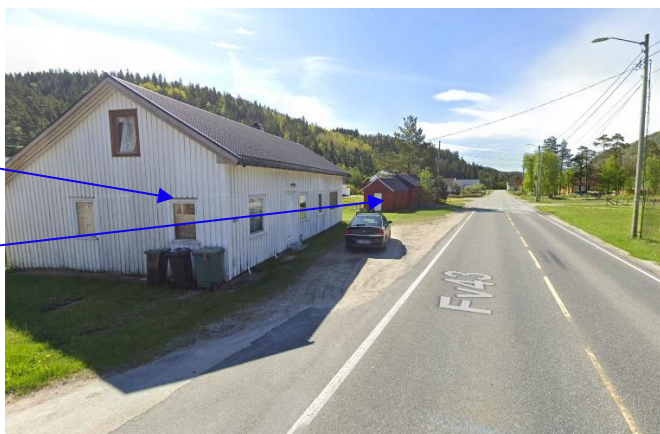
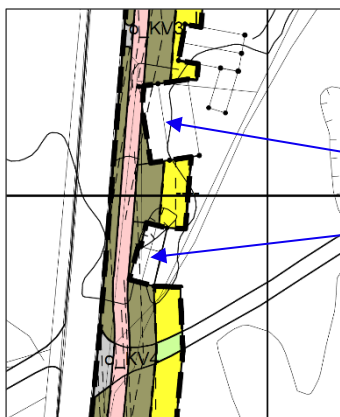
Figur: Bygning øst for Fv43 som kommer i konflikt med planlagt gang- og sykkelveg. Kilde: Google maps



Figur: Plankart som viser ny trasè for GS, og omriss av bygning som kommer i konflikt med tiltaket. Kilde: HL



Figur: Tilpasning GS-veg utenfor Hamran snekkerverksted. Kilde: HL (t.v) og Google maps (t.h)



Figur: Tilpasning GS-veg langs Birkeland. Kilde: HL (t.v) og Google maps (t.h)

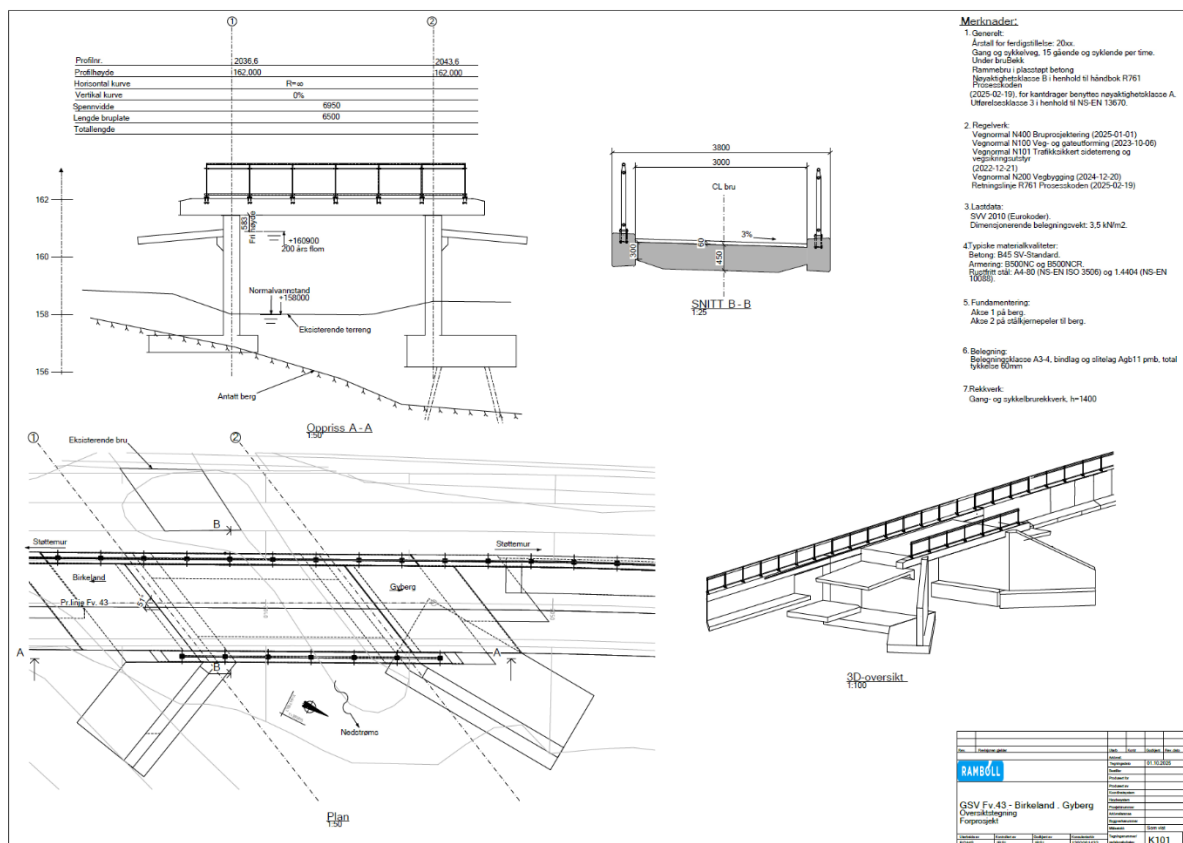
6.4 Ny gang og sykkelvegbru

Det er utarbeidet forprosjekt av en GS-bru ved ca. pr. 2040 over bekken, som skal etableres ved siden av eksisterende vegbru.

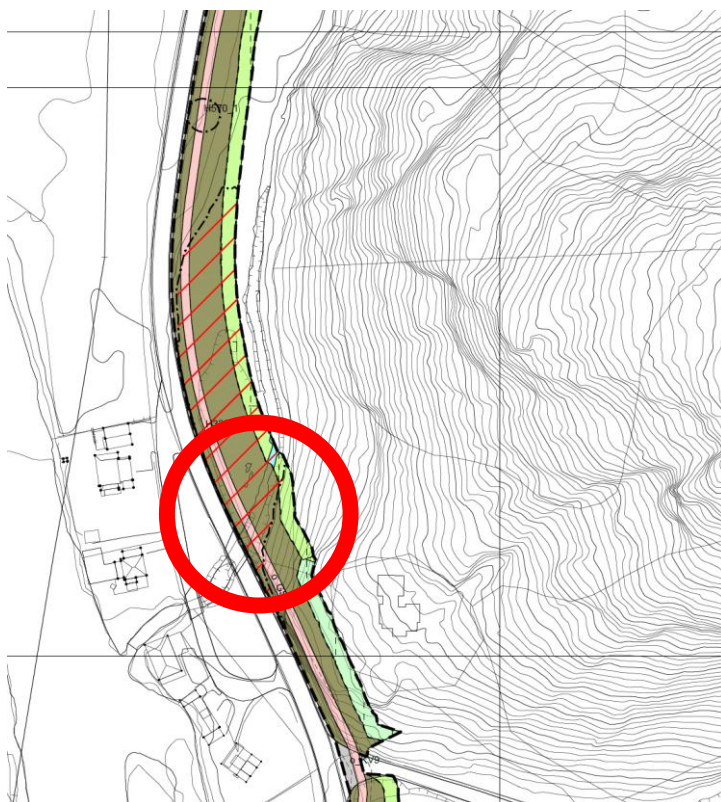
Det er lagt til grunn at brua direktefundamenteres i akse 1 og fundamenteres på peler i akse 2. Supplerende undersøkelser må utføres i senere faser for å bekrefte bruas fundamentløsning.

Pga. høyde forskjell mellom eksisterende veg og prosjektert GS veg, prosjekteres også støttemurer mellom de to veger på nordsiden og sørsiden av brua.

Det foreslås en rammebru løsning for brua med spenn på ca. 7m. Overbygning er 3m bredd. I tillegg kommer kantdragere med bredde 400mm.



Figur Oppriss og situasjonsplan for ny gang- og sykkelbru.



Figur 1 Plankart som viser plassering av ny GS-veg bru. Kilde: HL

6.5 Trafikk

Det er ikke planlagt tiltak eller endringer av Fv43. Ny gang- og sykkelveg vil følge eksisterende vei parallelt på østlig side. Trafikkforholdene vil bedres som følge av ny gang- og sykkelveg hvor myke trafikanter i fremtiden ikke vil ha behov for å benytte vegbanen

6.6 Miljøfokus

Det er i dag en rekke bussholdeplasser (kantstopp) på strekningen. I forbindelse med etableringen av ny gang- og sykkelveg, vil det sees nærmere å behovet for antall bussholdeplasser, og det vil legges til rette for dette på utvalgte steder hvor det er hensiktsmessig.

6.7 Universell utforming

Gang- og sykkelveg legges i forbindelse med eksisterende fylkesveg. Strekningen er forholdsvis flat med små høydeforskjeller.

6.8 Kulturminner

Kulturminnelokaliteter

Agder fylkeskommune ble i forbindelse med varsel om oppstart informert om kommende reguleringsplanarbeid for Gang- og sykkelvei Fv.43 Birkeland - Gyberg. Agder Fylkeskommune var på forhånd ikke kjent med kulturminner innenfor registreringsområdet, men på grunn av gravfelt og gravminner like utenfor (Askeladden ID 111443-1, 70794, og 3173) var potensialet for funn av automatisk fredede kulturminner ansett som høyt; spesielt i området nær gravminnene. Det ble derfor gjennomført en arkeologisk registrering i august 2025, og nye lokaliteter i registreingsområdet er påført plankartet med tilhørende hensynssone. Det er i tillegg en bestemmelse knyttet til hensynssonen(e).

SEFRAK

Traseen til den planlagte gang- og sykkelveien går i hovedsak over jordbruksarealer, og i tillegg er dalen tiltaksområdet ligger i, letteste ferdselsvei nord- og sørover. Både på Birkeland og Gyberg er det registrert flere SEFRAK-hus.

6.9 Offentlige formål

Ny gang- og sykkelveg, inkludert sidearealer som grøft og skulder på begge sider vil være offentlig.

6.10 Teknisk infrastruktur

Elektro

I sammenheng med planforslaget er det planer for nye 9 meter høye lysmaster av stål plassert på vestsiden av vegen. Mastene etableres 3 meter fra hvit stripe, og nærmere der det er helt nødvendig. Eksisterende lysmaster i tre planlegges fjernet. Det er gode muligheter for strømforsyning av nye lysmaster fra Glitre Nett's eksisterende anlegg, da det er flere nettstasjoner langs vegen i dag. Det er tenkt tilstrekkelig med 2 stk. nye veilysskap for strømforsyning av lysmaster langs vegstrekningen. Flere 3. parts kabeleiere har eksisterende anlegg, som både krysser og går langs med vegen i dag: Telenor, Telia og Glitre Nett. Dette er anlegg som må håndteres i kommende planfaser, da det er konflikter med både ny gang- og sykkelveg, og plassering av nye lysmaster. Det er flere konflikter med eksisterende tremaster og luftstrekk mellom dem.

I forbindelse med nye lysmaster på vestsiden av vegen etableres det også en ny kabelgrøft mellom lysmastene. Her skal det legges til rette for reservekapasitet og for deltakelse av 3. parts kabeleiere. Dette gir en mulighet for å legge elektrisk anlegg i bakken - framfor i dag, hvor det meste av elektrisk anlegg går i luftstrekk langs vegen. Enkelte kabeleiere har gitt uttrykk for at det kan være aktuelt å delta i en slik felles kabelgrøft.

VA

Ikke alle boenheter langs Fv43 er tilkoblet den kommunale vannledning. Det anslås at dette er gjeldende for ca. halvparten. Det anbefales at huseiere som ønsker tilknytting, utfører dette i samspill med prosjektet, for å minimere oppgraving av groper og utkiling i ny GSV. Eksisterende kulverter forlenges og dimensjoneres i samsvar nye vegfyllinger.

Overvannshåndtering

Det legges opp til lokalovervannsdisponering (LOD). Overflatevannet ledes til grøfter og terreng, sluk ledes i grøft og anlegges som infiltrasjonssluk med overløp til pukket infiltrasjonsgroft eller resipient.

Det anbefales å utføre infiltrasjonstester i utslippspunkter forkant av en byggeplan.

Det skal legges stikkrenner under alle avkjørsler for å sikre avrenningen og lede overvannet bort. Eksisterende stikkrenner/kulverter under eksisterende fylkesvei oppgraderes og forlenges, og dimensjonen økes for kunne håndtere økt avrenning som følge av utbyggingen samt forventet økt nedbørsmengde.

6.11 Rekkefølgebestemmelser

i) Geoteknisk og geologisk prosjektering

Geoteknisk og ingeniørgeologisk prosjektering må være ferdig før igangsettingstillatelse kan gis. Av prosjekteringsrapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden.

ii) Omlegging av ledninger

Før igangsettingstillatelse kan gis, skal det foreligge godkjent plan for omlegging og drift av all teknisk infrastruktur som blir berørt av tiltaket. Planen skal omfatte både anleggs- og driftsfasen, og skal inkludere avbøtende tiltak.

iii) Vei-, vann- og avløp

Teknisk godkjent vei-, vann- og avløpsplan skal foreligge før igangsettingstillatelse kan gis.

iv) Miljøoppfølgingsprogram

Det skal etableres et miljøoppfølgingsprogram som skal følges opp før, under og etter anleggsfasen slik at vanngjennomstrømning i bekker til Lygnaelva ikke forverres fra dagens situasjon.

6.12 Utbygging og gjennomføring

Det foreligger ingen konkrete planer for når ny gang- og sykkelsti skal etableres. Agder Fylkeskommune vil i samarbeid med Hægebostad kommune vurdere tidspunkt for oppstart etter at det foreligger en reguleringsplan for tiltaket.

7. Virkninger

7.1 Overordnede planer

I kommunedelplanen er det ikke avsatt arealer til fremtidig gang- og sykkelveg. Størstedelen av området er avsatt til LNFR i kommunedelplanen, men også noe deler av næringsareal og areal til boligbebyggelse.

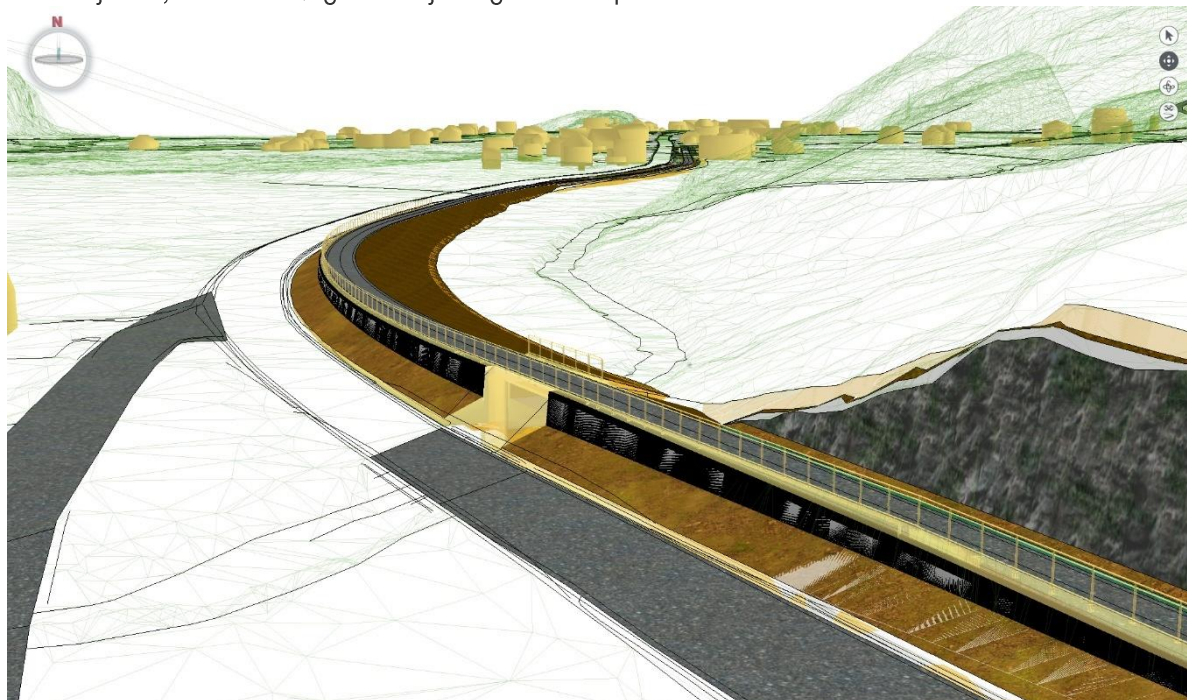
På plankartet er det avsatt et område, «midlertidig anleggsområde» hvor formål i kommuneplanen sees i bakgrunnen. Dette området er midlertidig og skal kun brukes i sammenheng med etablering av tiltaket. Området avsatt til «midlertidig anleggsområde» skal oppheves senest ett år etter at tiltaket er ferdigstilt.

7.2 Stedets karakter, estetikk og landskap

Det planlagte tiltaket vil medføre endringer av dagens situasjon. Ny gang- og sykkelveg vil legge beslag på områder øst for fylkesvegen. Da det aktuelle området er flatt, vil det være forholdsvis begrenset med områder som vil kreve terrengtilpasninger. I området sør og nord for Hamranvegen vil det være nødvendig å utvide dagens skjæringer.

Ny gang og sykkelveg er arealkrevende og det vil være behov for å benytte opptil 3 meter fra skulderkant fylkesveg for å få plass til skille mellom veg og gang-sykkelveg med tilhørende skuldre.

For å sikre ny gang- og sykkelbru mot 200-års flom er det nødvendig å heve GS-vegen. Heving medfører at GS-bru blir liggende et godt stykke over fylkesvegen med tilhørende støttemurer. Illustrasjonen under er viser hevingen et godt stykke nordover. Brukonstruksjonen kan sees midt på illustrasjonen, med etterfølgende skjæring i landskapet.



7.3 Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Det er i forbindelse med planarbeidet gjort en registrering av kulturminner innenfor planområdet. Disse lokalitetene er påført plankartet og det er knyttet bestemmelser til hensynssonen. Det er ifølge Agder Fylkeskommune stor sannsynlighet for at dette er nyere tid kulturminner. En endelig rapport omkring datering av lokalitetene foreligger ikke på dette tidspunkt, men ventes i løpet av høsten 2025.

De nylige registrerte kulturminnelokalitetene ligger i planlagt trasé for ny gang- og sykkelveg. Da det vurderes at det ikke er mulig å endre planlagt trasé for gang- og sykkelveg, er det ønskelig å søke dispensasjon for dette før endelig plan vedtas. Det vil i den kommende tid, når endelig rapport fra Agder Fylkeskommune foreligger, initieres en dialog omkring muligheter for dispensasjonssøknad, og denne forutsettes innvilget for at planen kan realiseres.

7.4 Forholdet til naturmangfoldsloven

Det er utarbeidet en naturmangfoldsrapport av Rambøll Norge AS som en del av prosjektet, hvor det ble gjennomført en vurdering av forholdet til naturmangfoldsloven §8 - §12.

Kunnskapsgrunnlaget (§ 8)

«Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet (...).»

Vurderingen er basert på vitenskapelige kunnskap innhentet etter gjeldende metodikk, både fra offentlige databaser og feltundersøkelse utført av Rambøll. Kunnskapsgrunnlaget anses som tilstrekkelig for foreliggende tiltak.

Føre-var-prinsippet (§ 9)

«Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke konsekvenser den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak».

Kunnskapsgrunnlaget anses som tilstrekkelig for å kunne vurdere tiltakets konsekvenser for naturmiljø og naturmangfold. Usikkerheten tilknyttet vurderingene er forholdsvis liten og føre-var-prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse.

Økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10)

«En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for».

Utbyggingen må ses i sammenheng med andre planlagte tiltak i nærområdet samt den samlede belastningen på naturarealene i området. Det er ikke andre kjente prosjekter eller tiltak innenfor planområdet. Gang- og sykkelvegen vil medføre inngrep i dyrket mark samt skog, og selv om planområdet utgjør et lite areal, medvirker det allikevel til en bit-for-bit-nedbygging. Tiltaket berører ingen registrerte naturtyper eller naturelementer av stor verdi. Den økte samlede belastningen vurderes som liten. Det er anbefalt skadereduserende tiltak som kan redusere den samlede belastningen.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver (§ 11)

«Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter».

Det er foreslått flere tiltak for å begrense skader på naturmangfoldet. Disse anses ikke som urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter og tiltakshaver skal bekoste gjennomføringen.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder (§ 12)

«For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.»

Det forutsettes at de mest miljøforsvarlige driftsmetoder og teknikker legges til grunn.

Virkninger av planforslaget

Det er ikke registret naturverdier av stor verdi innenfor plangrensen og tiltakets areal er samlet sett lite. Likevel er det viktig å presisere at nedbygging av arealer og arealendringer er, sammen med klimaendringene, de største truslene mot natur og arts mangfold. Støy og aktivitet i anleggsperioden kan bidra til å forstyrre fugle- og dyrelivet. Masseforflytning i forbindelse med tiltaket kan medføre uheldig spredning av fremmede arter. Nedenfor er det gitt forslag til tiltak for å ivareta naturmangfoldet i prosjektområdet:

- Unngå støyende anleggsarbeid i hekkeperioden (april – juli).
- Bevar kantsoner og naturlig vegetasjon mellom dyrket mark, skog og bebyggelse.
- Legg til rette for vegkanter med hjemmehørende arter.
- Fremmede arter skal behandles etter forskrift om fremmede organismer (FOR-2015-06-19-716). Det anbefales å utarbeide tiltaksplan for sikker håndtering av registrerte forekomster av fremmedarter og infiserte masser for å hindre spredning i forbindelse med anleggsarbeidet.
- Bekjempe forekomster av fremmede skadelige arter i planområdet.

7.5 Landbruk / Naturressurser

Tiltaket vil beslaglegge noe matjord langs traseen. For tiltak innenfor planområdet som medfører at matjordlaget fjernes, skal matjorden benyttes på nærliggende jordbruksarealer i aktiv drift. Dette vil redusere transportkostnader og endelig beslag. Flytting av matjord skal skje i samråd med landbruksmyndigheten i kommunen og i tråd med matjordplanen.

7.6 Trafikkforhold

Fv43 vil fremstå som mer trafiksikker som følge av etableringen av ny gang- og sykkelveg langs strekningen. Den planlagte gang- og sykkelstien vil være et viktig bidrag for å trygge forholdene for gående og syklende og vil i tillegg kunne bidra til å redusere behov for bilkjøring for enkelte beboere da sykkel vil være et reelt transportalternativ for innbyggere langs strekningen.

7.7 Barns interesser

En trafiksikker skolevei for barn og unge er viktig, og forholdene vil bli betydelig forbedret. Tiltaket samsvarer godt med føringene og ønskene i barnas mobilitetsplan.

7.8 Folkehelse

En ny gang- og sykkelveg på strekningen Birkeland – Gyberg vil ha positive effekter for folkehelsen. Økt bruk av sykkel og gange vil gi positive ringvirkninger, og eventuell redusert biltrafikk som følge av dette vil også være et positivt bidrag.

7.9 Universell tilgjengelighet

GS-vegen følger geometriske krav gitt av Statens vegvesen «N100 Veg- og gateutforming» utenfor tettstedsområder.

7.10 Teknisk infrastruktur

Tiltaket medfører ikke noen omlegging eller ny etablering av teknisk infrastruktur. Det er kun planlagt nytt belyningsanlegg for gang- og sykkelveg og forlengelse av kulverter og stikkrenner der det er behov for det.

7.11 Konsekvenser for næringsinteresser

Etablering av gang- og sykkelveg vil påvirke berørte parter på østsiden av Fv 43. Det vil i forbindelse med etableringen være behov for et sideareal som avsettes til formålet.

7.12 Interessemotsetninger

På strekningen Birkeland - Gyberg i Hægebostad vil det være behov for å beslaglegge noe dyrket mark for å forbedre trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Dyrket mark representerer matjord, som er essensiell for å opprettholde landbrukets bærekraft og lokal matproduksjon.

Trafikksikkerhet er en prioritert sak, særlig når det gjelder å beskytte fotgjengere og syklister, som ofte er de mest sårbare trafikantene. Bygging av en gang- og sykkelveg langs denne strekningen kan redusere risikoen for trafikkrelaterte ulykker, og bidra til et tryggere miljø for barn og unge som benytter veien til skole og fritidsaktiviteter. Dedikerte veier for myke trafikanter vil også trolig oppmuntre til bruk av miljøvennlige transportmidler.

8. Risiko og sårbarhet

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

8.1 Metode

ROS-analysen er utformet med utgangspunkt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps veileder for samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2011), er tilpasset andre veiledere og maler og i tråd med kommunale angivelser av ROS-analyser i reguleringsplaner. Analysens omfang er tilpasset planforslagets innhold og kompleksitet, samtidig som den tilfredsstiller krav om risiko- og sårbarhetsanalyse gitt i Plan- og bygningslovens § 4-3.

8.2 Evaluering av risiko

Det er vurdert 2 aktuelle risikoforhold og uønskede hendelser, som vil kunne medføre konsekvenser enten for liv og helse, stabilitet og/eller ytre miljø. Følgende hendelser er vurdert (hendelsens ID-nummer i parentes):

- (6) Flom
- (28) Trafikkulykker

ID nr.	Uønsket hendelse	Beskrivelse av tiltak
6	Flom	Etablering av bru for gang- og sykkelveg som kan brukes av nødetater i flomsituasjoner
28	Trafikkulykker	Etablering av ny gang- og sykkelveg. Gode siktlinjer.

Konsekvens	1 Små konsekvenser	2 Middels konsekvenser	3 Store konsekvenser
Sannsynlighet			
A Høy sannsynlighet			
B Middels sannsynlighet		6	
C Lav sannsynlighet	4	3	28

8.3 Konklusjon

Med utgangspunkt i risikovurderingen i denne analysen anbefales det at følgende tiltak vurderes innarbeidet i reguleringsplan og videre planer for prosjektet:

- Etablering av ny bruforbindelse over bekk
- Etablering av ny gang- og sykkelsti hvor det er gode siktlinjer ved avkjørsler

De andre risikoforholdene er vurdert til et lavt risikonivå, forutsatt at de foreslåtte avbøtende tiltakene for hvert risikoforhold følges opp i reguleringsplanen og i videre prosjektering.

Gjennom videre oppfølging av de foreslåtte tiltakene, enten i forbindelse med planlegging, detaljprosjektering eller oppfølging i anleggsfase vurderes det at risikoen vil kunne ivaretas, og antatt risikonivå etter dette vil være akseptabelt eller så lavt som mulig.

9. Innkomne innspill

9.1 Offentlige instanser

Statsforvalteren i Agder (18.03.2025)

Innspill

- a. Positivt at det legges til rette for gang- og sykkelveg for å øke trafiksikkerheten

Dyrket mark

- b. Viktig å unngå omdisponering av dyrket jord. Flytting/gjenbruk er bare relevant som kompensasjonstiltak i tilfeller hvor omdisponering ikke kan unngås.
- c. Flytting av matjord er komplisert og ikke alle jordtyper er like godt egnet til dette.
- d. Avlingspotensiale og kvaliteten på jordsmonnet reduseres ved flytting.
- e. Statsforvalteren forutsetter at jorden blir sikret forsvarlig gjenbruk i nærområdet.
- f. Anbefaler at det utarbeides en plan for håndtering av dyrket jord i forbindelse med planarbeidet, og at planens bestemmelser ivaretar føringer gitt i matjordplanen
- g. Kommunens landbruksforvaltning bør involveres i prosessen med flytting av jordsmonnet og legge premissene for hvordan dette kan gjennomføres.
- h. Forslag til matjordplan skal medfølge som en del av planforslaget.

Fremmedarter

- i. Spredning av fremmedarter skal avbegrenses.
- j. Statsforvalter ber om at det redegjøres for eventuelle forekomster av fremmedarter innenfor planområdet, og at det tas høyde for å avgrense risiko for spredning i forbindelse med massetransport/utskiftning i anleggsfasen.
- k. Planbestemmelsene må sikre at nye masser som tilføres planområdet skal være rene med tanke på innhold av frø og/eller plantedeler fra uønskede arter.

Bekker/vassdrag

- l. Tiltak i vann og vassdrag er søknadspliktig jf. *Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag*. Tiltak kan ikke iverksettes før det foreligger tillatelse fra aktuell myndighet.
- m. Utover dette ber vi om at følgende blir vurdert og gjort greie for i det videre planarbeidet:
 - Klima- og energiplanlegging, jf. pbl § 3-1 første ledd bokstav g).
 - Folkehelse, jf. lov om folkehelsearbeid § 4.
 - Estetisk utforming/landskapsestetikk, jf. pbl. § 1-1 femte ledd.
 - Universell utforming, jf. pbl. § 1-1 femte ledd.
 - Oppvekstvilkår for barn og unge
 - Risiko- og sårbarhetsanalyse.
 - Prinsippene i naturmangfoldsloven §§ 8 til 12, jf. § 7.

- Vannforskriften § 12.
- Forsvarlig håndtering av masser

Kommentar:

- En ny gang- og sykkelveg vil være et viktig bidrag for å bedre trafikksikkerheten for innbyggerne i området.
- Det er arealer med dyrket mark i området, og arealene langs Fv43 vil påvirkes av tiltaket. Det er utarbeidet en matjordplan som følger planforslaget. I matjordsplanen sikres gjenbruk av matjord i lokalområdet.
- Naturmangfoldrapporten omhandler fremmedarter, og en forsvarlig håndtering av disse. Forsvarlig håndtering av fremmedarter er sikret i bestemmelsene.
- Det er utarbeidet en naturmangfoldrapport i sammenheng med planarbeidet som er lagt til grunn for planforslaget.

Agder Fylkeskommune (18.03.2025)

Innspill

- a. Krav til arkeologisk registrering. Potensialet for å finne ukjente kulturminner er til stede
- b. Det må foretas en arkeologisk registrering for å avklare om tiltak i planområdet vil være i konflikt med automatisk fredete kulturminner, jf. kulturminnelovens § 9. Det vil i forbindelse med den arkeologiske registreringen bli foretatt en samlet vurdering av kulturminner og kulturmiljø. Utgiftene til slik registrering dekkes av tiltakshaver, jf. kulturminnelovens § 10.

Kommentar:

- Agder FK har gjennomført en arkeologisk registrering. Midlertidig rapport er vedlagt planforslaget. Når endelig rapport foreligger vil denne være gjeldende. Det er gjort funn av flere kulturminnelokaliteter i planlagt trasé, og disse er påført plankartet med tilhørende hensynssone og bestemmelser.

Agder Fylkeskommune (20.03.2025)

Innspill

- a. Bør settes av nødvendig areal til midlertidig anleggsområde og riggområde.
- b. Det tas høyde for større areal til annen veigrunn knyttet til skjæringer og eventuelle fanggrøfter, og fyllinger.
- c. Frisiktklinjer, med tilhørende hensynssone friskt, markeres i avkjørsler og kryss, inkludert friskt mot gang-/sykkelvei.
- d. Byggegrense mot fylkesvei reguleres inn der det kan være aktuelt.

Kommentar:

- Midlertidig anleggsområde er påført plankartet. Dette midlertidige området skal tas ut av planen senest ett år etter at tiltaket er ferdigstilt. Tidsrammen er hjemlet i planens bestemmelser.
- Tiltaket krever areal til grøft og fang-grøft ved skjæring og beskrives i planbeskrivelsen

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) (24.02.2025)

Innspill

- a. Automatisk tilbakemelding
- b. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Kommentar:

- Innspillet tas til orientering

Glitre Nett (24.02.2025)

Innspill

- a. Planforslaget må ta hensyn til bestående anlegg og for de anlegg som det er nødvendig for oss å etablere og drifte.
- b. Det er ikke tillatt å oppføre hus eller andre innretninger nærmere nettstasjonen enn 5 meter horisontalavstand fra nærmeste bygningsdel.
- c. Det er en byggeforbudssone på 15 meter, dvs. 7,5 meter fra senter, av 22 kV luftlinje til nærmeste bygningsdel. Denne byggeforbudssonen må tegnes inn i plankartet.
- d. Det er en byggeforbudssone på 4 meter, dvs. 2 meter fra senter, av lavspenkabel (230V) til nærmeste bygningsdel.
- e. For lavspent luftlinjer ønskes det en avstand på 3 meter, dvs. 1,5m fra senter, av luftlinje (230V) til nærmeste bygningsdel.
- f. Det er en byggeforbudssone på 4 meter, dvs. 2 meter fra senter, av 22 kV kabel til nærmeste bygningsdel.
- g. Veier og parkeringsplass for biler kan tillates ved og under høyspentlinjen så fremt det er minimum 6 meter fri høyde fra ferdig planert terreng og opp til jordtråden. GN anbefaler at det reguleres inn en hensynssone på 30 meter fra høyspentlinjen hvor det ikke er tillatt for utendørs bruk av redskap med lang rekkevidde eller lignende (f.eks. kranbil).
- h. For all anleggsvirksomhet som kan påvirke kabler i bakken skal det avklares i forkant med GN i hvert tilfelle med hensyn til sikkerhetstiltak.
- i. Sprengning i nærheten av GN sine kabler må ikke forekomme uten avtale med GN.
- j. For all anleggsvirksomhet innenfor 30 meter av høyspentlinjer skal det avklares i forkant med GN i hvert tilfelle med hensyn til sikkerhetstiltak.
- k. Se øvrige innspill i Glitre Netts tilbakemelding.

Kommentar:

- Planforslaget tar hensyn til eksisterende høyspentlinjer i området.

- Faresoner knyttet til høyspentlinjer er påført plankartet.
- Glitre Nett skal informeres i forkant av arbeid som berører eventuelle kabler i bakken eller sprengningsarbeid.

Mattilsynet (21.03.2025)

Innspill

- a. Eksisterende vannledninger innenfor planområdet må kartlegges og beskyttes mot skader i videre planarbeid.
- b. Dersom planene innebærer flytting av jordmasser, må dere vurdere om dette innebærer fare for å spre planteskadegjørere og eventuelt innføre tiltak som hindrer spredning.
- c. Vannledninger innenfor planområdet må kartlegges og tas hensyn til for å hindre skader ved gjennomføring av tiltaket. Det er derfor viktig at oppdaterte kart over ledningsnett og aktuelle sårbarheter ved distribusjonssystemet er beskrevet og vurdert i planarbeidet.
- d. Å flytte jord innebærer en risiko for å spre planteskadegjørere og ugras. Det er viktig at anleggsvirksomhet slik som utbygging av veger, jernbanelinjer, bolig- og industriområder, skjer uten at alvorlige skadegjørere spres til nye områder.
- e. Planteskadegjørere kan spres ved flytting av jordmasser, og med rester av jord, planter og frø på maskiner og utstyr. Noen av disse kan gi store negative konsekvenser for eiendommene jorda flyttes til. Faren for å spre planteskadegjørere og ugras er størst fra dyrka mark. I sjeldnere tilfeller kan det forekomme alvorlige planteskadegjørere på gjengrodde arealer, i skog og i private hager.
- f. Kommuner, entreprenører og andre ansvarlige for anleggsarbeid og flytting av jord, må allerede i planleggingsfasen gjøre en vurdering av om aktiviteten kan innebære fare for å spre nærmere spesifiserte planteskadegjørere og ugraset floghavre. De ansvarlige må gjøre denne vurderingen før oppstart av arbeidet med å grave, transportere, deponere og tilføre jord til nye områder.

Kommentar:

- Kommunen har oversikt over vannledninger i området, og dette hensyntas i videre arbeid.
- Det er utarbeidet en naturmangfoldrapport og matjordplan som følger planforslaget. Her omhandles fremmedarter og forsvarlig håndtering av jord som kan inneholde planteskadegjørere.

NVE (05.03.2025)

Innspill

- a. Flomfare er utredet for hovedvassdraget, men ikke for sidevassdragene.
- b. Det må fremkomme i plandokumentene hvilken sikkerhetsklasse som gjelder for tiltaket og om det er behov for sikringstiltak for å ivareta tilstrekkelig sikkerhet mot flom.
- c. Planområdet berører i noen grad aktsomhetsområde for skred i bratt terreng.

- d. Generell aktsomhetsplikt for tiltak i vassdrag (vannressursloven § 5). Kryssing av bekker må gjøres slik at det ikke medfører nevneverdig skade eller ulemper for allmenne interesser i vassdraget.
- e. Det må fremgå i plandokumentene hvordan gytebekk skal krysses og evt. avbøtende tiltak for å ivareta naturmiljø, flom- og erosjonsfare.
- f. Planområdet ligger innenfor nedbørsfeltet til verna vassdrag, Lyngdalsvassdraget. Vernet gjelder for vassdragsbeltet, dvs. hovedelver, sideelver, større bekker, sjøer og tjern og et område på inntil 100 meters bredde langs sidene av disse.
- g. Forslagsstiller må gjøre en vurdering av tiltaket opp mot vannressursloven kapittel 5 om vernede vassdrag og Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag.

Kommentar:

- Eksisterende flomsonerapport fra Norconsult er lagt til grunn for planforslaget. Flomsoner er påført plankartet.
- Fylkesvei 43 eksisterer i dag, og tiltak over bekker skal ikke medføre negative konsekvenser for eksisterende vannløp

9.2 Private

Frank Hommen (18.03.2025)

Innspill

- a. Har et innspill om at det legges til rett for påkobling av kommunalt vannverk på vestsiden av FV 43 i planområdet.
- b. Legges ned og etableres påkoblingspunkt på vestsiden av FV 43.
- c. Jeg bor selv på Gr. 13 / Br. 27 og har et ønske i fremtiden at dette tilrettelegges for slik jeg kan koble meg på.
- d. Buss stopp. Håper det blir tilrettelagt et trygt og godt busstopp midt på Gybergsletta.

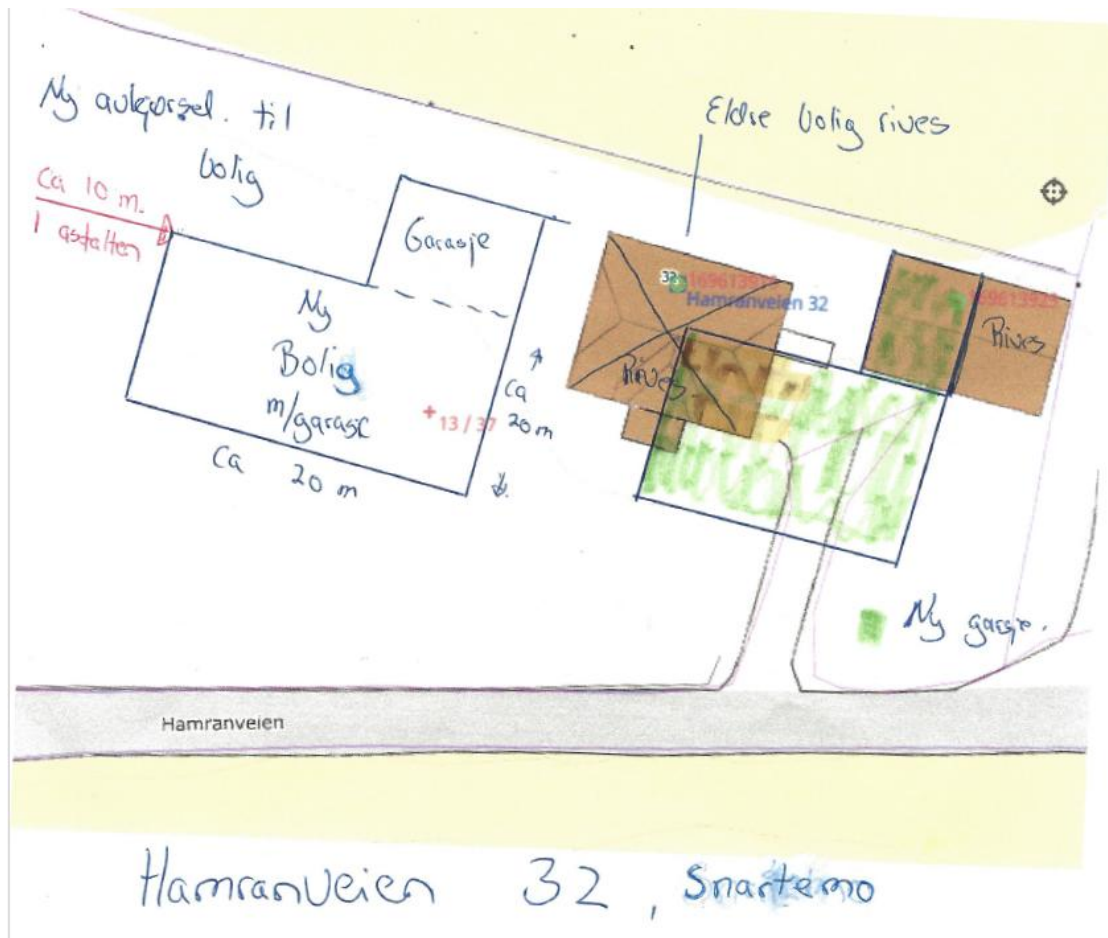
Kommentar:

- Behov for tilkobling til kommunalt VA system må koordineres med kommunen i etterfølgende fase av prosjektet.
- Det er mange buss-stopp (skilt) på strekningen. Det legges ikke opp til bussholdeplasser i reguleringsplanen. Dette ivaretas utenom reguleringsplan da det ikke avsettes areal til kantstopp eller busslommer.

Jimmy Birkeland/Wenche Hamran Birkeland (20.08.2024)

Innspill

- a. (Hamranveien 32) Planer om å rive eksisterende bolig, og bygge ny bolig. Ønsker også adkomst til ny bolig via Hamranveien.



Kommentar:

- Hamranveien 32 ligger utenfor reguleringsområdet for ny GS. Ønsket tiltak omhandles ikke i reguleringsplanen.

Jimmy Birkeland (02.03.2025)

Innspill

- a. Birkeland bedehus, Gnr. 25, Bnr. 52 og 104. Her er det ca. 11,5 meter fra den gule midtstripa til vest veggen på bedehuset.
- b. Vi har planer om et nytt bedehus på Kollemo, som skal erstatte bedehuset vi i dag har på Birkeland.
- c. Da skal det gamle bedehuset legges ut for salg, og då må vi i denne sammenheng kanskje tenke nytt.
- d. Bedehuset takseres, Fylkeskommunen og Birkeland bedehus blir enig om en pris. Fylkeskommunen benytter huset til kontorer o.l. og uteområder til riggplass i anleggstida. Når tida er inne, bedehuset må vike plass for GSV eller prosjektet er ferdig, rives bedehuset og Fylkeskommunen selger eller inngår avtale med kommunen om å overta området.

Kommunen kan slå dette i sammen med område til brannstasjonen, og evt. selge deler av område til noen som vil bygge boliger eller leiligheter.

- e. Kommunen eier området inkl. brannstasjonen, nord for bedehuset, Lygnaveien 939. Det gjenstår å gruse opp området, det skal gjøres nå i vår.
- f. Lygnaveien 961, Gnr. 25 og bnr. 57. Bakerplassen i bygdeboka. Det er et gammelt, verneverdig hus, bygd på midten av 1800 tallet. I sør enden av dette huset, som er litt modernisert, bor eieren. I nord enden er huset nesten urørt, og er nesten intakt som når det var landhandel/butikk her.
- g. Med tanke på gamle bygg og kultur så er dette (nordenden) virkelig noe å ta vare på. Tenker vi at GSV skal legges på denne side av veien, må huset, eller deler av huset fjernes. Huset eller deler av huset kan demonteres og settes opp igjen i Tingparken i sammen med dei andre gamle bygninger som står der og som der er et miljø for.

Kommentar:

- I denne fasen utarbeides det en reguleringsplan som legger til rette for ny gang- og sykkelveg. Fremtidig bruk av eksisterende eiendommer er ikke en del av reguleringsplanarbeidet.
- Det oppfordres til kommunikasjon med kommunen om foreslått fremtidig bruk og løsninger.

Jon Leland (19.03.2025)

Innspill

- a. Positiv til ny gang- og sykkelsti.
- b. Har oppført nytt hus i 2019 på eiendom 4226-25/153, ved fjellskjæring
- c. Bekymret for forandring – ved sprenging kommer fjellskjæring nærmere huset
- d. Ønsker støymåling og evt. støyreducerende tiltak så ikke støyforholdene blir dårligere enn i dag
- e. Sykkelsti lages/utformes på et absolutt minimum (bredde) forbi fjellskjæring og se på mulighet for evt. å flytte på hovedvei.
- f. Det må foretas fastmerke punkt på hus før arbeid begynnes
- g. Ønsker å bli med på befaring tidlig i prosjektet
- h. Bekymret for setningsskader på hus
- i. Viktig med sikkerhet – ønsker gjerde mellom eiendom og sykkelsti
- j. Må utføres rystelsesmåling ved sprenging - dokumenteres

Kommentar:

- Planforslaget medfører behov for terrengtilpasninger ved eksisterende skjæring. For å legge til rette for planlagt tiltak er det behov for å utvide skjæring.
- Det er utarbeidet er rapport vedrørende geoteknikk.
- Krav til gjerde/sikring på topp av skjæring vurderes som aktuelt.

Ragnhild Sindland (21.03.2025)

Innspill

- a. Driver i dag et aktivt melkebruk langs fylkesvei 43 som blir berørt av bygging av ny gang og sykkelsti.
- b. Har blitt drivet i 90-100 år, og slik som vi fortsatt driver det i dag, krysser dyrene fra innkjørselen til gårdstunet, over fylkesveien for å komme over på jordet, som de beiter på, på sommeren
- c. Viktig at dyrene krysser i en rett linje over, slik at de ikke tar av sted opp eller ned fylkesveien, da dette kan være trafikk farlig
- d. For store høyde forskjeller og store grøfter mellom gårdstunet, fylkesveien og gang og sykkelsti, vil gi vanskeligheter med å få dyrene over da de er vanedyr
- e. Eier også bygningen som står på samme side som gang og sykkelsti skal være. Viktig at vi får en god nedkjørsel og tilgang til denne bygningen fra alle sidene, til og med kortsiden som er vent mot fylkesveien, da det i den enden blir lagret diverse utstyr
- f. Vi må også ha en god nedkjørsel fra fylkesveien og ned på jordet, da dette er et jorde som vi slår, og lager og lagrer rundballene, som blir brukt til fôr til dyrene. god nedkjørsel, som ikke er for bratt slik at vi ikke skader noe av utstyret ved å være borti veien, eller veiskuldrene.
- g. I dag går det rør under fylkesveien som blir brukt til drenering, vann slanger og elektriske kabler. Vann slangene bruker vi til å fylle baljer med vann til dyrene og de elektriske kablene kobles på strøm gjerdet som går langs jordet når dyrene er der. Det er derfor viktig at disse rørene forlenges under gang og sykkelsti slik at vi fortsatt kan bruke disse
- h. Det ligger også ei stikkrenne, der fylkesveien og Hamranveien møtes. Det er viktig at denne blir koblet på et grøftesystem slik at ikke jordet vårt ikke blir oversvømt av vann.
- i. I dag slår vi kantene av jordet og bruker det til fôr til dyrene. Det er da ønskelig at all jord som graves bort blir lagt tilbake igjen i skråningen mellom jordet og gang og sykkelstien, slik at vi fortsatt kan bruke dette til fôr/dyr kan beite.
- j. Vi ønsker at så lite som mulig av jordet blir tatt til gang og sykkelsti, og håper å unngå full bredde på sykkelsti på dyrket mark. Da vi i dag bruker alt av dyrket mark til våre dyr og er avhengig av å ha nokk fôr gjennom hele året.

(se bilder i komplett innspill)

Kommentar:

- Kryssing for dyr ivaretas i bestemmelser
- Avkjørsler må tilpasses
- Elektro og VA må se på aktuelle punkter
- Matjordplan

Olav Sunde (22.03.2025)

Innspill

- a. Dersom sykkelstien legges om Hamranveien vil det påvirke driften av Hamran Sagbruk
- b. Spesielt dersom den legges på østsiden av Hamranveien vil det ødelegge stableområdet, og gjøre det vanskelig å drifte sagbruket.

Kommentar:

- Hamranveien v/Hamran sagbruk er ikke en del av planforslaget. Ny gang- og sykkelveg legges langs Fv 43.

Dag Osvald Nygård (23.03.2025)

Innspill

- a. Jeg uttaler meg med dette om gjennomføringen av sykkelstien langs min eiendom, gbnr. 13/54, Lygnaveien 723.
- b. Mellom stueveggen og fylkesveien er det ca 5 meter på det smaleste. Huset ligger i plan forhøyet i forhold til fylkesveien. Skal sykkelstien være i plan med fylkesveien må det vel ekskaveres masse langs traséen?
- c. Huset mitt står på dobbelt grunnmur, murt opp på gammel type steinmur siden ca 1950, opprinnelig oppført 1845 med steinmur i grunnen. Det skal være fastberg under det nordvestre hjørnet rett under 1. etg. Det er ikke kjellerrom under denne delen av huset, kun "stubbkjeller".
- d. frykter at vibrasjoner fra gravearbeid kan destabilisere grunnmur og føre til skader på husets konstruksjon.
- e. Langs eiendommen er det lagt ned et enormt og langvarig arbeid for kun én person, undertegnede, med å opparbeide ei steinborg med jordmasser til beplantning på begge sider av innkjørselen fra fylkesveien. Dette som et vern mot støy og andre estetisk negative energier fra veien.
- f. For å få plass til sykkelstien må vel dette fjernes, og jeg ber om at all steinen kan bli flyttet litt lengre innover på eiendommen slik at borga kan bygges opp på nytt når traséen er lagt.
- g. Jeg ber om en befaring/konferanse på min eiendom slik at hva som er mulig kan tilrettelegges, samt synliggjøre behovet for hensyn som må tas for å ikke påføre min eiendom vesentlig skade, redusert bokvalitet og verdiforringelse.
- h. Jeg frykter økt støy fra vei, i og med at planering til veinivå vil slippe til mer høyfrekvent støy fra bildekk, noe som er ekstra plagsomt i piggdekkseasonen.

(se bilder i komplett innspill)

Kommentar:

- Ny gang- og sykkelveg skal etableres mellom vegbane og eksisterende hus.

- Eksisterende steingjerde med tilhørende beplantning vil trolig bli påvirket. Det oppfordres til kommunikasjon med kommunen om hvordan dette kan løses og evt. reetableres.
- Det er ikke ventet økning av støynivå på grunn av trafikk da biltrafikk ikke kommer nærmere huset.
- Mht. destabilisering av grunnmur vil dette hensyntas i anleggsfasen.

Ann Iren Verdal (23.03.2025)

Innspill

- Nydelig med plan om endeleg, sykkelsti langs lygnaveien. Ser den er tenkt å gå på austsida og i den anledning tenker eg det er veldig viktig å få ei trafikksikker løysing på kryssing av vegen for å koma inn på sykkelstien langs laukrokveien.
- Me vil gjerne behalda busstopp rett nord for husnr 941 og 943
- Det må takast omsyn til sikker utrykning til og frå brannstasjonen

Kommentar:

- Ny gang- og sykkelveg vil være et positivt tiltak mht. trafikksikkerhet. Planområdet omfatter ikke tilkoblingen til Laukrokvegen.
- Det avsettes ikke areal til bussholdeplasser i planen. En hensiktsmessig plassering av holdeplasser vil skje i neste fase av prosjektet.

Geir Andreassen (23.03.2025)

Innspill

- Jeg driver et transportfirma fra Lygnaveien 965 og har parkering for buss, lastebil og hengere på eiendommen. Det er viktig at inn og utkjøring for disse blir ivaretatt.
- Jeg har og drikkevannsbrønn i nær tilknytning til sykkelstien.

Kommentar:

- Det vil med ny gang- og sykkelveg ved Lygnavegen 965 fortsatt være mulig å kjøre inn og ut ved nevnte adresse.

Siw Anita Iversen (21.03.2025)

Innspill

- Jeg representerer for min far Tore Jonny Birkeland.
- Han er for tiden innlagt på sykehuset. Han har slitt med helsen lenge, men har den siste tiden blitt forverret. Han har hjemmesykepleien hos seg et par ganger pr dag. Han er veldig dårlig til bens, og er avhengig av å bli kjørt, så nærme ytterdøra som mulig. Han klarer ikke å gå i trapper, så det vil ikke fungere at han skal bruke baksiden som inngangsdør.

- c. Jeg forstår at hvis det blir bygd GSV vil det bli rett ved utgangsdøren og parkeringen hos min far (Lygnaveien 961). Det blir ikke greit i forhold til hans helseutfordringer.
- d. Det er heller ikke greit at det blir rett ved huset med tanke på privatliv. Er allerede nærme nok ut til veien. Det vil også gå betraktelig ned i verdi med tanke på salg av hus. Jeg synes det burde bli en takst på huset.
- e. Hvis det blir til at det blir bygget en GSV rett ved huset, synes jeg dere burde kjøpe huset for en rettferdig sum. Huset er fra ca 1850 tallet, og den nordligste delen er den som er bevart gammelt. Der har det vært landhandel og bakeri. Den gamle delen burde vært demontert og satt opp i Tingparken, evt i samarbeid med kommunen, tingparken og fylkeskommunen.

Kommentar:

- I reguleringsplanforslaget legges det opp til en gang- og sykkelveg mellom Fv43 og bolig. Dette vil medføre at det blir mindre areal for parkering mellom hus og vegbane,
- Eventuell fremtidig bruk og behov bør avklares med kommunen før igangsettelse av tiltak for etablering av ny gang- og sykkelveg.

10. Avsluttende drøfting og anbefaling

Bygging av en gang- og sykkelveg på strekningen Birkeland - Gyberg i Hægebostad vil forbedre sikkerheten for fotgjengere og syklister, spesielt barn og unge som ofte ferdes langs veien. Dette vil redusere risikoen for ulykker ved å separere myke trafikanter fra motoriserte kjøretøy. Ved å legge til rette for mer sykling og gange fremmes også en sunnere livsstil blant lokale innbyggere, noe som kan bidra til bedre fysisk og mental helse for hele samfunnet.

Gang- og sykkelveger gir et bærekraftig transportalternativ, som kan redusere bilbruk og dermed utslipp av klimagasser, i tråd med nasjonale og internasjonale målsettinger om å redusere miljøbelastningen.

Forbindelsen mellom Birkeland og Gyberg vil få positive sosiale og økonomiske effekter ved at mobiliteten forenkles de to stedene, til eksempelvis arbeid, skole eller fritidsaktiviteter. Mange innbyggere er positive til prosjektet og støtter initiativet, hvilket gir et godt grunnlag for å realisere prosjektet med bred støtte fra lokalsamfunnet.

Strekningen mellom Birkeland og Gyberg er en viktig skolevei for mange barn og unge. Ved å bygge en gang- og sykkelveg, sikres en tryggere vei for skolebarn og reduserer risikoen for trafikkrelaterte ulykker. Investering i en ny forbindelse vil forbedre infrastruktur og livskvalitet for mange i Hægebostad, noe som videre kan tiltrekke seg flere besøkende og potensielle nye innbyggere, samt støtte opp om lokalt næringsliv.

Etableringen er plasskrevende og vil medføre et behov for flytting av matjord. Det er derfor utarbeidet en matjordplan av Rambøll Norge AS for å sikre at dette gjøres i henhold til gjeldende retningslinjer.

Ny sykkelbru nord for Hamranvegen er utformet slik at den ivaretar gjeldende krav og vil skape en trafiksikker og flomsikker forbindelse mellom området i nord og området i sør. Brokonstruksjonen med tilhørende fyllinger er utformet av Rambøll Norge AS, og det er trolig i dette området de største landskapsvirkningene vil forekomme.

Planforslaget er det første og viktige steget for å realisere en fremtidig gang- og sykkelveg i Hægebostad. Reguleringsplanen gir gode rammer for en bærekraftig og miljøvennlig løsning og trasévalget vurderes som å være det beste alternativet.

11. Referanser

Google. (2025, 03 11). *Google maps*. Hentet fra Streetview:

https://www.google.com/maps/@58.369219,7.2201785,3a,75y,215.26h,91.47t/data=!3m7!1e1!3m5!1s_6ahksu5E_w1_ZUfvDVa_g!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D-1.46629892

Kystverket. (2025, 03 06). *Kystinfo*. Hentet fra Kystverket: <https://a3.kystverket.no/kystinfo>

Norconsult. (2025, 03 11). *NVE*. Hentet fra Hægebostad kommune:

<https://www.nve.no/naturfare/utredning-av-naturfare/flom-og-skredfare-i-din-kommune/faresonekart-kommuner/agder/haegebostad-kommune/>

Norkart. (2025, 03 11). *Kommunekart*. Hentet fra Kommunekart Hægebostad:

<https://www.kommunekart.com/>

NVE. (2025, 03 11). *NVE Atlas*. Hentet fra Løsmasser:

<https://atlas.nve.no/Html5Viewer/index.html?viewer=nveatlas#>

Riksantikvaren. (2025, 03 11). *Askeladden*. Hentet fra Askeladden kartløsning:

<https://askeladden.ra.no/AskeladdenRedigering/#>

Statens vegvesen. (2025, 03 11). Hentet fra Støysoner for riks- og fylkesvegar: [https://kart-](https://kart-vegvesen.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=e3635512dfa24b7f9b97687a0c68d888&locale=en)

[vegvesen.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=e3635512dfa24b7f9b97687a0c68d888&locale=en](https://kart-vegvesen.maps.arcgis.com/apps/instant/sidebar/index.html?appid=e3635512dfa24b7f9b97687a0c68d888&locale=en)

Statens vegvesen. (2025, 03 11). *Vegkart*. Hentet fra Vegkart:

<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@45614,6495695,14/vegnett:visible=true&direction=metrering&filter%5BTrafikantgruppe%5D=&filter%5Bveglenketype%5D=&filter%5Btypeveg%5D%5B0%5D=kanalisertVeg&filter%5Btypeveg%5D%5B1%5D=enkelBilveg&filter%5Bt>

12. Vedlegg

Nr.	Vedlegg	Utført av	Dato
1	Referat fra oppstartsmøte	Hægebostad kommune/HL	04.02.2025
2	Innspill ved varsel om oppstart	HL	
3	ROS-analyse	HL	08.08.2025
4	Naturmangfoldloven (sjekkliste)		
5	Eventuelle utredninger (støy, sol/skygge, visualisering, geoteknikk, trafikk, adkomst/veg, VAO osv.)		