

REFERAT |KRS| Byutviklingsstyret (2007-2011) d. 16-09-2010

Mødedato Torsdag d. 16. september 2010 kl. 09:00

Mødested Tollbodgt. 22

Indholdsfortegnelse

Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 02.09.2010.....	3
Fartsdempende tiltak i buss- og samleveier 2010.....	5
Drift og vedlikehold av stikkveier.....	7
Drift og vedlikehold av veier i spredtbygde områder.....	22
FV 456 Auglandsbukta - Flødemelka - reguleringsplan (tidligere Rv).....	31
Mæbøveien 31 - klage på avslag på søknad om dispensasjon fra plankrav for fradeling av boligtomt.....	36
Andøyveien 129 - båthus - prinsippsak vedrørende klagebehandling.....	41
Bordalsbakken 16 - Dispensasjon for garasje som tilbygg til bolig plassert i nabogrense - klage.....	48
Høvågveien 20 - Avslag på søknad om dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan for oppføring av.....	52
Høvågveien 242 - gnr.78 bnr.3 - Søknad om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for oppfør.....	56
Kystveien 146 - dispensasjon fra plankravet i kystzoneplanen for fradeling av tomt og oppføring av.....	60
Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 16.09.2010.....	64
Referatsaker til møte i byutviklingsstyret 16.09.2010.....	67
Bjørndalen - reguleringsplan, godkjenning.....	69

Punkt 231/10: Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 02.09.2010



Dato: 31.08.2010
Saksnr.: 201000025-62
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 02.09.2010

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret godkjenner protokollen fra møte i byutviklingsstyret 02.09.2010.

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

Punkt 232/10: Fartsdempende tiltak i buss- og samlevereier 2010



Dato: 26.08.2010
Saksnr.: 200900002-30
Arkivkode E: Q81
Saksbehandler: Per Kjelsaas

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Fartsdempende tiltak i buss- og samleveier 2010

Byutviklingsstyret behandlet nye søknader om fartsgrenser og fartsdempende tiltak på buss- og samleveinettet på møte 20.05.2010 (sak 137/10). Det ble vedtatt at nye bussputer som vist i nedenstående tabeller kunngjøres og legges ut til høring.

Fartsdemperne er kunngjort i Fædrelandsvennen og velforeninger, skoler og transportorganisasjoner/-selskaper er tilskrevet. Det er ikke innkommet merknader.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret vedtar nye fartsdemper som vist i nedenstående tabell:

Veinavn	Sted	Tiltak
Skonnertveien	gangfelt Einerstien	bussputer
Skonnertveien	gangfelt Mellomveien	bussputer
Lumberveien	Coop	opphevd gangfelt
Slettheiveien	gangfelt Trekanten syd	bussputer
Slettheiveien	gangfelt Trekanten nord	bussputer
Gangdalslia	stikkvei nr. 4 - 40	fartsdemper flyttes
Gimleveien	Torridalsveien - Ryttergangen	opphevd gangfelt
Kokleheia	Brinken syd	fartsdemper
Hånesveien	Hveteveien	bussputer
Hånesveien	Randesund planteskole	bussputer

Terje Lilletvedt
byingeniør

Per Kjelsaas

Vedlegg: ingen

Punkt 233/10: Drift og vedlikehold av stikkveier

Bilag

Logg.Kriss.syd1



Dato: 26.08.2010
Saksnr.: 201001940-56
Arkivkode E: Q10 &46
Saksbehandler: Jon Petter Langfeldt

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Drift og vedlikehold av stikkveier

Sammendrag:

Vi viser til tidligere prinsippsak som ble vedtatt av byutviklingsstyret.

Byutviklingsstyret vedtok på møte 07.06.07, sak 167/07 at det skal gjennomføres en detaljert kartlegging av private veier og stikkveier som ikke tilfredsstillt hovedpunktene i veinormalenes krav for kommunalt vedlikehold. For veier som ikke tilfredsstillt kravene skulle veibrukerne varsles om at kommunal drift og vedlikehold vurderes avsluttet. Gjennomgang av veinettet skulle foretas etappevis, og i dette saksfremlegget er noen veier i sone syd vurdert.

Vi har tilskrevet grunneiere (brukere) av stikkveier. Mange kommentarer er mottatt, og med til dels negative kommentarer på forslag til nedklassifisering av veier som har vært vedlikeholdt i kommunal regi. Det er gitt en kort beskrivelse av veien som er foreslått nedklassifisert, og med beskrivelse av mottatte merknader. Brev og liste over alle brev er vedlagt. En del stikkveier som var foreslått nedklassifisert vil bli vurdert senere. Noen av disse er vurdert oppgradert til kommunal standard i privat regi.

Noen av stikkveiene har en så dårlig standard at Ingeniørvesenet vil vurdere utbedring før en evt. nedklassifisering.

Nr:	Veinavn:	Lengde (meter)	Ny veistatus:	Kommentar:
1	Almebakken 1-6	72 mtr	Privat vei	Veien er smal og mangler snuplass
2	Andøyveien 32 - 38	47 mtr	Privat vei	Veien er smal og mangler snuplass. Ikke regulert område
3	Andøyveien 43- 61	80 mtr	Privat vei	Gjerder og murer er satt ut til asfaltkant så veien er bare 3,5 meter bred. Veien er kommunal. Alternativ til å slutte å brøyte er at gjerder og murer flyttes ut til eiendomsgrensen.
4	Barliveien 18 – 24	80 mtr	Privat vei	Veien er smal og mangler snuplass
5	Blåbærsvingen 15– 21	52 mtr	Privat vei	Veien har liten snuplass og det er ingen plass å legge snø
6	Blåmeisveien 9-11	24 mtr	Privat vei	Veien er under 50 meter, betjener 2 boliger, er smal og mangler snuplass
7	Bregneveien 10-14	134 mtr	Privat vei	Veien er ikke asfaltert, er delvis privat grunn og delvis kommunal. Veien er smal og mangler snuplass. Ikke regulert.
8	Dallonaveien 7-13	46 mtr	Privat vei	Veien er smal og mangler asfalt og snuplass
9	Dallonaveien 17-29	120 mtr	Privat	Veien er smal, svingete og mangler snuplass
10	Drakeveien 20 – 22	63 mtr	Privat	Veien er smal og mangler snuplass
11	Einerstien 21 – 27	42 mtr	Privat	Veien er bratt, under femti meter og mangler snuplass
12	Einerstien 43-45	57 mtr	Privat	Veien er svingete, smal og mangler snuplass
13	Gislemyrkollen 1 – 7	30 mtr	Privat	Veien er under 50 meter og mangler snuplass
14	Elgstien 29	60 mtr	Privat	Veien mangler snuplass og snølagringsplass.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret vedtar at stikkveier i tabell nedklassifiseres til private veier med privat vedlikehold.

Terje Lilletvedt
byingeniør

Per Kjelsaas
Avd. leder

Trykte vedlegg: Logg over brev innkommet i saken.

Utrykte vedlegg: ingen

Bakgrunn for saken:

1) Almekbakken 1-6, 72 mtr.

Ref brev 201001941-20 (Anne Turid og Per Skarpeteig)

"Jon og Solveig Trydal bygde hus i Almekbakken 6 i 1956. Dette var i et regulert boligfelt. Derfor synes vi det er urimelig at kommunen kan trekke seg fra sine forpliktelser."

"Vi har forståelse for kommunens behov for snuplass m.v. Derfor utvidet Jon Trydal, min svigerfar, den opprinnelige snuplassen for egen regning. Hele snuplassen ligger for øvrig på vår eiendom....."

Stikkveien i Almekbakken er smal og snuplass er for liten. Det vanskeliggjør spesielt vintervedlikehold med kommunalt utstyr. Det er liten plass å til å legge snø.

Ref brev 201001941-34 (Beboere i felleskap)

"Brøytemannskapene kan bruke den private snuplassen som i sin tid ble utvidet nettopp av den grunn....."

Vi kan også stille til rådighet områder til deponering av snøen fra veien vår....."

Problemet er at veien er for smal og snuplassen er for liten. Det må evt. opparbeides snuplass og snølagring iht. veinormalen. Dette vil bli forholdsmessig vanskelig og kostbart pga. murer og garasje.

"Dersom veien ikke blir brøytet, hva da med offentlige tjenester som ambulanse, brannslukking, postlevering og renovasjon...."

Veien kan brøytes og vedlikeholdes med mindre utstyr slik det gjøres i tilsvarende stikkveier. Vi har ikke forutsatt at brøyting utelates. Det er mange slike stikkveier i kommunen, og det er normalt sett ikke problem å komme frem.

"Vi har ikke borettslag eller sameie i veien. Det er stor utskifting av beboere.behovet for regelmessig brøyting er forskjellige."

Det fungerer i andre stikkveier mht. vedlikehold, ref. veilovens §55 som tilsier hvordan private veier skal vedlikeholdes. Behovet vil variere i alle veier.

Ref brev 201001941-35 (Christian Andre Ro m/flere):

"... I svært mange nyere boligområder er veiene også smalere enn 6 meter."

Asfalt bredden er 4,0 meter (tidligere 3,5 meter). Eiendomsgrensen er 6,0 meter. Problemet er at beboere "utvider" sin eiendom ved å forskyve murer, hekker, etc. ut på kommunal grunn. Ingeniørvesenet vil også vurdere stikkveier i nyere boligområder mht. bredde.

"... I Almekbakken er det opparbeidet snuplass i Almekbakken 6."

Den etablerte snuplassen for liten.

"... Noen beboere er eldre og syke mennesker, og disse vil ikke kunne delta i vedlikehold."

Beboere i Almekbakken gjenspeiler nok et relativt normalt gjennomsnitt i Kristiansand kommune. Det er ikke gitt at alle skal bidra direkte med vedlikehold. Det er å anse som

en tjeneste som kan kjøpes, eller gjøres på dugnad etter avtale. Mange av disse stikkveiene krever mindre utstyr mht. fjerning av snø.

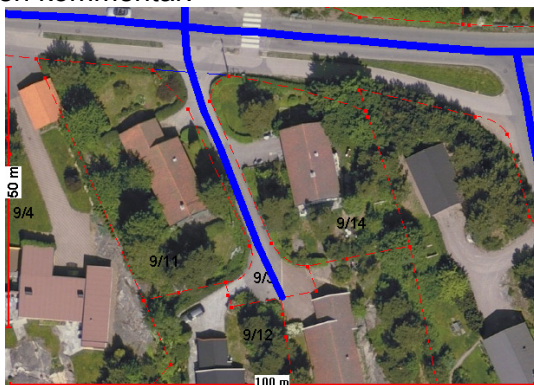
"...Privatisering av veien vil også medføre en til dels stor verdiforringelse av eiendommene i Almebakken. Det må også medføre at eiendomsskatten reduseres."

Private stikkveier er det i hele Kristiansand kommune. Det har neppe stor innflytelse på boligprisene. Kommunen må sette grensesnitt, og de overnevnte kriterier vil bli vurdert over hele kommunen. Større og tyngre utstyr samt flere biler i boligområder krever spesielt spesifisert veibredde, snølagring og snuplass.



2) Andøyveien 32 – 38, 47 meter

Ingen kommentar.



3) Andøyveien 43 - 61, 80 meter

Ref mail av 12.04.2010, dokument 201001941-39.

"På vegne av enkelte av beboerne i Andøyveien 43 – 65 informerer jeg om at beboerne vil tilbakeføre gjerder og murer så de innfrir de krav som reguleringsplanen tilsier....."

"Husene 57, 59 og 63 var ikke tilstede på møtet, og vi kan derfor ikke svare for dem...."

Reguleringsplanen og eiendomsgrenser er overordnet mht. plassering av murer og beplantning. KIV vil sjekke hvorvidt veien er tilordnet iht. regulert bredde før saken sendes til Byutviklingstyret. Det er en forutsetning at hele veien er endret mht. bredde.



4) **Barliveien 18 – 24, 80 meter.**

Ref mail av 09.03.2010, dokument 201001940-15.

Generell protest tilsendt media. Kommenteres ikke.

Ref brev av 15.03.2010, dokument 201001940-25.

"...Jeg håper at dere skjønner at dette ikke vil bli godt mottatt. Vi har alle kjøpt eiendommer med kommunal atkomst."

"...Totalt 5 boliger som bruker veien.

...Hvis privat vei blir en realitet, er det i tre som bor innerst som naturligvis vil få den største økonomiske og tyngste fysiske byrden.

...Jeg er langtidssykemeldt....

...Nærmeste naboer uføretrygdet..."

Ingeniørvesenet ser de problemer som er skissert, men som i stor grad gjelder for mange av de private stikkveier vi har i kommunen. De krav som er satt i veinormalen, og som blir vurdert i fm klassifisering er med bakgrunn i arbeidsforhold for våre brøytebiler og manglende sikkerhet ved å ta seg inn i disse smale veiene uten mulighet til å snu.

"...Snuplass er under utredning.....

...Veien er 4 meter på det smaleste...

...hensiktsmessig at vår vei er 6 meter bred?"

Veien mangler snuplass og er smal. Derfor er det vanskelig å vedlikeholde med det utstyr vi disponerer.

De krav som er referert i veinormalen blir skjønnsmessig vurdert i fm. klassifisering. 6 meter er ikke et absolutt krav. Det er i midlertidig vesentlig for ingeniørvesenet at våre brøytebiler har en god nok snuplass. Det er det ikke i Barliveien. Ved evt. utvidelse av denne, vil veien kunne vurderes på nytt. Foreløpig er det ingen avklaring rundt dette.



5) Blåbærsvingen 15-21, 52 meter.

Ref. brev av 13.04.2010, dokument 201001940-43:

"Erfaring fra siste vinters store snøfall er i midlertidig at snøryddingen fungerte utmerket og til alle beboeres tilfredshet....."

Det er variabelt hvor problematisk brøyteroder er. I denne stikkveien er det ikke snuplass, og dette vanskeliggjør brøyting. Vi ønsker å begrense rygging med det utstyret vi disponerer.

"De beboere på tunet som er avhengig av bil, vil være tvunget til å velge å parkere oppe på veien.....".....for tømning av søppel vil alternativet være å frakte titalls dunker opp i krysset...."

Stikkveien forutsettes vedlikeholdt privat. Bakgrunn for nedklassifisering er at veien ikke tilfredsstillers kommunal standard. En oppgradering vil i praksis innebære ekspropriasjon av privat eiendom. Parkering og utsetting av dunker kan gjøres som i dag dersom veien er kjørbær.

"Følgende spørsmål ønsker vi vurdert og avklart:

- 1) Tilkomst for syketransport/ambulans/brannbil vinterhalvåret
- 2) Plassering av avfallsdunker.....
- 3) Ansvar for vann/ kloakkledning i stikkvei...."

Tilkomst forutsettes som den er i dag. Det er forvaltningen av veien som er endret til privat med de forutsetninger som tidligere er skissert. Utrykningskjøretøy vil normalt ta seg greit frem.

Avfallsdunker plasseres som nå, evt. etter instruksjon fra Avfall Sør.

Det er ingen endring i ansvar for kloakk/ vannledning.



6) Blåmeisveien 9 -11, 24 meter.

Ref. mail av 15.03.2010, dokument 201001940-27:

Veien er vedlikeholdt privat, men vist på brøytekart. Praksis med privat vedlikehold fortsetter.



7) Bregneveien 10 -14, 134 meter.

Ref. mail av 15.03.2010, dokument 201001940-42:

"I brevet fremgår hovedkravet til klassifiseringen av såkalt offentlig vei. Det fremstår som urimelig å benytte disse for boligstrøk oppført på 1950 tallet."

Ingeniørvesenet har i sin vurdering tatt hensyn til hvordan stikkveier kan fungere mht. brøyting, snuplass osv. Kravene er ikke absolutte, og vi utviser skjønn ved vurdering. Bregneveien er spesielt vanskelig fordi den er smal. Private murer tett inntil og den har ingen snuplass. Den er ikke egnet til offentlig vedlikehold, og burde etter vår vurdering ikke ha dette.

" Ved en befaring er det lett å fastslå at det er mer enn tilstrekkelig manøvreringsrom (snuplass)....".....Det er også plass for å plassere store mengder snø".

Snuplassen er for liten. Det er ingen etablert snølagringsplass. Kommenterte vegstigning er opp til nr. 14. Veldig bratt og fungerer som tilkomst til kun 1 hus.

"....er man sikret at særlig brannbiler og eventuelt ambulanser er sikret atkomst"

Endret vedlikeholdsansvar bør ikke endre tilkomst for utrykningskjøretøy.

"Beboerne i Bregneveien 8-14 har de seneste 10 år gjort mye eget veivedlikehold på en stikkvei som selv har definert som kommunal"....., betaler kommunale avgifter uten avkortning eller tilskudd samt at veien er meget lang".

Veien er ikke definert i reguleringsplan, og det er iht. veiloven at veien er å anse som offentlig i dag. Uavhengig av skatt og avgifter så må grensesnitt for offentlig vedlikehold defineres. Ingeniørvesenet tilstreber en lik behandling så langt dette er mulig.



8) Dallonaveien 7 - 13, 46 meter.

Ref. brev mottatt 12.04.2010, dokument 201001940-38:

"Vi vedlegger brev fra Kristiansand Ingeniørvesen datert 16 November 1977, stilet til Finn Finne, Dallonaveien 21. I brevet fremgår det at kommunen overtar vedlikeholdet av Dallonaveien i sin helhet"

"Det må jo være slik at den del av infrastrukturen som omfatter vedlikehold av vei og belysning, må være kommunens ansvar"

Dette er riktig. Overtakelse er bekreftet som referert. Det er en totalvurdering av stikkveier i kommunen og standard på disse som er bakgrunn for forslag til nedklassifisering. Veien tilfredsstillende ikke dagens krav mht. bredde og snuplass. Vurderingen er gjort ut ifra dette, og på linje med tilsvarende stikkveier i kommunen. Alle stikkveier i kommunen skal vurderes.

Her må det skilles mellom offentlig infrastruktur og privat. Ca. 35% av veinettet er privat og vedlikeholdes i privat regi. Det er ingen automatikk i at alt vedlikehold skal være et offentlig ansvar. Ingeniørvesenet ønsker å vurdere alle stikkveier i kommunen og ønsker en lik praksis.



9) Dallonaveien 17 - 29, 120 meter.

Ref. brev mottatt 10.03.2010, dokument 201001940-16:

"Spørsmål, hvis veien klassifiseres som privat vei, hvem er da juridisk eier, og har det juridiske ansvaret for ulykker som kan tilskrives veien?"

Grunneier vil stå som eier. Vedlikehold og kostnader knyttet til dette er regulert i veilovens §54 hvor hver enkelt bruker har vedlikeholdsplikt. Ansvar for ulykker reguleres via lovverket fortrinnsvis veitrafikkloven.

"Hvis hovedkriteriet for offentlig vei krever minimum 6 mtr. veibredde tilsier dette at hele Dallonaveien ikke tilfredsstillende kravet til offentlig vei..."

6 meters bredde inkluderer veiskulder. Det er ikke et absolutt krav i vurderingen, men alle stikkveier vil bli vurdert etter skjønn. Fremkommelighet for brøytebil og tilgjengelig snuplass er spesielt vurdert.

"Vil også vise til at etter denne klagen har det blitt tillatt å øke antall boenheter i Dallonaveien med 12, hvorav 3 i den nevnte stikkvei."

Byggsaker vurderes i hver enkelt sak. Det er ikke krav til at veien skal være kommunal mht. byggetillatelse.

"Videre brev ref. 2010001940-7e inneholder ingen informasjon om klagemuligheter over vedtak, eller juridisk informasjon om hva konsekvensen av en nedklassifisering vil medføre...."

Foreslått nedklassifisering fra Ingeniørvesenet er referert i brevet og hjemlet i veilovens §7 og §8. Det er gitt en klagefrist i brevet som er besvart. En eventuell nedklassifisering vil være politisk beslutning, og kan ikke påklages.

"Alle innbyggere i Kristiansand kommune har like rettigheter..."

Det tilstrebes at alle innbyggere skal ha like rettigheter. Alle veier vedlikeholdes ikke av det offentlige av forskjellige grunner. Noen er private, noen er regulert med privat vedlikehold, og et grensesnitt må defineres på det kommunale veinettet. Ingeniørvesenet tilstreber en lik behandling så langt dette er mulig.

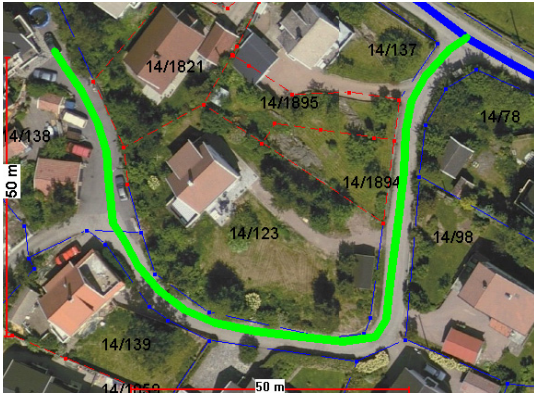
Ref. brev mottatt 07.04.2010, dokument 201001940-33:

"I skriv fra Kristiansand Ingeniørvesen datert 29.07.1980 (ref. 563.2/an/baa) tilbød Ingeniørvesenet seg å brøyte stikkveien dersom den ble asfaltert i en bredde av 3,5 meter. Etter avtale ble asfaltering utført av Ingeniørvesenet mot at grunneierne betalte ca. 50% av utgiftene.....skriftlig bindende kontrakt ble inngått mellom Ingeniørvesenet og grunneierne....."

Det er riktig at avtale vedrørende brøyting ble inngått. Dette gjelder kun brøyting og i den grad Ingeniørvesenet har kapasitet. Ved gjennomgang av stikkveier nå er det vurdert felles kriterier for hva som skal legges til grunn for kommunalt vedlikehold. Endringen er hjemlet i veilovens §7 og §8. De henviste referanser mht. standard på veien er av gammel dato. Ingeniørvesenet har vurdert standard ut ifra dagens veinormal og det utstyr som brukes i dag.

"Innbyggerne i dette bo-området har varierende alder og helsetilstand. Flere er eldre pensjonister med til dels sviktende helse....."

Dette gjelder for de fleste bosteder i kommunen. Det som kreves av vedlikehold kan i stor grad kjøpes. Det gjøres for store deler av det private veinettet som allerede vedlikeholdes.

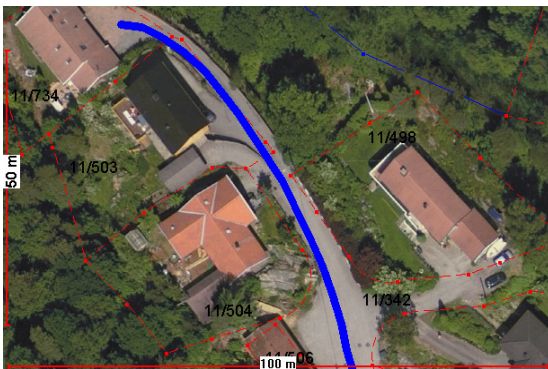


10) Drakeveien 20 - 22, 63 meter.

Ref. brev av 12.04.2010, dokument 201001940-40:

"... dagens brøyteutstyr er en traktor med skjær som skyver snøen mot hagemuren og fyller på slik at jeg ikke kommer ut.....Det opprører oss når dere nå i tillegg vil slutte å brøyte Deres vei...."

Dagens utstyr inkluderer skjær og fres. Dette krever en viss bredde samt snuplass hvilket denne stikkvei ikke har. Ved snørydding må det forventes brøytekanter og at snø blir liggende i enden av blindvei. Stikkveien har delvis kommunal og delvis privat grunn.



11) Einerstien 21 -27, 42 meter.

Ref. brev av 10.04.2010, dokument 201001940-45:

"...kommunen anfører at veien er bratt og uten snuplass er dette forhold som vi beboere ikke kan lastes for. Området ble i sin tid (1960 tallet) regulert av kommunen selv."

Stikkeveier vurderes ut ifra dagens behov og krav til brøyting samt ønske om lik praksis i kommunen.

"..... Vi legger slik sett til grunn at hele den aktuelle stikkveien reelt sett må betraktes som regulert til offentlig formål"

Veien er regulert som vist, dvs. halve veien er kommunal grunn.

"... Stikkveien munner ut i en regulert offentlig gangsti som står i direkte forbindelse med et større bakenforliggende friområde."

Gangstien vil fungere som tidligere, og det ligger ingen begrensninger mht. nedklassifisering.

" Vi anser det som helt uaktuelt å utføre brøyting i egen regi f. eks. ved bruk av privat snøfreser. Det vises bla. til at enkelte av beboerne i dag er pensjonister...."

Ingeniørvesenet har forståelse for dette argumentet. I midlertidig må det settes en grense for hvor langt det offentlige skal brøyte og vedlikeholde. Dette er et forhold vi må vurdere i hele kommunen. Denne stikkveien er veldig kort og uegnet til offentlig vedlikehold.



12) Einerstien 43 - 45, 57 meter.

Ref. brev av 13.03.2010, dokument 201001940-23:

" Vurderingen kan vanskelig oppfattes som noe annet enn et kommunalt ønske om fraskrivelse av økonomisk ansvar for sine egne mangler og evner til å oppfylle egne regelverk"

Bakgrunn for nedklassifisering er å ha en felles praksis i kommunen samt at manglende snuplass og smal vei er et problem mht. sikkerhet.

"....spørsmål vi ønsker svar på:"

"1) Veien har alltid vært og er per. dags dato kommunal. Hvorfor fulgte ikke kommunen forskriftene for kommunal vei den gang veien og boligområdet ble bygd?"

Forskrift og praksis har endret seg over tid. Også krav til snørydding spesielt og utstyr som brukes til vintervedlikehold er endret.

"4) Siden kommunen selv har vurdert veien som svingete (veien har en sving, og større lastebiler klarer å kjøre inn og ut), smal og mangler snuplass, lurer vi på hvorfor ikke kommunen har gjort noe med situasjonen tidligere"

Veien er ikke egnet til offentlig vedlikehold. Dette pga. standard på veien, og hva som er praksis andre steder i kommunen. Spesielt er det vanskelig mht. snumuligheter. Det er alternative muligheter for for utbedring av denne og andre veier. Det vil kreve inngripen på privat eiendom og midler til å utbedre veien.

"5) Veien blir i dag brukt som skolevei. Mener kommunen for alvor at det er beboerne langs barnas skolevei som skal betale for vedlikeholdet av denne veien"

Veien fungerer som en snarvei for enkelte i området. Det er ikke noe automatikk i at den skal ha kommunalt vedlikehold. Snarveien går over i en gangsti som ikke blir brøytet.

"6) Vi oppfatter at vi blir straffet fordi kommunen ikke har fulgt sine egne forskrifter. Vi betaler skatter og offentlige avgifter for dekning av vei på lik linje med andre...."

” Vi betviler at Kristiansand kommune kan oppheve denne handelen etter 47 år”

Nedklassifisering av vei iht. veiloven er vanlig på alle nivå. Vi ønsker en lik praksis i kommunen så langt som mulig, og vi må stille krav til akseptabel snuplass pga sikkerhet.



14) Elgstien inn til nr. 29, 60 meter:
Mail av 21.01.2010.

”Det ønskes at kommunen etablerer brøyting inn denne stikkvei.”

Veien er ikke etablert på brøytekart, men har muligens blitt brøytet sporadisk. I tråd med andre veier i området og kommunen for øvrig er denne stikkveien å anse med privat vedlikehold. Det er ikke snuplass i stikkvei.



Punkt 234/10: Drift og vedlikehold av veier i spredtbygde områder

Bilag

kart.bygdevn

Kriss.logg



Dato: 26.08.2010
Saksnr.: 201001941-24
Arkivkode E: Q10 &46
Saksbehandler: Jon Petter Langfeldt

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Drift og vedlikehold av veier i spredtbygde områder

Sammendrag:

Vi viser til tidligere prinsippsak som ble vedtatt av byutviklingstyret.

Byutviklingsstyret vedtok på møte 07.06.07 at det skal gjennomføres en detaljert kartlegging av private veier og stikkveier som ikke tilfredsstillt hovedpunktene i veinormalenes krav for kommunalt vedlikehold.

Videre ble det vedtatt på møte 11.02.2010 nedklassifisering av enkelte bygdeveier, varsling av grunneiere og ny gjennomgang med innstilling etter at kommentarer er mottatt.

Iht. vedtak av 11.02.2010 er grunneiere tilskrevet, og vi har mottatt tilbakemelding fra en del berørte eiere.

Nedenstående tabell viser data for veier i spredtbebygde områder som vedlikeholdes av ingeniørvesenet:

Vei/gatenavn	Strekning(husnr.)	Bolighus	ÅDT	Lyspkt.	L (m)	Bredde	Dekke	Vei-grunn	Snu-plass	m vei/bolig
Drangsholtvn.	Topdalsvn. - snuplass	8	132	18	609	ca. 3,5	asfalt	privat	Ja	76
Kilåsvn. nord	Drangsholtvn. - nr. 41	10	88	0	392	ca. 3,2	asfalt	privat		39
Kilåsvn. syd	Nr. 41 - snuplass	3	62	0	561	ca. 2,7	asfalt	privat	Ja	187
Ormelivn.	Kalvåsvn. - veidele	9	65	0	550	ca. 3,5	asfalt	komm	Ja	61
Øvre Strømme vest	E18 - 250m	6	50	0	246	ca. 3	asfalt	privat	Ja	41
Øvre Strømme øst	250 - 775 m	3	23	0	525	ca. 3	asfalt	privat	delvis	175
Lykkedrangvn. øst	Kystvn.-nr. 30	9	45	12	475	ca. 3	asfalt	privat1)	Ja	53
Lykkedrangvn. vest	Nr. 30 - nr. 54	5	27	0	461	ca. 2,5	asfalt	privat1)	Ja	92
Sukkestølvn.	Høvågvn - snupl.	11	110	26	896	ca. 3	asfalt	komm	Ja	81
Dolsvågvn.	Kvarenesvn. - nr. 55	8	57	8	662	ca. 3	asfalt	komm	Ja	83
Buanevn.	Kystvn. - sjøen	7	85	0	742	ca. 2,7	asfalt	komm	Ja	106
Ravnåsvn. 46-51	Ravnåsvn - nr. 52	4	42	5	140	ca. 2,5	asfalt	privat	Ja	28

Espestølvn.	Mestadvn. - Stølen	3	24	0	1723	ca. 2.7	asfalt	komm	Ja	574
Mestadvn. nord	Høietun - Espestølvn.	9	38	9	1040	ca. 3	asfalt	komm	Ja	116
Mestadvn. syd	Espestølvn. - nr. 40	3	15	0	733	ca. 3	grus	komm	delvis	244
Adnevikveien	Kystveien - sjøen	9	83	15	910	ca. 3 m	asfalt	komm	Ja	101
Eftevågveien	Kystveien - sjøen	16	69	5	840	ca. 3 m	asfalt	komm	Ja	53
Kvarenesveien	Kystveien - sjøen	9	36	3	330	ca. 3 m	asfalt	kom/priv	Ja	37
Kirkevikveien	Kystveien - sjøen	8	80	11	410	ca. 3 m	asfalt	privat	Ja	51

1) beboerne har avgitt erklæring på at de vil avstå veigrunn vederlagsfritt. Ny vei med sнопlass er etablert i 2010.

I spredtbygde og uregulerte områder er det ofte flere boliger tilknyttet lange private sideveier. Kommunens veinormal angir at veier til 4 eller flere boliger bør være offentlige i regulerte områder. I kravene til offentlig vei inngår bla. asfaltert veibredde på 4 m (tidligere 3,5 m), sнопlass, snøoppplagsplass og maksimal stigning på 8% (tidligere 10%).

Det er foreslått at veiene merket med gult (totalt 3,8 km) bør nedklassifiseres til private veier ut fra en samlet vurdering av veienes standard, trafikkmengde, karakter som gårdsveier, antall boliger og grunnsituasjon. Disse veiene har vesentlig færre boliger og større veilengde pr. bolig enn de øvrige. Veiene har kun en begrenset funksjon som atkomst til friluftsmål grunnet smal bredde, dekkestandard, manglende p-plasser m.m. Det er i dag ca. 300 km med privat vei i kommunen.

For de øvrige veiene med privat grunn stilles som krav for fortsatt kommunalt vedlikehold at veigrunn i 6 m bredde overskjøtes vederlagsfritt til kommunen. For veien på Øvre Strømme foreslås denne nedklassifisert til privat vei i sin helhet. Det er nå gitt aksept for overdragelse av grunn, men etablering av sнопlass på øvre Strømme vest er ikke akseptert. Veien er tidligere vedtatt nedklassifisert i byutviklingstyret, ref. 293/08.

Forslag til vedtak:

1. Byutviklingsstyret vedtar at følgende veier nedklassifiseres til private veier:
 - a. Kilåsveien Syd, fra nr. 41 og til dagens sнопlass, 561 meter.
 - b. Øvre Strømme, øst og vest, 771 meter.
 - c. Espestølveien fra Mestadveien til Stølen, 1723 meter.
 - d. Mestadveien syd fra Espestølveien til nr. 40, 733 meter.
2. For de andre veier listet i tabell foreslås fortsatt kommunalt vedlikehold.

Terje Lilletvedt
byingeniør

Per Kjelsaas
Avd. leder

Trykte vedlegg: Kart over veier som inngår i tabell i saksframstillingen.
Logg over brev innkommet i saken.

Utrykte vedlegg: ingen

Bakgrunn for saken:

Følgende kommentarer er mottatt for de enkelte veier. Korrespondanse er vedlagt, og det gis en utfyllende forklaring mht. det forslag til vedtak som foreligger.

Ingeniørvesenet oppsummerer følgende kommentarer:

Kilåsveien syd (Nr. 41 – snuplass):

Ref. brev 201001941-7:

- *"Det hevdes at veigrunn er privat. Det henvises til gamle papirer og skjønnsforretning på Drangsholt i 1933 hvor det henvises til grunnavståelse og erstatning."*

Veigrunn er registrert privat, og kan ikke vurderes annerledes. Eierforhold til veigrunn er ingen juridisk forutsetning for nedklassifisering. Det er bla. veistandard, antall hus og ønske om lik vurdering i kommunen som er hovedkriterier.

- *"Kriterier for omklassifisering. Antall boliger på strekningen er riktignok 1 boenhet....
...tiltenkt/ gitt åpning for mange flere i fremtiden."*

Ingeniørvesenet er nødt til å vurdere visse kriterier både mht. antall boliger, standard, historikk og ønske om likebehandling. Kriterier kan selvfølgelig endres over tid, men de er vurdert iht. den beskrivelsen som er definert i sammendraget på saksfremlegget samt kommunal veistandard og tidligere politiske vedtak. Ved etablering av flere boliger, og eventuelt boligområde, vil dette bli håndtert via Plan- og bygningsloven og i en reguleringsplan.

- *"Vedlikehold har vært kommunalt ansvar som har vært grovt misligholdt."*

Ingeniørvesenet har vedlikeholdt veien på linje med andre veier av samme standard og bruk. Ønske om en kraftig oppjustering med så beskjeden trafikk kan ikke imøtekommes. Vedlikehold og oppgradering av veinettet må prioriteres etter budsjett og trafikkbelastning. Tilsvarende veier i området vedlikeholdes privat nettopp fordi veien i stor grad brukes privat og er privat eid.

- *"Funksjon som atkomstvei til friluftsmål og trafikkmengde. Grunneiere henviser til Drangsholtvannet og utmark i området som et populært rekreasjonsområde. Det er også speiderhytte og private hytter i området."*
- *"Trafikkmengde. Veien fungerer ikke bare som privat vei til eiendommene, men er også i bruk som driftsvei for skogeierne innenfor."*

KIV har forståelse for at vann og utmark fungerer som et rekreasjonsområdet. Det er likevel relativt liten trafikk forbundet med dette, og liten slitasje på veien. Lovregulert tilkomst til utmark er som ellers i kommunen. Grensesnitt for kommunalt og privat vedlikehold må defineres uansett. Hensikten med å vurdere disse bygdeveier er å få en lik praksis i kommunen. Atkomst til hytter og driftsveier for skogbruk er normalt et privat ansvar.

- *"Personlige konsekvenser. Vi vil komme i en vanskelig økonomisk situasjon....
Vi ser også med bekymring på at vi ikke har noen dokumentert veirett."*

Den økonomiske biten for vedlikehold av veien vil normalt være et felles ansvar for alle brukere av veien. Dette inkluderer også de som bruker den som driftsvei. I tillegg vil det bli gitt tilskudd fra kommunen når det gjelder privat vedlikehold.

- *"Vi håper at de politiske instanser ser ansvarsfraskrivelsen som ligger i forslaget, og ser verdien i at utkantene er bebodd også i fremtiden."*

Ingeniørvesenet har vurdert disse veier ut ifra standard, eiendomsforhold og at det er en lik praksis i hele kommunen. Kilåsveien syd er privat eid, med meget begrenset trafikk som i hovedsak er privat. Det er tilsvarende veier i området og kommunen ellers som eies og vedlikeholdes i privat regi.

Ref. brev 201001941-8:(Tomas D. Gabrielsen og 9 grunneiere)

- *"I brevet er det lagt til grunn at veien ikke har noen funksjon som atkomst til friluftsmål. Dette er ikke riktig....."*

Dette er kommentert tidligere. Det er begrenset offentlig friluftaktivitet i dette området, og kan neppe sies å ha noen vesentlig betydning.

- *"Veien benyttes til tømmertransport, og grunneiere har investert i nye skogsveier. Agder Ved holder til ved Kilåsveien...."*

Dette må anses som vanlige aktiviteter på slike veier og tilgrensende eiendommer. Her må de enkelte bygdeveier vurderes likt. De fleste veier tilknyttet til tømmertransport og vedproduksjon er private.

- *"Vi er redde for at nedklassifisering vil gi de 3 husstandene et dårligere veitilbud."*

Det er ikke noen automatikk i dette. Det gis tilskudd fra kommunen, og grunneiere kan selv bestemme hvilken standard veien eller deler av denne skal ha. Skilleveien som er nabovei til Kilåsveien er privat, har en mye bedre standard og grunneiere ønsker ikke kommunalt vedlikehold. For kommunalt vedlikehold vil det til enhver tid være en prioritering av veinettet mht. standard.

Drangsholtveien:

Drangsholtveien er foreslått med kommunalt vedlikehold slik det praktiseres i dag. Det er ikke innkommet noen direkte kommentarer, da denne er foreslått opprettholdt med kommunalt vedlikehold. Det er mottatt signerte avtaler på at privat grunn overskjøtes vederlagsfritt til kommunen for den delen av veien som er foreslått kommunal. Bakgrunn for at denne forblir kommunal er at den er tilførselsvei til mange boliger. Det er videre gitt aksept for overskjøting av grunn samt opparbeidelse av snuplass.

Øvre Strømme: (Vest og øst)

Veien ble i 2008 (293/08) klassifisert som privat vei. Det var den gang ikke aktuelt for hovedgrunneier å overskjøte grunn vederlagsfritt til kommunen. Det ble etter vedtaket protestert på nedklassifisering. Ingeniørvesenet besluttet etter dette å fortsette brøyting inntil prinsippssaken angående denne type veier skulle opp i byutviklingstyret. Det er siden den gang avholdt møte, og det er kommet brev til byutviklingstyret direkte og til Ingeniørvesenet. I revidert forslag er de første 250 meter foreslått som kommunal vei, mens den resterende veilengde er foreslått privat. Dette er med bakgrunn i antall hus tilknyttet veien og hva som vurderes som prinsipielt riktig i forhold til de andre bygdeveier som er vurdert. Hovedgrunneier er per dags dato ikke villig til å etablere snuplass på foreslått kommunal parsell.

Veien foreslås nedklassifisert til privat vei i sin helhet.

Ref brev av 10.02.2010: (fra Tor Saltrøe, Kari Timenes Laugen, Endre Wrånes og Morten Bragdø) samt brev av 29.03.2010.

- *".....jeg antar at vår klage på vedtaket i sak 293/08 ikke er forelagt byutviklingstyret..."*

Klage og korrespondanse er tatt med da saken ble behandlet i byutviklingstyret.

- *"Veien til Nedre Timenes er en vei, ikke to slik det kan synes i saksfremstilling."*

Med bakgrunn i de kriterier som er lagt for klassifisering generelt, antall boliger og det faktum at det meste av veigrunn opprinnelig ikke er ønsket skilt ut, er forslaget revidert til 2 parseller. Uansett så vil grensesnitt mellom privat og offentlig måtte defineres. Ingeniørvesenet har vurdert dette ut ifra felles kriterier i kommunen. Dette er også bakgrunn for at saken ble tatt opp på nytt.

- *"Antar at bakgrunnen for å trekke denne streken er et forsøk på å manipulere med antall husstander fordelt på veiens lengde....."*

Bakgrunn for innstilling i saken er basert på de kriterier som ble skissert i møtet i byutviklingstyret 7.06.2007, og de krav som ligger i veinormalen. Hver enkelt vei har en historikk. Ingeniørvesenet ønsker så langt som mulig en felles standard og lik vurdering av disse veier. Vi manipulerer ikke, men forholder oss til de grunneiere og boliger som er tilknyttet veien. Tilhørende veirett, leieboere og tolkning av lovverk utover dette er ikke gjort. En omklassifisering av vei vil ikke endre på juridiske rettigheter som grunneiere og brukere måtte ha. Ferdsel reguleres av lovverket og i dette tilfellet "lov om friluftslivet".

- *"Det er ikke bare grunneiere som blir berørt av en omklassifisering.....(jfr. veilovens § 55).....I forbindelse med sak 293/08 ble kun grunneiere orientert...."*

Omklassifisering som foreslått er iht. Veilovens § 7 og § 8. Juridiske forpliktelse og heftelser endres ikke. Fremtidig vedlikehold skal skjøttes iht. veilovens § 55 i regi av et veilag slik det gjøres for 300 km privat vei i Kristiansand kommune og landet forøvrig. Det er grunneiere som skal informeres. Tilstøtende brukere utover dette og leietakere er ikke informert. Vi anser at orientering til grunneiere er ensbetydende med veibrukere, ref. veilovens § 8 som definerer videre ansvar for forvaltning av privat vei, nemlig grunneiere.

- *"Eierforhold. Det er ingenting i gjeldende veglovverk som tilsier at det er et krav til kommunal eiendomsrett til veigrunn....."*

Det er riktig at veglovens § 1 definerer all vei som vedlikeholdes offentlig som offentlig vei åpen for allmenn ferdsel. Bakgrunn for overskjøting av grunn er med bakgrunn i likebehandling og fremtidig forvaltning av veien. Overskjøting av grunn er regelen i all nyere overtakelser. 2 års korrespondanse i denne saken uten resultat vedrørende ansvar for vedlikehold, opparbeidelse av snuplass osv. gjør det vanskelig å forvalte slike veier. Igjen, er likebehandling i kommunen samt en fremtidig ryddig forvaltning et viktig argument i fm. overskjøting av grunn.

Espestølveien (fra Mestadveien – Stølen) og vei til Mestad:

Ref. brev av 23.03.2010, 201001941-3 (fra Nils Johan Stølen og oppsittere):

- *"Disse veiene har hatt offentlig vedlikehold i omkring 80 år. En forundres da over at samfunnet ikke lenger vil tilby en service som beboere og oppsittere langs veien har hatt i så lang tid."*

Det er et forståelig og aktuelt argument at veien har vært offentlig i lang tid. Historisk har det nok vært en noe tilfeldig praksis noen steder mht. offentlig vedlikehold. Noen veier har fått dette, andre har ikke, samt lite eller ingen saksbehandling rundt det. Ingeniørvesenet ønsker

så langt som mulig en lik behandling av slike veier. Omklassifisering av veinettet iht. § 7 og § 8 i veiloven er vanlig i norsk veiforvaltning på alle nivåer.

- *"Brukere av disse veiene. "*
- *"Disse veiene er eneste atkomst til store områder. ..Espestølveien betjener gårdene Stølen og Espestøl, samt gårder i Songdalen. På Espestøl bor det en familie. Stølen har hatt fast bosetting inntil i fjor. Alle disse gårdene har bo- og driveplikt."*

"....Det finnes en god del hytter i området innenfor Espestøl..... "

"...Orienteringsgruppa i Torridal Idrettslag lager løyper i området hver sesong..."

"...Det er store skogsområder her og grunneierne er avhengige av denne veien som atkomst til sine eiendommer...."

Brukerne og bruken av disse veiene er i stor grad som andre tilsvarende steder i kommunen. Det antall hus som er tilknyttet veien er så vidt lite at det tilsier privat vedlikehold. Videre er gårdsdrift en del av grunnlaget på alle disse bygdeveier. Naboveien, Dalandsveien på Høie har tilnærmet samme forhold og bruk. Denne forvaltes i privat regi. Den er 1680 meter lang og får årlig ca. kr. 16.000 i kommunalt tilskudd. Vi ønsker en lik behandling av disse veier.

- *"Når det gjelder Mestadveien Syd, er det her 3 hus med fast bosetting. Veien betjener også skogeieendommene innover mot Homevann, hvor det befinner seg mange hytter. Homevann er en del av kommunens krisevannsforsyning. Kommunen har vedlikeholdsansvar for dammen....."*
- *"...Etter avtale med fylket blir Skjedd vann og Homevann kalket vært år, for at allmennheten skal få bruke disse fiskevannene. Kommunen står for transporten. Dette er tungtransport."*

Antall hus og bruken på veien er som i andre områder. Det er ikke vesentlige forskjeller mot Mestad som skulle tilsi at denne bør være kommunal. Hytter ligger det i nesten alle utmarksområder. Det er riktig at kommunen har ansvaret for demningen, og har etablert skogsvei. Veien er etablert og brukes som skogsvei. Den har ikke standard som kommunal vei. Den vedlikeholdes og brukes i tråd med eierforhold og drift i området. Som grunneier vil kommunen yte sitt bidrag i vedlikeholdet. Ingeniørvesenet ønsker ikke at disse veiene skal forvaltes som kommunal vei. Bruken og bebyggelse er altfor beskjeden til det, og vi må ha likebehandling så langt dette er mulig.

Det må påpekes at alle disse bygdeveiene vil få tilskudd ved nedklassifisering, og vil være tilgjengelige for allmennheten.

- *"Lik praksis i knutepunktkommunene. Dette er en type bygdeveier som det finnes mange av i våre nabokommuner. En telefonrunde til veiforvalterne viser at denne type veier opprettholdes som kommunal vei såfremt det er fast bosetting ved veien."*

Lik praksis vil nok være ønskelig, men det er et argument som ikke nødvendigvis inkluderer "private" veier i det kommunale veinettet. Det vil også være juridiske aspekter som må vurderes. Generelt er det ulike oppfatninger blant grunneiere rundt dette, og en del ønsker ikke offentlig vei. Nabokommuner har forskjellig praksis og politikk mht. dette uavhengig av knutepunktkommuner. Kristiansand kommune har i dag 300 km med privat vei. Administrasjonen må forvalte likt mht. tilbud om vedlikehold. Uansett så må grensesnitt mellom privat og kommunalt vurderes.

- *"Hvorfor mener vi at kommunalt vedlikehold bør opprettholdes. ...Det at det er få husstander langs veiene burde ikke gjøre det lettere for kommunen å nedklassifisere, men heller vanskeligere, da kostnadene per. husstand vil bli dramatisk mye høyere enn for andre veier. "*

Det vil alltid være ulike kostnader i forskjellige områder avhengig av boligtetthet og standard. En perifer bygdevei med liten trafikk må nødvendigvis forvente en annen standard enn i et tettbygd trafikkert område. Dette har med trafikkikkerhet å gjøre, og selvfølgelig tilgjengelige midler. Kommunen kan ikke vedlikeholde alle veier. Det må settes et grensesnitt, og det må etter beste evne likebehandles. Det påpekes at det kommunale tilskuddet til disse 2 bygdeveier dersom de blir nedklassifisert vil utgjøre kr. 23.000 /år. Tilskuddet utjevner i dette tilfellet i stor grad kostnader per. husstand.

- *"Veiene betjener store områder med flere titalls grunneiere, og benyttes av allmennheten som atkomst til turområder."*

Dette vil i større eller mindre grad være tilfelle over hele kommunen og landet for øvrig. Deler av veien til disse områder vil fremdeles være kommunal. Dersom trafikkmengde og tilknyttede boliger endres, er det mulig å revurdere gjenopptakelse til kommunal vei. Ved vurdering av stikkveier i kommunen er dette blitt resultatet i noen tilfeller.

Ref. brev av 12.04.2010, 201001941-9 (fra Torkel Aurebekk):

- *"Veienes standard: Bredde på Espestølveien er målt til ca. 2,7 meter og Mestadveien til ca. 3 meter. Dette kan vel ikke vektlegges i forhold til å nedklassifiseres til private veier. Kommunen har hatt ansvaret for disse veiområdene og det er vel kommunen som har forsømt seg og ikke oppgradert til tilfredsstillende veibredde...."*

Det er en samlet vurdering som er bakgrunn for nedklassifisering samt praksis andre steder i kommunen. All veier kan utbedres. Det er de kommunale budsjetter som avgjør hvor mye og hvor vi kan utbedre. Det vil alltid være begrensinger i de kommunale vedlikeholdsbudsjett, og det medfører en prioritering. Veien fra Høietun og inn mot Espestøl ble asfaltert med varierende dekketykkelse, men i det vesentlige tykkere enn hva veinormalen tilsier. Dette har vært en stor standardheving av veien bekostet av kommunen.

- *"Trafikkmengden: Det er jo trafikk i forhold til bosetting både til fast og til hytter, grunneiere med næringsinteresser og fritidsinteresser. Skulle en "for liten" trafikkmengde, vil jo dette bli en større belastning for dem som vil stå ansvarlig for veiene."*

Dette er kommentert tidligere. De tilskudd som gis til privat vei av denne lengden er betydelige, og vedlikeholdet er ofte enklere å utføre.

- *"Karakter som gårdsvei: Det er fast bosetting til begge disse veiområdene. Disse har krav på det selvsagte godet som alle vi andre nyter godt av: å ha en offentlig vei som finansieres med skattebetalernes midler."*

Det er langt fra alle innbyggere som har offentlig vedlikehold. 300 km privat vei i kommunen vedlikeholdes privat.

- *"Vi synes det er kunstig å sette et skille på 4 boliger for å oppnå fortsatt kommunalt ansvar."*

Det vil være en samlet vurdering av kriterier som legges til grunn ved klassifisering av veinettet. Dette gjøres også i nyere reguleringsplaner. Et sted stopper det kommunale ansvaret.

Punkt 235/10: FV 456 Auglandsbukta - Flødemelka - reguleringsplan (tidligere Rv)

Bilag

Klage fra Jonassen

Klage fra Harald Willoch

Klage fra Rigmor Olsen

kopi av saksfremstilling

kopi av saksprotokoll

reguleringsbestemmelser

reguleringsplan

situasjonskart

oversiktskart



Dato: 24.08.10
Saksnr.: 200907922-53
Arkivkode O: PLAN:
Saksbehandler: Ragnhild Haslestad

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Reguleringsplan for FV456 Auglandsbukta - Flødemelka. Klage på bystyrets vedtak

Sammendrag:

Bystyret har vedtatt reguleringsplan for FV456 Auglandsbukta - Flødemelka i møte den 22.06.10. I etterkant har det kommet inn 3 klager på vedtaket.

Klagene omhandler i hovedsak:

- Ønske om å flytte snuplass fra Vågsbygdveien 71
- Planlagt støyskjerm hindrer ferdsel for eiendommen gnr./bnr. 12/5 som deles av Vågsbygdveien
- Den midlertidige løsningen ønskes erstattet av alternativ trase, evt. må bygging av tunnel fremskyndes.
- Spørsmål vedr. inn-/utkjøring til båthavn ved Vågsbygdveien 75 båthavn og ønske om forlengelse av støyskjerm.

Plan- og bygningsetatens vurdering.

Saken var redegjort for og opplyst da den ble behandlet av byutviklingsstyret og bystyret. Plan- og bygningsetatens vurdering er at det ikke er fremkommet nye vesentlige opplysninger eller argumentasjon i klagene. Plan- og bygningsetaten anbefaler derfor at byutviklingsstyret opprettholder bystyrets tidligere vedtak.

Forslag til vedtak:

Klage på bystyrets vedtak tas ikke til følge. Saken sendes fylkesmannen for endelig avgjørelse.

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Ragnhild Haslestad
Saksbehandler

Trykte vedlegg.

Vedlegg 1: Oversiktskart

Vedlegg 2: Situasjonsskart

Vedlegg 3: Klager

Vedlegg 4: Reguleringsplan datert 18.05.10

Vedlegg 5: Reguleringsbestemmelser datert 18.05.10

Vedlegg 6: Kopi av saksprotokollen

Vedlegg 7: Kopi av saksframstillingen uten vedlegg

Bakgrunn for saken:

Bystyret i Kristiansand har vedtatt reguleringsplan for FV456 Auglandsbukta - Flødemelka i møte den 22.06.10. I etterkant har det kommet inn .3 klager på vedtaket. Følgende har påklaget bystyrets vedtak:

- Harald Willoch, Vågsbygdveien 71
- Rigmor Olsen, Vågsbygdveien 100
- Rune Jonassen, Vågsbygdveien 75

Klagen:

Klagene omhandler følgende forhold:

Rune Nesdal Jonassen, Vågsbygdveien 75:

Ønsker at støyskjermen forlenges til enden av hans eiendom. Spør om hvordan avkjørsel til båthavn ivaretas, samt om endelig plassering av vei.

- Dette er vanskelig pga. sikt til ved inn- /utkjøring til båthavn, det blir en konflikt mellom - støyskjerm og avkjøring. Vegvesenet opplyser om at støykrav er overholdt.

- Avkjøring til båthavn blir liggende som i dag.

- Hovedveien vil ha samme plassering, men atkomst vei til eiendommen vil tilpasses avstand mellom hus og veigrunn og inngår i detaljplanleggingen.

Rigmor Olsen, Vågsbygdveien 100

Ønsker fremskynding av permanent veiløsning og etterspør vurderingene for kollektivfelt i alternativ 5.3 i planbeskrivelsen.

Ber om lettere atkomst til egen eiendom

Ønsker støyskjerming for egen eiendom

Vil vite om utbygging krever fysiske inngrep på gnr. 12/ bnr. 5

Ønsker krav om reverseringstiltak.

- Plan- og bygningsetaten viser til planbeskrivelsen 5.3 og at de negative konsekvenser blir større ved en slik løsning.

- Det er uheldig å krysse en vei med 3 kjørefelt i plan, og lite trafiksikkert. Dermed blir det en omvei i forhold til dagens situasjon.

- Det vil kreves ca. 1 meter av eiendommen til rigg for oppføring av støyskjerm.

- Reversering av tiltaket kommer til vurdering når ny vei bygges.



Vågsbygdveien 100

Willoch

Ønsker ikke å avstå fra grunn til snuhammer. Foreslås at den flyttes mot båthavna.
– *Det vises til planbeskrivelse og tidligere behandling. Den gitte plassering av vendehammeren er den eneste som er praktisk mulige løsning.*

Klagers argumentasjoner kan leses i klagene som i sin helhet følger denne saksfremstillingen som trykt vedlegg.

Plan- og bygningsetatens vurderinger:

Plan- og bygningsetatens vurdering er at det ikke er fremsatt nye opplysninger i saken, eller at klagene fremsetter argumentasjon som danner grunnlag for å omgjøre vedtaket. Plan- og bygningsetaten viser til at de påklagde forhold er vurdert i planarbeidet, og anbefaler at klagene ikke tas til følge.

Ragnhild Haslestad
25.08.10

Punkt 236/10: Mæbøveien 31 - klage på avslag på søknad om dispensasjon fra plankrav for fradeling av boligtomt

Bilag

Vedlegg 5 - Uttalelse fra fylkesmannen i V-A

Vedlegg 4 - Klage på vedtak

Vedlegg 3 - Vedtak avslag 28062010

Vedlegg 2 - Søknad om fradeling av tomt

Vedlegg 1 - Oversiktskart 10000



Dato: 31.08.2010
Saksnr.: 201002387-13
Arkivkode O: GNB: 1,280
Saksbehandler: Lise Grundeland

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Mæbøveien 31 - klage på avslag på søknad om dispensasjon fra plankrav for fradeling av boligtomt

Sammendrag:

Saken gjelder klage på plan- og bygningssjefens vedtak av 26.08.2010 vedr. avslag på søknad om dispensasjon fra plankrav for fradeling av boligtomt på eiendommen 1/280 Mæbøveien 31.

Omsøkt eiendom ligger i et område med flere store eiendommer som kan egne seg til fortetting. Det er reguleringsplaner på gang både syd for og nordøst for omsøkt eiendom. Det vil være svært uheldig å åpne for fradeling av boligtomter i dette området gjennom dispensasjon. Fordi det er så mange andre store eiendommer i området, vil en dispensasjon i denne saken gi føringer for andre som også ønsker å utvikle sine tomter.

Vedtaket er påklaget av søker i brev av 14.07.2010. Klagen går ut på at familiens helsesituasjon tilsier at det bør gis dispensasjon. Det er søkers datter som skal bygge på eiendommen som ønskes fradelt.

Plan- og bygningsetaten har forståelse for familiens situasjon. Dette kan imidlertid ikke danne grunnlag for dispensasjon fra plankrav. Plan- og bygningsetaten kan ikke se at det fremkommer nye momenter i klagen som tilsier endring av vedtaket.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret opprettholder plan- og bygningssjefens vedtak av 26.08.2010. Klagen fra søker datert 14.07.2010 tas ikke til følge. Saken oversendes Fylkesmannen i Vest-Agder.

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Lise Grundeland
Saksbehandler

Trykte vedlegg

1. Oversiktskart over planområdet (i 1:10000)
2. Søknad med begrunnelse
3. Plan- og bygningsetatens vedtak av 28.06.2010
4. Klage på vedtaket av 14.07.2010
5. Uttalelse fra Fylkesmannen i Vest-Agder v/ miljøvernavdelingen

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

BAKGRUNN FOR SAKEN



Situasjonsplan

Søknaden

Søknad om fradeling av boligtomt fra eiendommen 1/280 er mottatt 19.02.2010. Søknaden var komplett 08.04.2010. Tomt som ønskes fradelt har et areal på ca. 700 m², og er plassert i sydlig ende av eiendommen 1/280.

Gjeldende regulering

Kommunedelsplan for Flekkerøy, Kristiansand. Godkjent 22.02.1995. Formål: byggeområde – bolig, eksisterende.

Uttalelser/samtykke/tillatelse fra annen myndighet

Saken har vært forelagt Vest-Agder fylkeskommune og Fylkesmannen i Vest-Agder for uttalelse. Vest-Agder fylkeskommune har ikke kommet med uttalelse.

Fylkesmannen i Vest-Agder ved miljøvernavdelingen uttaler: «Plankravet skal sikre at en får en helhetlig og god utvikling av området. I planprosessen skal det blant annet gjøres vurderinger knyttet til infrastruktur, natur og miljø, barn og unge, friluftsliv, risiko og sårbarhet, universell utforming med mer. I det aktuelle området er det flere store tomter som kan egne seg til fortetting. Dersom det

gis dispensasjon i denne saken vil det kunne skape uheldig presedens i forhold til andre eiendommer i området. Gjennom enkeltvis dispensasjoner kan en da miste den styringsmuligheten en har gjennom en planprosess. Fylkesmannens miljøvernavdeling ser det som svært uheldig om det gis dispensasjon til fradeling. Utviklingen av området bør først avklares gjennom en planprosess.»

Plan- og bygningsetatens vedtak

Plan- og bygningsetaten avsto søknaden i vedtak av 28.06.2010. Bakgrunnen for avslaget var at administrasjonen ikke fant at vilkårene for å kunne gi dispensasjon ikke var tilstede. Hensynet bak plankravet som det søkes dispensasjon fra, gjør seg fortsatt gjeldende med styrke. Det ble ikke ansett å være klar overvekt av fordeler ved å gi dispensasjon.

Klage

Søker/tiltakshaver har påklaget plan- og bygningsetatens vedtak i brev datert 14.07.2010. Søker/tiltakshaver har klagerett. Klagen anses rettidig innkommet.

Søker anfører at det ikke er aktuelt å fremme reguleringsplan på grunn av hans alder (86 år). Søker skriver også at det vil være gunstig for han og hans kone å ha datteren boende i nærheten på sine eldre dager. Kommunal vei, vann og kloakk er lagt like opp til tomtens grense. Det synes ikke at å skille ut denne ene tomten skal få noen konsekvenser for et eventuelt senere planarbeid.

Saken har stor betydning for familien, på grunn av personlige forhold. Søkers datter har sendt inn brev som vedlegg til klagen. Dette er unntatt offentlighet, og ligger som elektronisk vedlegg.

Klagen er vurdert i sin helhet.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Plan- og bygningsetaten har stor forståelse for familiens situasjon. Det synes også klart at en fradeling gjennom dispensasjon vil ta kortere tid enn en planprosess. Det er imidlertid ikke grunnlag for å gi dispensasjon i seg selv. Familien er ikke avhengig av å få fradelt akkurat denne eiendommen for å kunne flytte nedover. Argumentasjonen om at man ønsker å flytte tilbake til barndomssted og å være i nærheten av familie og venner kan brukes av de aller fleste.

Omsøkt eiendom ligger i et område med flere store eiendommer som kan egne seg til fortetting. Det er reguleringsplaner på gang både syd for og nordøst for omsøkt eiendom. Det vil være svært uheldig å åpne for fradeling av boligtomter i dette området gjennom dispensasjon. Fordi det er så mange andre store eiendommer i området, vil en dispensasjon i denne saken gi føringer for andre som også ønsker å utvikle sine tomter. Gjennom en planprosess vil man kunne se på områdets kvaliteter, behov for friområder og lekeplasser. Utnyttelsesgrad for området vil også vurderes, sammen med eventuell utnyttelse og utforming av de enkelte tomtene. Det vil også være naturlig å vurdere infrastruktur, tilknytning til skole/barnehager og andre servicefunksjoner.

Gjennom planarbeid kan man stille krav om opparbeidelse av infrastruktur i tilknytning til større utnytting av planområdene. Dersom man godkjenner fradelinger uten gjennom plan, vil det føre til at noen får være «gratispassasjerer» og bare kan nyte godt av at andre må gjennomføre tiltak knyttet til rekkefølgekrav.

Plan- og bygningsetaten kan ikke se at det fremkommer nye momenter i klagen som er av avgjørende betydning for saken.

Punkt 237/10: Andøyveien 129 - båthus - prinsippsak vedrørende klagebehandling

Bilag

Vedlegg 2 - Kart_tegn - søknad om endringer

Vedlegg 8 - Søknad om dispensasjon

Vedlegg 7 - Brev vedr mulighet for å søke dispensasjon 26112009

Vedlegg 6 - Saksprotokoll sluttbehandling av planen - bystyret

Vedlegg 5 - Saksprotokoll sluttbehandling av planen - BUS

Vedlegg 4 - Klage på vedtak av 04102004

Vedlegg 3 - Vedtak avslag 04102004

Vedlegg 1 - Oversiktskart 10000



Dato: 26.08.2010
Saksnr.: 200910988-3
Arkivkode O: GNBN: 9,449
Saksbehandler: Lise Grundeland

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Andøyveien 129 - båthus - prinsippsak vedrørende klagebehandling

Sammendrag:

Plan- og bygningsetaten fremmer denne saken som prinsippsak for behandling av dispensasjons- og klagesaker vedrørende båthusene i Andøyveien 111-155.

Mange av båthusene er oppført med vinduer i langvegg og på takflater som avviker fra nylig vedtatt reguleringsplan i antall og/eller plassering. Etter plan- og bygningsetatens vurdering vil det ikke være hensiktsmessig å kreve disse fjernet/flyttet i forhold til kostnadene det vil medføre for eierne. Planens intensjon om ensartet bebyggelse og liten grad av privatisering vil etter plan- og bygningsetatens vurdering ikke bli skadelidende dersom det dispenseres for dette.

Mange av båthusene har også utvendig trapper, boder, terrasser med mer. Disse tiltakene var en del av hovedfokuset gjennom planarbeidet. Tiltakene ble ikke hjemlet i planen. Det anses at planens intensjon vil bli vesentlig tilsidesatt dersom det dispenseres for slike tiltak. De medfører stor grad av uensartethet og økt grad av privatisering. Videre vil det gi uheldig signaler i forhold til de som ikke har bygget noe utover tidligere gitte tillatelser, dersom man nå godkjenner disse tiltakene gjennom dispensasjoner. En dispensasjon for disse tiltakene vil etter plan- og bygningsetatens mening undergrave planen som beslutningsgrunnlag.

Forslag til vedtak:

1. Byutviklingsstyret tar klagen fra tiltakshaver delvis til følge.
Vindu i gavlvegg, dør i 2.etg mot vest og utvidelse av brygge godkjennes i tråd med planen.
Det gis dispensasjon for endret plassering av vindu i langvegg og antall takvinduer på en takflate. Dispensasjon gis på vilkår av at det ikke oppføres

takvindu på motsatt takflate, og at det ikke settes inn flere vinduer i langveggen.

Det dispenseres ikke fra reguleringsbestemmelsene vedrørende utvendig bod med terrasse, utvendig trapp eller vipperedør i front av båthuset.

2. Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen, og gir følgende prinsipper for behandling av de øvrige dispensasjons- og klagesakene i Andøyveien 111-155:

- Det kan dispenseres for to takvinduer på samme takflate på vilkår av at det ikke oppføres takvindu på motsatt takflate.
- Det kan dispenseres for inntil to vinduer i langvegg og plassering av disse i de tilfellene der dette allerede er utført. Det tillates ikke innsetting av nye vinduer i strid med planen.
- Det dispenseres ikke for tilbygg, terrasser, utvendig trapper el.

Dersom disse prinsipper for godkjenning legges til grunn for dispensasjons- og klagebehandlingen, gis plan- og bygningssjefen fullmakt til å behandle de øvrige foreliggende dispensasjons-/klagesakene innenfor planområdet.

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Lise Grundeland
Saksbehandler

Trykte vedlegg:

1. Oversiktskart over planområdet (1:10000)
2. Søknad om endringer – tegninger og foto
3. Plan- og bygningsetatens avslag datert 04.10.2004
4. Klage på plan- og bygningsetatens vedtak
5. Saksprotokoll BUS – reguleringsplanen fremmes for Bystyret
6. Saksprotokoll Bystyret – reguleringsplanen vedtas
7. Brev vedrørende mulighet for å søke dispensasjon fra reguleringsplan
8. Søknad om dispensasjon m/ vedlegg

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk.

BAKGRUNN FOR SAKEN



Historikk

På bakgrunn av en administrativ endring av reguleringsplan for Andøya 09.06.1992 gis det 12.10.2000 og 23.04.2003 byggetillatelse for oppføring av 23 båthus i området. Båthusene er gruppert i grupper på to og tre.

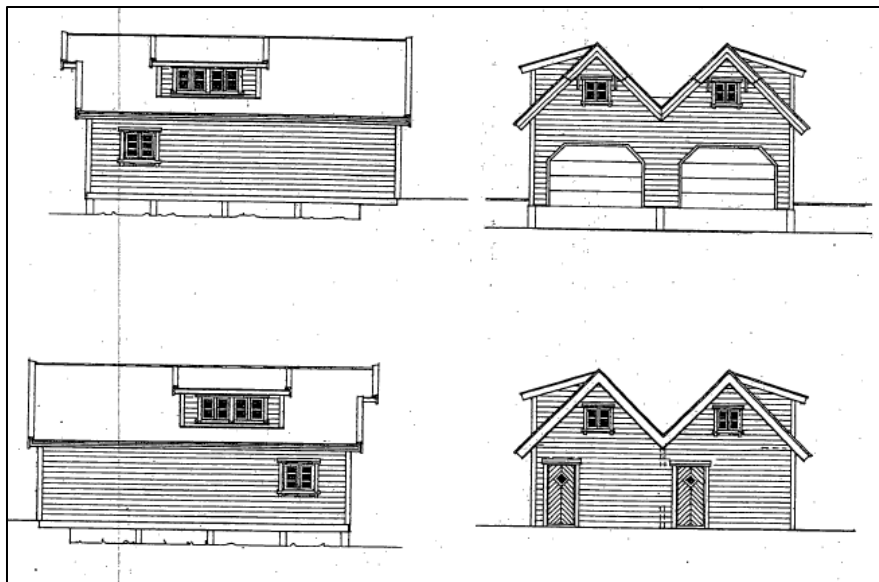
I 2004 kommer det frem på befaring at det er foretatt bygnings- og innredningsarbeider i strid med gitte tillatelser. Eiere av båthusene får et varsel fra plan- og bygningsetaten, og mulighet til å søke om godkjenning i ettertid.

09.09.2004 behandles en prinsipp sak i byutviklingsstyret. Det fattes vedtak om retningslinjer for utforming av båthusene og tilhørende anlegg. Disse bygger på tillatelsene gitt 12.10.2000 og 23.04.2003. Søknadene om tiltak utover dette behandles på bakgrunn av dette vedtaket.

25.11.2004 behandles klagesak for gnr. 9 bnr. 446 i byutviklingsstyret. Klagen tas ikke til følge, og saken sendes til Fylkesmannen i Vest-Agder for endelig klagebehandling. Fylkesmannen stadfester plan- og bygningssjefens vedtak. Samtidig kjennes reguleringsendringen av 1992 ugyldig, og kommunen anbefales å starte reguleringsarbeid for området.

Alle klagesakene i området legges i bero i påvente av ny reguleringsplan. Eiere av båthusene inviteres til å delta i planprosessen. Ny reguleringsplan godkjennes av bystyret 22.05.2009. Som følge av at de omsøkte tiltakene er i strid med nylig vedtatt plan, gis eiere av båthusene anledning til å søke dispensasjon fra planen for tidligere utførte arbeider.

Denne saken fremmes som en prinsipp sak for byutviklingsstyret. Bakgrunnen for dette er at det foreligger flere tilnærmet like saker i området. Det er ønskelig at byutviklingsstyret legger føringer for behandling av dispensasjonssøknadene, slik at de øvrige sakene kan behandles administrativt på bakgrunn av denne saken. Begrunnelse for dispensasjon kan variere noe, men hovedtrekkene er de samme for alle søknadene.



Opprinnelig godkjente tegninger

Søknaden

Søknad om utvendig bod med terrasse over samt utvendig trapp, brygge, takvinduer, endret plassering av dør og vindu i langvegg, ekstra dør ved siden av port ut mot sjøen og større vindu i gavlvegg mot sjø ble mottatt 25.06.2004.

Søknaden om brygge 1,5 meter langs vegg på båthus, takvinduer og flytting av dør godkjennes i vedtak fra plan- og bygningsetaten av 04.10.2004. Resten avslås. Vedtaket påklages av tiltakshaver i brev av 22.10.2004. Saken settes i bero i påvente av ny reguleringsplan for området.

Tiltakshaver gis anledning til å søke dispensasjon fra nylig vedtatt reguleringsplan i brev fra plan- og bygningsetaten datert 26.11.2009. Søknad om dispensasjon mottas 05.01.2009. Det søkes om dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene punkt 2.1, underpunkt 8, 9 og 13 vedrørende vindu i langvegg, utvendig trapp til 2.etg samt antall vinduer per takflate.



Plankart

Gjeldende regulering

Området omfattes av reguleringsplan for Andøyveien 111-155. Plannr. 1072.

Godkjent 22.05.2009. Formål: byggeområde - båthus.

Eksisterende forhold

Omsøkte tiltak er allerede utført. Båthuset har vindu innerst på langveggen samt to takvinduer på én takflate. Videre er det oppført tilbygg bod med terrasse på taket samt utvendig trapp opp til denne.

Plan- og bygningsetatens vedtak

Plan- og bygningsetaten avslø søknad om tiltak i vedtak av 04.10.2004. Tiltaket ble vurdert ut fra retningslinjer gitt i vedtak i byutviklingsstyret 09.09.2004. Deler av tiltaket er i strid med disse retningslinjene, og søknaden avslås delvis.

Klage

Avslaget ble påklaget av søker i brev av 22.10.2004. Det anføres at kommunens saksbehandler ikke har gitt signaler om at tiltaket er ulovlig ved befaring. Søker mener også det er gitt muntlig tillatelse til tiltaket. Det vises også til krav om rømningsveier. Videre bemerkes forhold rundt størrelse på vindu i gavl mot sjø, vindu på langvegg og utvidelse av brygge,

Dispensasjonssøknad

Når det gjelder vindu i langveggen på båthuset, skisserer tiltakshaver ulike løsninger som ikke innebærer fjerning av vinduet innerst på langveggen. Det er ønskelig å beholde dette på grunn av lys inne i båthuset.

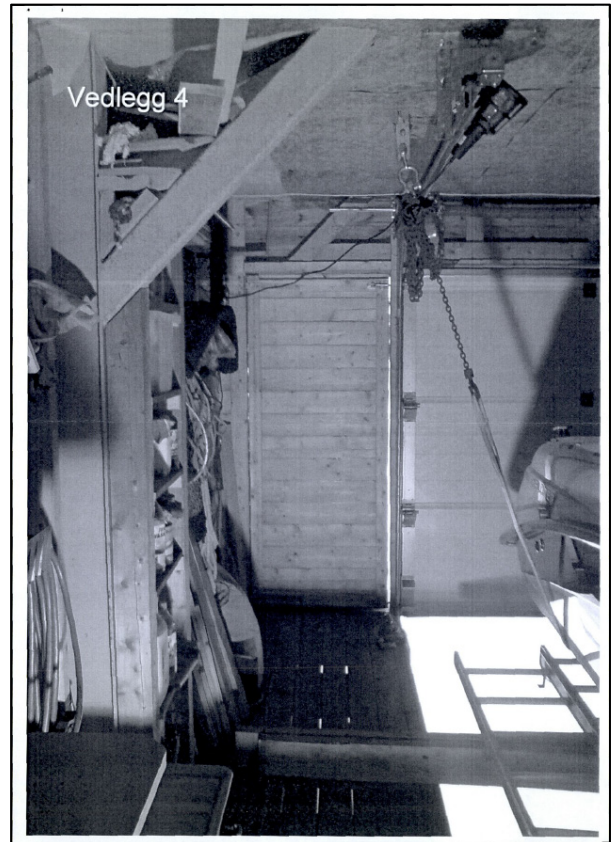
Når det gjelder antall takvinduer, stiller tiltakshaver spørsmål om hva som er ment med en takflate. Tiltakshaver finner det lite hensiktsmessig å fjerne et takvindu for å flytte det over på den andre takflaten.

Tiltakshaver begrunner oppføring av utvendig trapp og terrasse (kalt repos) med krav til brannsikkerhet. Det påpekes at barn og gamle ikke kan hoppe ned fra vindu i annen etasje ved eventuell brann. Terrassen (reposit) er i følge tiltakshaver for lite til å kunne benyttes som terrasse.

Det vises til dispensasjonssøknaden i sin helhet.



Utvendig trapp og to takvinduer



Vippedør i gavlvegg mot sjø

Plan- og bygningsetatens vurdering

Størrelsen på vindu i gavlvegg mot sjø og utvidelse av brygge er tatt opp i planen, og er således i tråd med planen.

Plan- og bygningsetaten er av den oppfatning at båthusene må anses å ha to takflater, én mot øst og én mot vest. Det er flere av båthusene som har to takvinduer på én takflate. Det er også flere av båthusene som har ett vindu innerst på langvegg istedenfor eller i tillegg til ett vindu ytterst på langveggen. Det er også flere av båthusene som har inngangsdør på langveggen fremfor på gavlveggen mot land. Noen av båthusene har fått disse endringene godkjent i søknadsbehandlingen tidligere. Flytting av dør anses ikke søknadspliktig.

Plan- og bygningsetaten er enig med tiltakshaver at det vil være lite hensiktsmessig å fjerne ett takvindu på den ene takflaten for å sette inn nytt takvindu i den andre takflaten. Plan- og bygningsetaten mener derfor at det kan dispenseres for inntil to takvinduer på samme takflate på vilkår av at det ikke kan oppføres vindu i den andre takflaten.

Plan- og bygningsetaten er av den oppfatning at samme argumentasjon gjelder for vinduer i langvegg. Fordelene ved å kreve disse vinduene fjernet/flyttet vil ikke svare til kostnadene det medfører. Plan- og bygningsetaten foreslår derfor at det dispenseres for antall vinduer og plassering av disse for båthusene som allerede har innsatt disse. Det presiseres at dette ikke skal gi føringer for senere saker der tiltakshaver ønsker å sette inn flere vinduer enn planen hjemler.

Krav til brannsikkerhet er ivaretatt gjennom planarbeidet. Loftet på båthusene skal kun benyttes til lagringsplass. Det er altså ikke ment til varig opphold av mennesker eller dyr. Loftet har utgang via trapp ned i båthuset. Videre er det tillatt å ha dør ut fra loftet i gavlveggen. For branncelle i bygning beregnet for virksomhet i brannklasse 1, 2 og 4 kan vindu som har underkant mindre enn 5 meter over planert terreng regnes som rømningsvei. Båthuset sorterer under brannklasse1, og døren i gavlveggen kan dermed fungere som rømningsvei.

Det er i området bygget ulike tilbygg, trapper, terrasser og boder på de ulike båthusene. Disse er ikke hjemlet i reguleringsplanen. De bryter sterkt med intensjonen i planen, som er å få en ensartet båthusbebyggelse i området samt å hindre økt grad av privatisering.

Konklusjon

Hensynet bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra blir vesentlig tilsidesatt dersom det gis dispensasjon for tilbygg, utvendig trapper, reposer med mer. Fordelene ved å gi dispensasjon er ikke større enn ulempene. Vilkåret for å gi dispensasjon fra dette er derfor ikke tilstede.

Hensynet bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra blir ikke vesentlig tilsidesatt dersom det dispenseres fra antall vinduer og plassering av disse i langvegg og på takflater. Fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene. Vilkåret for å gi dispensasjon er dermed tilstede.

Plan- og bygningsetaten tar klagen fra tiltakshaver delvis til følge. Det dispenseres fra reguleringsbestemmelsene for plassering av vindu innerst i langvegg. Vindu i gavlvegg, dør i 2.etg mot vest og utvidelse av brygge godkjennes i tråd med reguleringsplanen. Takvinduer er tidligere godkjent. Det gis ikke dispensasjon for utvendig bod med terrasse, utvendig trapp og vippedør i front av båthuset.

Punkt 238/10: Bordalsbakken 16 - Dispensasjon for garasje som tilbygg til bolig plassert i nabogrense - klage

Bilag

1. klage

Hoveddokument



Dato: 27.08.2010
Saksnr.: 200603458-50
Arkivkode O: GNBN: 92,264

Saksbehandler: Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Bordalsbakken 16 - Dispensasjon for garasje som tilbygg til bolig plassert i nabogrense - klage

Sammendrag:

Saken gjelder klage datert 30.06.2010 på Byutviklingsstyrets vedtak av 17.06.2010 hvor garasje som tilbygg til bolig ble godkjent på vilkår av at vegg mot nabo ble senket til en høyde på ca. 2,2 meter. Det vises i klagen til at det vil medføre betydelige problemer for Hageland å senke garasjen.

Etter plan- og bygningsetatens vurdering kan det ikke være spesielle problemer forbundet med å senkes veggen mot nr. 18 så lenge taket på garasjen skal senkes. Det anbefales at vedtaket av 17.06.2010 opprettholdes.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret mener at det i klagen ikke fremkommer forhold som ikke var kjent ved tidligere behandling av saken og opprettholder sitt vedtak av 17.06.2010. Klage fra adv. Bakka tas ikke til følge. Det vises til PBL §§ 19-2 og 12-4. Saken oversendes Fylkesmannen i Vest-Agder.

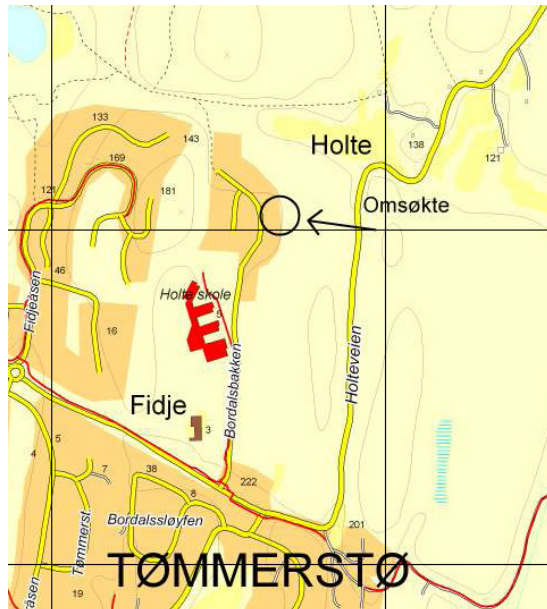
Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Espen Pedersen
Saksbehandler

Vedlegg: Klage datert 30. juni 2010

BAKGRUNN FOR SAKEN

Søknaden



Tegning 03.02.2009

Akse AS sendte 7. september 2009 inn søknad om plassering av garasjen i nabogrense. Søknad om dispensasjon forligger fra tiltakshaver i brev datert 31.08.2009. Det søkes om dispensasjon for oppføring av garasje som tilbygg til bolig, plassert 15 cm fra nabogrense. Gjenpart av nabovarsel er mottatt datert 12.03.2010.

Gjeldende regulering

For området gjelder bebyggelsesplan for "Tømmerstø felt fidje, felt B3 og B6".

Eksisterende forhold

Det ligger i dag bolighus på begge eiendommene, Bordalsbakken 16 og 18. På Bordalsbakken 16 ligger i tillegg den aktuelle garasjen, mens det på Bordalsbakken 18 ligger en overbygget hagestue mot nr. 16 i felles grense.

Merknader/protester

Det foreligger protest fra adv. Kjell Bentestuen p.v.a. Mona Eieland og Boye Ording i brev datert 26.03.2010. Det vises til at omsøkte tiltak er i strid med gjeldende bebyggelsesplan og vil medføre betydelige ulemper for fam. Ording.

Plan- og bygningsetatens vedtak

Byutviklingsstyret behandlet saken i møte 17.06.2010 som sak nr. 183/10. Det ble fattet følgende vedtak:

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og gir dispensasjon fra gjeldende bebyggelsesplan for oppføring av garasje som tilbygg til bolig. Vegg mot nabo senkes i forhold til tegning datert 03.02.2009 til ca. 2,2 meter og møne senkes til en høyde på 4,5 meter over ferdig garasjegulv som vedtatt tidligere. Protest fra nabo tas ikke til følge. Det vises til PBL §§ 19-2 og 12-4.

(7/2)

Klage

Vedtaket ble påklaget av adv. Bakka p.v.a. tiltakshaver i brev datert 30. juni 2010 når det gjelder den delen som fastsetter at "vegg mot nabo senkes i forhold til tegning datert 03.02.2009 til ca. 2,2 meter".

Bakka mener at det ikke er noen saklig sammenheng mellom krav om at vegghøyden mot nabogrensen skal reduseres til ca. 2,2 meter og det forhold at det er nødvendig med dispensasjon.

For Stig Hageland vil krav om senking av vegg medføre betydelige problemer, som blant annet at deler av garasjen må rives og at det vil bli en uvanlig lav åpning for garasjeporten. Det vises for øvrig til klagen som ligger vedlagt i sin helhet.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Etter plan- og bygningsetatens vurdering må deler av garasjen rives når garasjens høyde skal senkes og tilpasses det som er godkjent av Byutviklingsstyret og stadfestet av Fylkesmannen tidligere. Dermed burde det ikke være komplisert å tilpasse vegg mot nabo til den høyde som er fastsatt av Byutviklingsstyret i møte 17.06.2010.

Plan- og bygningsetaten kan ikke se at det i klagen fremkommer forhold som ikke var kjent ved tidligere behandling av saken.

Det anbefales at Byutviklingsstyret opprettholder sitt vedtak av 17.06.2010 og ikke tar klage fra adv. bakka til følge.

Punkt 239/10: Høvågveien 20 - Avslag på søknad om dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan for oppføring av garasje - klage

Bilag

3. klage på avslag
2. avslag datert 22.06.2010
1. søknad om dispensasjon



Dato: 31.08.2010
Saknr.: 201001548-9
Arkivkode O: GNBN: 61,79
Saksbehandler: Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Høvågveien 20 - Avslag på søknad om dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan for oppføring av garasje - klage

Sammendrag:

Saken gjelder klage datert 12.08.2010 på plan- og bygningsetatens vedtak av 22.06.2010. Søknad om dispensasjon for oppføring av garasje ble avslått. Tiltakshaver mener at det må være anledning til å sette opp garasje på egen boligtomt. Det er plass til garasje på tomta. Området er i gjeldende reguleringsplan avsatt som område for kontor og service og det pågår arbeid med omregulering. I tillegg er området i forslag til revidert kommuneplan vist som sentrumsformål. Plan- og bygningsetaten mener at søknaden ikke begrunner dispensasjon. Det anbefales at plan- og bygningsetatens vedtak av 22.06.2010 opprettholdes.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret mener at det i klagen ikke fremkommer nye forhold og opprettholder plan- og bygningsetatens vedtak av 22.06.2010. Klagen fra tiltakshaver datert 12.08.2010 tas ikke til følge. Det vises til PBL §§ 19-2 og 12-4. Saken oversendes Fylkesmannen i Vest-Agder.

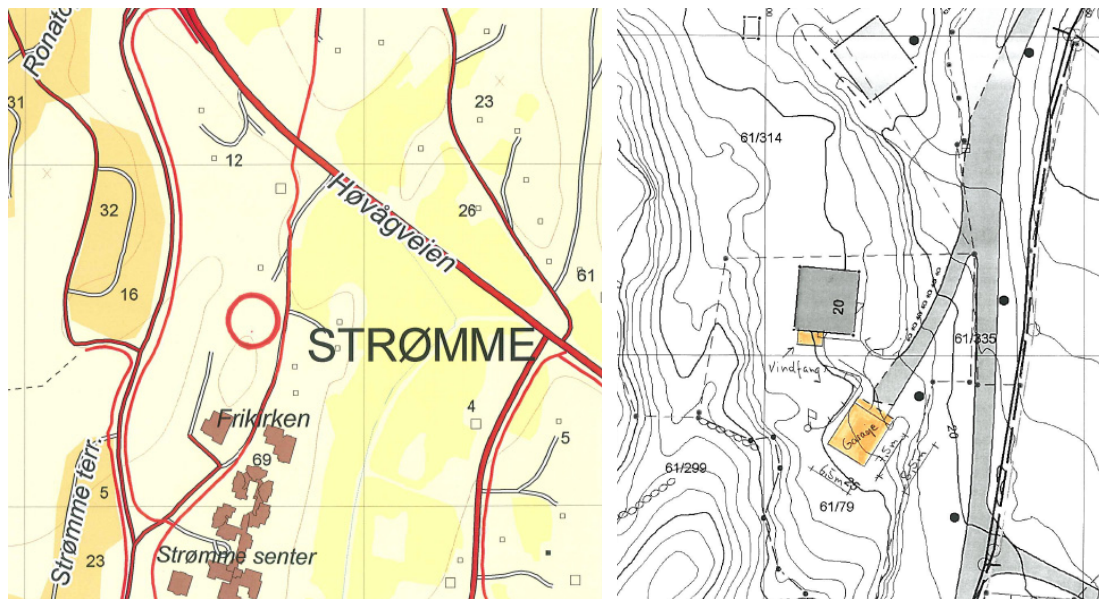
Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Espen Pedersen
Saksbehandler

Trykte vedlegg: 1. Søknad om dispensasjon
2. Plan- og bygningsetatens avslag datert 22.06.2010
3. Klage på avslag datert 12.08.2010

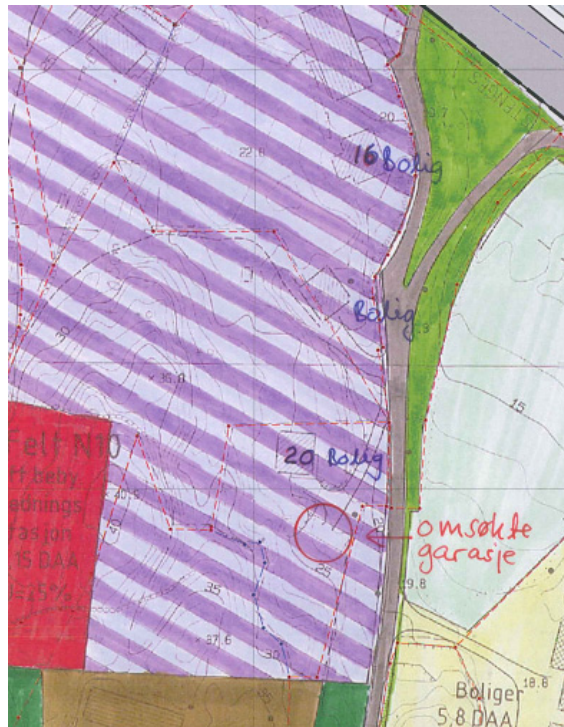
BAKGRUNN FOR SAKEN

Søknaden



Kristiansand Bygrådgivning søkte 01.02.2010 p.v.a. av Espen Gundersen om dispensasjon for oppføring av garasje i 2 etasjer og med et bruksareal oppgitt til 85 m².

Som begrunnelse oppgir ansvarlig søker/tiltakshaver at det er ikke garasje til eksisterende bolig fra tidligere, boligen er liten og det er behov for disponibelt areal i garasjen



Gjeldende regulering

For området gjelder reguleringsplan for Strømmeområdet, godkjent 27.09.1995. Området er avsatt til "kontor og service". Det pågår for tiden arbeid med omregulering av området.

Eksisterende forhold

Det ligger i dag en enkelt enebolig på eiendommen.

Uttalelse fra annen myndighet

Søknaden er ikke sendt på høring fordi den etter plan- og bygningsetatens vurdering neppe inneholder forhold som skal ivaretas av statlige eller fylkeskommunale etater.

Merknader/protester

Det foreligger ikke protester.

Plan- og bygningsetatens vedtak

Søknaden ble avslått av plan- og bygningsetaten under henvisning til gjeldende reguleringsplan.

Klage

Vedtaket ble påklaget av tiltakshaver i brev datert 12.08.2010 etter at det var gitt utsatt klagefrist.

Tiltakshaver mener at det må være anledning til å sette opp garasje på egen boligtomt. Det er plass til garasje på tomten. Det vises i sin helhet til klagen som ligger vedlagt.

Plan- og bygningsetatens vurdering

På et tidlig tidspunkt i prosessen uttalte plan- og bygningsetaten at det måtte være anledning til oppføring av garasje på egen tomt selv om området i gjeldende plan er avsatt til "kontor og service". Omsøkte eiendom ligger i utkanten av dette området, og det ligger 2 andre boligeiendommer i nærheten, jfr. markeringer på kopi av reguleringskart på side 2._

Det er mangel på sentrumsnære næringsarealer og det pågår som nevnt over arbeid med omregulering av området. I tillegg er området i forslag til revidert kommuneplan vist som "sentrumsformål".

Man burde ha anledning til oppføring av garasje i tilknytning til sin bolig. En garasje er ikke det mest omfattende byggverk og burde kanskje være kurant å sette opp på stedet.

Men plan- og bygningsetaten har vurdert søknaden slik at oppføring av omsøkte garasje vil kunne vanskeliggjøre gjennomføring av en reguleringsplan dersom området fortsatt blir liggende som noe annet enn boligformål.

Plan- og bygningsetaten mener at de forhold som er nevnt i søknaden ikke begrunner søknad om dispensasjon og at hensynet bak bestemmelsene det dispenseres fra vil bli vesentlig tilsidesatt.

Det anbefales at plan- og bygningsetatens vedtak av 22.06.2010 opprettholdes og at det ikke gis dispensasjon for oppføring av garasje som omsøkt.

Punkt 240/10: Høvågveien 242 - gnr.78 bnr.3 - Søknad om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for oppføring av garasje med leilighet i 2. etasje

Bilag

1. Søknad om dispensasjon



Dato: 31.08.2010
Saksnr.: 201001775-5
Arkivkode O: GNBN: 78,3
Saksbehandler: Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Høvågveien 242 - gnr.78 bnr.3 - Søknad om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for oppføring av garasje med leilighet i 2. etasje

Sammendrag:

Saken gjelder søknad om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for oppføring av garasje med bolig i 2. etasje. Området er i kommuneplanen avsatt som LNF-område av særlig høy verdi og eiendommen ligger utenfor markagrensen. Miljøvernavdelingen har ingen merknader. Plan- og bygningsetaten mener at de forhold som er nevnt ikke begrunner søknad om dispensasjon og at tiltaket vil kunne danne uheldig presedens. Det anbefales at det ikke gis dispensasjon.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og gir ikke dispensasjon for oppføring av garasje og bolig som omsøkt 15.02.2010. Det vises til PBL §§ 19-2 og 11-6.

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Espen Pedersen
Saksbehandler

Vedlegg: Søknad om dispensasjon

BAKGRUNN FOR SAKEN

Søknaden



Ove Terje Laudal søkte 15. februar 2010 om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for å rive gammel garasjebygning og oppføring av ny garasje med grunnflate på 70 m² og med leilighet i 2. etasje. Søknad om dispensasjon er begrunnet med at en sønn skal overta gården og ønsker å bosette seg på stedet før denne tid og det er viktig at han beholder interessen for stedet som 4. generasjon.

Gjeldende regulering

Området er regulert, men i gjeldende kommuneplan avsatt som "område med spesielle naturvern- og friluftsinnteresser av særlig høy verdi". I tillegg ligger eiendommen utenfor markagrensen.

Eksisterende forhold



Det ligger i dag et bolighus på eiendommen og eksisterende garasje som skal rives. I tillegg er det godkjent en ny driftsbygning ca. 25 meter øst for plassering av ny garasje/bolig 14.04.2008 etter at parkvesenet v/landbrukskonsulenten anbefalte dette i notat datert 10.04.2008.

Uttalelse fra annen myndighet

Det foreligger uttalelse fra Fylkesmannens Miljøvernnavdeling i brev datert 26.03.2010. De har ingen merknader til søknaden.

Merknader/protester

Det foreligger ikke merknader eller protester fra naboer.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Det er som nevnt over i 2008 godkjent en driftsbygning på eiendommen med en grunnflate på 150 m². Dette er en ren driftsbygning, mens omsøkte bygg er boliggarasje med leilighet. Området er avsatt som LNF-område av særlig høy verdi, og det er godkjent den bygningsmassen det oppfattes å være behov for for drift og vedlikehold av eiendommen som er på ca. 270 da.

Oppføring av garasje med bolig er ikke i samsvar med kommuneplanen, og kommunens adgang til å gi dispensasjon er avgrenset. Det kreves at hensynene bak bestemmelsene det dispenseres fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. Fordelene ved tiltaket må vurderes opp mot ulempene og det må foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for en dispensasjon.

Det ligger noen få boliger i området, men infrastrukturen i området er relativt dårlig utbygget når det gjelder skolevei og vann/kloakk. Plan- og bygningsetaten mener at det er ikke i dette området den videre boligbygging i Randesund bør skje. En eventuell dispensasjon vil etter plan- og bygningsetatens vurdering kunne gi uheldig presedens.

Plan- og bygningsetaten mener at de forhold som er nevnt i søknaden ikke begrunner søknad om dispensasjon og at hensynet bak bestemmelsene det dispenseres fra vil bli vesentlig tilsidesatt.

Det anbefales at det ikke gis dispensasjon for oppføring av garasje med bolig som omsøkt.

Punkt 241/10: Kystveien 146 - dispensasjon fra plankravet i kystsoneplanen for fradeling av tomt og oppføring av ny bolig - klage fra Fylkesmannen i Vest-Agder

Bilag

klage på vedtak



Dato: 01.09.2010
Saksnr.: 200907242-17
Arkivkode O: GNBN: 95,31
Saksbehandler: Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Kystveien 146 - dispensasjon fra plankravet i kystsoneplanen for fradeling av tomt og oppføring av ny bolig - klage fra Fylkesmannen i Vest-Agder

Sammendrag:

Saken gjelder klage datert 11.05.2010 fra Fylkesmannen i Vest-Agder på Byutviklingsstyrets vedtak av 22.04.2010. I vedtaket ble det gitt dispensasjon fra plankravet i kystsoneplanen for fradeling og oppføring av bolig.

Fylkesmannen viser i sin klage til at klagen forstås som et signal til kommunen om å skjerpe praksis. Omsøkte tiltak ønskes plassert svært eksponert i strandkanten, noe som er svært uheldig i forhold til landskapsmessige verdier.

Bygget som er vist skiller seg vesentlig ut i forhold til omkringliggende bebyggelse og er gitt en svært eksponert plassering. Omkringliggende bebyggelse, som er godkjent på dispensasjon har fått en mye mindre eksponert plassering.

Forslag til vedtak:

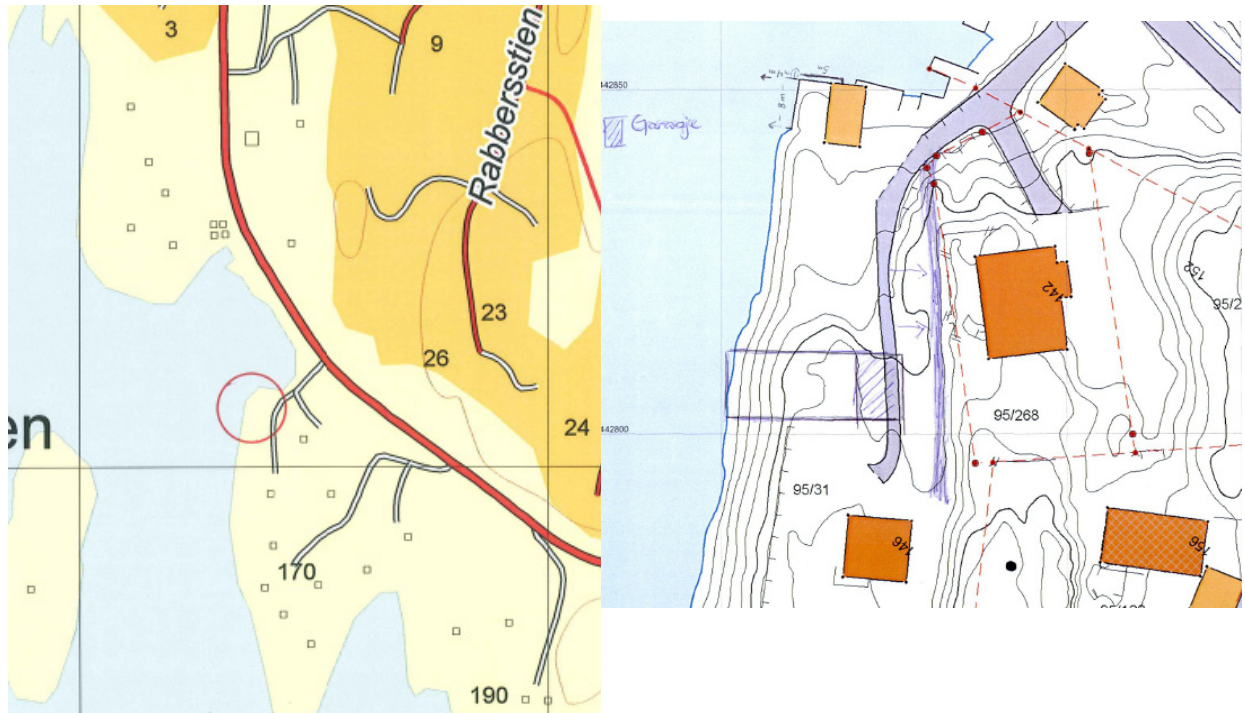
Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen, omgjør sitt vedtak av 22.04.2010 og gir ikke dispensasjon fra plankravet i kystsoneplanen for fradeling med formål oppføring av ny bolig som omsøkt 05.06.2009. Klage fra Fylkesmannen i Vest-Agder tas til følge. Det vises til PBL §§ 7 og 20-6 (85-loven). Saken oversendes Fylkesmannen i Vest-Agder.

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

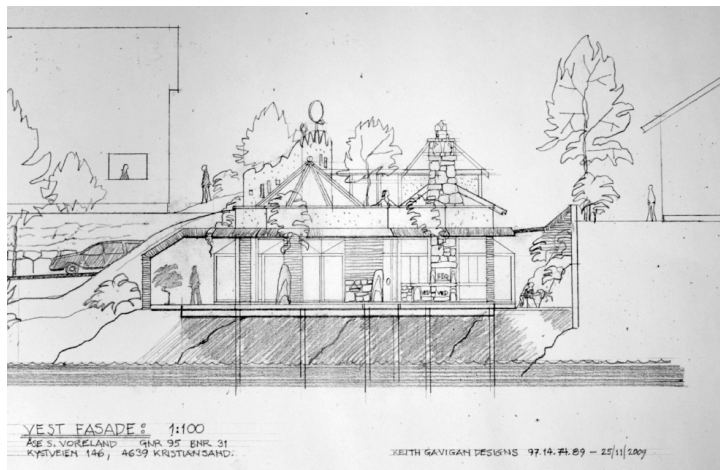
Espen Pedersen
Saksbehandler

Vedlegg: Klage på vedtak datert 11.05.2010

BAKGRUNN FOR SAKEN



Søknaden



Åse Voreland søkt 05.06.2009 om dispensasjon fra plankravet i kystzoneplanen for fradeling av tomt med formål oppføring av ny bolig.

Dispensasjon er begrunnet med at området allerede er bebygget og at det er byggeområde i kystzoneplanen. Det er i den senere tid bygget 4 hus på odden i nærheten.

Gjeldende regulering

Området er uregulert, men i kystzoneplanen avsatt som "byggeområde – lokalmiljø med bevaringsverdi".

Eksisterende forhold

På eiendommen ligger det i dag et bolighus lengst syd og en redskapsbod lengst nord ved atkomstveien fra Kystveien.

Uttalelse fra annen myndighet

Ved høring er det gitt råd om å opprettholde plankravet.

Plan- og bygningsetatens vedtak

Saken ble behandlet av Byutviklingsstyret i møte 22.04.2010 som sak nr. 108/10. Det ble fattet følgende vedtak:

Byutviklingsstyret dispenserer i henhold til pbl §7 fra plankravet i kystzoneplanen og tillater fradeling av tomt og oppføring av bolig som omsøkt. Av særlige grunner vises det til at området er avsatt som byggeområde i kystzoneplanen,

området er allerede privatisert og at området er vanskelig tilgjengelig for allmennheten. Videre blir ikke klagende nabo påført ulempe av tiltaket.
(6/3)

Merknader/protester

Det foreligger protest. Protesterende nabo har ikke påklaget vedtaket

Klage

Det foreligger klage på vedtaket fra Fylkesmannen i Vest-Agder i brev datert 11.05.2010 og Vest-Agder Fylkeskommune i brev datert 05.05.2010.

Fylkeskommunen har trukket sin klage i brev datert 21.05.2010.

Fylkesmannen viser i sin klage til at klagen forstås som et signal til kommunen om å skjerpe praksis. Omsøkte tiltak ønskes plassert svært eksponert i strandkanten, noe som er svært uheldig i forhold til landskapsmessige verdier. Etter fylkesmannens vurdering vil behovet for å opprettholde plankravet variere etter hvor tiltaket ønskes plassert. Omsøkte tiltak oppfattes å være i strid med nasjonale føringer.

Tilsvaret til klagen

Det foreligger ikke tilsvaret til klagen.

Utsatt iverksetting av vedtak

Det er fattet vedtak om utsatt iverksettelse i brev datert 22.06.2010.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Rent tomteteknisk er det ingen ting i veien for å plassere en bolig som omsøkt. Spørsmålet er om det er riktig å dispensere fra gjeldende kystsonesplan, som er utarbeidet gjennom en lang planprosess for å ivareta helheten i området. Bygget som er vist på innsendte skisser skiller seg vesentlig ut i forhold til omkringliggende bebyggelse og er dermed i strid med retningslinjer for utbygging i "lokalmiljø med bevaringsverdi", som blant annet sier at nybygg skal plasseres og harmonere med miljøets særpreg og karakter.

I tillegg vil tiltaket få en svært eksponert plassering.

Normalt fremmer plan- og bygningsetaten innstilling i klagesaker i lojalitet med Byutviklingsstyrets tidligere vedtak, selv om dette skulle gå imot administrasjonens opprinnelige innstilling.

Men plan- og bygningsetaten mener at anmodning fra Fylkesmannen om å skjerpe dispensasjonspraksis bør tas til etterretning.

Etter plan- og bygningsetatens oppfatning fremkommer det i klagen fra Fylkesmannen ikke forhold som ikke var kjent ved tidligere behandling av saken i Byutviklingsstyret.

Plan- og bygningsetaten mener at de forhold som er nevnt ikke begrunner søknad om dispensasjon på en tilfredsstillende måte og mener at hensynet bak bestemmelsene vil bli vesentlig tilsidesatt.

Plan- og bygningssjefen foreslår at klagen fra Fylkesmannen tas til følge og at Byutviklingsstyret endrer sitt vedtaket av 22.04.2010.

Punkt 242/10: Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 16.09.2010

Bilag

Brev2

Brev1

Sømsveien 50

Skriv fra fylkesmannen



Dato: 31.08.2010
Saksnr.: 201000024-26
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 16.09.2010

- 133/10 GNR. 152 BNR. 689, Kuholmsveien 33 og 35. Skriv fra fylkesmannen 19.08.2010. Byggesaksleders avslag på søknad om dispensasjon fra kommunedelplanens krav om reguleringsplan for riving av bolig og oppføring av ny bolig er påklaget. Fylkesmannen opprettholder kommunens vedtak.
- 134/10 GNR. 152 BNR. 1906, Ægirsvei 14. Fylkesmannens skriv 17.08.10. Plan- og bygningssjefens godkjenning av søknad om plassering av 15 midlertidige boligbrakker og flytting av "bemanningsbu" er påklaget. Fylkesmannen opphever plan- og bygningssjefens vedtak og returnerer saken for ny behandling. Trykt vedlegg.
- 135/10 GNR. 152 BNR. 1906, Ægirsvei 14. Fylkesmannens skriv 17.08.10. Plan- og bygningssjefens samtykke til plassering av 20 nye, midlertidige boligbrakker er påklaget. Fylkesmannen opphever plan- og bygningssjefens vedtak og returnerer saken for ny behandling. Trykt vedlegg.
- 136/10 Sødal Terrasse 46 – klage over kommunens tillatelse på søknad om heving av tak på bolig. Plan- og bygningssjefens skriv 26.08.2010. Trykt vedlegg.
- 137/10 Mindre endring av reguleringsplan for "Solsletta, delplan 2, vestre del", vedtatt 04.06.2003. Vedtak. Plan- og bygningssjefens skriv 27.08.2010. Trykt vedlegg.
- 138/10 GNR. 116 BNR. 152, Grostølveien 15. Byggesaksleders avslag på søknad om dispensasjon fra areguleringsplan for fradeling av boligtomt er påklaget. Fylkesmannens skriv 20.08.2010. Fylkesmannen opprettholder kommunens vedtak.
- 139/10 GNR. 96 BNR. 44, Dvergsnesveien 273. Plan- og bygningssjefens avslag på søknad om dispensasjon for oppføring av brygge er påklaget. Fylkesmannens skriv 10.08.2010. Fylkesmannen opphever plan- og bygningssjefens vedtak og returnerer saken for ny behandling. Trykt vedlegg.

- 140/10 GNR. 92 BNR. 238 Herøya – ny behandling av saken. Fylkesmannens skriv 27.08.2010. Etter en ny gjennomgang av saken opprettholdes Fylkesmannens vedtak av 26.06.09. Sak vedrørende oppføring av 5 sjøboder sendes i retur til kommunen for ny behandling. Trykt vedlegg.
- 141/10 GNR. 61 BNR. 486, Fjelly Brygge. Fylkesmannens skriv 26.08.2010. Plan- og bygningssjefens avslag på søknad om dispensasjon for oppføring av bod er påklaget. Fylkesmannen stadfester plan- og bygningssjefens vedtak.

[Forslag til vedtak:](#)

[Byutviklingsstyret tar meldingssakene til orientering.](#)

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

Punkt 243/10: Referatsaker til møte i byutviklingsstyret 16.09.2010

Bilag

Referatsaker



Dato: 31.08.2010
Saksnr.: 201000026-26
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
16.09.2010

Referatsaker til møte i byutviklingsstyret 16.09.2010

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret tar referatsakene til orientering.

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

Punkt 244/10: Bjørndalen - reguleringsplan, godkjenning

Bilag

BJØ-110810-planbeskrivelse-oppdatert 2

Kart omkjøring E18 alternativ i kommuneplanforslag, datert-07.09.10

Illustrasjonsplan Øvrelia

Kart fareområder

Bjørndalen REGbest rev 07 08 2010 rev 07 09 10

Plankart datert 20.05.08, revidert seinast 07.09.10

Protokoll sak 228 /10

Protokoll sak 413/08.

Protokoll sak 310/08.

Klimanotat med kart

Situasjon, ortofoto 2008

Situasjonskart målestokk 1:4000

Oversiktskart



Dato: 07.09.10
Saksnr.: 200703430-144
Arkivkode O: PLAN: 1150
Saksbehandler: Ålaug Rosseland

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
16.09.2010
27.10.2010

Bjørndalen – reguleringsplan med KU, godkjenning

Samandrag

- Reguleringsformål: Bustad maks 46500m² BRA, maks bueiningar 518, næring ca 15500m² BRA og barnehage med tilhøyrande anlegg.
- Status i gjeldande kommuneplan er framtidig utbygd område, landbruks-, natur- og friluftsområde med spesielle naturvern- og friluftsinteresser av særleg høg verdi.
- I gjeldande kommunedelplan er planområdet disponert til byggeområder; bustad/erverv/offentlig.
- Sentrale problemstillingar er høgder på, og plassering av, ny bebyggelse.
- Det er motseiingar til planen som vil bli trekt når bestemmelsene har formulering om at alt leikeareal skal vere på bakkenivå.
- Feltnemningar er endra tilbake til opprinneleg versjon.
- Forslag til endringar i innstilling til BUS møte 02.09.10 er nå innarbeida i planmaterialet.
- Teknisk direktørs vurdering og prioritering er at ferdigbehandling av planen helst burde ha venta til spørsmål om omkjøringsveg for E18 er endeleg avklart. Men regulant er av ei annan meining. Planen er nå, bortsett frå E18 spørsmålet, så gjennomarbeida at den kan godkjennast. Det viktige omsynet til omkjøringsveg for E18 er løyst med § 9.1. I tillegg er området som ikkje kan byggast ut før tracè for ny E18 er avklart, markert på plankartet i samsvar med krav frå fylkesmannen og Vest-Agder fylkeskommune.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar reguleringsplan for Bjørndalen, datert 20.05.08, og revidert seinest 07.09.10, med bestemmelser sist datert 07.09.10.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og ber teknisk direktør om å legge fram utbyggingsavtale.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygnings sjef

Trykte vedlegg

1. Oversiktskart over planområdet
2. Situasjonsskart og ortofoto 2008
3. Forslag til reguleringsplan for Bjørndalen, datert 20.05.08, sist revidert 07.09.10
4. Forslag til reguleringsbestemmelser for Bjørndalen, sist datert 07.09.10
5. Planbeskrivelse, sist datert 11.08.10
6. Klimaanalyse, tekst og konklusjonsskart
7. Kart fareområder
8. Illustrasjonsplan Øvreliå
9. Tidlegare politiske vedtak
10. Mulig E18 tracé, som i forslag til revidert kommuneplan

BAKGRUNN FOR SAKA

Bystyret vedtok 27.04.05, ved godkjenning av kommunedelplan for Lund, at Bjørndalen skulle nyttas til bygging av bustad / næring / offentlig.

Forslagsstillar til planarbeidet er eigarane av gnr 45 bnr 1 og 2 ved Eiendomsutvikling v/ Knut Gundersen og prosjektleiar Torleif Repstad. Konsulentar er KAP-kontor for arkitektur og plan og Asplan Viak Kristiansand AS.

Reguleringsplan for Bjørndalen var ute til offentlig ettersyn i tida 20.02.09 til 27.03.09 og 26.02 – 07.04 2010. Området ligg ut mot E18 mellom Bjørnebakken og Bjørndalsheia.

Tidligare saksgang

Byutviklingsstyret 20.12.07, sak 413/07, vedtak av planprogram.

Byutviklingsstyret 30.10.08, sak 430/08, utlegging til offentlig ettersyn.

Byutviklingsstyret 02.09.10, sak 218/10, saka utsett for synfaring.

Planinnhald

Planforslaget legg opp til urban utbygging av 5 delområder: Parken sør, Bjørndalen Allé, Parken vest, Fjellsiden og Øverlia.

I forhold til planen som var ute til offentlig ettersyn i 2009, er mengde bueiningar redusert frå ca 600 til maksimalt 518 bustader. Bruksareal BRA er redusert frå 67.500 m² til 61.960 m².

Arealfordeling i byggeområdene:

	total	bolig	ant	næring
Parken sør	22 300 m2	7.500 m2	115 boliger	14800 m2 butikk, kontor
Parken vest	11 150 m2	11.150m2	116 boliger	
Alléen	13.003 m2	13.650 m2	131 boliger	647 m2 barnehage
Fjellsiden	7 300 m2	7.300 m2	81 boliger	
Øverlia	7 560 m2	7.560 m2	75 boliger	
Sum	61 960 m2	46.513 m2	518 boliger	15 447m2 næring

Nye vegnamn i området er Bjørndalsjordet, Bjørndalen allé og Ståldalen. Østerveien blir foreslått erstatta med forlenging av Vollebakken.

Dagens situasjon

Dagens situasjon er godt forklart både i planbeskrivelse og i oppsummering av konsekvensutredninga. Desse ligg i original versjon i kommunens arkiv (vedl. 7 og 20 i dok. 40). I saksutredninga her er eit kort samandrag.

Området ligg i gammalt kulturlandskap langs E18/Østerveien, mellom bustadfeltet i Bjørndalen og E18. Planområdet omfattar til saman om lag 200 daa. Den sentrale del av området er dei to Bjørndalsgardane, gnr 45, bnr 1 og 2. Store deler av området er gammal beitemark og gamle frukt- og bærhagar. Randsonene er i hovudsak skrentar med trevegetasjon. Se oppsummeringskart frå landskapsanalysen i planbeskrivelsen.

Det meste av planområdet er regulert.

VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planstatus

Rikspolitiske retningslinjer med betydning for reguleringsplanen
Samordnet areal- og transportplanlegging T-5/93

Om barn og planlegging T-2/08
Riks- og fylkesveger T-1057
Verna vassdrag T-1082/ Vernede vassdrag T-1078

Kommuneplan

I gjeldande kommuneplan er planområdet disponert til framtidig bygde områder, landbruks-, natur- og friluftsområde med spesielle naturvern- og friluftinteresser av særlig høg verdi opp mot Vollevann.

Planforslaget er i tråd med gjeldande kommuneplan med unntak for ein bygning som er plassert nærmare Vollevann enn 100meter.

Kommuneplanen er under revisjon. To alternativ for omkjøringsveg for E18 går gjennom planområdet i revidert kommuneplan som nå er ute på høyring, sjå vedlegg 10.

Reguleringsforslaget i høve til kommuneplanens fire satsingsområder er som følgjer:

- *Landsdelsenter og regional utvikling, Vekst og verdiskaping:*

Utbygging av Bjørndalen er ei brikke i byens vekst. Nærheta til universitetet kan gje grunnlag for næringsutvikling i tilknytning til verksemdene der. Det kan ha sitt å seie for forskingsaktivitet, kompetansearbeidsplassar og relevant arbeidskraft.

- *o Levekår og livskvalitet:*

Utbygging i Bjørndalen kan bidra til å betre levevilkår gjennom tilrettelegging for ulike tilbod i nærmiljøet. Bebyggelsen vil gjere området meir mangfaldig, med nye bustadtypar og ein variert grønstruktur med leikeplassar og gangveggar.

Utbygging av Bjørndalen kan motsatt seiast å bidra til redusert livskvalitet då eit vakkert kulturlandskap forsvinn. Barn og unges høve til gardsbesøk og dyrestell er ikkje sikra framtid.

- *Berekraftig utvikling:*

Trafikksystemet er tradisjonelt og vil truleg bidra lite til å endre folks transportvanar. At arealutnyttinga er relativt høg kan seiast å vere berekraftig.

Motsatt er det lite berekraftig å bygge ned god dyrkingsjord; ein ikkje fornybare ressurs og naturkvalitet.

Store deler av planområdet har ustabile grunnforhold som ikkje kan byggast ut utan sikringstiltak.

Landskapssituasjonen med einbustader på høgdene omkring og ny konsentrert bebyggelse i dalbotnen, tilseier stor omtanke ved utforming av tak. Her kan ein med å bygge grønne tak slå fleire fluger i ein smekk. Grønne tak vil gje naboane som bur høgare oppe ei grønare og trivelegare utsikt. Grønne tak vil seinke avrenning og dermed lette trykket på overvassføringar ved sterk nedbør. I tillegg blir det hevda at grønne tak gir lenger levetid på takteking og verkar til å senke temperaturpåkjenning i varme periodar. Grønne tak er innarbeida i bestemmelsene med krav om at tak i størst mulig grad skal forsynast med *vannfordrøyende plantedekke*.

Kommunedelplan

Gjeldande kommunedelplan for Lund viser planområdet som byggeområder; bustad / erverv / offentlig.

Kommunedelplanens bestemmelser seier at det skal gjerast greie for mulige arealmessige konflikter i høve til framtidig og nåverande hovudvegnett. Det skal omfatte miljøbelastning og avbøtande tiltak.

Planen er i samsvar med kommunedelplanen.

Reguleringsstatus

I gjeldande *reguleringsplanar* er området i hovudsak regulert til landbruksformål (plan 221 og 585). Fleire reguleringsplanar blir endra i større eller mindre grad.

Pågåande reguleringsarbeid i tilgrensande områder:

Statens vegvesen har meldt oppstart av planarbeid for gang-/sykkelveg langs E18 / Vollebakken. Arbeidet er setta på vent inntil konklusjon frå arbeid med vidareutvikling av bussmetroen.

På motsatt side av E18 er det arbeid i gang med områdeplan for Marviksletta. Behandling av andre reguleringsplanar i området Marviksletta er setta på vent til områdeplanen er godkjent.

Tematisk vurdering

Konsekvensutredning/ Planprogram

Plan- og bygningsetaten vurderer planforslaget til i hovudsak å vere i samsvar med vedtatt planprogram og konsekvensutredning. Enkelte tema har blitt for dårlig gjort greie for etter plan og bygningsetatens meining. Men når planen nå er klar for godkjenning, ser me ingen grunn til å føre vidare den argumentasjonen. Nedanfor er ei kort oppsummering av hovudpunkta i konsekvensutredninga og ei utgreiing for korleis planen løyser konklusjonar i konsekvensutredninga.

Byform og landskap

Tema er *lokalkima*, med spesiell vekt på sol og kaldluftstraumar, sjå vedlagt klimanotat og kart, samt *landskapets romlighet*, sjå oppsummeringskart landskapsanalyse i planbeskrivelsen. Tiltak mot kaldluftoppsamling ved barnehagen, som omtalt i klimanotatet, er nå innarbeida i bestemmelsene. Det skal løysast i utomhusplan. Smale opningar mellom felta KF1 – KF5 kan bli vindfulle når kaldlufta skal drenerast ut.

Dei to gardstuna er regulert til vern. Bebyggelsen føyer seg etter det store landskapsromet. Alléen er ført vidare som gate. Sletta i nordaust, dei to kollane i nord og ein liten lund med ein gammal tørrsteinsmur er nå teke vare på. Framfor den eine kollen står eit vakkert kirsebærtre som er regulert til bevaring.

Naturmiljø/biologisk mangfold er kvalitetar som i minst grad kan takast vare på:

Jordbrukslandskap, ein landskapstype i sterk tilbakegang.

Kantsonene med rik edellauvskog som er viktig for fugl, den lokale rådyrstammen og for flaggermus, vil bli sterkt redusert.

Ein kunstig dam som er leveområde for småsalamander (ein "nær trua art") er sikra i planen.

Avbøtende tiltak i planen er regulering av dammen som naturvernområde med bestemmelser om tiltak for å sikre miljøet i dam og bekk mot finmassar og ureining.

Tilråding i konsekvensutredninga om forbod mot gjenbruk av jord for å unngå spreiring av offensive forvilla hageplanter som skvallerkål er ikkje vidareført. Alléen langs Østerveien (i planen foreslått omdøpt til Vollebakken) er regulert til vern.

Bebyggelsen i B10 Fjellsiden tek knekken på edellauvskogen. Tak med vannfordrøyende planter, som det er krav om i reguleringsbestemmelsene, vil bidra positivt til naturmiljø og biologisk mangfald.

Bruksformål/bystruktur

Planen bygger på eit utbyggingsalternativ som vart vald ut etter lukka arkitektkonkurranse. Ein alternativ plan med skoletomt er utarbeida og lagt ut til offentlig ettersyn. På grunn av at rådmannen har avvist tanken på å bygge ny skole i Bjørndalen, er dette alternativet ikkje ført vidare.

Næringsformål/senterstruktur

Konsekvensutredninga konkluderer med at Bjørndalen ikkje bør etablere konkurrerende

verksemd til eksisterande senter på Lund. Det bør heller byggast på naboskapet til og sambruk med universitetsområdet, både med bustad og næringsaktivitet. Størrelse på forretningsareal i planen er sett til maks 3000 m². Av desse kan inntil 2000 m² vere dagligvareforretning.

Boligformål

Eksisterande bustadtypar inntil planområdet er einestader. Planforslaget tilfører større mangfald med å gje rom for ein variasjon av bustadtypane rekkehus og blokk.

Grønstruktur

Planen har sentrale grøntareal med gangveggar og leikeplassar som kan bli møte- og aktivitetsplassar for alle brukargrupper. Reguleringsbestemmelsene seier at alle offentleg tilgjengelige utomhusanlegg og felles leikeareal innanfor planområdet skal dimensjonert og utformast i tråd med "Normaler for utomhusanlegg i Kristiansand kommune", Eksisterande bekk skal vidareutviklast som eit ope vasselement gjennom området. Det skal byggast tiltak for å hindre flom og ureining i vassdrag ved sterk nedbør.

Skole/Barnehage

Konsekvensutredninga konkluderer med at barneskolane har god kapasitet, men at ungdomsskole vil kunna få for liten kapasitet. Rådmannen har bestemt at det ikkje skal byggast ny skole i området.

Det blir sagt å vere tre kommunale barnehagar, samt 6 private i gangavstand til Bjørndalen. Det er lagt inn ein barnehage i planområdet. I tillegg er det lagt inn barnehage i kombinert formål for gardstuna KF7 OG KF8.

Barnehagetomta er plassert i den lågaste delen av planområdet, der det kan vere fare for at kaldluft vil stuast opp, sjå klimaanalyse vedlegg 6. Avgass frå biltrafikk vil ikkje bli drenert ut i tilfeller med oppstuving av kaldluft. Problemet er truleg lite. Men planområdet har områder med betre klimatiske forhold som har større kvalitet for barnehage, til dømes KF7 og KF8 lenger oppe. Tiltak mot dette som er omtalt i klimaanalysen er nå innarbeida i bestemmelsene.

Utearealet til barnehagen KF9 gir saman med arealnorma for barnehagar at barnehagen i KF6 maksimalt kan ha 76 barn i aldersgruppa 3-5 år. Det krev 304 m² innandørs leike- og opphaldsareal. Skal barnehagen ha plass for mindre barn, blir samla barnetal mindre. På bakgrunn av erfaringstal frå Tinnstua barnehage, som også har 304 m² innandørs leike- opphaldsareal og 647 m² BRA bygningsflate, er det setta krav til 647 m² BRA i reguleringsbestemmelsene for barnehage i KF6 i Bjørndalen.

Barn og unges bruk

Leikeplass og strand ved Vollevannet og skogsområda rundt er i dag i aktiv bruk av barn. Det er mange stiar/snarveggar ned til og gjennom planområdet. Stallane og beiteområda har vore brukt av barn. Det har også barnehagen ved Bjørndalen gard, og frukthagane, kanskje i hovudsak til epleslang.

Planforslaget sikrar friområda ved Vollevann og koplar dei saman med nytt leikeområde sentralt i planen, og med gang og sykkelveg ut mot Presteheia og Østerveien (framtidig Vollebakken). Turstinettet er gitt kontakt med Borghilds vei og Bjørndalsheia. Eksisterande skoleveggar er registrert. Områda rundt Vollevann, samt eksisterande kvartalsleikeplass skal rustast opp.

Endringane som er gjort i revidert plan, og som er viktige for barn og unge er:

- Areal til leik er auka med ca 1000 m². Auken er hovudsakleg utviding av det sentrale viktige grøntdraget mellom B10 og B11.
- Plassering av gangveg SG 6 frå Märthas vei til Bjørnebakken er justert slik at det blir betre sikt. Det gjer kryssing tryggare. Her kan det også bli aktuelt å bygge

fartshindrande tiltak i Bjørnebakken. Slike løysingar er ikkje aktuelle å bestemme i reguleringsplan. Behovet må vurderast nøyare i teknisk plan. Terrenget vidare ned til Stålveien er så bratt at eigen g/s-veg her ikkje ville kunne fått vedlikehald som g/s-veg. Det er i staden vist offentleg tursti her.

- Arealet mellom Bjørnebakken og Stålveien, der turstien er plassert, vil bli omarbeida som følgje av anlegga rundt. Dagens tette granskog vil ikkje overleve anleggsinngrepa.
- Bestemmelsene for friområdet ved Vollevannet er nå tydelige på at ny sti opp til Borghilds vei, mellom blant andre Borghilds vei 9 og 11, skal opparbeidast som del av utbygginga.
- Utbygginga skal sikre delopparbeiding av ny 11' bane på Kongsgårdjordene.

Universell utforming

Det skal vere 70% universell utforming av bustadene og universelt utforma utomhusareal.

Kulturminner/bevaringsformål

Planen er ikkje i konflikt med automatisk freda kulturminner (fornminner). Gardsbebyggelsen, i bevaringskategori 3 er verdfull som eldre bebyggelse i kulturlandskapet. Dei vil fungere identitetsskapande når det skal byggast nytt byområde rundt. Dei er regulert til bevaring.

KF8 har i revidert plan fått areal tillagt langs gardsveg og aust for dammen.

Risiko og sårbarhetsanalyse

Risikoområder er kvikkleire og usikkert fjell, sjå vedlegg 8. Analyser er utarbeida, men det er behov for meir dokumentasjon av tiltak under bygging og seinare vedlikehald.

Risikoområdene er regulert som fareområder. Reguleringsbestemmelsene har krav om tiltak innarbeida i rekkefølgebestemmelsene.

Infrastruktur

Grunnforhold i den søre delen har blaut leire/kvikkleire ned til ca. 33 meters djupn. Det er utført geoteknisk utredning som konkluderer med at utbygging kan gjennomførast på visse vilkår. Desse vilkåra skal det gjerast greie for ved rammesøknad. Av setningsmessige omsyn må store delar av bebyggelsen truleg fundamentast til fjell, eventuelt på pilarar. Tiltak som spunting vil bli nødvendig for å få tørr byggegrop. I felt B10 - Fjellsiden må fjell sikrast mot blokknedfall. Eit vilkår for å kunne bygge her er at det også kan presenterast løysing for vedlikehald av sikring etter at bygga er tatt i bruk.

Trafikk/vei

Trafikkutredningar viste at det kunne bli kø med oppstuing av bilar ved rundkjøringa i avkjøringa frå E18 på den mest belasta tida på ettermiddagen. I reguleringsplanen er dette løyst med omlegging av Bjørnebakken som endrar rundkjøringa frå 5-arma til 4-arma. Konklusjon etter trafikktejing er at overgang til 4-arma rundkjøring meir enn oppveg tilleggstrafikk frå utbygginga med tanke på kapasitet.

I revidert kommuneplan er reservert fleire alternative tracéar for ny omkjøringsveg for E18 utanom sentrum. To av desse går gjennom planområdet for Bjørndalen. Det er ikkje aktuelt å starte utbygging av Bjørndalen før denne vegtracéen er avklart. Val av omkjøringstracé kan medføre at reguleringsplan for Bjørndalen må omarbeidast.

Bjørnebakken er foreslått utvida med fortau frå nytt kryss for gang/sykkelveg ved Bjørnebakken 40 til overgang til gang/sykkelveg ned mot E18.

Plan- og bygningsetaten meiner trafikkkløysinga i planen er tradisjonell. Den har lite som kan bidra til at folk vil velje andre transportformer framfor privatbil.

Parkering

Parkeringskrav i planen er i samsvar med forslag til nye parkeringsbestemmelser i forslag til revidert kommuneplan. Kunde- og gjesteparkering i KF1-KF5 er nå i større grad løyst med egne tosidige parkeringsplassar i staden for langsgående kantparkering.

Buss

Busshaldeplass for vestgåande bussar er i planen flytta ut til E18 til ledig areal etter ombygging/fjerning av bomstasjonen. Det vil då ikkje lenger gå buss i Østerveien (forlenga Vollebakken).

Støy

Støyanalysar viser at byggeområder nærmast E18 og Østerveien (forlenga Vollebakken) vil få støynivå over grenseverdien, d.v.s. vil ikkje få "stille side". Kor mange bustader som kan byggast i KF1-KF5 er avhengig blant anna av at det kan dokumenterast at krav til støyreduisert utomhusareal kan oppfyllest.

Kommunaltekniske anlegg

Notat konkluderer med at vann, spillvann og overvann kan knyttes på eksisterande system. Området ligg innanfor konsesjonsområdet for fjernvarme og skal knyttast på eksisterande anlegg. Det er lagt opp til nedgravne løysingar for renovasjon og søppelsortering. Behandling av overflatevann i området er ei utfordring. Reguleringsbestemmelsene er litt justert for betre å ivareta vannkvalitet i eksisterande dam. Grøne tak vil bidra positivt til å minke påkjenning ved kraftige regnfall.

Økonomiske konsekvensar for kommunen

Investerings-/ driftsutgifter for kommunen vil vere til drifting av ny offentlig infrastruktur som vegar og friområder.

Utbyggingspolitikk

Bjørndalen ligg inne i kommunens utbyggingsprogram som utbyggingsområde. Forhandlingar om inngåing av utbyggingsavtale er starta opp.

Revidert planbeskrivelse

Planbeskrivelsen er revidert og forsynt med betre sol/skyggeillustrasjonar. Men NB, det er ikkje lagt volum på bebyggelse i B13. Illustrasjonane viser ikkje skygge frå B13. Revidert planbeskrivelse kom inn svært seint i prosessen. Der er også andre detaljar i illustrasjonane som ikkje stemmer med planen. Gang- \ sykkelvegen som kryssar T3 i Parken sør (KF1-KF5) viser ikkje på illustrasjon av feltet side 38 og 39. Open bekk er ikkje vist i til dømes illustrasjonsplanen. Illustrasjon av B11 Øvrelia viser gangveg frå gjesteparkingsplass til blokka lengst mot aust. Gangtrafikken må gå over tomteområdet. Det ser smalt ut forbi blokk nr. 2 frå aust, ved sida av nedkjøring til parkeringskjellar. Men dette må kunna justerast til rammesøknaden.

Avkjøringspil til parkeringskjellar er nå forklart i teiknforklaring til plankart og bestemmelisar slik at det ikkje kan oppstå tvist om tydinga av pilene.

INNSPEL TIL PLANARBEIDET

Offentlig ettersyn

Planforslaget låg ute til offentlig ettersyn i perioden 20.februar til 27.mars 2009. Det kom inn 18 merknader. Revidert plan vart sendt ut til uttale på ny i perioden 26.02. – 07.04. 2010. Det kom då inn uttale frå 11 av dei førre og frå 3 nye.

Under følgjer samandrag av kvar enkelt uttale og plan- og bygningsetatens vurdering.

Dok.nr. i arkiv	
82, og 131	<p><u>Fylkesmannen i Vest-Agder, miljøvernavdelinga, brev datert 03.04.09</u></p> <p>Fylkesmannen har motseiing (innsigelse) til:</p> <ul style="list-style-type: none">• manglande ivaretaking av rødlisteartane småsalamander og barlind.• manglande utgreiing og vurdering av fare for ras og kvikkleireskred. <p>Fylkesmannen gir råd om:</p> <ul style="list-style-type: none">• å stille rekkefølgjekrav om opparbeiding av Gs5.• å vurdere kvaliteten på uteopphaldsareal (Jf. areal på taket av KF1-KF5), og stille krav til støyskjerming. Er der tilstrekkeleg leikeareal på bakkeplan?• å stille krav til at bustader i støysone skal vere gjennomgåande med ei stille side.• at planalternativ B må ha bestemmelser om utforming og bruk av bygningar og anlegg.
131	<p><u>Ny uttale, brev dat. 08.03.10</u></p> <p>Fylkesmannen varslar motseiing på vilkår: Dersom omkjøringsveg for E18 kjem her, må planen omarbeidast før utbygging kan skje. Det er varsel om motseiing i tilfelle planbestemmelsene ikkje blir endra med å ha krav om ny plan.</p> <p>Fylkesmannen gir råd om:</p> <ul style="list-style-type: none">• å vurdere kvaliteten på uteopphaldsareal (Jf. areal på taket av KF1-KF5).• å stille krav til støyskjerming.• klarare bestemmelser for KF9 og publikumsintensive arbeidsplassar i KF 1-5. <p>Fylkesmannen spør igjen om det er tilstrekkeleg leikeareal på bakkeplan?</p>
	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Reguleringsbestemmelsene seier nå klart at felta B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B13, B14, KF1, KF2, KF3, KF4, KF5, KF6, KF9 ikkje kan byggast ut før E-18 er endelig fastlagt. Dersom den traséen som blir bestemt, kjem innanfor planområdet, skal reguleringsplanen for området omarbeidast. Det skulle då ikkje lenger vere grunn for fylkesmannen til å bruke motseiingsvarselet sitt.• Bestemmelser presiserer krav til kvaliteten på uteopphaldsareal med omsyn til sol og fråver av støy, og at leikearealet skal vere på bakkeplan.• KF9 har fått eigen paragraf• Kombinert formål i KF 1-5 er nå forretning (maks 3000m²), kontor og bustad. Dette meiner me er så publikums- og arbeidsplassintensivt som me har heimel til å krevje.• Mengd bustad i KF 1-5 skal avgjerast ved rammesøknad der utomhusareal på tak og leikeareal på bakkeplan skal dokumenterast i samsvar med kvalitetskrav.

78, 90 og 142	<p><u>Vest-Agder fylke, plan- og miljøseksjonen, brev datert 31.03.09, 28.05.09 og 24.08.10</u></p> <p>Fylkeskommunen har motseiing (innsigelse), lagt fram for hovedutvalg for næring-samferdel og miljø i møte 06.05.09, til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begge planalternativ inntil spørsmål om E-18-omkøyning er avgjort. Dersom ny omkjøringsveg ikkje grip inn i planområdet, ber fylkeskommunen om å få planen tilsendt til ny uttale. <p>Plan- og miljøseksjonen gir råd om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Høg utnytting fordi området er sentrumsnært. • Å prioritere løysing for kollektivtrafikk og for gåande og syklende. Dersom planen ikkje ivaretek desse transportmåtene på best mulig måte kan det bli motseiing også til dette. • Andre moment kommunen har bedt om vurdering av i høyringa må vere avklart før nytt offentlig ettersyn.
90	<p><u>Ny uttale, brev dat. 13.04.10</u></p> <p>Fylkeskommunen meiner det er svært uheldig at kommunen har lagt ut planen til off. ettersyn før tracé for E18 er avklart. Motseiinga blir oppretthalden. Alternativt kan øvre del av planen, frå og med KF7-KF8, godkjennast.</p> <p>Når det gjeld området nedanfor KF7 og KF8 held fylkeskommunen fast på motseiinga på grunn av:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manglande innbyrdes fordeling av funksjonane i kombinert formål i KF1 – KF5. • Leikeareal på tak
142	<p><u>Tilbaketrekking av motseiing, brev datert 24.08.10</u></p> <p>Fylkeskommunen signaliserer at motseiing kan bli trekt tilbake dersom det i bestemmelsene til planen blir krav om at leikeareal skal vere på bakkenivå og ha god kvalitet. Denne uttalen blir lagt fram for fylkesutvalet for samferdsel, areal og miljø.</p>
	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u></p> <p>Bestemmelse om fordeling av formål i KF1-KF5 er løyst med at herberge og bevertning er tatt ut av kombinert formål.</p> <p>Leikeareal skal ha plass i friområdet BL1.1. Reguleringsbestemmelsene er justert. Alt leikeareal skal ha plass på bakkenivå. Mengd bustader i KF1-KF5 skal bl.a. avpassast til mulig tilrettelegging for leik i samsvar med felleskrav i §1 i bestemmelsene. Plan og bygningsetaten reknar med dette med at grunnlaget for motseiing er fjerna.</p>

89 og 130	<p><u>Statens vegvesen, brev datert 02.04.09</u> Statens vegvesen varslar motseiing (innsigelse) dersom:</p> <ul style="list-style-type: none"> • planen blir ferdigbehandla før E-18 omkjøring er avklart og felt KF1-KF5 og område B13 ikkje er endra til ikkje byggeområde eller rekkefølgebestemmelser seier desse områda ikkje kan byggast ut før det er avklart i overordna plan kor omkjøringsvegen skal gå. • dersom ikkje løysing for planlagt tilkomstveg langs riksveg 471 blir trekt tilbake til nåverande eigedomsgrense. <p>Statens vegvesen gir råd om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • å gjennomføre trafikktejing i rundkjøring ved Østerveien og nye kapasitetsutrekningar basert på teljeresultatet. • at bussen kan overførast frå Østerveien til E-18, med kollektivfelt og stopp for vestgåande buss langs E-18 på frigitt areal når bomstasjonen blir lagt ned. • at atkomst til Bjørnebakken og planområdet bør vurderast via Østerveien. Det opnar opp for å stenge 5. arm i rundkjøringa. • at hovud g/s-veg, Gs7, langs E-18 kan gå på sørsida av Østerveien. Der Gs1 kryssar Østerveien bør det regulerast plass for trafikkøy i Østerveien. • at estetisk omsyn tilseier at nordre brukar til planlagt g/s-bru over Østerveien må justerast til same avstand frå kjøreveg som nåverande bru. • at rekkefølgebestemmelser om støyskjerming bør vise til MD retningslinje T-1442. Behov for bestemmelse om gjennomgåande husvære med stille side
130	<p><u>Ny uttale, brev datert 07.04.10</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fullstendig ordlyd i § 9.2 må omfatte KF6. 2. Frisiktsoner i kryss mellom g/s-veg og Vollebakken og i kryss mellom g/s-vegar. 3. Vurder endra kryssingspunkt av omsyn til allétre. 4. Frisikt ved avkjøring til KF2 og KF3. 5. Frisikt mot g/s-veg og fortau for alle avkjøringar som kryssar g/s-veg eller fortau. 6. Frisikt i vegkryss 20 m inn på sekundærveg og kortare langs primærveg. 7. Biloppstillingsplassar er i strid med frisikt. 8. Plan bør opplyse om veghøgde på søre del av Gs7, mot busslomme ved E18. 9. Endring av grense for utbygging inntil avklaring E18 ved B9. 10. Byggegrenser i KF1 – KF5 må forklarast både på plankart og bestemmelser. 11. Krav om fråver av støy i KF1-KF5 må også omfatte vegtrafikk. 12. Etterlyser bestemmelse om gjennomgåande husvære med ei stille side i støysoner.
	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Innfridd. Tidlegare § 9.2 er slått saman med 9.1 2. Innfridd 3. Kryssingspunkt ved allétre er endra. 4. Frisikt ved avkjøring til KF2 og KF3 er justert og avkjøring til KF2 og KF5 er flytta vekk frå kryss. 5. Innfridd 6. Kommunal standard for frisikt er brukt på kommunale vegar. 7. Innfridd 8. Vegsløyfe med stigning 1:20 er lagt inn. 9. Grense for utbygging inntil avklaring E18 er flytta til grense mot KF7 / KF8. 10. Innfridd. 11. Innfridd. 12. Innfridd.
115	<p><u>Rådet for funksjonshemmede, brev dat. 16.03.10</u> Rådet minner om nye høgder og bredde for innandørs p-anlegg; h=2,4, b=4,5, l=6</p>

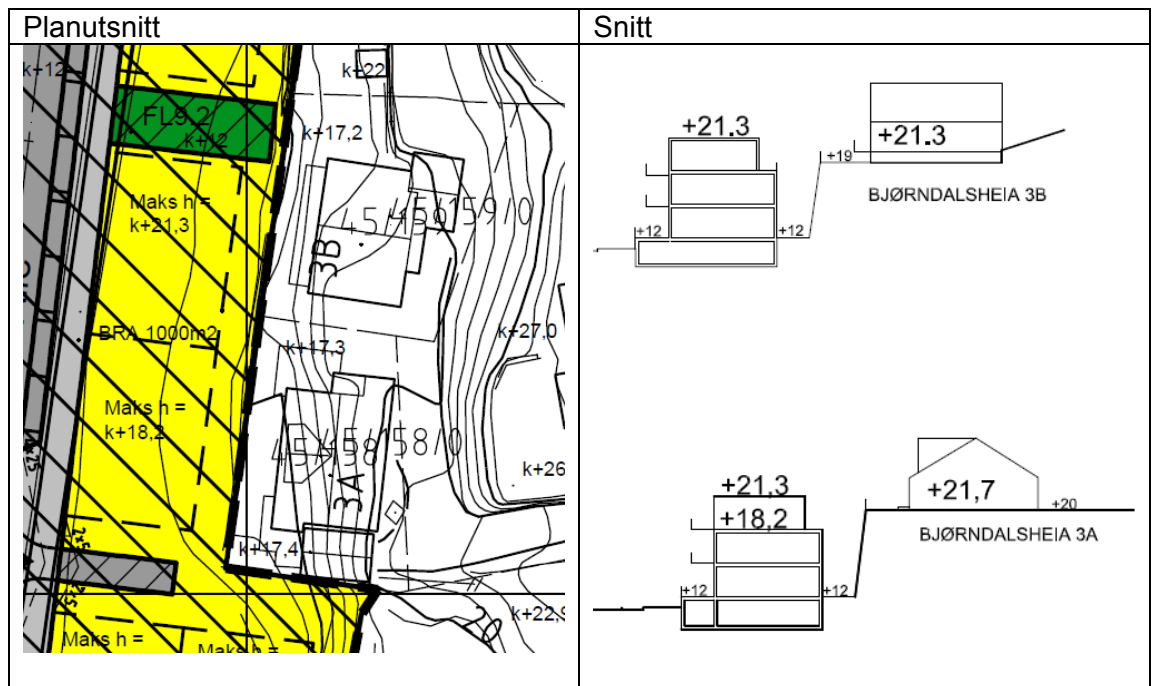
	<u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u> Rådets forslag er innarbeida i bestemmelsene.
83	<u>Elevrådet Presteheia skole, brev datert 30.03.09</u> Elevrådet ber om trygg skuleveg for begge planalternativ. Dei synest det er underleg at ikkje skolen også skulle uttale seg i saka.
	<u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u> Elevrådet og skolen fekk planen tilsendt ved ny høyring. Ingen har gitt uttale til revidert plan.
84 og 124	<u>Norges vassdrags- og energidirektorat, brev datert 03.04.09</u> NVE har motseiing til planen på grunn av for dårleg utgreiing om grunnforhold og rasfare.
124	<u>Ny uttale, brev dat. 07.04.10</u> Tidlegare motseiing blir trekt på bakgrunn av revidert plan.
69	<u>Samfunnsmedisinsk enhet, notat datert 11.03.09</u> Samfunnsmedisinsk enhet spør om sol/skygge er tilstrekkeleg vurdert. Dei er skeptisk til blanding bustad / næring. Bygningsmasse nær E-18 som støyskjerm må byggast først. Det må vere krav om stille side og dei minner om grenseverdier for støy frå installasjonar.
70	<u>Kultur – idrettsetaten, notat datert 25.03.09</u> Idrettsetaten uttalar seg om skole og idrettsbanar. Sidan skole nå er ute av saka, er bare eitt av punkta dei ber om aktuelle. Det er innarbeiding av rekkefølgekrav om opparbeiding av ein 11' bane på Kongsgårdjordene.
	<u>Plan- og bygningsetatens kommentar til dok 69 og 70:</u> Krav om 11'er bane på Kongsgårdjordene er innarbeida. Areal til banen er ferdig regulert. Næring i kombinert formål er nå redusert til forretning og kontor. Det er krav om stille side. Bestemmelsar om støy frå installasjonar er ivareteke i lovverk som vil gjelde også for denne utbygginga. Sol/skygge kunne vore vurdert meir detaljert.
80 og 123	<u>Bjørndalen vel, brev datert 02.04.09</u> <ul style="list-style-type: none"> • Mengd bustader 583 er det dobbelte av bystyrevedtak 27.04.05. Mange <i>opplever sin tilværelse og bo-kvaliteter forringet</i>. Det gjeld særleg plassering av og høgde på bygg. • <i>Den planlagte avkjørsel i krysset Bjørnebakken / Bjørnestien til nordre felt er er meget farlig for syklister og gående.</i> • <i>Belastningen i eksisterende rundkjøring – til og fra UIA, til og fra Bjørnebakken, til og fra Lund og til og fra Bjørndalssletta er svært stor og danner i rushtiden allerede nå utfordringer.</i> • Støy frå E-18 er problem i dag. • Utbygginga må bidra til kostnader for infrastrukturtiltak for barn; skole, leikeplass, fritidsaktivitetar (fotballbanar, klubbar etc.) • Det må definerast kva slag næring som kan tillatast; ikkje verksemdar som inneber lasting og lossing av varer mellom kl 24 og 06.
123	<u>Ny uttale, brev dat. 07.04.10</u> Velforeninga ber om at utbetring av trafikale forhold blir gjort tidleg i prosessen, at byggetida blir kortare enn 10 år og at arbeidet skal skje innan for normal arbeidstid.

	<p><u>Regulants kommentar</u> <i>Det er stilt rekkefølgekrav til når de ulike trafikkiltak skal etableres slik at sikkerheten ivaretas. Byggetid er rimeligvis avhengig av hvor stor interesse det er for å kjøpe bolig i området. Byggeprosessen skal gjøres i henhold til forskrifter for bl.a. støy og støv, slik at ulempene begrenses for øvrig bebyggelse.</i></p>
	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar</u> Plan- og bygningsetaten har ingen kommentar i tillegg til regulant.</p>
87 og 127	<p><u>Nye Bjørnebakken vel, brev datert 03.04.09</u> Nye Bjørnebakken vel seier det same som Bjørndalen vel om grad av utnytting i høve til bystyrevedtak 27.04.05. Det blir også vist til innspel på møter under utarbeiding av reguleringsforslaget, som ikkje er tekne omsyn til. Velforeninga ønskjer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meir grøntareal. Dei hevdar det skulle vore utarbeida eit grønt alternativt planforslag. • Blokkene i felt B11 ligg for nær eksisterande bebyggelse, og er for store. Ei blokk ligg i 100-meters beltet til Vollevannet. Alternativet med skole er best. • Dagens kryss mellom Bjørnebakken og Bjørnestien er farleg for gåande og syklende. Det vil bli forverra med ny avkjøring i krysset for veg til felt B 10 Fjellsiden.
127	<p><u>Ny uttale, brev dat. 07.04.10</u> Velforeninga har ei lang utgreiing om historikken i sak, som dei meiner har endra frå akseptabel utnytting til uakseptabel høg utnytting. Dei ønskjer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blokkene i Øverlia, felt B11, erstatta med einebustader, tomannsbustader og rekkehus i, alternativt 1 – 2 etasjar mindre på blokkene. • Endring i felt B11a som foreslått av plan- og bygningsetaten, utan tilsvarande auke i høgde for dei resterande blokkene. • Blokkene trekt lenger inn i bakken bak. • Vern av kolle og tørrmuruin.
	<p><u>Regulants kommentar</u> <i>Planetatens bemerkning av fjerning av den vestligste blokken med forslag om økning av takhøyde med en etasje for gjenværende bebyggelse har medført nytt forslag for B11. Opprinnelig takhøyde beholdes, boliger er trukket lengre mot syd dvs. lenger fra eks. bebyggelse samtidig som det er blitt større ubebygde arealer.</i></p> <p><u>Midlertidige barnehager:</u> <i>Grunnet dårlige forhold støy osv. er en plassering av midlertidig barnehage i Bjørndalen bortfalt.</i></p>
88 og 128	<p><u>Grethe og Olav Vaboen, brev datert 03.04.09</u> Vaboen stiller seg bak uttalen frå Nye Bjørnebakken vel. Dei meiner foreslått bebyggelse i felt B11, Øvrelia, vil vere til stor ulempe. Blokkene må flyttast lenger inn mot Bjørndalsheia, eller bygningstypen må endrast til småhus, einebustader- rekkehus. Dei seier: <i>Fokus er åpenbart å presse inn flest mulig boenheter og sikre dem en optimal beliggenhet, slik at leilighetene kan omsettes til en høyest mulig pris.</i></p>

128	<p><u>Ny uttale, brev dat. 07.04.10</u> Vaboen meiner utnyttinga er altfor høg og ber om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vestre blokk i felt B11a ut av planen. • Endre plassering av blokk 2 i B11a, som foreslått av plan- og bygningsetaten. • Kolle og ruin av tørrmur sikra mot inngrep.
	<p><u>Regulants kommentar:</u> <i>Ved første gangs utleggelse kom det bemerkninger om at boligene kom for nærme eks. boliger i Bjørnbakken. Det har vært laget flere forslag for å bedre dette. Foreliggende plan har vært forelagt planetaten sammen med ulike andre løsninger hvor man fant ut av viste planforslag var det beste. Like før planen skulle ut på høring kom planetaten med forslag om å ta ut den venstre blokka tas bort og øvrige legges på en etasje til 5 etg. Denne løsning har tidligere vært forkastet og vil etter vår mening være til større ulempe for naboene.</i></p>
	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar til Nye Bjørnebakken vel og Grethe og Olav Vaboen:</u> Revidert plan viser endra bebyggelse i Øvrelia og endra tracé for gang-/sykkelveg som skånar kultur-landskaps- og naturkvalitetane i friområdet mellom eksisterande og ny bebyggelse.</p>
86	<p><u>Advokatfirma Wangenstein, Wigemyr & Co Bjørndalsheia 1-13, brev dat. 04.04.09</u> Advokatformaet skriv bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er avtalebrot når Bjørndalsheia 1-13 ikkje er omfatta av reguleringsplanen. • Ny bebyggelse er lagt altfor nær inntil Bjørndalsheia 1 – 13, det vil forringe både sol og utsikt. • Grad av utnytting i planområdet vil medføre betydeleg auke i støy og trafikk, to element som også er merkbart negative element i dagens situasjon. • Området bør i staden for utbygging regulerast til friluftsområde.
	<p><u>Regulants kommentar:</u> <i>En inntreden av Bjørndalsheia 1 – 13 i vår plan har vært vurdert av vår arkitekt som i forhold til adkomst, byggeavstander, høydeforskjeller var vanskelig å etterkomme. Bebyggelse langs nevnte eiendommer er senket på deler av byggeområdet for å bedre forholdet til naboen.</i></p>

Plan- og bygningsetatens kommentar:

Det er Bjørndalsheia 1c og 1d som får størst ulemper av ny bebyggelse. Sjå kommentar til uttale frå dei (dok 125). Bjørndalsheia 3A og 3B ligg også svært nær, sjå kartutsnitt og snitt nedanfor.



Dette tilhøvet er bakgrunn for bestemmelsen i §1, første avsnitt:

Takoppbygg tillates kun i bebyggelse som trenger takterrasse for å tilfredsstille krav til utomhusareal.

Takterrasse tillates forutsatt at det kan dokumenteres at takterrassen ikke gir innsyn i uterom til nabo nærmere ny bebyggelse enn 20 meter.

125

Mjåland og Jørgensen, Bjørndalsheia 1c og 1d, brev datert 06.04.10

Bjørndalsheia 1a har i revidert plan gått frå 2 til 4 bueiningar.

Mjåland og Jørgensen er redde for å bli innestengt med innsyn og skygge frå nye bustader.

Regulants kommentar

Det er gitt føringer for en høy boligtetthet både kommunalt, fra fylket og statlig. Dette er i planen gitt en utforming som i størst mulig grad hensyntar eksisterende bebyggelse. Kravet til tetthet utelukker eneboliger – og det betyr at bygninger og boliger blir liggende tettere. Det vil endre innsynsforholdene. Innsyn fra takterrasse til hage antas ikke å være problematisk da de to uteoppholdsarealer ligger i ulike plan. Det dreier seg uansett om hager, som i dagens form, er relativt uskjermete. Planlagt bebyggelsesavstand til tomtegrense for Bjørndalsheia 1c og 1d er for B13 4m, for B9 5m og 5,5 m. Maks byggehøyder over terreng kan bli for B13 ca 8m, for denne del av B9 ca 6m og 9,5m, slik at den halve gesimshøyde det vises til er ivarettatt. For øvrig er makshøydene for B13 k+20, for B9 k+18,2 og k+21,5. Mønehøyde for Bjørndalsheia 1c og 1d er på k+19,6. Solforholdene vil endres. Dato og tidspunkt er i hht departementets veileder. Den er valgt fordi den gir en god indikator for solforhold til øvrige tider. Vedr. forringelse av eiendom som følge av planen er det ikke til å unngå at en utbygging av Bjørndalen vil medføre endringer i forhold til dagens situasjon. Vi mener imidlertid at planforslaget hensyntar eksisterende bebyggelse på en god måte.

	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u> Bjørndalsheia 1C og 1D må seiast å vere dei naboane som får situasjonen sin mest negativt endra av ny regulering, og som stemmer dårleg med regulants utsegn om at ingen skal miste utsikt. Bjørndalsheia 1C og 1D ligg på same terrengnivå som felt B13. Byggegrensene i B13 var svært vide i høve til den grunnflata , ca 116 m2, som skal kunna byggast. Byggegrense mot nabo i aust er nå snevra inn med 2 meter. Formulering om at bebyggelsen på B13 skal plasserast slik at den gir minst mulig skygge til Bjørndalsheia 1C og 1D er innarbeida i bestemmelsene . Sol/skygge må dokumenterast ved rammesøknad. Sol/skyggeanalysene i revidert planbeskrivelse viser ikkje skygge frå B13, truleg fordi B13 ikkje er del av regulants utbyggingsområde. Dei har ikkje foreslått volum på bebyggelse i B13.</p>
85 og 122	<p><u>Advokat Jakob Bakka for Bjørnestien 1, 3, 5 og 7, brev datert 03.04.09</u> Advokatfirmaet skriv at utnyttinga i planen er svært høg. Det gir store utfordringar med omsyn til å skape godt bumiljø og det medfører sterk trafikkauke. Foreslått bebyggelse er lite tilpassa til eksistrande villaområde. To moment blir ekstra omtalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tap av utsikt. Analysert utsikt synest å vere i retning aust- vest, medan utsikten frå Bjørnestien 1-7 går i særleg retning, over Kongsgårdjordene og utover Kristiansandsfjorden til Oksøy Fyr. I høve til golvnivået i Bjørnestien 1-7 medføre planen bebyggelse opptil 9 meter over utsiktsnivået til naboane i Bjørnestien. • Trafikkproblem. Bjørnebakken er overbelasta. Kryss Bjørnebakken / Bjørnestien er farleg.
122	<p><u>Ny uttale, brev dat. 06.04.10</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • To formuleringar i bestemmelsene, om takterrasse synest å sei to forskjellige ting, i §1 at bare KF1-5, B9 og B10 kan ha takterrasse og i §2 at alle kan ha det. • Trafikkauken i Bjørnebakken medfører at det må gjerast meir enn å bygge fortau. Krysset Bjørnebakken / Bjørnestien er farleg.
	<p><u>Regulants kommentar:</u> <i>Det er en viss inkonsistens i bestemmelsene fordi disse ble endret av planetaten før utleggelse. Jeg er for mulighet for terrasser på de lave delen av Parken Vest. Dette skulle ikke være i konflikt med naboer i Bjørnestien</i></p>
	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u> Bestemmelsene om takterrasse er konsentrert i § 1 for å unngå misforståing. Det skal bare kunna byggast takterrasse der det er nødvendig for å oppnå tilstrekkelig utomhusareal. Krysset Bjørnebakken / Bjørnestien er farleg i dag på grunn av manglande sikt. Ved utbygging av Bjørndalen skal krysset forbeholdt med etablering av frisikt.</p>
81 og 121	<p><u>Thomas Hundhausen og Indra Simhan, Bjørnebakken 18, brev datert 31.03.09</u> Hundhausen/Simhan er opptekne av:</p> <ul style="list-style-type: none"> • at planen skal fastlegge meir konkret kor mange familiebusstader som skal byggast. • om dagens rundkjøring vil ta unna trafikken. • fartshindrande tiltak i Bjørndalen og nedre del av Bjørnebakken. • at planen inneber at dagens grøntstruktur blir rasert. • at planlagde bygningshøgder i felt B10 Fjellsiden går feil veg i høve til nabobygg; for høgt der nabohus ligg lågt og omvendt.

121	<p><u>Ny uttale</u> Bygningshøgd framfor Bjørnebakken er 18 fortsatt for høg. Regulant hadde opplyst til andre gongs høyring at byggegrensa var flytta mot aust, men dette synest ikkje å vere gjort på plankartet.</p>
	<p><u>Regulants kommentar:</u> <i>Bebyggelsen i B10 er gitt en utforming som følger skrenten og terrenget bak, begge stiger mot vest. Høydene som oppgis i merknaden stemmer ikke. Skrenten i nedre del av hagen i Bjørnebakken 18 ligger hovedsakelig på k+ 42 og hagen stiger til k+ 46 opp langs huset. Stuehøyde er på k+ 47 og møne på k+ 50. Evt takoppbygg utgjør kun en mindre del av etasjearealet. Utsikt over planlagt bebyggelse vil være ivare tatt fra de fleste steder i hagen.</i> <i>Det vises videre til plan- og bygningsetatens kommentar vedr. takterrasser.</i></p>
	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u> Skrenten er gått over i ein bakke framfor Bjørnebakken 18. Regulant har ikkje svart på kva som er meint med flytting av byggegrensa. Den grensa som er flyttaa mot aust er grense mellom kote 43 og kote 40. Maksimal høgde i felt B10 er nå redusert til kote 42.</p>
76 og 126	<p><u>Per Helge Gumpen, Bjørnebakken 21, brev datert 28.03.09</u> Gumpen meiner utbygginga vil føre til voldsom trafikkauke. Han kommenterer også manglande samsvar mellom plankart og illustrasjonsvedlegg og mellom plankart på internett og utsendte plankart.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Foreslåtte bygningshøgder langs Bjørnebakken vil skape skjemmaende innkjøring til Bjørnebakken med skygge store delar av året. Is og snø vil smelte seint og vil derfor vere potensiell trafikkikkerhetsrisiko. Høgden vil også gje naboar tapt utsikt og stor grad av innsyn. • Gumpen ber om analyse av sol / skygge og trafikkstøy for eigedomen sin, og forklarar: <i>Foran vårt hus vil det være start og stopp hele døgnet, i tillegg vil det være en bakke opp frå det nye området hvor bilene vil ruse for å komme inn på Bjørnebakken.</i> • Næringsarealet, 10.000 kvm blir opplyst å vere ¼ Sørlandssenter. Kva blir konsekvensene for naboane? <i>Det bør i reguleringsplanen settes begrensninger i type forretningsdrift som tillates. Kommunen bør vurdere om det skal tillatast herberge og bevertning.</i> • Skal syklistar i Bjørnebakken skifte side ved KF1? Syklistene har meget høy fart i bunnen av Bjørnebakken som følgje av bakken ned.
126	<p><u>Ny uttale, brev dat. 07.04.10 v/ adv.Ståle Myhre</u> Gumpen/Myhre meiner at registrerte høgder ikkje stemmer og at Gumpen vil miste utsikt. Dei ber om:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Bygning foran blir flyttet eller nedjustert i høyden slik at Bjørnebakken 21 bevarer utsikt og dagens innelukking unngås. 2 Avstand fra Bjørnebakken 21 til nærmeste bygning økes opp til minimum 30 meter – dvs slik at regulant selv har opplyst at avstanden skal være 3 Innkjøring til Bjørnebakken blir vurdert på nytt – dersom dagens forslag blir opprettholdt må omlegging og opparbeidelse av ny/endret innkjørsel til den private vei inngå som rekkefølgebestemmelser for utbygger.

	<p><u>Regulants kommentar, utdrag:</u> <i>Bebyggelsen i Parken Sør KF1 – KF6 danner en romlig avslutning av parkrommet og en fasade mot E39 og Rv 471. Høyder og volumoppbygging er resultat av en helhetlig romlig komponering av bebyggelsen. Høydene er videre begrunnet i bebyggelsens effekt av å være støyskjerm for park- og lekeområder, samt bebyggelse som ligger på nordsiden. Endringer i bebyggelsen vil forrykke disse forhold, noe som ikke er ønskelig. Forholdet mellom Parken Sør og Bjørnebakken 21 anses som godt ivaretatt gjennom avstanden på 30m og ved at de to bygg har samme maks.høyde. Mht til endring av høyder; Det som er endret fra tidligere utlegging er ikke maks.høyde for bebyggelsen, men maks utbyggingsareal som har gått ned fra t-bra 3500m2 til 3000m2. Dette vil redusere samlet byggevolum slik at den romlige virkningen blir redusert.</i></p>
	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u> Trafikkauken i Bjørnebakken er ikkje større enn at total trafikk blir innanfor gata si tålegrense.</p> <p>Avstand mellom Bjørnebakken 21 og bygg i KF1 er 30 meter. Maks bygningshøgde i KF1 er tilsvarende mønehøgde i Bjørnebakken 21, som vil miste utsikt i ein sektor mot søraust. Utsikt mot sør blir uendra.</p> <p>Endringa for innkjøring frå Bjørnebakken blir at i staden for å kjøre omtrent rett fram frå sør, får ein med ny løysing ein krapp sving frå nord. For å greie svingen kan heile vegbanen bli tatt i bruk. For store bilar og ved problem på glatt føre kan offentleg snuplass ved innkjøring til gartneriet brukast.</p> <p>Bjørnebakken får med ny løysing vesentleg mindre trafikk der avkjøringa er. Plan- og bygningsetaten ser ikkje at det er behov for å bygge om krysset. Det blir eit punkt der bilist og syklist må vere ekstra observante på kvarandre.</p> <p>Dei andre punkta i uttalen er svart på i andre kommentarar.</p>
79	<p><u>Øystein Nylund, Bjørnebakken 7, brev datert 01.04.09</u> Nylund skriv bl.a.: Sitat: ”27.april 2005 vedtok bystyret å bebygge Bjørndalsletta. Dette ble vedtatt med 27 mot 26 stemmer. Forslaget var et benkeforslag som ikke var sendt ut på åpen høring. Det var i strid med all overordnet planlegging og var i mot administrasjonens anbefaling. Han seier vidare: Det ser ut som at vi igjen er inne i det uføre som vi opplever andre steder i byen og som mange påpeker. Nemlig bebyggelse først, og så løser vi infrastrukturen i neste omgang.</p>
	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u> Endringa av formål i Bjørndalen, frå gravplass til bustadområde i kommunedelplan for Lund, var ute til høyring 18.11. – 16.12. 2004, altså før endringa vart vedteken i bystyret 27.04.05. (arkivsak 200402212, dokument 98).</p>
75	<p><u>Per Christian Moen, Bjørnebakken 65 e-brev datert 02.04.09</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Moen ser fram til å få sti frå Borghilds vei til Vollevannet, men fryktar terrenginngrep som ved bygging av sti mellom Bergtoras vei og Vollevannet. Naturøydeleggingane i 100-metersbeltet må reparerast i samband med bygging av sti til Borghilds vei. • Eksisterande balløkke ved Vollevannet må oppgraderast med kunstgras og nye mål.

	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u> Årsaka til terrenginngrepa ved bygging av sti frå Bergtoras vei er at området vart brukt til fylling av overskotsmasse. Terrenget er ferdig forma med sti. I tillegg blir det nå lagt kloakkrøyr over private tomter i Borghilds vei, som grensar til friområdet med sti opp til Borghilds vei.</p> <p>Opparbeidingsdetaljar for stien mellom Vollevannet og Borghilds vei blir avklart i utomhusplan.</p>
73 og 119	<p><u>Ragnar Tharaldsen, Bjørnebakken 20, brev datert 19.03.09</u> Tharaldsen undrar seg over at bebyggelsen i felt B11 Fjellsiden, er planlagt høgast der nabobygg er lågast og omvendt. Det medfører store ulemper for naboane med utsikt til bakside av nybygg og innsyn.</p>
119	<p><u>Ny uttale, brev dat. 30.03.10</u> Tharaldsen meiner revidert plan medfører at dei som naboar vil miste utsikt og romkjensle, at dei får lite estetisk omgjevnad, redusert kvalitet på rekreasjonsområde (hage?), støy frå tekniske innretning og sjenerande innsyn.</p>
	<p><u>Regulants kommentar</u> <i>Planlagt bebyggelse i B10 har hovedsakelig maks.høyde på k+ 40 nedenfor Bjørnebakken 20. Skrenten i nedre del av hagen ligger på k+40 og hagen stiger til k+45 opp langs huset. De oppgitte k+46,3 som det refereres til er høyde i stua og skulle være korrekt innmålt manuelt på tomta under planprosessen. Planforslaget vil innebære en endring i forhold til dagens situasjon, men vi kan ikke si oss enig i at det vil medføre sjenanse i den grad det fremholdes i merknaden. Planforslaget ivaretar en relativt god utsikt fra de fleste steder i hagen til Bjørnebakken 20.</i></p>
	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar:</u> Senking av bebyggelsen til kote 40 må seiast å vere tilfredsstillande for Bjørnebakken 20, då mesteparten av hagen ligg høgare enn kote 43.</p>
71	<p><u>Gjerulf Ottersland, Siri Bryn Ottersland, Magne Bøe, Anne-Lene Brattvåg, Bjørnebakken 28 – 30, brev datert 18.03.09</u> Dei ber om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bygningshøgde maks kote 37,5 meter i felt B10 Fjellsiden, minimert oppbygg på tak (moderne heisar treng ikkje heishus over tak) • Å få vita kva planen set som minsteavstand frå ny bebyggelse til eksisterande. • Tiltak for å registrere eventuelle sprengingsskadar og garanti for utbetring av eventuelle skader. • Garanti for at eik, rogn- og hasseltre nær grensa til Bjørnebakken 28 kan bli ståande.

	<p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar om miljø- og trafikkspørsmål:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Grad av utnytting, bumiljø, grønt alternativ, ivaretaking av grønne verdier.</u> Utgangspunktet for planen er kommunedelplan for Lund, godkjent i bystyret 27.04.2005, til offentlig ettersyn 18.11. – 16.12. 2004 . Konsentrert utnytting er i samsvar med sentrale målsettingar for areal- og transportplanlegging som kommunen er forplikta til å følgje. Bustadmengda er litt redusert, frå ca 600 til ca 500. Konsentrert utbygging skal også ha godt bumiljø, og det skal ikkje gje naboar dårlig miljø. Men miljøet blir klart forskjellig frå et einebustadmiljø. Det er ikkje til å unngå at einebustadene får et anna naboskap enn natur, eplehage og jordbruk. Grøne verdier som var viktige å ta vare på, er nå sikra i revidert plan. Det er landskapsformer og eit kirsebærtre i friområdet nord for Øvreli. 2. <u>Kryss Bjørnebakken/Bjørnestien</u> Planen viser friskt i krysset som vil gjere det meir trafiksikkert. Friskt her skal vere opparbeida før <i>mer enn 25 boliger kan tas i bruk i felt B10 Fjellsiden.</i> 3. <u>Trafikk i Bjørnebakken, bil, sykkel, gående</u> Bjørnebakken har fartsgrense 30 km. Det er fart som er eigna for blanda trafikk bil og sykkel. Gata skal i følgje kommunal vegnormal kunna ta trafikk frå 250 bueiningar. Fotgjengarar, syklende barn og andre usikre i trafikken får fortau å ferdast på. Eventuelle fartsdempande tiltak må søkast om som separat sak. Tiltak blir vurdert på basis av fartsmålingar.
120	<p><u>Inge Tyri Fagerberg, e-post datert 06.04.10</u> Fagerberg har fått forsikring frå regulant om at utsikt til Oksøy fyr ikkje skal bli forstyrra av ny bebyggelse. Rassikring må byggast i samråd med tilgrensande nabo og utformast estetisk godt. Informasjon under byggeperioden vil bli setta pris på.</p>
	<p><u>Regulants kommentar</u> <i>Bjørnebakken 24s 1etg plan og terrasse ligger på k+43 og over, mens bebyggelsen nedenfor har maks. høyde på k+40 og k+ 37,5. Det innebærer fortsatt fri sikt over bebyggelsen.</i></p>

Samarbeidsgruppa for bydelen

Merknader frå samarbeidsgruppa er nå langt på veg innarbeida i revidert plan.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS SAMLA VURDERING

Motseiingar

Planen er endra med omsyn til dei punktene som Vest-Agder fylkeskommune og fylkesmannen har varsla motseiing til. Plan- og bygningssjefen har vore i kontakt med begge motseiingsinstansane og reknar med at motseiingane vil vere trekt tilbake innan bystyret får saka på bordet. Fylkeskommunen har alt svart bekreftande på dette. Siste vilkåret fylkeskommunen stilte for å trekke motseiinga er oppfylt, med krav i reguleringsbestemmelsene om at leikeareal skal vere på bakkeplan. Kvalitetskrav som fråver av støy, godt klima og sol er presisert.

Planen

Planprosessen ber preg av at forslagsstiller har utarbeida eit prosjekt i forkant av planprosessen. Det er lagt mykje arbeid i å argumentere og underbygge prosjektforslaget

gjennom tekst og illustrasjonar framfor å utrede alternativ. Det ligg mykje arbeid i konsekvensanalyse, skriv og presentasjonar. Planens hensikt og intensjon kjem klart fram. Det har vore ein tung prosess å få viktige element frå konsekvensanalysen inn i planen.

Reguleringsplanforslaget har nå mange gode løysingar, men også ein del utfordringar som skal løysast før bygging kan starte. Den største uvissa er framtidig omkjøringsveg for E18. Den neste er usikkerheta om grunnforhold i felt B10 Fjellsiden, korleis sikringstiltak kan vedlikehaldast etter at bygg er på plass.

Endringane som er gjort i planen er stort sett til det betre. Viktige endringar er:

1. Bygging kan ikkje starte opp i areal nedanfor dei gamle gardstuna KF 7 og KF8 før omkjøringstracé for E18 er avgjort. Planen må omarbeidast dersom omkjøringstracéen kjem nær eller gjennom planområdet.
2. Fareområdene er avmerka på plankartet og det er stilt krav til gjennomføring i reguleringsbestemmelsene.
3. Det er redusert høve til å bygge takterrassar og det er krav om å sikre mot innsyn frå takterrasse dersom terrassen kjem nærmare uterom hos nabo enn 20 meter.
4. Tak skal i størst mulig utstrekning forsynast med vannførdrøyande planter. Det vil sei at naboar høgare oppe får grønne tak å sjå ned på.
5. Ivaretaking av landskaps- og naturkvalitetar nord i planområdet:
 - a. G/s-vegkryss nord for dei eksisterande gardstuna er senka og delvis lagt om slik at terrengtilpassinga er betre,
 - b. Kollane får ligge fritt og urørt
 - c. Kirsebærtre ved kollen i vest i friområdet opp mot eksisterande bebyggelse i Bjørnebakken får stå urørt til glede for naboskap og til minne om fruktdyrking i området.
6. Ivaretaking av vilkår for småbarn og uteopphaldsareal i KF1-KF5:

Bustader i KF1 – KF5 må ha utomhusareal på tak. Småbarn må ha sandleikeplass på bakken i BL1.1. Det er ikkje presentert god nok dokumentasjon på at det kan framskaffast tilfredsstillande utomhusareal for den mengda bustader, 115, som regulant ønska å kunna bygge. Det er heller ikkje presentert utomhusplan som dokumenterer sandleikeplass for 115 bustader på bakkeplan i BL1.1 i tillegg til alt det andre som BL1.1 skal gje plass til (innregulerte sandleikeplassar, balløkke, open bekk, ny dam). Dei innregulerte sandleikeplassane kan truleg i nokon grad dekke også KF1-KF5.

Reguleringsbestemmelsene seier nå at bustadmengda i KF1-KF5 skal bestemast ved rammesøknad med dokumentering av at utomhusareal og sandleikeplass er i samsvar med krav. Plan- og bygningssjefen er ikkje overtydd om at felt KF1- KF 2 kan ha så mange som 115 bueiningar. Samla bustadtal som er oppført i denne saka kan difor vise seg å vere for høgt.
7. Ivaretaking av vilkår for barn: Krav om at alt leikeareal skal vere på bakkeplan og presisering av kvalitetskrav.

Følgjande forbettringspotensiale som ikkje er like godt løyst er:

Ivaretaking av nabointeresser:

På bakgrunn av at regulant har gått ut med at ingen skal miste utsikt har plan- og bygningssjefen forståing for at dei som bur inntil planområdet i Bjørndalsheia nr 3a og b og nr 1 c og d, i Bjørnebakken 18 og i Bjørnebakken 21 ikkje synest at regulant har levd opp til lovnaden sin. Planen er nå endra med at byggegrensa i B13 er trekt 2 meter mot vest og maks bygningshøgda i B10 er sett til kote 42.

Ivaretaking av estetikk:

- a. Parkeringskjellarer er planlagt delvis høgare enn terrenget. Det er ei svært utfordrande oppgåve å få ei slik løysing til å vere eit triveleg element i eit bustadområde.
- b. Samanhengande balkongar er eit anna element som det fins få gode og mange dårlege bygde eksempel på. Reguleringsbestemmelsene set særskilt krav til dokumentasjon av estetikk ved rammesøknad.

Plan- og bygningsetaten foreslår at planen nå kan godkjennast:

Plan og bygningsetaten 06.09.10

Ålaug Rosseland