

REFERAT |KRS| Byutviklingsstyret (2011-2015) d. 06-06-2013

Møtedato Torsdag d. 06. juni 2013 kl. 09:00

Møtested Tollbodgata 22

Indholdsfortegnelse

Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 23.05.2013.....	3
Moneheia - regulering av fortau.....	5
Opprustning av St. Olavsvei mellom Kongsgård alle og Tryms vei.....	10
Avfallsteknisk teknisk norm.....	12
Dvergsnesveien 411 - detaljregulering - førstegangsbehandling.....	18
Andøya, del av felt K1. Detaljregulering. Førstegangsbehandling.....	24
Kongsgård/Vige havn- og industriområde - felt H1 - detaljregulering. Sluttbehandling.....	34
Rv 41 - Hamresanden - Timenes - gang- og sykkelvei - reguleringsplan. Klage på bystyrets vedtak.....	44
Vestre Strandgate 49 – detaljregulering – godkjenning.....	52
Eidsbukta småbåthavn. Detaljregulering. Sluttbehandling.....	69
Alsviga 11 - 1/77 - Søknad om dispensasjon fra plankrav og byggeforbud mot sjø.....	80
Andåsveien 122 - gnr. 6/36 - søknad om dispensasjon fra reguleringsplan for ny bolig.....	87
Svaleveien 10 - 14/414 – Dispensasjon - påbygg av vindfang, terrasse og kvister.....	94
Gyldenløves gate 31 - 150/381 - oppbygg på tak - klage.....	100
Gnr.75 bnr.1 - Eftevåg - søknad om dispensasjon fra formål og plankrav i kommuneplanen for oppf.....	104
Dvergsnesveien 522 - 96/102 - dispensasjon fra gjeldende kommuneplan for å rive gammel hytte og.....	108
Kommunedelplan for Hamrevannområdet – fastsetting av planprogram.....	112
Kommunedelplan for RV 41 og RV 451 - Ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik - fastsetting av p.....	118
Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 06.06.2013.....	124
Bystranda - søknad om stenging i forbindelse med arrangement Palmesus.....	127

Sak 119/13: Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 23.05.2013

Vedlegg

Protokoll fra byutviklingsstyrets møte 23.05.2013.pdf



Arkivsak-dok. 201300002-47
Saksbehandler Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
06.06.2013

Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 23.05.2013

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret godkjenner protokollen fra møte i byutviklingsstyret 23.05.2013.

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

Sak 120/13: Moneheia - regulering av fortau



Dato 2. mai 2013
Saksnr.: 201300125-9
Saksbehandler Per Kjelsaas

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
06.06.2013

Moneheia - regulering av fortau

Sammendrag

Hamre vel har i mange år hatt fokus på trafikksikkerhet i Moneheia. Veien er bratt og svingete, og de ønsker at det lages en reguleringsplan for fortau mellom Balchens vei og Båsefjellveien.

Ingeniørvesenet har laget en planskisse for fortau på strekningen og støtter velforeningens ønske om igangsetting av reguleringsarbeid. Utbygging av fortau vil bli kostbart og vil måtte skje i etapper over mange år.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret vedtar at det startes opp reguleringsarbeid for fortau i Moneheia mellom Balchens vei og Båsefjellveien.

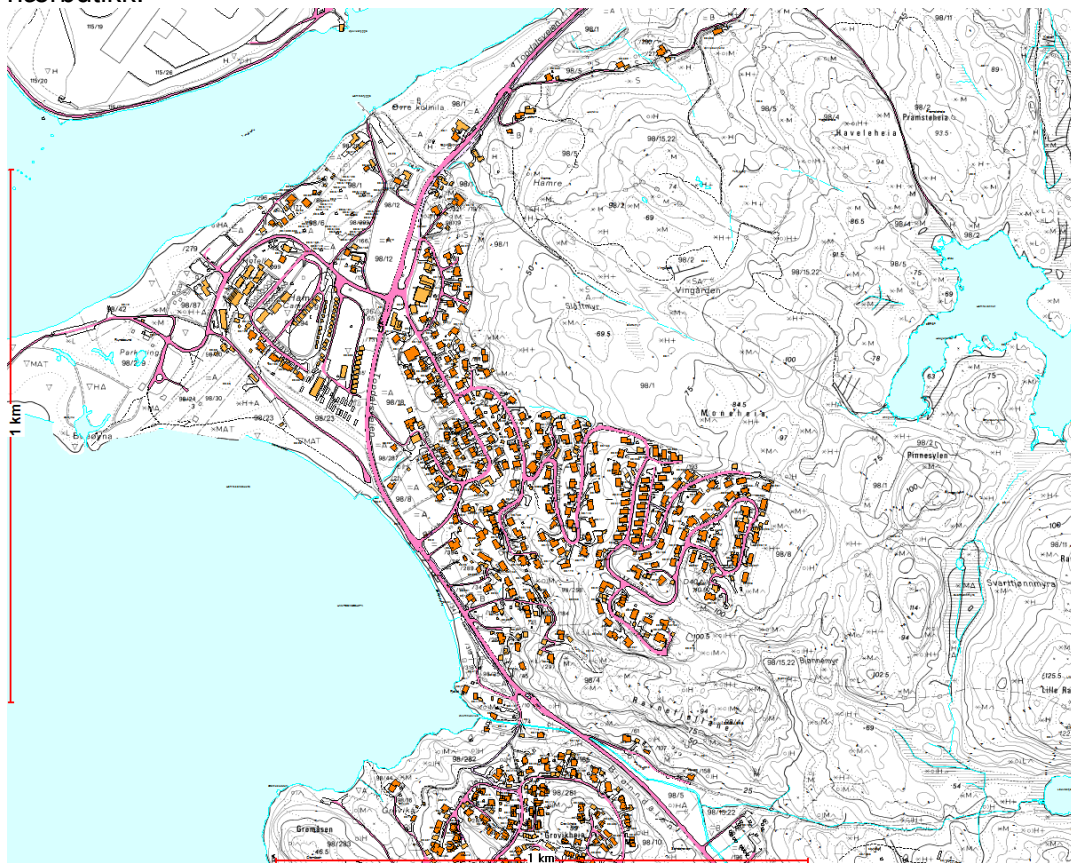
Terje Lilletvedt
byingeniør

Per Kjelsaas

Vedlegg: ingen

Bakgrunn for saken

Forholdene for myke trafikanter i Moneheia er vanskelige med bratt og svingete vei uten fortau, spesielt er forholdene dårlige om vinteren. Stigningsforholdene gjør det vanskelig å legge flere fartsdempere. Eksisterende gangstier kan i en viss grad avlaste Moneheia for gangtrafikk, men disse er smale, bratte og ikke egnet for bevegelseshemmede og barnevogner. De kan heller ikke brøytes om vinteren, slik at gående stort sett er henvist til å bruke bilveien til skole, buss og nærbutikk.



Vi har i flere år hatt dialog med Hamre vel om mulige tiltak for å bedre forholdene. En løsning kan være å bygge fortau langs veien. Dette vil bedre sikkerheten for gående, men pga bebyggelse nær inntil veien vil et fortau bli kostbart og vil kreve inngrep i private eiendommer. En fortauløsning vil måtte bygges ut over mange år, men det er viktig å komme fram til planprinsipper for hele strekningen før en opparbeider delstrekninger. Vi har laget nedenstående planskisse for fortau langs Moneheia fra Balchens vei til Båsefjellveien (ca. 1000 m). Planen er basert på en asfaltert kjøreveibredde på 5 m pluss breddeutvidelser i kurver og et 2,5 m bredt fortau langs nordsiden av veien og 1 m til grøft/snøopplag på hver side.

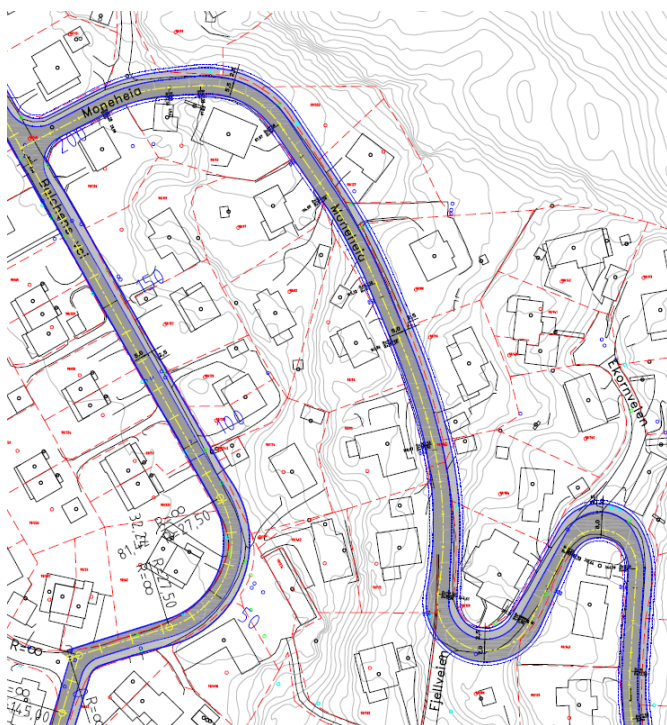
Det er regulert en veiforbindelse mellom Moneheia og Lauåsen. Denne vil endre noe på trafikkbildet i Moneheia og det forventes at trafikken vil gå ned som følge av at beboere i øvre del av Moneheia vil kjøre over Lauåsen til byen. Noe trafikk må forventes fra Lauåsen ned Moneheia til Hamresanden og KIWI-butikken i krysset Tofdalsveien-Balchens vei. Selv om det blir endringer i trafikkbildet, mener vi det er viktig å sikre fotgjengere i Moneheia med et fortau.

Planen er oversendt velforeningen og vi presenterte den på velforeningens årsmøte 18. mars 2013. Det var stort engasjement blant velforeningsmedlemmene og entydig ønske om at reguleringsarbeid påbegynnes. Velforeningen har i brev datert 8. april 2013 bedt om at reguleringsarbeid startes.

Strekningen kan deles inn i følgende parseller:

Moneheia, fortau mellom Balchens vei og Ekornveien

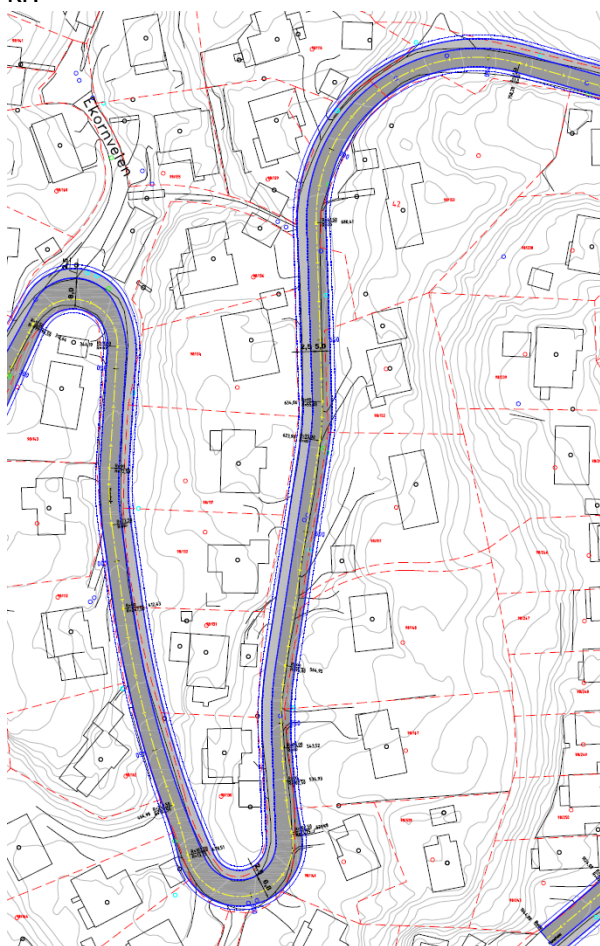
Strekningen er 330 m lang og biltrafikken er målt til 804 kjøretøyer i døgnet (november 2007). Fortauet legges på nordsiden av veien og innebærer inngrep i alle eiendommene på nordsiden og 3 eiendommer ved kryss med Fjellveien. Forstøtningsmur må flyttes. Samtlige lysmaster bør skiftes og lufstrekk til boliger bør saneres. Parsellen er kostnadsberegnet til 6-7 mill kr. Dette er den farligste strekningen og den bør prioriteres høyest.



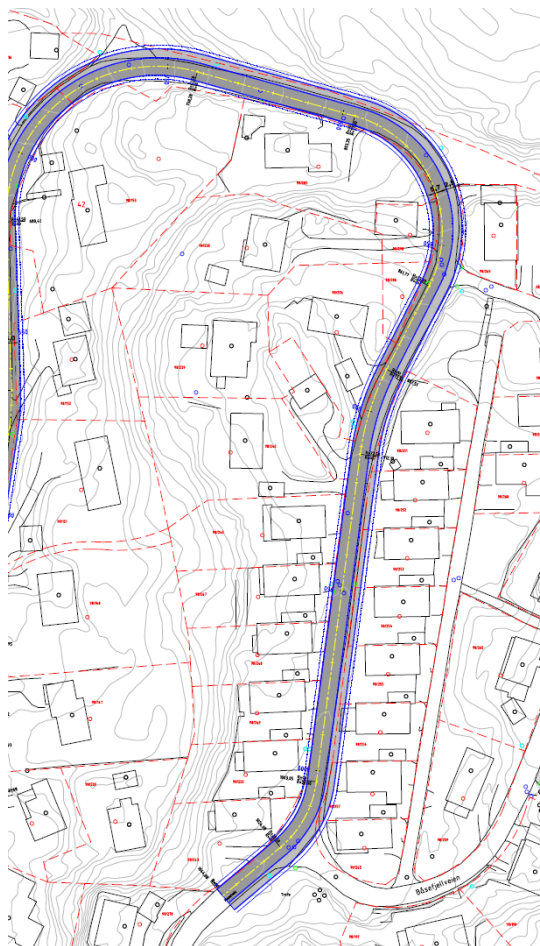
Balchens vei - E Kornveien

Moneheia, fort mellom E Kornveien og Moneheia 42

Strekningen er 350 m lang. Fortet legges på nordsiden og vestsiden av veien. Planen innebærer inngrep i flere eiendommer. Forstøtningsmurer må flyttes og flere avkjørsler må legges om. Samtlige lysmaster bør skiftes og lufstrekk til boliger bør saneres. Parsellen er kostnadsberegnet til 6-7 mill kr.



E Kornveien – nr, 42



nr. 42 - Båsefjellveien

Moneheia, fortau mellom Moneheia 42 og Båsefjellveien

Strekningen er 340 m lang. Fortauet legges på nordsiden og østsiden av veien. De største eiendomsinngrepene vil skje på flaten før Båsefjellveien der fortauets legges inn langs østsiden av veien (nr. 55 - 69). Samtlige lysmaster bør skiftes og lufstrekk til boliger bør saneres. Parsellen er kostnadsberegnet til 5-6 mill kr.

Økonomi/framdrift

Det er ikke avsatt midler til tiltak i Moneheia i trafiksikkerhetsplanen for 2011-2014, og disponibelt beløp til denne type tiltak er for tiden ca. 4 mill. kr. i året. Før midler kan avsettes må det utarbeides reguleringsplan og gjennomføres grunnnerv. Dette er prosesser som normalt tar flere år. Vi mener likevel det er viktig å få på plass en godkjent reguleringsplan, slik at en kan foreta en etappevis utbygging. En reguleringsplan er viktig for hindre at arealbruken i området ikke forverrer mulighetene for å få bygget ut fortau pga nye tilbygg, garasjer og støttemurer.

Sak 121/13: Opprustning av St. Olavsvei mellom Kongsgård alle og Tryms vei

Vedlegg

Plan St. Olavs vei ved Oddemarka skole.pdf

Dato 10. mai 2013
Saksnr.: 201300125-11
Saksbehandler Per Kjelsaas

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
06.06.2013

Opprustning av St. Olavsvei mellom Kongsgård alle og Tryms vei

Trafikksituasjonen i St. Olavs vei er i dag forholdsvis uryddig forbi Oddemarka skole. I forbindelse med bompakka for E18 Bjørnadalssletta-Gartnerløkka ble det avsatt ca. 65 mill. til tiltak for myke trafikanter i Kristiansand. Et av prosjektene var opprusting av St. Olavs vei mellom Østerveien og Kongsgård alle med separat sykkelvei og fortau. Anleggskostnadene til prosjektet er beregnet til 3,5 mill. kr. Pga merforbruk på andre prosjekter er det ikke midler igjen fra bompakka.

Ingeniørvesenet har i samarbeid med Oddemarka skole utarbeidet vedlagte plan for opprusting av gata. Planen er basert på at det bygges en sykkelvei med separat fortau langs nordsiden mellom Kongsgård allé og Tryms vei og et fortau langs sydsiden. Langs sydsiden avsettes det areal for kantsteinparkering og levering og henting av skoleelever. Sykkelparkering til skolen er foreslått langs fortau mot idrettsbanen, mellom Sleipners vei og skolens p-plass og ved ombygging av sykkelparkeringen langs Sleipners vei. Planen berører bare kommunal veigrunn.

Planen tar ikke stilling til om St. Olavs vei skal forbindes med Østerveien, men er tilpasset dette dersom det skulle bli aktuelt.

Det er i flere år planlagt rehabilitering av vann- og avløpsledninger på strekningen, men dette er blitt utsatt i påvente av midler til veiprosjektet. Det er planlagt oppstart av vann- og avløpsarbeidene til høsten 2013. Vi foreslår prosjektet tas opp i forbindelse med arbeidsplan vei for 2014.

Planen er sendt til alle huseiere på strekningen og det ble avholdt et informasjonsmøte for disse på Oddemarka skole 8. april 2013. Det har ikke innkommet merknader til planen. Planen er forelagt samarbeidsgruppe for bydel sentrum.

Forslag til vedtak

[Byutviklingsstyret vedtar plan for opprusting av St. Olavs vei mellom Kongsgård alle og Tryms vei datert 29.01.2013.](#)

Terje Lilletvedt
byingeniør

Per Kjelsaas

Vedlegg: Plan for opprusting av St. Olavs vei datert 29.01.2013

Sak 122/13: Avfallsteknisk teknisk norm

Vedlegg

Vedtak BYSTYR, 19062013, Sak 81/13, Avfallsteknisk teknisk norm

Avfallsteknisk norm - februar 2013.pdf

Avfall sør Husholdning, styrebehandling av avfallsteknisk norm..pdf

Dato 10. mai 2013
Saksnr.: 201303219-2
Saksbehandler Gro Kathrine Solås

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
06.06.2013
19.06.2013

Ny avfallsteknisk teknisk norm samt orientering om mål og strategier for nedgravde avfallsløsninger

Sammendrag

Avfallsteknisk Norm

Avfall Sør har i samarbeid med plan og bygningsetatene og ingeniøravdelingene i sine eierkommuner utarbeidet en avfallsteknisk norm for renovasjonsområdet.

Avfallsteknisk norm beskriver de krav kommunene har vedtatt for oppsamlings- og innsamlingsløsninger i Kristiansandsregionen.

Normen skal være et verktøy for kommunene til å stille riktige funksjonskrav til de renovasjonstekniske løsningene i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan og behandling av byggesøknad for bolig, fritidsbolig eller næringsbygg.

Avfallsteknisk norm skal bidra til å sikre rasjonell og funksjonell drift av renovasjonsløsningene og effektivisere saksbehandlingen i kommunene. For entreprenører og utbyggere vil normen sette funksjonskrav og anbefale tekniske løsninger for avfallsanlegg.

Avfallsteknisk norm er hjemlet i forurensningslovens § 30, 3. ledd og skal vedtas av alle eierkommunene.

Avfallsteknisk norm har vært på høring til om lag 60 aktuelle høringsinstanser i Kristiansandsregionen. Avfallsteknisk norm er behandlet av Administrativt utvalg i Avfall Sør og ble behandlet og vedtatt i styret til Avfall Sør Husholdning den 17.12.12 med følgende enstemmige vedtak:

«Styret i Avfall Sør Husholdning ber administrasjonen i Avfall Sør Husholdning om å sende forslaget til Avfallsteknisk norm til endelig behandling i eierkommunene».

Mål og strategier for nedgravde avfallsløsninger

Avfall Sør Husholdning ser flere fordeler med nedgravde avfallsløsninger. Det bidrar til en ryddig og renslig avfallshåndtering, man sparer verdifullt areal, reduserer luktproblemer og øker brannsikkerheten. Avfall Sør vil arbeide for en slik utbygging i Kristiansandsregionen.

I forbindelse med Avfall Sør sitt arbeid med ny avfallsplan diskuteres tydeligere og mer konkrete mål for nedgravde avfallsløsninger. Avfall Sør har i denne forbindelse formulert noen mål og strategier. Hensikten med å ta med disse målene i saken er å få eventuelle tilbakemeldinger til det videre arbeidet med avfallsplanen.

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar Avfallsteknisk norm datert februar 2013.
2. Teknisk direktør gis fullmakt til å foreta mindre endringer av normen i samarbeid med Avfall Sør.
3. Bystyret tar Avfall Sør orientering om mål og strategi for nedgravde avfallsløsninger til orientering.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Terje Lilletvedt
Byingeniør

Vedlegg:

1. Avfallsteknisk norm for kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne og Vennesla datert februar 2013.
2. Avfall Sør Husholdning styre behandling av Avfallsteknisk norm, 17.12.12. Sak 51/12

BAKGRUNN FOR SAKEN

Avfallsteknisk Norm

Avfall Sør har i samarbeid med planetatene i sine eierkommuner utarbeidet en avfallsteknisk norm for renovasjonsområdet. Normen foreligger nå og er klar for endelig behandling og vedtak i eierkommunene.

Kristiansand kommune har vært representert i arbeidsgruppa med en representant fra plan og bygningsetaten og en representant fra ingeniørvesenet. Normen har i tillegg vært diskutert med representanter fra de øvrige etatene/sektorene i samarbeidsgruppa for Sentrum, innspill fra gruppa er tatt med i normen.

Formål

Avfallsteknisk norm beskriver de krav kommunene har vedtatt for oppsamlings- og innsamlingsløsninger i Kristiansandsregionen og gir råd til kommunens håndtering av avfallsspørsmål i plan- og byggesak.

Normen skal være et verktøy for kommunene til å stille riktige funksjonskrav til de renovasjonstekniske løsningene i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan og behandling av byggesøknad for bolig, fritidsbolig eller næringsbygg.

Avfallsteknisk norm skal bidra til å sikre rasjonell og funksjonell drift av renovasjonsløsningene og effektivisere saksbehandlingen i kommunene. For entreprenører og utbyggere vil normen sette funksjonskrav og anbefale tekniske løsninger for avfallsanlegg.

Hjemmelsgrunnlag og omfang

Avfallsteknisk norm er hjemlet i forurensningslovens § 30, 3. ledd og skal vedtas av alle eierkommunene.

Det er utarbeidet egen forskrift for husholdningsavfall for Kristiansand, Songdalen, Søgne og Vennesla som regulerer Avfall Sørs og abonnentenes ansvar og oppgaver knyttet til sortering, oppsamling, innsamling og transport av husholdningsavfall.

Avfallsteknisk norm setter funksjonskrav til de tekniske løsningene som skal benyttes for å sikre god tilrettelegging for abonnentene og en forsvarlig innsamling av avfallet. Normen skal sikre at tekniske løsninger gir lav risiko for skade og ulykke, få avvik i renovasjonsordningen samt god tilrettelegging for husstandene og dermed høy grad av kildesortering. Hensynet til universell utforming er ivarettatt så langt det anses mulig.

Normen omfatter avfallsfraksjoner som samles inn på husstands nivå og har fokus på fellesløsninger og ikke løsninger for enkelte husstander. Returpunkter er gitt en kort omtale.

Normen gir grunnlag for kommunene til å fastsette krav til teknisk avfallsløsning overfor utbyggere av alle typer bygg også næringsbygg. Krav må hjemles i plan- og bygningsloven med forskrifter. Dersom det etableres løsninger i boligbebyggelse, som er i strid med normen, kan Avfall Sør med hjemmel i forskrift for husholdningsavfall kreve at løsningen endres eller utbedres.

Endringer og rullering av normen

Avfallsteknisk norm endres og rulleres ved behov. Det skal foretas en samlet gjennomgang og oppdatering etter to års bruk av normen i kommunene. Deretter vurderes behovet for rullering hvert 4. år. Avfall Sør har ansvar for å iverksette prosess for gjennomgang og rullering. Mindre endringer av normen kan gjennomføres administrativt av Avfall Sør Husholdning i samarbeid med eierkommunene.

Høringsrunder og behandling i Avfall Sør Husholdnings styre

Avfallsteknisk norm har vært på høring til om lag 60 aktuelle høringsinstanser i Kristiansandsregionen. Det er mottatt uttalelser fra Krag-gruppen som gir sine uttalelser ut fra erfaringer med utbyggingen av Justneshalvøya. I tillegg er det kommet uttalelser på eget informasjonsmøtet om normen samt fra Kristiansand kommune ved Ingeniørvesenet. I all hovedsak har uttalelsene omhandlet forhold vedrørende nedgravde avfallsløsninger. Flere av høringsuttalelsene har inneholdt gode innspill til endringer. Dette er tatt til følge i den foreliggende normen. For nærmere omtale av uttalelsene vises det til vedlagte sak ASH 51/2012 fra styret i Avfall Sør husholdning.

Avfallsteknisk norm er behandlet av Administrativt utvalg i Avfall Sør og ble behandlet og vedtatt i styret til Avfall Sør Husholdning den 17.12.12 med følgende enstemmige vedtak:

- *Styret i Avfall Sør Husholdning ber administrasjonen i Avfall Sør Husholdning om å sende forslaget til Avfallsteknisk norm til endelig behandling i eierkommunene.*

Mål og strategier for nedgravde avfallsløsninger

Flere andre renovasjonsselskap og kommuner har formulert ambisiøse mål og strategier for nedgravde avfallsløsninger. Trondheim kommune sier blant annet at innen 2030 skal 50 % av all innsamling av avfall skje fra nedgravde løsninger. Videre har BIR (Bergen) et hovedmål om at manuell håndtering av avfallsbeholdere skal være slutt i 2020 ut fra hensyn til HMS-krav, og er kommet langt med å bygge ut ulike typer nedgravde løsninger – herunder rørbaserte avfallssug.

Avfall Sør Husholdning ser flere fordeler med nedgravde avfallsløsninger. Det bidrar til en ryddig og renslig avfallshåndtering, man sparer verdifullt areal, reduserer luktproblemer og øker brannsikkerheten. Avfall Sør vil arbeide for en slik utbygging i Kristiansandsregionen.

I forbindelse med Avfall Sør sitt arbeid med ny avfallsplan diskuteres tydeligere og mer konkrete mål for nedgravde avfallsløsninger. Avfall Sør har i denne forbindelse formulert noen mål og strategier. Hensikten med å ta med disse målene i saken er å få eventuelle tilbakemeldinger til det videre arbeidet med avfallsplanen.

Forslag til mål for nedgravde avfallsløsninger:

- I forbindelse med planlegging og prosjektering av nye boligområder med mer enn 35 boenheter skal det alltid vurderes bruk av nedgravde løsninger. 80 % av alle nye boligområder med mer enn 35 boenheter skal ta i bruk nedgravde avfallsløsninger innen 2016.
- 20 % av eksisterende blokkbebyggelse skal innen 2020 ha etablert nedgravde avfallsløsninger
- Etablering av nedgravde løsninger i spredt bebygde områder er lite aktuelt.

For å nå målene har Avfall Sør formulert flere strategier og tiltak:

- Nedgravde innsamlingsløsninger prioriteres fremfor dunkerenovasjon der dette er mulig i nye boligområder og tilbys som løsning også i etablerte områder.
- Eksisterende borettslag og sameier må prioriteres med hensyn til nedgravde avfallsløsninger.
- Boligområder som Posebyen og andre liknende områder med behov for mer estetiske innsamlingsløsninger skal prioriteres.
- Det må utarbeides kriterier for når avfallssug skal velges fremfor nedgravde konteinere.

- Avfall Sør må komme tidligere inn i planfasen ved etablering av nye boligområder. Det må etableres kontakt med planleggerne i kommunene på et tidligere tidspunkt enn i dag.
- Det bør vurderes bruk av økonomiske incentiver (tilskudd, differensierte gebyrer og lignende) for etablering og bruk av nedgravde avfallssystemer i etablerte boligområder. Det bør også vurderes om det skal gis tilskudd ved etablering i nye boligområder.
- Det skal legges til rette for at både husholdninger og næringsdrivende kan knyttes til nedgravde avfallsløsninger.

Avfall Sør ønsker tilbakemelding fra kommunen på ovennevnte mål og strategi for nedgravde avfallsløsninger. Arbeid med mål og strategier for nedgravde avfallsløsninger inngår som en viktig del avfallsplanen. Avfallsplanen vil senere i år bli forelagt kommunen for endelig vedtak.

Sak 123/13: Dvergsnesveien 411 - detaljregulering - førstegangsbehandling

Vedlegg

Plankart

Reguleringsbestemmelser

Planbeskrivelse.pdf



Dato 22. mai 2013
Saksnr.: 201204293-18
Saksbehandler Silke Skovsholt

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
06.06.2013

Dvergsnesveien 411 - detaljregulering - førstegangsbehandling

Sammendrag

Planområdet ligger på Dvergsnes i Randesund, øst for Børresvåg og vest for Ødegård.

Planforslaget legger opp til 10 nye eneboliger på tomter fra 367 m² og 684 m². Boligene vil ha gode solforhold og hver enhet er sikret minst 80 m² uteareal plassert ut mot skogen. Innenfor planområdet er det regulert inn lekeplass på 330 m². Planområdet ligger i en tett skog, og sjøen kan nås via stier på begge sider av planområdet.

En problemstilling har vært boligens utforming og estetikk. På planområdet er i dag en eldre enebolig, oppført med saltak etter lokal byggeskikk. Bygningen er ikke registrert som bevaringsverdig i kulturminnevernplanen, likevel har det vært plan- og bygningsetatens anbefaling, at boligen bevares og nye boliger bygges ut med saltak. Forslagsstiller ønsker å rive bygget og bygge boliger med flate tak i stil med andre områder på Dvergsnes. Det vurderes, at lokal byggeskikk er et viktig identitetsskapende element i planområdet. Siden bygget ikke er registrert som bevaringsverdig, har vi under tvil ikke krav til bevaring av eksisterende bygg, og vil derfor ikke kreve at nye boliger bygges ut etter samme lokale byggeskikk som eksisterende bygg.

Plan- og bygningsetaten vurderer hovedgrepet som godt og ser for seg at planforslaget vil gi boliger med gode bokvaliteter og kvalitetsfylte utearealer.

Forslag til vedtak

1. Byutviklingsstyret legger detaljregulering for Dvergsnesveien 411 sist datert 8. mai 2013, med bestemmelser sist datert 8. mai 2013, ut til offentlig etter-syn.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Silke Skovsholt
Saksbehandler

Trykte vedlegg

1. Plankart, sist datert 8. mai 2013.
2. Bestemmelser, sist datert 8. mai 2013
3. Planbeskrivelse, sist datert 8. mai 2013

Utrykte vedlegg

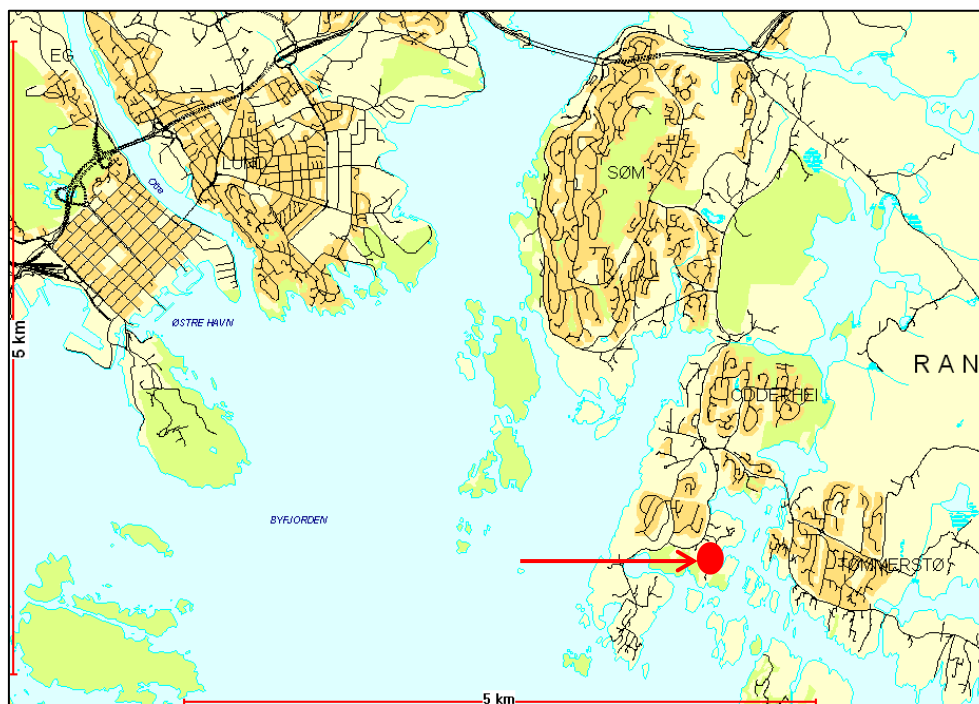
1. Snitt
2. ROS-analyse
3. Støyutredning
4. Notat vedr. berggrunn

BAKGRUNN FOR SAKEN

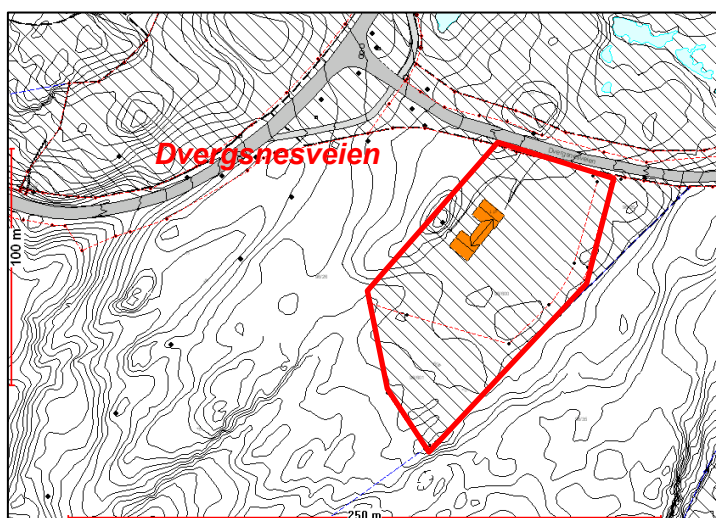
Forslaget fremmes av BN-konsult AS på vegne av Bjørn Breien. Hensikten med reguleringen er å legge til rette for boligbebyggelse på omsøkte eiendom.

Dagens situasjon

Planområdet ligger på Dvergsnes i Randesund. Området er 1. prioritets grøntområde i grøntstrukturutredningen. Området skråner litt mot sør men er for øvrig relativt flatt med enkelte koller og skogvokst terreng. Nærområdet består av store friluftsområder, med unntak av mot nord der det kommer ny boligbebyggelse. Området har et godt skole- og barnehage tilbud med bl.a Dvergsnestangen barnehage og Dvergsnes skole innen kort avstand. Planområdet har også nærhet til område - senter, Søm samt nytt bydelsenter på Rona.



Oversiktskart



Situasjonskart



Ortofoto

Planens innhold

Planen legger opp til 10 nye eneboliger og en sandlekeplass. Boligene er regulert langs atkomstvei og foreslås plassert lengst mulig mot nord for å oppnå gode oppholdsarealer på boligenes syd/vestside. Boligene er foreslått i 2 fulle etasjer med 3 etasje for terrasse og noe begrenset bebyggelse. Tomtene har en størrelse fra 367 m² til 684 m² og boligene vil få en grunnflate fra ca. 100 m² til 170 m². Kolle i AU1 er sikret bevart gjennom reguleringsplan og bestemmelse. Likeledes vil terreng og vegetasjon utenfor byggegrens gi utearealer rekreative kvaliteter.

Det vurderes at forslag til detaljregulering oppfyller krav i kommuneplan; minst 80 m² uteoppholdsareal pr. boenhet, 2 parkeringsplasser på hver tomt samt 3 felles gjesteparkeringsplasser og 70 % av boligene skal oppfylle krav til tilgjengelig boenhet.

Teknisk infrastruktur vil bli ivarettatt gjennom opprustning av vei fra Ødegard frem til Dvergsnesveien, noe som også vil innebære gang-/sykkesti på samme strekning.

En prøveboring i området viser ingen tegn på sulfidholdige bergarter i planområdet (se utredning datert 2.10.2012, SWECO).

Der er foretatt en støyutredning som viser, at en mindre del av tomtearealet på B2-6 er plassert i gul støysone. Bestemmelser sikrer at utearealer må ligge innenfor grønn støysone.

NØKKELTAL FOR BOLIGTOMTER			
Felt	Areal	Maks BRA	Tilgjengelig boenhet
B1-1	571,3 m ²	240 m ²	
B1-2	442,0 m ²	200 m ²	X
B 1-3	367,5 m ²	200 m ²	X
B 1-4	490,9 m ²	200 m ²	X
B 2-1	684,4 m ²	250 m ²	
B 2-2	614,8 m ²	250 m ²	
B 2-3	578,7 m ²	240 m ²	X
B 2-4	657,9 m ²	250 m ²	X
B 2-5	569,9 m ²	240 m ²	X
B2-6	652,4 m ²	250 m ²	X



Salgsopstilling med sol/skygge-forhold 20. juni kl. 17

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

Relevante rikspolitiske retningslinjer er «samordnet areal- og transportplanlegging T-5/93». Plan- og bygningsetaten mener planforslaget er i tråd med denne da det planlegges med god arealbruksintensitet.

Kommuneplanen har formål bebyggelse og anlegg. Den har en rekke bestemmelser og retningslinjer for nye boligfelter. Det er plan- og bygningsetatens vurdering at detaljreguleringsplanen er i tråd med kommuneplanen.

Reguleringsplan som gjelder for området er «Reguleringsplan for Kones-Børresvågkilen» plan nr. 782, vedtatt av bystyret 13.9.2000. Feltet er regulert til boligområde og der tillates to bolighus med et samlet bruksareal på 850 m². Mønehøyde er regulert til å være to meter over angitte gesimshøyder.



Utsnitt av gjeldende reguleringsplan

Plan- og bygningsetaten kan anbefale at byggeområdet B1 i gjeldende plan utnyttes bedre. En økning fra to til ti boliger anbefales. En forutsetning er, at grensen mot friluftsområdet ikke utfordres.

Melding om oppstart

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 15.5.2012 med frist 5.7.2012. Det kom inn 3 merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i planbeskrivelsen. Merknadene reiser ikke store problemstillinger.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa og deres merknader er innarbeidet i planforslaget.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Plan- og bygningsetaten vurderer at forslagsstiller har fremmet en gjennomarbeidet plan med ryddig struktur. Det vurderes som et fornuftig plangrep og legge til rette for 10 eneboliger innenfor planområdet. Boligene forventes å få gode bokvaliteter og utearealer vil være kvalitetsfylte. Dvergsnes området bygges i disse årene ut og en utbygging/fortetning av gjeldende reguleringsplan innen for dette område vurderes fordelaktig.

En problemstilling har vært boligenes utforming og estetikk. På planområdet er i dag en eldre enebolig, oppført med saltak etter lokal byggeskikk. Bygningen er ikke registrert som bevaringsverdig i kulturminnevernplanen, likevel har det vært plan- og bygningsetatens anbefaling, at boligen bevares og nye boliger bygges ut med saltak. Forslagsstiller ønsker å rive bygget og bygge boliger med flate tak i stil med andre områder på Dvergsnes. Det vurderes, at lokal byggeskikk er et viktig identitetsskapende element i planområdet. Siden bygget ikke er registrert som bevaringsverdig, har vi under tvil ikke krav til bevaring av eksisterende bygg, og vil derfor ikke kreve at nye boliger bygges ut etter samme lokale byggeskikk som eksisterende bygg.

Andre diskusjoner i prosessen har gått på plassering av lekeplass, byggegrenser, bygningshøyder og tilpasning til terreng.

Hensynet til biologisk mangfold er vurdert. Det er ikke registrert forekomster i kommunens naturbase, den nasjonale naturbase eller i artskart innenfor planområdet. Utbygging i tråd med planforslag vurderes ikke å komme i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven, jfr. Naturmangfoldlovens §§8-12. Gjennom planarbeidet har det ikke kommet frem opplysninger om spesielle artsforekomster som gir grunnlag for å ta spesielle hensyn. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilstrekkelig jf. Naturmangfoldloven §8

Det foreligger ikke kulturminner innenfor planområdet.

For vurdering av øvrige temaer henvises til planbeskrivelsen.

Bestemmelsene må kvalitetssikres før planen vedtas:

- § 1.1.6 Høyder: Tillatt gesimshøyde i gjeldende plan er 7 m. Forslagsstiller utfordrer dette og foreslår en maks gesimshøyde på 8,5 m. Ved utbygging av funkis-liknende boliger må gesimshøyden endres slik at den samsvarer utbyggingsfelt E1-E6 i reguleringsplan for Dvergsnes Felt B – særlig del: *Tillatt gesimshøyde for bygg er 7 m. Det tillates et takoppbygg på max 25,0 m² BYA i inntil 1,5m over angitt gesimshøyde for å gi tilgang til takterrasse. Takoppbygg skal ikke inneholde beboelsesrom.*

Plan- og bygningsetaten vurderer hovedgrepet som godt og anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Silke Skovsholt
22. mai 2013

Sak 124/13: Andøya, del av felt K1. Detaljregulering. Førstegangsbehandling

Vedlegg

1. Plankart sist datert 21.05.2013
2. Bestemmelser sist datet 21.05.2013
3. Planbeskrivelse_21.05.2013.pdf
4. Trafikkvurdering_21.05.2013.pdf
5. Støyvurdering_21.05.2013.pdf
6. Støyvurdering vedlegg_21.05.2013.pdf
7. Sol/skygge illustrasjon
8. ROS sjekklister sist datert 07.01.2013

Arkivsak-dok. 201211004-8
Saksbehandler Anne Mari Aasaaren

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
06.06.2013

Andøya, del av felt K1. Detaljregulering. Førstegangsbehandling

Sammendrag

Tiltaket er lokalisert nordvest på Andøya i Vågsbygd omtrent åtte kilometer fra Kristiansand sentrum, og rundt 1,2 kilometer til krysset med Vågsbygdveien. Planforslagets innhold er utvikling av næringsarealet på gnr. 9 bnr. 59 med to treetasjes kontorbygg nord for de to kontorbyggene som nylig er bygd. Planområdet er på rundt 27 dekar.

Kommuneplanen vektlegger sentral plassering av kontorformål på grunn av hensynet til samordnet areal- og transportplanlegging og klima. Kvadraturen har førsteprioritet og metrostrengen andreprioritet. Lokaliseringen av kontor- og arbeidsplassintensiv virksomhet andre steder vil føre til større trafikkøkning.

Med de to kontorbyggene i sør er utnyttingsgraden i gjeldende reguleringsplan nådd, og de to kontorbyggene som planlegges nord i planområdet gir dobbel utnyttelse i forhold til gjeldende reguleringsplan. Dette fører til stor økning i biltrafikken på Andøyveien. Plan- og bygningsetaten vurderer at det er nødvendig for lokalmiljøet at det legges til rette for bedret kollektivdekning, at trafiksikkerheten for myke trafikanter ivaretas og at støyforholdene for boligene langs Andøyveien utredes.

Naboplanen som nylig er vedtatt bidrar med fortau i sitt planområde, og opprusting av to fotgjengeroverganger på Andøyveien slik at de blir mer trafiksikre for myke trafikanter. Plan- og bygningsetaten vurderer at busstoppene vest og sørøst for krysset Andøyveien/Andøyfaret er viktig å knytte sammen med dette planforslaget. Plan- og bygningsetaten vurderer at planområdet må utvides for å få med det sørøstre busstoppet.

Det kan vurderes virkemidler som er nødvendig for å dempe bilbruken, samtidig som kollektivtrafikken styrkes, og det legges til rette for økt sykling og gåing. Plassering av arbeidsplasser utenfor bussmetroens stamlinje kan føre til at det blir for langt å sykle og for tungvint å ta bussen, og dette er uheldig både for folkehelsen og klimaet.

Det er positivt med utvikling av næringsområdet i Kristiansand teknologipark for å styrke det eksisterende kompetansemiljøet innenfor olje, gass og offshore, og øke antall arbeidsplasser i Vågsbygd.

Forslag til vedtak:

1. Byutviklingsstyret legger detaljregulering for Andøya, del av K1 sist datert 21.05.2013, med bestemmelser sist datert 21.05.2013, ut til offentlig ettersyn.
2. Før planen legges ut til offentlig ettersyn må plankartet endres slik at:
Planområdet utvides for å få med busstoppet sørøst for krysset Andøyveien/Andøyfaret. Bestemmelser og planbeskrivelse justeres i tråd med dette.
3. Trafikkvurdering og støyvurdering oppdateres i forhold til trafikktellinger utført i februar 2013 mens planforslaget er på offentlig ettersyn. Eventuelle endringer av avbøtende tiltak kan føre til endrede rekkefølgebestemmelser.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Anne Mari Aasaaren
Saksbehandler

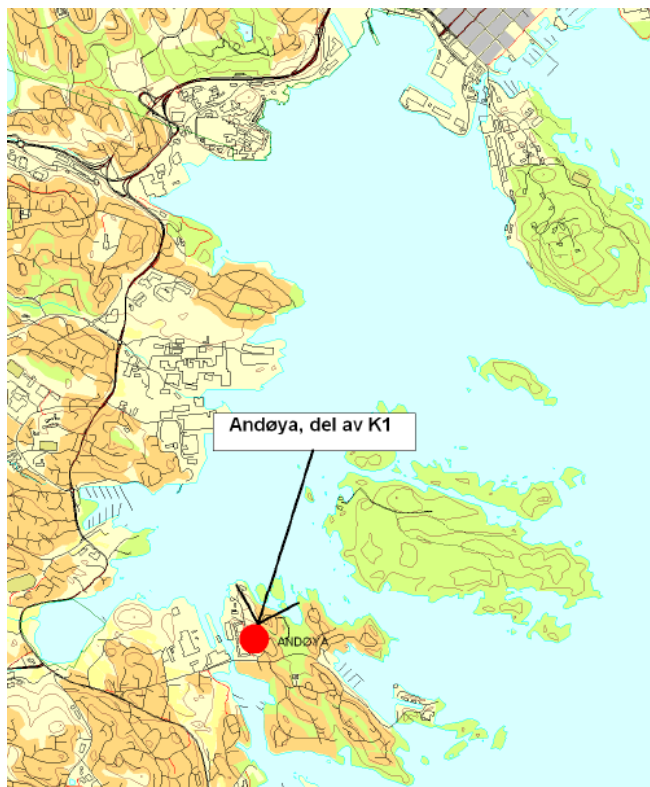
Trykte vedlegg

1. Plankart sist datert 21.05.2013.
2. Bestemmelser sist datert 21.05.2013
3. Planbeskrivelse sist datert 21.05.2013
4. Trafikkvurdering sist datert 21.05.2013
5. Støyvurdering sist datert 21.05.2013
6. Støyvurdering vedlegg sist datert 21.05.2013
7. Sol/skygge illustrasjon
8. ROS sjekklister sist datert 07.01.2013

BAKGRUNN FOR SAKEN

Planforslaget fremmes av Rambøll AS på vegne av Andøyfaret Eiendom AS.

Formålet er å legge til rette for to kontorbygninger i det eksisterende næringsområdet i Kristiansand teknologipark. Planområdet omfatter også to kontorbygg i sør som er bygd.



Dagens situasjon

Planområdet ligger på Andøya rundt åtte kilometer fra Kristiansand sentrum, og har kontorbyggene langs Kyresundet og boligområdet i Andøyfaret som nærmeste naboer. Det er rundt 1,2 kilometer til krysset med Vågsbygveien.

Området er på 26 172 m² med kontorbygg i sør, og småkupert terreng nordover med barskog, løvskog og bart fjell. Et viktig landskapselement er ryggen som strekker seg nord-sør og skiller boligene fra næringsområdet. Fjellryggen virker som buffer mellom næringsområdet og boligområdet i Andøyfaret.

Boligområde i Andøyfaret består av forholdsvis tett småhusbebyggelse, mens kontorbyggene langs Kyresundet ligger på rekke med parkeringsplasser foran.



Planens innhold

Formålene i planforslaget er kontor, bolig, vegetasjonsskjerm, friområde, annen veggrunn – grøntareal, vei, fortau, lager, parkering og busstopp, se arealfordeling i planbeskrivelsen.

Planforslagets utnyttelse, fotavtrykket, blir opp mot BYA=55 % og bruksareal, BRA blir 125 %. Dette inkluderer ikke parkeringskjeller og lagerkjeller som hver har 2450 m², men bakkeparkering er med.

Planforslaget foreslår flere kontorbygg som en utvidelse av Kristiansand Teknologipark. Kontorbedriftene her er innenfor olje, gass, shipping og industri. Foreslått utnyttelse er dobbel i forhold til reguleringsplanen for Andøya fra 1987. Parkeringsdekningen er foreslått å være 2,5 parkeringsplasser for bil pr 100 m² bruksareal, og to for sykkel. I forslag til bestemmelser er det tatt med at inntil 1500 m² kan brukes til overflateparkering, og i tillegg skal det være parkeringskjeller.



Det er planlagt to kontorbygg nord for de to med hvit fasade. Det er planlagt HC-plasser ved inngangsparti, heis fra parkering-skjeller og kontorbyggene skal utformes etter kravene i TEK10. I forslag til bestemmelser er det tatt med at inntil 1500 m² kan brukes til overflate-parkering.

Rambøll har utarbeidet trafikkvurdering datert 17.12.2012 basert på tellinger fra 2005. 21.05.2013 konkluderte Rambøll med at Ingeniørvesenets tellinger fra februar 2013, vedlegg 4, bekrefter trafikk-tallene lagt til grunn for deres trafikkvurdering. Det er støy fra dagens virksomhet i



Andøya industripark, og fra biltrafikk på Andøyveien. Rambøll har utarbeidet støyvurdering datert 18.12.2012, vedlegg 5, basert på trafikktegninger fra 2005. Støykart ut fra dagens situasjon datert 21.05.2013, vedlegg 6, viser strekningen fra litt før Kyresundet og forbi grøntdraget ved Andøya gård.

Tellingene fra 2013 viser en ÅDT i Andøyveien på ca. 5400 ved Hammerveien, se illustrasjon, og 4150 ved Andøyfaret. Dette er vesentlig mer enn det som angis i trafikkvurderingen. Støyberegninger fra 2007 viser at det var 20 boliger langs Andøyveien mellom Vågsbygdveien og Andøyfaret med støy ved fasade på over 60 dBA. Med den trafikkveksten som har vært og som kommer, bør støysituasjonen kartlegges på nytt.



Illustrasjonen viser busstopp for vestgående trafikk vest for krysset Andøyveien/Andøyfaret, og sørøst for krysset for østgående trafikk.

Areal til busstopp er kommunalt eid, og regulert til næring vest for krysset og friområde sørøst for krysset i Andøyaplanen som ble vedtatt i 1987. Arealet til busstopp vil ta litt av kollen nærmest veien.

Solforhold for boligene i Andøyfaret i forhold til planlagte kontorbygg er vist i illustrasjon av sol/skygge, vedlegg 7.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

Rikspolitiske retningslinjer for:

- barn og unge, T-5/93
- samordnet areal- og transportplanlegging
- universell utforming
- behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2012

Kommuneplanen 2011-2022



Planområdet grenser inntil felt NS6, og er avsatt til næringsbebyggelse med produksjonsrettet virksomhet inkludert lager, og det skal sikres tilstrekkelig etasjehøyde i førsteetasje for industriformål.

§ 1 Der det er motstrid med eldre reguleringsplaner gjelder reguleringsplanene foran kommuneplanens arealdel, med noen unntak.

§ 6 Ved utbygging skal tekniske anlegg og viktige samfunnstjenester som vann- og energiforsyning, avløp, veinett, herunder også anlegg for gående og syklende og kollektivtransportanlegg m.m være etablert før det kan gis midlertidig brukstillatelse.

Retningslinjer for næring sier at det skal

legges til rette for arealreserver for prioriterte næringer. Det skal søkes å legge til rette for lokalisering av arbeidsplasser slik at behovet for bilreiser begrenses.

Planforslaget har formålene kontor, lager og parkering. Formålet kontor er ikke i tråd med kommuneplanen, men det er i tråd med gjeldende reguleringsplan fra 1995 som gjelder foran kommuneplanen.

Belønningsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Kristiansandsregionen forutsetter at veksten i biltrafikk stoppes fra om med 2010, og at rushtidstrafikken reduseres med fem prosent innen 2012. Prosjektet Framtidens byer forutsetter redusert CO2-utslipp fra biltrafikken. Et godt utbygd kollektivtilbud vil bidra til å styrke byen som regionens transportknutepunkt, legge til rette for enkle arbeidsreiser og styrke byens profil og troverdighet innen satsingen på fornybar energi og miljø. Godt oppvekstmiljø er også viktig.

Reguleringsplan

Andøya, plannr. 518 vedtatt 16.12.1987 har formålet kontor og service. Maksimum gesimshøyde er maksimum 12 meter fra terreng til gesims, og vegetasjonsbelte mellom boligområdet og næringsområdet er regulert inn. Bebyggelsesplaner, plannr. 518 A vedtatt 14.06.1989 og 518B vedtatt 05.12.1988. Planforslaget erstatter deler av planene.

Tidligere saksgang

I 2008 ble det jobbet med en plan for omregulering av dette planområdet til bolig og næring., Det stoppet opp fordi kommunen ikke ønsket å endre en del av regulert næringsområde til boligformål.

Melding om oppstart

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 12.11.2012 med frist 23.12.2012. Det kom inn sju merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i planbeskrivelsen.

Det er avklart med fylkeskommunen at planområdet ikke er en del av felt NS6 i kommuneplanen satt av til sjørettet næring, men har formål næringsbebyggelse selv om det på kommuneplankartet ser ut som ett felt. Ellers var temaene støy på grunn av økt biltrafikk på Andøyveien, høyde og arkitektonisk utforming av kontorbygg, avstand til boligbebyggelsen, skepsis til skyggevirking og innsyn fra kontorbyggene, trafiksikker skolevei med overganger på Andøyveien, busstopp, bruk av grøntdraget gjennom planområdet og ønske om utredning av trafikkflyt i krysset mot Vågsbygdveien og i Kjoskrysset.

Medvirkning

Utbygger arrangerte et offentlig møte på Andøya 05.02.2013. Det kom flere uttalelser fra de frammøtte. Det er et sammendrag av dem i planbeskrivelsen. Temaene var støy, nok parkeringsdekning, vurdering av fasadefarger på kontorbyggene, ønske om å etablere en voll der trafoen mot boligområdet står og ønske om befaring for å se hvor mye av ryggen mellom kontorbyggene og boligområdet som blir bevart.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa 20.03.2013.

Merknadene fra samarbeidsgruppa er imøtekommet i planforslaget. Utvidelse av planområdet for å få med busstopp sørøst for krysset Andøyveien/Andøyfaret skal utføres av utbygger før offentlig ettersyn, oppdatering av trafikkvurdering og støyvurdering med tall fra trafikktelling utført av ingeniørvesenet i februar 2013 skal utføres parallelt med offentlig ettersyn, og det samme gjelder kartlegging av støy langs Andøyveien.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Det er positivt med utvikling av næringsområdet i Kristiansand teknologipark for å styrke det eksisterende kompetansemiljøet, og øke antall arbeidsplasser i Vågsbygd. Generelt er det gunstig å utnytte areal effektivt, men dette må også vurderes opp mot konsekvensene. Kontorformål med dobbel utnyttelse til kontor og arbeidsintensiv virksomhet i forhold til gjeldende reguleringsplan fører til stor økning i biltrafikken på Andøyveien. For å få plass på dette er det nødvendig for lokalmiljøet at trafikksikkerheten for myke trafikanter ivaretas. Dette gjelder i krysset Andøyfaret/Andøyveien, kryssinger av Andøyveien mellom boliger og skole og busstopp for skyss elever og dem som bruker buss til arbeidsreiser og ellers.

Naboplanen har krav til opprusting av to kryssinger av Andøyveien slik at de blir mer trafikksikre for myke trafikanter. Dette planforslaget tar med fortau langs veien i næringsområdet ned til krysset med Andøyveien, og den nylig vedtatte naboplanen bidrar med den resterende delen av fortauet. Etablering av busstopp vest og øst for krysset Andøyveien/Andøyfaret er viktig å knytte sammen med dette planforslaget.

Utbygger har tatt med busstoppet vest for krysset Andøyveien/Andøyfaret, og det er avklart at busstoppet sørøst for krysset også skal tas med i planområdet før planforslaget sendes på offentlig ettersyn. Plan- og bygningsetaten vurderer at det er viktig med utvidelse av planområdet for å få med busstoppet øst for krysset Andøyveien/Andøyfaret.

Plan- og bygningsetaten vurderer at det er en utfordring å utvikle næringsområdet på Andøya i forhold til kommunens forpliktelser om å få ned bilbruk og nå klimamålet for 2020. Kommunen skal støtte opp under næringslivets satsing og legge til rette for ekspansjon og nyetableringer gjennom en bevisst arealpolitikk. Det kan vurderes virkemidler som er nødvendig for å dempe bilbruken, samtidig som kollektivtrafikken styrkes, og det legges til rette for økt sykling og gåing. I et folkehelseperspektiv er det viktig å tilrettelegge for at folk velger å gå, sykle og/eller ta buss til jobben. Plassering av arbeidsplasser utenfor bussmetroens stamlinje kan føre til at det blir for langt å sykle og for tungvint å ta bussen, og dette er uheldig både for folkehelse og klima.

Biologisk mangfold jf. Naturmangfoldloven §§ 8-12

§8 Kunnskapsgrunnlaget.

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Det er ingen registreringer i naturbaser eller artsdatabanken.

§9 Føre var-prinsippet

Konsekvensene av tiltaket er kjent.

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være i tilstrekkelig grad belyst.

Kulturminner

Det er ingen registreringer innenfor planområdet.

Barn og unges interesser

Hele planområdet var i bruk av barn og unge til utbygger bygde kontorbygg sør i området. Den nordre delen er i bruk i dag, og fram til den bygges ut. Området har vært regulert til næring siden 1995 i samme plan som tilgrensende boliger, og på det grunnlaget vurderes det at utbygger ikke kan pålegges å finne erstatningsareal. Det er positivt at de eldre skoleelevene sykler eller går til skolen, men alle barneskoleelever på Andøya har krav på skoleskyss. Det er av stor interesse for barn og unge at skoleveien blir trafikksikker. Det ivaretas med de to busstoppene, vurdering av krysset Andøyveien/Andøyfaret og hvordan gang- og sykkelforbindelsen over Andøyveien kan utformes.

Universell utforming

HC-plasser skal ivaretas, og bygget utformes i tråd med kravene i TEK10.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kostnadene blir på vanlig måte en drøftelse i utbyggingsavtalen. Det blir driftskostnader for de arealene kommunen eier/skal eie.

Næringsareal

Det er en utfordring å kombinere målene i kommuneplanen og i Regionplanen for mindre bilbruk og lavere utslipp av CO₂ i forhold til utvikling av næringsklyngen på Andøya. Det er positivt med utvikling av næringsområdet i Kristiansand teknologipark for å styrke det eksisterende kompetansemiljøet innenfor olje, gass og offshore. Det er mange boliger i vest, og det er positivt med økt antall arbeidsplasser i Vågsbygd.

Grønnstruktur

Grøntstrukturutredningen viser forbindelse gjennom planområdet med 1. prioritet. Den er ivarettatt i planforslaget og regulert som friområde. Beltet med vegetasjon og terreng mot øst vurderes som en svært viktig buffer mellom næringsområdet og boligbebyggelsen i Andøyfaret. Ryggen gir også atkomst til friområdene i nord og atkomst til sjøen. Arealet til busstopp for østgående trafikk vil ta litt av kollen nærmest veien, men kollen vurderes fortsatt å skjerme omkringliggende bebyggelse.

Transport

Kommuneplanen vektlegger sentral plassering av kontorformål på grunn av hensynet til samordnet areal- og transportplanlegging. Kvadraturen har førsteprioritet og metrostrengen andreprioritet. Lokaliseringen av kontor- og arbeidsplassintensiv virksomhet utenom der kommuneplanen legger opp til det, fører til større trafikkøkning.

Det er positivt med utvikling av næringsområdet. Samtidig vektlegger kommuneplanen sentral plassering av kontorformål på grunn av hensynet til samordnet areal- og transportplanlegging. Planforslaget har dobbel utnyttelse i forhold til gjeldende reguleringsplan. Dette fører til stor økning i biltrafikken på Andøyveien. Plan- og bygningsetaten vurderer at det med en så stor utnyttelse til kontorformål og arbeidsintensiv virksomhet utenom metroaksen og Kvadraturen er det avgjørende at det legges til rette for bedre kollektivdekning, og at trafikk sikkerheten for myke trafikanter ivaretas. Det skal derfor etableres busstopp for vest og sørøst for krysset Andøyveien/Andøyfaret. Nylig vedtatt naboplan har rekkefølgekrav til opprusting av to fotgjengeroverganger på Andøyveien.

Busstoppet sørøst for krysset Andøyveien/Andøyfaret er viktig å knytte sammen med dette planforslaget. Plan- og bygningsetaten vurderer at planområdet må utvides for å få med dette busstoppet.

I forslag til bestemmelser er det tatt med at inntil 1500 m² kan brukes til overflateparkering. Det må vurderes om gjesteparkering og HC-plasser skal være overflateparkering mens andre ansatteplasser skal være i parkeringskjeller. Det må også vurderes om kommuneplanens bestemmelser for næringsarealer i ytre sone skal følges slik at det settes av en parkeringsplass for bil og to parkeringsplasser for sykkel pr. 100 m² bruksareal. Plan- og bygningsetaten vurderer at satsing på økt kollektivtilbud best kan kombineres med færre parkeringsplasser for bil. Plan- og bygningsetaten vurderer at utbygger må oppdatere trafikkvurderingen med tall fra trafikk telling utført i februar 2013, og at det kan gjøres parallelt med at planforslaget er på offentlig ettersyn.

Støy

Vurderingene av økt trafikk på Andøyveien i støyvurderingen er gjort ut fra trafikk telling fra 2005. Vedlegg med støykart ut fra tall fra trafikk telling ingeniørvesenet fikk utført i februar 2013 er datert 21.05.2013. Boligene langs Andøyveien blir mer utsatt for støy med økt biltrafikk til planlagte kontorbygg. Plan- og bygningsetaten vurderer at støy langs Andøyveien må kartlegges parallelt med at planforslaget er på offentlig ettersyn. Dette gjelder også området ved boligene i Andøyfaret der det ikke er terreng som skjermer mot støy fra Andøya

industripark. Kontorbyggene skal sammen med terreng og bygningene mot Kyresundet bidra til å skjermes boligene i Andøyfaret mot støy fra Andøya industripark.

Estetikk

Kontorbebyggelsen er delt opp for å virke mindre ruvende sett fra boligområdet og fra sjøen. Det vurderes at naturfarge på fasadene vil gi et mindre ruvende uttrykk enn hvit farge, og dette anbefales derfor på de planlagte kontorbyggene. Nærvirkningen av planlagte kontorbygg blir fra næringsbyggene i Andøyfaret, og fra tilgrensende nabobebyggelse. Fjernvirkningen blir sett fra sjøen.

Forurensning

Den vestlige delen av planområdet er merket av som mulig forurensset grunn, og skal undersøkes før bygging av kontorbygg kan starte.

Energi

Det vurderes at bestemmelsen i kommuneplanen om tilkopling innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme bør følges.

Utbyggingsavtale

Det skal inngås utbyggingsavtale med kommunen.

Plan- og bygningsetaten anbefaling og konklusjon

Samlet sett vurderer plan- og bygningsetaten at planforslaget kan aksepteres fordi næringsinteressene er tungtveiende. Plan- og bygningsetaten anbefaler at planforslaget legges ut på offentlig ettersyn med de endringene som er tatt med i forslag til vedtak.

Saksbehandler: Anne Mari Aasaaren
22.05.2013

Sak 125/13: Kongsgård/Vige havn- og industriområde - felt H1 - detaljregulering. Sluttbehandling.

Vedlegg

Vedtak BYSTYR, 19062013, Sak 83/13, Kongsgård/Vige havn- og industriområde - felt H1 - detaljregulering. Sluttbehandling.

1. Plankart, sist datert 17.12.2012.
2. Bestemmelser, sist datert 17.12.2012.pdf
3. Planbeskrivelse, sist datert 17.12.2012
4. Risikovurdering, datert 15.05.2012
5. Spredningsberegninger, datert 15.05.2012

Arkivsak-dok. 201111601-32
Saksbehandler Jøran Syversen

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
06.06.2013
19.06.2013

Kongsgård/Vige havn- og industriområde - felt H1. Detaljregulering. Sluttbehandling.

Sammendrag

- Planområdet ligger lokalisert på Kongsgård og Prestebekken grenser inntil området i sør.
- Området omreguleres fra havneområde til varmesentral innenfor et lite delområde på ca 5 daa. Omreguleringen til varmesentral har vært klarert med havnevesenet i lang tid men Agder Energi Varme har først nå satt i gang planarbeidet for dette. Området er tiltenk en varmesentral for olje eller gass, samt en trafo stasjon. Varmesentralen er en såkalt spisslast sentral som skal brukes ved å dekke opp større effektbehov om vinteren eller som en backup i situasjoner hvor det oppstår behov som feks. ved reparasjoner av sentralanlegget som er plassert på Langemyr ved Strai. Selve bebyggelsen kan ha en grunnflate på ca 3400 m2 inklusiv parkering. Total byggehøyde er opp til kote +24. Terrenget skal heves til kote +4. En pipe som skal betjene anlegget kan bygges opp til kote +69.
- Tiltakets lokalisering ligger mellom to store utbyggingsområder med havnearealer på Kongsgård/Vige i øst, samt Marviksletta og Marvika i sør og sørvest, og vil kunne enkelt betjene disse utbyggingsområdene med fjernvarme. Planområdet har rekkefølgekrav til opparbeidelse av et område langs Prestebekken og vil gi kvaliteter tilbake til lokalområde i form av nye grøntarealer.
- Anleggets sikkerhetsrisiko og spredningsberegninger for omgivelsene er utredet og skal tilfredsstille de krav som stilles. Det er satt i gang arbeid med tiltaksplan for området ved Kongsgård for å avklare evt. tiltak som skal gjøres med grunnforurensing i området. Det er stilt rekkefølgekrav til dette arbeidet.
- Teknisk direktør anbefaler planen vedtatt.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Kongsgård/Vige havne – og industriområde – felt H1, sist datert 17.12.2012 , med bestemmelser sist datert 17.12.2012

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Jøran Syversen
Saksbehandler

Trykte vedlegg:

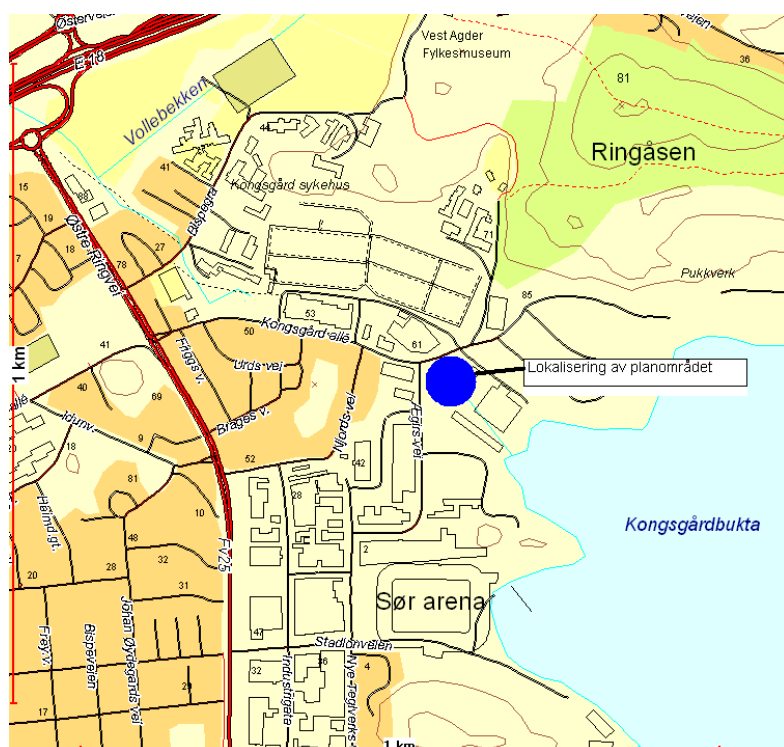
1. Plankart, sist datert 17.12.2012
2. Bestemmelser, sist datert 17.12.2012
3. Planbeskrivelse, sist datert 17.12.2012
4. Risikovurdering, datert 15.05.2012
5. Spredningsberegninger, 15.05.2012

BAKGRUNN FOR SAKEN

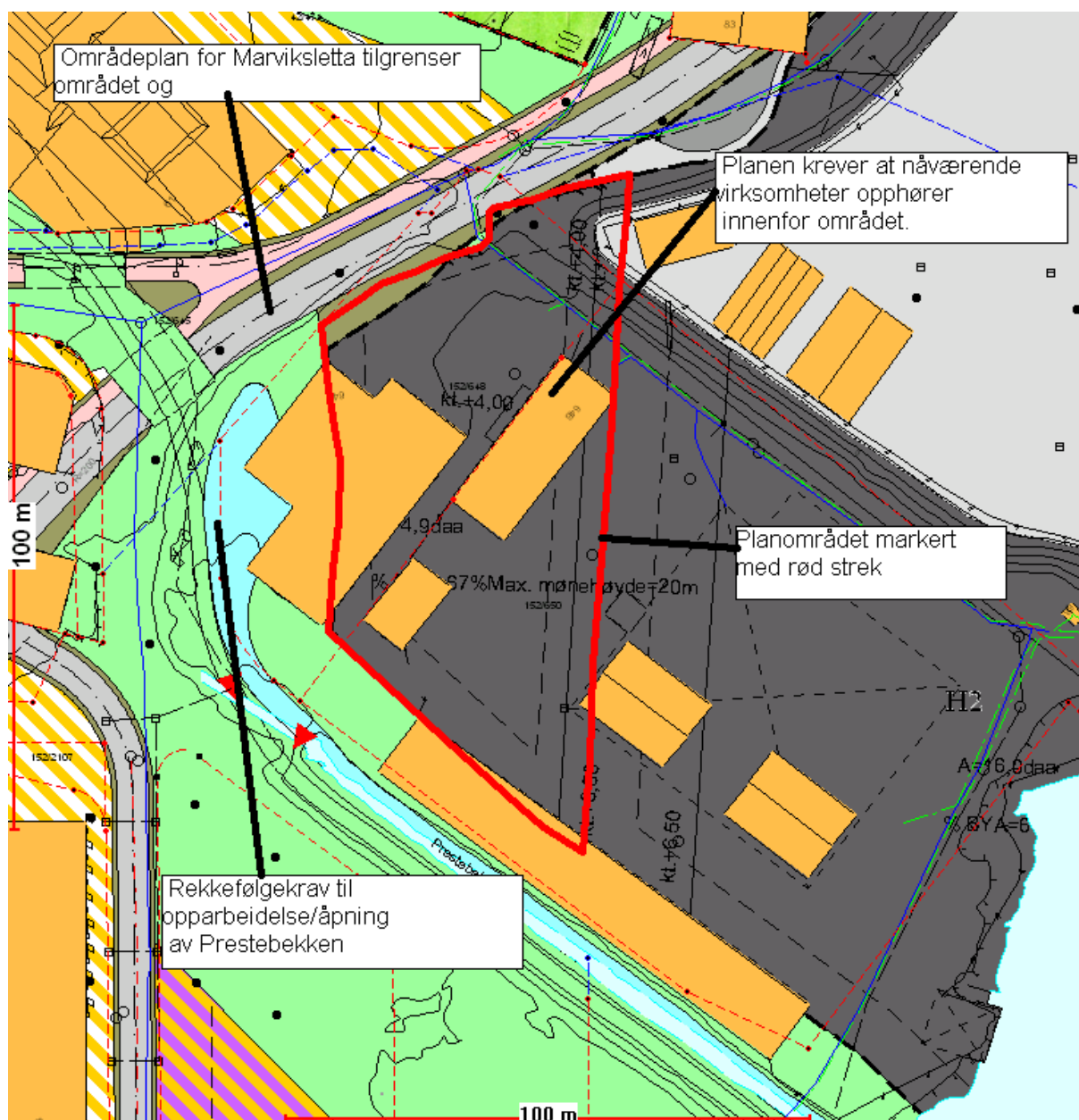
SMS arkitekter fremmer forslag til detaljreguleringsplan for Kongsgård/Vige havne – og industriområde, felt H1 på vegne av Agder Energi Varmer AS i samarbeid med Agder Energi Nett AS. Område søkes omregulert fra havneformål til fjernvarmesentral.

Dagens situasjon

Området ligger nordøst på Marviksletta, mot dagens havneareal. Virksomheter innenfor området er bl.a. et dekkverksted, et annet bilverksted samt en båtsportsbedrift. Prestebekken grenser inntil planområdet i sør. I nord grenser området til atkomstvei for Kongsgård/Vige som er stengt med bom



Blått punkt viser lokalisering av planområdet



Kartet viser situasjonsplan med dagens bygg og regulert plan situasjon.

Planens innhold

Planen legger til rette for varmesentral med trafo. Mulig varme medie er olje eller gass. Sentralen er en såkalt spisslastsentral som skal brukes ved høy ytelse på vinteren når sentralanlegget på Langemyr ikke kan levere den effekt som kreves eller når det skal foretas vedlikehold på sentralanlegget. Agder Energi Nett skal også ha en trafo innenfor anlegget. Total kapasitet på anlegget er 30 MW. Innenfor området skal det lagres olje eller gass i tanker som skal brukes for anlegget. En pipe er tilknyttet anlegget opp til kote + 69, med anbefalt skorsteinshøyde på 40 meter.



Skisse som viser fullt utbygd område

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer/planer under arbeid

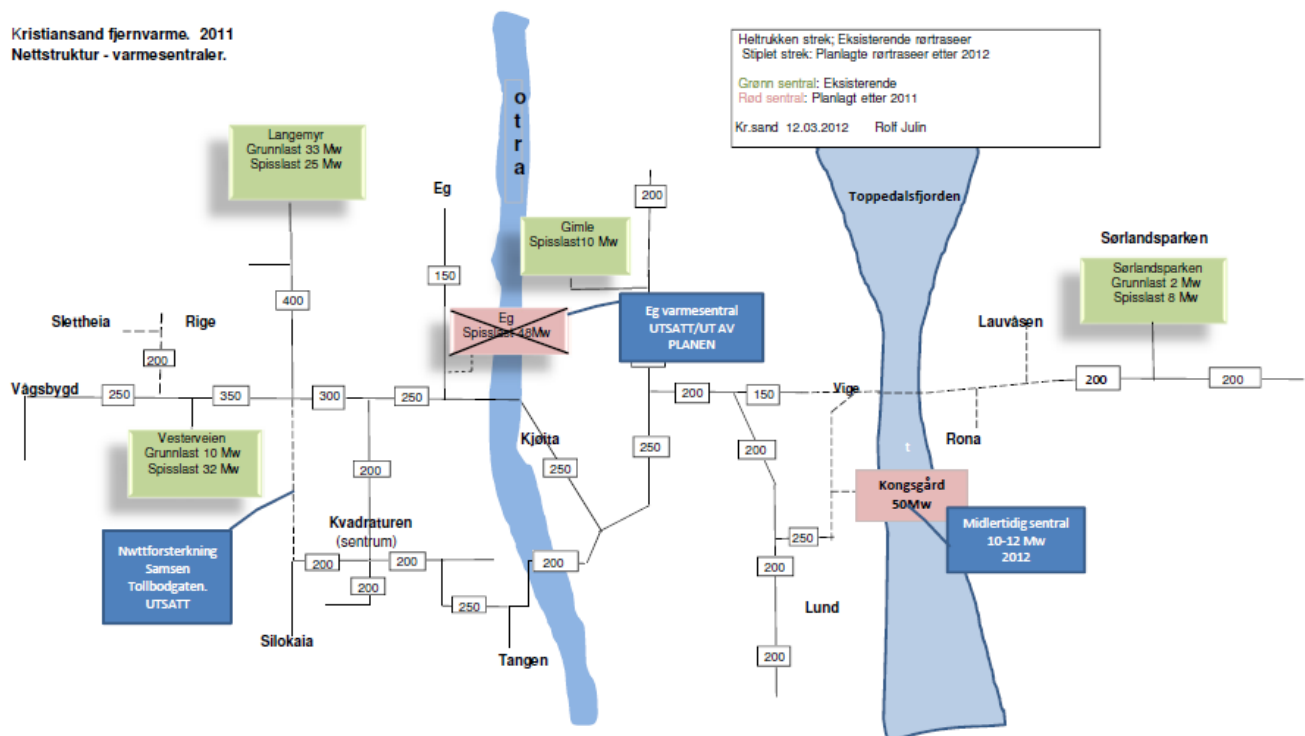
Områdeplan

- Områdeplan for Marviksletta er under utarbeidelse og plangrenser er samkjørt med forslag til plan for varmesentral.
- Reguleringsplan/bebyggelsesplan:

Reg.plan for Kongsgård/Vige, Havne- og industriområde, ble vedtatt 30.03.2005 hvor området ble konsekvensutredet.

Bebyggelsesplan for Kongsgård/ Vige, Havne – og industriområde, delområde H1a, H1b, H4a og H4b, plan nr. 975B. Vedtatt 29.10.2009. Spisslastsentrallen skal bygges på område H1 som har vært tiltenkt dette formålet hele tiden, men tiltakshaver var ikke klar for regulering når bebyggelsesplanen for havna ble utarbeidet.

Nettstruktur for Agder Energi Varme innenfor konsesjonsområdet:



Tidligere saksgang

Agder Energi varme har tidligere jobbet med en varmesentral på Eg (sak 200709385). Alternativet på Eg er nå skrinlagt til fordel for plasseringen nordøst på Marviksletta, som ligger bedre til i forhold til sikkerhet og luftkvalitet.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 08.02.2013 – 22.03.2013. Det kom inn 8 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan- og bygningsetatens vurdering

Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvern avdelingen, brev datert 07.03.2013

- Før planen fremmes bør planen avklare om den kommer i konflikt med ønsket fremtidig utvikling i omkringliggende områder. Grunnen i området er sterkt forurensnet og det forutsettes at rekkefølgekrav følges opp og at det gjelder også gravearbeid utenfor planområdet i forbindelse med åpning av Prestebekken.
- Bestemmelsene må endres slik at de angir rett feltkode som er benevnt i planen. Det bør utarbeides bestemmelse til hensynsone som relateres til plankartet.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- Avgrensning mot områdeplan for Marviksletta er hensyntatt, og planen grenser inntil denne. Det er innarbeidet rekkefølgekrav til tiltak som evt. foreslås i tiltaksplan som skal utarbeides med hensyn på forurensning i området.
- Bestemmelsene er endret i henhold til tilbakemelding.

Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 21.03.2013

- Fylkeskommunen har ikke innspill utover de som er spilt inn ved oppstart av planarbeidet. De anser sine bemerkninger til å være innarbeidet/gjort rede for i planforslaget, og har

ingen merknader utover det.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Merknaden tas til etterretning.*

Statens Vegvesen, brev datert 18.03.2013

- Planområdet ligger ved kommunal vei og vegvesenet har ingen merknader på at dette arealet blir omregulert.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Merknaden tas til orientering*

Kystverket, brev datert 22.03.2013

- Kystverket bemerker at trafikkavvikling fra/til anlegget må gå via Marviksletta, da trafikk til varmesentralen gjennom havneområdet kan påvirke havnetrafikken negativt.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Som bemerket vil ikke dette kunne reguleres i planen, men det er et mål å åpne opp en vei mot Vige i fremtiden som også kan tjene dette tiltaket.*

Norges vassdrags – og energidirektorat,(NVE), mail datert 19.02.2013

- NVE anbefaler kommunen å kreve dokumentasjon når det gjelder fare for utglidning og skred i reguleringsplanen. Det er i forbindelse med områdeplanen for Marviksletta utført en vurdering av grunnforholdene hvor det bl.a. er beskrevet funn av leire i Kongsgårdbukta. Kommunen bør formidle denne kunnskapen, og det bør stilles krav til ytterligere undersøkelser.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

Som NVE påpeker er det gjort undersøkelser tidligere i Kongsgårdbukta. Planområdet er tidligere utredet med konsekvensutredning for havne – og industriområde, og det er funnet påvisning av leire. Samtidig er området vurdert bebyggelig i tidligere planer. Kommunen har etter høringsperioden tilføyd krav i bestemmelsene om ytterligere dokumentasjon med grunnundersøkelse før byggetillatelse.

Avfall Sør, brev datert 21.03.2013

- Avfall Sør Husholdning as har på vegne av Kristiansand kommune tatt ansvar for å utarbeide en tiltaksplan for forurenset grunn. Arbeidet er iverksatt og skal oversendes fylkesmannen for godkjenning innen 1 mai 2013.
- Tiltaksplanen kan påvirke endelig utforming av varmesentralen og uteområde. Dette gjelder spesielt hvis det må avskjæres for overvann og/eller grunnvann, etablering av eventuelle tette dekker på området m.m.
- Hvis ikke all forurenset masse blir fjernet på området må opplysning om grunnforurensning registreres i matrikkel.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- Det er stilt rekkefølgekrav til tiltaksplan og eventuelle tiltak må hensyn tas i detaljprosjekteringen.

Otto Olsen as fester av 64/152 - 648, brev datert 22.03.2013

- Det foreslåtte reguleringsformål gir vår tomt en svært begrenset bruk, og de er i mot reguleringsforslagets smale formål.
- Det er et problem at det er lite konkret om tidshorisont for gjennomføring av tiltak på tomt, da de er avhengig av langsiktige leiekontrakter for å få leid ut.
- De er imot at planen forutsetter at dagens virksomhet må opphøre.
- Det etterlyses alternative tomter for fjernvarmeanlegg som bør vurderes.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Eiendommen til fester er i dag regulert til havneformål,

og må sies å være like begrenset i bruk som omregulerte formål. Tidshorisonten for dagens havneformål er ikke mer konkret enn hva omreguleringen fører til. Forutsetningen for at dagens virksomhet må opphøre kan ikke være ukjent for fester. Alternativ tomt ved bl.a. Eg har vært vurdert tidligere i prosessen men er nå skrinlagt.

Ægirs vei 2b as, Brødrene Nygaard ANS, Peter Løvaas DA, Kongsgård Alle 62 as, mail datert 22.03.2013

Områdeplanen for Marviksletta har noen problemstillinger som pr. d.d. ikke er løst, hvor den største er valg av veitrase for ny Havnevei. Merknadsstiller syntes det er uheldig å binde planområdet opp når endelig trase ikke er fastsatt. Det er bl.a. diskutert å flytte dagens Ægirsvei noe lenger øst. De ber om at planen for «Spisslastsentralen» utsettes til endelig trase for ny vei mot havna er valgt, eller alternativt at det settes av noe areal for en mulig parallellforskyvning av Ægirsvei kan gjennomføres.

Plan- og bygningsetatens kommentar: Ingeniørvesenet har sett på muligheten med å parallellforskyve veien, men bl.a. forholdet til Prestebekken som vil forringes vesentlig hvis dette kan la seg gjennomføre, har gjort at man ikke ønsket å gå for en slik løsning.

Endringer etter offentlig ettersyn

Bestemmelsene er tilføyd på pkt. 7 siste ledd:

- Før terrenginngrep av noe art, som graving, fylling, sprenging, belastning, avlastning osv må det foretas geoteknisk undersøkelse og beregninger.

Medvirkning

Det er avholdt innledende møte med by – og samfunnsenheten, miljøvern, ingeniørvesenet og fylkesmannen i forhold til tiltaksplan for området. Det er satt i gang arbeid med tiltaksplan ved Avfall Sør.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa sentrum. By – og samfunnsenheten ved miljøvern er positive til plassering av dette anlegget, med tanke på sikkerhet og utslipp av finstoffer.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planforslaget legger til rette for en varmesentral i et område som kan betjene det nye havneområdet på Kongsgård/Vige samt ny bebyggelse på Marviksletta samt Lund for øvrig. For Agder Energi Varmer vil forsyningssikkerheten bedres ved at kapasiteten økes på anlegget samtidig som det vil være lettere å foreta vedlikehold ved reparasjon på sentralanlegget. En spisslastsentral kan erstatte mange gamle fyringsanlegg som forurenses mer og man kan fjerne mange gamle oljetanker som evt. ligger nedgravd i grunnen. En annen positiv faktor er plassbesparelse ved at hver enkelt tiltakshaver slipper å anlegge egne tekniske rom for fyringsanlegg i sitt bygg.

Plassering av anlegget mot Kongsgård/Vige siden kan føre til at tungtransporten til anlegget med fyringsmedi kan foregå fra øst, og man slipper transport om Østre Ringvei.

Eventuelle negative konsekvenser vil være plassering av anlegget i nærheten av fiskeførende bekke (Prestebekken) som er utsatt for forurensing. Imidlertid er det strenge krav til sikkerhet for slike anlegg, som gjør at plasseringen kan forsvares. Utslipp av finpartikler er tema som er utredet, og viser at fremherskende vindretning på vinteren er mot nordøst. Med en maksimal pipehøyde på 40 meter fra topp bygning, vil konsentrasjonen av finpartikler ved utslipp ligge innenfor forsvarlige grenser som er satt av forurensningsmyndighet.

- Biologisk mangfold jf. Naturmangfoldloven §§ 8-12

§8 Kunnskapsgrunnlaget.

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i naturbaser og i artsdatabanken. Prestebekken er en sjø- ørettførende gytebekk som er viktig. Det er fokus på å bevare og videreføre denne kvaliteten ved å åpne bekkeløpet ytterligere. Dette er sikret i rekkefølgebestemmelser.

§9 Førevar prinsippet

Konsekvensene av tiltaket vil bli kjent ved utarbeidelse av tiltaksplan mot forurensning samt ved detaljprosjektering av utomhusanlegg. Samtidig er/skal bekkeløpet plastres slik at ikke tilliggende forurensning i grunnen kan sive ut i bekkeløpet. Dette er sikret ved rekkefølgebestemmelse.

§10 Samlet belastning

Denne lokaliteten er en av flere områder som brukes av arten. Samlet belastning for arten i distriktet vil ikke bli skadelidende.

§11 Kostnader

Kostnadene bæres av tiltakshaver.

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være i tilstrekkelig grad belyst.

- Barn og unges interesser
Området er ikke i bruk for barn og unge i dag, men rekkefølgekrav til opparbeidelse av Prestebekken vil bidra til å gjøre området mer tilgjengelig for barn og unge langs Prestebekken.
- Universell utforming
Anlegget må følge teknisk forskrift i forhold til krav som gjelder for anlegg som skal betjenes av driftsoperatører.
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
Det er utarbeidet et eget notat for vurdering av risikoforhold til nærmiljøet ifm. etablering av anlegget. Det er her gjort en innledende vurdering av hvordan anlegget virker for omgivelsene, samt mulige negative virkninger på anlegget fra omgivelsene. Det er ikke avdekket noen risikoforhold som vil være av betydning for utbygging av sentralen. Transport av fyringsmedium til anlegget må foregå forskriftsmessig. Utslipp til luft vil være regulert av utslippstillatelser. Gass - / oljelekkasjer kan utgjøre en risiko. Men det skal anlegges fysisk sikring som hindrer utilsiktet utslipp. Tidligere fylling skal utredes i egen tiltaksplan og det er stilt rekkefølgekrav i forhold til denne.
- Økonomiske konsekvenser for kommunen
Uavhengig av tiltaket har kommunen et vedtak fra Fylkesmannen, miljøvernavdelingen om utarbeidelse av tiltaksplan (forurensning) med eventuelle utbedringer ved Kongsgård. Hvem som skal dekke disse kostnadene må avklares i den videre prosessen.
- Næringsareal/havneareal
Området blir liggende mellom det store utbyggingsområdet for Marviksletta i sørvest og Kongsgård/Vige havneareal i nordøst. Plasseringen midt i disse store utbyggingsområdene passer bra for et slikt anlegg. Eventuelle utvidelser av havnearealene behøver ikke ha konsekvenser for et anlegg som allikevel bør innpasses som en del av infrastrukturen for så store utbyggingsområder det her er snakk om.
- Grønnstruktur
Prestebekken er grøntstruktur 1 prioritet, i grøntstrukturplanen, og området vil styrkes ved gjennomføring av planen ved at Prestebekken blir ytterligere åpnet og opparbeidet slik at det blir en større del av overordna grøntstruktur.

Sammen med områdeplan for Marviksletta som også har Prestebekken som et viktig grøntdrag, er det ønskelig å heve standarden på arealet langs Prestebekken slik at man oppnår en sammenhengende akse fra hav til hei. Det er laget en utomhusplan i forbindelse med bebyggelsesplan for Kongsgård/Vige havne – og industriområde som skal følges. Ytterligere standardheving vil måtte komme som en følge av områdeplan for Marviksletta.

- Transport

Reg.planen kan ikke regulere hvordan levering av fyringsmedie skal komme fra, men det bør være mulig å bruke veien fra Kongsgård/Vige for denne transporten. Hyppigheten vil ikke være betydelig, og hvorvidt det er mulig med leveranse fra båt har ikke vært tema.

- Estetikk

Anleggets beliggenhet tilsier at det ikke ligger veldig eksponert utover nærmeste bebyggelse. Pipa for anlegget kan komme opp i 40 meters høyde + byggets høyde på 24 meter, og vil være synlig fra lange avstander. Samtidig vil Ringknuten skjerme for innsyn til anlegget fra nordlig retning.

- Støy

Anlegget vil ikke være støybelagt, men det ligger i nærheten av havnearealer som skaper støy.

- Forurensning

Området ligger i nærheten av tidligere gammel avfallsfylling. Det skal utarbeides tiltaksplan for området, hvor vedtak fra Fylkesmannens må følges. Det er stilt rekkefølgekrav som sikrer ivaretagelse av dette. For det nye anlegget er det laget en sikkerhetsrisiko rapport som sier at det ikke skal være fare for tiliggende områder. Det er strenge kvalitetskrav for anleggelse av/lagring av tanker for olje/gass som skal følges. Spredningsberegninger som er foretatt tilsier at anlegget ligger innenfor tillatte grenseverdier.

- Gjennomføring

Agder Energi Varme as har vurdert en midlertidig sentral med en lavere kapasitet ved første byggetrinn, og det vil gå noe tid før hele anlegget blir realisert. Avvikling av eksisterende virksomhet innenfor området vil være avgjørende for å gjennomføre hele tiltaket. Dette har hele tiden ligget som en forutsetning tidligere også, da området har vært regulert til havneareal siden 2005 da planen ble vedtatt.

Konklusjon: Plan – og bygningsetaten mener plasseringen av dette anlegget virker fornuftig i forhold til å betjene de store utbyggingsområdene i nærheten. At området også får oppgradert grøntstrukturen langs Prestebekken er et positivt tiltak. I dag bærer området preg av å ligge i en bakgård som ikke har noen estetiske kvaliteter. Anlegget kan danne en god overgang mellom eksisterende havneaktiviteter og den mer urbane bystrukturen som man ønsker å skape på Marviksletta.

Saksbehandler: Jøran Syversen

Dato: 06.05.2012

Sak 126/13: Rv 41 - Hamresanden - Timenes - gang- og sykkelvei - reguleringsplan. Klage på bystyrets vedtak.

Vedlegg

Vedlegg 1 Situasjonkart.doc

Vedlegg 2 Klagene.pdf

Vedlegg 3 Kommentarer til klagene fra tiltakshaver Statens vegvesen..docx

Vedlegg 4 Plankarter.pdf

Vedlegg 5 Bestemmelser, sist datert 18.12.12.pdf

Vedlegg 6 Kopi av saksprotokoll fra bystyrets vedtak av detaljreguleringen.pdf

Vedlegg 7 Kopi av saksfremstilling uten vedlegg, fra bystyrets vedtak av detaljreguleringen.pdf

Vedlegg 8 Kopi av oppsummerte høringsuttalelser med plan- og bygningsetatens vurdering..pdf

Dato 21. mai 2013
Saksnr.: 200601954-169
Saksbehandler Eirik Martens Svensen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
06.06.2013

Rv 41 - Hamresanden - Timenes - gang- og sykkelvei. Detaljregulering. Klage på bystyrets vedtak.

Bystyret har vedtatt detaljregulering for Rv 41 - Hamresanden - Timenes - gang- og sykkelvei, sak 27/13 i møte den 13.02.13. I etterkant har det kommet inn flere klager på vedtaket.

Klagene omhandler i hovedsak:

- Mangel på undergang under riksveien ved Hamresanden senter.
- Protest mot at det planlegges arealkrevende gang- og sykkelvei langs eksisterende vei når ny vei til Kjevik er under planlegging.
- Protest mot store eiendomsinngrep. Ønske om at eiendommer skal beskjeres minst mulig.
- Ønske om at reguleringsplanalternativ nr. 2 blir valgt.
- Protest mot at kommunen ønsker å erverve grunn til utvidelse av strandområder når formålet med planen er gang- og sykkelvei.
- Protest mot støyskjermer.
- Protest mot sanering av eksisterende avkjørsler.
- Protest mot plassering og utforming av nye avkjørsler som er planlagt som erstatning for avkjørsler som saneres.
- Protest mot fjerning av parkeringsplasser foran næringsbygg i senterområdet på Hamresanden.
- Ulemper for boliger som følge av ny avkjørsel til bensinstasjonen.
- Innsendte merknader er ikke vedlagt bystyresaken og merknadene er ikke kommentert.

Plan- og bygningsetatens vurdering er at klagen i stor grad omfatter mange av de samme forhold som ble sendt inn under offentlig ettersyn og som ble redegjort for i sakspapirene til bystyret. Mange av klagen gjelder stenging av eksisterende avkjørsler. Statens vegvesen mener dette er nødvendig for å få til trafiksikre løsninger. Det er også naturlig at grunneiere klager på tap av arealer og at enkelte ønsker et annet planalternativ enn det alternativet bystyret vedtok. De arealdisponeringer som er gjort i reguleringsplanen er ordinære interesseavveielinger som gjøres i en reguleringssak. Plan- og bygningsetaten kan ikke se at det kan stilles tvil ved skjønnsutøvelsen.

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 klagen. Plan- og bygningsetaten anbefaler derfor at byutviklingsstyret opprettholder bystyrets tidligere vedtak. Saken sendes Fylkesmannen i Vest-Agder med hjemmel i pbl §§ 1-9 og 12-12, 3. ledd for endelig avgjørelse

Forslag til vedtak:

Klagene på bystyrets vedtak den 13.02.2013 av detaljregulering for Rv 41 - Hamresanden - Timenes - gang- og sykkelvei tas ikke til følge.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Eirik Martens Svensen
Saksbehandler

Trykte vedlegg:

1. Situasjonsskart (med henvisning til klagene)
2. Klagene
3. Kommentarer til klagene fra tiltakshaver Statens vegvesen.
4. Plankarter, sist datert 13.03.13
5. Bestemmelser, sist datert 18.12.12
6. Kopi av saksprotokoll fra bystyrets vedtak av detaljreguleringen, sak 27/13.
7. Kopi av saksfremstilling uten vedlegg, fra bystyrets vedtak av detaljreguleringen, sak 27/13.
8. Kopi av oppsummerte høringsuttalelser med plan- og bygningsetatens vurdering som forelå som vedlegg til saksfremstillingen til bystyrets behandling.

Bakgrunn for saken

Bystyret har vedtatt detaljregulering for Rv 41 - Hamresanden - Timenes - gang- og sykkelvei, sak 27/13 i møte den 13.02.13.

I etterkant har det kommet inn flere klager på vedtaket. Følgende har påklaget bystyrets vedtak:

- Hamre vel ved Merete Nilsen i e-post datert 08.04.13 og 12.04.13
- John Øivind Vigsnes / Terje Vigsnes i e-post datert 18.04.13.
- Eilif Timenes i brev mottatt 18.04.13.
- ST Eiendom Hamresanden AS ved Svein Torsteinson i brev datert 18.04.13
- Advokat Helge Wigemyr i advokatfirma Wigemyr og Co DA på vegne av Olav Martin Sørli, Jan Raustøl, Anne Wencke Hagen og Gunnar Vestøl i brev datert 18.04.13.
- Jan Govert Timenes i e-post datert 18.04.13.
- Brit og Aage Steinsland i e-post datert 18.04.13
- Advokat Ståle Myhre i Advokatfirma Myhre og Johnsen på vegne av Jan Govert Timenes, Hilde T. Mikkelsen og Eldbjørg og Kenneth Timenes i brev datert 19.04.13.
- Advokat Helge Wigemyr i advokatfirma Wigemyr og Co DA på vegne av Fred Bjerke, Stein Thomas Gundersen og Svein Helge Thorsteinson i brev datert 18.04.13

Forslagsstiller, Statens vegvesen, har kommentert klagen i e-post datert 10.05.13.

Klagene

Klagene omhandler i hovedsak:

- Mangel på undergang under riksveien ved Hamresanden senter.
- Protest mot at det planlegges arealkrevende gang- og sykkelvei langs eksisterende vei når ny vei til Kjevik er under planlegging.
- Protest mot store eiendomsinngrep. Ønske om at eiendommer skal beskjæres minst mulig.
- Ønske om at reguleringsplanalternativ nr. 2 blir valgt.
- Protest mot at kommunen ønsker å erverve grunn til utvidelse av strandområder når formålet med planen er gang- og sykkelvei.
- Protest mot støyskjermer.
- Protest mot sanering av eksisterende avkjørsler.
- Protest mot plassering og utforming av nye avkjørsler som er planlagt som erstatning for avkjørsler som saneres.
- Protest mot fjerning av parkeringsplasser foran næringsbygg i senterområdet på Hamresanden.
- Ulemper for boliger som følge av ny avkjørsel til bensinstasjonen.
- Innsendte merknader er ikke vedlagt bystyresaken og merknadene er ikke kommentert.

Det vises for øvrig til klagen som i sin helhet følger som trykt vedlegg.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Alle klagerne eier eiendommer som berøres av reguleringsplanen eller har etablerte avkjørsler til riksveien. Det legges derfor til grunn at klagerne har klagerett etter fvl. §28. Alle klagen er fremsatt skriftlig innen fristen. Klagefristen er overholdt, jf. fvl. § 29.

Hamre Vel mener i sin klage at det må utredes mulighetene for en undergang under riksveien ved Hamresanden Senter. De mener dette vil gjøre det mye tryggere å komme til og fra Hamresanden. Plan- og bygningsetaten vil opplyse om at undergang er utredet ved at løsning er tegnet og beskrevet på side 78 i planbeskrivelsen og vurdert i saksfremstilling til behandling i Bystyret på side 12. Kort oppsummert er undergang mulig, men det er knapt med plass og det har ikke vært mulig å planlegge en undergang med tilfredsstillende stigningsforhold som har en plassering slik at den blir brukt. Kryssing i fotgjengerfelt ved inngangene til rundkjøringen er vurdert som beste løsning for trafiksikkerhet. Klagen tilfører ikke saken nye momenter og det foreslås derfor at klagen ikke tas til følge.

John Øivind Vigsnes / Terje Vigsnes (Oscar Omdals terrasse 5, gnr 98 bnr 8) spør om hans merknader lå ved saken til politisk behandling. Vigsnes protester mot at det planlegges arealkrevende gang- og sykkelvei når det kommer ny vei til Kjevik. Klager mener at ny vei til Kjevik vil overta det meste av dagens trafikk på Rv 41 forbi Hamresanden, og at planen legger beslag på for store arealer i forhold til situasjonen når ny vei er etablert. Ny gang- og sykkelveg kan anlegges ved eksisterende veg langs hans eiendom og strand uten konsekvenser for campingplass, kryss eller andre trafikale forhold. Videre mener han at erverv av grunn til gang- og sykkelveg og til utvidelse av strand er to saker som må behandles deretter. Han ønsker at eiendommen beskjæres minst mulig og ønsker ikke støyskjermer fordi de blir svært skjemmende. Områdene som er planlagt ervervet til strand, gir ingen gevinst for strandområdet. Han vil ha bekreftelse på at han har råderett på sitt strandområde med tanke på båtplasser og annet så lenge det er i hans eie. Plan- og bygningsetaten vil opplyse at det til bystyrets behandling av reguleringsplanen forelå et notat med oppsummering av alle høringsuttalelser og plan- og bygningsetatens kommentarer til hver enkelt merknad, deriblant Vigsnes. Plan- og bygningsetaten vil bemerke at forholdet til ny vei til Kjevik er belyst i planbeskrivelsen og i saksfremstillingen til bystyrets behandling. Her ble det skrevet at de tiltakene som nå planlegges på dagens riksvei er trafiksikkerhetstiltak (gang/sykkelvei, trafiksikkert Hamresandkryss og stenging av avkjørsler) som er nødvendige både i dag, i tiden frem til ny riksvei til Kjevik kommer, men også etter ny vei er åpnet, siden strekningen planen omfatter også i fremtiden skal være hovedvei for gående og syklende fra Tveit mot byen. Vegvesenet opplyser at støyskjermer som er vist på plankartet ikke vil bli påtvinget den enkelte grunneier, men at det imidlertid er en sammenheng mellom støyskjermens utstrekning og støynivået hos naboene. Utseendet bør være tilnærmet ensartet i området. I arbeidet med byggeplanen vil berørte grunneiere bli kontaktet for å drøfte utstrekning, form og materialvalg av støyskjem. Plan- og bygningsetaten kan bekrefte at Vigsnes beholder eiendomsrett på sine eiendommer og det som måtte være av etablerte bruksrettigheter frem til det eventuelt blir enighet om kjøp. Klagen tilfører ikke saken nye momenter og det foreslås derfor at klagen ikke tas til følge.

ST Eiendom Hamresanden AS ved Svein Torsteinson (Balchens vei 7 - gnr 98 bnr 92 og Balchens vei 4 - gnr 98 bnr 150) klager på planen grunnet at han mener ulempe og verditap på eiendommene er veldig store. I Balchens vei 7 drives gatekjøkken/kafe og resepsjon for Hamresanden ferieleiligheter. All parkering rundt bygget er fjernet. Klager mener det er en katastrofe for driften av bygget og umuliggjør varelevering fra store biler. I Balchens vei 4 er det 10 leiligheter som blir bebodd av familier, ofte med flere barn. Klager ser svært mørkt på at trafikken til bensinstasjonen skal ledes gjennom gården her. Plan- og bygningsetaten vil bemerke at dagens trafiksituasjonen ved Hamresanden senter er uoversiktlig og til dels trafikkfarlig. Reguleringsplanens hensikt i området er å forbedre trafiksituasjonen og skape bedre oversikt. Den regulerte delen av Balchens vei er skoleveg for barn i området som skal til Ve skole. Derfor er det planlagt fortau forbi Balchens vei 7, gatekjøkken/kafe. Fortauet er tilbud til alle gående. Et resultat av fortauet er at parkering mellom kafeen og Balchensvei fjernes. Plan- og bygningsetaten vil bemerke at det er mange p-plasser på parkeringsplassen foran butikkene i senterområdet. For eiendommen i Balchens vei 4 har vegvesenet opplyst at de i byggeplanen vil vurdere fysisk skille mellom eiendommen og atkomsten til bensinstasjonen. Problemstillingene som reises i klagen er fremsatt tidligere i planprosessen og tatt med i en helhetsvurdering av planforslaget. Klagen tilfører ikke saken nye momenter og det foreslås derfor at klagen ikke tas til følge.

Advokat Helge Wigemyr i advokatfirma Wigemyr og Co DA påklager vedtaket på vegne av Olav Martin Sørli (Oscar Omdals terrasse 21 - gnr 98 bnr 18) og Jan Raustøl, Olav Martin Sørli, Anne Wencke Hagen, Gunnar Vestøl (Topdalsveien 66 - gnr 18 bnr 287). Klager mener eiendommene blir sterkt berørt ved gjennomføring av vedtatt plan. Klager er innstilt på å akseptere visse inngrep og kan akseptere reguleringsplanalternativ nr. 2 (av i alt 3 alternativer som ble forelagt bystyret). Klager vil påpeke at bystyret kan ha blitt villedet av redegjørelse gitt av teknisk direktør umiddelbart før votering. Klager mener teknisk direktør gav uttrykk for at det var inngått minnelig avtale med grunneier i innersvingen. Det er klagerne som har eiendommene i innsvingen. Redegjørelsen etterlater et inntrykk at man har

kommet til enighet med klagerne, hvilket ikke er tilfelle. Klager mener dette kan ha påvirket voteringen i bystyret. Plan- og bygningsetaten vil opplyse at Kristiansand kommune har forhandlet fram en frivilling avtale med eierne av gnr 98 bnr 21 Topdalsveien 64 der kommunen erverver hele eiendommen for å gjennomføre planen. Dette er den eneste eiendommen i «innersvingen» der hus blir revet. Teknisk direktørs redegjørelse gjaldt denne eiendommen. Vegvesenet opplyser at det kan bli aktuelt å forhandle om overføring av gjenværende del av naboeiendommen gnr 98 bnr 21 Topdalsveien 64, til en av de to berørte eiendommene når nødvendig areal er avstått til vegformål. Plan- og bygningsetaten vil bemerke at valg av planalternativ var en helt sentral problemstilling i planprosessen og sakspapirene til bystyrets sluttbehandling. Endring av veglinja og vedtatt plan kan ikke anbefales. Klagen inneholder ikke nye momenter og det foreslås derfor at klagen ikke tas til følge.

Eilif Timenes (gnr 64 bnr 4) mener at gjennomføring av planen er en feilinvestering fordi ny veg til Kjevik ligger nær i tid. Klager mener også at det bør vurderes om gang/sykkelveien bør ligge på den andre siden av riksveien ved Timenes. Det er positivt at Timenesveien stenges for gjennomkjøring. Han ønsker snuplassen flyttet 300 m lenger syd. Han mener det må være riktig å kople Havreveien til Timenesveien med en gang- og sykkelveg. Klager protesterer mot sanering av eksisterende avkjørsler han har fra gammel gårdsveg til rv. 41. Klager henviser til gammel historie, hevd og nylige inngåtte avtaler med Statens vegvesen. Klager ønsker at det fra gammel gårdsvei fremdeles skal være mulighet for utkjøring til riksveien, eventuelt kun som høyresving. Plan- og bygningsetaten vil bemerke at sidevalg for ny gang- og sykkelveg har vært et viktig tema i planprosessen og blitt omfattende drøftet. Videre er det riktig å legge snuplassen for Timenesveien der vegen stenges. Klagers innspill om kobling av kommunale veger ligger utenfor planområdet. Når det gjelder stenging av gårdsvegen, har dette vært et tema også under behandling av reguleringsplanen. Da som nå, opplyser vegvesenet at klagen ikke kan imøtekommes av hensyn til trafikksikkerhet. Plan- og bygningsetaten slutter seg til denne vurderingen. Vegvesenet opplyser at alternativ trase for jordbruks- og skogbrukstrafikk finnes, og at det er gitt bruksrettigheter til gårdseiendommer i området slik at de kan bruke alternativ trasé som driftsveg. Klagen tilfører ikke saken nye momenter og det foreslås derfor at klagen ikke tas til følge.

Advokat Ståle Myhre i Advokatfirma Myhre og Johnsen påklager vedtaket på vegne av Jan Govert Timenes (Timenesveien 42 og 48 - gnr 64 bnr 1 og bnr 3), Hilde T. Mikkelsen (Timenesveien 36 - gnr 64 bnr 21) og Eldbjørg og Kenneth Timenes (Timenesveien 44 - gnr 64 bnr 21). De klager på at gårdsveien, som i dag går til Rv 41, stenges. Klager skriver at gårdsveien har nytteverdi som boligveg og til gårds- og skogsdriften. Eiendommen har fortsatt skog igjen på Lauvåsen som skal drives. Jan Govert Timenes har en tømmerlagringsplass på østsiden av Rv. 41 et par hundre meter fra rundkjøringen på Timenes. Stenging av gårdsvegen vil skape en svært uheldig trafikksituasjon og i vesentlig grad vanskeliggjøre atkomsten mellom gården og lagringsplassen. Atkomst via Hånesveien er svært uoversiktlig. Mange barn ferdes på den strekningen. Timenesveien, som blir alternativet, er lavt prioritert med hensyn til snørydding. I stedet for stenging av gårdsvegen foreslår klager å skilte slik at trafikken fra gårdsvegen inn på Rv. 41 kan tillates med høyresving. Trafikken kan da ledes via rundkjøring og deretter mot Hamresanden. Det henvises til avtale mellom vegvesenet og grunneiere. Det anføres at Kristiansand kommune er rettslig forpliktet via avtalen til å opprettholde veien slik den er i dag. I motsatt fall vil det kunne bety betydelig erstatningsansvar for det offentlige. De motsetter seg også at nordre ende av Timenesveien stenges. Vegen kan skiltes på samme måte som den ovenfor nevnte gårdsvegen. Plan- og bygningsetaten vil bemerke at klage på stenging av gårdsvei er samme problemstilling som tas opp i klagen fra Eilif Timenes. Stenging av gårdsvegen har vært et tema under behandling av reguleringsplanen. Da som nå, opplyser vegvesenet at klagen ikke kan imøtekommes av hensyn til trafikksikkerhet. Plan- og bygningsetaten slutter seg til denne vurderingen. Vegvesenet opplyser at alternativ trase for jordbruks- og skogbrukstrafikk finnes og at det er gitt bruksrettigheter til gårdseiendommer i området slik at de kan bruke alternativ trasé som driftsveg. Vegvesenet opplyser at tidligere inngått avtale

som det henvises til er knyttet til andre forhold enn denne planen. Denne planen er ikke forpliktet på den omtalte avtalen. Plan- og bygningsetaten viser til at eventuelle erstatningsspørsmål må tas som en del av gjennomføringen av planen (grunnervernet). Klagen tilfører ikke saken nye momenter og det foreslås derfor at klagen ikke tas til følge.

Jan Govert Timenes (Timenesveien 42 og 48 - gnr 64 bnr 1 og 3) viser til planbestemmelsenes § 3.6 «Avkjørsler» der hans eiendommer 64/1 og 64/3 ikke er med, og at det derfor må rettes opp. I jordet på hans eiendom ligger rør for drenering. De ble ødelagt ved bygging av ny E18, og må repareres når ny sykkelsti blir anlagt. Klager er misfornøyd med at ny atkomst til eiendommen 64/2 Topdalsveien 11 gjøres ved at en gammel vei rustes opp som ligger på hans eiendom og over hans jorde. Klager mener opprusting av veien virker unødvendig stor, den kan demme opp ovenforliggende jorde ved store nedbørmengder og veien vil bli en ulempe ved kryssing med traktor. Veggen har fungert i sin nåværende stand og han spør om hvorfor standarden må oppgraderes. Klager stiller spørsmål ved om vedtatt løsning for atkomst til Topdalsveien 11 er den beste, og foreslår heller atkomst via gang- og sykkelvegen eller ved å ruste opp en eldre kjerreveg over heia mot nord. Klager har lagt ved to tidligere høringsuttalelser. Han etterlyser svar på brevene. Plan- og bygningsetaten vil bemerke at opplisting eiendommer i reguleringsplanbestemmelsene §3.6 har til hensikt å identifisere hvilke eksisterende avkjørsler som stenges. Den har ikke til hensikt å nevne alle eiendommer måtte ha bruksrettigheter til å benytte avkjørslene. Eventuelle bruksrettigheter knyttet til avkjørsler som stenges må tas som en del av gjennomføring av planen (grunnervernet). Eiendommen 64/2 Topdalsveien 11 har en avkjørsel som vegvesenet vurderer til å være trafikkfarlig. Planen forutsetter den direkte avkjørselen til eiendommen 64/2 (Stensland) blir stengt og erstattet med ny atkomst fra Timenesveien over jordet til Jan Govert Timenes. Bakgrunnen for dette er hensynet til trafiksikkerhet. Veien over jordet skal rustes opp til 4 meters bredde for å kunne brukes av lastebil. Vegvesenet opplyser at plankartet viser et bredere regulert areal slik at vegskråningene kan slakes ut for å tilrettelegge for drift av jordene på begge sidene av vegen ved kryssing med jordbruksredskaper. I byggeplanen vil det bli tatt hensyn til eventuell drenering. Alternativ atkomst fra nord til Topdalsveien 11 er vurdert til ikke å være hensiktsmessig grunnet stigningsforhold og lengde. Det er ikke aktuelt å bruke gang- og sykkelvegen som atkomst til eiendommen fordi det blir for langt og på grunn av trafiksikkerhetshensyn. Plan- og bygningsetaten vil opplyse at det til bystyrets behandling av reguleringsplanen forelå et notat med oppsummering av alle høringsuttalelser og plan- og bygningsetatens kommentarer til hver enkelt merknad, deriblant Timens. Forholdet til atkomst til Topdalsveien 11 var drøftet og omtalt i sakspapirene til bystyrets behandling. Klagen inneholder ikke nye momenter og det foreslås derfor at klagen ikke tas til følge.

Brit og Aage Stensland (Topdalsveien 11 - gnr 64 bnr 2) klager på at dagens direkte avkjørsel til riksvegen stenges. Klager mener ny atkomst fra motsatt side av eiendommen medfører tap av minimum 6 parkeringsplasser, oppstillingsplasser for tilhengere og båt. Det drives næring fra eiendommen. Hele eiendommen og næringsvirksomheten må tilpasses ny situasjon med atkomst fra motsatt side. Det må et omfattende tilpasningsarbeid til. Klager mener ulempene som påføres er så omfattende og ødeleggende at avkjørsel til riksvei bør kunne opprettholdes med enkle grep. Plan- og bygningsetaten vil bemerke at de samme forhold har blitt spilt inn tidligere og utgjorde en del av totalavveien som ble foretatt ved sluttbehandling i bystyret. Vegvesenet opplyser at de vil forhandle med grunneier for å få til en minnelig avtale der påpekte forhold kan løses. Klagen inneholder ikke nye momenter og det foreslås derfor at klagen ikke tas til følge.

Advokat Helge Wigemyr i advokatfirma Wigemyr og Co DA har påklaget vedtaket på vegne av Fred Bjerke (Balchens vei 51 - gnr 98 bnr 40), Stein Thomas Gundersen (Balchens vei 53 - gnr 98 bnr 26) og Svein Helge Thorsteinson (Balchens vei 55 - gnr 98 bnr 289). Klager foreslår å opprettholde to avkjørsler ved å opprette en felles avkjørsel for eiendommene 98/26 og 98/289. Med det reduseres kostnader til gjennomføring og ulemper og inngrep på privat grunn. Klager mener trafiksikkerhet blir tilfredsstillende ivarettatt, særlig sett på bakgrunn av forventet nedgang i trafikk grunnet ny vei til Kjevik. Plan- og bygningsetaten

deler vegvesenets syn på at avkjørsler over gang/sykkelvei skaper farlige trafikksituasjoner med større fare for ulykker. Teknisk er foreslått løsning praktisk og sikkerhetsmessig svært uheldig fordi avkjørselen kommer i ei busslomme. Forslag til alternative løsninger for å opprettholde dagens avkjørsler er framsatt i planprosessen og vurdert i sakspapirene til sluttbehandling. Klagen tilfører ikke saken nye momenter og det foreslås derfor at klagen ikke tas til følge.

Saken var redegjort for og opplyst da den ble behandlet av byutviklingsstyret og bystyret. Plan- og bygningsetatens vurdering er at det ikke er fremsatt nye opplysninger i saken, eller at klagen fremsetter argumentasjon som danner grunnlag for å omgjøre vedtaket. De arealdisponeringer som er gjort i reguleringsplanen er ordinære interesseavveininger som gjøres i en reguleringssak. Plan- og bygningsetaten kan ikke se at det kan stilles tvil ved skjønnsutøvelsen. Plan- og bygningsetaten viser til at de påklagde forhold er vurdert i planarbeidet, og anbefaler at klagen ikke tas til følge.

Eirik Martens Svensen
21.05.13

Sak 127/13: Vestre Strandgate 49 – detaljregulering – godkjenning

Vedlegg

Vedtak BYSTYR, 19062013, Sak 84/13, Vestre Strandgate 49 – detaljregulering – godkjenning

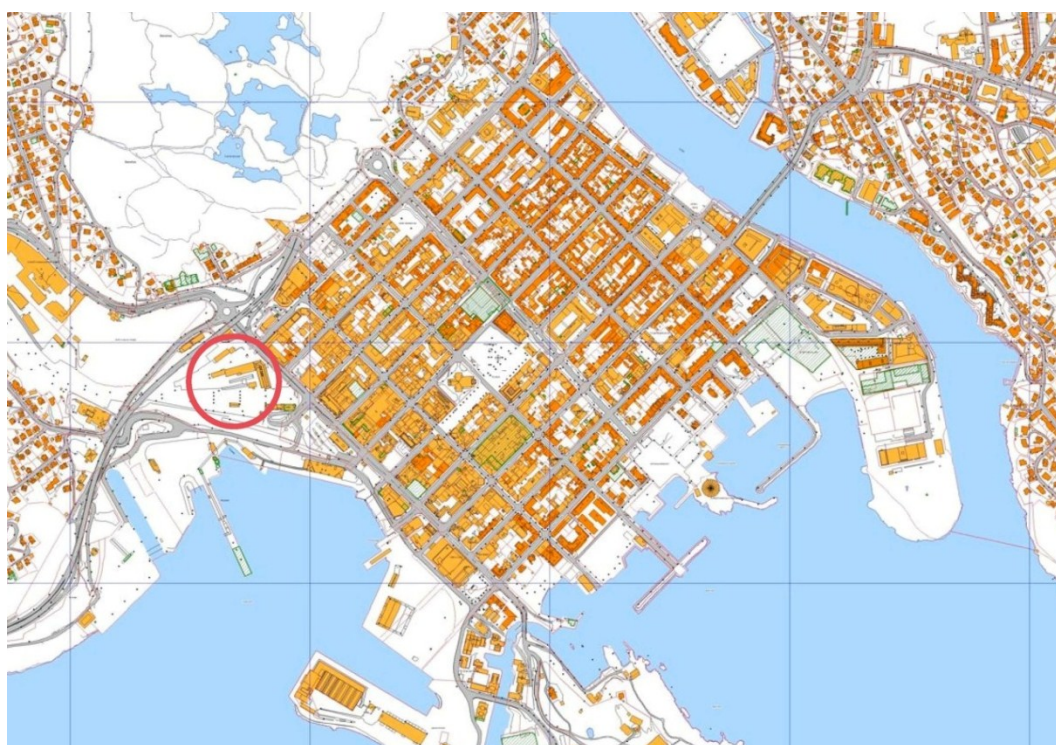
1. Plankart på og over terreng, sist datert 09.04.13
 2. Plankart 1. underetasje, sist datert 09.04.13
 3. Plankart 2. underetsje, sist datert 09.04.13
 4. Bestemmelser, sist datert 09 04 13
 5. Planbeskrivelse, sist datert 15 4 2013
 6. Risiko- og sårbarhetsanalyse Civitas 02.07.12
 7. Støyanalyse Multiconsult 06.03.13
 8. Vindanalyse Kjeller vindteknikk 20.04.12
 9. Notat vind Kjeller vindteknikk 13.02.13
 10. Luftkvalitetsanalyse Multiconsult 15.02.13
 11. Saksprotokoll BUS 25.10.12, sak 196/12
 12. Vedtak fra 02.05.2013.pdf
- 84-13.mp3

Arkivsak-dok. 201115290-53
Saksbehandler Ålaug Rosseland

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
06.06.2013
19.06.2013

Vestre Strandgate 49 – detaljregulering – godkjenning



Samandrag

Vestre Strandgate 49 er byutviklingsområdet i tidlegare Euroterminalen. Planområdet ligg mellom jernbanen og Vestre Strandgate. Planen er siste generasjon plan for dette området etter at reguleringsplan for Euroterminalen av 2007, ID nr 1096, vart skrinlagt av bystyret i 2011. Gjeldande plan har ID nr 844.

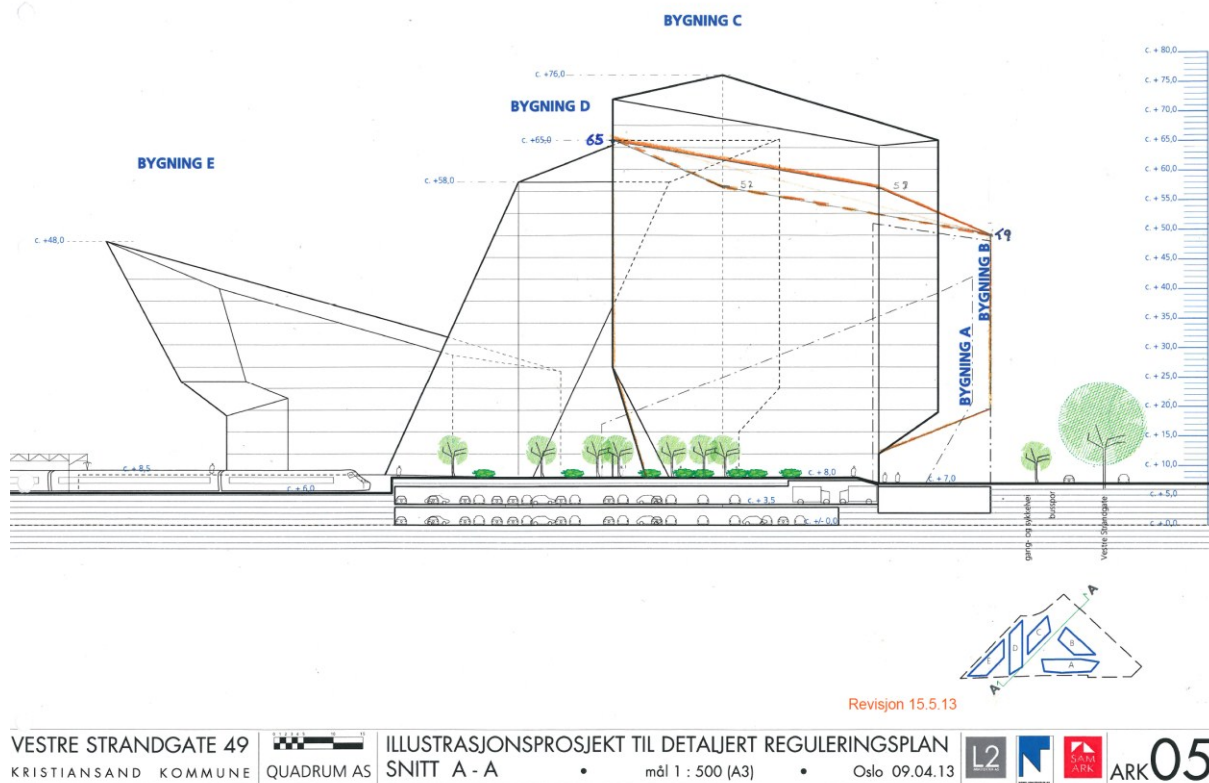
I den nye planen opprettheld ein tidlegare sentrumsformål: kontor, forretning, hotell, bevertning, tenesteyting og bustad, med tilhøyrande samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Forslaget har 40.000 kvm bruksareal over terreng og 20.000 kvm under terreng på eit 11 da stort areal.

Planen er revidert etter oppmoding frå Jernbaneverket, med at planområdet er innskrenka for å gi plass til eit spor 7. Det er gjort med å flytte og endre forma på bygg A litt.

Planforslaget foreslår utradisjonell bygningsutforming med store skrå flater og skeive vinklar, som danner ulike byrom på bakkenivå. Bygningshøgder (gesims) i plankartet går frå cote 16 til kote 76.

Det er oppnådd semje med regulant om høgdereduksjon av bygg C der kote 76 er redusert til 65 og kote 65 redusert til 51 i formålsgrænse mot T1.

Her viser kote 76 redusert til 65 og kote 65 redusert til 49 (51 i formålsgrænse mot T1).



Maksimal bygningshøgde i førre plan, ID 1096, var kote 42,5. Men den planen hadde ikkje byrom på bakkenivå og stengte for utsikt frå Kvadraturens gater. Maksimal høgde på smalt hotelltårn i gjeldande plan, ID 844, er kote 96.

Kjøpesenter, offentlig parkering, tilkomst frå ny havnegate, med tilhøyrande tungt rekkefølgekrav om ferdig bygd veg, er ikkje med i ny plan. Nå er tilkomsten frå Vestre Strandgate. Trafikken i avkjøringa skal ikkje bli større enn ved dagens bruk. Rekkefølgebestemmelsene er ikkje til hinder for at bygging kan starte når planen er godkjent.

Det kom få høringsuttalingar til planforslaget. Fylkesmannen varsla motsegn på grunn av tvil om bukvalitet på grunn av støy. Plankart og bestemmelsar er endra. Med punkt b i forslag til vedtak er det grunn til å vente at fylkesmannen vil trekke motsegna si.

Jernbaneverket varsla motsegn på fleire punkt. Planen er endra for å imøtekomme Jernbaneverket. Det er sendt brev til Jernbaneverket med oppmoding om å trekke motsegna.

Sentrale problemstillingar:

- Er den utradisjonelle bygningsutforminga robust nok til å bli gjennomført fullt ut? Området må byggast ut i etappar. Økonomi kan føre til at andre utbyggjarar kjem inn og ber om omregulering til meir tradisjonell utforming med argument om at bygging i samsvar med planen blir for dyrt.

- Kan bustader tillatast på tomt med støyande verksemd på alle kantar og luftkvalitet med periodevis for mykje NO2 og svevestøv?
- Er høgde 7 meter over spiret på domkyrkja for høgt? Vil bebyggelsen få Kvadraturen til å sjå ut som ein liten dokkeby? Er ramma for volum, 40.000 kvm BRA, for romslig?

Plan- og bygningsetatens vurdering og prioritering er at utforminga er spennande og bør få sjansen til å bli gjennomført, men at den høgaste høgda må reduserast slik at den ikkje konkurrerer med domkyrkja.

For bygg C i felt A2 bør foreslått kote 76 reduserast til kote 65. Kote 65 bør reduserast til kote 51. Det er oppnådd semje om dette.

For bustad er forholda omkring så uavklart med omsyn til støy og forureining at vi av omsyn til folkehelse rår til å sette krav til dokumentasjon før rammetillatelse kan bli gitt.

Utstikk i siktzone frå Tordenskjolds gate bør fjernast eller reduserast. Dette har minimale arealmessige konsekvenser og kan kompenseres.

Utomhusplan i planbeskrivelsen treng omarbeiding.

Trafo plassert under bakken er positivt, men var ikkje klart foreslått til høyring. Den må derfor i ettertid klarerast med Agder Energi.

Ein må rekna med at planen kan bli gjenstand for revisjon av form og formål om det går for lang tid før tiltak i planområdet blir slutført.

Forslag til endringar i planen er nå gjennomdrøfta med regulant.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret godkjenner detaljregulering for Vestre Strandgate 49 sist datert 09.04.2013 med bestemmelser sist datert 09.04.2013 med følgende endringer:
 - a) Bygg C i felt A2 skal ha maksimum gesimshøyde på kote c+65 på den sørlige enden av bygget. Bygget skal ha skrå takflate og maksimum gesimshøyde mot Vestre Strandgate settes til kote c+51 i formålsgrense mot T1.
 - b) Reguleringsbestemmelsene §7 rettes slik at det stilles krav til at forskriftsmessig luftkvalitet også å bakkeplan skal være tilfredsstillende før det kan gis rammetillatelse til bygging av bolig i kombinert formål i felt A2.
 - c) Utstikk av bygg D i felt A2 i siktzone ut fra Tordenskjolds gate trekkes tilbake 3 meter i forhold til gatens forlengede senterlinje.
 - d) Avgrensing av reguleringsplan for Vestre Strandgate 49 justeres i samsvar med gjeldende reguleringsplan og under bakken i forhold til parkeringskjeller under Vestre Strandgate 42.
 - e) Vilkår for plassering av trafo under bakken avklares med Agder Energi.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Trykte vedlegg

1. Plankart på og over terreng, sist datert 09.04.13
2. Plankart 1. underetasje, sist datert 09.04.13
3. Plankart 2. underetasje, sist datert 09.04.13
4. Bestemmelser, sist datert 09.04.13
5. Planbeskrivelse, sist datert 15.04.13
6. Risiko- og sårbarhetsanalyse Civitas 02.07.12
7. Støyanalyse Multiconsult 06.03.13
8. Vindanalyse Kjeller vindteknikk 20.04.12
9. Notat vind Kjeller vindteknikk 13.02.13
10. Luftkvalitetsanalyse Multiconsult 15.02.13
11. Saksprotokoll frå byutviklingsstyret 25.10.12, sak 196/12
12. Saksprotokoll frå byutviklingsstyret 02.05.13, sak 94/13

Utrykte vedlegg

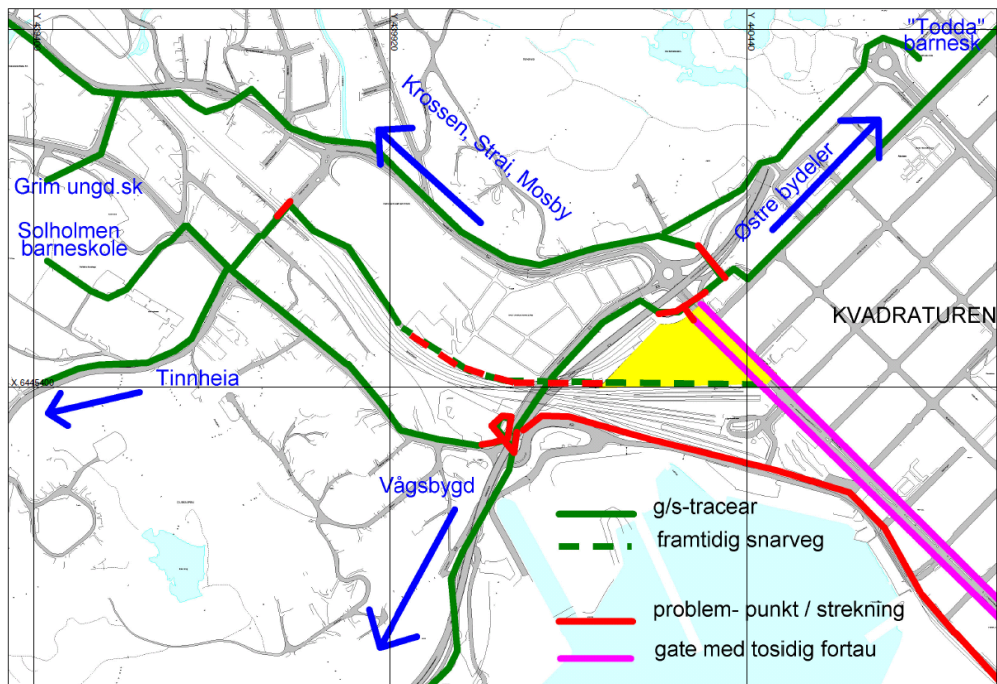
1. Saksprotokoll bystyret godkjenning plan 1096, 22.02.10, sak 22/10
2. Plan for miljøtiltak innenfor transportsektoren i Kristiansand sentrum, 06.09.11
3. Gjeldande reguleringsplan, plan 844
4. Gjeldande reguleringbestemmelser, plan 844

BAKGRUNN FOR SAKA

Planforslaget bli fremma av Civitas AS/ L2 arkitekter/ Opsal & Gabrielsen arkitekter AS / Samark AS for eigar av området, Quadrum AS (som er eigd av Schage Eiendom AS og ROM Eiendom). Formålet med planen er å legge til rette for byutvikling i området mellom jernbanen og Kvadraturen.

Dagens situasjon – Se også planbeskrivelsen:

Tomta er ei øy i eit trafikknutepunkt. Kartet viser dagens situasjon med manglar i tracénettet for mjuke trafikantar. Gult felt er planområdet.



Planinnhald

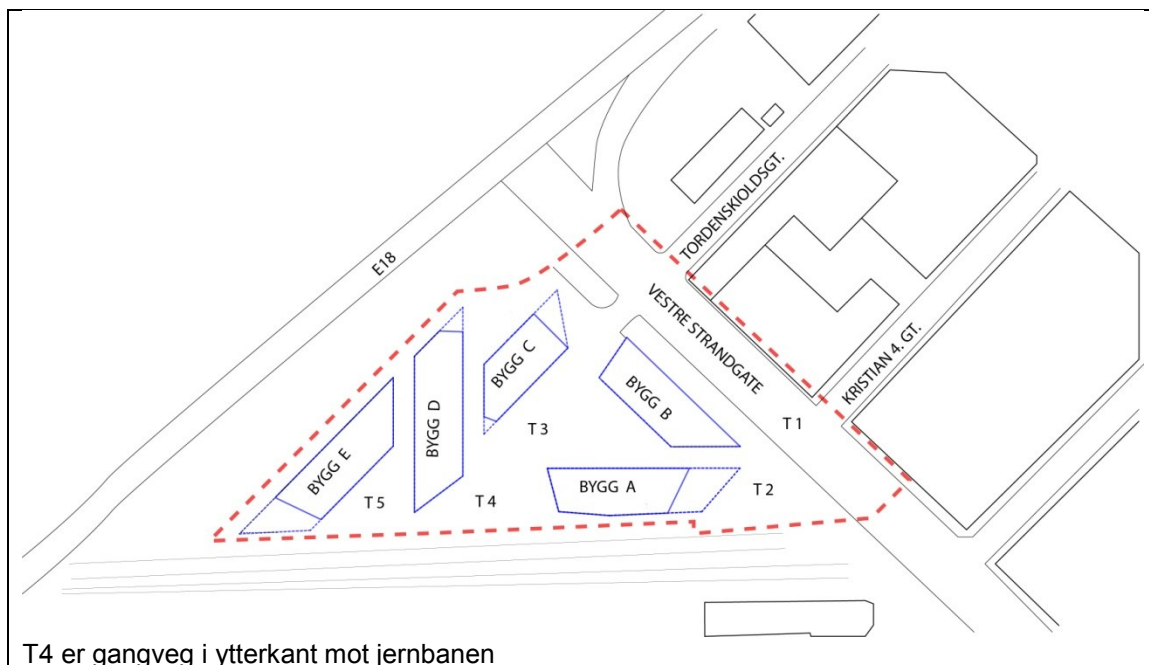
Formål er kontor, forretning, hotell, bevertning, tenesteyting og bustad. Det er 40.000 kvm bruksareal over terreng og 20.000 kvm under terreng på eit 11 stort areal. Det blir foreslått at det skal kunna byggast inntil 100 bustader.

Planforslaget foreslår bygningsform med store skrå flater og skeive vinklar både i rom og plan. Dei er utforma med omsyn til siktlinjer, sol, støy, vind og byrom på bakkenivå. Kontrast til Kvadraturen er tydelig.

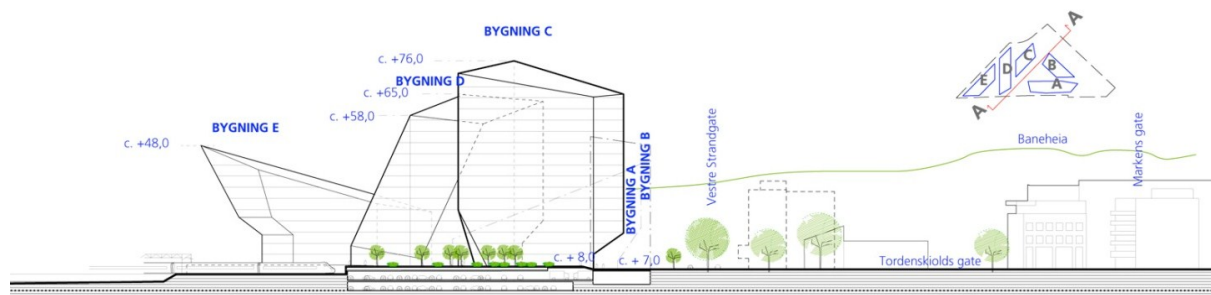


Byrom T2 ved inngangen til området frå sør blir ein offentlig plass. Byrom T3 og T5 inne mellom bygga og gangveg T4 blir foreslått privat/felles. Det er diskutert fram eit vilkår for dette med regulant. T3, T4 og T5 med tilhøyrande inngangar skal vere tilgjengeleg 24 timar i døgnet året rundt. Dette skal innarbeidast i utbyggingsavtale som skal tinglysast på eigedomen.

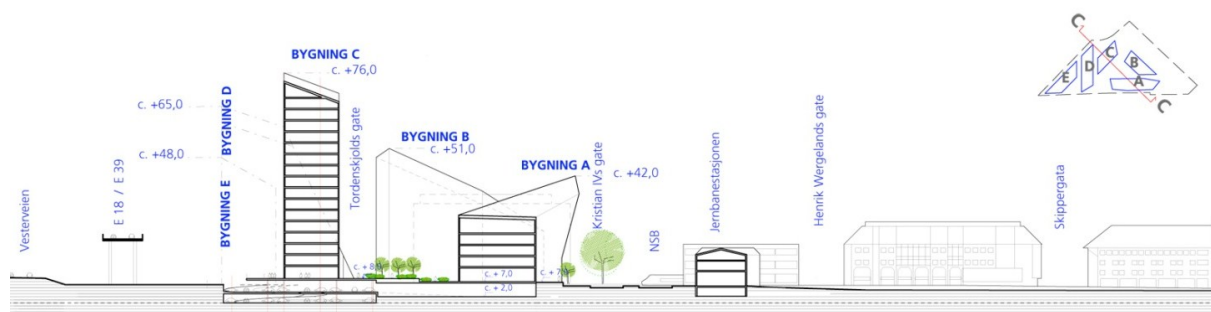
Sikt frå gatene i Kvadraturen er ivareteken, med eit lite unntak for bygg D som har sitt lågaste parti 6,7 meter inn i siktsona frå Tordenskjolds gate.



Føreslegne bygningshøgder gjekk frå cote 16 til kote 76 slik snitt A-A og C-C viser.



Snitt A-A



Snitt C-C

I samarbeid med tiltakshaver er dette endret slik samandraget viser. I samarbeid med tiltakshaver er det gjennomført ein høgdereduksjon av bygg C der kote 76 er redusert til 65 og kote 65 redusert til 51 i formålsgrense mot T1.

Folkehelse - støy, dårleg luftkvalitet, vind

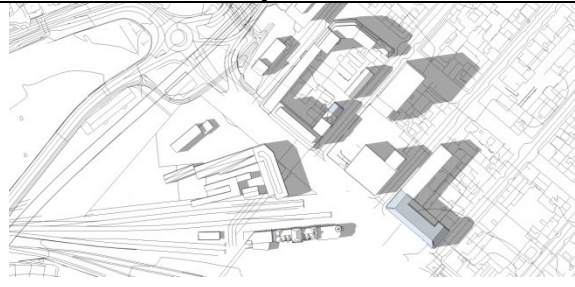
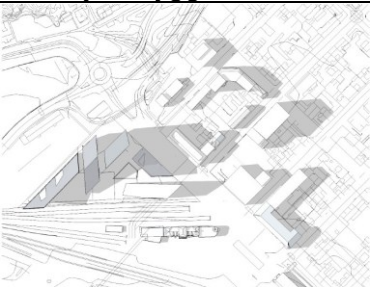
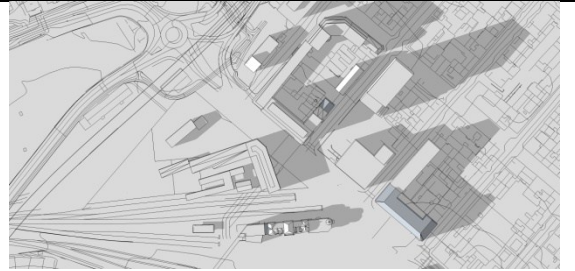
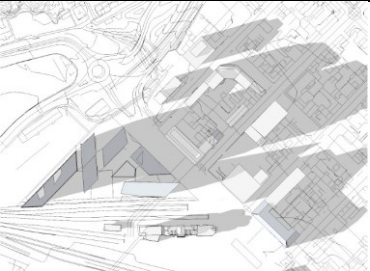
Tomta har støyande verksemd på alle kantar og luft med periodevis for mykje NO2 og svevestøv. Området er eksponert for vind. Høge bygg fører til auka vind på bakken.

Tilkomst

Tilkomsten er frå Vestre Strandgate. Trafikken i avkjøringa skal ikkje bli større enn den er i dag. Planane om offentlig parkering i dette området må skrinleggast.

Sol/skygge

Ut frå innsendte sol/skyggeillustrasjonar ser det ut til at ny bebyggelse i liten grad vil skyggelegge deler av Kvadraturen meir enn dagens bebyggelse. Det mest kritiske er kveldssola vinter, vår og haust.

Eksisterande situasjon	Med ny bebyggelse
	
21. juni kl 17	
	
21.mars og september kl. 17	

NB, desse illustrasjonane er ikkje oppdaterte etter høyring, men skildnaden ville knapt vere synleg i denne målestokken.

Stadnamn.

Nye vegnamn trengst ikkje, med mindre gang/sykkelveggar og skal ha namn. Men to viktige byrom, T2 og T3 bør få det. Forfattaren Jens Bjørneboe vaks opp i dette området i eit standsmessig hus med kastanjeallé. Kastanjetreet i Vestre Strandgate kan være en rest av denne alléen. Jens Bjørneboes plass er eit aktuelt namn på plass T2.

PLANPROSESSEN

Gjeldande planar

Sjå vedlagt planbeskrivelse.

Gjeldande plan, plan 844, er første generasjon Euroterminal, datert 2002.

Tidlegare saksgang

Saksgang er avgrensa til vedtak som gjeld denne konkrete planen.

Siste vedtak i byutviklingsstyret 02.05.13, sak 94/13 var:

Saken utsettes for gruppebehandling. (Enst)

Byutviklingsstyret vedtok 25.10.12, sak 196/12:

1. *Byutviklingsstyret legger detaljregulering for Vestre Strandgate 49 sist datert 01.10.12, med bestemmelser sist datert 04.10.12, ut til offentlig ettersyn.(Enst).*
2. *Før planen legges ut til offentlig ettersyn må plankartet endres slik at:*
 - a. *Frisiktsoner tegnes inn ved avkjøring fra Vestre Strandgate.*
 - b. *Gangveg T4 utvides til 3 meter.*
3. *Før planen legges ut til offentlig ettersyn må reguleringsbestemmelsene tilføyes: a. § 2.2.7: Trafikk til og fra området skal styres med parkeringstilbud og tilgjengelighet til parkering slik at trafikken ikke blir større enn dagens trafikk.*
4. *Før planen legges ut til offentlig ettersyn må det vurderes endring av bygg E for å få mer sol på ettermiddag på torg T3.*
5. *Før planen fremmes for godkjenning skal det utarbeides luftkvalitetsanalyse etter Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520. Det anbefales også å gjennomføre modellkjøring både for luftkvalitet og vind for å finne de beste løsningene for uteoppholdsarealet. (5/4)*

Bystyret bestemte 22.02.12, sak 23/12 å avslutte planprosess for reguleringsplan for Euroterminalen, plan 1096, med følgende vedtak:

1. *Sak reguleringsplan for Euroterminalen, plan 1096, avsluttes.*
2. *Planområdet for nye planer skal fullt ut dekke planområdet for plan 1096.*
3. *Element fra plan 1096 som skal videreføres i nye reguleringsplaner er sikring av et godt kollektivknutepunkt, vern av jernbanestasjonen, vern av trær og rekkefølgekrav til opparbeiding av deler av Vestre Strandgate. (51 stemmer for, 2 imot)*

7

Ved godkjenning av plan for Euroterminalen – del I 22.02.10, vedtok bystyret blant anna at eit av formåla i planen skulle vere bustad.

Medverknad

- 12.12.11: Møte mellom regulant Quadrum, kommunen og Jernbaneverket
- 16.12.11: Oppstartsmøte. Fylkeskommunen og Statens vegvesen deltok.
- 14.05.12: Møte mellom kommunen, regulant Quadrum og Statens vegvesen.
- 04.06.12: Drøfting med Vest-Agder fylkeskommune under fast koordineringsmøte med fylkesordfører / fylkesrådmann.
- 26.09.12: Seminar om plansituasjonen i Vestre havn med eksterne deltakere fra Fylkeskommunen, Jernbaneverket, Kristiansand havn, Statens vegvesen, Agder kollektivtransport og regulant Quadrum.

Offentlig ettersyn

Planen vart lagt ut til offentlig ettersyn 02.11.12 til 14.12.12. Vurdering av bygg E i høve til sol vart ettersendt 20.11.12.

Det var svært få som kom med uttale til planen. Referat av desse og regulants kommentar er grundig i vedlagte planbeskrivelse. Teksten her er derfor kortfatta. Innsendte merknader er:

Fylkesmannen i Vest-Agder, Miljøvern avdelingen, brev datert 03.12.12

- Fylkesmannen reiser motsegn (innsigelse) til planen fordi: «planen ikke på en god måte sikrer tilfredsstillende støynivå for boligene og uteoppholdsarealene til boligene.» Det blir stilt krav til formulering i bestemmelsene. Motsegna kan imøtekommas ved:

- *Planen må angi tiltak som sikrer støy lavere enn 55 dbA på uteoppholdsarealer.*
 - *Støyskjermer må innarbeides på plankartet.*
 - *Rekkefølgebestemmelse må kreve lydteknisk dimensjonering som sikrer lydkrav i henhold til NS 8175 klasse C.*
- Med bakgrunn i støy- og luftsituasjonen bør det vurderast nøye om området er eigna til bustad.

Forslagsstillers kommentarer

Støyanalyse er revidert- og luftkvalitetsanalyse er utarbeida. Reguleringsbestemmelsene § 2.2.8 Støy og Luft seier: *Boliger tillates under forutsetning av at de kan skaffes tilfredsstillende støy- og luftkvalitetsforhold.*

Plan og bygningssjefens kommentar

Dagens byggeforskrifter krev tilfredsstillande støy- og luftkvalitet i bustader som skal byggast. Ytterlegare spesifikke krav er ikkje nødvendig.

Innlevert støy- og luftkvalitetsanalyse beskriv ein tomtesituasjon som stemmer dårleg med normale krav til buplass for folk. Plan og bygningssjefen meiner føre var prinsippet tilseier at det ikkje bør opnast for bustad nå.

Vest-Agder fylkeskommune, brev datert 12.12.12

- Fylkeskommunen gir ros til opne byrom på bakkeplan, men er skeptisk til bustader på grunn av støysituasjonen.
- Ber om ytterlegare volumanalyse.
- Avbøtande tiltak i fagrapport om vind bør innarbeidast i planforslaget.
- Faglig råd om å trekke bygning D tilbake frå siktsona frå Tordenskjolds gate.

Forslagsstillers kommentarer

- *Nytt støysonekart viser støy fra både tog og veg. Støyskjermer er vist på plankartet.*
- *Illustrasjonene til planforslaget viser maks. utbygging innen de gitte rammene.*
- *Siktlinjen fra Tordenskjolds gate opprettholdes selv om en lavere del av bygning D plasseres i forlengelsen av gaten. Dette er vist på illustrasjoner. Det viste volum i planbeskrivelsen og illustrasjonene samstemmer med reguleringskartet.*

Plan- og bygningssjefens kommentar

Forhold til bustad, sjå kommentar til Fylkesmannen.

Utstikk ut i siktsona frå Tordenskjolds gate er uheldig og vi foreslår den innskrenka 3 meter til sides for gatas forlenga senterlinje.

Vi reknar med at planen kan bli gjenstand for revisjon av form og formål om det går for lang tid før tiltak i planområdet blir slutført.

Innleverte volumillustrasjonar blir vurdert som tilstrekkelige.

Statens vegvesen, brev datert 12.12.12

- Da dagens atkomst beholdes og antallet p-plasser ikke økes, har Statens vegvesen ingen vesentlige merknader til atkomsten.
- Regulert parkeringsareal gir rom for et vesentlig større antall plasser enn i dag. Det forutsettes at areal utover behov til bilparkering benyttes til sykkelparkering og lager/tekniske rom. Det forutsettes videre at antall bilplasser utbygges trinnvis i takt med utbyggingsarealet.
- Bestemmelsen om å styre/ begrense trafikk til/ fra området synes overflødig når maksimalt antall p-plasser er angitt. En slik bestemmelse vil dessuten være vanskelig

å håndheve. Det bør heller vurderes en bestemmelse som kan forhindre virksomheter med høye besøkstall, som f.eks. dagligvareforretning.

- Frisiktslinjer på plankartet er lite hensiktsmessig når kartet ikke viser kjøreveier og arealer for gående og syklende. Det må være tilstrekkelig å vise disse i utomhusplan for del av felt T1.

Forslagsstillers kommentarer

- Maks. antall parkeringsplasser er angitt i reguleringsbestemmelsene, og underetasje regulert til parkering/ teknisk infrastruktur/ lager tillates ikke benyttet til andre formål. Antall bilplasser vil bli etablert trinnvis i takt med utbyggingsarealet.
- Frisiktslinjer er ikke vist på plankartet.

Plan- og bygningssjefens kommentar

Bestemmelsen om styring av parkeringstilbud er revidert i samsvar med uttalen frå Statens vegvesen. Det er setta krav om maks 200 kvm butikkareal for dagligvarer og 500 kvm for andre forretningar.

Jernbaneverket, brev datert 16.01.13

- Byggegrense fra jernbanespor
Jernbaneverket viser til jernbaneloven. Planer om større frekvens i togtrafikken mellom Oslo og Stavanger gir behov for flere spor enn tidligere forutsatt. Spor 7 må opprettholdes og avstand fra spor/ høyspenningsanlegg må være i samsvar med gjeldende forskrifter. Det varsles innsigelse dersom ikke dette følges opp.
- Etablering av tekniske rom: Tekniske rom med togledersentral, elkraftsentral og tele-/datarom ligger i dag i eksisterende bygg som planen foreslår revet. Disse formålene må være etablert og i funksjon før eksisterende bygg kan rives. Dersom ikke dette sikres ved rekkefølgebestemmelse blir det fremsatt innsigelse til forslaget.
- Støy: Jernbaneverket viser til at støyberegning ikke tar hensyn til at det skal innføres ny rutetabell med 2 timers frekvens på strekningen Oslo – Stavanger. Dette innebærer økning av antallet daglige avganger og gir en vesentlig trafikkøkning. Jernbaneverket legger til grunn at dette blir tatt med i støyberegningene.
- Sikring/ avgrensning: Det forutsettes at feltene T4 og A2 sikres forskriftsmessig. Videre forutsettes at det kan etableres rampe og port i felt A2 for direkte atkomst til jernbanespor. Det vises til overordnede målsettinger for sikkerhet, miljø og trafikkavvikling.

Forslagsstillers kommentarer

- *Byggegrense fra jernbanespor. Forslagsstiller beklager at innspillet om å beholde spor 7 kommer så sent i planprosessen. I samråd med jernbaneverket er planen justert slik at spor 7 kan beholdes. Planområdet reduseres ved dette med 583 m². Arealreduksjonen kompenseres ved at volumene justeres innenfor de regulerte rammene, slik at det fremdeles kan innpasses 40.000 m² over terreng. Det er også lagt inn hensynssone for sikring mot jernbaneanlegg. Bebyggelse innen denne sonen forutsetter godkjenning fra Jernbaneverket. For å ha litt fleksibilitet med hensyn til mulig utforming mot jernbanesporene, er der det også regulert bestemmelsesområder (#1 og #2) i gangveien felt T4 mot henholdsvis felt A1 og felt A2, slik at bygningene i disse områdene kan tillates utkraget over gangveien.*
- *Etablering av tekniske rom. Reguleringsbestemmelsene er nå supplert med en rekkefølgebestemmelse som sikrer at tekniske rom skal være etablert og i drift før eksisterende bygg kan rives.*
- *Støy. Ny rutetabell vil ikke endre resultatene i støyrapporten.*
- *Sikring/ avgrensning. Reguleringsbestemmelsene er tilføyd et punkt om at det skal legges til rette for evt. å kunne etablere rampe og port i felt A2 og T4 for atkomst til sporområdene, men at dette kan fravikes dersom spor 7 innpasses med sikringsgjerde.*

Plan og bygningssjefens kommentar

Vi har sendt brev til Jernbaneverket med oppmoding om å trekke varsla om motsegn på bakgrunn av revidert plankart og bestemmelser.

Helse- og sosialsektoren, Samfunnsmedisinsk enhet, 14.12.12

- Anbefaler at dersom det skal innpasses boliger, skal luftkvalitetsanalyse være utført. Resultatene fra målestasjonen ved Gartnerløkka har årsmiddelverdi for NO₂ nær grenseverdien i forurensningsforskriften, som også er grensen for rød sone i retningslinjen for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging. Konsentrasjonen av svevestøv (PM₁₀) har tidvis vært over grenseverdien. Dette sannsynliggjør at utbyggingsområdet ligger tett opp til rød sone som definerer grenseverdien.
- Boliger kan tillates dersom de kan sikres gode nok løsninger med hensyn på støy og luftkvalitet. Bebyggelse og utearealer må sikres støyforhold som tilfredsstillende T-1442 og NS 8175, og det må tilstrebes best mulig luftkvalitet i henhold til T-1520. Det vises til at T-1520 også omtaler samspillet mellom støy og luftforurensning, og at samspilleffekter kan øke plagen/helserisikoen. Løsningene som velges må ta spesielt hensyn til utsatte befolkningsgrupper.
- Ved innpassing av serveringssteder i boligområder må inngangspartiene plasseres slik at beboerne blir minst mulig sjenert av gjester. Uteservering må plasseres og utformes med tanke på minst mulig sjenanse for beboerne med hensyn på lyd og røyk. Det bør vurderes lyddempingstiltak mellom serveringssted og eventuelle boliger i etasjene over.

Forslagsstillers kommentarer

- *Luftkvalitetsanalyse er utarbeidet og følger saken som vedlegg. Konklusjonene i analysen er:*
 - o *Det er sannsynlig at de mest veinære delene av planområdet vil ligge i «rød sone for luftkvalitet». Ved en fremtidig omlegging av E18 er det forventet at nivået går noe ned. De sentrale delene av planområdet vil trolig ligge i «gul sone»,*
 - o *Boliger forutsetter avbøtende tiltak. Dette kan blant annet være sammenhengende, tette fasader mot E18 og Vestre Strandgate, pluss ingen ensidige leiligheter mot disse veiene, spesielt i de 3-4 nederste etasjene.*
- *Reguleringsbestemmelsene stiller krav om at retningslinje T-1442 vedrørende støy skal tilfredsstilles. Løsningen vil bli utformet med sikte på best mulig luftkvalitet i henhold til T-1520.*
- *Det er lagt inn tilføyelse i regulerings-bestemmelsene om at dersom det innpasses boliger i bygg D og E tillates ikke uteservering tiliggende deler av plassrom felt T5.*
-

Plan- og bygningsetatens kommentar

Vi viser til kommentar til Fylkesmannens uttale.

Frobusdalen & omegn velforening, brev datert 26.11.12

- Lys- og solforholdene i Frobusdalen og Banehaven må utredes ytterligere. Det foreligger ingen analyse for perioden oktober – mars, da solstråler trengs mest. Deler av Frobusdalen og Banehaven er verneverdig, og de planlagte kolossene vil legge et gammelt boligområde i skygge halve året.
- Høyden på den planlagte bebyggelsen vil ta mye utsikt fra Baneheia til sjøen, og fra sjøen til Baneheia. Sikten fra hav til hei er en del av «diamanten» i Kristiansand, og den nye bebyggelsen vil stenge dette perspektivet for fremtidens generasjoner.
- Den planlagte type høye bygninger har ikke noe i Kristiansand bykjerne å gjøre. De minner om at bykjernens til nå tre høyeste bygg er byens mest forhatte bygninger.

Forslagsstillers kommentarer

- *Sol-/skyggediagrammene viser også konsekvenser for nabo-områder. Frobusdalen/ Banehaven ligger imidlertid i relativt stor avstand fra planområdet. Det er utarbeidet sol-/skyggediagrammer for de tidspunktene som er etterspurt av kommunen. Velforeningen kan ha rett i at i vinterhalvåret kan lange skygger også kunne berøre deler av Frobusdalen/ Banehaven, men dette vil i så fall bare gjelde i morgentimene.*

Plan- og bygningsetaten kommentar

Det er forståelig at Frobusdalen vel protesterer, men som regulant seier, så er avstanden så stor at protesten ikke kan være avgjerende for dette prosjektet. Dei vil få skygge av tiltaket når sola er svakast. Utsikten blir den mest markerte påverkinga. Men også her tilseier avstanden at protesten ikke kan få følger for prosjektet. Høgdereduksjonen som nå blir foreslått vil mildne inntrykket.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget har blitt diskutert i samarbeidsgruppa fleire gonger, sist 20.03.13. Merknadene frå gruppa er innarbeida i planforslaget, bortsett frå merknader til utomhusplan som er så omfattande at me treng møte med regulant for å få dei gjennomdrøfta. Det må skje seinare i prosessen.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planforslaget er første steg mot ei utbygging av nytt byområde ved innkjøring til byen frå vest. Det foreslår dristig ny form på bebyggelsen og høgder som delvis avviker sterkt frå Kvadraturens høgder. Høgaste høgde som blir foreslått er 8,24 meter høgare enn tårnet på domkyrkja. Maksimal høgde i førre plan, plan 1096 som ikke vart godkjent, var kote 42,5. Den planen hadde ikke byrom på bakkenivå. Gjeldande plan, ID 844, gir rom for eit smalt tårn, inntil 650 m² bruksareal BRA, til kote 96.

Illustrasjonar som viser foreslått bebyggelse i høve til omgivnaden, viser at dei høgaste bygga er for høge, i den samanstillinga dei står, som frå mange vinklar får bygga til å framstå som eitt stort kompleks.

Planens hovudgrep med å kutte ut tidlegare plan om stort kjøpesenter, plassere bygg på bakken, satse på kollektivtrafikk og redusert parkering er positivt. Likeeins er det positivt med bygg som er forma med omtanke for byrom mellom bygningane. Redusert parkering gjer det mulig med innkjøring frå Vestre Strandgate i aust i staden for frå ny havnegate i vest. Det inneber at stort offentleg parkeringsanlegg ikke kan realiserast. Det inneber at bygging kan starte opp relativt raskt.

Eigeform til dei indre byromma; T3, T4 og T5, har blitt drøftinga i ulike fora i teknisk etat. Skal det vere offentleg eller privat/felles? Konklusjon er at det kan vere privat/felles, under føresetnad av at det blir sikra i tinglyst utbyggingsavtale som hefte på eigedommen at byrommet skal vere ope for alle 24 timar i døgnet alle dagar i året. Dette er nå innarbeida i reguleringsbestemmelsene.

Utbyggingsavtale: Arbeid med utbyggingsavtale er starta opp. Avtalen kan gjerast ferdig når alle spørsmål til planmaterialet er avklart.

Sol og skygge

Dei ulike uteroma vil ha sol til ulike tider i løpet av dagen. Det er positivt. Men når planen legg vekt på gode uterom som det er håp om vil myldre av folk, og det sentrale uterommet er eksponert mot vest, er det uheldig at nye bygg stenger for kveldssola om sommaren. Å fjerne den delen av bygg D som stikk ut i siktsona frå Tordenskjolds gate vil gi meir kveldssol i uteromet T3.

Økonomiske konsekvensar for kommunen. Kommunens utgifter blir til normale drift- og vedlikehald av eit lite nytt offentleg byrom, T2, ved inngangen til området frå sør.

Transport (infrastruktur, kollektivtransport)

Som næringsareal med kontor, forretningar, sørvis og kanskje hotell og eit livleg torg, ligg området svært strategisk til, ved byens kollektivknutepunkt.

Støy

Det er mykje støy rundt planområdet. Det er E18, fergetrafikken, togtrafikken og Vestre Strandgate. Støyvurderinga konkluderer med at området ikkje eignar seg for bustad fordi det ikkje har nokon stille side.

Oppdatert støyanalyse konkluderer med:

Multiconsult AS, seksjon akustikk, har fått i oppdrag av Schage eiendom å beregne lydnivå frå vegtrafikk og jernbane for planlagte bygninger (5 stk.) ved Kristiansand togstasjon.

Beregningsresultatene er sammenlignet med gjeldende støygrenser.

Beregningene viser at området ligger i rød sone i ytterkant mot Vesterbrua og mot Vestre Strandgate, mens hovedtyngden av området havner i gul sone i henhold til T-1442. Generelt betraktes området som sterkt belastet med hensyn på støy da det er utsatt for flere ulike støykilder (veg, tog, ferjetrafikk, containerhavn, vedlikehold av vogner om natten, støy fra perrongen). Området anses derfor ikke egnet for boligformål men kan fint bebygges med kontor og næring (forretninger, hotell) da det for denne typen bygg ikke stilles noe krav til lydnivå på utendørs oppholdsarealer. Eneste måte å tilfredsstille krav til utendørs oppholdsarealer for boliger med hensyn på støy og privathet er å etablere innglassede balkonger og/eller skjermede takterrasser.....

Usikkerhet om framtidig havnestruktur betyr at dagens situasjon kan endrast og at ennå meir støyande aktivitet enn ferjene kan bli plassert nær opptil byutviklingsområdet. Det er lite ønskeleg at bustader blir ein hindrande faktor for arealdisponering i hamna.

Estetikk

Den uvante forma er klart forskjellig frå Kvadraturens bebyggelse. Skildnad er ønskelig for at Kvadraturen skal stå fram som den historiske byen den er, med sine kvalitetar og karakteristika. Bygningsformene er nye for Kristiansand sin del. Plasseringa av eit slikt nytt uttrykk er freidig, ved innkjøring til Kvadraturen.

Eit anna spørsmål er om desse formene er robuste nok til å bli gjennomført fullt ut. Området må byggast ut i etappar. Me må gå ut i frå at første byggetrinn følgjer planen. Kva då dersom det blir skifte av utbyggar og andre utbyggarar ber om omregulering til meir tradisjonell utforming med grunngiving i økonomi? Ein kombinasjon av formene fastlagt i planen og andre meir tradisjonelle former kan bli svært uheldig. Dersom den situasjonen oppstår må det nye grundige vurderingar til.

For akseptable støyverdiar på utomhusareal på bakken må det byggast 4 meter høge støyskjermar. Plankartet viser støy- og vindskjerm mot jernbanen og mot E-18. Ein 4 meter høg vegg mot jernbanen, mot vest, vil uavhengig av om den er i klart glas, virke som ein innestengande mur. Den vil også stenge for den utsikten som planen elles ivaretek. I området ut frå Tordenskjolds gate blir terrenget foreslått heva opp til kote 8. Det er 1 meter høgare enn Tordenskjolds gate. 4 meter høg støyskjerm vil altså rage 5 meter over nivå i Tordenskjolds gate. Støyskjermen er sagt også å ha funksjon som vindskjerm. Det vil krevje ekstra sterk konstruksjon, som vil forsterke inntrykket av siktstengsel og innemuring.

Terrengtilpassing

Planforslaget set kote 8 som maksimal høgde for indre torg, T3. Det er ein meter høgare enn Tordenskjolds gate der den munnar ut i Vestre Strandgate. Terrenget er foreslått heva opp for å gi betre sikt ut frå T3 og kanskje og nedste etasje i bygga. Det er plan- og bygningsetatens meining at terrenget i T3 ikkje bør vere høgare enn kote 7.

Eksisterande situasjon i Holbergs gate, utsikt utover byfjorden forbi Kongens senter kan vere ein god illustrasjon på kva innverknad ei flate kan ha på utsikta. Foto neste side:



Ureining i luft

Kristiansand har årsmiddelverdiar for konsentrasjon av NO₂ i sentrum tett opptil grenseverdi, spesielt i vinterhalvåret. Høg konsentrasjon kan føre til helseskadelige tilstandar i form av meir luftveislidningar og auka risiko for hjerte- og karsjukdomar.

Måledata viser at det er mindre fare for svevestøv.

Målestasjonene driftes av Statens Vegvesen, og måledata blir oppdatert kontinuerlig på www.luftkvalitet.info.

Kommunen har fått utarbeida "Plan for miljøtiltak innanfor transportsektoren i Kristiansand sentrum" ferdigstilt 06.09.2011. Forslag til tiltak i den går på tiltak for å redusere utslepp.

Konsulentrapport om luftkvalitet datert 15.02.13 konkluderer med:

Basert på måledataene som foreligger for dagens situasjon, er det sannsynlig at de mest veinære delene av planområdet, dvs. mot E18 i nord og Vestre Strandgate i øst, har nivåer som medfører at arealene ligger i rød sone i henhold til planregningslinjen for luftkvalitet (T-1520). Ved en framtidig omlegging av E18 er det forventet at nivåene går noe ned.

De sentrale delene av planområdet har trolig lavere nivåer, grunnet større avstand til de viktigste forurensningskildene og skjermvirkning av ny bebyggelse. Disse arealene vil trolig ligge i gul sone.

Avbøtende tiltak som kan ha effekt er:

- Etablere sammenhengende, tette fasader ut mot E18 og Vestre Strandgate
- Unngå etablering av leiligheter ut mot E18 og Vestre Strandgate, spesielt i de 3-4 nederste etasjene
- Alle leiligheter mot E18 og Vestre Strandgate bør være gjennomgående.
- Ventilasjonsinntak bør plasseres på tak og vende bort fra E18 og Vestre Strandgate. Inntak må plasseres igod avstand fra avkast, eventuelle piper (røykrør) og andre potensielle lokale utslippskilder (parkeringsplasser, inn/utkjøringer, mv).
- Alle inntak av ventilasjonsluft må ha partikkelfilter

Denne vurderinga gjeld innemiljø i bustad, ikkje barns leikeareal på bakken, som også er ein viktig del av eit bustadområde.

Energi

Planområdet ligg i konsesjonsområdet for fjernvarme. Røyr som kryssar utbyggingsområdet må flyttast i samband med utbygginga. Denne utbygginga er sterk kandidat for pliktig tilknytning til fjernvarmenettet. Nødvendig krav om tilknytning er innarbeida i reguleringsbestemmelsene.

Trafo skal plasserast under bakken. Dette er endeleg avklart etter høyring utan kontakt med Agder Energi. Slik avklaring må skje før planen kan godkjennast.

Utbyggingspolitikk

Utbyggingsavtale skal utarbeidast og det er i kommunens interesse at utvikling av området skal kome i gang raskt.

For følgjande tema viser vi til vedlagte planbeskrivelse.

- Biologisk mangfold jf. Naturmangfoldloven §§ 8-12
- Kulturminner
- Barn og unges interesser
- Universell utforming
- Risiko- og sårbarhet
- Skolesituasjon. Barnehagesituasjonen er ikkje kommentert.

Plan- og bygningsetatens anbefaling og konklusjon.

1. Høgder av bygg.
På bakgrunn av innsendte 3D illustrasjonar som viser volum av foreslått bebyggelse som planen gir rom for, i høve til omgivnaden, tilrår plan- og bygningssjefen ein reduksjon for bygg C i felt A2 med å sette maksimum gesimshøgde til kote c+65 på den sørlige enden av bygget og til kote c+51 i formålsgrense mot T1 (Vestre Strandgate).
2. Terrenghøgde
Ubebygde terreng bør ikkje ligge vesentleg høgare enn Vestre Strandgate i kryss med Tordenskjoldsgate.
3. Bustad og estetikk
Plan- og bygningssjefen rår til å sette krav om dokumentasjon av støy- og luftkvalitet, også for sandleikeplass på bakkenivå før det kan tillatast bustader i dette området.

Utan bustad er det ikkje behov for støyskjerm. Reduserte høgder vil mykje truleg gi mindre vind, slik at det heller ikkje er behov for høg glasskjerm for å stoppe vind. Dette vil gi eit estetisk betre resultat. Utsikten frå Tordenskjolds gate vil også bli mindre skadelidande.
4. Sikt
Bygning D som stikk 6,7 meter ut i siktsona frå Tordenskjolds gate bør reduserast. Plan og bygningssjefen foreslår at den blir redusert 3 meter frå forlenga senterlinje i Tordenskjolds gate.
5. Detaljplan har 5 års varighet men kan fornyast. Usikkerhet omkring vilje til å gjennomføre reguleringsplanens rammer for form og vikle for bustad som plan- og bygningsetaten i denne omgangen går i mot, tilseier at eventuell søknad om forlenga verketid for planen må omfatte ny gjennomgang av plan for det som då ikkje er gjennomført. Eit moment som også tilseier ny gjennomgang, er at spørsmål som ikkje kan avgjerast i denne planen, men må bli avgjort i pågåande planarbeid for områda omkring, då kan vere avklart, med verknad også for Vestre Strandgate 49.
6. Plassering av trafo. Plassering av trafo i underetasjen er ei god løysing. Men for at den skal vere realistisk, må den avklarast med Agder Energi før planen bli godkjent.
7. Folkehelse. Støy og luftkvalitet er klare faktorar som er viktige for folkehelse. Her meiner plan- og bygningssjefen at utsiktene er størst til negativ verknad for bustad i planområdet. Fysisk utforming kan slå begge vegar, både positivt og negativt. Planen legg opp til sosiale møteplassar mellom bygga. 4 meter høge støyskjermer mot vest, som må til dersom der skal byggast bustader, vil neppe bidra til å auke trivnaden på desse plassane.

8. Austre avgrensing av Vestre Standgate skulle vere i samsvar med gjeldande plan 844, men er det ikkje. Grensa bør tilpassa yttervegg i Vestre Strandgate 42 (Hånesbygget) slik det er gjort i gjeldande plan, og til eksisterande parkeringsanlegg under bakken.

Ålaug Rosseland
16.05.13

Sak 128/13: Eidsbukta småbåthavn. Detaljregulering. Sluttbehandling

Vedlegg

Vedtak BYSTYR, 19062013, Sak 82/13, Eidsbukta småbåthavn. Detaljregulering. Sluttbehandling

1. Plankart Eidsbukta småbåthavn
- 2_ bestemmelser-Eidsbukta småbåthavn_2012-12-12.docx
3. Planbeskrivelse Eidsbukta småbåthavn 12-12-2012
4. ROS-analyse
5. Rapport fra Norsk Maritimt Museum
6. Rapport fra Agder naturmuseum
7. Notat fra SINTEF, bølgehøyder
8. Utomhusplan Eidet Boligområde

Arkivsak-dok. 201200194-32
Saksbehandler Elin Aabel Bergland

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
06.06.2013
19.06.2013

Eidsbukta småbåthavn. Detaljregulering. Sluttbehandling

Sammendrag

Forslag til detaljregulering omfatter etablering av ny småbåthavn i Eidsbukta, på vestsida av Topdalsfjorden, like sør for boligfeltene på Justneshalvøya.

I sjøen er det regulert flytebrygge og bølgedemper, og fremtidig utvidelse av bølgedemperen. Til sammen er det plass til 160 båtplasser med 2,5 m bredde. På land er det regulert areal til brygge med vaktbu/WC, HC-rampe, miljøstasjon, samt vendehammer for atkomstveien ned til brygga. Vest i planområdet er det regulert ny p-plass som skal betjene småbåthavna.

I gjeldende kommuneplan er området vist som fremtidig småbåthavn, felt SH6. Planområdet i detaljreguleringen tar med seg et større areal enn SH6 for å oppnå mer areal for p-plasser og muliggjøre atkomst til bryggeanlegget. Planen åpner ikke for båtopptak eller utsettingsrampe for båter. Småbåthavna er også skjøvet noe mot nord i forhold til hvor den var vist i kommuneplanen for å holde bekkekanalen mellom sjøen og Gillsvann åpen for ferdsel med kano og kajakk, for å sikre vanngjennomstrømning til Gillsvann, for å gi ålegressforekomsten i området best mulig vilkår, og av hensyn til bolig sør for bukta. Områder for båttrafikk og bading skal avgrenses med badebøyer. Bølgedemperen i nordøst etableres kun dersom det etter en tid viser seg at det blir behov for den.

Småbåthavna går inn på arealer som er regulert til fri- og friluftsområder i reguleringsplanene for Eidet og Justneshalvøya. Hytteiere har reagert på at småbåthavna kommer nært inntil badeplassene nordøst i bukta, og hyttene i friluftsområdet. For å unngå at kvalitetene reduseres, er det krav om avbøtende tiltak knyttet til strand og badeplasser nord i bukta.

Teknisk direktør mener at planen slik den foreligger viser gode løsninger og avbøtende tiltak for utvikling av området innenfor de rammene som er lagt i den gjeldende kommuneplanen, og anbefaler at planen vedtas.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Eidsbukta småbåthavn sist datert 29.04.2013 med bestemmelser sist datert 12.12.2012.

Trykte vedlegg

1. Plankart, sist datert 29.04.13
2. Bestemmelser, sist datert 12.12.12
3. Planbeskrivelse, sist datert 12.12.12
4. ROS-analyse
5. Rapport fra Norsk Maritimt Museum
6. Rapport fra Agder naturmuseum
7. Notat fra SINTEF, bølgehøyder
8. Utomhusplan Eidet Boligområde

BAKGRUNN FOR SAKEN

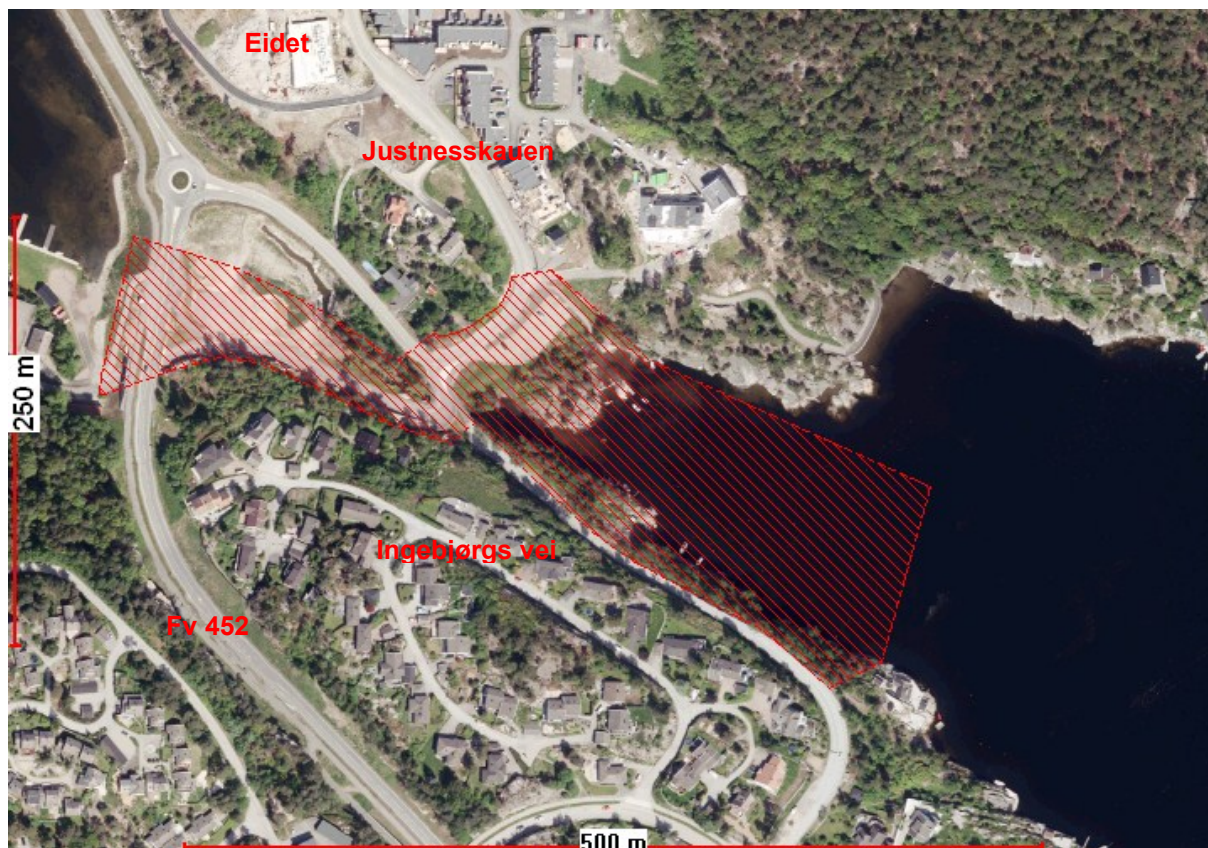
ViaNova Kristiansand fremmer planforslaget på vegne av Kristiansand Eiendom. Planens hovedformål er å legge til rette for ny småbåthavn i Eidsbukta, i tråd med formål i kommuneplanen.

Dagens situasjon



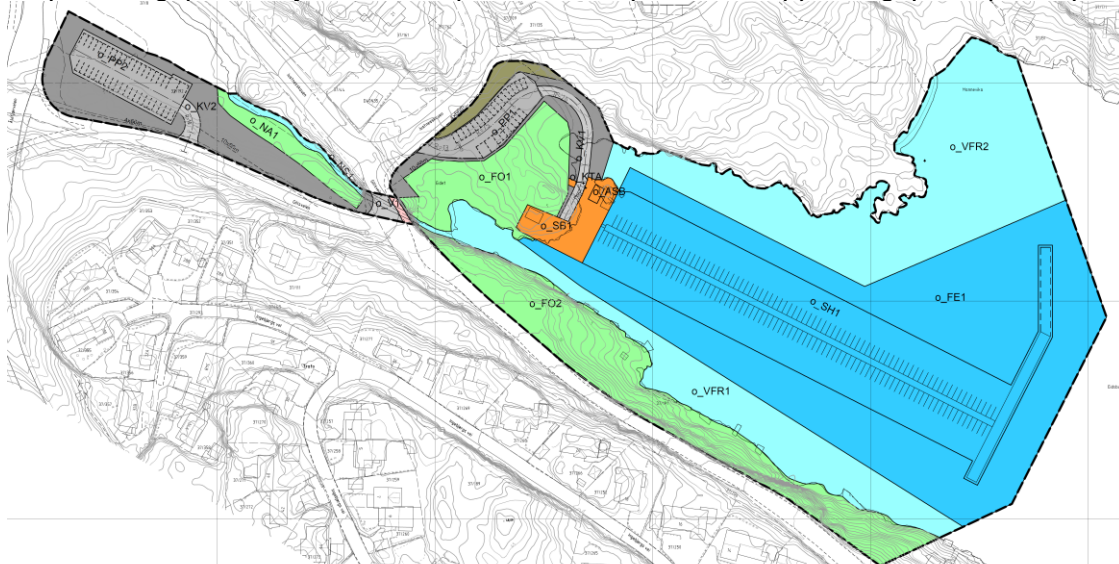
Planområdet (markert med rødt) ligger i Eidsbukta på vestsida av Topdalsfjorden, like sør for boligfeltene på Justneshalvøya

På illustrasjonen under er planområdet skravert med rødt. Mot nord avgrenses planområdet av Justnesskauen og friområdet på Justneshalvøya, mot vest av Ålefjærveien og mot sør av Gillsveien og g/s-veien. Sør for planområdet ligger boligområdet ved Ingebjørgs vei, og mot nord ligger Eidet boligfelt.



Planens innhold

Forslag til detaljregulering omfatter etablering av ny småbåthavn i Eidsbukta. I sjøen er det regulert flytebrygge og bølgedemper, med fremtidig utvidelse av bølgedemper. Til sammen er det plass til 160 båtplasser med 2,5 m bredde. På land er det regulert areal til brygge med vaktbu/WC, HC-rampe, miljøstasjon, samt vendehammer for atkomstveien ned til brygga. Vest i planområdet er det regulert ny p-plass som skal betjene småbåthavna. Her anlegges 40 parkeringsplasser, jf. kommuneplanens krav på 0,25 biloppstillingsplass pr. båtplass.

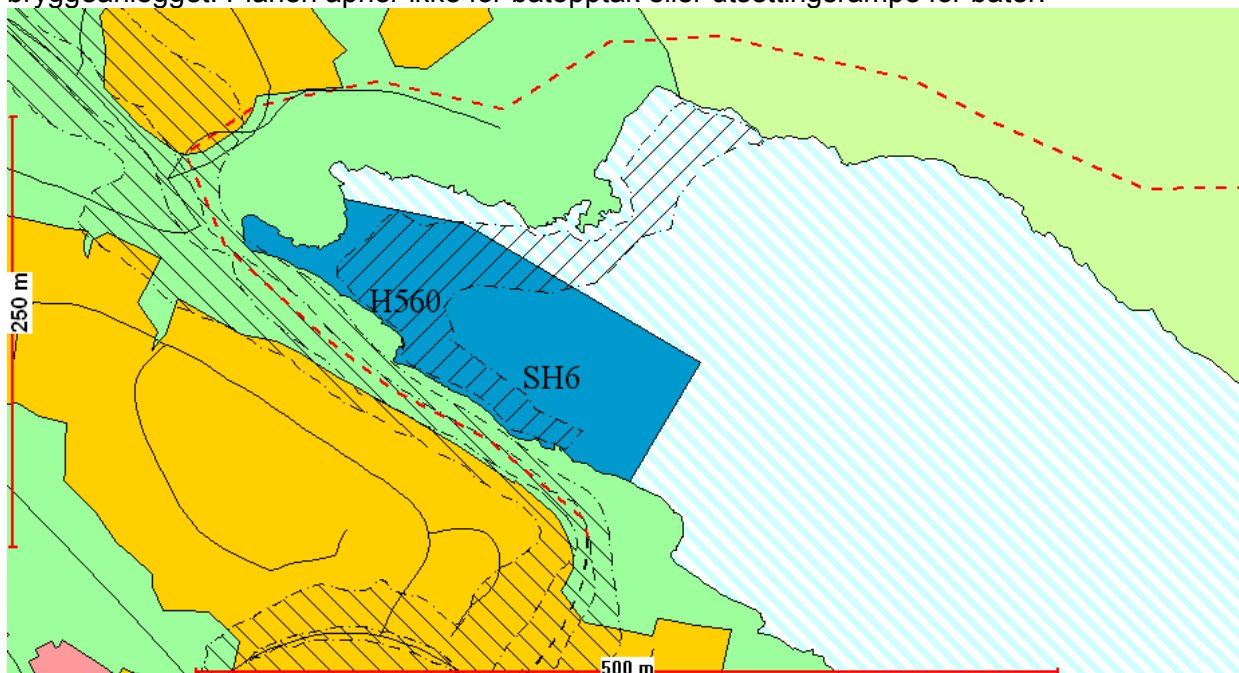


Utsnitt av plankart, datert 29.04.2013.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

I Kommuneplanens arealdel for 2011-2022, er planområdet avsatt til fremtidig småbåthavn (SH6), nåværende grønnstruktur, kombinerte formål i sjø og vassdrag, hensynssone bevaring naturmiljø (H560) og nåværende veier. Planområdet i detaljreguleringen tar med seg et større areal enn SH6 for å oppnå mer areal for p-plasser og muliggjøre atkomst til bryggeanlegget. Planen åpner ikke for båtopptak eller utsettingsrampe for båter.

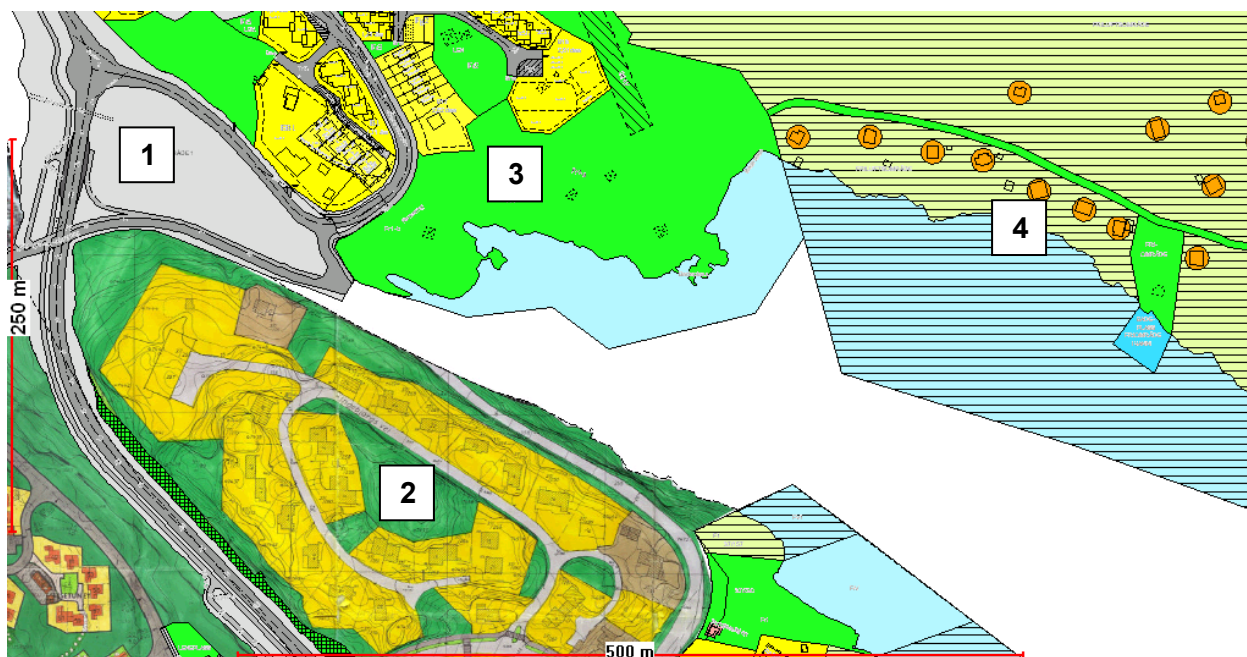


Utsnitt av gjeldende kommuneplan (2011-2022)

Deler av planområdet i foreliggende plan inngår i følgende reguleringsplaner:

1. Rv 452 Ålefjærveien, vedtatt 14.09.2005.
2. Ålefjærveien G/S vei med boligområdet Bleget/Fagerholt, vedtatt 27.11.1985
3. Eidet Boligfelt, vedtatt 16.11.2005.
4. Justneshalvøya, vedtatt 25.01.2006.

I planen for Rv 452 er området regulert til trafikkområder (kjøreveg, g/s-vei og annen veigrunn). I reguleringsplanen for Eidet er arealene mot sjøen regulert til friområde (offentlig friområde, friområde i sjø og vassdrag). I reguleringsplanen for Justneshalvøya er sjøarealene regulert til spesialområde (friluftsområde i vann).



Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner

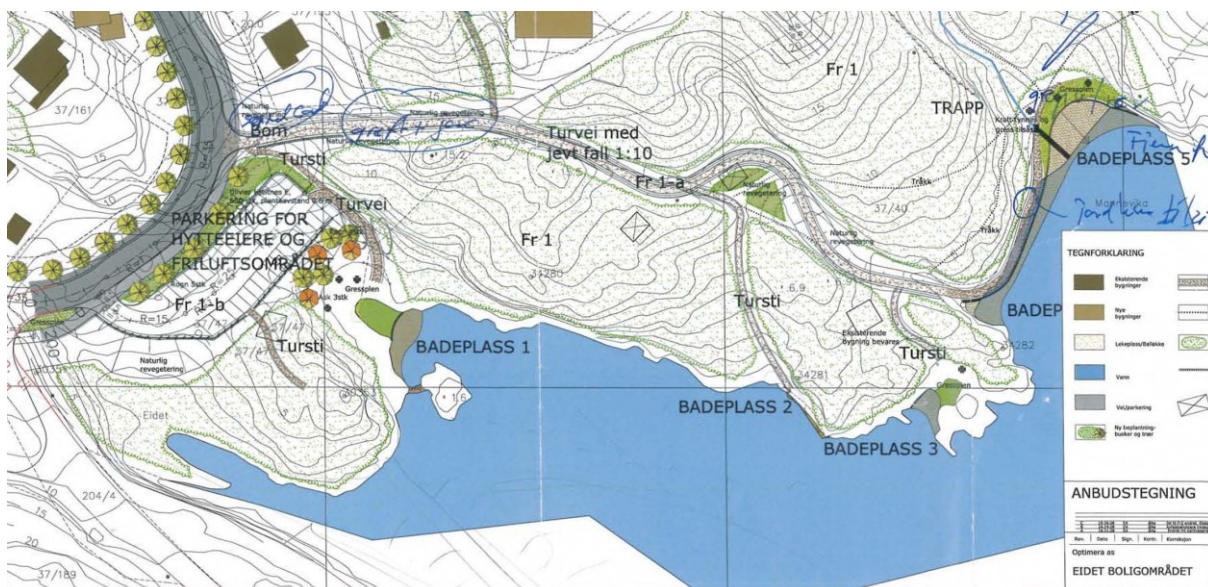


Prosjektert flytebrygge og bølgedemper i forhold til eksisterende reguleringsplan og kommuneplanens arealdel

En god del av flytebrygga og hele bølgedemperen ligger i uregulert sjø. (ill. til venstre). I forhold til planskissen som var utgangspunktet for kommuneplanens arealdel, er flytebrygga plassert lengre mot nord (ill. til høyre). Dette er gunstig i forhold til ålegraset, som ligger som et belte langs hele den indre delen av Eidsbukta. Samtidig økes avstanden til bolighuset på gnr/bnr 37/157. I forhold til kommuneplanens arealdel, blir en mindre del av bølgedemperen

liggende utenfor arealet som er avsatt til formål «fremtidig småbåthavn». Det er i tillegg avsatt et areal til en fremtidig forlengelse av bølgedemperen. Denne etableres kun dersom forholdene i småbåthavna ikke blir tilfredsstillende i forhold til bølger. Det vises til notat fra SINTEF (vedlegg) i forhold til bølger og regulering av bølgedemper.

I utomhusplanen for Eidet boligområde er det vist flere badeplasser og atkomster til sjøen. Pga. kjøreatkomsten til småbåthavna, vil badeplass 1 bli fylt opp. Med bakgrunn i dette er det stilt krav om avbøtende tiltak på badeplasser nr. 4 og 5 (mulig nr. 3) ihht. utomhusplan for Eidet Boligområde før det gis ferdigattest for småbåthavna. Det skal etableres nødvendige badebøyer i sjøen for sikring av badeplassene. Det er forbudt med motorisert ferdsel, og fortøyning av båt i disse områdene.



Utsnitt av utomhusplanen for Eidet boligområde.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 01.02.2013-22.03.2013. Det kom inn 8 merknader. Under følger sammendrag av uttalelsene og plan- og bygningsetatens vurdering.

Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvern avdelingen, brev datert 01.03.2013

- Kan ikke se ut fra saksfremlegget at kommunen konkret har vurdert planen ut fra §§ 8-12 i Naturmangfoldloven. I denne saken er det spesielt konsekvensene av etablering av småbåthavnen på ålegraset som må vurderes grundigere; både av konsekvensene av de konkrete fysiske inngrepene, anleggsfasen (fare for tilslamming av ålegrasforekomsten ved utfylling) og driftsfasen (fare for forurensning fra båthavn).
- For å ivareta kantsonen langs Gillsbekken bør området langs bekken reguleres til grønnstruktur-naturområde, i stedet for samferdselsanlegg.
- Anbefaler å redusere atkomstveien og bryggearealet i omfang.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Effekten på naturmangfold av å etablere ei småbåthavn er utredet i en egen rapport fra Agder Naturmuseum, og oppsummering fra denne inngår både i planbeskrivelsen og saksfremlegg til politisk behandling før offentlig ettersyn. Selve rapporten ble ikke sendt ut på høringen. Anbefalinger i rapporten er fulgt opp i detaljreguleringen. Havna skal bygges i tråd med teknisk plan, og det skal søkes til fylkesmannen og graving og mudring. Det vil brukes siltgardiner i sjøen ved utfylling. I driftsfasen må normale rutiner for drift av småbåthavner følges opp. Plan- og bygningsetaten anser vurderingene på temaet som tilstrekkelige.
- Kantsonen langs Gillsbekken innlemmes i formål grønnstruktur-friområde, o_FO1.
- For å håndtere søppelhenting/vedlikehold av anlegget er atkomstvei og brygge

dimensjonert for å kunne snu med lastebil. I tillegg må det være areal til myke trafikanter langs bryggekantene, areal til vakthus/toalett mv. Anlegget reduseres derfor ikke.

Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 13.02.2013

- Planen må sikre ålegrasforekomsten og ivareta allmennhetens interesser i strandsonen.
- Allmennhetens interesser er sikret med båtbøyer, påstigningsplass for kano/kajakk, åpen småbåthavn, molo som fiskeplass og forutsetning om at vaktbu/WC ikke er til hinder.
- Den generelle ferdselen forbi/gjennom området er ikke godt nok sikret jf. kyststien som er vist i kommuneplanen. Friområdet øst og sør for båthavna bør brukes til å knytte kyststien opp mot reguleringsplaner på begge sider.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Kyststien er allerede etablert øst for planområdet, i tråd med utomhusplan for Eidet. Sør for planområdet viser kommuneplanen kyststien på eksisterende gang-/sykkelvei. Gjennom planområdet er alt areal offentlig tilgjengelig, så samlet sett mener vi ferdselen forbi/gjennom området er godt sikret.

Statens Vegvesen, brev datert 07.03.2013

- Foreslått p-plass øst for fv 452 kommer 2 m fra fortau/repos ved busslommer, der det er en høydeforskjell på opptil 3 m. Sideareal for fv 452 må reguleres til «annen veigrunn» bl.a. mtp. mulig leskur, og parkeringsplassen må plasseres utenfor dette arealet.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Planen er endret i tråd med merknaden.

Eidet vel v/ Øistein Nordhagen, brev datert 20.03.2013

- Ønsker småbåthavn velkommen, men ønsker ikke at boligområdene skal bli berørt av trafikken til og fra båthavna.
- Antar det blir press på parkeringsplasser i høysesongen med parkeringsdekning på 25%.
- Foreslår at beboere på Eidet prioriteres ved tildeling av båtplasser, slik at biltrafikk reduseres.
- Ønsker at gjesteparkering i tilknytning til boligområdet på Eidet forbeholdes gjester til beboerne i området, og at plassene merkes tydelig.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Trafikk til småbåthavna går ikke inn i boligområdet. Parkeringsdekning for havna er i tråd med krav i kommuneplanen, og kravene er basert på erfaringer fra andre kommunale småbåthavner.
- Parkeringsdekning er i tråd med kommuneplanens krav.
- Tildeling av båtplasser håndteres av Småbåthavnskontoret.
- Gjesteparkering i boligfeltet er regulert til offentlig parkering, og skilting er ihht. skiltplan.

Oddvar Hultmann, e-post datert 18.02.2013

- Påpeker at datoene i høringsbrevet er feil.
- Lurer på hvorfor ikke Justneshalvøya hytteforening er på adresselista.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Nytt høringsbrev med riktige datoer ble sendt ut til alle mottakere.
- Planmaterialet ble sendt hytteforeninga til uttalelse.

Kåre Eim, e-post datert 05.03.2013

- Har ikke blitt informert tidligere.
- Antok at båtplassene skulle legges langs fjellet. Å trekke brygga så langt ut og øke antall båtplasser vil være negativt.
- Planlagt bølgedemper kommer for nær badeplasser.
- Ekstra bølgedemper må ikke tillates, både av hensyn til badeplass, og fordi det ikke kan

være behov for den.

- Spør om de som får tildelt båt plass vil kunne stå på p-plassen lenger enn 24 t. Etter utbyggingen av Eidet mistet hytteeierne sine p-plasser, og kan kun stå parkert 24 t.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Båtplassene er plassert lenger mot nord ifht. den viste plassering i kommuneplanen for å bedre vanngjennomstrømming i Gillsbekken, øke framkommelighet for kano/kajakk til Gillsvann, gi bedre forhold for ålegrasforekomsten, samt for å øke avstanden til bolighuset på gnr/bnr 37/157.
- Ekstra bølgebryter bygges ikke i første omgang. Først etter at båthavna har vært i drift en periode, vil det vurderes om det er så mye bølger at den må etableres. Størrelse på og beliggenhet av bølgebryter er vurdert av SINTEF.
- Badeplassene avgrenses med badebøyer, og det tillates ikke båttrafikk innenfor badeområdene.
- Skilting av parkeringsplassene løses i egen skiltplan.

Egil Bergh, e-post datert 10.03.2013

- Har ikke blitt informert tidligere.
- Påpeker at bølgedemper kommer nær hyttene innerst i bukta. Båttrafikken vil også komme nær hyttene. Spør om bølgedemper kan sløyfes, eller om hele brygga kan trekkes lenger mot vest.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Se kommentar til Kåre Eim.

Jorunn og Jostein Loka, e-post datert 25.03.2013

- Påpeker at bølgedemper kommer nær hyttene innerst i bukta. Båttrafikken vil også komme nær hyttene.
- Påpeker at en del av bølgedemper ligger utenfor areal som er avsatt til småbåthavn.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Se kommentar til Kåre Eim.

Endringer etter offentlig ettersyn

Planen er endret på to punkt etter høringen: parkeringsplass o_PP2 er flyttet noe mot sørøst av hensyn til busslomme ved Ålefjærveien, og areal ved Gillsbekken som tidligere hadde formål annen veggrunn - tekniske anlegg er innlemmet i grønnstruktur - friområde, o_FO1.

Medvirkning

Det har vært et aktivt samarbeid mellom ViaNova, parkvesenet, plan- og bygningsetaten og ingeniørvesenet. Planforslaget er drøftet i samarbeidsgruppa flere ganger. Merknader fra samarbeidsgruppa er imøtekommet i planforslaget.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Plangrepet

Eidsbukta småbåthavn planlegges i tråd med formål i kommuneplanen. Plasseringen er noe justert i forhold til kommuneplanen, men det er gjort fordi man i løpet av planprosessen har fått mer detaljert kunnskap om forholdene på stedet.

Småbåthavna går inn på arealer som er regulert til fri- og friluftsområder i reguleringsplanene for Eidet og Justneshalvøya. For å unngå at kvalitetene på disse områdene reduseres, er det lagt inn krav om avbøtende tiltak knyttet til strand og badeplasser på nordsida av bukta.

I prosessen er det drøftet flere alternative adkomstveier til bryggeanlegget. Det valgte forslaget gir kortest mulig veg og minst mulig inngrep i terrenget. Deler av traséen er i dag opparbeidet som atkomst til sjøen i tråd med utomhusplanen for Eidet.

Hytteiere har reagert på at småbåthavna kommer nærmere badeplassene nordøst i bukta, og hyttene i friluftsområdet. Småbåthavna er skjøvet noe mot nord i forhold til hvor den var vist i kommuneplanen for å holde bekkekanalen mellom sjøen og Gillsvann åpen for ferdsel med kano og kajakk, for å sikre vanngjennomstrømning til Gillsvann, for å gi ålegrasforekomsten i området best mulig vilkår, og for å øke avstanden til bolighuset på gnr/bnr 37/157. Områder for båttrafikk og bading skal avgrenses med badebøyer. Bølgedemperen i nordøst etableres kun dersom det etter en tid viser seg at det blir behov for den.

Naturmangfoldloven §§ 8-12

§8 Kunnskapsgrunnlaget.

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. De funn som er gjort er registrert i naturbaser og i artsdatabanken. I Direktoratet for naturforvaltning (DN) sin «Naturbase» er det ikke registrert spesielle forhold knyttet til vern, kulturlandskap eller friluftsliv. I forhold til kulturlandskapet, vil synlige inngrep på land være etablering av atkomstveg ned til sjøen fra eksisterende parkeringsplass (o_PP1), samt brygge ytterst på neset. I området hvor det reguleres ny p-plass (o_PP2), er arealet så å si utfyllt og planert. I sjøen vil den nye flytebrygga og bølgedemperen være synlig. De nye tiltakene legges skånsomt i terrenget.

Under tema naturtype, er det registrert vanlig ålegras med kraftige planter som lokalt viktig. Forekomsten ligger langs land i hele den innerste delen av Eidsbukta.

Under biologisk mangfold, er Gillsvann registrert som naturtype Kalksjø, med verdi svært viktig. Vannet er en kalkrik tjønnaksessjø som er svakt brakkvannspåvirket. Planområdet omfatter ikke Gillsvann, men det renner en bekk fra vannet og ned i Eidsbukta. Det skal ikke gjøres inngrep i vannet eller i bekken.

Under biologisk mangfold er det i Gillsvannet registrert som brakkvannspåvirket, hvor både makrell, fjordsild og torsk er tatt. Området er vektet til 3. Vannet er også yngleområde for andefugler. Selv om deler av området griper inn i planområdet, er det tilnærmet ingen areal som blir påvirket av nye tiltak.

Det eksisterer en bekkekanal som er en bindeledd mellom sjøen og Gillsvannet. I utarbeidelsen av reguleringsplanen ble det tatt hensyn til å holde denne forbindelsen åpen og opprettholde ålegrasforekomsten som er påvist i dette området.

Artsdatabanken er en nasjonal kunnskapskilde for biologisk mangfold. I denne databasen er det ingen arter som er registrert under rødlista (planer eller dyr som er sårbare). Det er ingen planter eller dyr som er registrert under svartelista (uønska arter).

I forbindelse med foreliggende plan har Agder naturmuseum kartlagt biologisk mangfold, se vedlegg. Her er følgende konkludert: *Det største inngrepet ved etablering av småbåthavna vil være ankomstveien ned til flytebryggeanlegget. Dette innebærer en utfylling i den grunne bukta med ei lita artsrik strandeng. Som avbøtende tiltak foreslår vi at massene (med planter) fra strandenga tas vare på og ei ny strandeng etableres på sjøsida av veianlegget. Selve flytebryggeanlegget anser vi at vil ha liten negativ effekt på det biologiske mangfoldet.*

§9 Føre-var-prinsippet

Konsekvensene av tiltaket er kjent. Etablering av brygga på land kommer ikke i konflikt med forekomsten av ålegras. Ved å plassere flytebrygga i midten av bukta, er det kun et mindre parti av ålegraset innerst i bukta som blir liggende under båthavna. Etter råd fra Agder naturmuseum er etablering av strandeng er sikret i rekkefølgebestemmelsene

§10 Samlet belastning

Eidsbukta er et av flere felt i Topdalsfjorden hvor det finnes ålegras. Samlet belastning for arten i distriktet vil ikke bli skadelidende.

§11 Kostnader

Kostnadene bæres av tiltakshaver.

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode skjer ved at siltgardin benyttes ved utfylling i sjø. Opparbeidelse av anlegget skal skje i samsvar med teknisk plan, jf. krav i rekkefølgebestemmelsene. I anlegg med utfylling i sjø skal det søkes til Fylkesmannen.

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være i tilstrekkelig grad belyst.

Kulturminner

Området er klarert med hensyn til automatiske fredede kulturminner av fylkeskonservator i Vest-Agder Fylkeskommune. Norsk Maritimt Museum har utført befarig, se vedlegg.

Barn og unges interesser

Planutkastet åpner for økt tilgjengeligheten for rekreasjon for barn og unge til sjøen. Det er ikke registrert noen barnetråkk eller stier innen planområdet. Kyststien går rundt planområdet er tatt vare på i eksisterende reguleringsplaner. Småbåthavna er åpen for allmenn ferdsel, og hindrer ikke bruken av tilstøtende friområde i vest, sør eller nord.

Atkomstvegen ned til brygga er en blindvei og har ingen gjennomgangstrafikk. Dette gir trygghet for myke trafikanter som benytter atkomstvegen ned til brygga og flytebrygga.

Sjøområdet på sørsiden av Eidsbukta er regulert til friluftsområde, og det meste av halvøya innerst i Eidsbukta er regulert til friområde. Nordsiden av Eidsbukta er regulert til friområde i sjø og vassdrag. Formålet ivaretar friluftinteressene i sjøen, og det skal etableres badeplasser. Dette er vist i tilstøtende godkjent reguleringsplan og utomhusplan. For å hindre konflikt mellom badende og båttrafikk er det ikke tillatt med båtanløp nord for småbåthavna mot land. Det skal etableres bøyer som markerer badeområdet. Det åpnes ikke for motorisert ferdsel i «friluftsområde i sjøen og vassdrag».

Videre i mot nord og øst er det større sammenhengende friluftsområder på land som et rekreasjonsområde, som er godt egnet for fri lek, løpe- og spaserturer for barn og unge.

Universell utforming

Prinsippene om universell utforming legges til grunn for den fysiske utformingen av planområdet. Parkeringsplassen (o_PP2) er tilnærmet flat, og det er regulert 2 HC-plasser lengst mot øst. Atkomstvegen ned til småbåthavna har en maks stigning på 6,67 %, og tilfredsstiller universell utforming. Ved behov er det mulighet for kjøreatkomst for HC-bil ned til småbåthavna. Atkomstveien nede ved brygga ender i en vendehammer. Brygga er tilrettelagt med rampe for bevegelseshemmede som letter av og påstigning til båt. HC-atkomsten på brygga etableres med tre ombordstigningsnivåer, ca. kote + 1,5, +1,0 og +0,5.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Forslagsstillers risiko- og sårbarhetsanalyse vurderer vi som godt gjennomarbeidet.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kristiansand Eiendom som utbygger vil ha det økonomiske ansvar for utbygging og drift.

For øvrige tema henvises det til vedlagt planbeskrivelse og utfyllende vurderinger/analyser.

Oppsummering

Plan- og bygningsetaten har vært aktivt med i prosessen for å komme fram til det planforslaget som nå fremmes til sluttbehandling. Plan- og bygningsetaten mener at planen slik den foreligger viser gode løsninger og avbøtende tiltak for utvikling av området innenfor de rammene som er lagt i den gjeldende kommuneplanen, og anbefaler at detaljreguleringen vedtas.

Sak 129/13: Alsviga 11 - 1/77 - Søknad om dispensasjon fra plankrav og byggeforbud mot sjø

Vedlegg

Søknad om dispensasjon.pdf

Fotomontasje.pdf

Brev delt ut på byutviklingsstyrets befaring.pdf



Arkivsak-dok. 201304056-2
Saksbehandler Lise Grundeland

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
23.05.2013

Alsviga 11 - 1/77 - Søknad om dispensasjon fra plankrav og byggeforbud mot sjø

Det er søkt om dispensasjon fra plankrav i kommuneplanen og byggeforbud i 100-metersbeltet mot sjø (pbl. § 1-8) for riving av eksisterende boenhet, deling av eiendom og oppføring av to nye eneboliger. Byutviklingsstyret avslo i møte 13.12 2012 søknad om dispensasjon fra plankrav for to boenheter på eiendommen. Tiltakshaver var da usikker på hvordan de to enhetene skulle utformes.

Eiendommen er stor, og har i seg selv plass nok til to boenheter. Det er også gitt tillatelse til fradeling av ny boligtomt på naboeiendommen høsten 2012. Området består imidlertid av flere eiendommer med samme kvaliteter og muligheter for fortetting. Det er også mange forhold som bør løses gjennom plan – utbyggingsvolum på eiendommen og i områdene rundt, lekearealer, skole- og barnehagedekning, sikring av kyststi og områder med registrert naturmangfold samt eventuelt økonomisk bidrag til infrastruktur. Vest-Agder fylkeskommune fraråder at det gis dispensasjon.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret gir ikke dispensasjon fra plankrav og pbl. § 1-8 som omsøkt etter plan- og bygningsloven § 19-2. Hensynet bak plankravet anses å bli vesentlig tilsidesatt, og statlig myndighet har uttalt seg negativt til dispensasjonssøknaden. Lovens vilkår for dispensasjon er dermed ikke oppfylt.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Lise Grundeland
Saksbehandler

Trykte vedlegg: Søknad om dispensasjon

SAKSFREMSTILLING

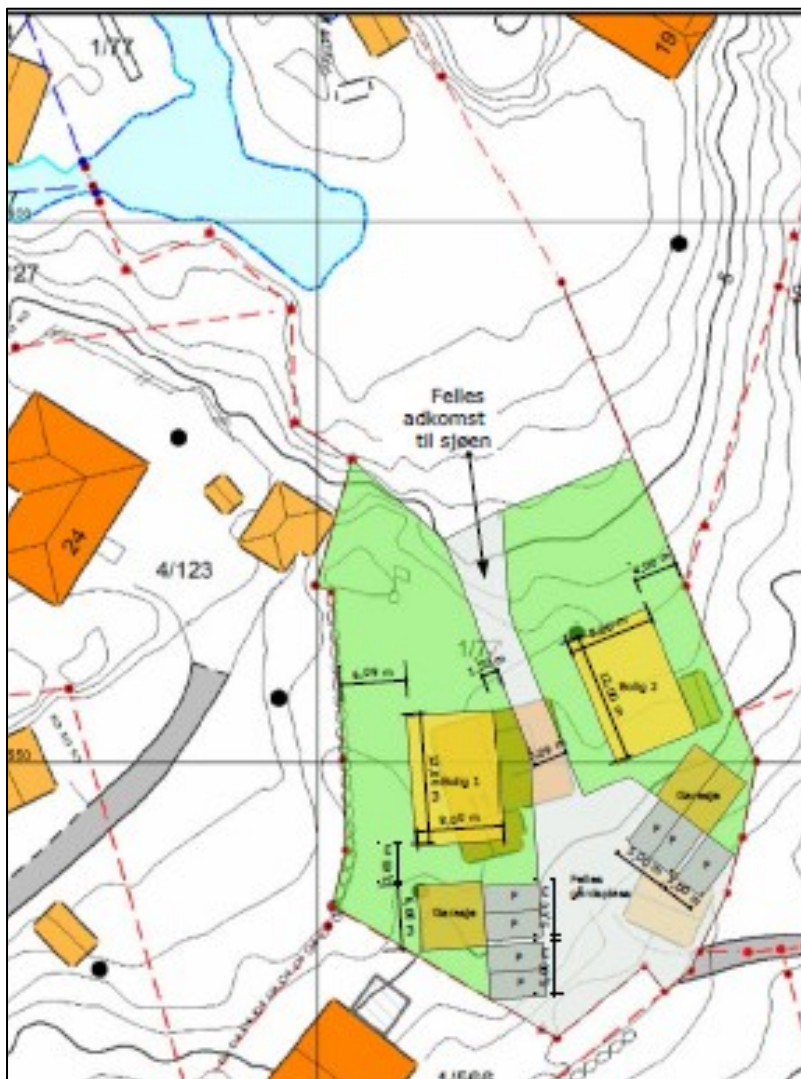
Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

Kommuneplan for Kristiansand kommune. Godkjent 21.06.2011. Formål: *Bebyggelse og anlegg.*

Kommunedelplan Flekkerøy, deler av strandsonen. Plan nr. 1001-1133. Godkjent: 21.06.2011.
Formål: *Landbruk-, natur- og fritidsområde (LNF) – Viktige landskaps, turvegdrag/grøntstruktur der bygge- og anleggstiltak ikke bør tillates.*



Eksisterende forhold

Eiendommen er i dag bebygd med en enebolig og garasje. Eiendommen er ca. 3405 m² stor, og grenser mot sjøen mot nord. Eiendommen har atkomst via privat vei fra Vesterøya. Eksisterende enebolig ligger på det nærmeste ca. 40 meter fra sjøen i Alsvika.

Søknaden

Søknad om dispensasjon fra plankrav og byggeforbud i plan- og bygningsloven § 1-8 for deling av eiendom og oppføring av to nye eneboliger ble mottatt 08.02.2013. Eneboligene er vist på situasjonskart. Garasjene plasseres syd på eiendommen. Nye eneboliger plasseres nærmere sjøen enn dagens bebyggelse. Møneretningen er angitt som på den eksisterende boligen.

Begrunnelse:

Som begrunnelse for søknad om dispensasjon oppgir ansvarlig søker følgende:

- Eiendommen er en del av arv som nå skal overføres til arvinger. Ved å dele eiendommen som vist på situasjonskartet vil arvingene få hver sin eiendom med felles gårds plass og strandområde. Omsøkt deling vil gi mulighet til oppføring av to boliger.
- Eiendommen er i dag privatisert. Omsøkt endring av eiendommen vil ikke privatisere ytterligere.
- Nye boliger vil plasseres med tilnærmet avstand fra sjøen som eksisterende bolig har i dag.
- Det er ikke behov for lekeplass på nåværende tidspunkt. De to nye boligene skal brukes av tiltakshaverne. De er forbi tiden med barn.
- Tiltakshaver er innstilt på å følge instansenes krav så langt som mulig.
- Sykkelsti er ferdig frem til stikkvei ned til Alsviga, og det er kort avstand til busstopp.
- Området er byggeområde, og man må da legge til grunn at tiltakshaver har en form for rett til å bygge.
- Nabotomten har akkurat fått fradelt tomt.

Uttalelser fra annen myndighet

Den forrige søknaden ble forelagt Vest-Agder fylkeskommune, Fylkesmannen i Vest-Agder, Statens Vegvesen og parkvesenet for uttalelse. Den nye søknaden omhandler de samme forhold (to boenheter uten plan), og søknaden er ikke sendt på ny høring. Uttalelsene til opprinnelig søknad er gjengitt under.

Vest-Agder fylkeskommune skriver "(...) Vi vil anbefale kommunen å opprettholde plankravet for området slik at en kan få en helhetlig vurdering av planområdet. Blant annet ser vi det som vesentlig at en får fastsatt byggegrense langs sjøen for et større område. Videre ser vi det som vesentlig at kyststien får planmessig avklaring og sikring. På denne bakgrunn vil vi fraråde omsøkte dispensasjon.

Saken er ikke forelagt fylkeskonservator da vi fraråder dispensasjonen. Viser det seg at kommunen vil gå videre med søknaden må fylkeskonservatoren få anledning til å uttale seg til saken."

Fylkesmannen i Vest-Agder uttaler: "(...) Det fremgår av Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) at byggeforbudet i pbl. § 1-8 skal veie tungt. Det skal derfor svært mye til for før dispensasjon kan gis til bygging i

strandsonen. Stortinget har gitt 100-metersbeltet langs sjøen en særskilt beskyttelse. I tillegg er det ved Kgl. res. av 25.03.11 gitt statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen. Her hører Kristiansand kommune til områdene med stort press på arealene. Retningslinjene sier bl.a. at bygging og landskapsinngrep skal unngås på arealer som har betydning for natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Eventuelle tiltak bør bare avklares i plan og ikke ved dispensasjon. Plankravet i kommuneplanen er satt blant annet for å sikre at de nevnte verdiene i 100-metersbeltet tas hensyn til innenfor et større sammenhengende planområde. Kommunen må gjøre en selvstendig vurdering av hvorvidt disse verdiene blir satt til side i vesentlig grad ved en dispensasjon.

Dersom kommunen ønsker å i dispensasjon bør det settes vilkår som sikrer at naturverdiene ned mot sjøen bevares. Blant annet bør en unngå utfylling i skråningen ned mot sjøen. Videre må det sikres at tiltaket ikke vanskeliggjør fremføring av fremtidig kyststi."

Statens Vegvesen skriver: "(...) Eksisterende bolig har atkomst fra kommunal veg til Alsvik brygge, ved vegkryss som er noe endret ved bygging av fortau langs fylkesveg 8. Fra dette krysset er det fortau eller gang-/sykkelveg langs veger fram til skole. Vi har ingen merknader til at det blir gitt dispensasjon fra krav om reguleringsplan for oppføring av ny tomannsbolig, eller endring av eksisterende enebolig til tomannsbolig."

Parkvesenet har uttalt følgende: "(...) Søknaden berører to "grønne" spørsmål som ville vært belyst og søkt løst gjennom reguleringsplan: Området mangler sandlekeplass innenfor avstandskrav og kommuneplanen viser kyststi gjennom eiendommen, langs sjøen mot nord. Parkvesenet mener at en kun bør gi dispensasjoner fra plankrav dersom en kan løse boligområdets mangler, samt sikre rettigheter til kyststi, gjennom vilkår gitt i byggesak.

Når det gjelder areal til lek, står det følgende i kommuneplanens bestemmelser, § 6, punkt 4: "Dersom et utbygd område ikke har arealer til lek og rekreasjon i tråd med bestemmelsen § 9, skal dette innfris før det gis tillatelse til etablering av nye boenheter". Det er vanskelig å se at en kan innfri krav til etablering av sandlekeplass innenfor 100 meter i luftlinje, uten reguleringsplan for et noe større område. Og ser en området som helhet, er ikke plassering av lekeareal på denne tomte noen god og tilgjengelig løsning. Men vi er i tvil her, og vi kan akseptere en midlertidig løsning der en som vilkår etablerer et leketilbud for de minste på del av tomte som vender ut mot atkomstvei, og som er tilgjengelig for øvrige beboere i området.

Når det gjelder kyststi, må det være et klart vilkår for dispensasjon at en sikrer rett til å allment tilgjengelig kyststi over tomte, som vist på kartutsnittet under. Rettighet må sikres gjennom vedlagte standarderklæring."

Plan- og bygningsetatens vurdering

Hensynet bak plankravet i kommuneplanen er å sikre en gjennomtenkt og helhetlig utvikling av arealene i kommunen. Dette innebærer blant annet at det avsettes arealer til lekeplasser, friluftsområder, kyststi og lignende. I tillegg vil man gjennom planprosessen vurdere omfang og utforming av ny bebyggelse samt plassering av denne. Planprosessen sikrer også at alle berørte parter og myndigheter får anledning til å uttale seg.

Plan- og bygningsetaten mener omsøkt eiendom er stor nok til å kunne romme to boenheter. Eiendommen grenser mot sjøen, men hele området er bebyggt. Det er derfor ikke snakk om å sikre urørte naturområder. Det er også gitt tillatelse til fradeling av en ny boligtomt fra naboeiendommen (1/241) høsten 2012.

Plan- og bygningsetaten mener likevel det er viktig å opprettholde plankravet i denne saken. Det er flere store eiendommer i området som kan utnyttes mer enn de gjør i dag. Det vil være uheldig å bygge ut hele området gjennom dispensasjon. Man mister da lett oversikten over hva som er godkjent tidligere. Samtidig vil det bli vanskelig å avgjøre hvilke prinsipper man skal godkjenne etter med tanke på blant annet utnyttelse, volum, antall boenheter og utforming. Vedtaket knyttet til naboeiendommen 1/241 bør ikke bli førende for hele området.

Ansvarlig søker og tiltakshaver har gjort vurderinger av plassering og utforming av de nye boligene. Plan- og bygningsetaten er enig i hovedgrepene. Det er imidlertid grunn til å bemerke at bebyggelsen er plassert nærmere sjøen enn dagens bolig – og at den kan plasseres annerledes for å unngå dette.

Det er beskrevet at tiltaket vil medføre noe utfylling mot sjøen, men det er ikke beskrevet i hvor stor grad.

Det at eiendommen er en del av arv, kan ikke vektlegges som argument for å gi dispensasjon. Dette er noe alle vil kunne påberope seg. Plan- og bygningsetaten har forståelse for at tiltakshaver ønsker å dele eiendommen i forbindelse med arveoppgjør. Dette bør imidlertid skje gjennom en planprosess, og ikke som en enkeltstående dispensasjon.

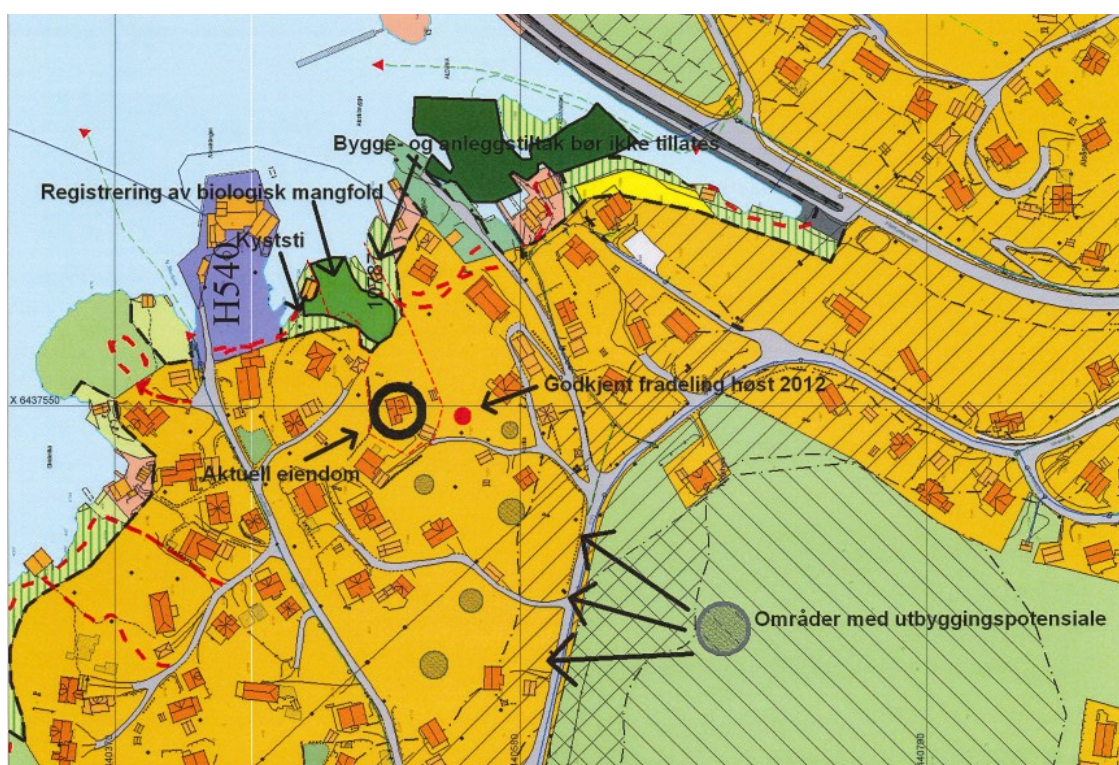
Tiltakshaver har søkt om deling av eiendommen og oppføring av to nye eneboliger. En godkjenning av søknaden som dispensasjon innebærer at man må ta stilling til høyder, utforming, utnyttelsesgrad og så videre i eventuelle senere enkeltsaker også. Å gjøre dette i hver enkelte sak er både tidkrevende og lite gunstig. Det kan lett føre til at man stiller forskjellige krav i saker som behandles på ulike tidspunkt. Gjennom en planprosess vil man kunne gjøre en vurdering av hvilke kvaliteter som allerede finnes i området, og hvor stor utnyttelse man ønsker.

Området har ingen lekeplass. Selv om ansvarlig søker skriver at tiltakshaver «er forbi tiden med barn» må det legges opp til gode boområder med kvaliteter også for kommende brukere. Et byggverk har lang levetid, og man har ingen garanti for hvem som kommer til å bebo husene. Parkvesenet skriver at de kan akseptere en midlertidig løsning. Problemet blir da å avgjøre når det skal opprettes en varig løsning. Hele området mangler lekeplasser og kvartalslek, og det er spesielt viktig å få avsatt gode arealer til dette i en planprosess. Ved utbygging gjennom dispensasjoner risikerer man å miste alle arealer med mulighet for dette.

Videre er det i kommuneplanen lagt kyststi over eiendommen. Det er viktig at dette ivaretas gjennom reguleringsplan slik at man får fastsatt trasé og sikret arealer til lengre strekninger av gangen. Tiltakshaver er imidlertid innstilt på å inngå avtale med parkvesenet for å sikre rettigheter til anleggelse av kyststi ved en eventuell dispensasjon. Dette må i så fall sikres gjennom vilkår i en eventuell tillatelse.

I alle reguleringsplaner på Flekkerøy blir det stilt rekkefølgekrav knyttet til kapasiteten på Vågsbygdveien. Alle som får dispensasjon fra plankrav unngår dette kravet, og blir dermed "gratispassasjerer" for de som regulerer. Dette mener plan- og bygningsetaten er svært uheldig.

Eiendom Alsviga 11 er stor og egner seg til omsøkt fortetting. Det er imidlertid flere eiendommer i området som har samme kvaliteter og muligheter. Det er mange uløste forhold som bør belyses og avgjøres i en planprosess. En plan vil være et svært nyttig styringsverktøy for utviklingen av området. I tillegg vil det gi en forutsigbarhet for alle grunneiere og naboer. Det understrekes også at statlig myndighet har uttalt seg negativt til dispensasjonssøknaden (Vest-Agder fylkeskommune).



Dersom byutviklingsstyret likevel finner grunn til å godkjenne søknad om dispensasjon fra plankrav, bør det stilles følgende vilkår:

- Søknaden må forelegges fylkeskonservator for uttalelse. Eventuelle vilkår i denne må oppfylles.
- Det må underskrives erklæring som allment tilgjengelig kyststi, jf. uttalelse fra parkvesenet.
- Det må opparbeides en midlertidig lekeplass på eiendommen i tråd med uttalelse fra parkvesenet.
- Ny bebyggelse må ikke overstige dagens bebyggelse i volum eller høyder. Nye boliger kan maksimalt ha grunnflate som dagens bolig.
- Ny bebyggelse må ha samme takform som dagens enebolig (saltak). Nye boliger må ha møneretning som på eksisterende enebolig.

I tillegg bør byutviklingsstyret ta stilling til følgende:

- Plassering av ny bebyggelse må vurderes. Det kan eventuelt stilles krav om at den ikke kommer nærmere sjøen enn dagens bebyggelse (40 meter).
- Det må vurderes hvorvidt utfylling mot sjø skal tillates, og evt. stilles krav til grad av utfylling.

Sak 130/13: Andåsveien 122 - gnr. 6/36 - søknad om dispensasjon fra reguleringsplan for ny bolig



Arkivsak-dok. 201212905-5
Saksbehandler Øyvind Fiskaa

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
23.05.2013

Andåsveien 122 - gnr. 6/36 - søknad om dispensasjon fra reguleringsplan for ny bolig

Sammendrag:

Saken omfatter rammesøknad for oppføring av enebolig i regulert område innenfor reguleringsplan for Kjeldevika på Flekkerøy.

Det søkes også om dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene mht. til følgende:

- Takform / takvinkel/ gesimshøyde.
- Bruksareal.
- Byggegrense.
- Rekkefølgebestemmelser.

Plan- og bygningsetatens vurdering er at arkitekturen skiller seg vesentlig ut fra det som reguleringsplanen legger opp til og at hensynene bak planen blir vesentlig tilsidesatt hvis det gis dispensasjon, og at vilkårene i § 19-2 ikke er oppfylt, jf. Saksfremstillingen.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret gir ikke dispensasjon fra reguleringsplanen for omsøkte bolig, jf. plan- og bygningsloven §§ 19-2 og 12-4.

Byutviklingsstyret finner ikke å kunne gi tillatelse til omsøkte bolig fordi hensynene bak reguleringsplanen blir vesentlig tilsidesatt hvis det gis dispensasjon og vilkårene for å gi dispensasjon etter pbl § 19-2 er ikke oppfylt, jf. saksfremstillingen.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Øyvind Fiskaa
Saksbehandler

Trykte vedlegg: Ingen
Utrykte vedlegg: Alle sakens dokumenter foreligger elektronisk

SAKSFREMSTILLING

Søknaden

Saken er mottatt 27.12.2012 og omfatter rammesøknad om oppføring av enebolig i regulert innenfor reguleringsplan for Kjelderвика på Flekkerøy.

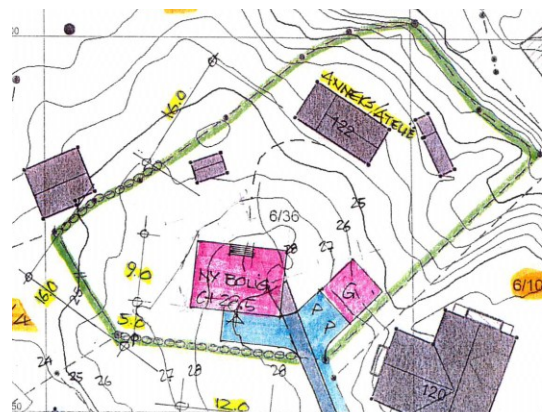
Det søkes også om dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene mht. til følgende:

- Takform / takvinkel/ gesimshøyde.
- Bruksareal. Den nye boligens bruksareal er 176,5 m², eksisterende hytte 51 m², fremtidig garasje 36 m², eksisterende boder 15-18 m². Til sammen ca. 280 m².
- Byggegrense.
- Rekkefølgebestemmelser.

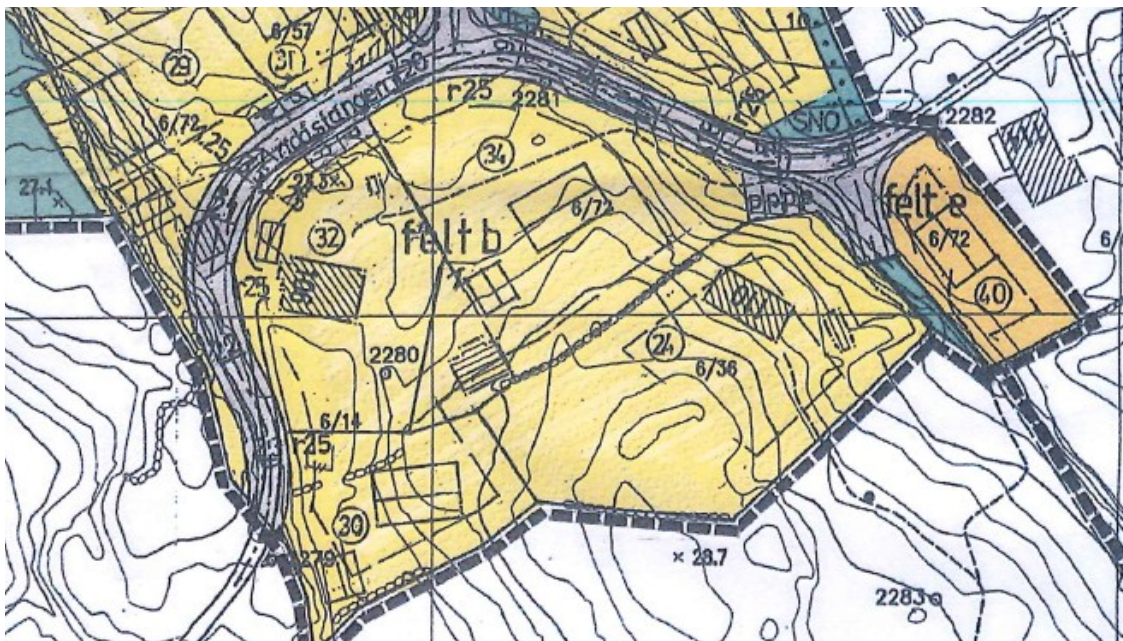
Plan- og bygningsetatens vurdering er at arkitekturen skiller seg vesentlig ut fra det som reguleringsplanen legger opp til og at hensynene bak planen blir vesentlig tilsidesatt hvis det gis dispensasjon, og at vilkårene i § 19-2 ikke er oppfylt, jf. Saksfremstillingen.



Oversiktskart



Situasjonsplan



Reguleringsplan



Fasader nord og syd



Fasader øst og vest

Gjeldende plangrunnlag

Reguleringsplan for Kjeldevika. Godkjent 6.3.2002. Formål: bolig.

Mest relevante bestemmelser i forhold til søknaden:

- Bygningene skal ha sadeltak eventuelt i kombinasjon med avledede takformer.
- I områdene skal det oppføres frittliggende bolighus med tilhørende uthus og garasjer.
- Boligene kan oppføres i opp til to etasjer. I tillegg kan det innredes underetasje i samsvar med bestemmelsene i byggeforskriftene på tomtene 29, 31, 34, 35, 37, 51, 53, 55 og 57.
- I boliger med underetasje kan det innredes sokkelleilighet.
- Takvinkel skal være mellom 36 og 42 grader.
- Gesimshøyden skal være max 5,5 meter på hus med underetasje og max 4,0 meter på hus uten underetasje, regnet fra gjennomsnittlig terrengnivå.
- Tillatt utnyttelse er satt til max 240 m² tillatt bruksareal (T-BRA) for boliger uten sokkeletasje og 290 m² tillatt bruksareal for boliger med sokkeletasje. Angitte m² er inklusive garasje.

Rekkefølgebestemmelser:

1. *Lekeplassen skal fullt ut ferdigstilles før innflytting av det første hus kan skje.*
2. *Alle nye fritidsboliger skal koples til det kommunale vann- og kloakknettet ved feltets ferdigstillelse.*
3. *Byggetillatelse kan ikke gis før det foreligger trafiksikker skolevei.*

Byggetomten

Tomteareal er iflg. kommunens matrikkel oppgitt til 1669,1 m².

Estetiske krav:

Plan og bygningsetaten har lagt fasadetegninger og beskrivelse mottatt 27.12.2012, til grunn for sin vurdering av fasadeuttrykk og materialvalg.

I handlingsprogrammet til gjeldende kommuneplan for Kristiansand er det vedtatt bindende retningslinjer for estetikk, jfr. plan- og bygningsloven § 29-1 og 29-2. Nye tiltak kreves tilpasset til eksisterende tomte- og bebyggelsesstruktur slik at denne videreføres med hensyn på volum, fasader, takform og materialbruk. Nye bygninger bør gis en utforming med god arkitektonisk kvalitet i form, materialer og utførelse.

Plan- og bygningsetaten mener at det den omsøkte bygningen avviker stort i forhold til eksisterende nabobebyggelse. Dette er et bygg, som med sin stilart og utforming bryter både med reguleringsplan og kommuneplan.

Naturmangfoldloven

Plan- og bygningsetaten har gjennomgått naturbase og artsdatabankens artskart i forhold til naturmangfoldloven og ikke funnet registreringer. På bakgrunn av at det ikke er funnet registreringer og at tiltaket ligger innenfor et regulert område der reguleringsplanen har vært på høring der de relevante instansene har uttalt seg finner ikke plan- og bygningsetaten at tiltaket vil være i konflikt med naturmangfoldloven.

Uttalelser fra annen myndighet:

Søknad om dispensasjon er ikke sendt på ekstern høring ettersom fylkeskommunen og statlige myndigheters saksområde ikke blir direkte berørt.

Plan- og bygningsetatens vurdering av dispensasjon:

Tiltaket er avhengig av dispensasjon fordi det er i strid med reguleringsplan mht. takform / takvinkel, bruksareal, byggegrense og rekkefølgebestemmelser.

Søknad om dispensasjon:

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 er det søkt om dispensasjon fra reguleringsplan for følgende:

- Takform / takvinkel.
- Bruksareal.
- Byggegrense.
- Rekkefølgebestemmelser.

I søknaden om dispensasjon fra takform / takvinkel, bruksareal og byggegrense.

«Det vil være plass for begge bygningene innenfor de forholdsvis snevre byggegrenser som er angitt på denne tomte (240 m² inkl. garasje). Huset får et bruksareal på 176,5 m². Den gamle hytta har et bruksareal på 51 m² og fremtidig garasje på 36 m². I tillegg er det et par gamle boder som utgjør ca 15-18 m². Til sammen blir dette 280 m².

Hvis huset skulle bygges iht. bestemmelsene kunne dette hatt en mønehøyde på 9- 10 meter. Det omsøkte hus har en høyde på 6,1 meter fra gulv 1. etasje og til topp tak.

Naboene har vært aktivt involvert i prosessen med plassering av huset. Det er viktig for dem at huset ikke plasseres innenfor byggegrensene da dette blant annet vil medføre betydelig utsiktstap. Alle naboene bifaller den omsøkte plassering.

Tiltakshavere har spesielle ønsker med hensyn til arkitektur. De er opptatt av at huset skal ha en enkel form med flatt tak og strenge og snevre linjer. Dette er viktig for dem. De har vært bevisste under planleggingen mht vindus- etasjehøyder etc. Resultatet er blitt drømmehuset deres.

Gesimshøyden skal regnes som topp tak og denne høyden (6,4 meter) overstiger angitt gesimshøyde i bestemmelsene. Med angitt takform er det ikke mulig å tilfredsstille bestemmelsenes krav til gesimshøyde på max 4 meter.

Fordelene for tiltakshaver vil være store i forhold til de samfunnsmessige ulempene tiltaket måtte medføre. Huset ligger som en del av boligfelt, allmennheten har ingen interesser på denne tomte, det går ingen stitraseer her og vi kan ikke se slike ulemper i dette tilfellet.

Vi kan heller ikke se at tiltaket vil være til skade for planen eller hensynene bak denne. Til det er tomten og dens forutsetninger såpass spesielle at den ikke kan sammenlignes med andre tomter i området. Presedensfaren vil derfor være minimal.»

I søknad om dispensasjon fra rekkefølgebestemmelser anføres:

«Det omsøkte huset representerer ikke flere boenheter i området. Den gamle lille hytta som ligger på tomte i dag er tidligere godkjent bruksendret til enebolig. Den skal redefineres og benyttes til annekst. Familien Knapstad bor i dette bygget i dag.

En byggetillatelse for det nye huset medfører derfor ikke flere innbyggere/ barn i området og dermed heller ingen merbelastning på skoleveien.

Da reguleringsplanen for Kjeldevika ble laget ble man bedt om å ta med denne tomte i planen for at det ikke skulle bli «et hvitt hull» mellom Kjeldevikaplanen og Andåsplanen.

Tomte hører naturlig til Andåsfeltet, og har som eneste tomt i Kjeldevikplanen, atkomst fra Andåssiden.

Andåsfeltet er ferdig utbygget.

Forholdet er på bakgrunn av dette så spesielt at det ikke vil bli presedensvirkning i forhold til andre søknader innenfor planområde Kjeldevika.

Vi kan derfor ikke se at planen eller hensynene bak denne på noen måte blir skadelidende på grunn av en slik dispensasjon.

Fordelene for tiltakshaver er atskillig større enn eventuelle samfunnsmessige ulemper dette vil kunne få.

Vi kan ikke se slike ulemper i dette tilfellet».

Plan- og bygningslovens § 19-2 gir kommunen mulighet til å gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne lov. Søknader om dispensasjon må begrunnes. Naboer skal varsles og regionale og statlige myndigheter hvis saksområde blir direkte berørt, skal få mulighet til å uttale seg før det gis dispensasjon.

Kommunens adgang til å gi dispensasjon er avgrenset. Det kreves at hensynene bak den bestemmelsen det dispenseres fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må det foretas en interesseavveining, der fordelene ved tiltaket må vurderes opp mot ulempene. Det må foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon. Det innebærer at det normalt ikke vil være anledning til å gi dispensasjon når hensynene bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra fortsatt gjør seg gjeldende med styrke.

Avvik fra arealplaner reiser særlige spørsmål. De ulike planene er som oftest blitt til gjennom en omfattende beslutningsprosess og er vedtatt av kommunens øverste folkevalgte organ, kommunestyret. Planene omhandler dessuten konkrete forhold. Det skal ikke være en kulant sak å fravike gjeldende plan.

Hvis man kommer til at hensynene bak bestemmelsene blir vesentlig tilsidesatt, er det ikke grunnlag for å gi dispensasjon, og det er ikke nødvendig å gå videre i vurderingen etter pbl § 19-2, annet ledd. Hvis man kommer til at hensynene bak bestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt, sier pbl § 19-2, annet ledd at man i tillegg skal vurdere om fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene. Hvis dette er tilfellet kan det gis dispensasjon.

Hensyn:

Avvik fra arealplaner reiser særlige spørsmål. De ulike planene er som oftest blitt til gjennom en omfattende beslutningsprosess og er vedtatt av kommunens øverste folkevalgte organ, kommunestyret. Planene omhandler dessuten konkrete forhold. Det skal ikke være en kulant sak å fravike gjeldende plan.

Dispensasjoner må heller ikke undergrave planene som informasjons- og beslutningsgrunnlag. Ut fra hensynet til offentlighet, samråd og medvirkning i planprosessen, er det viktig at endringer i planer av betydning ikke skjer ved dispensasjoner, men behandles etter reglene om kommuneplanlegging og reguleringsplaner. Dette er likevel ikke til hinder for at det f.eks. dispenseres fra eldre planer som ikke er fullt utbygget, og der reguleringsbestemmelsene er til hinder eller direkte motvirker en hensiktsmessig utvikling av de gjenstående eiendommene.

Kommuneplanens kap. 2.1.1 inneholder retningslinjer for estetikk og bygningsstruktur der det heter.....«I områder med klar tomte- og bebyggelsesstruktur skal nye mindre byggverk innordnes eksisterende struktur i forhold til tomtebredde, byggegrense mot offentlig vei og byggverkets bredde, høyde, tak form og lengderetning på tomta.»

Vurdering:

Eiendommen ligger i et regulert område på Flekkerøya som er preget av tradisjonell byggeskikk der de andre bygningene har saltak, - noen med avlede takformer. Område er således preget av det som er tradisjonell bebyggelse i tråd med reguleringsplanen for området.

I forhold til mønehøydens betydning for naboene kan det være et argument i forhold til dispensasjonsvurderingen, men gesimshøyden er minst like viktig.

Plan- og bygningsetaten mener at huset isolert sett har en tilfredsstillende utforming i seg selv, men det passer ikke på dette stedet. En eventuell godkjenning vil føre til at reguleringsbestemmelsene vil miste sin verdi og at kommunen mister styringen.

Eiendommen ligger i et område der det fremdeles er flere ubebygde tomter i reguleringsplanen og en dispensasjon i dette tilfellet vil legge føringer for andre og bidra til større press for å avvike reguleringsbestemmelsene.

Hensynet bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra er bl.a. å ivareta en arkitektonisk utforming og plassering slik at bygningene blir tilpasset hverandre og danner en helhetlig tilfredsstillende arkitektur.

Den omsøkte bygningen har en stilart som er fremmed for dette område.

Tiltaket avviker i tillegg fra planens angitte byggegrense. Det opplyses at alle naboene bifaller den omsøkte plassering og plan- og bygningsetaten er villig til å vurdere omsøkte plassering, men med en annen bygningsutforming.

Plan- og bygningsetaten mener at den begrunnelsen som søker angir ikke har bidratt til en overbevisning om at planens intensjon bør svekkes.

Etter en konkret og samlet vurdering så finner ikke plan- og bygningsetaten at vilkåret for dispensasjon er til stede.

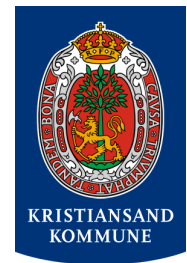
Konklusjon:

Plan- og bygningsetaten konkluderer med at hensynene bak reguleringsplanen når det gjelder takform / takvinkel, bruksareal og byggegrense samlet sett blir vesentlig tilsidesatt hvis det gis dispensasjon. Vilåårene for dispensasjon i pbl § 19-2 er derfor ikke er oppfylt og det er ikke anledning til å gi dispensasjon.

Når det gjelder dispensasjon fra rekkefølgebestemmelsene så tas det ikke stilling til dette spørsmålet nå, men dette vil bli vurdert i en eventuell ny søknad. På situasjonsplan er eksisterende fritidsbolig vis som annekst/ atelier. Bygningens er oppført i 1959 og har et bruksareal på 59 m².

Plan- og bygningsetaten er i tvil om hvorvidt det bør gis dispensasjon fra rekkefølgebestemmelsene, også ved en eventuell endret søknad.

Sak 131/13: Svaleveien 10 - 14/414 – Dispensasjon - påbygg av vindfang, terrasse og kvister



Arkivsak-dok. 201210383-5
Saksbehandler Einar Sagen

Saksgang

Møtedato

Byutviklingsstyret

06.06.2013

Svaleveien 10 - 14/414 – Dispensasjon - påbygg av vindfang, terrasse og kvister

Sammendrag:

Søknaden omfatter påbygg av vindfang, terrasse og kvister. Påbygget av kvister krever dispensasjon fra reguleringsplanen. Plan- og bygningsetaten kan ikke anbefale dispensasjon. Plan- og bygningsetaten har i eget brev til søker/tiltakshaver bedt om at det ses på andre løsninger. Det er også holdt eget møte med tiltakshaver i saken. Tiltakshaver står på opprinnelig søknad.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret avslår søknad om dispensasjon i medhold av plan- og bygningsloven § 19-2, jf. samme lovs § 12-4 «Rettsvirkning av reguleringsplan». Det vises også til kommuneplanens bestemmelse § 12 b).

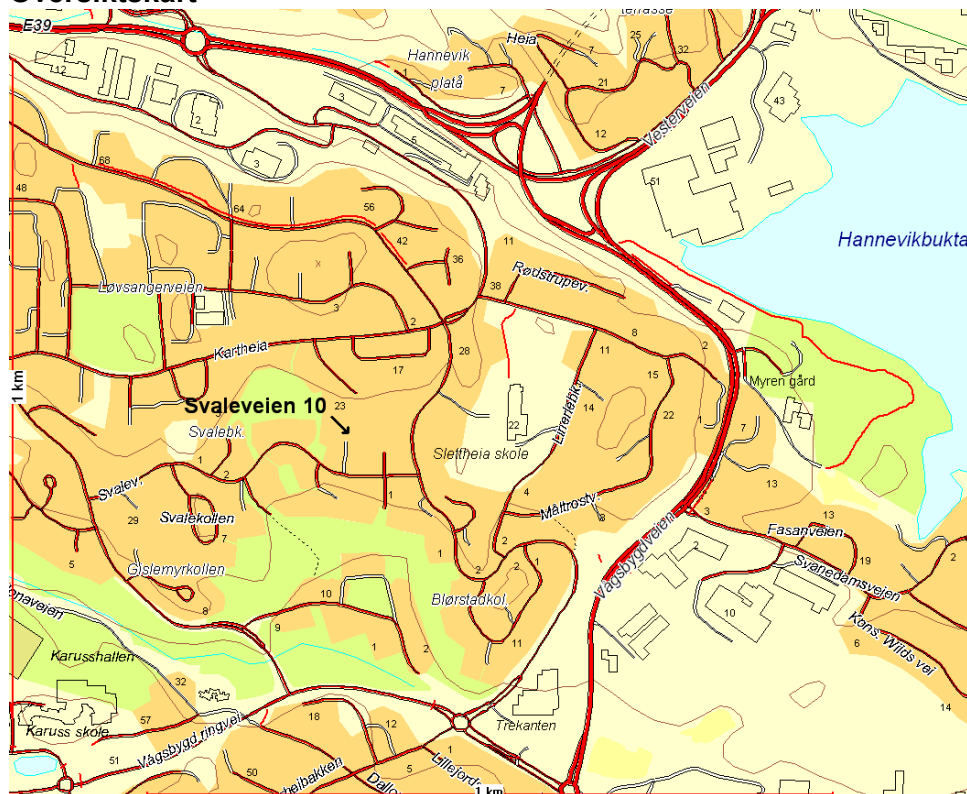
Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Einar Sagen
Saksbehandler

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

Området omfattes av reguleringsplan for Slettheia II. Stadfestet 03.12.1966. Formål: Bolig. Sentrale bestemmelser i aktuelle sak:

§ 2.

Byggene skal oppføres i det etasjetall som er angitt på planen.

§ 3.

Takvinkelen for 1- og 2-etasjes bygg skal være 27,5°, og for 1 1/2 etasjes hus skal den være 45°.

På plankartet er det fastsatt at bebyggelsen på omsøkte eiendom kan oppføres med 1 etasje + kjeller.

I kommuneplanen er eiendommen innenfor område avsatt til bebyggelse og anlegg. Eiendommen ligger innenfor område B6, som er et av flere tidstypiske boligområder (1950-1985) i kommunen. Utvalgte områder skal bevares dvs. skjermes mot fortetting og større endringer. Det vises til vedlegg 3 i kommuneplanen, første avsnitt:

«Det er gjennomført en strøksanalyse som har gjennomgått boligbyggingen i perioden 1950 til 1990. Utvalgte områder foreslås bevart, det vil si ikke fortettet fordi de er både tidstypiske, helhetlige og ikke mye endret, verken plan eller bebyggelse. Det er utarbeidet egne bestemmelser for disse områdene som gjelder i tillegg til reguleringsplanene.»

For område B6 er anført følgende:

«Deler av Kartheia 1960-tallet (B6)

Område med variert type bebyggelse, eneboliger, atriumhus i kjede og rekkehus.

Planlagt i perioden 1965 til -67, bygd ut i tiåret etter. Stabburshusene til Kjell Brantzeg

preger deler av området, sammen med godt tilpassende kjedehus i rekke på forholdsvis små tomter.»

Kommuneplanens bestemmelse § 12 b) gjelder i tillegg til reguleringsplanen (gjelder innen arealene B4-B30). I bestemmelsen er bl.a. fastsatt følgende:

- Bygningene kan utbedres, moderniseres og bygges om under forutsetning av at bygningens egenskaper og karakter er utgangspunkt for tiltakene.
- Mindre tilbygg, påbygg og små bygninger kan vurderes tillatt dersom inngrepene innordner seg i strøkets karakter og nye løsninger stemmer overens med bestående bygg/eiendoms uttrykk og tekniske forutsetninger både i helhet og detalj.

Eksisterende forhold

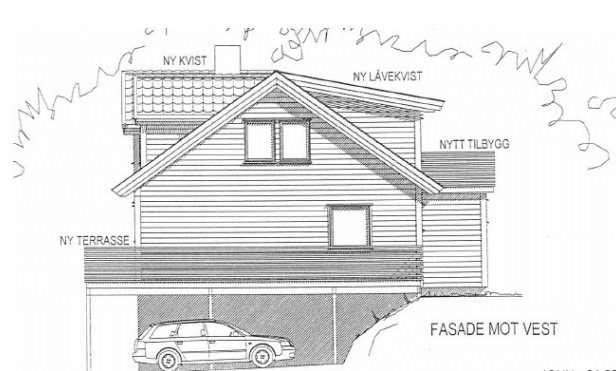
Eiendommen er bebygget med enebolig. Nedenfor vises skråbilder av eksisterende situasjon. Omsøkt bolig omtrent midt i bildet, fasade mot øst og sør.



Søknaden

Søknaden omfatter påbygg av tre «mønekvister» mot syd og et takoppløft mot nord samt nytt vindfang mot nord og terrasse fra loft over nytt vindfang. Omsøkt planløsning viser tre soverom samt loftstue bad og to boder på loftet. Nedenfor vises fasadetegninger av omsøkt tiltak.





Uttalelser fra annen myndighet:

Plan- og bygningsetaten kan ikke se at sektormyndigheters saksområde blir direkte berørt av søknaden.

Dispensasjoner:

Tiltaket er i strid med reguleringsplan vedrørende omsøkte påbygg og er avhengig av dispensasjon for å kunne få tillatelse. Plan- og bygningslovens § 19-2 gir kommunen mulighet til å gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne lov. Søknader om dispensasjon må begrunnes, og naboer skal varsles. Kommunens mulighet til å gi dispensasjon er begrenset. Hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra må ikke bli vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved tiltaket vurderes opp mot ulempene. Det må foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon. Det innebærer at det normalt ikke vil være anledning til å gi dispensasjon når hensynene bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra fortsatt gjør seg gjeldende med styrke. Statlige og regionale rammer og mål skal tillegges særlig vekt. Dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra blir vesentlig tilsidesatt, skal det **ikke** foretas en ytterligere samlet vurdering av om fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene.

Avvik fra arealplaner reiser særlige spørsmål. De ulike planene er som oftest blitt til gjennom en omfattende beslutningsprosess og er vedtatt av kommunens øverste folkevalgte organ, bystyret. Planene omhandler dessuten konkrete forhold. Det skal ikke være en kurant sak å fravike gjeldende plan. Dispensasjoner må heller ikke undergrave planene som informasjons- og beslutningsgrunnlag. Vesentlige planforutsetninger må ikke fravikes ved bruk av dispensasjon. Dersom en søknad åpenbart berører konfliktfylt forhold, eller det er klart at tiltaket ikke ville bli lagt inn i den opprinnelige planen, skal tillatelse ikke gis ved dispensasjon. Ut fra hensynet til offentlighet, samråd og medvirkning i planprosessen, er det viktig at endringer i planer av betydning ikke skjer ved dispensasjoner, men behandles etter reglene om kommuneplanlegging og reguleringsplaner. Dette er likevel ikke til hinder for at det f.eks. dispenseres fra eldre planer som ikke er fullt utbygget, og der reguleringsbestemmelsene er til hinder eller direkte motvirker en hensiktsmessig utvikling av de gjenstående eiendommene.

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-1 er det søkt om dispensasjon fra reguleringsplanens bestemmelser §§ 2 og 3 vedrørende etasjeantall og takvinkel for omsøkte påbygg. Som begrunnelse oppgir ansvarlig søker/tiltakshaver at:

- Andre etasje skal ikke bruksendres. Boligen framstår i dag som hus i en og en halv etasje.
- Huset ligger ikke særlig dominerende i landskapet. Huset ligger innerst i en stikkvei – inn mot et høyt fjell og vil ikke være synlig for mange. Huset vil ikke være synlig fra Svaleveien. Sidekvistene er trukket lenger inn på taket enn midtkvisten og er senket noe i høyden. Oppløftet på baksiden av huset er nesten usynlig for andre enn huseier

selv. Denne siden ligger meget nær inntil et høyt fjellparti. Tiltaket vil derfor ikke være til sjenanse for noen.

- Den omsøkte løsning gir meget god utnyttelse av andre etasje slik som tiltakshaver ønsker.
- Fordelen for tiltakshaver er vesentlig større enn de samfunnsmessige ulemper tiltaket gir. En kan ikke se at en dispensasjon i dette tilfellet vil undergrave eller sette til sideplanen eller hensynene bak planen. Faren for presedens er minimal.
- Det er uklart hvilken takvinkel man skal forholde seg til. 27.5 grader (en etasjes hus) eller 45 grader (slik huset er oppført). Dagens takvinkel er 35 grader.

Hensynene bak reguleringsbestemmelsene og plankartets tomtearrondering er blant annet det offentlige behov for å kunne styre utformingen av ny bebyggelse herunder plassering av tiltak i plan og høyde med hensyn på estetisk utforming, uteoppholdsarealer, barn- og unges interesser, avstand til nabo og vei og. Viktig er også brannsikkerhet og sikring av rom, utsikt og lys til den enkelte eiendom.

Området består av for det meste av frittliggende bebyggelse og noen få rekkehus. Bebyggelsen i området har stort sett et enhetlig uttrykk og det er lite endringer. Saltak er dominerende takform. Noen få boliger har en eller to små kvister der utformingen er langt mindre dominerende enn omsøkte løsning. Omsøkte påbygg bryter med bebyggelsen i området. Boligen ligger åpent til og er godt synlig i området, også fra Svaleveien. Påbygget er ikke godt tilpasset den eksisterende boligen. Vi kan forstå at familien har behov for større plass. Dette er et imidlertid et behov som de fleste kan påberope seg.

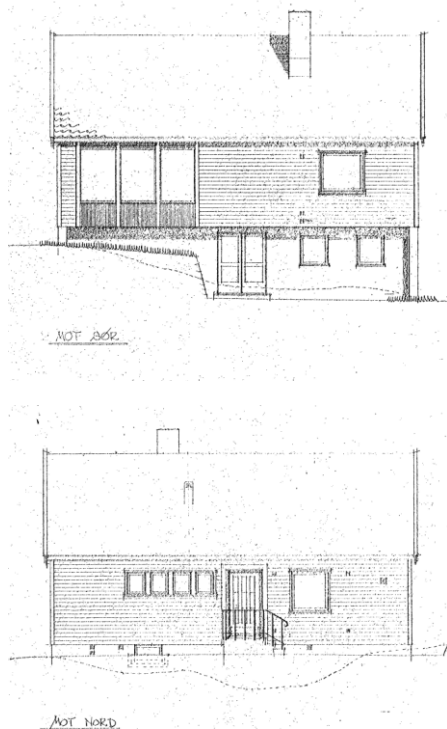
Dersom det blir gitt dispensasjon i dette tilfellet kan det danne presedens for andre lignede saker i området.

En utnyttelse av loftsetasjen med flere soverom bør kunne gjennomføres f.eks. med takvinduer. En løsning med takoppløft mot nord inn mot fjellet bør kunne aksepteres da dette takoppløftet blir lite synlig for naboer og omgivelser. Det vises til at administrasjonen har anbefalt søker/tiltakshaver å endre planene i eget brev og at det har vært et møte om saken med tiltakshaver på vårt kontor.

Eksisterende bolig er oppført før reguleringsplanen ble vedtatt, se tegninger til høyre, fasade sør og nord. Det samme er eneboligen på naboeiendommen mot vest Svaleveien nr 12. Begge boligene er likevel regulert til en etasje + kjeller. Det er naturlig med kjeller eller underetasje da det er skrånende terreng. Andre boliger innenfor reguleringsplanen er regulert til 1 1/2 og 2 etasjer. Dette viser at ved utarbeiding av reguleringsplanen har en for hver tomt vurdert utnyttelse, høyder og terrengtilpasning.

Eksisterende enebolig er godkjent oppført den 07.07.1960 av Oddernes bygningsråd. Boligen er oppført med takvinkel på 35 grader. Godkjente tegninger viser bolig i en etasje med kjeller og loft. Planløsningen viser to rom på loft + gang og trapp. Det er vist vindu i gavlveggene til hvert av rommene på loftet.

Plan- og bygningsetaten konkluderer med at hensynene bak bestemmelsen og lovens formål blir vesentlig tilsidesatt. Vilkårene for å kunne gi den omsøkte dispensasjonen etter plan- og bygningslovens § 19-2 foreligger ikke.



Sak 132/13: Gyldenløves gate 31 - 150/381 - oppbygg på tak - klage

Vedlegg

1. Søknad med protest.pdf

Avslag

Gyldenløves gate 31 - klage på vedtak

4. Bestemmelser.pdf



Arkivsak-dok. 201302094-13
Saksbehandler Morten Østerud

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
06.06.2013

Gyldenløves gate 31 - 150/381 - Oppbygg på tak - Klage

Sammendrag:

Den 06.07.12 og 16.08.12 mottok plan- og bygningsetaten søknad om oppføring av sommerstue og grillkjøkken som en utvidelse av eksisterende tak oppbygg i 5. etasje for Gyldenløves gate 31. Det forelå naboprotest fra Skippergaten 58.

Plan- og bygningsetaten avslo søknaden den 27.02.13, da en ikke gav dispensasjon fra § 6.4 i Kommunedels plan for Kvadraturen, jfr.pbl. §19-2.

Vedtaket ble påklaget av tiltakshaver den 22.03.2013.

Plan- og bygningsetaten kan ikke se at det foreligger nye momenter i klagen som skulle tilsi omgjøring av vedtaket av 27.02.13.

Plan- og bygningsetaten ber byutviklingsstyret vurdere saken og velger å fremme følgende forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret opprettholder plan- og bygningsetatens vedtak av 27.02.2013.
Klagen tas ikke til følge. Saken oversendes Fylkesmannen i Vest-Agder for endelig behandling.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Morten Østerud
Saksbehandler

Trykte vedlegg:

- 1 Søknad med protest
- 2 Avslag av 27.02.2013
- 3 Klage
- 4 Bestemmelser

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk.

Bakgrunn for saken:

Den 06.07.12 og 16.08.12 mottok plan- og bygningsetaten søknad om oppføring av sommerstue og grillkjøkken som en utvidelse av eksisterende tak oppbygg for Gyldenløves gate 31. Det ble søkt om dispensasjon fra § 6.4 med hensyn til at oppbygg på tak kun skal være for ventilasjon, heis eller lignende – maks 10% av byggets flate. Jfr. pbl. §19-1.

Ut fra tegninger i plan- og bygningsetatens arkiv er oppbygg på tak for teknisk rom på ca. 32,4 m². Omsøkte utvidelse / tilbygg for sommerstue og grillkjøkken har et areal på 49,5 m², dvs. totalt 81,2 m².

Tiltakshaver er Ellen Kartevoll / Geir Gjermundnes. Det forelå naboprotest fra Skippergaten 58 med hensyn til forringelse av leveforhold / trivsel da tiltaket vil være til stor sjenanse med hensyn til direkte innsyn og blokkering av sollys.

Gjeldende reguleringsplan:

Reguleringsplan for Posebyen:

Godkjent: 29.08.1990.

Formål: Bolig.

(Gyldenløves gate 31 er ikke regulert til bevaring, men inngår i gjeldende plan med dagens gesims og møne høyde.)

Plan- og bygningsetatens vedtak:

Plan- og bygningsetaten avsto søknad om utvidelse av eksisterende takoppbygg for sommerstue og grillkjøkken for Gyldenløves gate 31, da formålet og arealet er i strid med §6.4 i Kommunedels plan for Kvadraturen.

Plan- og bygningsetaten kunne ikke se at det forelå særlige grunner eller overvekt av grunner for å dispensere fra §6.4 i Kommunedelplan for Kvadraturen, jfr. pbl. §19-2.

Plan- og bygningsetaten var av den oppfatning at bestemmelsen det søkes dispensasjon fra i dette tilfellet blir vesentlig tilsidesatt, da oppbygg på tak kun kan være for ventilasjon, heis eller lignende – det vil si teknisk rom – og er begrenset til kun å gjelde 10% av takflaten. Nytt tilbygg har som formål sommerstue / grillkjøkken samt et samlet areal på 81,2 m² og er dermed i strid med formålet for oppbygg på tak samt en begrensning på 10% av takflaten overskrides i henhold til §6.4 i gjeldende Kommunedelplan for Kvadraturen. §6.4 er rekkefølgekrav som gjelder hele planområdet i Kvadraturen og gjelder foran gjeldende bestemmelser – rekkefølgebestemmelsene ble vedtatt i 1999, da en ønsket en innskjerping / begrensning i Kvadraturen i forhold til å bygge / utvide oppbygg på takflaten – slik som i dette tilfellet. Dagens takflate utgjør ca. 237 m² (12 x 19,8 m), og maks tillatt oppbygg på tak (10% av takflaten) vil utgjøre 23,7 m². Det samlede arealet for tiltaket i henhold til søknaden blir på ca. 81,2 m² – med andre ord er omsøkte tiltak vesentlig større enn det som er tillatt, jfr. §6.4.

Ifølge gjeldende bestemmelse ønsker en kun at oppbygg på tak skulle være for tekniske rom slik opprinnelige plantegninger for Gyldenløves gate 31 viser. Dette også for å ivareta forhold til nabobebyggelse med hensyn til å unngå innsyn og mulig ulempe for naboer slik det fremkommer i naboprotest fra Skippergaten 58.

Plan- og bygningsetaten var av den oppfatning at det ikke forelå en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon, jfr. pbl. § 19-2, fra gjeldende bestemmelse § 6.4, da bestemmelsen det søktes dispensasjon fra fortsatt gjør seg gjeldende med styrke.

Klage på vedtak:

Den 22.03.2013 påklager tiltakshaver avslag av 27.02.2013 og har blant annet følgende kommentar:

- Tiltaket har som formål å etablere / forbedre uteområdet for beboerne.
- Tiltaket er tilgjengelig for alle byggets beboere i dag. Det blir således ikke noe endret situasjon for beboere eller omkringliggende bebyggelse.
- Bygget er i dag på 5 etasjer.
- Oppbygg vil ikke skape endret utsikt eller skyggevirkninger for bygg som ligger lavere.
- Tiltaket har positiv betydning for beboere samtidig som det er vanskelig å se hvilke hensyn som tilsidesettes.

Plan- og bygningsetatens samlede vurdering:

Gyldenløves gate 31 er et 4 etasjes bygg med et takoppbygg for teknisk rom og trappe rom for adkomst til tak.

Av plan- og bygningsetatens arkiv kan en ikke se at det er godkjent ytterligere utvidelse av tak oppbygg , slik originaltegninger viser da dagens bygg ble oppført.

Det er med undring plan- og bygningsetaten leser i klagen at tak er tatt i bruk til takterrasse for beboere, da en ikke kan se at nåværende takflate er omsøkt eller godkjent for dette formålet. Et annet spørsmål er om taket er sikret – inngjerdet mot fallulykker, da det gis inntrykk av at taket i dag brukes av beboerne i Gyldenløves gate 31.

Gyldenløves gate 31 inngår i reguleringsplanen for Posebyen og er ikke regulert til bevaring, men inngår i gjeldende plan med dagens gesims- og møne høyde.

Posebyen består for det meste av 1 til 2 etasjes trehus med loft, og det er denne delen av bebyggelsen som er regulert til bevaring og som ble godkjent 29.08.1990.

Dagens bygg for Gyldenløves gate 31 ble godkjent og oppført før Posebyplanen ble godkjent. Derfor inngår bygget med dagens gesims- og møne høyde – det vil si – 4 etasjer med et tak oppbygg for teknisk rom.

I 1999 kom en presisering i Kommunedelplan for Kvadraturen, jfr. § 6.4 – «På tak skal det kun være mindre oppbygg for ventilasjon, heis eller lignende, maks 10% av byggets flate.»

Denne bestemmelsen gjelder foran gjeldende reguleringsbestemmelser og ble vedtatt fordi en ikke ønsket en utvikling hvor takflatene over eksisterende bebyggelse ble brukt til et annet formål – slik som omsøkte tilfelle - for å ivareta forhold til blant annet nabobebyggelse. Det ble også presisert at takoppbygg kun gjaldt for teknisk rom og at det kun skulle utgjøre maks 10% av byggets flate.

Omsøkte tiltak er i strid med både formål og areal samt at det foreligger naboprotest med hensyn til innsyn og tap av sol for omkringliggende bebyggelse som for det meste er i 2 etasjer med loft. Det vil være uheldig å dispensere fra gjeldende bestemmelser - § 6.4 med hensyn til teknisk rom utvides i areal og at tak oppbygg får et annet formål, da dette kan gi presedens for lignende forhold – og det var jo nettopp denne utviklingen en ikke ønsket ved at en i Kommunedelplanen for Kvadraturen i 1999 fikk innskjerpingen med hensyn til at tak oppbygg kun skulle være for tekniske rom og maks 10% av takflaten.

Plan- og bygningsetaten kan ikke se at det foreligger nye momenter eller overvekt av grunner for å dispensere fra § 6.4 i Kommunedelplan for Kvadraturen – jfr. pbl. §19-2. På bakgrunn av saksfremstilling ber plan- og bygningsetaten byutviklingsstyret vurdere saken.

Sak 133/13: Gnr.75 bnr.1 - Eftevåg - søknad om dispensasjon fra formål og plankrav i kommuneplanen for oppføring va ny bolig

Vedlegg

søknad om dispensasjon.pdf

Arkivsak-dok. 201210839-10
Saksbehandler Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
06.06.2013

Gnr.75 bnr.1 - Eftevåg - søknad om dispensasjon fra formål og plankrav i kommuneplanen for oppføring va ny bolig

Sammendrag

Saken gjelder søknad om dispensasjon for oppføring av en ny bolig på Grønnevoll, Eftevåg. Området er i gjeldende kommuneplan avsatt som «landbruks-, natur- og friluftsfomål» med hensynssone H530-friluftsliv. Boligen er vist med atkomstvei og plassering på en kolle i et område som er uberørt, bortsett fra en gammel traktorvei.

Det er ved behandling av kommuneplanen i Bystyret bl.a. fattet vedtak om utbygging øst i Randesund dersom reguleringsplan for «Kongshavn øst» blir stadfestet av Miljøverndepartementet. Det er nevnt «en enhet på Grønnevoll», men det er ikke sagt noe om plasseringen av «en enhet». Reguleringsplan for «Kongshavn øst» er godkjent, men vedtaket er påklaget til Fylkesmannen.

Etter plan- og bygningsetatens vurdering er det viktig at ubebygde områder bevares og en dispensasjon vil kunne gi uheldig presedens. Plan- og bygningsetaten mener at vilkårene for å kunne gi den omsøkte dispensasjon etter pbl § 19-2 ikke foreligger.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og gir ikke dispensasjon fra plankravet og formålet i kommuneplanen for oppføring av ny bolig med atkomst som omsøkt 24.10.2012. Det vises til pbl §§ 1-8, 11-6 og 19-2.

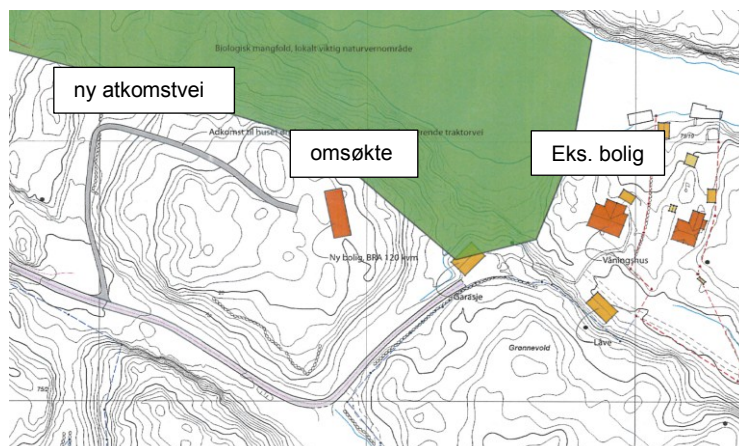
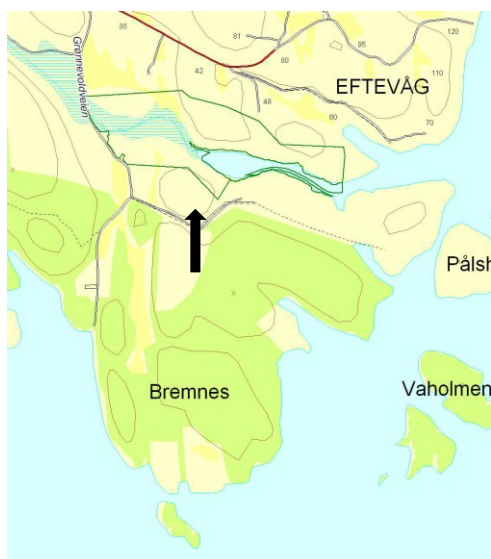
Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Espen Pedersen
Saksbehandler

Trykte vedlegg
1. Søknad om dispensasjon

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



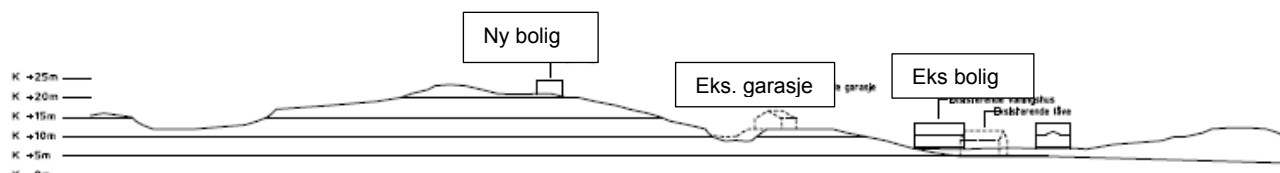
Gjeldende plangrunnlag

Området er uregulert, men i gjeldende kommuneplan avsatt som «landbruks-, natur- og friluftformål» og med hensynssone H530-friluftsliv.

Eksisterende forhold

Det ligger i dag det gamle våningshuset på eiendommen i tillegg til et gammelt uthus, en sjøbod og en nyere garasje.

Søknaden



2012	2013	2014
A	KLAR	AK

Erik Langdalen Arkitektkontor AS søkte 24.10.2012 p.v.a. May Britt Aanundsen og Egil Ragnar Hagen om dispensasjon for oppføring av ny bolig på eiendommen.

Omsøkte bolig er vist ca. 40 meter fra sjøen innerst i «Kilen» på Eftevåg og plassert på ca. cote+20.

Avstanden til det gamle bolighuset er ca. 80 meter.

Boligen er antydnet som en mindre bolig på ca. 120 m², med livsløpsstandard, på ett plan og biloppstilling/carport for en bil.

Tiltaket ligger tilbaketrukket i forhold til eksisterende gårdstun på et naturlig platå omgitt av eike- og furuskog.

Det er viktig for tiltakshaver å bevare eksisterende bebyggelse, gårdstun og kulturlandskap.

Det er også viktig for tiltakshaver å kunne bli boende på eiendommen, men en modernisering av det gamle huset og etablering av bedre atkomst vil medføre endringer som vil kunne frata både huset og tunet dets bevaringsverdige egenart. Det vurderes som mer hensiktsmessig å etablere en ny bolig med livsløpsstandard utenfor dagens tun.

Det vises også til vedtak/godkjenning av kommuneplanen i Bystyret 22.06.2011 pkt. 9.e.iii vedr. Miljøverndepartementets stadfesting av reguleringsplan for «Kongshavn øst».

Dispensasjon begrunnes som følger:

1. Nytt tiltak vil sikre det bevaringsverdige huset, stien og kulturlandskapet.

2. Kommuneplanen gir anledning til å bygge en ny enhet på Grønnevoll.
3. Hovedaktiviteten på eiendommen trekkes lengre vekk fra sjøen.

Uttalelser fra annen myndighet

Det foreligger uttalelse fra Fylkesmannens Miljøvernavdeling i brev datert 18.12.2012 og Vest-Agder Fylkeskommune, plan- og miljøseksjonen i brev datert 04.02.2013.

Fylkesmannen viser til at det er et nasjonalt mål at strandsonen skal bevares som natur- og friluftsområde tilgjengelig for alle. Det skal tas særlig hensyn til naturmiljø, landskap, friluftsliv og andre allmenne interesser.

Fylkesmannen har forståelse for ønsket om å bevare terreng og bygningsmiljø, men mener at inngrep på eiendommen må samles mest mulig.

Tiltaket er etter Fylkesmannens vurdering i strid med de nasjonale føringer med hensyn til forvaltningen av strandsonen. Bygget er plassert på en høyde uten andre inngrep i dag. Økt bebyggelse i LNF-området vil kunne redusere friluftsverdien i området. Det vises til pbl § 19-2 om at det ikke bør gis dispensasjon når berørt statlig myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

Fylkeskommunen viser til det er registret en rekke steinalderlokaliteter i området. Planlagte tiltak kan komme i konflikt med vernebestemmelsene i kulturminneloven. Det må fortas befarung.

Det forutsettes også at område for biologisk mangfold og lokalt viktig naturvernområde ikke berøres.

Det foreligger rapport fra arkeologisk registrering datert 22. april 2013. Det konkluderes med at planen ikke er i konflikt med kulturminner.

Merknader/protester

Det foreligger ikke merknader eller protester.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Når det gjelder stadfesting av reguleringsplan for «Kongshavn øst», så er det kommet inn klager på Bystyrets vedtak.

Det betyr at reguleringsplanen ikke er endelig godkjent og at Bystyrets vedtak ved behandling av revidert kommuneplan 22.06.2011 pkt. 9.e.iii ikke er oppfylt.

Området for omsøkte bolig og atkomstvei ligger i nærheten av et område som er registrert som «lokalt viktig naturvernområde», men tiltakene kommer etter plan- og bygningsetatens vurdering neppe i konflikt med dette.

Arkeologiske registreringer er foretatt og det opplyses at tiltaket ikke kommer i konflikt med kulturminner.

Etter plan- og bygningsetatens vurdering er ikke området et område som er mye benyttet som rekreasjonsområde. Men samtidig er det viktig at slike ubebygde koller og skogsområder tas vare på. Det er, som nevnt over, vist til utbygging øst for Kongshavn dersom reguleringsplan for «Kongshavn øst» blir stadfestet av Miljøverndepartementet, og det er nevnt spesielt «1 enhet på Grønnevoll». Men spørsmålet er, hvor skal denne enheten ligge? Det er ikke sagt noe om det. Etter plan- og bygningsetatens vurdering vil det være helt naturlig at et eventuelt nytt bolighus bygges i tilknytning til eksisterende bebyggelse for å redusere naturinngrepene mest mulig.

Et annet forhold er jo at eiendommen ressursgrunnlag og drift ikke tilsier at det er nødvendig med en kårbolig for å sikre driften.

Plan- og bygningsetaten mener at en dispensasjon som omsøkt vil kunne ha vesentlig negativ konsekvens og presedensvirkning.

Det er antydning i søknaden at atkomsten vil skje ved å oppgradere en eksisterende traktorvei, men en oppgradering av denne vil måtte medføre betydelige terrenginngrep.

Plan- og bygningsetaten mener at det vil være svært uheldig å gi dispensasjon for oppføring av en ny bolig som omsøkt og anbefaler at det ikke gis dispensasjon.

Sak 134/13: Dvergsnesveien 522 - 96/102 - dispensasjon fra gjeldende kommuneplan for å rive gammel hytte og oppføring av ny - klage

Vedlegg

1. Vedtak i BUS 14.03.2013.pdf
2. klage fra adv. Wangenstein datert 3. april 2013.pdf
3. klage fra Fylkesmanenn datert 03.04.2013.pdf



Arkivsak-dok. 201205502-14
Saksbehandler Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
06.06.2013

Dvergsnesveien 522 - 96/102 - dispensasjon fra gjeldende kommuneplan for å rive gammel hytte og oppføring av ny - klage

Sammendrag

Saken gjelder klage fra adv. Wangensteen p.v.a. nabo i brev datert 3. april 2013 og Fylkesmannen i Vest-Agder i brev datert 03.04.2013 på Byutviklingsstyrets vedtak av 14.03.2013 i sak nr. 58/13. Adv. Wangensteen viser til at gitt tillatelse strider mot lovens bestemmelser og krenker naboens interesser. Fylkesmannen mener at tiltaket er i strid med nasjonale føringer med hensyn til forvaltningen av strandsonen. Den nye hytta vil føre til økt bebygd preg i kystlandskapet. Plan- og bygningsetaten kan ikke se at det i klagen fremkommer forhold som ikke var kjent ved tidligere behandling av saken og anbefaler at klagen ikke tas til følge og ta saken sendes videre til Fylkesmannen for videre klagebehandling.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret opprettholder sitt vedtak av 14.03.2013 og tar ikke klage fra adv. Wangensteen datert 3. april 2013 og Fylkesmannen datert 03.04.2013 til følge.
Det vises til pbl §§ 1-8, 11-6 og 19-2.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

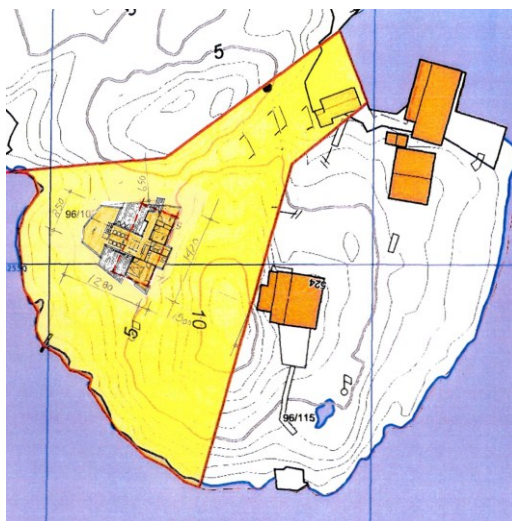
Espen Pedersen
Saksbehandler

Vedlegg:

1. Byutviklingsstyrets vedtak av 14.03.2013
2. Klage fra adv. Wangensteen datert 3. april 2013
3. Klage fra Fylkesmannen datert 03.04.2013

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

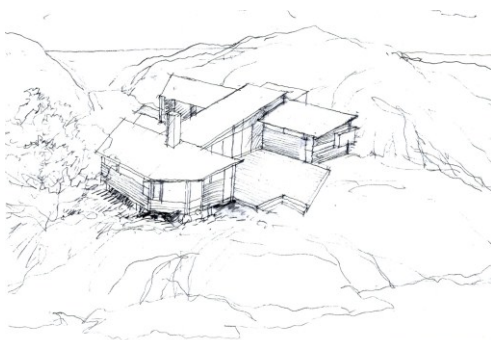
Området er uregulert, men i gjeldende kommuneplan avsatt som «grøntstruktur – nåværende».

Eksisterende forhold



Det ligger i dag en hytte i relativt dårlig forfatning på eiendommen. Hytta er oppført i 1961.

Søknaden



Haarklau og Lindeberg søkte 09.05.2012 p.v.a. Marion og Thor Rosseli om rammetillatelse og dispensasjon for å rive gammel hytte og oppføring av ny fritidsbolig. Fritidsboligen er vist i en etasje tilpasset terrenget og med et bebygd areal på 102,8 m².

Uttalelser fra annen myndighet

Det foreligger uttalelse fra Fylkesmannens Miljøvernavdeling i brev datert 02.08.2012 og Vest-Agder Fylkeskommune, plan og miljø i brev datert 19.07.2012.

Fylkesmannen sier at den nye hytta er vist ca. 8 meter fra sjøen og den gamle ligger ca. 13 meter fra sjøen. Den nye hytta er lav og følger terrenget på en relativt god måte. Samtidig er bygningskroppen strukket ut, slik at fasaden mot sjøen øker sammenlignet med den gamle hytta. Tiltaket er i strid med de nasjonale føringer med hensyn til forvaltningen i strandsonen. Den nye hytta vil bidra til økt bebyggelse i kystlandskapet. Ved å bygge nærmere sjøen reduseres muligheten til ferdsel langs strandsonen. En dispensasjon vil kunne gi uheldig presedens.

Fylkeskommunen vil ikke motsette seg at eksisterende hytte rives, men for å ivareta allmennhetens friluftsinnteresser mener de at ny hytte ikke bør lokaliseres nærmere sjøen enn eksisterende hytte.

Merknader/protester

Det foreligger protest fra eier av naboeiendommen mot nord, Øystein Tharaldsen i brev datert 06.04.2012.

Naturmangfoldloven

Naturmangfoldlovens ([NML](#)) sentrale prinsipper – kunnskapsgrunnlaget og miljørettslige prinsipper – skal legges til grunn ved myndighetsutøvelse etter naturmangfoldloven og annen lovgivning, herunder plan- og bygningsloven.

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i naturbaser og artsdatabasen. Disse basene er sjekket og det er ikke registrert funn i tiltaksområdet.

På bakgrunn av dette vurderes tiltaket å ikke komme i konflikt med naturmangfoldloven, jf. [NML § 8-12](#). Forholdet til naturmangfoldloven anses dermed å være tilstrekkelig belyst.

Tilsvaret til merknader/protester

Det foreligger tilsvaret til protest fra søker.

Byutviklingsstyrets vedtak

Byutviklingsstyret fattet i møte 14.03.2013 som sak nr. 58/13 følgende vedtak:

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og dispenserer fra formål og plankrav i kommuneplanen og fra byggeforbudet i pbl §1-8. Som begrunnelse anføres at nybygg erstatter eksisterende hytte. Ny hytte er godt tilpasset til terrenget, og selv om deler av hytta kommer noe nærmere sjøen, vil den ikke hindre allmenn ferdsel mer enn eksisterende hytte. Området er lite tilgjengelig fra sjøen, og på landsiden vil andre private tiltak i bakkant uansett hindre ferdsel. Det bebygde preget vil være noe økt, men hytta eksponeres i liten grad mot sjøen på grunn av god terrengtilpasning. Det vises til pbl §11-6, 1-8 og 19-2. Plan- og bygningssjefen gis fullmakt til å gi endelig tillatelse.
(Enst)

Klager

Vedtaket er påklaget av adv. Reidar Wangensteen p.v.a. eier av naboeiendommen gnr.96 bnr.53, Øystein Tharaldsen i brev datert 3. april 2013 og Fylkesmannen i Vest-Agder i brev datert 03.04.2013. Adv. Wangensteen mener at tillatelsen som er gitt både strider mot lovens bestemmelser og krenker Tharaldsens interesser.

Fylkesmannen viser til at klagen skal forstås som et signal til kommunen om å skjerpe praksis.

Tiltaket er etter Fylkesmannens vurdering i strid med de nasjonale føringer med hensyn til forvaltningen av strandsonen. Landskapet er åpent og hytta er godt synlig fra sjøen og utover den omsøkte hytta er det lite annen bebyggelse som er vendt mot vest på denne delen av Dvergsnestangen. Omsøkte hytte vil føre til økt bebyggelse i kystlandskapet. Ved å bygge nærmere sjøen reduseres også mulighetene til ferdsel langs strandsonen.

Utsatt iverksettning av vedtak

Det er fattet vedtak om utsatt iverksettelse 21.05.2013.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Etter plan- og bygningsetatens vurdering fremkommer det ikke i klagen forhold som ikke var kjent ved førstegangs behandling av saken i møte 14.03.2013.

Plan- og bygningsetaten anbefaler at vedtaket av 14.03.2013 opprettholdes og at saken sendes Fylkesmannen for videre klagebehandling.

Sak 135/13: Kommunedelplan for Hamrevannområdet – fastsetting av planprogram

Vedlegg

Vedtak BYSTYR, 19062013, Sak 79/13, Kommunedelplan for Hamrevannområdet – fastsetting av planprogram

Vedtak FORMAN, 12062013, Sak 59/13, Kommunedelplan for Hamrevannområdet – fastsetting av planprogram

1. Kart over planområdet.pdf
2. Oppsummering av uttalelser til planprogram og innspill til planarbeidet med merknader
3. Høringsforslag til planprogram for Hamrevann-området, datert 6. mars 2013

Dato 8. mai 2013
Saksnr.: 201200806-20
Saksbehandler Marit Eik

Saksgang
Byutviklingsstyret
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
06.06.2013
12.06.2013
19.06.2013

Kommunedelplan for Hamrevannområdet – fastsetting av planprogram

Sammendrag

Formannskapet behandlet sak om høring av til planprogram og oppstart av planarbeidet for kommunedelplan for Hamrevannområdet 6.mars 2013. Hensikten med planprogram er å legge til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser og rammer som skal være styrende for planarbeidet.

Planarbeidet skal koordineres med kommunedelplan for RV41/Rv451 – Ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik, som utarbeides av Statens vegvesen. Planprogrammene ble behandlet i samme møte og lagt ut til offentlig ettersyn samtidig.

Kommunens prosjektgruppe og Statens vegvesen har hatt felles åpen kontordag på Hamresanden. Kommunen har også hatt møter med offentlige myndigheter og private aktører som har interesser i planarbeidet for Hamrevannområdet.

Det er innkommet 10 uttalelser til planprogrammet/innspill til planarbeidet for Hamrevannområdet. Innspillene er oppsummert og kommentert i vedlegg. Ingen av uttalelsene til planprogrammet er av en slik karakter at rådmannen vil anbefale endring av planprogrammet.

Innspillene vil bli lagt til grunn og vurdert i arbeidet med planforslag med konsekvensvurdering. Grunneier av 98/1 anmoder at del av eiendommen, parsell avsatt som LNF-område mellom Hamrevannområdet og Moneheia, tas ut av planområdet og har gitt innspill til hvordan adkomstvei, gang- og sykkelveier og stier kan løses. Innspillene til løsning vil bli vurdert, men det er etter rådmannens syn for tidlig å konkludere på løsninger og ta denne parsellen ut av planen nå.

Regjeringen planlegger bymiljøpakker for å stimulere til at veksten i persontransport i byområdene tas av gange, sykkel og kollektivtransport. For å ivareta mulighetene for bymiljøpakke og ivareta Hamrevannplanens langsiktige effektmål anbefaler Rådmannen et nytt punkt i planprogrammet under punktet om klimautslipp slik:

Lokalisering av landsdelsinstitusjoner og regionale funksjoner

I samsvar med kommunedelplanens langsiktige mål om å styre Kristiansandsregionen og å styrke kollektivtransporten vurderes arealbehov for lokalisering av eventuelle

landsdelsinstitusjoner og regionale funksjoner med mange arbeidsplasser i Hamrevannområdet.

Fastsetting av planprogrammet for kommunedelplan for RV41 og RV451 – ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik behandles parallelt med planprogram for Hamrevannområdet. Planprogrammet for Hamrevannområdet vil bli justert i samsvar med bystyrets vedtak i sak om planprogram for veg til Kjevik. Rådmannen anbefaler av planprogrammet fastsettes med denne endringen.

Forslag til vedtak

Bystyret fastsetter planprogram for kommunedelplan for Hamrevann-området i samsvar med plan- og bygningslovens § 4-1, med slik endring.

- Planprogrammets punkt om Ny veg til Kjevik justeres i samsvar med bystyrets vedtak ved fastsettelse av planprogram for kommunedelplan for RV41 og RV451 – ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik.
- Planprogrammet suppleres med et punkt om lokalisering av landsdelsinstitusjoner og regionale funksjoner, i samsvar med rådmannens anbefaling.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

1. Kart over planområdet.
2. Oppsummering av uttalelser til planprogram og innspill til planarbeidet med merknader.
3. Høringsforslag til planprogram for Hamrevann-området, datert 6.mars 2013.

Bakgrunn for saken

Hamrevannområdet er avsatt til utbyggingsformål i kommuneplanen og regional plan for Kristiansandsregionen. Arbeidet med kommunedelplan for Hamrevannområdet er prioritert i Handlingsprogrammet med oppstart 2013 og slutføring 2015.

Det skal utarbeides planprogram for alle kommunedelplaner, jf plan- og bygningslovens §4-1. Hensikten med planprogrammet er å legge til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser og rammer som skal være styrende for planarbeidet.

Planprogrammet skal gjøre rede for:

- formålet med planarbeidet
- eksisterende nasjonale, regionale og lokale mål og planer som er relevante for planarbeidet, og hvordan disse kommer til anvendelse
- sentrale problemstillinger i planleggingen
- planprosessen med frister og deltakere
- opplegg for medvirkning

Formålet med planarbeidet er å utarbeide en overordnet og strategisk kommunedelplan, med arealkart, bestemmelser, beskrivelse og KU, som legger til rette for utvikling av en ny og framtidsrettet bydel øst i Kristiansand.

Målsettingen med planen er å legge til rette for utvikling av en ny og framtidsrettet bydel øst i Kristiansand, i samsvar med overordnede målsetninger for samordnet areal- og transportpolitikk. Utviklingen i Hamrevannområdet skal bidra til å styrke Kristiansandsregionen og Kristiansand som attraktivt landsdelssenter.

De mest sentrale problemstillingene er Hamrevannrådets:

- rolle i utvikling av Kristiansand og regionen
- betydningen for ny vei til Kjevik
- betydning for trafikkutvikling og klimagassutslipp
- betydning for den vedtatte senterstrukturen
- konsekvenser for kommunens økonomi

Tidsdimensjonen er sentral for flere av problemstillingene. Vil muligheten for å oppnå sentrale målsettinger og konsekvensene av en Hamrevannutbygging variere med når Hamrevannområdet bygges ut?

Høring

Planprogrammene for Hamrevannområdet og ny veg til Kjevik har vært utlagt til offentlig ettersyn i samme periode. Kommunens prosjektgruppe og Statens vegvesen har i høringsperioden hatt felles åpen kontordag på Hamresanden. Det har også vært avholdt egne møter i regionalt planforum, Dyreparken AS, regionalt, Hamrevann AS og temamøte om transport og kollektivtrafikk med AKT, fylkeskommunen, Statens vegvesen og fylkesmannen. Det vil også bli holdt møter i det videre planarbeidet.

Det er innkommet 10 uttalelser til planprogrammet/innspill til planarbeidet. Innspillene er oppsummert og kommentert i vedlegg.

Fylkesmannen, fylkeskommunen, NVE og Aust-Agder fylkeskommune uttaler at planprogrammet er dekkende for deres områder og gir innspill på hvilke forhold de vil vektlegge i arbeidet. Grunneier Gunder Ryen anmoder at del av eiendommen 98/1 parsell avsatt som LNF-område mellom Hamrevannområdet og Moneheia tas ut av planområdet og har innspill til hvordan adkomstvei, gang- og sykkelveier og stier kan løses. Kristiansand Dyrepark AS har innspill som er nyttige for vurdering av hvilke konsekvenser kommunedelplan for Hamrevann-området kan ha for Dyreparken. Tveit idrettslag uttrykker

bekymring for det generelle arealforbruket med nedbygging av store naturområder og har innspill om dagens bruk av området.

Vurdering

Innspillene til planarbeidet vil bli lagt til grunn og vurdert i arbeidet med planforslag og konsekvensvurdering av planforslaget. Ingen av uttalelsene til planprogrammet er av en slik karakter at rådmannen vil anbefale endring av planprogrammet. Det er behov for mindre oppretting av korrekturfeil.

Grunneier Gunder Ryen anmoder at del av eiendommen 98/1 parsell avsatt som LNF-område mellom Hamrevannområdet og Moneheia tas ut av planområdet og har gitt innspill til hvordan adkomstvei, gang- og sykkelveier og stier kan løses. Det er bra at grunneier åpner for sti og veiforbindelser mellom Lauvåsen, øvre deler av Moneheia og Hamrevannområdet over østre deler av teig A. Innspillet vil bli vurdert i planarbeidet. Det er imidlertid for tidlig å konkludere om dette er tilstrekkelig for å gi en god løsning på gang- og sykkel adkomst mellom Hamrevannområdet og Hamresanden og Hamreområdesenter. Det anbefales derfor at del av eiendommen 98/1-parsell A er avsatt som LNF-område i kommuneplanen, beholdes som en del av planområdet for kommunedelplan for Hamrevannområdet.

Hamrevann As uttaler at det er ønskelig at kommunedelplanen kan sluttbehandles tidligere enn det er lagt opp til i planprogrammet. Og ber om at dette vurderes nærmere i den videre prosessen. Fylkeskommunens uttaler at det tar tid å forme et samfunn og anbefaler at kommunen bruker nødvendig tid før offentlig ettersyn dersom det blir det behov for lengre tid til selve planprosessen enn det som er oppsatt i planprogrammet. Planprogrammet anbefales ikke endret på dette punktet, men framdriften for planarbeidet vil bli løpende vurdert i prosessen, bl.a knyttet til nødvendig koordinering mot planleggingen av ny veg til Kjevik.

Hamrevann As uttaler at det er behov for avklaring av fremtidig skolestruktur i hele området Hånes – Lauvåsen – Hamrevann – Tveit. Vurdering av behov for offentlige tjenester, herunder skole, inngår som en del av planarbeidet. Vurderingen blir sett i sammenheng med tilbudet i omkringliggende områder. Representanter fra sektorene i kommunen inngår som ressurspersoner i planarbeidet og vil bli involvert i arbeidet med utredninger.

Bystyret fattet 23.mai 2012 prinsippvedtak om bypakke i Kristiansand. I vedtaket heter det blant annet. *«Et viktig mål er å følge opp målsettingene i forslag til NTP 2014-23 om at veksten i personbiltransport i de største byområdene må tas av kollektivtransport, sykkel og gange..... Styrkt areal – og parkeringspolitikk samt bompenger, inkludert tidsdifferensiering av disse vil være aktuelle restriktive virkemidler for å nå målene»*. Fylkestinget i Vest-Agder har fattet samme vedtak.

I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan vektlegges en areal- og transportplanlegging som gjør at all vekst i persontransport i byområdene tas av gange, sykkel og kollektivtransport. Regjeringen har satt av belønningsmidler og planlegger bymiljøpakker for å nå denne målsettingen.

Langsiktige mål -effektmål for kommunedelplan for Hamrevannområdet (planprogrammet side 7) er å:

- Legge til rette for utvikling av en ny og framtidsrettet bydel øst i Kristiansand, i samsvar med overordnede målsettinger for samordnet areal og transportpolitikk
- Utvikling av Hamrevannområdet skal bidra til å styrke Kristiansandsregionen og Kristiansand som attraktivt bydelssenter.

For å ivareta Hamrevannplanens langsiktige effektmål anbefaler Rådmannen et nytt punkt i planprogrammet under punktet om klimautslipp slik:

Lokalisering av landsdelsinstitusjoner og regionale funksjoner

I samsvar med kommunedelplanens langsiktige mål om å styrke Kristiansandsregionen og å styrke kollektivtransporten vurderes arealbehov for lokalisering av eventuelle

*landsdelsinstitusjoner og regionale funksjoner med mange arbeidsplasser i
Hamrevannområdet.*

Rådmannen anbefaler, etter faglige råd fra Statens vegvesen, endringer i planprogrammet for kommunedelplan for RV41 og RV451 – ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik. Planprogram for Hamrevannområdet pkt ny veg til Kjevik endres i samsvar med bystyrets vedtak i sak om fastsetting av planprogram for ny veg til Kjevik. Korrekturfeil vil bli opprettet.

15.mai 2013

Marit Eik

Sak 136/13: Kommunedelplan for RV 41 og RV 451 - Ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik - fastsetting av planprogram

Vedlegg

Vedtak BYSTYR, 19062013, Sak 80/13, Kommunedelplan for RV 41 og RV 451 - ny vei til Kristiansand lufthavn, Kjevik - fastsetting av planprogram

Vedtak FORMAN, 12062013, Sak 60/13, Kommunedelplan for RV 41 og RV 451 - Ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik - fastsetting av planprogram

Rv41 Forslag til Planprogram_mars.pdf

Sammendrag av innkomne merknader til forslag til planprogram.pdf

80-13.mp3

Dato 14. mai 2013
Saksnr.: 201206079-21
Saksbehandler Marit Eik

Saksgang
Byutviklingsstyret
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
06.06.2013
12.06.2013
19.06.2013

Kommunedelplan for RV 41 og RV 451 - Ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik - fastsetting av planprogram

Sammendrag

Kommunedelplan for RV41 og RV451 utarbeides av Statens vegvesen (SVV) etter avtale med Kristiansand kommune. Planarbeidet er koordinert med kommunedelplan for Hamrevann-området.

Formålet med planprogrammet er å fastsette hvilke vegkorridorer og temaer som skal utredes i den kommende konsekvensutredningen. Det skal også gjøre rede for planprosessen og medvirknings-mulighetene i prosessen. Planprogrammet inneholder tre ulike korridorer med underalternativ. Valgene er gjort på bakgrunn av vurdering av ca 30 ulike alternativer, som er nærmere omtalt i en egen siliingsrapport og oppsummert i planprogrammet. Med bakgrunn i forventet trafikk planlegges RV41 som firefelts veg og RV451 som tofelts veg. RV41 er strekningen fra E18 til krysset som fører til flyplassen og RV451 er strekningen fra RV41 til flyplassen.

Formannskapet behandlet sak om forslag til planprogram og oppstart av kommunedelplan for RV41/RV451 – ny veg til Kjevik i sak 27/13 i møte 6.mars 2013. Planprogrammet ble vedtatt sendt på høring, supplert med alternativ C4 som går parallelt med dagens RV41 gjennom Ve og med adkomst til flyplassen fra nord.

Det kom inn 22 merknader i høringsperioden. Av disse er 5 fra statlige instanser, 3 fra kommunale og fylkeskommunale instanser, 8 fra organisasjoner og bedrifter, en av disse er en fellesuttalelse fra 7 lag og foreninger og 6 fra privatpersoner. Dokument med SVV sitt sammendrag og faglige kommentarer følger som trykt vedlegg.

SVV anbefaler følgende endringer i hvilke traseer som skal utredes:

- Alternativ C4, som ble lagt inn i planprogrammet etter formannskapets vedtak i mars utgår. Vegvesenet mener at C4 ikke er et reelt alternativ for ny veg til Kjevik. Samlet vurderes dette alternativet å gi dårlig samfunnsnytte i forhold til prissatte konsekvenser, og er samtidig det alternativet som gir de største negative konsekvensene for ikke prissatte tema.
- Trase for kryssing av elva like sør for dagens bro på alternativene B4 og B6 tas ut
- Alternativ omtalt som F1 i siliingsrapporten tas inn.

Kartet nedenfor viser SVV sitt reviderte forslag til korridorer som skal utredes. SVV mener alle disse alternativene er realistiske.



På bakgrunn av høringsuttalelsene ønsker SVV også å kvalitetssjekke tidligere arbeid når det gjelder muligheter for kryssing under rullebanen, for så å vurdere om det er teknisk og økonomisk forsvarlig å gå videre med vurdering av kryssing av rullebanen. En vil spesielt vurdere om det er kommet nye teknologiske løsninger.

Enkelte uttalelser omhandler framdrift i planarbeidet. Vegvesenet vil vurdere optimal framdrift i planarbeidet løpende gjennom hele prosessen. Framdriften i planprogrammet foreslås ikke endret på nåværende tidspunkt.

Rådmannen gir sin tilslutning til Statens vegvesen sin anbefaling og anbefaler at planprogrammet fastsettes med de endringene SVV foreslår. Endringene medfører også behov for justering av andre deler av planprogrammet. Endringene omtales i kap 2 i vedlagt notat fra SVV.

Forslag til vedtak

[Bystyret fastsetter planprogram for RV41 og RV451 datert mars 2013 med endringer i samsvar med rådmannens innstilling.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:
Notat fra SVV, datert mai.2013.
Forslag til planprogram, mars 2013

Bakgrunn for saken

Kristiansand kommune har, i samsvar med formannskapsvedtak 7/12, inngått samarbeid med Statens vegvesen (SVV) om at SVV overtar kommunens myndighet til å utarbeide kommunedelplan for Rv41/Rv451 – ny veg til Kjevik, jf plan- og bygningslovens § 3-7. Arbeidet med kommunedelplan for ny veg til Kjevik skal koordineres med kommunedelplan for Hamrevann-området.

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til planprogram for Rv41 og Rv451 – Ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik. Kristiansand kommune er med i referansegruppa for kommunedelplanen og har deltatt i drøftinger ved utarbeidelse av planprogrammet.

Formålet med planprogrammet er å fastsette hvilke vegkorridorer og temaer som skal utredes i den kommende konsekvensutredningen. Det skal også gjøre rede for planprosessen og medvirknings-mulighetene i prosessen.

Formålet med planarbeidet er å få en vedtatt kommunedelplan med konsekvensutredning for ny Rv41 og Rv451 fra E18 til Kjevik. Kommunedelplanen skal vise en korridor for de framtidige riksvegene. Den skal også vise lokalvegnettet, nødvendige tilførselsveger, kryss, kollektivanlegg, mv.

Som grunnlag for planprogrammet har SVV utarbeidet en silingsrapport, (ikke trykt vedlegg). I silingsfasen er ca 30 mulige veglinjer fra E18 til flyplassen vurdert. Alternativer som ikke er formålstjenlig å utrede videre er silt bort. Silingen er gjort på bakgrunn av en vurdering av anleggs- og vedlikeholdskostnader, trafikkberegninger og antatte konsekvenser for ikke prissatte konsekvenstema. For de ikke prissatte konsekvensene er det gjennomført feltarbeid og blitt utarbeidet temarapporter på naturmiljø, kulturmiljø, landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv. Begrunnelsen for silingen framgår av silingsrapporten og er oppsummert i planprogrammet pkt 1.4, bakgrunn for valg av traseer.

Formannskapet behandlet sak om forslag til planprogram og oppstart av kommunedelplan for RV41/RV451 – ny veg til Kjevik i møte 6.mars 2013, sak 27/13 Planprogrammet ble vedtatt sendt på høring supplert med alternativ C4 som går parallelt med dagens RV41 gjennom Ve og med adkomst til flyplassen fra nord. Planprogrammet ble oppretta i samsvar med formannskapets vedtak før høring.

Kartet viser vegkorridorer som inngår i høringsforslaget til planprogrammet.



Beskrivelse av korridorene:

Korridoren som starter lengst øst, **A-korridoren** er silt bort fordi den vil gi lengre kjøreveg og økt klimagassutslipp i forhold til dagens situasjon for størstedelen av de reisende. Uten restriktive tiltak ville ca. 70 % velge å kjøre eksisterende veg forbi Hamresanden.

I planprogrammet foreslår Statens vegvesen tre korridorer for ny veg til Kjevik blir utredet. B-korridorene har tre alternative traseer. C-korridoren har to varianter for kryssing av elva.

B-korridoren starter på toppen av Timenesbakken og går nord for flyplassen. På strekningen Storemyr til Bøen foreslås tre ulike alternativer utredet. De største utfordringene med disse linjene forventes å være knyttet til ikke prissatte tema (kulturmiljø, landskapsbilde, nærmiljø/ friluftsliv og naturresurser) i områdene fra Ve til Bøen. B-korridoren går gjennom østre deler av Hamrevannområdet med mulig avkjørsel til området ved Storemyr. Konsekvensene for Hamrevannområdet varierer. Vegen vil bli en barriere mot marka.

C-korridoren starter i Timeneskrysset og følger dagens vegtrase fram til tunnel gjennom Moneheia. Det anbefales utredet to varianter av alternativet som krysser sør for flyplassen. Over flyplassområdet følges vegtraseen for gjeldende reguleringsplan. De største utfordringene med denne traseen forventes å være knyttet til tekniske løsninger, økonomi og anleggsgjennomføring. Dagens Timeneskryss som tidvis har trafikkavviklingsproblemer, må bygges ut til tilstrekkelig kapasitet. Vegen må for en stor del bygges i dagens vegtrase, og det vil være strenge restriksjoner knyttet til anleggsgjennomføringen ved arbeider på flyplassområdet. C-korridoren berører ikke Hamrevannområdet. **C4** kopler sammen den sørlige og den nordlige linjen i kommuneplanen.

Korridor F3 som går fra E18 på toppen av Timenesbakken og i en tunnel under Hamrevannområdet ned til Hamre for så å følge den regulerte vegtraseen sør for flyplassen. Denne traseen er tatt med for å ha et alternativ til å bygge i dagens veg på strekningen mellom Timenes og Bjørndalen.

F1 forbinder alternativ B6, som går gjennom Hamrevannområdet med alternativ C6, som har adkomst til flyplassen fra sør.

Høring av planprogram og melding om oppstart av planarbeidet

Planprogrammene for kommunedelplan for RV41 og RV451- ny veg til Kjevik har vært utlagt til offentlig ettersyn i perioden 15.mars – 3.mai. I høringsperioden har SVV og kommunen arrangert felles åpen kontordag på Hamresanden for kommunedelplan for kommunedelplan for RV41 og RV451- ny veg til Kjevik og Hamrevann-området.

Det kom inn 22 merknader i høringsperioden. Av disse er 5 fra statlige instanser, 3 fra kommunale og fylkeskommunale instanser, 8 fra organisasjoner og bedrifter, en av disse er en fellesuttalelse fra 7 lag og foreninger og 6 fra privatpersoner. Uttalelsene og innspillene omhandler synspunkt på de ulike trasealternativene, og framdrift i planarbeidet:

SVV sin anbefaling

SVV anbefaler at:

- Alternativ C4, som ble lagt inn i planprogrammet etter formannskapetets vedtak i mars utgår.
 - Vegvesenet mener at C4 ikke er et reelt alternativ for ny veg til Kjevik.
 - Ideen med alternativ C4 er å ha en løsning som kopler sammen den sørlige og den nordlige linjen i kommuneplanen.
 - Dette alternativet får lengst strekning med ny firefelts veg - E18 ved Timenes og helt frem til eks Rv41 ved Bøen.
 - Løsningen gir ingen innkorting av dagens veg.
 - Strekningen fra Hamre til Ve vil få en ny firefelts veg ved siden av dagens veg og gang- og sykkelveg. Dette medfører omfattende arealbeslag av dyrka mark og store

konflikter i forhold til kulturmiljø, nærmiljø, landskapsbilde og barrierevirkning mot Ve skole.

- En utredning av alternativet vil måtte ta stilling til om det skal være kryss i Hamre-området for å avlaste trafikken forbi Hamresanden. Et slikt kryss vil i motsetning til i alternativ C6 (og C5) måtte bygges som toplanskryss da det vil bli liggende på en firefelts veg.
- Samlet vurderes dette alternativet å gi dårlig samfunnsnytte i forhold til prissatte konsekvenser, og er samtidig det alternativet som gir de største negative konsekvensene for ikke prissatte tema.
- Alternativ for kryssing av elva like sør for dagens bro på alternativene B4 og B6 (D4 i sillingsrapporten) tas ut Ny fire felts veg vil bli svært dominerende i det åpne kulturlandskapet fram mot elva. SVV sin vurdering er at dette alternativet vil ligge mer sentralt i landskapsrommet og dermed kunne bli mer dominerende og gi en sterkere oppdeling av landskapet enn alternativet rett nord for brua (alt D3).
- Alternativ omtalt som F1 i sillingsrapporten tas, med bakgrunn i mange høringsuttalelser, inn. F1 forbinder alternativ B6, som går gjennom Hamrevannområdet med alternativ C6, som har adkomst til flyplassen fra sør.

Kartet under viser SVV sitt reviderte forslag til korridorer som skal utredes.



Vurdering.

Begrunnelsen for rådmannens anbefaling av å supplere planprogrammet med utredning av alternativ 4C var at kommunen ønsker å få synliggjort om det eksisterer et reelt alternativ til en trase over Hamrevannområdet dersom den regulerte traseen sør for flyplassen ikke lar seg realisere. Avinor har tidlig i prosessen uttalt seg kritisk til alternativ C, med adkomst til flyplassen fra sør, men har ikke uttalt seg til planprogrammet der dette er et av alternativene. I notatet som Statens vegvesen har laget på grunnlag av høringen framgår følgende: *På bakgrunn av kunnskapen vi har nå, så mener Statens vegvesen at alle de foreslåtte alternativene er realistiske nye veger til Kristiansand lufthavn, Kjevik. For trase F1, så anbefales denne utredet i det videre arbeidet. For en eventuell kryssing under rullebanen så vil det påfølgende arbeidet vurdere om dette alternativet skal gjøres til gjenstand for konsekvensutredning.* SVV foreslår at C4 tas ut av planprogrammet.

Teknisk direktør legger SVV sin vurdering av realismen i øvrige alternative korridorer til grunn og aksepterer at alternativ C4 tas ut av planprogrammet.

By- og samfunnsenheten
16.mai 2013

Marit Eik

Sak 137/13: Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 06.06.2013

Vedlegg

Torridalsveien 8 - oversendelse av klage for endelig avgjørelse.pdf

Bordalsbakken 16 - klage på kommunens avslag.docx

Andøyveien 127 - klage på kommunens pålegg om retting.pdf

Andøyveien 129 - klage på kommunens pålegg om retting.pdf

Kjøita - klagesak.pdf

Gimle studentby III - mindre endring av reguleringsplan.pdf

Vågsbygd Ringvei 22 A - 12/946 - klage på kommunens tillatelse til oppføring av garasje

Voielia 16 - varsel om mindre reguleringsendring.pdf

Arkivsak-dok. 201300003-16
Saksbehandler Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
06.06.2013

Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 06.06.2013

- 58/13 Torridalsveien 8 – oversendelse av klage for endelig avgjørelse. Plan- og bygningssjefens skriv 06.05.2013. Trykt vedlegg.
- 59/13 Varsel om oppstart av detaljregulering for Jegersberg Gård – rehabiliteringssenter og rideanlegg. Skriv fra Amtedal & Hansen Arkitektkontor AS datert 29.04.2013.
- 60/13 GBNR 152/406 – Hamreheia 78. Fylkesmannens behandling av klage over avslag på søknad om rammetillatelse, herunder dispensasjon, for oppføring av tomannsbolig. Fylkesmannens skriv 30.04.2013. Byutviklingsstyrets avslag på søknad om rammetillatelse, herunder dispensasjon, for oppføring av tomannsbolig er påklaget. Fylkesmannen opprettholder byutviklingsstyrets vedtak.
- 61/13 Bordalsbakken 16 – klage på kommunens avslag. Plan- og bygningssjefens skriv 08.05.2013. Trykt vedlegg.
- 62/13 Andøyveien 127 – klage på kommunens pålegg om retting. Plan- og bygningssjefens skriv 06.05.2013. Trykt vedlegg.
- 63/13 Andøyveien 129 – klage på kommunens pålegg om retting. Plan- og bygningssjefens skriv 30.09.2013. Trykt vedlegg.
- 64/13 Kjøita – reguleringssak – klagesak. Plan- og bygningssjefens skriv 06.05.2013. Trykt vedlegg.
- 65/13 Forslag til detaljregulering for St. Olavs vei 45 og 49, detaljregulering, plan nr. 1071. Offentlig ettersyn. Planen ligger ute til offentlig ettersyn i tiden fra 24.05. til og med 05.07.2013. Plan- og bygningssjefens skriv 10.05.2013.
- 66/13 Mindre endring av reguleringsplan for Gimle studentby III, vedtatt av bystyret den 13.02.2013. Vedtak. Plan- og bygningssjefens skriv 15.05.2013.
- 67/13 Forslag til detaljregulering for St. Olavsvei
- 68/13 Vågsbygd Ringvei 22 a – 12/946 – klage på kommunens tillatelse til oppføring av garasje. Plan- og bygningssjefens skriv 29.04.2013. Trykt vedlegg.
- 69/13 Voielia 16 – Varsel – mindre reguleringsendring. Plan- og bygningssjefens skriv 22.05.2013. Trykt vedlegg.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret tar meldingssakene til orientering.

Thore Granheim
Utvalgssekretær

**Sak 138/13: Bystranda - søknad om stenging i forbindelse med arrangement
Palmesus**

Dato 24. mai 2013
Saksnr.: 201305137-1
Saksbehandler Tore Løvland

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
06.06.2013

Bystranda - søknad om stenging i forbindelse med arrangement Palmesus

Sammendrag

22. desember 2011 bestemte et enstemmig Byutviklingsstyre følgende:

1. Palmesus arrangeres som tidligere på Bystranda. Tangenparken kan benyttes til tilleggsaktiviteter ved behov.
2. Adkomsten til området skal være åpen på dagtid frem til klokken 17.
3. Palmesus gis tillatelse til å arrangere festivalen på bystranda i 2012, 2013 og 2014.
4. Det tillates riggetid på to dager i forkant av arrangementet, og en dag (til midnatt) i etterkant.
5. Palmesus gis tillatelse til å avholde festivalen innenfor tidligere års lydrammer.
6. Øvrige premisser for bruk av Bystranda, vedtatt i Formannskapet 1.april 2009, videreføres i ny avtale.
7. Om forutsetningene for arrangementet ikke følges, kan tillatelse for de neste år trekkes tilbake.

Tidligere år (før 2012) har Palmesus alltid åpnet for publikum kl. 15.00. Da byutviklingsstyret i 2011 bestemte at Palmesus ikke måtte stenge bystranda før kl. 17.00, innvilget kontor for skjenkesaker, som følge av dette vedtaket, skjenkebevilling fra kl. 17.00 for fjorårets arrangement.

Palmesus sin organisasjon hadde ikke fanget opp punkt 2 i vedtaket, og da man oppdaget at det ikke var samsvar med informasjonen som publikum hadde fått, og det som stor i vedtaket fra kontor for skjenkesaker, ble saken løst ved at skjenkebevillingen ble utvidet til å gjelde fra kl. 15.00.

I 2013 og 2014 ønsker ikke administrasjonen å dispensere fra vedtaket som ble enstemmig vedtatt, og saken løftes derfor til politisk behandling i BUS.

Forslag til vedtak

Pkt 2 i vedtaket fra 22. desember 2011 endres til følgende:
Adkomsten til området skal være åpen på dagtid frem til kl. 15.00

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Svein Ole Breland
Parksjef

Bakgrunn for saken

Palmesus har siden 2009 blitt arrangert på Bystranda, og festivalen har i løpet av denne perioden etablert seg som et viktig arrangement i Kristiansand på sommerstid.

Da søknaden for arrangementet i 2012 forelå, anbefalte imidlertid administrasjonen at selve scenen som blir benyttet under Palmesus flyttes ut til Tangenparken. Hovedargumentet for denne innstillingen var at administrasjonen vurderte det som usannsynlig at konserter tett ved boligene på Bystranda kunne holdes innenfor grenseverdiene til lydnivå i ny veileder.

I desember 2011 bestemte Byutviklingsstyret at Palmesus fortsatt skal få lov til å arrangere festivalen på Bystranda fram til og med 2014.

Vedtaket i BUS slo imidlertid fast at stranda ikke måtte stenges før kl. 17.00.

Da arrangøren søkte kommunen om skjenkebevilling, ble denne innvilget av Kontor for skjenkesaker, men først fra kl. 17.00. Dette var i tråd med vedtaket i BUS.

Palmesus hadde ikke fått kommunisert ut til sitt publikum at stranda først ble åpnet kl. 17.00, og dagen før arrangementet skulle starte i 2012, oppdaget man at det ikke var samsvar med skjenkebevillingen (kl. 17.00) og åpningstiden for arrangementet (kl. 15.00).

Saken ble løst ved at skjenkebevillingen ble endret slik at den gjaldt fra kl. 15.00 de to aktuelle festivaldagene.

Dette er imidlertid i strid med vedtaket i BUS fra 2011, og administrasjonen ønsker ikke å dispensere fra dette vedtaket i 2013 og 2014.

Palmesus har i mail til Ordføreren av 2. mai påpekt at det er svært viktig for arrangøren å åpne kl. 15.00. Jesper Elimar Krumm skriver følgende:

«Årsaken til at dette er så viktig, er for det første publikums forventninger til vår form for arrangement, sekundært hvordan artistene settes og våre evne til å trekke publikum til stranden på et tidspunkt som gir bedre økonomiske forutsetninger. Relatert til samme, er det at vi kun har to dager på oss til å skape våre resultater. Da er dette med slike tillatelser, og når vi får lov til å utøve dem, avgjørende for resultatene og evnen til å drive med det vi gjør. I denne sammenheng ønsker jeg å anføre at Palmesus de siste årene er kontrollert uten anmerkninger knyttet til skjenking, og at også politiet gir festivalen de beste skussmål med hensyn til oversikt, kontroll og gjennomføring.»

Det å stenge Bystranda i høysesongen, er naturligvis en utfordring, og da spesielt hvis været er bra. Barnefamilier bruker jo stranda hyppig når været tillater det, men når klokken nærmer seg 17-18.00 vil nok de fleste avslutte badingen for dagen. En stenging av stranden kl. 17.00, vil derfor ikke medføre store problemer for denne gruppen med badende gjester.

Ved å stenge stranda kl. 15.00, vil man naturligvis begrense tilgangen betydelig for badegjestene. Men samtidig vil jo Bystranda ikke oppleves like tilgjengelig disse dagene da både scene, gjerder, boder og andre installasjoner tydelig viser at her foregår det et stort arrangement.

Så lenge det er stemning for at Palmesus får arrangere sin festival på Bystranda, bør arrangørens ønske om å starte festivalen kl. 15.00 vektlegges stor betydning, og anbefalingen er derfor at pkt. 2 i BUS sitt vedtak av 22. desember endres slik at stranda stenges kl. 15.00.