

REFERAT |KRS| Bystyret (2015-2019) d. 11-12-2019

Møtedato Onsdag d. 11. december 2019 kl. 17:00

Møtested Bystyresalen

Indholdsfortegnelse

Godkjenning av protokoll fra bystyrets møte 29.10.19.....	3
Bosmyrveien - 13/123, 124, 125, 194, 195, 837 og 1289 - detaljregulering - sluttbehandling.....	5
Hamrevann - felt 1A og 1B, detaljregulering - sluttbehandling.....	22
Lund torv - områderegulering - sluttbehandling.....	41

Sak 121/19: Godkjenning av protokoll fra bystyrets møte 29.10.19

Vedlegg

Protokoll Bystyret 29.10.2019



Dato 29. november 2019
Saksnr.: 201900201-54
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Bystyret

Møtedato
11.12.2019

Godkjenning av protokoll fra bystyrets møte 29.10.19

Forslag til vedtak

[Bystyret godkjenner protokoll fra bystyrets møte 29.10.19.](#)

Ragnar Evensen
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø
Formannskapssekretær

Vedlegg:
Protokoll fra bystyrets møte 29.10.19

Sak 122/19: Bosmyrveien - 13/123, 124, 125, 194, 195, 837 og 1289 - detaljregulering - sluttbehandling

Vedlegg

Vedtak BYUTVIK, 14112019, Sak 197/19, Bosmyrveien - 13/123, 124, 125, 194, 195, 837 og 1289 - detaljregulering - sluttbehandling

1 Plankart

2 Bestemmelser

3 Planbeskrivelse

4 Oppsummering merknader

5 Landskapsplan

6 Oversikt uteoppholdsareal

7 Perspektiver

8 Snitt

9 Sol- og skyggeanalyser

10 Trafikkanalyse Bosmyrveien

11 Solforhold Senterblokka

12 Fotomontasjer tilleggshøring 26.09.2019

13 Fotomontasjer etter nabomøtet 30.09.2019



Dato 29. oktober 2019
Saksnr.: 201212802-82
Saksbehandler Frode Solheim

Saksgang
By- og miljøutvalget
Bystyret

Møtedato
14.11.2019
11.12.2019

Bosmyrveien - 13/123, 124, 125, 194, 195, 837 og 1289 - detaljregulering - sluttbehandling

Sammendrag

Planområdet ligger like vest for Vågsbygd Senter, og består av syv eneboligtomter som har adkomst fra Bosmyrveien. Det foreslås å etablere tre leilighetsbygg langs Vågsbygd ringvei, og et fjerde mindre leilighetsbygg i den nordre delen av gårdsrommet. Bebyggelsen kan inneholde inntil 110 leiligheter, og har varierende høyder fra 4 – 6 etasjer.

Den tidligere adkomstveien til eneboligene, erstattes med en gang- og sykkelvei. Det etableres en offentlig sandlekeplass i gårdsrommet.

Planen er i tråd med overordnede planer for fortetting. Å transformere et område nært Vågsbygd bydelssenter, som i dag er lavt utnyttet, til blokkbebyggelse er et positivt fortettingsgrep. Prosjektets beliggenhet er god, både når det gjelder solforhold, kort gangavstand til kollektivtransport, og med nærhet til offentlige og private servicetilbud.

Planen har lavere krav enn kommuneplanens bestemmelser angående uteoppholdsareal og parkeringsdekning. Teknisk direktør anbefaler dette.

Sentrale problemstillinger er at det er kommet inn mange merknader og protester angående høyder på ny bebyggelse som fører til tap av utsikt, og innsyn fra nye leiligheter. Beboere i området er bekymret for trafiksikkerhet. Det gjøres flere tiltak som bedrer trafiksikkerheten. Dette har vært en omfattende prosess med berørte naboer, og konsekvenser er illustrert mer enn hva som er vanlig i sammenlignbare saker.

Teknisk direktør mener at dette er et godt prosjekt, og at utbyggingen kan bidra med gode boliger på en sentral tomt. Det anbefales at planforslaget vedtas.

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Bosmyrveien – 13/123, 124, 125, 194, 195, 837 og 1289 med plankart og bestemmelser sist datert 29.10.2019
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å fremlegge en utbyggingsavtale.

3. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.

Terje Lilletvedt
Teknisk direktør

Venke Moe
Plan- og bygnings sjef

Lovpålagte vedlegg

1. Plankart, sist datert 29.10.2019
2. Bestemmelser, sist datert 29.10.2019
3. Planbeskrivelse, sist datert 30.10.2019
4. Oppsummering merknader

Bakgrunnsstoff

5. Landskapsplan
6. Oversikt uteoppholdsareal
7. Perspektiver
8. Snitt
9. Sol- og skyggeanalyser
10. Trafikkanalyse Bosmyrveien
11. Solforhold Senterblokka
12. Fotomontasjer tilleggshøring 26.09.2019
13. Fotomontasjer etter nabomøte 30.09.2019

[Utrykte vedlegg kan leses på kommunens nettside](#)

Utrykte vedlegg

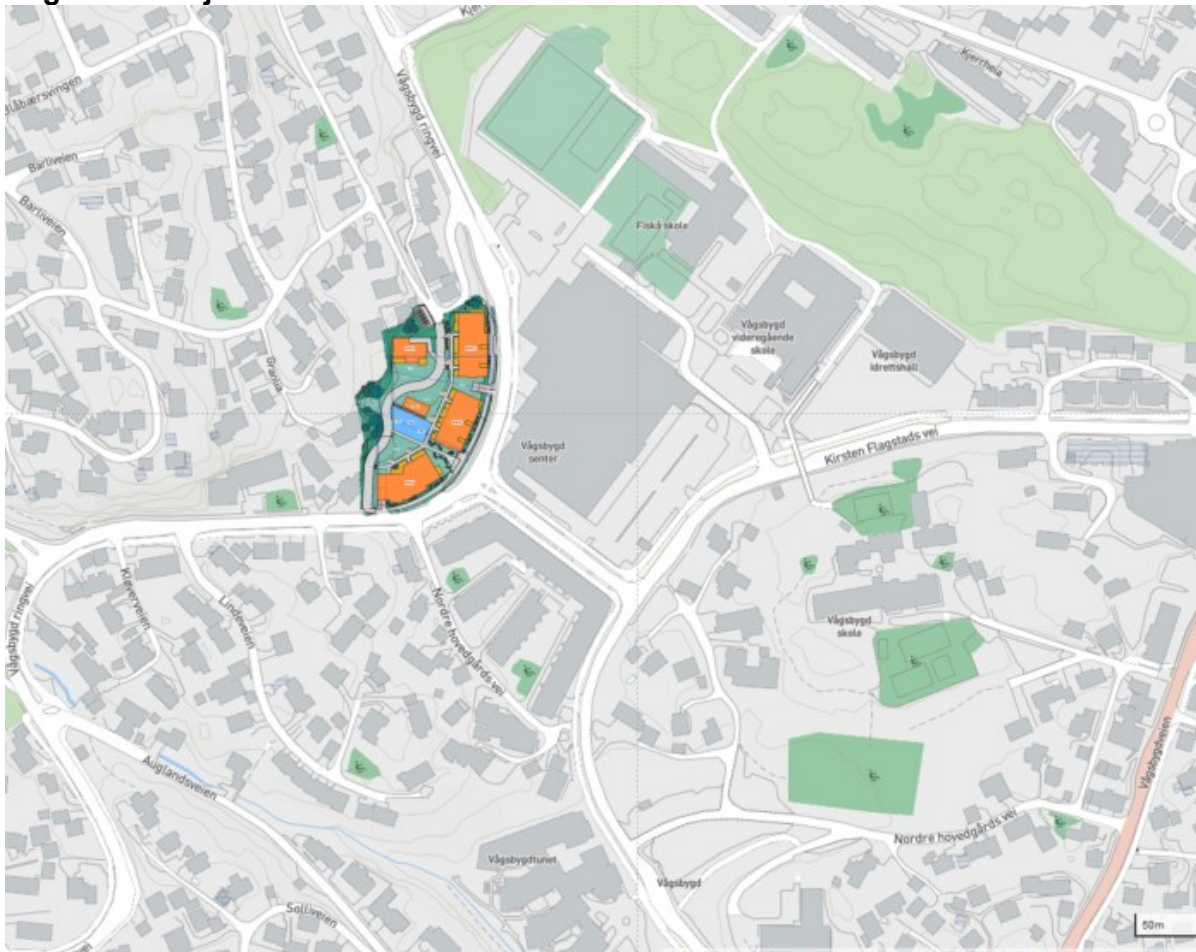
14. Klimakonsept
15. Mobilitetsplan
16. Overvannsvurdering
17. Støyrapport
18. Geoteknikk befaringsnotat
19. Vann- og avløpsplan
20. Plan og profil gang- og sykkelvei
21. Snitt adkomst parkeringskjeller
22. Offentlige merknader
23. Private merknader
24. Arkitektfaglig beskrivelse

BAKGRUNN FOR SAKEN

WSP Norge AS i samarbeid med ArkNet AS fremmer på vegne av KG Utvikling AS detaljreguleringsplan for Bosmyrveien – 13/123, 124, 125, 194, 195, 837 og 1289.

Planarbeidet startet opp med et oppstartsmøte 30. januar 2013. Det er i løpet av prosessen engasjert andre konsulenter og arkitekt. Dette har ført til at bebyggelsen har et annet konsept enn ved oppstart.

Dagens situasjon



Illustrasjon som viser planlagt prosjekt med omkringliggende bebyggelse (Illustrasjonen er veiledende og ikke nøyaktig)

Planområdet ligger like vest for Vågsbygd senter og inneholder i dag syv eiendommer bestående av eneboliger. Adkomst er fra Bosmyrveien, som går gjennom området. Samlet areal er rundt 8 000 m². Området er et typisk villaområde med plener og store trær mellom husene. Området avgrenses av Vågsbygd ringvei og av en terrenghøyde i vest.

Bebyggelsen er tradisjonell og bygget på 60- og 70-tallet. Ingen av boligene har bevaringsverdi. Det er ingen særskilte naturkvaliteter å merke seg. Området er solrikt hele dagen.



Eierforholdene innenfor planområdet er:

Adresse	Gnr/bnr	Eier/avtale
Bosmyrveien 1	13/124	Eiet av KG Utvikling
Bosmyrveien 3	13/125	Eiet av KG Utvikling (tidligere eier Geir Kristiansen)
Bosmyrveien 3A	13/837	Eiet av KG Utvikling (tidligere eier Espen Johnsen)
Bosmyrveien 6	13/123	Eiet av KG Utvikling (tidligere eier Boss prosjekt AS)
Bosmyrveien 8	13/194	Eiet av KG Utvikling (tidligere eier Boss prosjekt AS)
Bosmyrveien 10	13/195	Eiet av Kristiansand Eiendom – opsjonsavtale med KG Utvikling
Bosmyrveien 5A	13/1289	Eiet av KG Utvikling

Planens innhold

Boligbebyggelse

Hovedgrepet er å etablere en ny bebyggelse mellom senteret og småhusområdet, ved at tre leilighetsbygg etableres langs Vågsbygd ringvei. Et fjerde mindre leilighetsbygg etableres i nordre del av gårdsrommet. Det vises til arkitektfaglig beskrivelse i vedlegg.

Bestemmelser åpner for at det kan etableres inntil 110 leiligheter. Det tillates ikke svalganger i byggene og de fleste leilighetene skal være gjennomgående. Ensidige leiligheter kan tillates mot stille side i vest.

Bebyggelsen har varierende høyder fra 4 – 6 etasjer.

Uterom

Vest for blokkene etableres en offentlig sandlekeplass og et felles uteområde. Utearealet skjermes for støy av bebyggelsen. Uterommet er vestvendt og vil ha gode solforhold.

I det felles uterommet etableres et fellesbygg. Dette skal fungere som en sosial møteplass for beboerne.



Perspektiv fra sørøst

Utnyttelse

Grad av utnyttning (fotavtrykket til bygningsmassen) utgjør 37,5% av tomten (BYA 37,5%). %-BRA er på 138% (11 000m² BRA på en tomt som er 8 000m²). Begge målene er eksklusiv parkering og kjeller under bakken. Parkeringskjelleren blir totalt på 4 400 m².

Samferdselsanlegg

Bosmyrveien erstattes med en gang- og sykkelvei gjennom området. En felles gangvei knytter området mot Kirsten Flagstads vei, og Vågsbygd senter.

Fortau langs Vågsbygd Ringvei utvides fra ca. 2 meter til 3 meter bredde. Eksisterende busslomme oppgraderes. Det etableres parkeringslomme med plass til to biler eller lastebil mot Vågsbygd Ringvei, for korte stopp.

Bebyggelsen ligger over felles en parkeringskjeller med en avkjørsel. Avfallshåndtering skjer ved nedgravde fellescontainere i den nordlige enden av boligområdet.

Parkering

Alle plassene for bil, og i hovedsak all sykkelparkering skal lokaliseres i parkeringsanlegg under bakken. Det etableres noen sykkelparkeringsplasser på bakken.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

Planen i tråd med overordnede planer.

- Kommuneplanens samfunnsdel og overordnet arealstrategi 2017 – 2030
Boligbebyggelse skal prioriteres nær bydelssentre, og ha høy utnyttelse for å redusere transportbehovet. Ved å utvikle senterområder med leiligheter, vil man også tilrettelegge samfunnet for eldre.
- Kommuneplanens arealdel 2011 – 2022
Eiendommene inngår i areal avsatt til bebyggelse og anlegg og grenser opp til senterområdet, Vågsbygd bydelssenter. I kommunens overordnede arealstrategi legges vekt

på fortetting ved kollektivknutepunkt og ved de definerte bydels- og områdesentrene. I retningslinjer framgår det at boligtettheten innenfor og opp mot senterområdene bør være høy.

- Reguleringsplan

Området er i hovedsak uregulert. Reguleringsplaner innenfor området er:

Regulerte nærområder er som følger:

- Plan 594 – Bosmyrveien/Vågsbygd Ringvei, boliger, datert 25.09.1991
Regulerer dagens busstopp og Bosmyrveien gjennom planområdet.
- Plan 865 – Vågsbygd sentrum, datert 21.06.2015
Regulerer tiliggende veiarealer i Vågsbygd Ringvei.



Utsnitt av gjeldende planer



Utsnitt kommuneplanens arealdel

Melding om oppstart

Oppstart av planarbeidet ble varslet 11.02.2013 med frist 13.03.2013. Det kom inn 9 merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i planbeskrivelsen.

Fylkeskommunen og Fylkesmannen har kun generelle merknader. Naboer er opptatt av byggehøyder og eventuelt tap av utsikt, og trafikksikkerhet. I tillegg til ønske om å bli holdt orientert om prosessen.

Tidligere saksgang

By- og miljøutvalget behandlet saken i møte 09.05.2019

1. By- og miljøutvalget legger detaljregulering for Bosmyrveien, med plankart og bestemmelser sist datert 01.04.2019, ut til offentlig ettersyn.
2. Det legges inn rekkefølgekrav til Kjoskrysset.
3. Før planen legges ut til offentlig ettersyn må materialet endres iht. avsnitt: Endringer.
4. Det bes spesielt om innspill på høyder og trafikkavvikling.
5. skal oppføres i tre, og det skal være klar overvekt av trematerialer i fasadene.

Kommentarer vedtakspunkt 2

Rekkefølgekrav til Kjoskrysset anbefales tatt ut. Grunnen er en trafikkanalyse utarbeidet av Statens Vegvesen. Den sier at ca. 20% av trafikken går sørover til Kjoskrysset. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener dette reiser spørsmålet om den planmessige tilknytningen er tilstrekkelig.

Kommentarer vedtakspunkt 3

Plan ble endret iht. avsnittet – endringer, før offentlig ettersyn.

Kommentarer vedtakspunkt 4

Det er kommet inn mange merknader fra naboer som mener at blokkene er for høye, og de er bekymret for trafikksikkerheten i området. Det vises til avsnittene, - offentlig ettersyn og - planvurdering der dette er nærmere beskrevet.

Kommentarer vedtakspunkt 5

I bestemmelsene er det tatt inn: Det skal være en klar overvekt av trematerialer i fasadene. Regulanten har tatt initiativ til et prosjekt for å vurdere hvordan dette vedtaket kan følges opp i praksis. Det vises til planvurdering der dette er nærmere beskrevet.

Offentlig ettersyn

Høringsperioden for å komme med merknader var opprinnelig 28.06.2019 - 27.09.2019. Høringsfristen ble forlenget til 11.10.2019. Bakgrunnen for dette er at forslagstiller hadde supplert materiale med en trafikkanalyse og nye reviderte illustrasjoner, på bakgrunn av BMUs vedtakspunkt nummer 4.

Det kom inn 44 merknader. 6 fra offentlige instanser og 38 fra private. Høringsuttalelsene er oppsummert og kommentert i eget vedlegg. Alle merknadene ligger i et eget vedlegg.

Hovedpunktene i merknadene er:

Høyden på bebyggelsen ønskes redusert. Naboer i vest reagerer på at utsikt går tapt, og belastningen med innsyn fra nye leiligheter. Naboer i senterblokka reagerer også på tap av utsikt og innsyn, i tillegg til skygge fra blokkene på kvelden. Flere naboer kritiserer også den prosessen som har vært med forslagstiller og kommunen. Særlig gjelder dette ved utarbeidelse av fotomontasjer som viser konsekvenser for utsikt.

Det opplyses at det er mange skolebarn som ferdes her, og flere merknadstillere er bekymret for trafikksikkerheten. Det påpekes i merknader at Bosmyrveien er smal og bratt, og dette er problematisk, særlig om vinteren. Etableringen av renovasjonsanlegget i Bosmyrveien mener flere er en dårlig løsning. Flere mener at avkjørselen vil kunne føre til trafikkulykker og at det må reduseres i antall leiligheter.

Kommentarer:

Vi har forståelse for at naboer, særlig de som ligger vest for planforslaget, og som mister utsikt, og får innsyn fra nye leiligheter, reagerer på dette. Det er disse naboene som er mest berørt. Planlagt bebyggelse gir noe skygge på senterblokka på slutten av solens bane ved sommersolverv. Det vises til sol- og skyggeanalyser i vedlegg.

Det er viktig å fortette ved senterområder, og det er ønskelig med en høy fortetting i denne reguleringsplanen. Det er jobbet videre med å illustrere prosjektet. Det er under offentlig ettersyn utarbeidet fysisk modell, fotomontasjer, perspektiver og snitt som ligger som vedlegg til saken. Vi mener at de nye illustrasjonene og da særlig fysisk modell viser situasjonen godt. Blokkene er trukket ut mot veien, slik at det etableres en størst mulig avstand til nabobebyggelsen. Vi mener at høydene slik de foreligger nå er akseptable.

Den prosessen som har vært under offentlig ettersyn er beskrevet i avsnittet medvirkning under.

Som følge av vedtaket i BMU ble ViaNova engasjert av utbygger for å gjøre en kvalitetssikring av foreslåtte løsninger iht. trafikksikkerhet og trafikkavvikling. Denne er vurdert av kommunen. Konklusjonen i denne rapporten er at planforslaget kan realiseres med tilfredsstillende trafikksikkerhet og trafikkavvikling dersom anbefalte trafikksikkerhetstiltak og trafikale løsninger ivaretas. Konklusjonene i trafikkanalysen er innarbeidet i planforslaget. Disse er beskrevet i avsnittet under.

Endringer

Før offentlig ettersyn

Gang- og sykkelveien var for bratt, stigningen på denne ble endret før offentlig ettersyn.

Overvannsrapporten ble kvalitetsjekk av ingeniørvesenet.

Utnyttelsen ble differensieres i BYA for hvert byggefelt, og maksimal utnyttelse ble justert til det som er skissert.

Rekkefølgekrav for Kjoskrysset ble innarbeidet i bestemmelser.

Busstopp ble inntegnet iht. Veinormal. Det ble tegnet inn sikktrekanter for gang- og sykkelvei iht. Veinormal. Det ble regulert et sammenhengende uterom rundt blokken BBB3.

Etter offentlig ettersyn

Endringene er ytterligere beskrevet i vurdering av planforslaget.

Svingen i Bosmyrveien utvides for å sikre bedre passering både for personbil og lastebil.

Det foreslås at siktkravene for avkjørselen etableres i størrelsen 6 x 54, dette er sikret på plankart.

For sykkelveien skal det vurderes hastighetsregulerende tiltak i teknisk plan, ved utgang til Vågsbygd ringvei, slik at det ikke blir stor fart ut på fortauet og i Vågsbygd ringvei.

Det reguleres inn plass til ny nettstasjon for å forsyne bygningsmassen med strøm. Nettstasjon legges i gårdsrommet, i forlengelsen av fellesbygget.

Etter at saken er sendt ut på offentlig ettersyn er det utarbeidet flere illustrasjoner og fysisk modell.

Medvirkning

Før førstegangsbehandling

Det ble etablert dialog med nærmeste berørte naboer i forbindelse med planleggingsprosessen. I den forbindelse er det tatt fotografier fra boligens oppholdsarealer som grunnlag for fotomontasje. For samtlige berørte naboeiendommer er det laget siktsonkart og fotomontasjer med før og etter bilder.

Høyder er redusert i prosessen mot førstegangsbehandling, bl.a. basert på naboenes tilbakemeldinger. Det er laget referater fra alle nabomøtene.

Under offentlig ettersyn

Det ble arrangert et informasjonsmøte på Vågsbygd kultursenter, møterom Sumatra, mandag 16. september klokka 1800-2000. På møtet presenterte saksbehandler på planavdelingen i Kristiansand kommune og representanter fra utbygger planforslaget.

Det er utarbeidet utsiktsbilder fra oppholdsrom og terrasser til naboer. Saksbehandler er blitt kontaktet da flere av naboene i vest ikke har vært fornøyd med illustrasjoner, eller ment at disse er feil. Flere kritiserer også den prosessen som har vært med forslagstiller og kommunen.

Den delen av prosessen som har vært direkte mellom forslagstiller og naboer har ikke kommunen deltatt i, og kan derfor ikke kommentere denne. Utbygger og konsulent er uenig i hvordan denne prosessen framstilles i flere av merknadene.

På bakgrunn av henvendelser fra naboer som gikk på prosess og feil i tegningsmateriale ble det invitert til et møte på arkitektkontoret ArkNets lokaler. Hensikten med møtet var at naboer skulle på en best mulig måte få kartlagt sin situasjon. Møtet ble avholdt 30.09.2019. Alle naboer fikk presentert fysisk modell, 3D modell, fotomontasjer og snitt. Det ble tatt ut skjermbilder, som ble oversendt etter møtet.

Under og etter møtet kom det et ønske fra to av naboene at det skulle utarbeides nye fotomontasjer, som viste konsekvenser for deres utsikt. Dette ble da gjort.

Det framgår av merknader at flere berørte naboer fortsatt ikke er fornøyd med fotomontasjer. Dette har vært en omfattende prosess med berørte naboer, og konsekvenser er illustrert mer enn hva som er vanlig i sammenlignbare saker.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa ved oppstart 30.01.2013, ved foreløpig innsending 18.01.2017.

Ved innlevering av komplett materiale 28.11.2018 hadde planforslaget vesentlige mangler. Da kom det opp en rekke planfaglige forhold som i ettertid er gjennomgått, og i hovedsak innarbeidet i materialet.

PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Fortetting ved bydelssenter

Planområdet ligger som nabo til Vågsbygd senter, i nærhet til skoler, helsetilbud, idrettsanlegg med mer. Det foreslås en transformasjon fra et tradisjonelt eneboligområde til et område med leilighetsbygg.

Et generelt problem ved å få til fortetting nær eneboligområder er at eiendomsstrukturen er splittet opp i små eiendommer. Dette gir ofte små prosjekter, på små eiendommer, som ikke har en vesentlig betydning for utbygging av byen. Det er derfor positivt at syv eneboligtomter utvikles som et transformasjonsprosjekt. Dette gir en mer optimal utnyttelse av tomtene.

Prosjektet er godt og i tråd med nasjonale og kommunale føringer for byutvikling. Prosjekter av denne typen er viktige for å kunne løse framtidens utfordringer.

Hovedgrep

Det er naturlig at planlagt bebyggelse følger og henvender seg mot Vågsbygd ringvei. Plassering langs Vågsbygd ringvei frigjør et areal i vest der det etableres offentlig park og lekeareal.

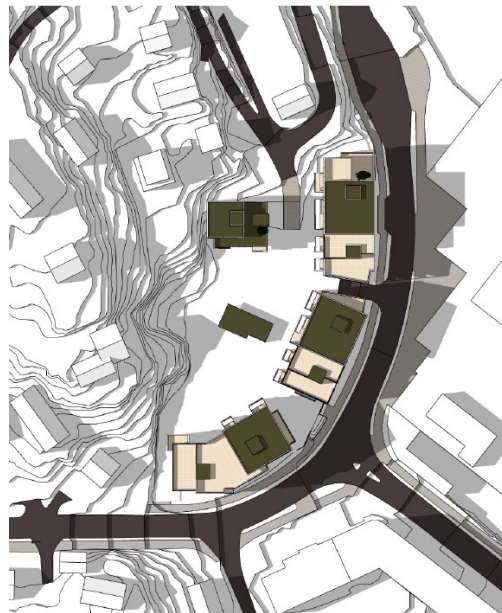
Det etableres spalter mellom bygningene. Spalten mellom de to byggene i sør er viktig, da denne vil lede folk fra Kirsten Flagstads vei, til den offentlige sandlekeplassen i gårdsrommet.

Tomten har en god beliggenhet, det etableres større bygningsvolumer mot Vågsbygd ringvei. Bygningsmassen skjermer mot støy fra vei, det oppnås et godt uterom i vest. Bebyggelsen legges i god avstand til naboeiendommer, og skyggelegger ikke disse.



21.03. kl. 15:00

Sol- og skyggeanalyser for vårjevndøgn og sommersolverv



21.06. kl. 18:00



Perspektiv sett fra vest mot øst

Volum og høyder

Til førstegangsbehandling ble det vedtatt i BMU at det var ønskelig å sende ut planen til offentlig ettersyn, og vurdere å endre høyder etter at det er kommet inn merknader. Det er kommet inn mange merknader fra berørte på at de mener at byggene er for høye.

Etter at saken er sendt ut på offentlig ettersyn er det utarbeidet flere illustrasjoner og fysisk modell. Vi mener at de nye illustrasjonene og da særlig fysisk modell viser situasjonen godt. Dette gir et bedre grunnlag til å vurdere konsekvenser av høyder. Blokkene er trukket ut mot veien, slik at det etableres en størst mulig avstand til nabobebyggelsen.

Flere av beboere i vest vil miste store deler av dagens utsikt. Prosjektet gir ikke vesentlige konsekvenser for skygge på naboeiendommer. Skyggen fra nye blokker vil i hovedsak treffe veiarealer på ettermiddagstid. På morgenen vil noe skygge treffe naboeiendommer i vest, og på kvelden vil noe skygge treffe senterblokkene. Det vil bli noe innsyn fra de nye blokkene, men disse ligger i god avstand til nabobebyggelse.

Det er utarbeidet materiale som viser konsekvenser for utsikt for berørte i vest. Bebyggelsens bebygde areal og høyder har vært diskutert i prosessen, og høyder er redusert etter møter med naboer og innspill fra administrasjonen før førstegangsbehandling.

Vi mener at høydene slik de foreligger nå er akseptable og kan anbefales.

Planens tilpassing til gaten

Det stilles krav til at annet veiareal som ligger mellom fortau og boligene opparbeides med en urban karakter, med grøntareal eller steinbelegg. Dette er viktig for å integrere bygget som en del av gatebildet.

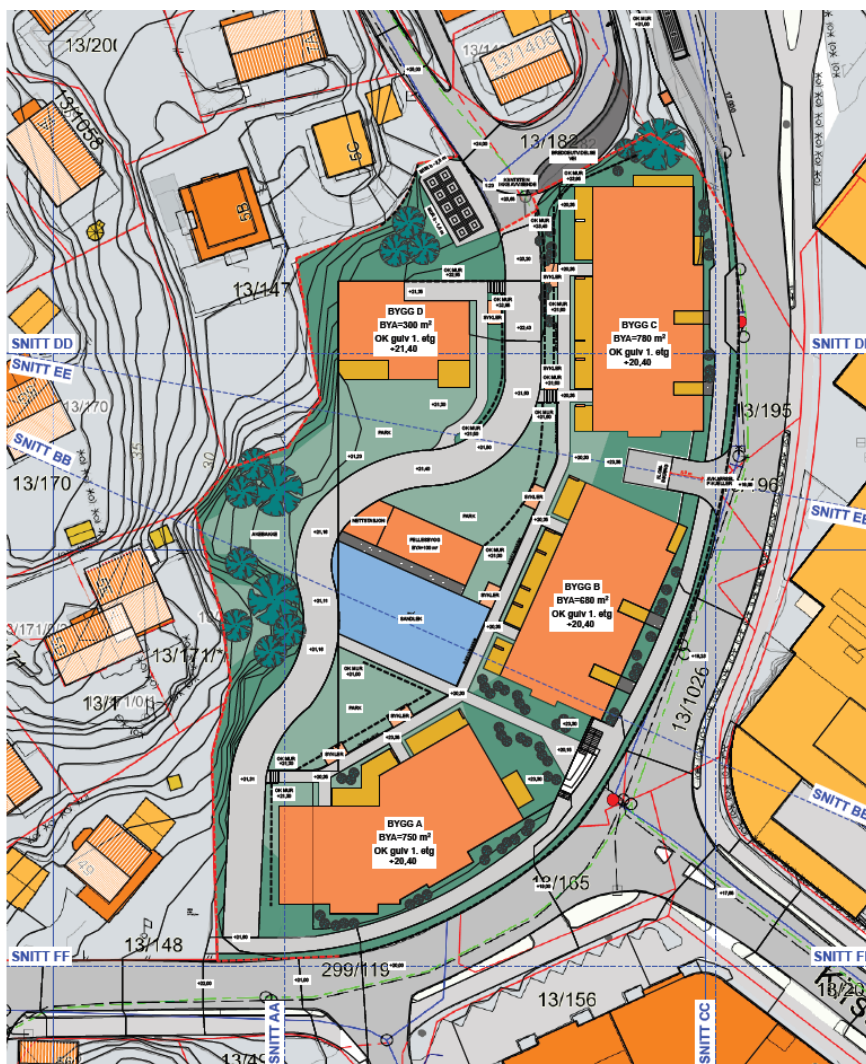
Det er en utfordring for hvordan første etasje ut mot vei skal løses på en best mulig måte. Det planlegges en studioleilighet i to etasjer her. Dette er et godt utgangspunkt, og snittet er vist som et prinsipp i bestemmelser.

Boligkvalitet

Det er en kvalitet at leilighetene i hovedsak skal være gjennomgående. Ensidige leiligheter tillates mot stille side. Det er positivt at det reguleres inn et fellesbygg i gårdsrommet. Bruken av fellesbygget kan bestemmes av beboere. Dette kan f.eks. være et innendørs fellesrom for aktiviteter og selskap.

Uterom og parkering

Planområdet grenser til Vågsbygd senter, som er vist som sentrumsformål i kommuneplanens arealdel. Det foreslås derfor at en behandler dette som en mellomzone iht. krav til antall parkeringsplasser og størrelse på uteareal. Det vises til vurdering av avvik fra kommuneplanens arealdel i de to avsnittene under.



Uterom

Uteoppholdsarealet har en vestvendt beliggenhet, med gode solforhold, og er skjermet for støy og luftforurensning. Det meste av utearealet er flatt, med noe skråning mot vest.

Kommuneplanens krav til utearealer for boliger er 80 m² utenfor sentrum og 25 m² i sentrum. I bestemmer settes det krav til at utearealet skal være minimum 37 m² hhv. på bakkeplan, balkonger og terrasser, for hver leilighet.

Selv om størrelsen på uteoppholdsarealet er under kommuneplanens norm mener plan-, bygg- og oppmålingsetaten at dette er akseptabelt. Gårdsrommet er stort og har gode oppholdskvaliteter, og prosjektet har en sentral beliggenhet. Utearealkravene må balanseres mot en høy arealutnyttelse, det er nødvendig for å kunne bygge effektivt nær bydelsentra.

Parkering

Bilparkering

Det er naturlig at all parkering legges i kjeller. Planområdet ligger i ytre sone og kravet er 1,5 parkeringsplasser per bolig, iht. kommuneplanens arealedel. Det foreslås 110 parkeringsplasser, 1 per bolig, iht. parkeringsnorm for mellomsoner. Alle plassene skal lokaliseres i parkeringsanlegg under bakken. Det er krav til 30 gjesteplasser iht. norm, det foreslås 15 gjesteplasser.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at antall parkeringsplasser er tilstrekkelig, pga nærhet til Vågsbygd senter med servicetilbud og god kollektivdekning. Det er mulig å for gjester å parkere på Vågsbygd senter.

Sykkelparkering

Sykkelparkering skal i hovedsak etableres i p- kjeller. Det skal i tillegg etableres sykkelstativ på bakkeplan, med plass til 8 sykler, i tilknytning til innganger til hver boligblokk. Sykkelparkering er iht. norm.

Infrastruktur

Det er kommet inn mange merknader fra naboer som er bekymret for trafikksikkerheten i området.

Trafikkanalyse

Som følge av vedtaket i BMU ble ViaNova engasjert av utbygger for å gjøre en kvalitetssikring av foreslåtte løsninger i forhold til trafikksikkerhet og trafikkavvikling. Denne er vurdert av kommunen. Kommunen og konsulentene er enige om endringer som er innarbeidet i planforslaget. Konklusjonen i denne rapporten er at planforslaget kan realiseres med tilfredsstillende trafikksikkerhet og trafikkavvikling dersom beskrevne trafikksikkerhetstiltak og trafikale løsninger ivaretas. Konklusjonene i rapporten er innarbeidet i planforslaget med unntak av forslag til ny kryssing av Vågsbygd ringvei. Grunnen til dette er at det ikke er mulig å etablere gode nok sikthold ved foreslått ny kryssing der gang- og sykkelveien møter Vågsbygd ringvei. Det skal etableres intensivbelysning for eksisterende fotgjengerovergang.

Renovasjonsanlegg

Flere av merknadene påpeker at plassering av at plasseringen av renovasjonsanlegget ikke er god. Flere påpeker at renovasjonsanlegget trolig vil føre til at beboere i det nye prosjektet velger bil i stedet for å gå med søpla fram og tilbake fra sin bolig.

Forslagstiller har avholdt en prosess med avfall sør og Kristiansand kommune for å finne den beste løsningen for renovasjon. Denne er på ny vurdert i trafikkanalyse.

Etter en vurdering av alternative løsninger, har forslagstiller kommet frem til at løsning som ble foreslått i høringsrunden er den beste. Foreslått plasseringer er den som Avfall Sør

anbefaler og som kan få en utforming Ingeniørvesenet aksepterer. Avfallsteknisk norm anbefaler at renovasjonsanlegget plasseres maksimalt 100 meter fra bolig. Boligene som ligger lengst fra ligger ca. 100 meter fra renovasjonsanlegget.

Springsanalyse (svingradier) viser at det er behov for en utvidelse av svingen for å få plass til møtende trafikk og bedre manøvreringsmuligheter for renovasjonskjøretøy. Dette har ført til at veien (svingen) nå er foreslått utvidet sørover.

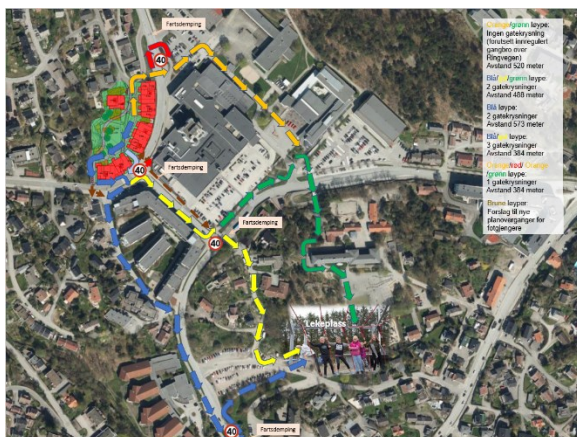
Avkjørsel til nytt boligprosjekt fra Vågsbygd ringvei

I trafikkanalysen er trafikkmengder vurdert iht. til trafikkavvikling og køproblem. Denne konkluderer med at det ikke vil bli nevneverdige kø eller forsinkelser på hovedveien som følge av ny innkjøring i området. Siktforholdene er vurdert med hensyn på trafiksikkerhet. Det foreslås at siktkravene for avkjørselen etableres i størrelsen 6 x 54, dette er sikret på plankart. Den foreslåtte parkeringslommen ligger i siktsonen, men dette er akseptabelt siden denne skal skiltes kun tillatt på- og avstigning.

Det er gjort flere tiltak som gjør at utbyggingen som vil kunne bedre trafiksikkerheten i området. Det nevnes bla:

- Nåværende kjøreveg gjennom planområdet gjøres om til gang- og sykkelvei.
- For gang- og sykkelveien skal det vurderes hastighetsregulerende tiltak i teknisk plan, ved utgang til Vågsbygd ringvei, slik at det ikke blir stor fart ut på fortauet og i Vågsbygd ringvei
- Fortauet utvides fra ca. 2 til 3 meter iht. norm.
- Bussholdeplassen utbedres.
- Det reguleres inn en avkjørsel i stedet for to som var foreslått til førstegangsbehandling.

Barn og unges interesser



Gangveier til fra boligprosjekt til nærmiljøpark



Gangveier til fra boligprosjekt til skolene

Skolevei

Det vises til trafikkanalyse i vedlegg. Forslagstiller har gjennom samtaler med elevråd kartlagt skolevegene i området. Representantene for elevrådet mente at få skoleelever brukte veien gjennom planområdet som skolevei, men at de fleste gikk ned svingen i Bosmyrveien og krysset Vågsbygd ringvei ovenfor buss stoppet og gikk videre på baksiden av Vågsbygd senter, til Fiskå skole, til Vågsbygd videregående skole og til Vågsbygd skole (via gangbroa).

Også de som kom på gang- og sykkelveien fra Karuss, gikk på baksiden av senteret. Elever som kom langs Vågsbygd ringvei vestfra, brukte sykkelveien på sørsiden av ringveien og krysset Kirsten Flagstads vei i krysset med Vågsbygd ringvei – utenfor planområdet.

Representantene var likevel inne på at dersom noen brukte veien gjennom planområdet, så var kryssningspunktet ved Vågsbygd ringvei en utfordring.

Fortau langs Vågsbygd Ringvei utvides, kjente snarveier gjennom området opprettholdes og forbedres.

Lekeplasser

Det etableres en offentlig sandlekeplass og fellesområdet som kan benyttes til lek. Disse arealene er i dag eneboligtomter og utilgjengelige. Kvartalsleketilbud ivaretas ved rekkefølgekrav til Vågsbygd nærmiljøpark (Kirkeparken).

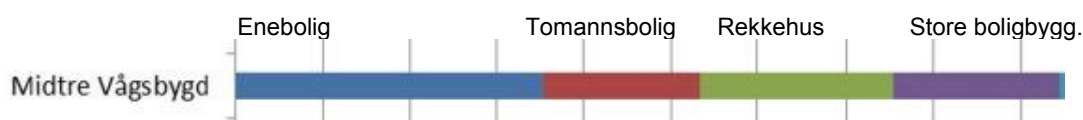
Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen ved parkvesenet skal stå for drift av turvei og friområder. Driftskonsekvens er kr 5000 for forvaltning av sandlekeplass.

Kommunen ved ingeniørvesenet skal stå for drift av kommunalteknisk infrastruktur. Eksisterende vei gjennom området blir erstattet med gang- og sykkelvei, og eksisterende fortau langs Vågsbygd ringvei blir utvidet. Det vil ikke være noen vesentlige økte driftskostnader.

Boligsammensetningen i bydelen

Grafen under viser boligsammensetningen i midtre Vågsbygd i dag.



Planen vil bidra til at Vågsbygd får et mer balansert boligtilbud.

Senterstruktur

Ved Vågsbygd bydelssenter ligger skoler, helsetilbud, idrettsanlegg med mer. Planen vil styrke bydelssenteret. Senterområdet gir et godt tilbud til de nye beboerne som får daglige tjenester i gangavstand. Dette reduserer bilbruken.

Skole- og barnehagesituasjon

Det foregår en utredning av skolestrukturen i Vågsbygd. Behov for barnehage- og skoleplasser vil øke med flere boliger i området.

Folkehelse

Bosmyrveien erstattes med en gang- og sykkelvei gjennom området. Dette bedrer forholdene for myke trafikanter. Ved å utvikle senterområder med leiligheter, med nærhet til offentlige og private servicetilbud tilrettelegges samfunnet for eldre.

Støy

Det er gjort en utredning av støyforholdene på stedet. Utredningen viser at offentlig sandlekeplass, utearealer og nye boliger vil få tilfredsstillende støyforhold når planen er ferdig utbygd. Ny bebyggelse vil skjerme mot støy fra Vågsbygd ringvei. Alle beboere vil ha tilgang til stille utearealer. Leilighetene skal være gjennomgående, eller ligge på stille side.

Utbyggingspolitikk

I vedtatt boligprogram er det meldt inn 120 leiligheter i Bosmyrveien. Dette justeres iht. regulerte 110.

Området er i hovedsak eiet av selskapet KG Utvikling AS. KG Utvikling har inngått avtale for de offentlige eiendommene som inngår i reguleringsplanen. Kommunen tilbyr at det inngås utbyggingsavtale. Avtalen vil avklare partenes plikter, tidsfrister og eventuelt fordeling av

kostnader for tiltak som utløses av den utbyggingen planen hjemler. Det er ikke avsatt økonomiske midler til opparbeidelse av offentlig infrastruktur i dette området.

Rekkefølgekrav til opparbeidelse av Kjoskrysset

Rekkefølgekrav til Kjoskrysset anbefales tatt ut. Grunnen er en trafikkanalyse utarbeidet av Statens Vegvesen. Den sier at ca. 20% av trafikken går sørover til Kjoskrysset. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener dette reiser spørsmålet om den planmessige tilknytningen er tilstrekkelig.

Naturmangfoldloven §§ 8-12

Planforslaget transformerer utelukkende eksisterende villaeiendommer og hager, og griper ikke inn i uberørt natur.

Bruk av tre

Flertallet i By- og miljøutvalget vedtok at bebyggelsen skal oppføres i tre, og det skal være klar overvekt av trematerialer i fasadene.

Utbygger har tatt initiativ til et prosjekt for å vurdere hvordan dette vedtaket kan følges opp i praksis. Prosjektet har fått tilskudd fra Innovasjon Norge. Utbygger ønsker gjennom dette arbeidet å avklare hva som er faglig og økonomisk forsvarlig å velge av løsninger i dette prosjektet.

Det er et ønske å legge til rette for mest mulig bruk av tre, men at dette må tilpasses til de tekniske og økonomiske konsekvenser. Utbygger er positiv til stor overvekt av trematerialer i fasadene, og at dette er innarbeidet i bestemmelsene.

Forurensning

Det er ikke kjent forurensning i grunnen eller sulfidholdige bergarter.

Energi

Det er redegjort for et ønske om klimavennlige boliger i planbeskrivelsen, og i eget notat, klimakonsept i vedlegg.

Vann- og avløp

Det er laget et forslag på omlegging av VA- anlegget.

Universell utforming

Planen tilfredsstiller krav til universell utforming.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er en bratt steinur mot nord som geotekniker har utredet. Det vil være behov for en geologisk vurdering innen sprengningsarbeider settes i gang. Dette er sikret i bestemmelser.

Det vises til forslagstillers planbeskrivelse for en ytterligere beskrivelse av de ulike temaene.

Oppsummering

Planen er i tråd med overordnede planer når det gjelder en ønsket bærekraftig utvikling og en utvikling av Vågsbygd senter.

Planområdet grenser til sentrumsformålet for Vågsbygd, og det er hensiktsmessig at krav til parkering reduseres til krav for mellomsoner, og uteareal reduseres fra 80 m² til 50 m².

En transformasjon i dette omfanget må balansere mellom flere hensyn. Naboer reagerer på at utsikt går tapt, og belastningen med innsyn fra nye leiligheter. Flere er bekymret for trafiksikkerheten.

Det er et ønske om et prosjekt med høy tetthet, men volum og høyder må også stedstilpasses. Høyder på bebyggelsen har i prosessen blitt redusert for å ivareta sikt fra naboer i bakkant. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at utbyggingen vil bidra med gode boliger. Det er en kvalitet at byggene skjermer for støy, og at leilighetene i hovedsak skal være gjennomgående eller ensidige mot stille side. Gårdsrommet har gode solforhold.

Planen gir en framtidsrettet byutvikling, den anbefales vedtatt.

Frode Solheim, 30.10.2019

Sak 123/19: Hamrevann - felt 1A og 1B, detaljregulering - sluttbehandling

Vedlegg

Vedtak BYUTVIK, 14112019, Sak 195/19, Hamrevann - felt 1A og 1B, detaljregulering - sluttbehandling

1. Plankart, sist datert 25.10.2019

1. Plankart, sist datert 25.10.2019

2. Bestemmelser, sist datert 25.10.2019

3. Planbeskrivelse, sist datert 25.10.2019

4. Landskapsplan

5. Illustrasjonshefte

6. Notat miljømål

7. Biofokusnotat

8. Oversiktsperspektiv

9. ROS-analyse

10. Tidligere politiske vedtak

10. Tidligere politiske vedtak



Dato 16. oktober 2019
Saksnr.: 201702717-57
Saksbehandler Jøran Syversen

Saksgang
By- og miljøutvalget
Bystyret

Møtedato
14.11.2019
11.12.2019

Hamrevann - felt 1A og 1B, detaljregulering - sluttbehandling

Planområdet ligger nordøst for Lauvåsen og nordvest for Sørlandsparken. Planinitiativ ble avklart politisk ved oppstart hvor det var flertall for at planen kunne gå videre.

Planforslaget legger til rette for inntil 300 boenheter med hovedvekt på rekkehus i tunløsning og leilighetsbebyggelse. Planen hjemler et høyhus på 10 etasjer som skal være en del av et serviceområde. Det skal også tilrettelegges for turstier, 7er fotballbane og kvartalslekeplass. Atkomst til feltet blir fra Lauvåsen hovedvei hvor det også er busstrase. Avstanden mellom bussholdeplass og nærmeste bolig er ca. 380 meter.

Utbyggers ambisjoner er at de skal bygge noe unikt som skal ivareta naturen og topografien ved at husene plasseres i terrenget uten større terrenginngrep. Planforslaget er utformet med tanke på dette, ved at små boligfelt har fått noen rammer, men at det er en fleksibilitet i planen som gjør det mulig å tilpasse husene og internveier til terrenget. Noen av kommunens normaler og krav er utfordret som følge av dette, men kan anbefales. Planforslaget skal tilrettelegge for gode kollektivløsninger ved Lauvåsen hovedvei, ved å tilrettelegge for sykkelparkering med overbygg som blir et tiltalende møtepunkt.

Det vil være viktig å styre dette konseptet gjennom hele byggefasen, og ikke bare nå i planfasen med gode visjoner som ikke gjennomføres. For å tilfredsstille boligkjøpere er det viktig å tilby kvaliteter, i et marked med overskudd av boliger.

Vann – og avløpssituasjonen i området er en begrensende faktor inntil større utbedringer skal foretas, men kan løses i løpet av perioden avhengig av når utbyggingen starter og antall boliger som bygges pr.år.

Teknisk direktør anbefaler delområdet som en videreføring av Lauvåsen feltet og ser det som viktig at tilliggende felt på Lauvåsen blir bygd ut sammen med oppvekst tomte slik at området blir en del av en helhet med godt utbygd infrastruktur. Det er viktig at området blir tilrettelagt med gode løsninger for kollektiv, sykkel og gange. Området skal ikke føre til noen kommunale investeringer for infrastruktur, utover de som evt. utbygger får som rekkefølgekrav.

Det foreligger innsigelse fra Fylkesmannen som er begrunnet i at planen ikke er i tråd med nasjonale føringer for samordnet bolig -, areal – og transportplanlegging. De har også innsigelse på konflikt med dokumentert naturmangfold av viktig regional og nasjonal interesse. Det er avholdt et møte for å sondere innsigelsen men den er foreløpig ikke løst når

saken skrives til sluttbehandling. Det har blitt innarbeidet tiltak som ivaretar naturmangfoldet på en bedre måte, og som det er dialog om med fylkesmannen. I forhold til samordnet bolig-, areal – og transportplanlegging har dette feltet kunne forsvares ved at det ligger som en del av Lauvåsen utbyggingsområdet, med samme infrastruktur som kan videreføres og utnyttes bedre. Skole kapasiteten og nærheten til fremtidig skole vil komme på plass, og vil imøtekomme det fylkesmannen er opptatt av med god infrastruktur som ikke fører til mer bilkjøring. Innsigelsen fra fylkesmannen gjør at planen ikke kan egen godkjennes av bystyret og det er behov for drøftingsmøter og eventuelt mekling med fylkesmannen i etterkant.

På bakgrunn av kommunedelplan vedtatt i 2016 at planforslaget kan teknisk direktør anbefale vedtatt.

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Hamrevann, felt 1A og 1B med plankart sist datert 25.10.2019 og bestemmelser sist datert 25.10.2019.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å fremlegge en utbyggingsavtale.
3. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.
4. Planlagt bro over turdrag skal konstrueres i betong.
5. Bystyret vedtar at nytt veinavn er Gullvingeveien (o_SKV1) og Blåvingeveien (o_SKV2).

Terje Lilletvedt
Teknisk direktør

Venke Moe
Plan- og bygnings sjef

Lovpålagte vedlegg

1. Plankart, sist datert 25.10.2019
2. Bestemmelser, sist datert 25.10.2019
3. Planbeskrivelse, sist datert 25.10.2019

Bakgrunnsstoff

4. Landskapsplan
5. Illustrasjonshefte.
6. Notat miljømål
7. Biofokusnotat
8. Oversiktsperspektiv
9. ROS- analyse
10. Tidligere politiske vedtak

BAKGRUNN FOR SAKEN

LPO arkitekter AS, Asplan Viak AS og WSP Kristiansand AS fremmer på vegne av Hamrevann AS forslag til detaljreguleringsplan.

Hamrevann AS representerer alle grunneiere i området innenfor kommunedelplanen for Hamrevann. Formålet med planen er å legge til rette for utbygging av inntil 300 boliger i felt 1A og 1B i sørøstre del av Hamrevann-området.

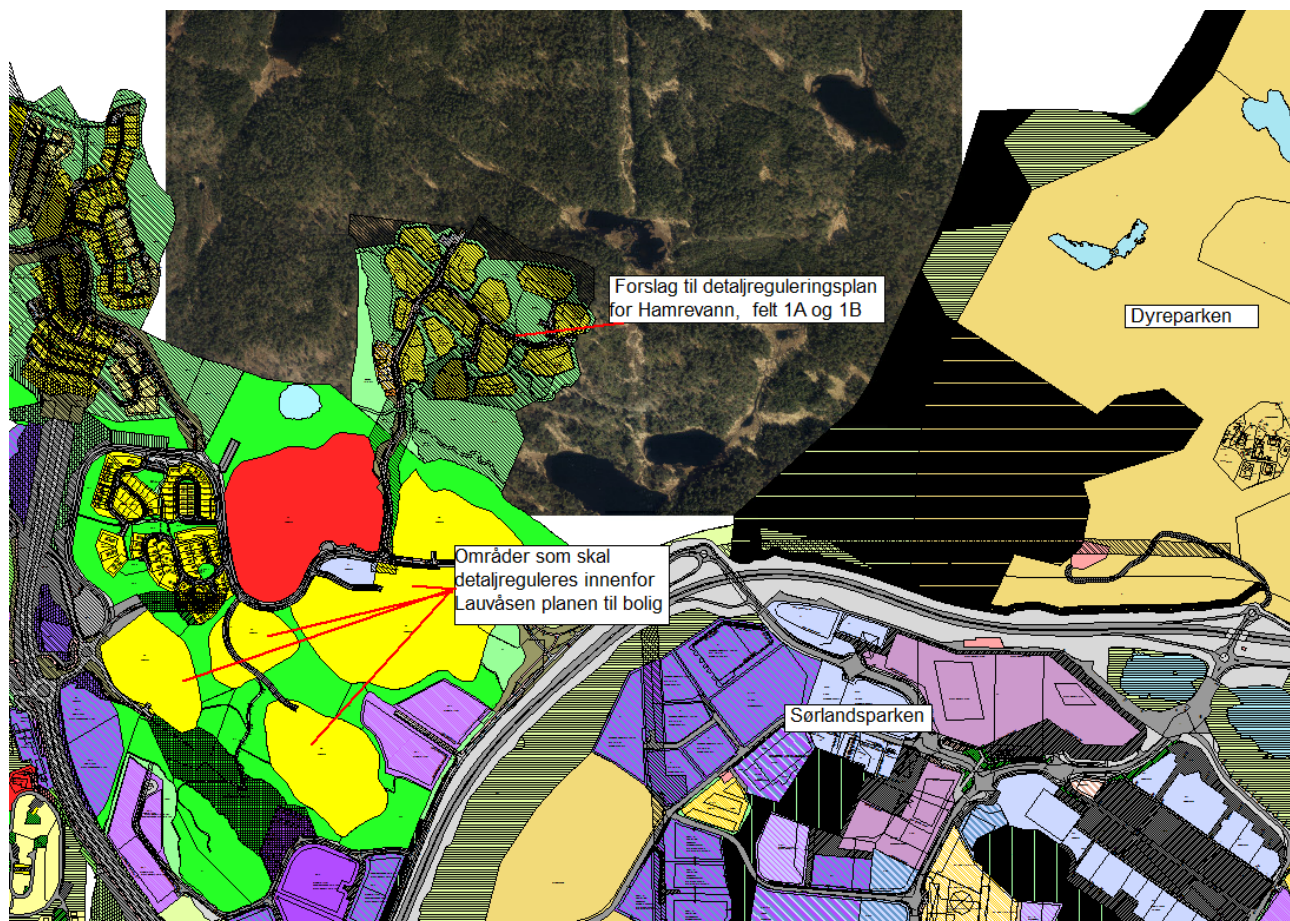
Dagens situasjon

Planområdet ligger i den sørøstlige delen av den vedtatte kommunedelplanen for Hamrevann. Planområdet er tilknyttet Lauvåsen hovedvei, og ligger øst for bebyggelsen i Lauvåsen. Avstand fra planområdets midte til Lauvåsen hovedvei via regulert vei er ca. 500 meter. Dyreparken ligger ca. 2 km øst for planområdet gjennom skog i luftlinje. Sørøst for E18 ligger Sørlandsparken med mellom 1,5 km og 2,5 kilometers avstand fra planområdet. Natur omkranser planområdet på alle kanter.



Lokalisering av planområdet nordvest for Sørlandsparken med Dyreparken beliggende i nordøst.

Planområdet ligger i det uberørte naturområdet som omkranser Hamrevann. Naturområdet er et typisk sørlandslandskap som er svært kupert og skogkledd med mange mindre vann, myrer og bekkedrag. Planområdets byggesone ligger på et høydedrag mellom kote c + 80 og 115. Den høyeste toppen, Ravnåsen (c +126 moh.) ligger vest for planområdet. Terrenget har flere steder bratte skråninger på mer enn 25 - 50 % helning. Planområdet (adkomstveien) grenser inntil oppvekst tomte i sørvest, og går delvis innpå tomte med fylling på deler av veien.

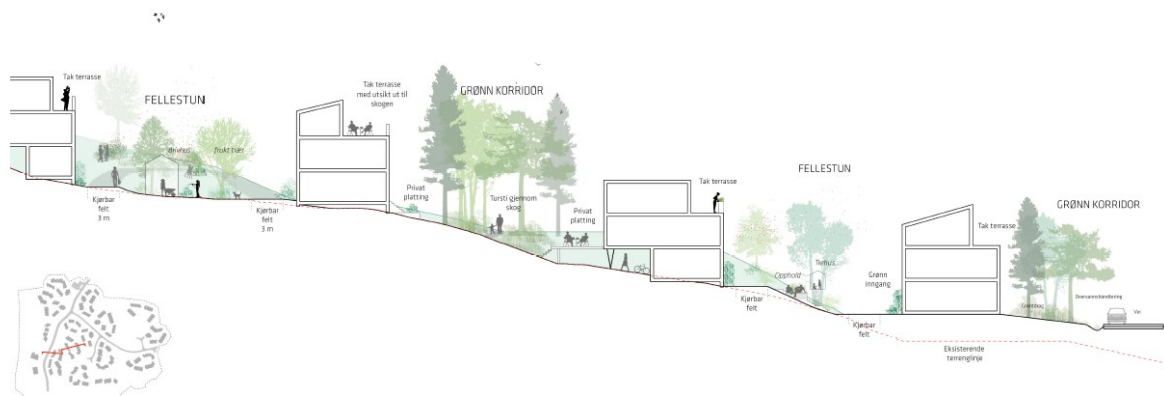


Reguleringsforslaget med tilliggende planer for Lauvåsen som grenser inntil i sør.

Planens innhold

Det sørvestlige området og det første man kommer til skal være boligområdets samlingspunkt med mulighet for tjenesteyting, kontor og virksomheter rundt et torg og med boliger i leiligheter. Høyhuset på torget kan bli et samlingspunkt for området som har ambisjoner å være framtidsrettet både ved stor fellesskapstankegang og innovasjon på miljø.

Planområdet størrelse er på 188,6 daa. Tillatt total antall boliger er ca. 300 og tillatt totalt areal BRA er 42.200 m². Innenfor planområdet er det avsatt kvartalslekeplass og en 7er ballbane. Bebyggelsen skal tilpasse seg landskapet og topografien, og høydedrag og topper utenfor bebyggelsen skal beholdes allmennheten med fellesfunksjoner som utsiktspunkt og andre tilbud. Bebyggelsen er vist samlet i tette boliggrupper rundt et tun eller torg der den eksisterende skogen skal bevares og ligge tett på rundt tunene. Naturlandskapet skal forsøkes bevart og går gjennom boligområdet i vegetasjonsbelter. Boliggruppene omkranser koller eller søkk som utgjør flater partier og disse kan være velegnet for uteopphold, lek, fellesaktiviteter og fellesbygg av ulik karakter og innhold. Det legges til rette for at mest mulig av parkeringsplassene samles langs veiene slik at man får samlet biltrafikken og avgrenset de større terrenginngrepene langs veiene og ikke trekker bilene innover i boligområdet og tunene. For at parkeringsplassene ikke skal dominere det visuelle inntrykket skal minimum 30 % av boligparkeringen legges delvis under bebyggelsen som står på søyler eller i garasjer eller carporter. Parkeringsplassene på terreng skal ikke samles i lange rekker, men brytes opp med vegetasjon.



Typisk snitt gjennom bebyggelse/ tun



Fotomontasje av mulig løsning for tun.

Støyforholdene i området blir lite berørt av trafikken fra E 18, og det vil ikke være generende flystøy i området.



Illustrasjonsplan som viser tun løsninger for bebyggelsen, hvor bilene parkerer utenfor byggeområdene.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

Regionplan for Kristiansandsregionen 2011- 2050, vedtatt juni 2011

Hamrevann er avsatt til fremtidig utbygging og ligger inne som langsiktig arealreserve.

I forslag til ny plan som er på høring heter det i handlingsprogrammet:

Det skal foreslås en felles strategi for fortetting og transformasjon i Kristiansandsregionen. Fortetting med kvalitet skal tillegges vesentlig vekt.

Kommuneplanens samfunnsdel og overordnet arealstrategi 2017 – 2030, vedtatt 20.09.2017

Overordna arealstrategi skal legges til grunn for revisjon av kommuneplanens arealdel og gir følgende føringer for plan- og byggesaksbehandlingen: *Kristiansand skal styrkes som landsdelshovedstad ved å utvikles til en kompakt by med urbane kvaliteter som utnytter nærheten til sjøen som en ressurs. Det skal utvikles attraktive og levende sentre med stor grad av funksjonsblanding.*

Utdrag overordna arealstrategi

1. Redusere transportbehovet gjennom god samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging.

2. Legge til rette for at veksten i persontransporten tas gjennom gange, sykkel og kollektive løsninger
8. Vurdere egnethet og utnytte potensialet for fortetting og transformasjon før nye utbyggingsområder tas i bruk. Prinsippene for lokalisering av arbeidsplasser og boliger legges til grunn.

Lokalisering av boligbygging

Det skal legges til rette for boligbyggingen og fortetting etter følgende prioritet:

1. Kvadraturen og tilgrensende områder
2. Bydelssentre
3. Områdesenter/lokalsentre og umiddelbar nærhet
4. Langs områder med høyfrekvent busstilbud

Planinitiativet for Hamrevann er i strid med prioriteringene og føringene i kommuneplanens samfunnsdel 2017- 2030.

Kommuneplanens arealdel 2011 – 2022, vedtatt 22.06.2011

Hamrevann ligger inne i kommuneplanens arealdel som fremtidig utbyggingsområde.

Arealplanens hovedgrep

1. Prinsippet om samordnet areal- og transportsystem og sikring av grønnstruktur er overordnet all arealplanlegging i kommunen
2. Boligbygging skal skje i dagens byggeområder samt i nye utbyggingsområder på bussmetroens forgreininger.

Retningslinjer:

For boligutbygging generelt

- For å nå målsettingen om redusert klimautslipp, skal nye boliger lokaliseres etter prinsippet om samordnet areal- og transportplanlegging. Boligarealer skal ha god kollektivdekning. Fortetting skal først og fremst skje i sentrumsnære områder og langs kollektivakser.
- Eksisterende boligområder med lav utnyttelse og godt kollektivtilbud kan transformeres til områder med høy utnyttelse, under forutsetning av at utbyggingen er et kvalitetsmessig bidrag til området og omgivelsene.

Planinitiativet for Hamrevann er i tråd med kommuneplanens arealdel 2011-2022. Planen ble vedtatt før statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging fra 2014 og nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging fra 2015

Kommunedelplan for Hamrevann, vedtatt 01.06.2016

Planområdet er avsatt til bebyggelse og anlegg og grønnstruktur/ naturområde. Det er vist hensynssone H110 for krisevannkilde til Vesvann og denne dekker store deler av planområdet. Det er en hensynssone H560 for bevaring naturmiljø, gammel eik i formålet Grønnstruktur/naturområde. Det er egne bestemmelser til kommunedelplanen som gjelder for Hamrevann.

Tilstøtende reguleringsplan for Lauvåsen

Området grenser inntil Lauvåsen boligområde, vedtatt i 31.05.2006. Denne planen har flere delområder med boligformål, butikk og oppvekst tomt grensende inntil i sør - sørvest av planområdet.

Tidligere saksgang

Boligprogram 2019 – 2022. Bystyret sak 131/18:

Vedtak:

2. Bystyret ber om at «Del av Hamrevann» med inntil 300 boenheter beholdes uendret som utbyggingsområde (farge oransje) dersom By- og miljøutvalget tar klagen til Hamrevann AS vedrørende stans av planinitiativ til følge. (30/22)

Hamrevann – detaljregulering, avklaring av planinitiativ. By – og miljøutvalget, sak 209/18.

Vedtak:

Planinitiativ for detaljregulering av Hamrevann, delområde 1A og 1B, stanses ikke. Klagen tas til følge.

(5/4)

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 30.08.2019 – 11.10.2019. Det kom inn 7 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og Plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering

Fylkesmannen i Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 11.10.2019

- Fylkesmannen vurderer at de forhold de påpekte i innspill til oppstart av planarbeidet fremdeles gjør seg gjeldende og vil fremholde deres faglig råd om å stille planarbeidet i bero.
- Fylkesmannen mener, basert på vurderinger, at planforslaget er i strid med nasjonale føringer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og er i konflikt med dokumentert naturmangfold av viktig regional og nasjonal interesse. Etter deres vurdering vil planforslaget slik det foreligger, bryte med de forutsetninger Fylkesmannen har lagt til grunn i deres tidligere behandling av planer for området.
- Fylkesmannen fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, innsigelse til følgende forhold i planen:
- Da Hamrevann kom inn i regional plan for Kristiansandsregionen i 2011, var det fra Fylkesmannens side en klar forutsetning at området måtte ses på som en langsiktig strategisk arealreserve.
- I byutredning for Kristiansandsregionen fremgår det at fortettet arealbruk vil være et svært effektivt virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Byutredningene har bl.a. vist at nullvekstmålet kan nås ved fortetting i sentrale områder sammen med en sterk prioritering av arbeidsplasser til Kvadraturen.
- Reisevaneundersøkelsen for Kristiansandsregionen 2013/2014 viste at i Lauvåsen, som er det nærmeste sammenlignbare boligområdet til Hamrevann, ble om lag 70 % av personreiser foretatt med personbil. Ny bussrute gjennom Lauvåsen kan i ettertid av undersøkelsen ha påvirket dette noe i positiv retning, men Fylkesmannen legger til grunn at disse områdene fremdeles har en relativt stor andel av reiser som foretas med personbil.
- Fylkesmannen vil vise til rekkefølgekrav fra kommunedelplan for Hamrevann-området § 1.3 bokstav a: *utbygging av planområdet skal ikke igangsettes før det er dokumentert at det vil bli etablert et godt busstilbud som skal settes i drift ved innflytting av første bolig.* Det følger av kommunedelplanens bestemmelse § 1.8 punkt 2 at denne planen skal vise tiltak som samlet sett gjør at buss, sykkel og gange skal bli foretrukne transportmidler. Det fremgår av overordnet kollektivplan for Hamrevann, datert 25.05.2018, at det blir relativt få av delfeltene innenfor felt 1a og 1b som vil være i en avstand til bussholdeplass til at det å ta bussen blir «konkurransedyktig» med personbiltransport, se figur 1.2 fra overordnet kollektivplan under. Etter Fylkesmannens vurdering bryter dermed det foreliggende planforslaget med grunnleggende forutsetninger fra kommunedelplanen.
- Områdene som foreløpig ikke kan bygges ut som følge av hensynssone for drikkevann, dette gjelder områdene BKS2, BKS3, BKS6 til og med BKS14, er for øvrig i all hovedsak de samme områdene de vurderer til å være i strid med nasjonale føringer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Fylkesmannen vurderer dette som et moment som ytterligere taler mot å regulere disse områdene til boligbygging på dette tidspunktet.
- De kan ikke se at barn og unge har blitt hørt rundt situasjon om skolevei. Barn på Hamrevann vil sokne til Hånes skole og i stor grad være avhengig av skoleskys. All erfaring viser at barn som har lang avstand til skole i liten grad vil gå eller sykle til skolen, slik det er ønskelig av både klima og folkehelsehensyn. Fylkesmannen anser det som lite hensiktsmessig å bygge et nytt boligområde for barnefamilier så langt unna skole, barnehage og andre fritidsaktiviteter slik at barn vil være avhengig av å bli kjørt eller ha

skoleskyss. Ifølge Barnas Nasjonal Transportplan er dette et økende problem og som kan gi store helsekonsekvenser ved at barn blir mindre aktive.

- Området er kartlagt for naturmangfold ved flere anledninger, sist av Biofokus den 11.06.2019 og 29.06.2019. Av denne rapporten fremgår det at store deler av planområdet har naturverdier av nasjonal og vesentlig regional interesse. Fylkesmannen kan ikke se at disse registreringene har blitt hensyntatt i planforslaget. I planbeskrivelsen står det bl.a. følgende om naturverdiene i området: «Hovedtrekket er at undersøkelsene ikke får konsekvenser for planforslaget», samt: «Naturverdier er ivaretatt på alle i nivåer i planen». Fylkesmannen er på bakgrunn av funnene i rapporten fra Biofokus ikke enig i at planforslaget hensyntar naturverdiene i tilstrekkelig grad.
- Naturmangfoldloven § 4 – forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer - slår fast at mangfoldet av naturtyper skal ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtype. Planforslaget omfatter ikke noen faglig analyse av hvorvidt planforslaget påvirker muligheten til å nå forvaltningsmålet for gammel kystfuruskog. Etter Fylkesmannens vurdering er det imidlertid en mulig risiko for dette, og vi anser derfor at føre-var prinsippet jf. nml. §9 må vektlegges i saken.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar:

- Planforslaget ligger inne i kommuneplanen, og er utarbeidet i henhold til kommunedelplanen for Hamrevann. Plan-, bygg – og oppmålingsetaten har vært klare på at dette feltet av Hamrevann kan forsvares ved at det er en del av samme delfelt som Lauvåsen. Feltet ligger ikke noe lengre vekk fra sentrum enn delfeltene på Lauvåsen. Feltet vil bygge opp om busstilbudet som er på Lauvåsen hovedvei, og det er krav til å tilrettelegge for et buss stopp med kvaliteter for parkering av sykkel bl.a.
- Det er avholdt møter med AKT og Fylkeskommunen som er ansvarlig myndighet for samferdsel. Her er det kommet til enighet om at det ikke er behov for en overordna kollektivplan til dette delfeltet da det ikke er aktuelt å legge til rette for nye busstraseer for dette feltet, og det vil være et krav som må komme til de gjenstående delfelt innenfor Hamrevann. Tilbud med et godt kollektivknutepunkt ved Lauvåsen hovedvei er det tilbud det er enighet om for dette feltet.
- Kresedrikkevannskilden Vesvann er det konkrete planer for med rensing av vannet og det er dialog om dette med ingeniørvesenet. Samtidig skal det bygges ny vannledning fra Lillesand og det vil være en løsbart situasjon på dette i overskuelig framtid. Rekkefølgekravene i planen er sikret i forhold til dette.
- Skolesituasjonen i området tilsier prognoser om utbygging av ungdomsskole på område avsatt til skole i 2024 og barneskole i 2028. Inntil finansiering og detaljregulering er på plass vil det være skoleskyss for de minste barna til barneskolen på Hånes.
- Plankartet er endret slik at forskriftseik og rødlistearten ruteskorpe i sørøst får arealformål vegetasjonsskjerm med hensynsone H560_2. Kastanjebrunlav ligger sentralt i feltet til at denne forekomsten kan ivaretas. Arten finnes imidlertid flere steder innenfor grønnstruktur.
- Det er dessverre ikke mulig å bevare deler av gammel furuskog som ligger i byggeområdene uten at disse blir redusert betraktelig. Naturtypen eldre furuskog finnes også flere steder i området som inngår i overordnet grønnstruktur.
- Ved å imøtekomme fylkesmannen med disse endringene mener plan -, bygg – og oppmålingsetaten at registrerte naturverdier er godt ivaretatt. De infrastrukturtiltak som er påpekt av fylkesmannen vil komme på plass, da skole vil bli etablert innenfor regulert tomt i Lauvåsen som er nærmeste naboareal til Hamrevann. Vann og avløp vil også komme på plass med de rekkefølgekrav som er stilt. Erfaring tilsier at det vil ta noe tid fra en vedtatt plan er klar for byggestart og timingen for etablering av påpekt infrastruktur vil komme som en naturlig forlengelse ved etablering av boligene. Plan -, bygg – og oppmålingsetaten vil på dette grunnlag be om at innsigelsene frafalles.

Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 10.10.2019

- Planforslaget legger til rette for at området skal ha kollektivbetjening gjennom eksisterende rutetilbud som trafikkerer Lauvåsen hovedvei. Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at det ikke er planer om å øke kollektivtilbudet utover dette i området. I både planbeskrivelsen og saksframlegget går det klart fram at det skal legges til rette for kollektivbruk, og det er utarbeidet illustrasjoner av utforming av kryssområdet. Selve busstoppet og sykkelparkeringen det vises til er imidlertid på utsiden av planområdet, og skal etableres i kryssområdet fra Lauvåsen hovedvei. Det er knyttet rekkefølgekrav til opparbeidelsen av disse, men funksjonskrav som størrelse og kvalitet er ikke en del av planen. Vi mener planen bør inkludere detaljerte krav til utforming og funksjoner ved kryssområdet. Det er viktig at bussholdeplasser langs Lauvåsen hovedvei med tilhørende parkeringsfunksjoner for sykkel blir tilrettelagt for å være et attraktivt alternativ til privatbilen.
- Videre bør planen i større grad tilrettelegge for etablering av snarveier frem til kryssområdet ved Lauvåsen hovedvei, for å legge bedre til rette for bruk av kollektivtrafikk. Dette gjelder spesielt fra områdene BKS9-14, hvor det er en omvei å følge kjøreveien. Det bør også settes krav om etablering av lyssatte tur-/snarveier mot Grasdalen og Sørlandsparken.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

Det er innarbeidet mer konkrete krav til utforming av bussholdeplass med fasiliteter/kvalitetskrav som imøtekommer merknaden fra fylkeskommunen. Det er også stilt krav til snarveier som fylkeskommunen påpeker i bestemmelsene, og disse skal vises ved utarbeidelse av utomhusplanen, med rekkefølgekrav til gjennomføring.

Agder Energi nett as, mail datert 09.10.2019

- I området som inngår i reguleringen har de to bestående 132 kV linjer øst for felt 1A og 1B. Byggeforbudssonen her er på **minimum 6,7 m** målt vannrett fra nærmeste faseleder (tråd) til nærmeste bygningsdel. De har videre enn 22 kV jordkabeltrasé i Lauvåsen hovedvei. Situasjonen er vist på vedlagt kart.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

Merknaden tas til orientering.

Avinor, mail datert 03.10.2019

- Planforslaget er i tråd med Avinors anbefaling om at ny bebyggelse innenfor planområdet bør holde seg under kote 127 moh, som er høyden på Ravnåsen, som ligger ca. 180 meter vest for planområdet (nærmere lufthavnen).
- Avinor foreslår følgende justering av § 2.1.6:

Høyderestriksjon (pbl §12-7)

Høyderestriksjonsflater/ hinderflater i restriksjonsplanen for Kristiansand lufthavn Kjevik skal ivaretas. Dersom det skal søkes om tillatelse for etablering av bygg eller bruk av byggekraner over k+127, skal sakene på forhånd forelegges Avinor for vurdering og godkjenning.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

Endringen i bestemmelsene er innarbeidet som foreslått.

Lauvåsen velforening, brev datert 11.10.2019

- Velforeningen er positive til utbyggingen men påpeker at inngrepet i turveien må bli minst mulig og at koblingen mellom gang- og sykkelveien langs atkomstveien og eksisterende turvei blir best mulig. Hinderløypa som blir berørt innebærer at den må legges om, og det er viktig at idrettslaget blir involvert i arbeidet med utomhusplanen som skal vise den nye omleggingen.
- I bestemmelsene til kommunedelplanen §1.3 h) er det konkret krav til opparbeidelse til noen turløyper og turveier. Videre står det i reguleringsbestemmelsenes §4.2, for å ivareta intensjonen i kommunedelplanen som i kap. 5.8 sier følgende: «Grøntarealer

med rom for fysisk aktivitet og utfoldelse er sentralt for å skape gode og attraktive boområder.» De kan ikke se at det kan være noe annet en økonomiske grunner til at disse veiene/stiene ikke skal bygges og synes det er synd hvis dette er god nok grunn til å få dispensasjon fra kommuneplanens rekkefølgekrav.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

Utomhusplanen og teknisk plan må løse hvordan inngrepet blir og den nye koblingen mot opparbeidet tursti skal forsøkes så grønn som mulig. Samtidig ble det regulert inn atkomst til Hamrevann området i kommunedelplanen før denne turstien ble anlagt. Idrettsforeningen vil bli involvert når løsning på flytting av trase skal fastsettes i utomhusplanen. O_GTD1 skal opparbeides i forbindelse med denne planen, og kravet gjelder utenfor planområdet og skal følge kommunedelplanen. Så vil det være praktiske tilnærminger som må diskuteres med parkvesenet. O_GTD3 i vest vil naturlig bli et krav når resten av feltet i 1A og 1B skal reguleres. Samtidig vil tiltakshaver kunne tilrettelegge noe hvis det er ønskelig for å få en sammenheng i stisystemet mot nordvest.

Lauvåsen idrettsforening, brev datert 03.10.2019

- Lauvåsen idrettsforening er positive til utbyggingen, men inngrepet på turveien må bli minst mulig og koblingen mellom gang- og sykkelveien langs atkomstveien og eksisterende turvei må bli best mulig. Den bør og skal oppleves av brukerne mest mulig som en «grønn løype». Altså mest mulig grus, jorddekke osv. og minst mulig asfalt/hardt underlag.
- Det er viktig at Lauvåsen IF blir med i det videre arbeidet med utomhusplanen. Samtidig krever de at kostnaden for flyttingen og plasseringen av hinderelementene tas av utbyggerne på Hamrevann i samarbeid med Randesund Tomteutvikling AS. Lauvåsen IF har hverken kapasitet, kunnskap, erfaring eller midler til å utføre et slikt arbeid. Randesund Tomteutvikling AS har, med HSH i spissen, gjort dette tidligere og må bli involvert i dette.
- Idrettsforeningen ser også av planene at det kun skal bygges en fotballbane/binge på de tiltenkte feltene innenfor planen. En standard idrettslaget skjønner lite eller ingenting av. I Lauvåsen IF er de opptatt av bredde og det er viktig med tilrettelegging for andre idretter.
- På bakgrunn av dette mener de «kan» må byttes ut med «skal», i reguleringsbestemmelsenes §4.2, for å ivareta intensjonen i kommunedelplanen som i kap. 5.8 sier følgende: «Grøntarealer med rom for fysisk aktivitet og utfoldelse er sentralt for å skape gode og attraktive boområder.» Vi kan ikke se at det kan være noe annet enn økonomiske grunner til at disse veiene/stiene ikke skal bygges og synes det er synd hvis dette er god nok grunn til å få dispensasjon fra kommuneplanens rekkefølgekrav.
- Reguleringsbestemmelsenes § 6.2 g) viser til turveiene o_GT2, o_GT3 og o_GT4. Finner ikke o_GT4 på plankartet, men o_GT1 er der.
- Som nevnt tidligere så stiller de seg positive til utbyggingen av Hamrevann. Dette vil være et løft for alle som bor på østsiden av byen, et løft for alle de som jobber i Sørlandsparken og hele byen.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

Utomhusplanen og teknisk plan må løse hvordan inngrepet blir og den nye koblingen mot opparbeidet tursti skal forsøkes så grønn som mulig. Samtidig ble det regulert inn atkomst til Hamrevann området i kommunedelplanen før denne turstien ble anlagt. Idrettsforeningen vil bli involvert når løsning på flytting av trase skal fastsettes i utomhusplanen. Kostnader ved flytting av hinderelementer/tursti er en privatrettslig sak, som planen ikke tar stilling til utover kravet om at stien må legges om av tiltakshaver som følge av utbyggingen. Utover kravet til ballbane innenfor kvartalslekeplassen skal det tilrettelegges for andre elementer som skal avklares sammen med parkvesenet i utomhusplanen. Så kan tiltakshaver også gå i dialog med idrettsforeninga om hva som er mulig å tilpasse innenfor området. O_GTD1 skal opparbeides i forbindelse med denne planen, og kravet gjelder utenfor planområdet og skal følge kommunedelplanen. Så vil det være praktiske tilnærminger som må diskuteres med parkvesenet. O_GTD3 i vest vil naturlig bli et krav når resten av feltet i 1A og 1B skal reguleres. Samtidig vil tiltakshaver kunne tilrettelegge noe hvis det er ønskelig for å få en

sammenheng i stisystemet mot nordvest. O_GT4 er en liten trase fra veien i sør som skal koble seg på dagens turløype. O_GT1 er tilføyd i bestemmelsene.

Eier av gnr. 99, bnr.21, Topdalsveien 125, brev datert 11.10.2019

- Som gårdbruker og skogeier i Tveit stiller de seg positive til reguleringsplan forslaget for Hamrevann. De ser ikke konflikter mellom deres primærnærings interesser og denne utbyggingsplanen.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar: Merknaden tas til orientering.

Endringer etter offentlig ettersyn

Plankartet er endret ved at byggeområdet BKS10 har blitt innskrenket for at verneverdig eik blir hensyntatt og innarbeidet i grøntområdet f_GV6. Innenfor byggeområdet BKS10 er det innarbeidet en byggegrense på 2 meter mot parkeringsplasser o_SPP2 hvor det kan komme garasjer/carporter.

I bestemmelsene er det stilt strengere krav til innhold/kvalitetskrav ved bussholdeplass med sykkelparkering utenfor planområdet. Det er stilt krav om opparbeidelse av snarveier i grøntområdene f_GV4 og f_GV7 som skal kople seg på turvei o_GT2.

Medvirkning

Det er avholdt møte med fylkeskommune og Agder kollektiv trafikk om at dette delområde innenfor Hamrevann ikke skal utarbeide en kollektivplan, da område vil bli betjent fra Lauvåsen hovedvei. Samtidig er det pekt på at det må legges til rette for tiltak som oppfordrer til bruk av kollektiv, sykkel og gange fremfor bil og at det skal utarbeides kollektivplan ved neste detaljplan som fremmes.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa bydel øst. Det poengteres at Hamrevannutbyggingen ikke skal medføre omprioritering av kollektivtiltak til fordel for Hamrevannområdet og på bekostning av andre kollektivtiltak.

Merknader fra samarbeidsgruppa er imøtekommet i planforslaget.

PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Kulturminner

Fylkesarkeologens registrering av automatisk fredede kulturminner er gjennomført i forbindelse med kommunedelplanen, det er ikke registrert funn innenfor planområdet.

Barn og unges interesser

Planområdet er i dag et skogsområde som generelt er i lite bruk, men en hinderløype driftet av Lauvåsen IF (tufteløypa) tangerer atkomstveien i sørvest. Denne skal legges noe om men ivaretas i planen.

Boligområdet med tilhørende gang-, sykkel - og turveier vil bedre tilgjengeligheten for barn og unge og gjøre det mer attraktivt å bruke områdene omkring planområdet. I nordøst vil det plasseres en kvartalslekeplass med 7-er bane etter kommunal norm på 40 x 60 meter i tillegg til 3 kommunale sandlekeplasser. Dette vil også være attraktive lekeplasser både for barna i boligområdet og besøkende. I tillegg vil hvert tun ha en skjermet og privat/felles lekeplass i tilknytning til andre fellesfunksjoner. Skoleveiene vil, inntil ny skole er etablert på Lauvåsen tilsa at de minste får tilbud om skoleskyss til barneskolen på Hånes, mens de eldre må gå eller sykle. Avstanden er litt under 3 km, men det er fortau eller gang/sykelvei til skolene som er en sikker skolevei.

Universell utforming

Området prosjekteres slik at krav til universell utforming etter TEK 17 opprettholdes. Alle hovedveier, stier, gangveier og ramper skal ha minimum 1:15. Der det ikke lar seg gjøre med

1:15, kan det være 1:12 ved korte avstander på inntil 5 meter.

For å ivareta terrengets utforming vil det gi mening med forskjellige grader av tilgjengelighet i samsvar med terreng-, vann- og skogsforhold. Naturområder med vanskelig terreng kan gjøres tilgjengelig til fots med mer uformelle turstier. Noen turstier har ikke krav til universell utforming og det kan dermed skapes varierende opplevelser i landskapet som passer til forskjellige brukergrupper. Universelle utformede tur- og gangveier plasseres i terrenget så det på de fleste steder er mulig å opprettholde en stigning på under 1:12 uten at det blir nødvendig med for store inngrep i terrenget. Dette kan løses ved å legge veiene med universell utforming langs flate partier ved vann- og myrområder. 20 % av boenhetene i feltene BKS1-14 (eneboliger/rekkehus) og 70 % av boenhetene i BKB (leiligheter) skal tilfredsstille krav til tilgjengelig boenhet, ved at alle hovedfunksjoner skal ligge på inngangsplan.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Planområdet ligger delvis innenfor og delvis utenfor nedbørsfeltet til Vesvann, som er krisevannkilde til Kristiansand kommunes vannforsyningsystem. Vesvann skal fases ut som krisevannkilde når ny vannledning fra Lillesand er etablert. Denne er under bygging og er forventet etablert rundt 2030. Det skal ikke bygges i nedbørsfeltet før avbøtende tiltak er iverksatt.

Planområdet ligger utenfor sulfidregistrerte områder med god margin. Evt. skrenter og stup skal sikres.

Matjord

Matjord omdisponeres ikke.

Naturmangfoldloven §§ 8-12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold i utredninger knyttet til kommunedelplanen, og er også undersøkt nå i forbindelse med detaljreguleringsplanen, se planbeskrivelsen. Resultater av registreringer ligger delvis i kommunens/nasjonal kartdatabase (utvalgte naturtyper og rødlistearter). Det er avsatt arealer til verneverdige eiker til bevaring med hensynsone i sørvest (i nærheten av BKS4) og i sør øst (i nærheten av BKS10). Det er også avsatt noen områder til grønnstruktur-vegetasjonsskjerm som ligger i områder med naturmangfold kvaliteter som gammel furuskog med hensynsone.

§ 9 Føre-var prinsippet

- Konsekvensene av tiltaket er kjent. Viktige naturverdier, truede eller sårbare arter/naturtyper vil ikke bli vesentlig berørt av tiltakene i planforslaget. Konsekvensene vil være at deler av forekomstene vil bli berørt men store deler av forekomsten utenfor areal avsatt til bebyggelse som inngår i områdets grønnstruktur, samt area utenfor planområdet blir ikke berørt.

-

§ 10 Samlet belastning

- De enkelte lokalitetene som blir berørt av bebyggelsen vil forsvinne, men siden det er registrert samme arter og naturtyper utenfor berørt område som blir værende intakte vil tiltakene samlet ikke redusere artenes eller naturtypenes eksistens. Samlet belastning for arten/naturtypen i distriktet vil ikke bli skadelidende.

§ 11 Kostnader

- Kostnadene bæres av tiltakshaver.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode

- Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode skjer ved at to verneverdige forekomster er avsatt til grøntområde med hensynsone, som skal bevares.

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være ivaretatt.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Investerings-/driftsutgifter.

Kommunen ved parkvesenet skal stå for drift av turvei og friområder. Kostnadene er anslått til ca. 144.500,- (2019- priser). Kommunen ved ingeniørvesenet skal stå for drift av kommunalteknisk infrastruktur. Kostnadene er anslått til ca. 328.000,- (2019 priser). Økte driftskostnader foreslås lagt inn ved rullering av handlingsprogrammet.

Det er igangsatt forhandlinger om utbyggingsavtale. Det er forutsatt at utbygging av det første delområdet ikke skal generere investeringskostnader for kommunen.

Boligsammensetning i bydelen er variert med kombinasjon av eneboliger, rekkehus og leiligheter og planen legger til rette for en variasjon med overvekt på eneboliger i rekke. Dette er ikke i tråd med kommuneplanens samfunnsdel som ønsker å styrke urbane kvaliteter med mer overvekt på leilighetsbygg enda mer sentralt.

Næringsareal/tjenestetilbud i planen kan legge til rette for et servicetilbud for boligene innenfor planene for Hamrevann, men skal ikke være noe som tiltrekker seg service til omkringliggende områder da disse skal ha tjenester innenfor definerte etablerte senterstrukturer som Sørlandsparken, Hånes senter og Hamresanden senter.

Grønnstruktur

Størstedelen av området er vist som førsteprioritet grøntområde i grønn-strukturutredningen. Det er ingen eksisterende opparbeidede friområder eller lekeplasser i området. Planforslaget vil tilrettelegge for dette. Sør for planområdet er det en mye brukt tursti som følger daldraget øst/vest. I sørvest har Lauvåsen idrettsforening opparbeidet en hinderløype (tufteløypa). Løypa tangerer regulert atkomstvei og må legges om noe i forbindelse med etablering av atkomstveien inn i området. Samtidig vil det tilrettelegges for flere turstier som følge av planen som tilgjengelig gjøre større deler av dette naturområdet og fremme friluftslivet i området.

Infrastruktur (transport, kollektivtransport, vei, vann- og avløp)

Avkjøringen vil være fra Lauvåsen hovedvei. Det er i kommunedelplanen regulert samlevei Sa2 fra Lauvåsen hovedvei og gjennom planområdet. I umiddelbar nærhet av avkjøringen til planområdet på Lauvåsen hovedvei er det bussholdeplasser. Bussrute M2 har tre avganger i timen begge veier (fire i rush-tiden) mellom Sørlandssenteret via Kvadraturen til Voiebyen.



Servicebygg ved kollektivpunkt langs Lauvåsen hovedvei

Det er satt en begrensning på 11 l/s for påslipp av avløpsvann fra Hamrevannområdet sørover mot Lauvåsen. Det stilles derfor krav til mengdemåling av avløpsvannet. Det skal etableres vannledninger som ivaretar normal vannforsyning og brannvannsdekning i hele utbyggingsområdet. Avløpsledningene skal dimensjoneres for hele utbyggingsområdet. Avløpsledninger skal etableres ved selvføll der terrenget muliggjør dette. Fremtidig hovedledninger for vann og avløp vil bli etablert nord for felt 1a og 1b. Vann- og avløpsledninger i feltet etableres slik at man enkelt kan snu forbindelsen mot nord.

Ved utsendelse av plan på høring ble det spesielt bedt om innspill på trebro kontra bro i stål/betong. Det er ikke gitt innspill på dette temaet.

En stål betong bro vil normalt kunne utføres som en slankere konstruksjon enn en trebro pga styrken i materialet. Siden brospennet her ikke er spesielt langt (10 m) er det mulig å få en trebro med et relativt slankt uteseende, tre oppleves av de fleste som et materiale med høy estetisk kvalitet.

En trebro er mer utsatt for skade pga. mykt materiale og vil være mer sårbar for brann hærverk/terror. Tre som byggemateriale har mindre miljøpåvirkning sammenlignet med betong og stål. I tillegg kan lokalt og kortreist trevirke anvendes. Tre nedbrytes avhengig av valgt tresort og konstruktiv eller kjemisk beskyttelse, trebroer har prinsipielt flere muligheter for feil i konstruksjon og utførelse. For å sikre minst mulig vedlikeholdskostnader og lengst mulig levetid er det svært viktig at broen prosjekteres og utføres av fagspesialister som har erfaring med trebroer. Vegnormalen stiller krav til at broer skal utføres i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker, her er krav til levetid 100 år uavhengig av materiale.

På en stålbro vil de første 25 år skal det ikke være behov for reparasjoner av betydning. Det er mange års erfaring med prosjektering og utførelse av stålbroer og de utføres derfor vanligvis i høy kvalitet og krever lite vedlikehold.

Samlet sett vurderes utgiftene til drift og vedlikehold i langsiktig perspektiv å være større for trebro enn for stål/betong bro, dette gjør at Ingeniørvesenet anbefaler at broen bygges i stål/betong. Dersom broen ønskes bygget i tre må dette først gjennomføres en ROS analyse i samarbeid med KBR og det må stilles krav til prosjektering og utførelse skal utføres av fagspesialister med god erfaring fra bygging av trebroer.

Estetikk

Materialbruk, bygningsvolumer, detaljer og farger skal avstemmes slik at utbyggingen danner et harmonisk hele, men med variasjon. Bygningene skal ha varierte takformer og utformes slik at bebyggelsen tilpasser seg landskapet og bidrar til en helhetlig arkitektonisk utforming og variasjon. Det tillates takterrasser på alle tak. Bebyggelsen kan være sammenhengende. Det er en intensjon at bebyggelsen skal være fasettert og med mange sprang for å være



Forslag til tunløsning

Skole- og barnehagesituasjon

Nærmeste barnehage er Solkollen mot Hånes og Læringsverkstedet ved Sørlandsparken. Det er tilstrekkelig kapasitet de nærmeste årene. Skoletilbud for området er på Hånes med Hånes barneskole og Vigvoll ungdomsskole. Området skal tilknyttes det fremtidige oppvekstsenteret på Lauvåsen med skole, barnehage, idrettsanlegg og nærmiljøpark. Det er behov for ny ungdomsskole innen 2024. Barneskolekapasiteten må styrkes før 2028.

Folkehelse

Gode boforhold med nærhet til urbant og naturbasert friluftsliv, natur/landskaps- og opplevelseskvaliteter, gode gang- og sykkelforbindelser, kollektivtilbud ca. 500 meter fra midt i planområdet, sosiale møteplasser og mangfoldig aktivitetstilbud i tun, på lekeplasser og torg. Mulighet for deltakelse og medvirkning både gjennom aktiv deltagelse i utviklingen av boområdet og videre eierskap i fellesskapsløsninger. Nærhet til arbeidsplasser og offentlige og private servicetilbud er oppfylt ved å ligge 1,5 km fra Sørlandsparkens midte der det er alle tilbud både på handel, helsetjenester og arbeidsplasser. Tiltaket kan på midlertidig basis ikke oppfylle nærhet til barnehage og skole, men 250 meter fra planområdet er det regulert inn oppvekstsenter med skole, barnehage og andre tilbud.

Støy

Det er god avstand til E 18 fra planområdet, og støyanalysen viser at det ikke er noe problem med støy. Flystøy skal heller ikke være et problem for dette område. Noe støy fra atkomstvei for de boligene som ligger nærmest vei kan skjermes med enkle tiltak hvis behov.

Forurensning

Det er ikke registrert forurensning i området og tiltaket medfører ikke forurensning.

Energi

Forslagsstiller har i planbeskrivelsen opplyst at det er en ambisjon å planlegge for et energibehov med lavest mulig belastning på lokal elforsyning. I kommende faser av prosjektet vurderes det løsninger for et lavt stasjonært og mobilt energibehov, lokal energiproduksjon, både termisk og elektrisk, og med løsninger for

energilagring samt energistyring og overvåkning av energi- og effektbruk. Det er viktig at dette forankres videre i prosessen.

Overvannshåndtering og blågrønne løsninger

Areal avsatt til åpen overvannshåndtering som renner, regnbed og nedsenket terreng, skal utformes som et bruks- og opplevelseselement i utearealene. De åpne løsningene skal utføres med tanke på at det skal innby til opphold og beskuelse, noe som vil være med å løfte område og være et identitetsskapende element. Vannet skal også utnyttes som et arkitektonisk element, og kan være med å bidra til å øke folks bevissthet rundt det økologiske miljøet ved å faktisk observere vannet i sitt naturlige kretsløp. Det er også viktig at utformingen av overvannsanlegget gir rom for at barn kan bruke det som en del av leken. De høye kravene som er satt til løsninger for overvann er viktig blir fulgt opp i det videre arbeidet med detaljplaner som sikrer at intensjonene blir gjennomførbare i et krevende terreng.

Oppsummering

Delområdet kan tilrettelegge for inntil 300 boliger, med variasjon i boligtype fra rekkehus til leilighetsbygg. Hamrevann as påpeker at de skal bygge noe unikt som skal ivareta naturen og topografien og tilpasse husene til terrenget. Med en høy tetthet som kreves er dette krevende. Det vil være viktig å styre dette konseptet gjennom hele byggefasen og ikke bare nå i planfasen med gode visjoner som ikke gjennomføres.

Vann – og avløp situasjonen i området er en begrensende faktor, men kan løses i løpet av perioden avhengig av når utbyggingen starter. Samtidig er det viktig for Lauvåsen og Hamrevann at avsatt oppvekstsenter blir etablert for at området skal bli enda mer komplett med funksjoner som er etterspurt.

Planinitiativet for Hamrevann er i strid med prioriteringene og føringene i kommuneplanens samfunnsdel 2017- 2030. BMU har fattet vedtak om å starte regulering. Administrasjonen har fulgt dette opp i arbeidet med planen, og anbefaler at planen vedtas.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler området som en videreføring av Lauvåsenfeltet og ser det som viktig at tilliggende felt på Lauvåsen blir bygd ut sammen med oppveksttomta slik at området blir en del av en helhet med godt utbygd infrastruktur. Det er viktig at området blir tilrettelagt med god kollektiv tilknytning, og med gode løsninger for sykkelparkering i nærheten.

Saksbehandler: Jøran Syversen, 29.10.2019

Sak 124/19: Lund torv - områderegulering - sluttbehandling

Vedlegg

Vedtak BYUTVIK, 14112019, Sak 189/19, Lund torv - områderegulering - sluttbehandling

1 Lund torv - plankart - 17.10.19

2 Lund torv - reguleringsbestemmelser - 17.10.19

3 Lund torv - planbeskrivelse - 18.10.19

4 Lund torv - fotomontasjer

5 Lund torv - oppriss - 05.06.19

6 Lund Torv - snitt - 05.06.19

7 Lund torv - sol-skyggeanalyse - 28.06.19

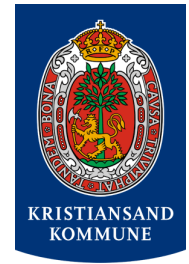
8 Lund torv - overordna utomhusplan Vabua - 17.08.18

9 Lund torv - illustrasjonsplan gateløsning - 07.10.19

10 Lund torv - innspill første gangs offentlig ettersyn - oppsummert og kommentert

11 Lund torv - innspill annen gangs offentlig ettersyn - oppsummert og kommentert

12 Lund torv - innspill annen gangs offentlig ettersyn



Arkivsak-dok. 201514058-236
Saksbehandler Elin Aabel Bergland

Saksgang
By- og miljøutvalget
Bystyret

Møtedato
14.11.2019
11.12.2019

Lund torv - områderegulering - sluttbehandling

Utgangspunktet for områderegulering for Lund torv er «Universitetsbyen Kristiansand – utviklingsplan 2040». Den ble utarbeidet i samarbeid mellom Kristiansand kommune, Universitetet i Agder, Studentsamskipnaden i Agder, Vest-Agder fylkeskommune og Statsbygg. Bystyret vedtok i 2014 at utviklingsplanen skulle være førende for planarbeid i området mellom UiA og Kvadraturen og for kommunens utvikling av egne eiendommer og infrastruktur.

Samtidig ble arbeid med «Kollektivkonsept 2025» igangsatt. Lund torv ble i den sammenheng pekt på som et svakt punkt. Statens vegvesen igangsatte «Mulighetsstudie: prioritert kollektivfremføring på tilfartene til Lundsbrua».

Utvikling av universitetsaksen, som følger av utviklingsplan 2040, og prioritering av kollektiv gjennom samme området ble slått sammen til én prosess og én plan. Bystyret vedtok gjennom handlingsprogrammet at det skal utarbeides en områderegulering for Lund torv. Teknisk direktør ga dette oppdraget til plan-, bygg- og oppmålingsetaten. Planarbeidet er gjort som et samarbeid med blant annet Statens vegvesen, Vest-Agder fylkeskommune, Agder kollektivtrafikk og grunneierne i området som meldte sin interesse for deltagelse i planprosessen.

Hensikten med planen er å utvikle arealene rundt Lund torv som et knutepunkt mellom Campus UiA og Kvadraturen, i tråd med Universitetsbyen Kristiansand – utviklingsplan 2040. Planens hovedgrep er å etablere studentboliger, et nytt gatesystem samt handel og tjenestetilbud og nye stedskvaliteter for området. Dette er i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (BATP). Veisystemet som ligger til grunn for planen vil prioritere bussen gjennom området, og det blir et tryggere og mer oversiktlig trafikkbilde for gående og syklende.

Planprosessen har gått over fire år. Det har vært en omfattende prosess med mange alternativer som er vurdert, både når det gjelder gateløsning og ulike varianter av bebyggelse. Planforslaget har vært på offentlig ettersyn to ganger i to alternativer. Det har blitt avholdt mange åpne møter med naboer og andre berørte underveis. Se mer om prosessen, tidligere vedtak, alternativer til offentlig ettersyn mv. i saksfremlegget og vedlagt planbeskrivelse.

Det største temaet i høringsinnspill har vært høyder og volum på bebyggelsen, og hvordan dette påvirker utsikt, innsyn, åpenhet/ lukkethet. Mens mange innspill til første gangs offentlig ettersyn var mot planen i sin helhet, pekte mange av innspillene til annen gangs offentlig ettersyn på at 3-4 etasjer er passe på denne delen av Lund.

Det har vært et stort engasjement for å bevare Vabua som i dag. Teknisk direktør vil påpeke at det ikke etableres bygg i parkarealet i Vabua. All ny bebyggelse innenfor Østerveien 30-40 (felt S2, S3, B3 og B4) ligger innenfor tomtegrensene på de respektive eiendommer. Det er mange høringsinnspill som er negative til at grøntarealer ved Elevinetomta bygges ned.

Ved offentlig ettersyn er det kommet innspill fra naboer om at det nye gatesystemet ikke vil bedre dagens trafikksituasjon, at det fortsatt vil oppleves lite trygt, og at det fortsatt vil være en vesentlig andel biltrafikk gjennom området. Teknisk direktør vil bemerke at antall kjørefelt for biltrafikk reduseres. De frigjorte arealene brukes til bussfelt og bedre plass til gående og syklende. Bussen får egne felt, og prioriteres på en helt annen måte enn i dag. Planforslaget vil bidra til et ryddigere trafikkbilde, der gående og syklende ivaretas bedre enn i dagens situasjon. Gående og syklende er atskilt både langs Østerveien og Marviksveien. Over torvet må gående og syklende benytte samme areal, og syklende må tilpasse tempo etter gående. Det er ikke ønskelig med delt gang-/ sykkeløstning over torvet da det innbyr til stor hastighet. Vi ønsker å lage en bysituasjon, og ønsker ikke å øke gatetverrsnittet ut over det som inngår i forslaget til plan. I tillegg til areal som reguleres til samferdselsformål, vil også ubebygde møbleringssone innenfor sentrumsformål inngå som en del av torvarealene.

Til sluttbehandling av planen innstiller Teknisk direktør på å vedta revidert alternativ 2 for felt S2, S3, B3 og B4, men med endringer. For de øvrige delfeltene er det kommunens alternativ 1 som anbefales. Dette ligger nå inne i plankart og bestemmelser som fremmes til sluttbehandling. Planbeskrivelsen beskriver både det anbefalte planforslaget, og de ulike alternativene som er vurdert i løpet av planprosessen. Teknisk direktør mener at høydene og bebyggelsesstrukturene som ligger i alternativ 1 tar mer hensyn til naboene ved Lund torv samt planens hensikt om å legge til rette for et knutepunkt som bidrar til å binde sammen universitetsområdet på Gimle med Kvadraturen. Se nærmere begrunnelse i saksfremlegget s. 13-22, hvor de enkelte delfeltene er vurdert.

Teknisk direktør mener at planen legger til rette for en god bymessig utvikling av Lund torv. Området vil få mange nye beboere, herunder studenter, og et bedre tjenestetilbud. Buss, gange og sykkel prioriteres. Planen viser et grep som balanserer ønsket om utvikling nedfelt i «Universitetsbyen Kristiansand – Utviklingsplan 2040» og tilstrekkelig tilpasning til naboer og området rundt. Teknisk direktør anbefaler at områderegulering for Lund torv vedtas.

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar områderegulering for Lund torv med plankart sist datert 17.10.19, og bestemmelser sist datert 17.10.19 med følgende endringer:
 - a. Nordre del av B4/ 5 etasjer reduseres til 4 etasjer/ maks gesimshøyde c+ 29
 - b. En seksjon av B3/ 7 etasjer reduseres til 6 etasjer/ maks. gesimshøyde c+ 33
 - c. Byggegrense mellom S2-2 og S3 skyves 4 m mot nord.
2. Reguleringsplaner for Østerveien – Lund torv, endr.reg. (plan id 61, vedtatt 02.03.54), reguleringsplan for Østerveien/ Marvikv. v/ Lund torv, endr.regulering (plan id 144, vedtatt 22.02.64) og reguleringsplan for Østerveien 17-25 avkjørsel (plan id 669, vedtatt 10.10.95) oppheves.

Terje Lilletvedt
Teknisk direktør

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Lovpålagte vedlegg

1. Plankart, sist datert 17.10.19
2. Bestemmelser, sist datert 17.10.19
3. Planbeskrivelse, sist datert 18.10.19

Bakgrunnsstoff

4. Fotomontasjer
5. Oppriss
6. Snittegninger
7. Sol- og skyggeanalyse
8. Overordnet utomhusplan, Vabua, datert 17.08.18
9. Illustrasjonsplan, gateløsning, datert 07.10.19
10. Oppsummering av innspill til første gangs offentlig ettersyn med plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering
11. Oppsummering av innspill til annen gangs offentlig ettersyn med plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering
12. Høringsinnspill i sin helhet – annen gangs offentlig ettersyn

NB! Fagrapporter mv. som er listet opp som vedlegg til planbeskrivelsen er ikke tatt med som vedlegg til den politiske saken. Disse dokumentene er lagt ut på en egen journalpost på saken. Dokumentene kan leses [her](#).

BAKGRUNN FOR SAKEN

Utgangspunktet for områderegulering for Lund torv er «Universitetsbyen Kristiansand – utviklingsplan 2040». Den ble utarbeidet i samarbeid mellom Kristiansand kommune, Universitetet i Agder, Studentsamskipnaden i Agder, Vest-Agder fylkeskommune og Statsbygg. Bystyret vedtok i 2014 at utviklingsplanen skulle være førende for planarbeid i området mellom UiA og Kvadraturen og for kommunens utvikling av egne eiendommer og infrastruktur.

Samtidig ble arbeid med «Kollektivkonsept 2025» igangsatt. Lund torv ble i den sammenheng pekt på som et svakt punkt. Statens vegvesen igangsatte «Mulighetsstudie: på prioritert kollektivfremføring på tilfartene til Lundsbrua».

Utvikling av universitetsaksen, som følger av utviklingsplan 2040, og prioritering av kollektiv gjennom samme området ble slått sammen til én prosess og én plan. Bystyret vedtok gjennom handlingsprogrammet at det skal utarbeides en områderegulering for Lund torv. Teknisk direktør ga dette oppdraget til plan-, bygg- og oppmålingsetaten. Planarbeidet er gjort i samarbeid med blant annet Statens vegvesen, Vest-Agder fylkeskommune, Agder kollektivtrafikk og grunneierne i området som meldte sin interesse for deltagelse i prosessen.

Hensikten med planen er å utvikle arealene rundt Lund torv som et knutepunkt mellom Campus UiA og Kvadraturen, i tråd med Universitetsbyen Kristiansand – utviklingsplan 2040. Planens hovedgrep er å etablere studentboliger, et nytt gatesystem samt handel og tjenestetilbud og nye stedskvaliteter for området. Dette er i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (BATP). Veisystemet som ligger til grunn for planen vil prioritere bussen gjennom området, og det blir et tryggere og mer oversiktlig trafikkbilde for gående og syklende.

Dagens situasjon

Området rundt Lund torv er i dag preget av et sterkt trafikkert veiareal, med mye gjennomgangstrafikk. Alle østgående busser fra Kvadraturen og mye biltrafikk til og fra bydelen Lund passerer gjennom området. På grunn av trafikken oppfattes de største veiene som en barriere, og de ulike bygningsgruppene innenfor området oppleves ikke som en sammenhengende struktur.



Østerveien er det tydeligste retningsgivende elementet i området, og den eldste bebyggelsen i området ligger henvendt mot denne. Kuholmsveien, Marviksveien og Torridalsveien forgreiner seg fra Østerveien.

Ved krysset Østerveien/ Marviksveien ligger et bygg som med sitt volum og plassering viser antydning til bystørrelse/ bystruktur på bebyggelsen.

På «Elevine-tomta» ligger kafébygget lengst øst i bakken. Området er i dag ikke godt tilrettelagt for bruk, og er preget av to større parkeringsplasser, og plenarealer som er forsøplet og omgitt av miljøstasjoner, klesinnsamlingsstasjon og diverse mindre bygg. Tomta har stort potensiale for utvikling.

I nordøstre del av planområdet ligger Vabua – et parkområde som utgjør en viktig grønn lunge i området. Spesielt vinterstid er området mye brukt til aking.

Det er ulike nærings- og servicefunksjoner i området, i tillegg til at det er en del boliger.

Planens innhold

Planen inneholder tre hovedelementer

- Bebyggelse; sentrumsformål og boligformål
- Trafikksystem – gateløsning
- Rekreasjon og parkareal i Vabua

Bebyggelsen

Lund torv foreslås byutviklet som et knutepunkt mellom Campus UiA og Kvadraturen. De mest sentrale arealene foreslås urbanisert med høy tetthet, samt ulike sentrumsfunksjoner og tilbud som henvender seg mot gateplan. «Elevinetomta» gis en høy utnyttelse og transformeres totalt, med forretning og parkering på grunnplan/ under bakken, og mulighet for boliger (herunder studentboliger) i etasjene over. På motstående side av Østerveien legger planen til rette for å erstatte eksisterende mindre næringsbygg med nybygg med sentrumsfunksjoner på gateplan og ev. boliger i etasjene over. I Østerveien kan husrekka langs Vabua erstattes av lamellbebyggelse i to og tre etasjer med fire punkthus i fem, syv og åtte etasjer som stikker opp av sokkelen, se illustrasjon under. Ny bebyggelse, offentlige uterom og gater knytter seg til eksisterende parker og grønnstruktur, ferdselslinjer og eksisterende boligområder.



Illustrasjon som viser mulig utvikling av planområdet. ARK-NET AS

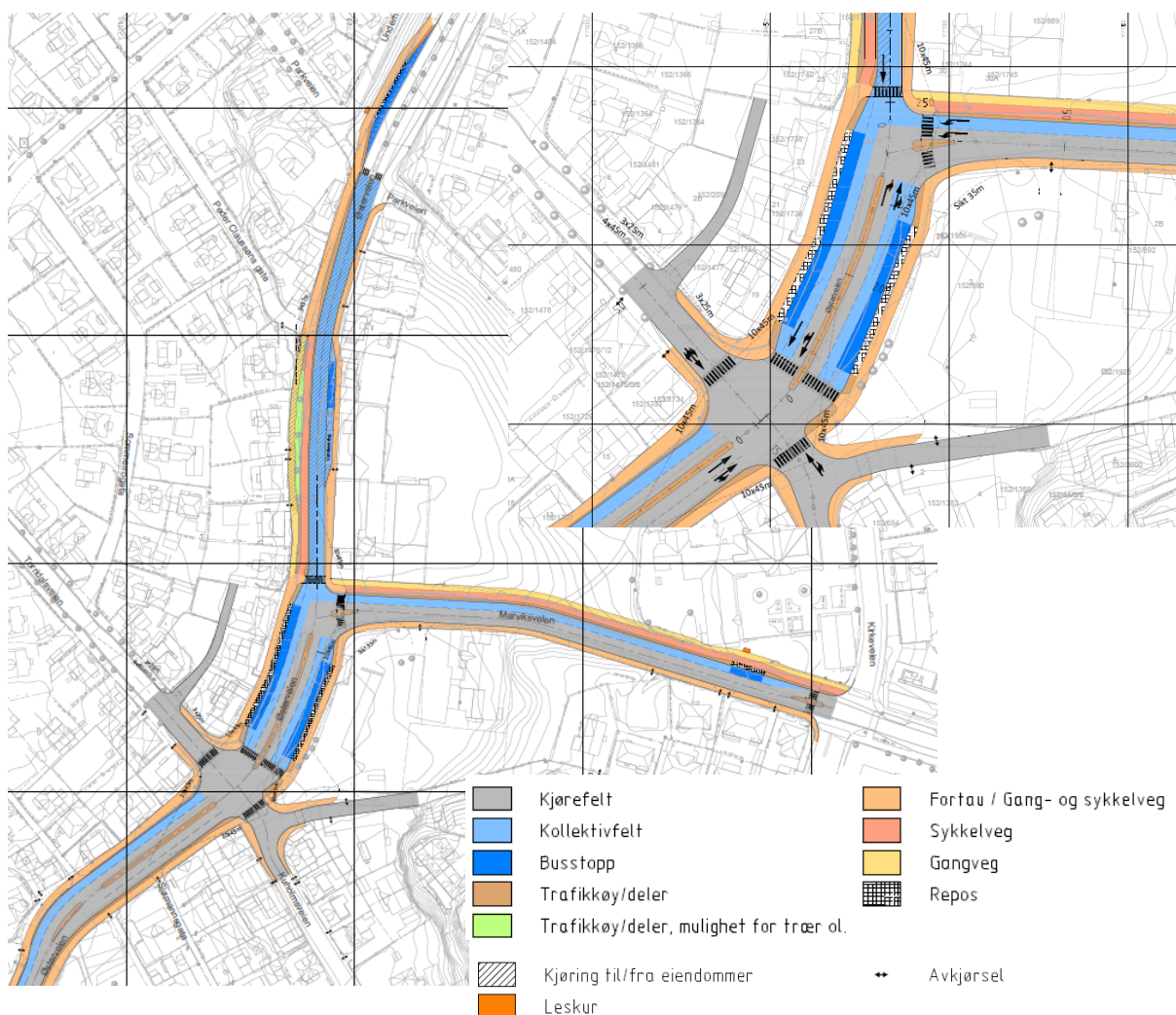
Trafikkløsning

Planen legger opp til et nytt trafikksystem som opprettholder framkommeligheten for bussen, bedrer kapasitet på holdeplassene og gjør det mer attraktivt for busspassasjerer.

Framkommelighet, trafikksikkerhet og opplevelse for gående og syklende bedres.

Tilrettelegging for et logisk lesbart og enkelt framkommelig system for gående og syklende har også vært i fokus. Trafikkløsningen opprettholder muligheten for at biltrafikk kan passere gjennom området.

Ny gateløsning baserer seg på dagens gater. Planarbeidet har utredet mange alternativer, og disse har vist at det ikke er hensiktsmessig å legge om veier eller etablere nye gater eller kryss. Hovedgrepet er å plassere et nytt kollektivknutepunkt med tosidige bussholdeplasser sentralt i området, samt å omdisponere filer til rene kollektivfelt, slik at det i størst mulig grad blir gjennomgående kollektivfelt gjennom området. Østerveien nord for kryss med Markviksveien gjøres om til en ren kollektivgate. Det blir en kraftig nedbygging av areal til privatbiler; antall felt for biler gjennom Lund torv reduseres fra dagens fire felt til to felt. De frigjorte arealene brukes til buss og bedre plass til gående og syklende. Enkelte svingefelt og enkelte svingbevegelser i kryss tas også bort. Markviksveien får adskilt løsning for gående og syklende der det på nordsiden etableres sykkelfelter i begge retninger og eget fortau. I Østerveien nord for kryss med Markviksveien etableres egen ny sykkelvei. Dagens gang- og sykkelvei vil bli forbeholdt gående. I den sentrale delen av planområdet vil det bli et systemskifte der gående og syklende blandes. Her er det bussholdeplasser og butikker på begge sider av veien med forventet gangtrafikk også på tvers. Her legges det opp til at farten til sykklistene skal reduseres og være på de gåendes premisser.



Illustrasjonsplan for gateløsningen, datert 07.10.19. ViaNova/ Statens vegvesen.

PLANPROSESSEN

Medvirkning

I løpet av prosessen er det avholdt en rekke møter i ulike fora, blant annet:

- 3 møter i kommunens samarbeidsgruppe
- 21 møter i ekstern samarbeidsgruppe (Statens vegvesen, Agder Kollektivtrafikk, Vest-Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune)
- 2 møter i regionalt planforum
- 4 åpne møter med innbyggere på Lund
- 8 møter med grunneierforum, og i tillegg flere møter med grunneiere enkeltvis
- 7 møter med Studentsamskipnaden i Agder (UiA og Statsbygg deltok på hvert sitt møte)
- 4 møter med grunneiere i Østerveien 19-23. (Statens vegvesen har også hatt egne møter med dem).
- En rekke enkeltmøter med ulike naboer/ aktører/ berørte.

I planbeskrivelsen kap. 6 er disse møtene grundig oppsummert.

Politiske vedtak med betydning for planen

- Bystyret 26.11.14: Vedtar at «Universitetsbyen Kristiansand – Utviklingsplan 2040» skal være planen skulle være førende for planarbeid i området mellom UiA og Kvadraturen og for kommunens utvikling av egne eiendommer og infrastruktur.
- By- og miljøutvalget 28.01.16: Vedtar å legge ut planprogrammet til høring og å igangsette planarbeidet for områderegulering for Lund torv.
- By- og miljøutvalget 26.05.16: Vedtar planprogrammet
- By- og miljøutvalget 27.09.18: Vedtar å legge planen ut til offentlig ettersyn
- By- og miljøutvalget 20.06.19: Vedtar å legge planen ut til annen gangs offentlig ettersyn

Melding om oppstart

Oppstart av planarbeid ble varslet 12.02.16 med frist for uttalelser 01.04.16. Planprogrammet lå ute til høring i samme periode. Det kom inn 25 uttalelser. Disse er oppsummert og kommentert i eget vedlegg, og handlet blant annet om:

- trafiksikkert trafikksystem for ulike trafikantgrupper
- Vabuas verdi som park
- ønsker for utforming av og innhold i ny bebyggelse
- kjøreatkomster til boligeiendommer

Fastsettelse av planprogram

Planprogrammet ble fastsatt i by- og miljøutvalget 26.05.16. Det definerer hvilke temaer som skal beskrives i planbeskrivelsen og hvilke temaer som skal utredes med egen fagrapport.

Første gangs offentlig ettersyn

27.09.18 vedtok by- og miljøutvalget å legge planen ut til offentlig ettersyn. I tabellen under er vedtaket i sin helhet referert i venstre kolonne, og i høyre kolonne har plan-, bygg- og oppmålingsetaten kommentert hvordan vedtaket ble ivaretatt.

Vedtaks punkt

Kommentar

1. By- og miljøutvalget legger områderegulering for Lund torv sist datert 15.08.18, med bestemmelser sist datert 22.08.18, ut til offentlig ettersyn. (8/1)	Ble sendt på høring som alternativ 1.
2. Ved offentlig ettersyn av planen varsles samtidig at planområdet utvides som vist på kartskisse datert 21.06.18. (8/1)	Utvidelse varslet, og arealet er lagt inn i plankartet.
3. Ved offentlig ettersyn av områderegulering for Lund torv varsles det at reguleringsplaner for Østerveien – Lund	Dette er en formalitet for å fjerne eldre underliggende

<p>torv, endr.reg. (plan id 61, vedtatt 02.03.54), reguleringsplan for Østerveien/ Marvikv. v/ Lund torv, endr.regulering (plan id 144, vedtatt 22.02.64) og reguleringsplan for Østerveien 17-25 avkjørsel (plan id 669, vedtatt 10.10.95) oppheves når områderegulering for Lund torv vedtas i Bystyret. (8/1)</p>	<p>planer fra planarkivet når ny områderegulering for Lund torv vedtas av bystyret.</p>
<p>4. S.41 og S.42 legges ut til offentlig ettersyn både med og uten veirett over eiendommen S.43. (8/1)</p>	<p>Atkomst over S4-3 (Østerveien 19) ble vist på plankart alternativ 1 og 2. Alternativ atkomst ble vist på eget vedlegg i høringen.</p>
<p>5. Det bes spesielt om innspill til forbedret fremkommelighet for syklistene gjennom torvområdet. (Enst.)</p>	
<p>6. Det bes spesielt om innspill på stenging av farlig utkjørsel fra eiendommen Østerveien 19 ut i Torridalsveien. (Enst.)</p>	<p>Se også vedtakspunkt 4.</p>
<p>7. Felt B9 reguleres ikke som vernet bebyggelse. (6/3)</p>	<p>Hensynssone bevaring av kulturmiljø ble fjernet fra delfelt B9. Planbeskrivelse og bestemmelser er også endret som følge av dette.</p>
<p>8. En ber spesielt om tilbakemelding på hva som skal til for å bevare Vabua sine kvaliteter for barn og unge. (Enst.)</p>	<p>Høringsinstansene ble bedt om å vurdere forslag til utomhusplan, omtalt i kap 5.9 i planbeskrivelsen.</p>
<p>9. En ber spesielt om trafikksikkerhetstiltak mtp. barns ferdselsmønstre. (Enst.)</p>	
<p>10. By- og miljøutvalget presiserer at mottatte forslag fra grunneierne skal høres på lik linje med administrasjonens forslag. Det skal legges opp til en grundig prosess med de private forslagsstillerne før saken legges frem til ny behandling. (8/1)</p>	<p>Ble sendt på høring som alternativ 2.</p>

Som følge av vedtaket om at grunneierforslaget skulle høres på lik linje med kommunens planforslag er kommunens forslag omtalt som alternativ 1, og grunneierforslaget omtalt som alternativ 2. Planbeskrivelsen omtaler begge alternativene.

Planalternativene lå ute til offentlig ettersyn i perioden 22.02.19 – 12.04.19. Det kom inn 42 uttalelser. Disse er oppsummert og kommentert i eget vedlegg.

Innsigelser

Fylkesmannen i Agder, Statens vegvesen og Vest-Agder fylkeskommune reiste innsigelser til ulike tema i reguleringsplanen ved første offentlige ettersyn.

- Fylkesmannen i Agder: Manglende bestemmelse om støy i alternativ 1, og for alternativ 2 på grunn av arealutnyttelse med vesentlige avvik fra retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.
- Statens vegvesen: Bestemmelser om avfallshåndtering/ varelevering, avkjørsel fra S1 til Marviksveien, alternativ atkomst til Østerveien 19-25 /delfelt S4) over Østerveien 23.
- Vest-Agder fylkeskommune: Manglende busslomme i Østerveien nord for Marviksveien i alternativ 2.

Endringer etter første gangs offentlig ettersyn

Etter første gangs offentlig ettersyn er planen endret på følgende punkter:

- I alternativ 2 ble bebyggelsen i Østerveien 30-40 (delfelt S2, S3, B3 og B4) endret fra rene punkthus til en kombinasjon av lamellbebyggelse og punkthus som er lavere enn opprinnelig forslag.
- Atkomst til Østerveien 19-25 (delfelt S4) vises kun fra Torridalsveien.
- Busslomme ved S3 er økt fra 45 til 70 m, og ligger inne i begge alternativer.
- Bestemmelser knyttet til støy er presisert.
- Bestemmelser knyttet til avfallshåndtering og varelevering er presisert.

I tillegg er det gjort flere endringer i planmaterialet som ikke er redegjort for i saksfremlegget, men som er begrunnet i konkrete høringsinnspill. Se vedlagt oppsummering av høringsuttalelser med plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentarer. Dette gjelder bl.a.:

- Krav til trekonstruksjon er endret til ikke å gjelde næringsdel og sokkeletasje.
- Krav til vegetasjonskledde vegger er endret mtp. gjennomførbarhet.
- Antall m² uteoppholdsareal pr boenhet er redusert fra 25 til 15 m².
- Manglende avkjørsel til Torridalsveien 29 er tegnet inn.
- På alternativ 1 er kjøreatkomst til Østerveien 17 og Torridalsveien 1 tegnet inn som på alternativ 2.

Annen gangs offentlig ettersyn

20.06.19 vedtok by- og miljøutvalget å legge planen ut til annen gangs offentlig ettersyn. I tabellen under er vedtaket i sin helhet referert i venstre kolonne, og i høyre kolonne har plan-, bygg- og oppmålingsetaten kommentert hvordan vedtaket ble ivaretatt i høringsbrevet.

Vedtaks punkt

Kommentar

1. By- og miljøutvalget legger områderegulering for Lund torv med plankart sist datert 05.06.19, og bestemmelser sist datert 05.06.19, ut til offentlig ettersyn. (7/2)	Ble sendt på høring etter at plandokumentet var revidert i tråd med vedtaks punktene under.
2. Før planen legges ut til annet offentlig ettersyn, skal planbeskrivelsen være oppdatert slik at den samsvarer med de endringene som er gjort i øvrig planmateriale og illustrasjoner etter første offentlige ettersyn. (7/2)	Planbeskrivelsen er revidert.
3. Før planen legges ut til annet offentlig ettersyn, skal revidert sol- og skyggeanalyse og støyutredning for revidert alternativ 2 være utarbeidet. (7/2)	Vedtaks punktet referer til delfeltene S2, S3, B3 og B4. Sol- og skyggeanalyser og støyutredning ble revidert og innarbeidet i planmaterialet før høring
4. Lund Torv må ha høy utnyttelse rundt kollektivknutepunktet som er i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Flere boliger i disse områdene vil gi store miljøgevinster samt større bredde i boligtilbud på Lund Torv. (7/2)	
5. I høringsperioden må grunneiers private forslag til høyder høres i områdene S5 (Østerveien 17 og Torridalsveien 1). (6/3)	Alternative høyder for S5 ble lagt ut til offentlig ettersyn

- | | |
|---|---|
| <p>6. I høringsperioden må grunneiers private forslag til høyder høres i områdene S4 (Østerveien 19, 21 og 23). (6/3)</p> | <p>Alternative høyder for S4 ble lagt ut til offentlig ettersyn</p> |
| <p>7. S4 høres med bygg der konstruksjoner og fasader utføres i tre og med grønne tak. (Enst.)</p> | <p>Før høring ble krav om bruk av tre tatt med i § 2.3.5 i bestemmelsene. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten påpeker at krav om trekonstruksjon og vegetasjonsbruk gjelder alle byggeområdene, og er dekket gjennom fellesbestemmelser i § 2.1.5 og 2.1.6.</p> |
| <p>8. S4 høres med boliger og næringsareal uten parkeringsplasser for bil, og med minimum 2 sykkelplasser under tak pr boenhet. (Enst.)</p> | <p>Før høring ble krav om dette tatt med i § 2.3.5 i bestemmelsene. Intensjonen i vedtaket kan også gjennomføres på grunnlag av fellesbestemmelser i §§ 2.1.12 og 2.1.13 som har maks. krav til antall biloppstillingsplasser, og min. krav til sykkelplasser.</p> |
| <p>9. Område S1 høres med alternativ 1 og 2. For alternativ 2 gjøres det nye støyutredninger og prosjektet utfordres for å imøtekomme krav om god støyskjerming av boenhetene. Administrasjonen anmodes om å omarbeide alternativ 1 slik at en kan imøtekomme ønsker om en åpnere løsning som sikrer gode siktlinjer. (5/4)</p> | <p>Alternativ 2 for S1 ble vist i egen ramme på plankart til offentlig ettersyn. Planbeskrivelsen kap.5.14 er supplert med et kart som viser en mulig støyskjerming av alternativ 2 på S1. Siktlinje i alternativ 1 er bearbeidet. På plankartet er sonen for siktlinjen utvidet mot sørøst, og krav til bredde på siktlinje er økt fra 8 til 10 m i bestemmelsene.</p> |
| <p>10. En ber høringsinstanser spesielt om innspill til trafiksikkerhet for barn og unge som skal krysse Lund Torv, Østerveien og andre veier, på vei til og fra skole og fritidsinteresser. (Enst.)</p> | <p>Spørsmålene i vedtak 10-12 ble sendt på høring.</p> |
| <p>11. Det bes spesielt om innspill til hvordan krysset Østerveien/Torridalsveien/Kuholmsveien kan få 4 fotgjengeroverganger (gangfelt i lyskryss). (Enst.)</p> | |
| <p>12. Det bes spesielt om innspill til praktisk og effektiv sykkelvei over Lund torv. (Enst.)</p> | |

Planalternativene lå ute til offentlig ettersyn i perioden 05.07.19 – 09.09.19. Det kom inn 61 uttalelser. Disse er oppsummert og kommentert i eget vedlegg.

Innsigelser

Ved annen gangs offentlig ettersyn er alle innsigelsene som ble fremmet ved første gangs offentlig ettersyn frafalt, med unntak av Fylkesmannens innsigelse knyttet til støy på S1 (Elevinetomta) i alternativ 2. Forutsatt at Bystyret vedtar alternativ 1, vil ikke dette ha konsekvens. Om Bystyret mot administrasjonens innstilling vedtar alternativ 2, medfører dette mekling.

Endringer etter annen gangs offentlig ettersyn

Etter annen gangs offentlig ettersyn er planen endret ved at

- Planen fremmes kun i ett alternativ på hele planområdet.
- Bestemmelse om tre i fasadene/ er endret til der det er hensiktsmessig.
- Krav til vegetasjonskleddede vegger er endret til der det er hensiktsmessig.
- Presisering i bestemmelsene om hvor det skal etableres publikumsrettede virksomheter.
- Presiseringer på bestemmelsene knyttet til utomhusplan for Vabua.
- Presiseringer på bestemmelser knyttet til akebakke og terrengbearbeiding i Vabua mot ny bebyggelse langs Østerveien

PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING

Prosessen med områderegulering for Lund torv har gått over fire år, og det er et omfattende materiale som er utarbeidet. Det er gjennomført to offentlige ettersyn av planen, og ulike varianter av både av trafikksystem og bebyggelse har vært på høring. Som høringsinnspillene viser, er hovedproblemstillingene i planen knyttet til:

Bebyggelsesstruktur: En generell tilbakemelding er at høringspartene ikke er imot en oppgradering av Lund torv, men at det må tilpasses omgivelsene bedre. Flere mener at åpenheten rundt Lund torv forsvinner, og at det vil bli for mye og for tett bebyggelse. Noen høringsinnspill påpeker at den massive bebyggelsesstrukturen passer dårlig med bevaringsverdig bebyggelse like ved. Naboer i Kuholmsveien mener nybygg i felt B1 kommer for nærme deres tomter. Naboer i Parkveien/ Agder allé påpeker at alternativ 1 vil oppfattes som en mur mot Vabua, og at alternativ 2 er ute av proporsjoner mht. høyder og tilpassing.

Høyder/ utsikt/ sol-/ skyggeforhold: Gjengående innspill er at naboer både ovenfor (Hamreheia, Steinkleiva, Parkveien, Agder allé) og nedenfor (Østerveien, Sommerogata, Peder Claussøns gate) påpeker at foreslått bebyggelse er for høy, og ødelegger utsiktsforhold og gir dårligere solforhold. For eiendommene ovenfor planområdet er det kveldssituasjon som er kritisk, men for eiendommene nedenfor er det solforhold morgen og formiddag som er kritisk. Mange innspill sier at 3-4 etasjer er «passelig» høyde i området.

Trafikkløsninger og trafiksikkerhet: Høringsparter har spilt inn at de ikke ser forbedringer i ny gateløsning i forhold til dagens løsning. Eiere av og naboer til foreslått ny felles atkomst til S4 fra Torridalsveien har gitt kritiske innspill til denne, og påpeker at trafiksikkerheten i Torridalsveien ivaretas dårlig. Elevråd ved Oddemarka har spilt inn behov for trafiksikker skolevei, og at trygge over-/ underganger må sikres. Ved annen gangs offentlig ettersyn var det stort fokus på at Lund torv ikke må bygges ut før trafikkforholdene er bedret.

Grunneiere/ utbyggere har gitt innspill om høy utnyttelse på sine tomter.

Vabua: Et gjennomgående tema har vært motstand mot endring av akebakkens kvalitet og helning, motstand mot motfylling på grunn av grunnforhold og skygge vinterstid.

Elevinetomta: Tap av grøntarealer, samt utnyttelse og høyde på bebyggelsen framheves som negativt.

Bebyggelsen – høyder og struktur

Det største temaet i tilbakemeldinger og tidligere politiske behandlinger har vært høyder og volum på bebyggelsen, og hvordan dette påvirker utsikt, innsyn, åpenhet/ lukkethet.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging viser til at det bør bygges tett ved kollektivknutepunkter. By- og miljøutvalget vedtok 20.06.19 at «*Lund Torv må ha høy utnyttelse rundt kollektivknutepunktet som er i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Flere boliger i disse områdene vil gi store miljøgevinster samt større bredde i boligtilbud på Lund Torv*».

Kommunens vedtatte høyhusutredninger utpeker Lund torv som et mulig sted å etablere høyhus. Universitetsbyen Kristiansand – Utviklingsplan 2040 er vedtatt av Bystyret og viser en intensjon om å fortette ved Lund torv.

For noen naboer oppleves en slik fortetting negativt. Ved første gangs offentlig ettersyn var det mange innspill mot planen i sin helhet. Ved annen gangs offentlig ettersyn har innspillene gått mer i retning av at det er for høy og for mye bebyggelse. Mange av innspillene har pekt på at 3-4 etasjer er passe på denne delen av Lund.

By- og miljøutvalget har to ganger vedtatt å høre bebyggelse med større høyder enn det administrasjonen har innstilt på. Dette har sikret en bred høring med flere alternative byggehøyder.

Alternativ 1 – opprinnelig alternativ 2 – revidert alternativ 2

Ved første gangs offentlig ettersyn ble det lagt ut to komplette alternativer (kommunens forslag, alternativ 1 og grunneierforslaget, alternativ 2). Mange av høringsinnspillene påpekte forskjellene som de to alternativene medfører. Naboer i bakkant oppfatter høringsalternativ 1 som en mur mot Vabua, mens høringsalternativ 2 omtales som å være ute av proporsjoner. Flere av høringsinnspillene peker på at alternativ 2 har størst påvirkning på omgivelsene, med tanke på tap av utsikt, innsyn, sol-/ skyggeforhold mv. I høringsuttalelsene framkommer det tydelig at naboer og brukere av Vabua er opptatt av hvordan parkområdet blir påvirket av ny bebyggelse. Begge alternativene vil medføre endring av landskapsrommet og utsikt.



Alternativ 1, første gangs offentlig ettersyn



Opprinnelig alternativ 2, første gangs offentlig ettersyn.

Før politisk behandling og annen gangs offentlig ettersyn samarbeidet plan-, bygg- og oppmålingsetaten og grunneiere om et revidert alternativ 2 for feltene S2, S3, B3, B4 (Østerveien 30-40). For de øvrige ble kun kommunens alternativ 1 fremmet, og tilhørende illustrasjon som viser planens alternativ 2 på feltene S2, S3, B3, B4 og bebyggelsen i alternativ 1 på planområdet for øvrig ser slik ut:



Revidert alternativ 2

I det følgende gjennomgås de ulike delene av planområdet med plan-, bygg- og oppmålingsetatens anbefaling på de enkelte områdene:

Delfelt S2, S3, B3, B4 (Østerveien 30-40)

Som nevnt over, er det utarbeidet to alternativer til bebyggelse på disse tomtene; alternativ 1 med lamellbebyggelse i 4/5 etasjer, og alternativ 2 med relativt høye punkthus. Alternativ 2 (grunneierforslag) ble revidert i samarbeid mellom grunneiere og kommunen for å følge opp by- og miljøutvalgets vedtak samt å imøtekomme høringsinnspillene, både mtp høyder, støy og manglende busslomme. I det reviderte alternativ 2 gikk man bort fra høyhus i opptil 13 etasjer, og bebyggelsen ble endret til en lamell i to og tre etasjer med fire punkthus i opptil åtte etasjer som stikker opp av sokkelen. Alternativet blir en variant av høringsalternativ 1 og 2. Lamellstrukturen i alternativ 1 beholdes i en lavere utgave, og punkthusene har en noe lavere høyde enn tidligere.



Alternativ 1
Oppriss

Oppriss av alternativ 1.



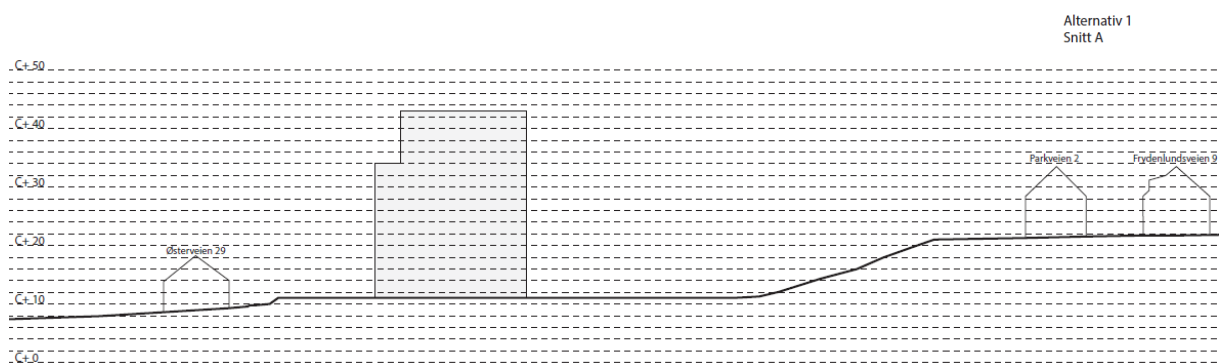
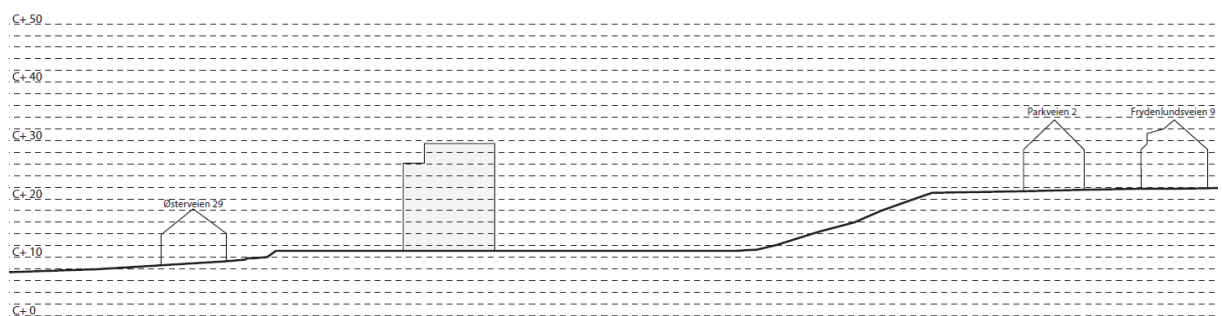
Alternativ 2
Oppriss

Oppriss av høringsalternativ 2. Alternativet er ikke lenger aktuelt, og er bearbeidet til alternativet vist under:

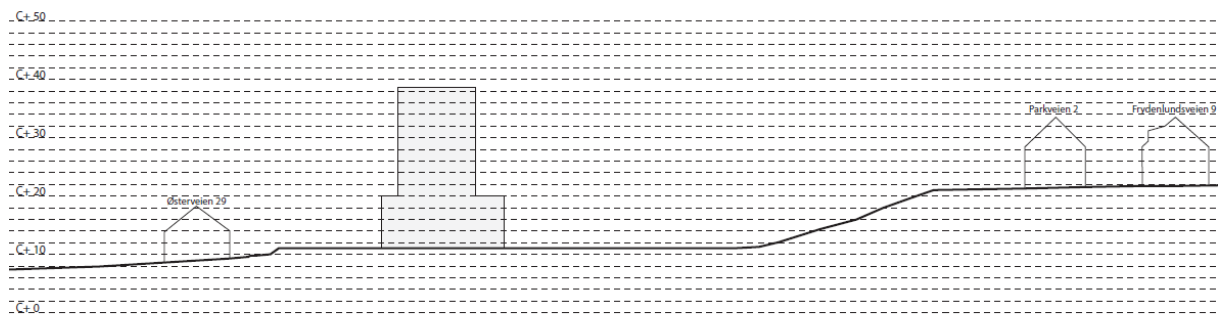


Oppriss av revidert alternativ 2.

Det er utarbeidet snittegninger som viser forslag til bebyggelse langs Østerveien, både i alternativ 1, opprinnelig alternativ 2 og revidert alternativ 2. Snittlinjene er markert på illustrasjonen til høyre, og snittegningene er gjengitt under.

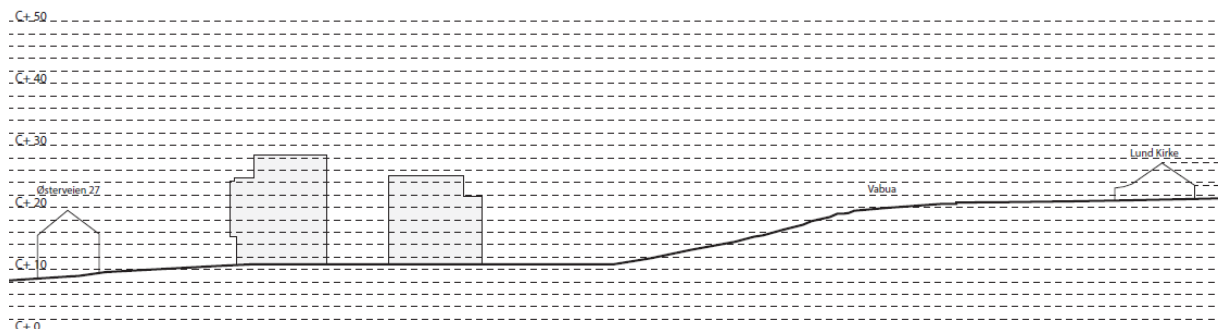


Alternativ 2
Snitt A

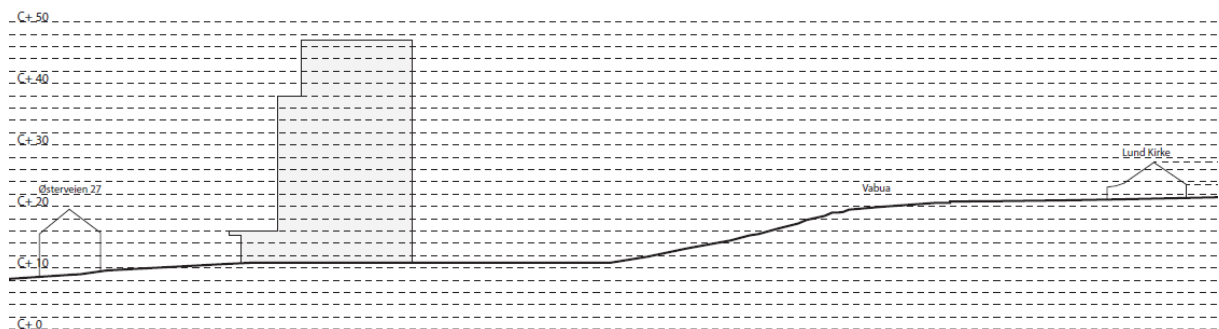


Revidert Alternativ 2
Snitt A

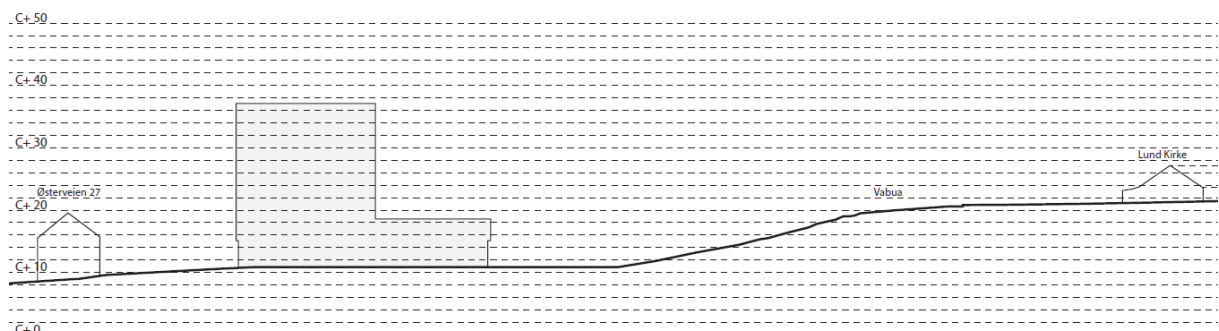
Snitt som viser alternativ 1, opprinnelig alternativ 2 og revidert alternativ 2 fra Frydenlundsveien 9, gjennom Vabua og Østerveien 29.



Alternativ 1
Snitt B



Alternativ 2
Snitt B



Revidert Alternativ 2
Snitt B

Snitt som viser alternativ 1, 2 og 3 (revidert alternativ 2) fra Lund kirke, gjennom Vabua og Østerveien.

Revidert støytredning viser at bebyggelsen i revidert alternativ 2 vil bedre støyforholdene i Vabua i forhold til det opprinnelige alternativ 2 fordi bebyggelsens nederste to etasjer

skjermer for støy. Uteareal for boligene i S2, S3, B3 og B4 etableres oppå sokkelbygg i 2/3. etasjer, og vil sannsynligvis få en bedret støysituasjon i forhold til opprinnelig alternativ 2.

Det reviderte alternativ 2 har en større åpenhet enn alternativ 1, og det har lavere bebyggelse enn det opprinnelige alternativ 2. Fra Vabua vil en få noe mer utsikt mellom punktbyggene enn i de to opprinnelige alternativene. Revidert alternativ 2 vil gi noe mer solinnslipp lenger ned i bakken enn i alternativ 1. Det reviderte alternativet vil bidra med en sammenhengende bymessig bebyggelse som definerer gateløpet. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at bygget i åtte etasjer nærmest Marviksveien vil fungere godt sammen med bebyggelsen rett over gata ved Lund torv (Elevinetomta, S1-4) som er i opptil 7 etasjer med maks. gesimshøyde c+37.

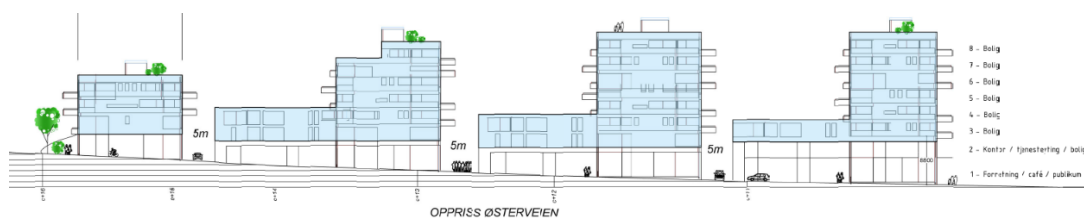
For naboene i Parkveien/ Agder allé vil revidert alternativ 2 gi noe større konsekvenser med tanke på tap av sol og utsikt enn de opprinnelige alternativene. Med bakgrunn i høringsuttalelsene og for å gi en bedre overgang mot nabobebyggelsen i nord, og bedre sol-/ utsiktsforhold, bør det øverste bygget i B4 reduseres med en etasje, og en del av øverste etasje på det nest øverste punktbygget i B3 tas bort. I tillegg bør det nest nederste punktbygget i S3 bli smalere, slik at silhuetten av bygget framstår med bedre proporsjoner, samtidig som det vil bidra til noe bedre utsikts/ solforhold i Vabua. Endringene er vist med gul linje på opprisset under:



Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at S2, S3, B3 og B4 vedtas som i det reviderte høringsalternativ 2 (utsnitt vist til høyre), men med følgende reduksjon på bebyggelsen:

- Nordre del av B4/ 5 etasjer reduseres til 4 etasjer/ maks gesimshøyde c+ 29
- En seksjon av B3/ 7 etasjer reduseres til 6 etasjer/ maks. gesimshøyde c+ 33
- Byggegrense mellom S2-2 og S3 skyves 4 m mot nord.

Et mer detaljert oppriss på disse eiendommene vil med dette vedtaket se slik ut:



S1 (Elevinetomta)

Dette er kommunens eiendom, som kommunen ønsker å planlegge for studentboliger med tilhørende fasiliteter. Kristiansand kommune, v/ kommunalutvalget har i vedtak av avtale med grunneierforum gitt SiA forkjøpsrett på tomte med formål å etablere studentboliger. Studentsamskipnaden i Agder har allerede fått tilskudd fra kunnskapsdepartementet til bygging av 300 studentboliger. SiA må være i gang med bygging sommeren 2020, slik at innflytting kan skje fra sommeren 2022.

Før annen gangs offentlig ettersyn vedtok by- og miljøutvalget å legge ut S1 i to alternativer, til tross for at administrasjonen kun anbefalte alternativ 1.



S1 - høringsalternativ 1 – fremmes til sluttbehandling

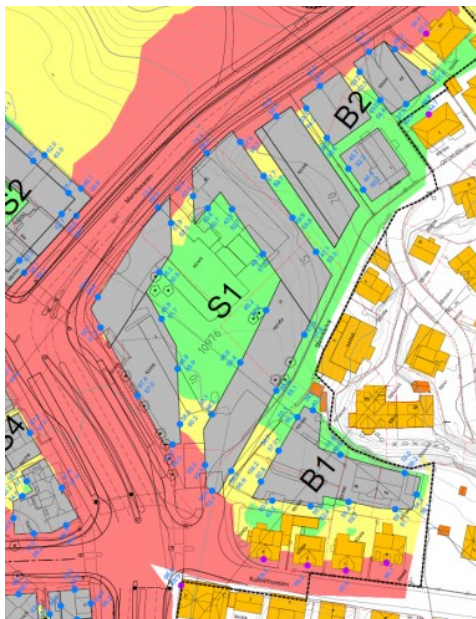
S1 - høringsalternativ 2 – anbefales ikke

Naboer har spilt inn at grøntarealene på Elevinetomta ønskes bevart, og om de skal bebygges, så er 3-4 etasjer mer ønskelig enn det som ligger i planforslagene. Selv om en park/ grøntarealer ville være en kvalitet for området, er det andre hensyn som ligger til grunn for planarbeidet. Denne tomte er sentral, og vi ser det som god arealbruk å fortette med ulike sentrumsformål med et større tjenestetilbud for området. Samtidig som grøntarealene fjernes, vil det samtidig tilføres nye kvaliteter; innenfor S1 skal det anlegges et byrom/ torv på min. 1250 m², som bl.a skal inneholde en sandlekeplass. Dette gir kvaliteter for uteopphold/ allmennheten, om enn noe annerledes enn dagens grøntareal. Gjennom S1 er det sikret en 10 m bred siktlinje mellom Vabua og Lund torv.

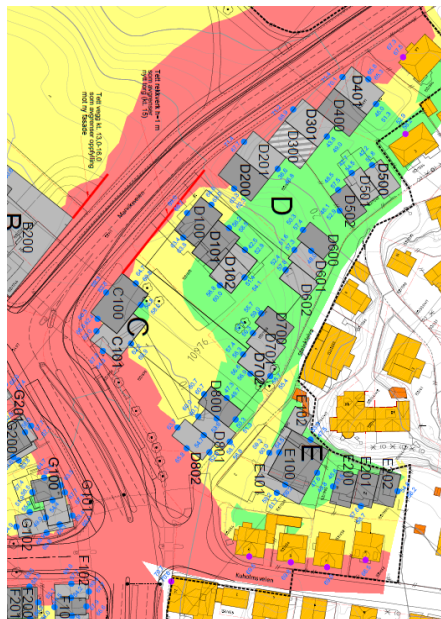
I sine høringsinnspill fremhever både Studentsamskipnaden i Agder, Universitetet i Agder, Studentorganisasjonen i Agder og Velferdstinget i Agder alternativ 1 som det foretrukne alternativet. De oppfatter at dette alternativet ivaretar studentenes interesse på best måte, lokalisert rundt det indre torvet, med gode uteoppholdsarealer.

I planalternativ 2, er studentboligene primært plassert mot støyutsatte gater. Planalternativ 2 har sine kvaliteter i åpenheten mellom Østerveien og torvet, men støyutredningen viser at

torvarealet vil ligge i rød/ gul støysone. Til dette alternativet foreligger det fortsatt innsigelse fra Fylkesmannen i Agder. Alternativ 2 kan ikke egengodkjennes av bystyret. Det vil kreve mekling i etterkant.



Alternativ 1 - støysituasjon i 2030, basert på framskrevne trafikktall.

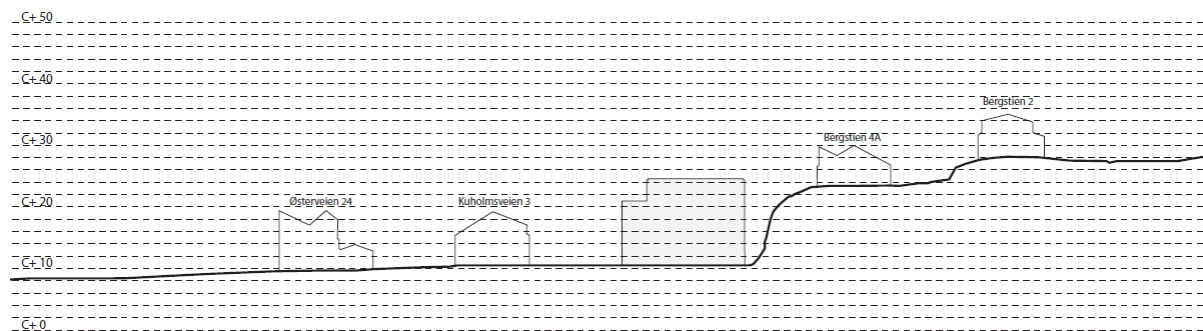


Alternativ 2 - støysituasjon i 2030, basert på framskrevne trafikktall.

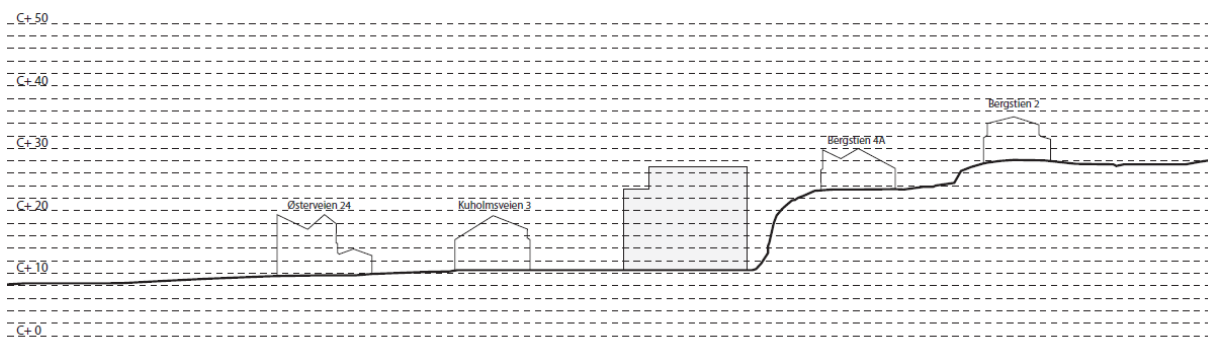
Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anser alternativ 1 som det eneste reelle alternativet for Elevinetomta. Både kommuneadministrasjonen og studentsamskipnaden anbefaler dette, og det foreligger fortsatt innsigelse til alternativ 2 på denne delen av planområdet. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at S1 vedtas som i høringsalternativ 1. Vi oppfatter at dette er det eneste alternativet som gjør at SiA kan få bygget studentboligene de har fått bevilning til innenfor deres krav til fremdrift.

B1 (Steinkleiva/ Kuholmsveien)

Ved første gangs offentlig ettersyn viste høringsalternativ 1 bebyggelse i fire etasjer på B1. Nybygg innordner seg nivå på bakenforliggende terreng og bebyggelse. Tomtene bak ligger på cote 23/24, mens nybygget er foreslått med en maks. gesimshøyde på cote 24,5. Bestemmelsene hjemler også et takoppbygg for tekniske installasjoner og heistårn 3 m over maks. gesims med størrelse på maks. 30 m². Høringsalternativ 2 viste den nordre delen av bebyggelsen i B1 i 5 etasjer (cote 27). Naboer i bakkant påpekte tap av utsikt som problematisk. Naboer i Kuholmsveien 3-7 har i sine høringsinnspill påpekt at bebyggelsen oppleves å komme svært nærmere med balkonger 2 m fra eiendomsgrænse, og at verdien av uteoppholdsarealene deres på bakre del av tomtene vil få redusert sin bruksverdi som følge av økt innsyn.



Alternativ 1
Snitt E



Alternativ 2
Snitt E

Snitt som viser alternativ 1 og 2 fra Bergstien 2 og 4, gjennom B1 og Kuholmsveien

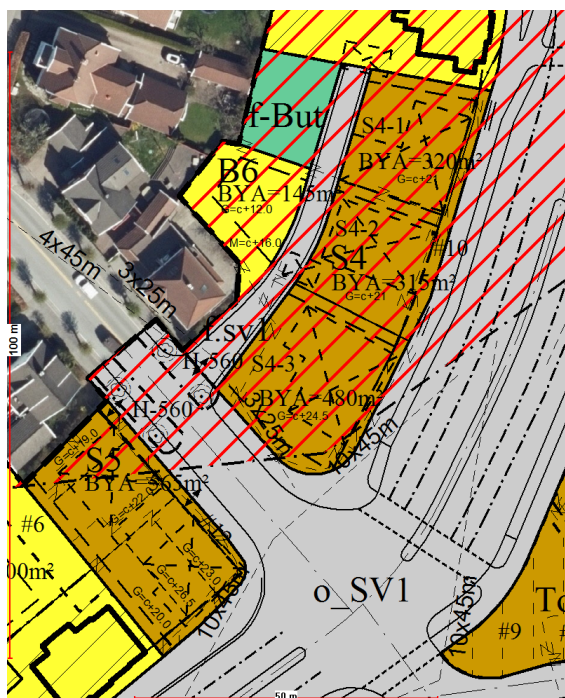
Før annen gangs offentlig ettersyn ble alternativ 1 justert ved at en del av B1 ble innarbeidet i planforslaget med 5 etasjer (cote 27). I forhold til høringsalternativ 2 er grunnflata på bebyggelsen i 5 etasjer redusert, og utsikt fra bakenforliggende tomter vil bli mindre berørt enn i høringsalternativ 2. Den nærmeste bebyggelsen på S1 vil bli etablert med gesimshøyde på maks. cote 27, og utsikt fra Bergstien vil påvirkes også av denne bebyggelsen. Ut fra dette anbefaler plan-, bygg- og oppmålingsetaten å vedta planforslaget slik det foreligger for B1.

S4 (Østerveien 19-23) og S5 (Østerveien 17 og Torridalsveien 1)



Representanter for Østerveien 17, 21 og 23 har spilt inn at de ønsker høyest mulig utnyttelse av sine tomter. Grunneierforslaget (alternativ 2), viser bebyggelse i Østerveien 17 med 4, 5 og 6 etasjer, og Torridalsveien 1 i 3 og 4 etasjer. Østerveien 19-23 er vist med 4-6 etasjer. Plan-, bygg- og oppmålingsetatens forslag (alternativ 1) tok utgangspunkt i lavere bebyggelse. Til politisk behandling før annen gangs offentlig ettersyn anbefalte plan-, bygg- og oppmålingsetaten kun å legge ut alternativ 1 til offentlig ettersyn. By- og miljøutvalget

valgte å legge ut grunneieralternativet på nytt offentlig ettersyn



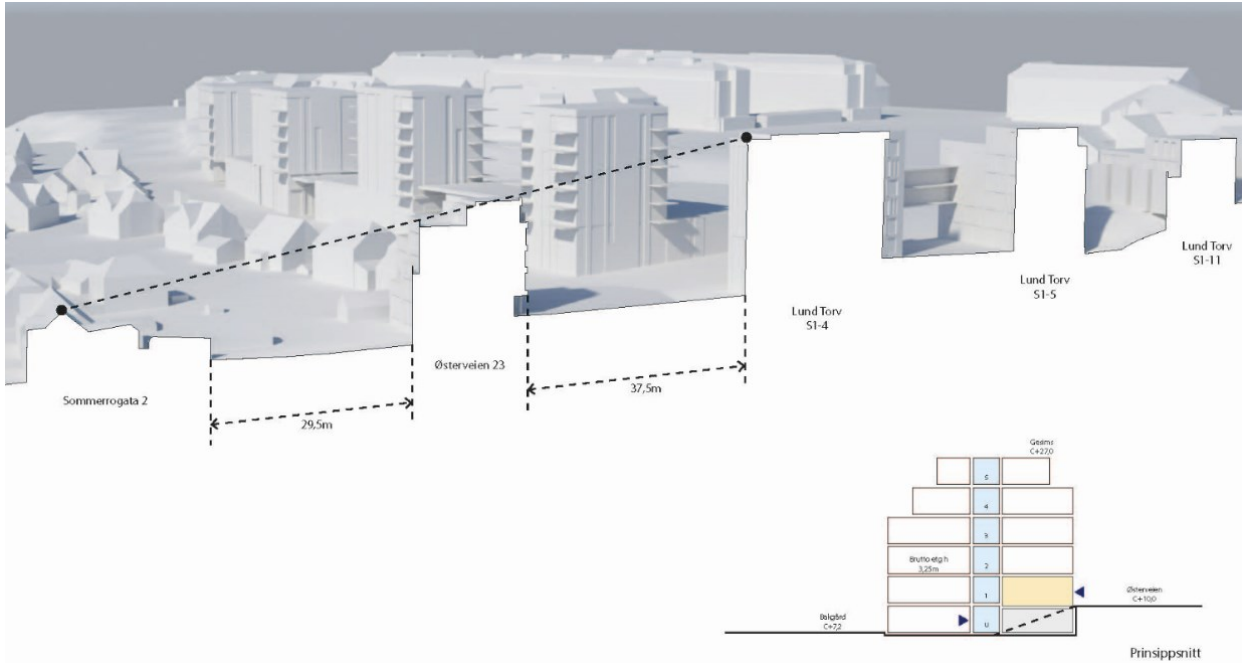
S4 og S5 - høringsalternativ 1



S4 og S5 - høringsalternativ 2

S4 – Østerveien 21 og 23

Ved annen gangs offentlig ettersyn har eierrepresentanter sendt inn illustrasjoner som viser hvordan S5 kan bebygges innenfor de rammene for høyder og utnyttelse som er satt i alternativ 2:



Grunneierforslaget sett fra Lund torv. Markering av høydene i alternativ 1 (kommunens alternativ) vist med gult.



Dagens situasjon sett fra Sommerrogata



Grunneierforslaget sett fra Sommerrogata

I grunneierforslaget er det lagt opp til fire etasjer mot Østerveien, med inntrukket femte etasje. Mot Sommerrogata gir dette et bygg i 6 etasjer, men også denne veien kan bygget trekkes tilbake. I kommunens forslag er det lagt til rette for to relativt høye etasjer med tredje etasje inntrukket mot Østerveien, og med en oppdeling av bebyggelsen som gjenspeiler dagens struktur. Hjørnebygget mot Torridalsveien (Østerveien 19) er gitt størst høyde. Slik er det tenkt at ny bebyggelse på Østerveien 17 og 19 kan markere atkomsten til Lund torv fra Torridalsveien

Naboer mot Sommerrogata påpeker at ny bebyggelse vil ta sol, og uttrykker bekymring for vintersituasjon. Det ser ikke ut til at alternativene gir veldig ulike konsekvenser i vintersituasjon.

S5 – Østerveien 17 og Torridalsveien 1

Utbyggers forslag til utbygging av Østerveien 17 og Torridalsveien 1 ble i sin helhet lagt inn i alternativ 2. I kommunens alternativ 1 er foreslått bebyggelse tatt inn i planen, men med Østerveien 17 en etasje lavere enn hva eier har ønsket. Tomta tåler en høy utnyttelse, men den ligger også i overgangen til bevaringsverdig bebyggelse. Vi mener at et bygg i 3-5-4 etasjer håndterer dette mye bedre enn bygget som er vist i 4-6-5 etasjer.



Illustrasjon som viser grunneierforslaget for Østerveien 17 og Torridalsveien 1. Kommunens forslag til reduksjon av bebyggelsen vist med gult.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at alternativ 1 er det maksimale man bør tillate på høyder i disse feltene. Både S4 og S5 ligger i overgangen til områder med bevaringsverdig bebyggelse, bestående av eneboliger på relativt romslige tomter. Terrenget spiller også inn her; den høyeste delen er mot Østerveien, slik at bebyggelsen forutsettes å ta opp terrengforskjell med underetasje/ sokkeletasje med fasade mot vest. Slik vil altså et 3 etasjes bygg mot Østerveien få en fire etasjes høy fasade mot vest. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at delområde S4 og S5 vedtas som vist med høyder i alternativ 1. Dette er lagt inn på plankartet som fremmes til sluttbehandling.

Trafikkløsning

Ved offentlig ettersyn er det kommet innspill fra naboer om at det nye gatesystemet ikke vil bedre dagens trafikksituasjon, at det fortsatt vil oppleves lite trygt, og at det fortsatt vil være en vesentlig andel biltrafikk gjennom området, og det foreslås å stille rekkefølgekrav til utbygging av gatesystemet før utbygging av byggeområdene.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at gatesystemet som ligger i planen prioriterer bussen gjennom området mye bedre enn i dag. Planforslaget vil bidra til et tryggere og ryddigere trafikkbilde, der gående og syklende ivaretas bedre enn i dagens situasjon. Gående og syklende er atskilt både langs Østerveien og Marviksveien. Over torvet må gående og syklende benytte samme areal, og syklende må tilpasse tempo etter gående. Det er ikke ønskelig med delt gang-/sykkelløsning over torvet som innbyr til stor hastighet. Vi ønsker å lage en bysituasjon, og ønsker ikke å øke gatebredden ut over det som inngår i forslaget til plan. I tillegg til areal som reguleres til samferdselsformål, vil også ubebygde møbleringssone innenfor sentrumsformål inngå som en del av torvarealene. Sykkelfelt langs Marviksveien til Østerveien har blitt diskutert i prosessen, men den har blitt forkastet, da sykkelfelt helt ned til Østerveien anses lite trafikksikkert av Statens vegvesen.

Det er lagt opp til at kryssing av gater skjer i plan, da det ikke er ønskelig med over- og underganger i et bymiljø. Det er heller ikke mulig å få dette til med gode funksjonelle løsninger mtp. lengder på eventuelle ramper, og tilgjengelig areal.

Biler må fortsatt kunne kjøre gjennom området, da Marviksveien-Torridalsveien er en av bydelen Lunds to forbindelser til resten av kommunen.

Det er ikke aktuelt å stille rekkefølgekrav til opparbeidelse av gateløsningen som vist på illustrasjonsplanen før utbygging av byggeområdene. Der det er nødvendig med rekkefølgekrav for å stenge atkomster for trafikksikkerheten er dette innarbeidet. Ny gateløsning er først og fremst for å avhjelpe dagens situasjon og møte fremtidens utfordringer. Ny gateløsning er ikke nødvendig for ny bebyggelse og kan derfor ikke stilles som rekkefølgekrav.

Atkomst til S4 (Østerveien 19-25)

I planen er det forutsatt at eksisterende kjøreatkomst mellom Østerveien 23 og 25 stenges, og at ny felles atkomst til Østerveien 19-25 legges fra Torridalsveien. Eier av Østerveien 19 ønsker ikke atkomst over sin eiendom, og har gitt flere innspill om dette i prosessen.

Til første gangs offentlig ettersyn vedtok by- og miljøutvalget å høre en alternativ atkomst til disse eiendommene fra Østerveien (dagens situasjon). Statens vegvesen reiste innsigelse til denne av trafikksikkerhetsmessige grunner. Ved annen gangs offentlig ettersyn ble det på grunn av innsigelsen kun fremmet forslag om kjøreatkomst fra Torridalsveien, og det er denne som nå inngår i planforslag til sluttbehandling.

Felles kjøreatkomst til Østerveien 19-25 er inngående beskrevet i planbeskrivelsen kap. 5.4. Det er viktig å påpeke at stengning av atkomst mellom Østerveien 23 og 25 ikke er en følge av utbygging på eiendommene Østerveien 21 og 23, men gjøres for å fjerne en avkjørsel som allerede i dag ikke er trafikksikker. Den er svært viktig å fjerne også i fremtidig situasjon med ny gateløsning.

Vabua

Vabua er et svært viktig område, både for de som bor her, og for byen for øvrig. Det er et parkareal med helårsbruk, og her kommer folk fra hele byen vinterstid for å ake. I innspill blir det blant annet påpekt at ny bebyggelse lukker området som i dag oppleves åpent og har vid utsikt. Ny bebyggelse kaster skygge i varierende grad, noe som går ut over både trivsel i akebakken og naturmangfold blomstereng. Det er stor motstand mot motfylling i bunnen av akebakken, i høringsinnspillene spesielt, og fra ungdomsskoleelevene på Oddemarka

spesielt. De ønsker å bevare akebakken like bratt som i dag. I tillegg er det spilt inn ønsker om å etablere nye møteplasser og etablere bedre belysning langs stiene gjennom parken.

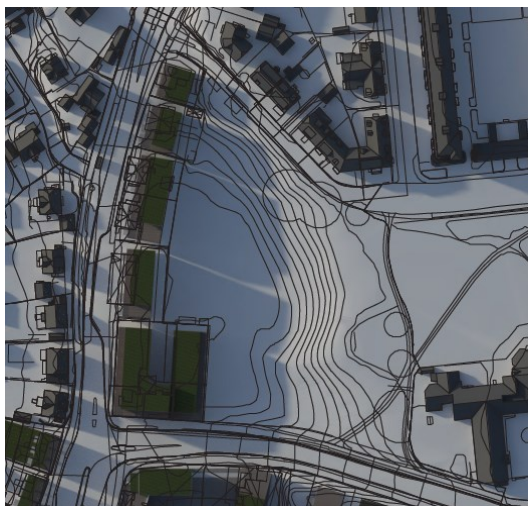
Formål

Vabua reguleres til grønnstruktur, og skal beholde funksjonene den har som akebakke og kvartalslekeplass. Parkvesenet har på grunnlag av innspill og egne idéer til utvikling av parken utarbeidet forslag til utomhusplan.

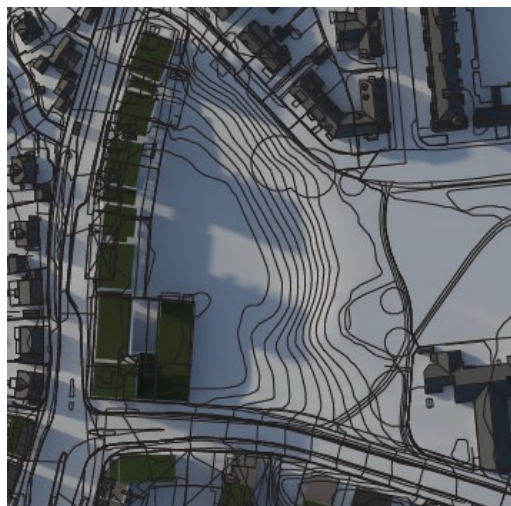
Det skal ikke etableres bygg i Vabua. All ny bebyggelse innenfor Østerveien 30-40 (felt S2, S3, B3 og B4) ligger innenfor tomtegrensene på de respektive eiendommer. Parkeringskjeller tillates etablert inntil eiendomsgrense mot Vabua. 1 m av fasaden på denne tillates å ligge i dagen, og terreng tillates fylt inntil, og skal arronderes mot terrenget i Vabua.

Skyggevirkning

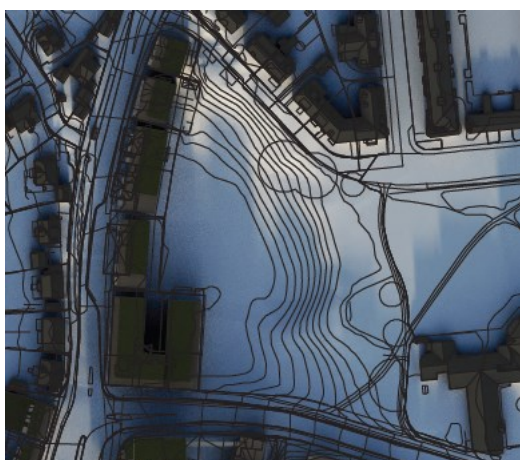
Når det fortettes, endres omgivelsene, og opplevelsen av å oppholde seg i Vabua vil endres, både med endrede utsikts- og solforhold. Begge alternativene gir konsekvenser, og det er lagt fram sol-/ skyggeanalyser for vår-/ høstjævndøgn, sommer- og vintersolverv. Under er det vist et lite utvalg; alternativ 1 kaster ikke like lang skygge opp i bakken som alternativ 2. Fordelen med alternativ 2 er at den har delvis lavere bebyggelse, slik at det blir mer sol på de lavere partiene av Vabua kveldstid om sommeren. Vinterstid står sola lavt, og det er ingen vesentlig forskjell på de to alternativene.



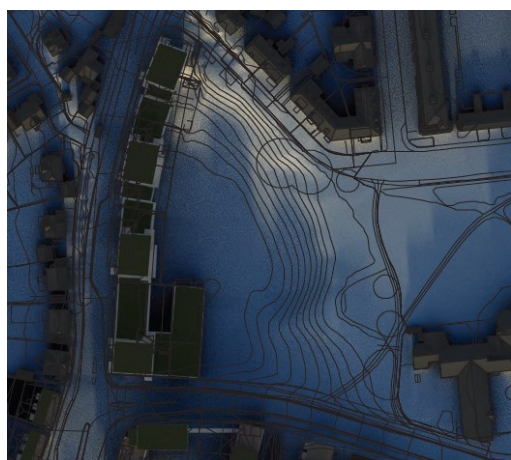
Alternativ 1: Sol-/ skyggesituasjon kl 20 midtsommer.



Revidert alternativ 2: Sol-/ skyggesituasjon kl 20 midtsommer.



Alternativ 1: Sol-/ skyggesituasjon kl 12 vintersolverv



Revidert alternativ 2: Sol-/ skyggesituasjon kl 12 vintersolverv

Naturmangfold

Det er kommet innspill om at skyggevirking forringer naturmangfoldet i Vabua, og at artsregistreringer manglet i utredning om naturmangfold.

Etter annen gangs offentlig ettersyn er naturmangfoldutredningen supplert av Naturmuseum og botanisk hage, Universitet i Agder, slik at registreringene fra 2019 nå inngår i utredningen. Vi vurderer rapporten til å være tilstrekkelig for å belyse konsekvensene for naturmangfoldet.

Naturmuseum og botanisk hage viser til at ifølge sol-/ skyggeanalysene vil de gamle askene bli lite direkte berørt, mens skyggeeffekt på engarealene vil bli større. Utbyggingsalternativer som gir økt skyggeeffekt vil kunne påvirke kvaliteten på engene, selv om dette vil være vanskelig å dokumentere. Det kan settes i verk avbøtende tiltak som en utvidelse av blomsterengene /slåttemarka. En utvidelse av blomsterengene vil gjøre området mer attraktivt for biologisk mangfold og gi ringvirkninger for fuglelivet og andre dyregrupper. For å sikre en utvidelse av blomsterenga, er det satt inn et punkt i bestemmelse til utomhusplan at utvidelse av blomstereng for naturmangfoldet skal vises i detaljert utomhusplan.

Grunnforhold

På grunn av grunnforhold er det i planen foreslått å etablere ei motfylling i bakken i Vabua for å sikre de områdene som inngår løsne- og utløpsområdene markert på illustrasjonen til høyre, som er hentet fra geoteknisk rapport. Motfylling er i tråd med NVEs . Rapporten viser svært skjematisk hvordan en slik motfylling kan etableres, men den er ikke endelig prosjektert. Dette må gjøres før den skal etableres, i forbindelse med byggeprosjektene som utløser behovet for motfylling. Bestemmelsene stiller krav om at motfylling skal etableres i tråd med geoteknisk rapport, prosjekteres av fagkyndig og formgis endelig i utomhusplan.

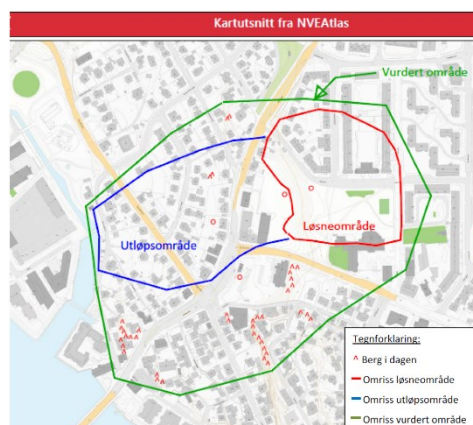


Fig. nr 70. Illustrasjon fra geoteknisk rapport.

Akebakke

Akebakken i Vabua skal opprettholdes. Vi har forståelse for ungdomsskoleelevenes ønske om å bevare bakken like bratt som i dag. Samtidig må man, som vist i avsnittet over, sikre stabile grunnforhold. Detaljert utforming av akebakke og motfylling er ikke avklart, men det er en forutsetning at utformingen gjøres slik at akebakken ikke flates ut for mye i bunnen og at den beholder ulike grader av bratthet. Reguleringsbestemmelsene stiller krav om at akebakke skal innpasses i parkarealet og skal ha varierende grad av helning. Utforming skal gjøres i detaljert utomhusplan, samtidig som en formgir motfyllinga.

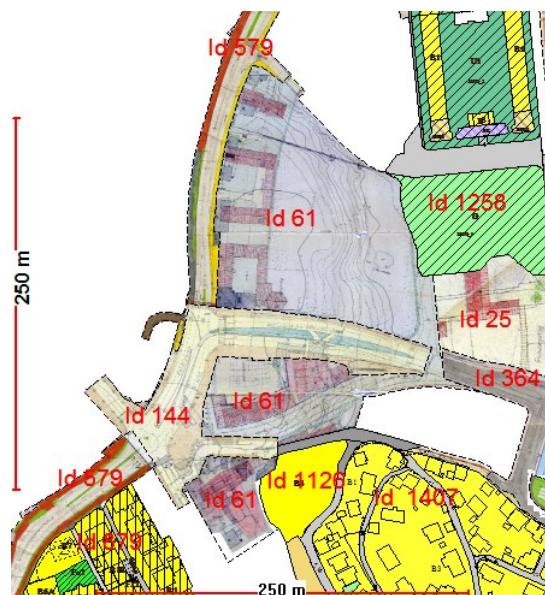
For vedlikehold vil det være en fordel å slake ut bakken noe fra dagens stigning på 1: 3,3. Utomhusnormalen viser 1:4 som maks stigning på arealer som skal klippes jevnlig.

Overvann må som i dag kunne håndteres i Vabua. Det er ikke tenkt at det skal være et konstant vannspeil i bunnen av bakken, men ved store regnskyll, vil det kunne bli stående vann i bunnen av bakken. Endelig formgivning og høydesetting av terrenget for dette temaet må også gjøres i detaljert utomhusplan

Detaljert løsning på utforming av motfylling, akebakke og overvannshåndtering i Vabua må altså gjøres i en detaljert utomhusplan, der en må jobbe med terrengforming, geoteknikk og overvann i en og samme prosess.

Oppheving av gjeldende reguleringsplaner

I forbindelse med offentlig ettersyn av planen, ble det samtidig varslet at reguleringsplaner for Østerveien – Lund torv, endr.reg. (plan id 61, vedtatt 02.03.54), reguleringsplan for Østerveien/ Marvikv. v/ Lund torv, endr.regulering (plan id 144, vedtatt 22.02.64) og reguleringsplan for Østerveien 17-25 avkjørsel (plan id 669, vedtatt 10.10.95) oppheves når områderegulering for Lund torv vedtas i Bystyret. Dette er en formalitet for å fjerne eldre underliggende planer fra planarkivet når ny områderegulering for Lund torv vedtas av bystyret. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler Bystyret å vedta oppheving av disse planene.



OPPSUMMERING

Til sluttbehandling av planen innstiller administrasjonen på å vedta revidert alternativ 2 for felt S2, S3, B3 og B4 (Østerveien 30-40), men med endringer. For de øvrige delfeltene er det kommunens alternativ 1 som anbefales. Dette ligger nå inne i plankart og bestemmelser som fremmes til sluttbehandling. Planbeskrivelsen beskriver både det anbefalte planforslaget, og de ulike alternativene som er vurdert i løpet av planprosessen. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at høydene og bebyggelsesstrukturene som ligger i alternativ 1 tar mer hensyn til naboene ved Lund torv samt planens hensikt om å legge til rette for et knutepunkt som bidrar til å binde sammen universitetsområdet på Gimle med Kvadraturen. Dette er detaljert begrunnet i punktene om de enkelte delfeltene.

Antall kjørefelt for biltrafikk reduseres. De frigjorte arealene brukes til buss og bedre plass til gående og syklende. Bussen får egne felt, og prioriteres på en helt annen måte enn i dag. Planforslaget vil bidra til et ryddigere trafikkbilde, der gående og syklende ivaretas bedre enn i dagens situasjon ved at gående og syklende er atskilt både langs Østerveien og Marviksveien. Over torvet må gående og syklende benytte samme areal, og syklende må tilpasse tempo etter gående. Det er ikke ønskelig med delt gang-/ sykkeløsning over torvet som innbyr til stor hastighet. Vi ønsker å lage en bysituasjon, og ønsker ikke å øke gatetverrsnittet ut over det som inngår i forslaget til plan. I tillegg til areal som reguleres til samferdselsformål, vil også ubebygde møbleringssone innenfor sentrumsformål inngå som en del av torvarealene.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at planen legger til rette for en god bymessig utvikling av Lund torv. Området vil få mange nye beboere, herunder studenter, og et bedre tjenestetilbud. Buss, gange og sykkel prioriteres. Planen viser et grep som balanserer ønsket om utvikling nedfelt i «Universitetsbyen Kristiansand – Utviklingsplan 2040» og tilstrekkelig tilpasning til området rundt. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at områderegulering for Lund torv vedtas.

Elin Aabel Bergland, 21.10.19