

REFERAT |KRS| Byutviklingsstyret (2011-2015) d. 08-11-2012

Mødedato Torsdag d. 08. november 2012 kl. 10:40

Mødested Tollbodgata 22

Indholdsfortegnelse

Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 25.10.2012.....	3
Handlingsprogram 2013-2016 sektor 5.1 Teknisk - Årsbudsjett 2013.....	5
Arbeidsplan vann og avløp 2013.....	8
Arbeidsplan vei og veilys 2013.....	12
Handlingsprogram for fylkesveier 2014-2017 - innspill fra kommunene.....	17
Rv 9 - Gartnerløkka - Jørgen Moes gate. Detaljplan. Sluttbehandling.....	20
Kvartal 46 - detaljplan Prinsippavklaring.....	36
Rodeneset. Detaljregulering. Sluttbehandling.....	41
Åsane - Grååsveien - 13/1 og 13/9. Detaljregulering. Sluttbehandling.....	57
Kystveien 146 - søknad om dispensasjon for fradeling av tomt og ppføring av bolig.....	71
Prestvikveien 34 og 36 - 152/1213, 1937 - 6-mannsbolig - fasadeutforming.....	77
Vragesløyfen 40, gnr 1 bnr 499 - Klage på avslag på uttrigger.....	79
Svanedamsveien 48, søknad om deling av eiendom.....	85
Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 08.11.2012.....	92
Referatsaker til møte i byutviklingsstyret 08.11.2012.....	94
Kjøita - 152/587 - detaljplan. Sluttbehandling.....	96
Søknad om havbeite for hummer - avklaring av kommuneplanens sjøområder avsatt til kombinerte	112

Punkt 204/12: Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 25.10.2012

Bilag

Protokoll byutviklingsstyret 25.10.2012



Dato: 23.10.2012
Saksnr.: 201200006-85
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 25.10.2012

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret godkjenner protokollen fra møte i byutviklingsstyret 25.10.2012.

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

**Punkt 205/12: Handlingsprogram 2013-2016 sektor 5.1 Teknisk -
Årsbudsjett 2013**



Dato: 23.10.2012
Saksnr.: 201210764-1
Arkivkode E: 145
Saksbehandler: Marit Borgenvik

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

Rådmannens forslag til handlingsprogram 2013-2016 - Årsbudsjett 2013

Saksfremstilling:

Teknisk direktør legger med dette frem rådmannens forslag til handlingsprogram 2013-2016 og årsbudsjett for 2013 for sektor 5.1 teknisk.

Handlingsprogrammet for 2013-16 presenteres i ett hoveddokument. Sektor 5.1 teknisk blir beskrevet med aktiviteter og utfordringer i dokumentets kapittel 6 på sidene 137-161. Endringer i sektorens betalingssatser og gebyrer blir omtalt.

Følgende dokumentasjon er elektroniske vedlegg til saken og legges ut på kommunens hjemmeside:

- Forslag til betalingssatser
- Oversikt over tilskuddsposter
- Forslag til plan- og utredningsprogram
- Fakta og analyser
- Sammenligninger med andre kommuner
- Drifts- og investeringstiltak utenfor budsjettrammen

Hoveddokumentet ble delt ut i bystyret 24.10.12.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret slutter seg til rådmannens forslag til handlingsprogram 2013-2016 og årsbudsjett for 2013 for sektor 5.1.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Marit N. Borgenvik
Rådgiver økonomienheten

Trykte vedlegg: Ingen

Elektroniske vedlegg:

- Forslag til betalingssatser
- Oversikt over tilskuddsposter
- Forslag til plan- og utredningsprogram
- Fakta og analyser
- Sammenligninger med andre kommuner
- Drifts- og investeringstiltak utenfor budsjettammen

Punkt 206/12: Arbeidsplan vann og avløp 2013

Bilag

ARBEIDSPLAN VANN 2013 (3)

ARBEIDSPLAN AVLØP 2013 (3)



Dato: 19.10.2013.
Saksnr.: 201208610-1
Arkivkode E: 144 M0
Saksbehandler: Mustafa Dumpor

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

Arbeidsplan vann og avløp 2013

Sammendrag:

Arbeidsplan vann og avløp skal dekke Ingeniørvesenets behov for fornying og utskifting av ledningsnett og mindre prosjekter innenfor vann- og avløpssektoren. I tillegg blir arbeidsplanen benyttet til å finansiere pumpeanlegg og utstyr som har så stor verdi at det ikke kan finansieres over driftsbudsjettene.

I budsjettet for 2013 er det foreslått bevilget kr 27,0 mill. til arbeidsplan vann og kr. 39.0 mill. til arbeidsplan avløp.

Vi har utarbeidet forslag til arbeidsplan for vann og avløp for 2013. Planen inneholder 24 prioriterte vannprosjekter og 30 prioriterte avløpsprosjekter. Vi har prioritert prosjekter tilsvarende forventede bevilgninger. Dersom det skulle oppstå problemer med å gjennomføre de prioriterte prosjektene, forutsettes at vi kan gjennomføre uprioriterte prosjekter i stedet etter en faglig vurdering av behovene.

Ved rehabilitering av avløpsledninger, forutsetter vi som tidligere at vi har anledning til å ta inn nye ledningsstrek under arbeidets gang dersom det viser seg at dette er nødvendig. Det opprettes hjelpekonti for hvert prosjekt.

Forslag til vedtak:

1. Ingeniørvesenet gis fullmakt til å gjennomføre vann og avløpsprosjekter i år 2013 med grunnlag i vedlagt forslag til arbeidsplan, datert 17.10.2012.

Terje Lilletvedt
byingeniør

Steinar Børresen
VA-sjef

Trykte vedlegg: Arbeidsplanen vann 2013,
Arbeidsplanen avløp 2013,
Utrykte vedlegg: Vann 2013
Avløp 2013

Bakgrunn for saken :

Generelt

Arbeidsplan vann og avløp skal dekke Ingeniørvesenets behov for fornying og utskifting av ledningsnett og mindre prosjekter innenfor vann- og avløpssektoren. I tillegg blir arbeidsplanene i noen grad benyttet til å finansiere pumpeanlegg og annet utstyr som har så stor verdi at det ikke kan finansieres over driftsbudsjettene.

I budsjettet for 2013 er det foreslått bevilget kr. 27,0 mill. til arbeidsplan vann og kr. 39,0 mill. til arbeidsplan avløp.

Arbeidsplanen utarbeides ved at Ingeniørvesenets medarbeidere melder inn aktuelle prosjekter. Plan- og prosjekt seksjonen i VA- avdelingen administrerer prosessen og i samarbeid med fagseksjonene prioriterer prosjektene med bakgrunn i tilstand på ledningsnett, overordnede planer, behov for koordinering med andre prosjekter og behov for koordinering med vei og gatelys med mer.

Det har de siste årene vært mye fokus på fornying av vann- og avløpsledningene, den såkalte utskiftingstakten. Arbeidsplanen er hovedfinansieringskilde for fornying av ledningene. Imidlertid er det slik at det ofte må gjennomføres anlegg som ikke blir kategorisert som fornying. Arbeidsplanen finansierer en del anlegg hvor det tidligere ikke har vært tilfredsstillende vann- og avløpsforhold. Vi gjennomfører også en del tiltak på pumpestasjoner og høydebasseng. På avløpssiden er det slik at dersom vi separerer overvann og kloakk, så er det bare den ene ledningen som blir registrert som fornyet. En økning av bevilgningen i arbeidsplanen vil derfor ikke automatisk føre til bedret fornyingstakt. Det vil avhenge av hvilke andre presserende oppgaver som dukker opp i det enkelte år. Over tid vil imidlertid økte bevilgninger medføre at vi klarer å fornye mer. Forholdet mellom fornyelse og andre prosjekter er vist i tabellen hvor «andre prosjekter» er markert med gul farge.

I 2013 har vi foreslått å bruke 75% av bevilgningen til fornying av vannledningsnett og 86% av bevilgningen til fornying av avløpsnett.

Vann

Til arbeidsplanen vann er meldt inn prosjekter for til sammen 85,2 mill. kr. Det vil si at behovet er langt høyere enn bevilgningen. Vi har prioritert prosjekter for 27 mill. kr. Dersom uforutsette forhold gjør det vanskelig å gjennomføre de prioriterte prosjektene forutsetter vi at vi kan gjennomføre uprioriterte prosjekter i stedet. Unntaksvis hender det også at det oppstår situasjoner i løpet av året hvor en får akutt behov for å gjennomføre arbeider som ikke er ført opp i arbeidsplanen. En forutsetter at administrasjonen i slike tilfeller har fullmakt til å foreta omprioriteringer.

Prosjektene er fordelt på fire bydeler. Mange av vannprosjektene er prioritert fordi vannledningene ligger sammen med avløpsledninger som skal skiftes.

I bydel øst har vi i år to vannprosjekter. Begge er del av et større prosjekt med fokus på utskifting av gamle og dårlige asbestledninger for vann, samt utskifting av utslitte avløpsledninger. Det samarbeides med Vei- og prosjekt avdelingen om oppgradering av vei, sluk og veily.

I bydel sentrum er ett av de største prosjektene på Østerveien (fra Lundsbroa til lyskrysset Marviksveien). Vannledninger skiftes ut og avløpsledninger separeres.

I Posebyen starter vi et stort prosjekt som har som formål å separere hele område og vannledninger tas samtidig. Eksisterende ledninger er i svært dårlig forfatning. og prosjektet tar flere år til å gjennomføre.

Videre skal vi rehabilitere VA ledninger som en del av opprustingen av øvre del av Markens gate. Ellers har vi mange mindre prosjekter med svært dårlige ledninger.

I bydel vest har vi også ett par større prosjekter. Det største er fornying av vannledningen fra rundkjøringen på Mosby til vannpumpestasjon Leirdalen. Ledningen er både gammel og må oppdimensjoneres.

Ellers har vi to prosjekter på Grimsmyra (Jonas Anton Helmg. og Eidsvollsmann Mørchs gate) med rester av felles system i en ferdig separert område.

I bydel syd har vi også par middels store prosjekter. På Holeberget etablerer vi en ring ledning for vann som vil styrke vannforsyning sikkerheten i området. Slettheia basseng får nytt overbygg.

Felles for alle bydeler:

Vi har tatt med et lite beløp til konsulenthjelp for å kunne fullføre et arbeide med revisjon av hovedplan for vannforsyningen samt saneringsplan Kvadraturen og saneringsplan Lund Sødal. Vi har også ført opp et beløp til skanning av tekniske arkiver (forberedelser for flytting til Torvet). Kostnadene fordeles jevnt på vann og avløpsdelen. Vi har tatt med ett beløp for utskifting av dårlige vannkummer i hele kommunen. Driftsseksjon for ansvar for kartlegging av behovet og prioritering.

Avløp

Til arbeidsplanen avløp er meldt inn prosjekter for til sammen 136 millioner kr.

Det vil si at behovet er langt høyere enn bevilgningen. Vi har prioritert prosjekter for 39 mill.

kr. Tilsvarende som for vann forutsetter vi at vi kan gjennomføre uprioriterte prosjekter i stedet dersom uforutsette forhold gjør det vanskelig å gjennomføre de prioriterte prosjektene.

Vi forutsetter også at vi har anledning til å ta med ledningsstrekke som ikke er med i planen dersom det under arbeidets gang viser seg at dette er nødvendig ut fra en faglig vurdering.

En viktig føring når det gjelder arbeidsplanen avløp er at vi skal legge til rette for kortslutning av flest mulig septiktanker.

I bydel øst finner vi de to største prosjektene, Fuglevika og Vardåsveien. Begge er en del av et større prosjekt med fokus på utskifting av gamle og dårlige asbestledninger på vann, samt utskifting av utslitte avløpsledninger.

I bydel sentrum er prosjekter i Kvadraturen prioritert. Det er nå gjennomført en grundig kartlegging av tilstanden på ledningsanleggene samt systematisk spyling av felles ledninger.

Det gir oss et godt grunnlag for utarbeidelse av saneringsplaner for dette området. Resultatet av dette arbeidet er at det er prioritert en del NoDig prosjekter på de strekkene med kritisk tilstand (felles ledninger - fare for kollaps). I tillegg starter vi ett stort prosjekt for separering av felles avløpssystem i Posebyen. Dette kommer til å ta flere år. Øvre Markens er fellesprosjekt med flere aktører involvert. Separering av gamle og utslitte ledninger i Østerveien er det desidert største prosjektet på Lund. I tillegg prioriterte vi flere andre prosjekter på Lund, St. Olavs vei, Teglverksveien og Marcus Thranes gate. I område sentrum planlegger vi å legge flere av prosjektene ut på anbud.

I bydel vest rehabiliterer vi ledninger i Høyelia. Dette prosjektet starter om par uker og avsluttes til neste år. Ledningene er i veldig dårlig forfatning og det åpner for kortslutning av mange septiktanker som er vanskelig tilgjengelige (bratt og smal vei). I tillegg er det to prosjekter på Grim, hvor vi separerer resterende deler av felles systemet i området.

I bydel syd etablerer vi to nye pumpestasjoner (siste deler av prosjektet for sanering av utslipp på Flekkerøya, spillvannet fra Flekkerøya pumpes nå over til Bredalsholmen RA).

I Gislemyrveien er kapasiteten på eksisterende overvannsystem utilstrekkelig og tiltak for bedring av forholdene er nødvendig.

Felles for alle bydeler:

Vi har tatt med et lite beløp til konsulenthjelp for å kunne fullføre arbeidet med revisjon av hovedplan for vannforsyningen samt saneringsplan Kvadraturen og saneringsplan Lund Sødal (tilsvarende beløp som på vann). Vi har også prioritert å sanere gamle septiktanker. De må saneres på en forsvarlig måte. Prosjektet tar flere år å fullføre.

En del av sjøvannsluker er i dårlig forfatning og fungerer ikke som de skal. Det resulterer i at sjøvannet i perioder renner inn i avløpssystemet. Vi bevilger midler til prosjektet, og driftsseksjon har ansvaret for gjennomføring og oppfølging.

Punkt 207/12: Arbeidsplan vei og veilys 2013

Bilag

Veiprosjekter 2013-2024



Dato: 18.10.2012
Saksnr.: 201009109-5
Arkivkode E: 144 Q02
Saksbehandler: Per Kjelsaas

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

Arbeidsplan vei og veilys 2013

Sammendrag:

Hovedtabellene i saksframstillingen viser forslag til fordeling av bevilgning til arbeidsplan vei og arbeidsplan veilys for 2013. Forslaget til arbeidsplan vei er bl.a. basert på prioriteringer gitt i vedtatt Trafikksikkerhetsplan for 2011 - 2014. Forslaget til arbeidsplan veilys er bl.a. basert på ønsker fra velforeninger, status og utbedringsbehov for kommunens veilysanlegg, samt muligheter for samkjøring med andre kabel- og ledningsanlegg.

Forslag til vedtak:

1. Ingeniørvesenet gis fullmakt til å drive anleggsvirksomhet for arbeidsplan vei og arbeidsplan veilys i år 2013 som vist i tabell 1-2 i saksframstillingen.

Terje Lilletvedt
byingeniør

Per Kjelsaas

Vedlegg: tabell over aktuelle tiltak langs kommunale veier for 2013-2023, datert 18.10.12

Bakgrunn for saken :

ARBEIDSPLAN VEI 2013

I rådmannens budsjettforslag er det foreslått en bevilgning på 4,0 mill. til arbeidsplan vei i 2013. Midlene foreslås fordelt som vist i nedenstående tabell:

Tabell 1 Arbeidsplan vei

Anlegg	Lengde	Kostn	Forbr. tidl.	Tild. 2013
Kuholmsvn./Prestvikvn.: fortau v/Kuholmsvn. 46	65	1,25		0,8
Øvre Slettheia: opprusting av gangvei nr. 57a-61e	260	1,2		1,2
Tinnheivn-Metallvn.: ombygging kryss og holdeplasser		2,7		1,5
Kongshavn brygge: sikring/ombygging		0,5		0,5
Div. sikkerhetstiltak				0,5
Leskur, busslommer inkl. BRA-prosj. Tinnheia				0,5
Sum arbeidsplan vei				5,0
Bevilgning 2013				4,0
Antatt overført fra 2012				-1,0
Sum til disposisjon				3,0

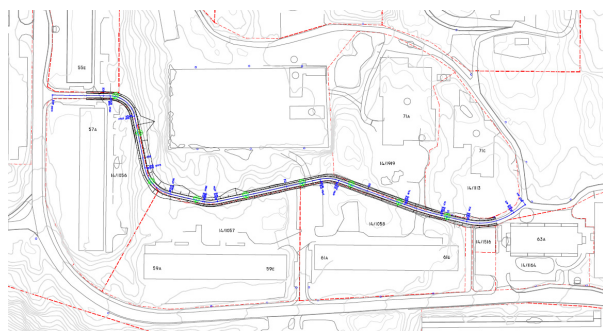
Det er oppført prosjekter utover foreslått budsjettramme. Det forutsettes at byingeniøren gis fullmakt til å vurdere hvilke av tiltakene som skal igangsettes innenfor vedtatt ramme. Nedenfor er gitt en kort beskrivelse av prosjektene:

Kuholmsveien/ Prestvikveien, fortau forbi garasje ved nr. 46

Fortau i Kuholmsveien og Prestvikveien er ferdig med unntak av 25 m + 40 m fortau forbi en dobbeltgarasje i krysset med Kuholmsveien - Prestvikveien. Bygging av fortauene må samordnes med godkjent plan for riving av dobbeltgarasjen og bygging av nytt garasjeanlegg. Det er inngått en avtale med eier av dobbeltgarasjen om kommunal andel på 1,25 mill, hvorav 0,8 mill. forutsettes finansiert av arbeidsplan vei (jfr. BUS-sak 151/11, behandlet 25.08.2011).

Øvre Slettheia: utbedring av gang-/sykkelvei mellom Slettheivn. nr. 57a og 61e

I forbindelse med levekårsprosjektet på øvre Slettheia, har beboerne ønsket utbedring og belysning av diverse gang-/sykkelveier som ligger på plataet rundt skolen. Gang-/sykkelveien er i dag for smal til å brøytes. Kostnadene til utbedring er anslått til 1,2 mill. kr.

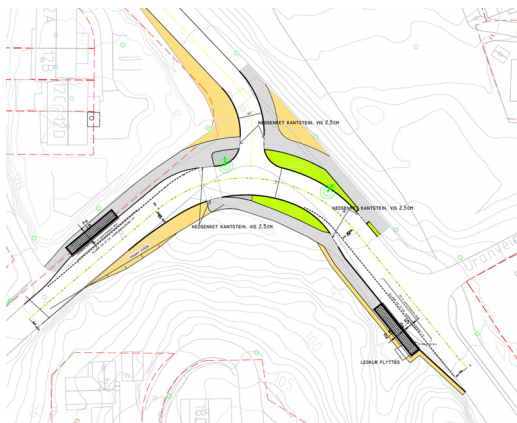


Plan for gs-vei Øvre Slettheia

Kryssutbedring og busslommer Tinnheiveien – Metallveien – Natriumveien

Krysset har i dag en uheldig utforming med feil linjeføring i forhold til busstraseen. Av hensyn til bussen framkomlighet ønsker vi å forkjørregulere busstraseen i Metallveien og Messingveien og bedring av linjeføringen er en forutsetning for dette.

Plan for utbedring av krysset ble sendt på høring til velforeninger og naboer i august 2011. Det var ingen merknader til planen som ble vedtatt av byutviklingsstyret 26.01.2012, sak 7/12. Kostnadene til prosjektet er beregnet til 2,7 mill. kr.



Plan for kryssutbedring Tinnheivn.- Metallvn- Natriumvn

Vi har fått tilsagn om 0,5 mill. fra fylkeskommunen til prosjektet og i BRA-søknaden for 2013 har vi søkt om 0,7 mill. til holdeplassopprustingen. Vi vil foreslå at resterende 1,5 mill. dekkes av ingeniørvesenets arbeidsplan.

Kongshavn brygge

Eget sak om Kongshavn brygge ble fremmet for byutviklingsstyret 27.10.2011. Vi foreslår at det avsettes 0,5 mill. til utbedring av bryggeanlegget i 2013.

Diverse trafikksikkerhetstiltak

Bevilgningen skal dekke mindre tiltak som fartsdempere, bussputer, siktutbedringer m.m. som dukker opp gjennom året og som ikke kan dekkes av vedlikeholdsmidler. Det foreslås avsatt kr. 500.000.

Holdeplasser, leskur

Bevilgningen skal gå til nye leskur, busslommer og ombygging av busslommer. Vi vil søke om statlige midler (BRA-prosjekt) til videreføring av tilrettelegging av holdeplasser på Tinnheia også i 2013. Det er krav om ¼ egenandel for å få støtte. Det foreslås avsatt kr. 250.000 til egenandel i 2013. Tilsvarende beløp forutsettes avsatt fra ATP-prosjektet. I tillegg foreslås avsatt 250.000 til andre holdeplassutbedringer og leskur.

ARBEIDSPLAN VEILYS 2013

Bevilgning på investeringsbudsjettet til veilys skal benyttes til nye veilysanlegg og utskifting av nedslitte anlegg. Det pågår for tiden store gravearbeider i kommunen (bredbånd, fjernvarme, vann- og avløpsanlegg) og det er store samordningsgevinster for kommunen å skifte ut dårlige veilysanlegg samtidig med andre arbeider.

Det er foreslått en bevilgning på 2 mill. kr. i 2013. Midlene foreslås fordelt som vist i nedenstående tabell:

Tabell 2 Arbeidsplan veilys

Anlegg	Lengde	Ant. pkt.	Kostnad	Tildel. 2013
Øvre Slettheia: belysning av gs-vei nr. 57a-61e	260	9	0,3	0,3
Østre Strandgt. nytt veilys Festn.gt.-Elvegt.	340	15	0,3	0,3
Elvegt.: nytt veilys Østre Standgt.-Kongensgt.	80	3	0,1	0,1
Nedre Lundsv.: nytt veilys Lundsbrua-Torridalsvn.	300	9	0,2	0,2
Lianveien GS- vei, nytt veilysanlegg	350	12	0,4	0,4
Diverse sanering av luftstrekk			0,5	0,5
Forsterket belysning ved gangfelt			0,4	0,4
Veilysstyring prøveprosjekt, utskifting av tennskap			0,5	0,5
Sum arbeidsplan veilys				2,8
Bevilgning 2013				2,0
Anslått overført fra 2012				0,0
Sum til disposisjon arbeidsplan veilys				2,0

Siden 2010 har vi utprøvd LED-armaturer i forskjellige prosjekter. Dette vil bli vurdert brukt videre både i forbindelse med armaturutskiftinger og nyanlegg i 2013. Vi ønsker også å tilrettelegge for dimming/energisparing av veibelysningen. Dette forutsetter at vi bygger om til målte anlegg, mens nesten alle våre anlegg i dag er umålte med fastsetting av energiforbruk via beregnet effekt.

Det er oppført prosjekter utover foreslått budsjetttramme. Det forutsettes at byingeniøren gis fullmakt til å vurdere hvilke av tiltakene som skal igangsettes innenfor vedtatt ramme. Nedenfor er gitt en kort beskrivelse av prosjektene:

Øvre Slettheia: belysning av gang-/sykkelvei mellom Slettheivn. nr. 57a og 61e

I forbindelse med levekårsprosjektet på øvre Slettheia, har beboerne ønsket opprusting og belysning av gang-/sykkelveien som ligger på platået rundt skolen. Kostnadene til 9 nye master med Kjøbenhavnerarmaturer med LED-lyskilder er anslått til 0,35 mill. kr.

Østre Strandgt. nytt veilyss Festrn.gt.-Elveggt.

I forbindelse med Aquaramautbyggingen skal fortau og veilyss i de 3 kvartalene opprustes. Kommunens andel av prosjektet er utskifting til grønnlakkerte master med Kjøbenhavnerarmaturer.

Elveggt.: nytt veilyss Østre Standgt.-Kongensgt.

Dagens stålmaster er gamle og i dårlig forfatning. Disse foreslås utskiftet til grønnlakkerte master med Kjøbenhavnerarmaturer.

Nedre Lundsv.: nytt veilyss Lundsbrua-Torridalsvn

I forbindelse med ledningsanlegg på strekningen, foreslås dagens gamle stålmaster utskiftet til grønnlakkerte master med Kjøbenhavnerarmaturer med LED-lyskilder.

Lianveien, belysning av gs-vei mellom Vardåsveien og Lian ringvei

Nytt veilyssanlegg. Gs-veien har ikke veilyss. Kostnader til 12 nye master med Kjøbenhavnerarmaturer med LED-lyskilder er beregnet til kr. 0,5 mill. kr (ca. 350 meter).

Diverse sanering av luftstrekk

Det dukker i løpet av året opp strekninger der det foretas gravearbeider av andre kabel- og ledningseiere og beboere ønsker å bidra til sanering av luftstrekk. Vi kan oppnå store samordningsgevinster ved å inngå samarbeid med disse. Vi foreslår at det avsettes 0,5 mill. i en diversepost til slike tiltak.

Forsterket belysning ved gangfelt

Gangfelt kan i mange tilfeller medføre en sikkerhetsrisiko ved at fotgjengere og syklistar får en falsk trygghetsfølelse. I Kristiansand har vi i stor grad sikret gangfelt ved hjelp av fartsdempere. I tillegg ønsker vi å kontrollere standard og nivå på veibelysningen ved de viktigste gangfeltene. Aktuelle tiltak kan være flytting av lysmaster, nye lyspunkter, utskifting av armaturer og utskifting til lamper med større lysstyrke og/eller bedre fargegjengivelse. Vi foreslår at det avsettes 0,4 mill. kr. til videre utbedring av veibelysning ved gangfelt i 2013.

Veilysstyring prøveprosjekt/utskifting av tennskap

I forslag til forskrifter i tilknytning til energiloven, er det stilt krav om strømmåling av alle veilyssanlegg fra og med 01.01.2014. Ved alle nye veilyssanlegg og der det foretas endringer av eksisterende anlegg, blir det stilt krav om strømmåler. Pr. i dag er 25 av våre totalt ca. 500 tennskap utstyrt med måler. Kostnader til installasjon av måler varierer fra ca. 15.000 til ca. 40.000, avhengig av tilstanden på tennskapene. Vi vil derfor få betydelige kostnader til målere i årene som kommer. Målte anlegg er en forutsetning for at en kan få økonomisk gevinst av energisparing gjennom å installere dimmere eller andre styringsenheter. Det pågår en teknologisk utvikling av styre- og strømsparingssystemer. Vi foreslår at det avsettes kr. 500.000 til utskifting av tennskap og prøveprosjekt med veilysstyring i 2013.

Punkt 208/12: Handlingsprogram for fylkesveier 2014-2017 - innspill fra kommunene

Bilag

4. TS-PLAN 2011-14 vedtatt i BUS 04.11.10
3. Brev av 06.09.2012 fra Vest-Agder fylkeskommune
2. Trafikksikkerhetsplan for Kristiansand 2011-2014
1. Kart over foreslåtte tiltak



Dato: 10.10.2012
Saksnr.: 200900022-54
Arkivkode E: Q81
Saksbehandler: Per Kjelsaas

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

Handlingsprogram for fylkesveier 2014-2017 - innspill fra kommunene

Vest-Agder fylkeskommune ber i brev av 06.09.2012 om kommunenes prioriteringer av tiltak til Handlingsprogram for fylkesveier 2014-2017. Det er vedtatt en årlig investeringsramme på 40 mill. kr. til små og mellomstore tiltak som ikke skal finansieres av bompenger. Kriterier for tiltakene er en kostnadsramme på 5 mill. kr. og de er delt inn i kategoriene trafiksikkerhetstiltak, kollektivtiltak og fast dekke på grusveier. For trafiksikkerhetstiltak stilles det krav om at disse er prioritert i kommunens trafiksikkerhetsplan. Kollektivtiltak vil for Kristiansands vedkommende bli prioritert og finansiert gjennom ATP-samarbeidet.

Med utgangspunkt i Trafiksikkerhetsplan for Kristiansand 2011-2014, vedtatt av byutviklingsstyret 04.11.2010, foreslås følgende prioritering av tiltak langs fylkesveier i Kristiansand:

Nr.	TILTAK	lengde	ca. kostn.	'14	'15	'16	'17
1	30-sone i Kvadraturen, inklusive intensivbelysning og fartsdempere i enkelte gangfelt		2,0	2,0			
2	Fv 1, Torridalsvn, opphøyd gangfelt og intensivbelysning ved Nedre Lunds v.		0,5	0,5			
3	Fv 456 Vågsbyggsveien, intensivbelyst og opphøyd gangfelt ved Andøyveien		0,5	0,5			
4	Fv 456 Vågsbyggsveien, fortau, intensivbelyst og opphøyd gangfelt ved Ærfuglveien		0,7	0,7			
5	Fv 456 Krooddveien, intensivbelyst og opphøyd gangfelt ved Skonnertveien		0,5	0,5			
6	Fv 456 Vågsbyggsveien, stenging av gangsti ved Brøviglia 9c		0,1	0,1			
7	Fv 1, Torridalsvn, opphøyd gangfelt og intensivbelysning ved Arenfeldts vei		0,4	0,4			
8	Fv452, Ålefjæravn.: fartsdemper og fotgjengergjerde ved Justvik skole		0,2	0,2			
9	Fv 405, Venneslaveien, intensivbelyst og opphøyd gangfelt ved Mosby skole		0,4	0,4			
10	Fv 405, Venneslaveien, fender langs fortau rv 9 - Mosby skole	150	0,3	0,3			
11	Fv 30, Mølle vannsvn., opphøyd gangfelt og intensivbelysning ved K. Krag's vei/Idda		0,3	0,3			
12	Fv 453, Østre Ålefjærvei, opphøyd gangfelt og intensivbelysning ved Brattvollsheia		0,3	0,3			
13	Fv 11, Tømmerstøveien.: gsv Holtevn. - Bordalen	30	0,6	0,6			
14	Fv 23, Marviksveien, miljøgate v/Wilds Minne skole	100	4,0		4,0		
15	Fv452, Ålefjæravn.: gsv Grovikvn. - Justvik skole	500	4,0		4,0		
16	Fv 11, Kystveien.: gsv Holtevn. - Vavikbakken	260	2,0		2,0		
17	Fv 3, Sørumsveien, gsv Randesundsheimen - Sørumskleiva	500	4,0			4,0	
18	Fv3, Kystveien, gsvei Vavikbakken – Tømmerstø	600	5,0			5,0	
19	Fv3 Kystvn.: veilys Tømmerstø - Vrånes	800	0,8			0,8	
20	Fv4 Kongshavnvn.: gsvei Kringsjå skole – Støleveien	150	1,0			1,0	
21	Fv3 Kystvn.: gangbru v Holtevn.		5,0				5,0
22	Fv4 Kongshavnvn.: gsvei Støleveien – Frikstad kirke	500	4,0				4,0
23	Diverse ts-tiltak		7,0	1,0	2,0	2,0	2,0
			43,6	7,8	12,0	12,8	11,0

Fylkesveier er vist med grønt og tiltakene er vist med rødt på vedlagte kart. Forslag til tidspunkt for gjennomføring er basert på prioriteringer i trafikk sikkerhetsplanen og en vurdering av nødvendig tid til planlegging/prosjektering og evt. grunnnerv. Det er også foreslått en diverse-post til mindre tiltak som dukker opp underveis i perioden.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret vedtar prioritering av tiltak til Handlingsprogram for fylkesveier 2014 – 2017 som vist i ovenstående tabell.

Terje Lilletvedt
Byingeniør

Per Kjelsaas

Trykte vedlegg:

1. kart over foreslåtte tiltak
2. Trafikk sikkerhetsplan for Kristiansand 2011-2014
3. brev av 06.09.2012 fra Vest-Agder fylkeskommune

Punkt 209/12: Rv 9 - Gartnerløkka - Jørgen Moes gate. Detaljplan. Sluttbehandling

Bilag

Saksprotokoll

2. Bestemmelser datert 25.09.2012

9. Alle skriftlige innspill - Statens vegvesen

8. Notat med innspill, medvirkningsprosess datert 26.09.2012

7. Statens vegvesens innspill og kommentarer til innkomne merknader

6. Illustrasjon støy - utsatte bygninger - eiendommer

5. Illustrasjon støy - støykart

4. Tekniske data

3. Planbeskrivelse

1. Detaljplan datert 25.09.2012

Rv9 Gartnerløkka Jørgen MoesGT VEDLEGG alle skriftlige innspill



Dato: 14.09.2012
Saksnr.: 201114371-28
Arkivkode E: L12
Saksbehandler: Mirza Lejlic

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
08.11.2012
21.11.2012

Rv 9 - Gartnerløkka/Jørgen Moes gate. Detaljplan. Sluttbehandling

Sammendrag:

Statens vegvesen er forslagstiller for forslag til detaljplanen som er utarbeidet i samarbeid med Kristiansand kommune.

Detaljplanen skal tilrettelegge for en mer bærekraftig byutvikling gjennom tiltak som:

- eget kjørefelt for buss inn mot sentrum
- oppgradering av holdeplasser og breddeutvidelse av gang- og sykkelvegen på ovennevnte strekningen
- det etableres flere sikre fotgjengeroverganger på strekningen (ved Kirkegården, bryggeriet og Olaf Isaahsens gate)

Virkning av planen og influensområdet er veldig stor. Noen negative virkninger i forbindelse med fremkommelighet/ trafiksikkerhet kan oppstå i byggeperioden. Plan- og bygningsetaten vurderer og oppfatter detaljplanen og planlagte tiltak som et viktig midlertidig prosjekt. Prosjektet er viktig for kollektivtrafikk og gang- og sykkelforbindelser i påvente av realiseringen og ferdigstilling av flere andre viktige vegprosjekter og disse planene er en del av en samlet plan for Bypakke Kristiansand.

For de som beveger seg til fots er undergangen under jernbanen ved Jørgen Moes gate en viktig snarvei. Parallelt med nye tiltak og utbyggingen av detaljplanområde blir det viktig med etablering av nødvendig standard og forbedringstiltak på undergangen under jernbane ved Jørgen Moes gate og undergangen ved (gang- og sykkelveien) Rv9.

På denne måten vil det også under anleggsfasen være bedre fremkommelighetsmuligheter og trafiksikkerhet langs Rv9/ Setesdalsveien. Dette gjelder spesielt skolebarn, eldre og funksjonshemmede.

Forslag til vedtak:

1. Detaljplan og planbestemmelser for Rv9 Gartnerløkka – Jørgen Moes gt. datert 25.09.2012 vedtas.
2. I byggeperioden skal standard for undergangen under jernbane ved Jørgen Moes gate og undergangen ved (gang- og sykkelveien) Rv9 forbedres med nødvendig tiltak for å sikre bedre fremkommelighetsmuligheter for gående og syklende.
3. Punkt 1.1 Støy i fellesbestemmelser utvides slik at det angis for hvilke boligeiendommer det skal gis tilbud om lokal skjerming og/ eller fasadetiltak (i samsvar med tabell 3 i Planbeskriveslen).

Teknisk direktor
Ragnar Evensen

Plan- og bygningssjef
Gunnar Stavrum

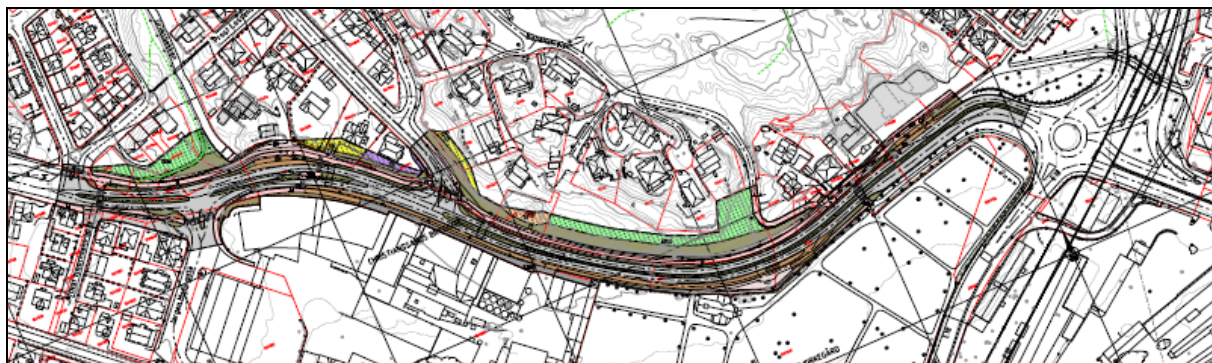
Trykte vedlegg:

1. Detaljplan datert 25.09.2012
2. Bestemmelser datert 25.09.2012
3. Planbeskrivelse
4. Tekniske data
5. Illustrasjon støy - støykart
6. Illustrasjon støy – utsatte bygninger/ eiendommer
7. Statens vegvesens innspill og kommentarer av innkomne merknader
8. Notat med innspill, medvirkningsprosess datert 26.09.2012
9. Alle skriftlige innspill – Statens vegvesen

Bakgrunn for saken:

Riksveg 9 er en del av overordnet veinett og samtidig viktig element i byens infrastruktur. Det er mye trafikk til og fra Kvadraturen på grunn av pendling og langtransport. Blandingstrafikken er belastende for lokalmiljøet og det er nødvendig med forbedringstiltak og samtidig forbedre fremkommelighet med kollektivtrafikk til Kvadraturen.

Planområde



Forholdet til andre planer:

- Vedtatt kommunedelplan for E39

Kommunedelplan for E39 fra 2005 er formelt og fortsatt gjeldende plan. I følge den skal det etableres en forlengelse i tunnel av E18 i Baneheia, som skal munne ut i et kryss nederst i Setesdalsveien, innenfor planområdet for planforslaget. Dette er ikke lenger aktuelt etter valgt konsept om Ytre ringvei/ Konseptvalgutredningen/ KVVU – 2040.

- Konseptvalgutredningen/ KVVU – 2040

Konseptvalgutredning for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen har vært på høring høsten 2011. Rapporten anbefaler at konseptet Ytre ringveg legges til grunn for videre planlegging. Med en slik ringvei vil riksvei 9 forbindes i et kryss ved Krossen. Videre foreslås det å flytte riksvei 9 til en trase gjennom Ledningedalen til et kryss med E39 i Hannevika. Dette vil på sikt bety stor avlastning av Riksvei 9 gjennom Grim, og strekningen Gartnerløkka – Jørgens Moes gate.

- Regionplan Agder 2020

Under hovedmålet kommunikasjon, er kollektivtrafikk og sykkelbruk nevnt spesielt. Det er et hovedtiltak å gjennomføre forpliktende areal- og transportplanlegging i alle byområder. Videre er det sagt at kollektivtrafikkens konkurranseevne må styrkes, slik at flere får en reel mulighet til å velge kollektivtilbud. Sykkel og fotgjengertrafikk er en viktig del av en fremtidsrettet transportstrategi sett fra klima-, reiselivs- og folkehelseperspektiv. Det skal tilrettelegges for et attraktivt tilbud av sykkelruter, turveger og sykkel som transportmiddel.

- Sykkelhandlingsplanen for Kristiansandsregionen 2011 – 2020

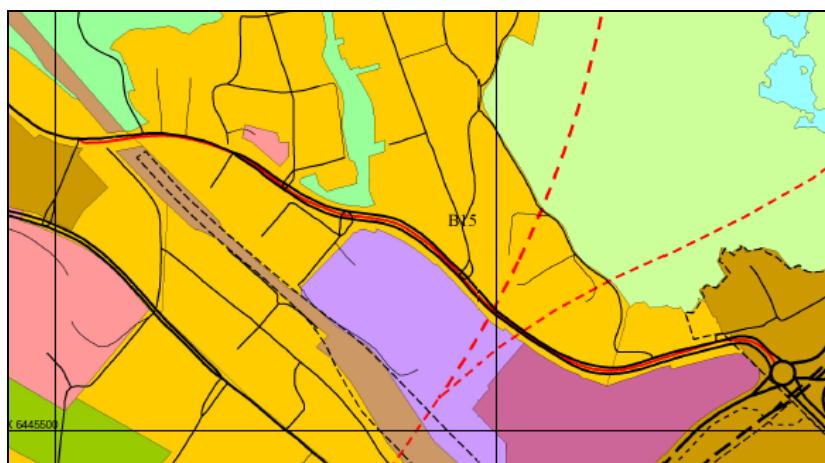
Riksveg 9 er del av hovedsykkelvegnettet som er de viktigste sykkelstrekningene i regionen. Viktige, fordi de binder sammen regionen og / eller har høy sykkeltrafikk. For dette nettet skal det bygges enten sykkelveg med fortau, der det er stor sykkeltrafikk eller dårlig sikt, kombinert gang og sykkelveg, sykkelfelt.

I sentrumsområder kan en ha blandet sykkeltrafikk og biltrafikk. Riksveg 9 er også del av det nasjonale sykkelrutenettet, sykkelrute 1. Utarbeidelse av sykkelhandlingsplanen for Kristiansandsregionen er del av arbeidet med Interreg IV, Nordiske Sykkelbyer.

- Regional plan for Kristiansandsregionen 2010 – 2050

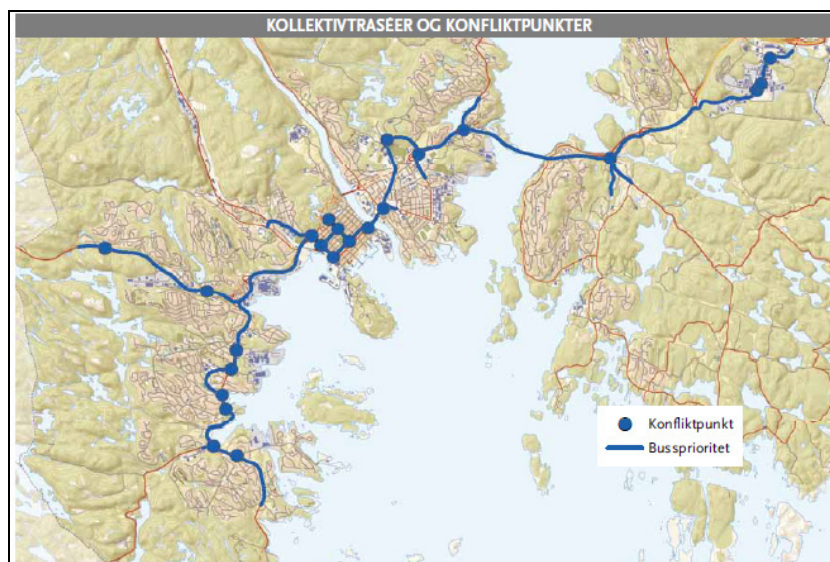
Riksveg 9 inngår i det som omtales som en del av Kollektivtrafikkens regionale stamvegnett og sammenhengende regionalt sykkelvegnett. Riksveg 9 fra Europavegen og opp til Vennesla, er som del av stamvegnettet, anbefalt omfattende prioriteringstiltak for kollektivtransport.

- Kommuneplan 2011 – 2022



Utsnitt – vedtatt kommuneplan

For nedre del av Setesdalsveien/ Rv9 er det behov for å reservere plass for fire felt, gitt at trafikkutviklingen fortsetter eller at det legges til rette for hinderfri fremføring av buss ved bruk av kollektivfelt.



Grunnlinjen for bussmetroen er vist på plankartet. Etterfølgende planarbeid skal dokumentere at hensynet til kollektivtrafikkens fremkommelighet er forsvarlig ivaretatt på kort og lang sikt.

- Kommunedelplanen for Kvadraturen

Nedre del av Rv 9 ligger i nytt forslag til Kommunedelplanen for Kvadraturen. Forslaget til Kommunedelplanen for Kvadraturen er under et nytt offentlig ettersyn med høringsfrist innen 2. november 2012.

- Bypakke Kristiansand

Bystyret har vedtatt Bypakke Kristiansand i møte 23.05.2012, saks nr. 81/12. Bypakken baseres på konklusjonene i KVV/KS1 – prosess i Kristiansandsregionen, Regional plan for Kristiansandsregionen, Bussmetrovisjonen og Sykkelhandlingsplan for Kristiansandsregionen. Byens transportutfordringer skal ha hovedfokus i pakken. Nødvendige virkemidler og tiltak i Kristiansandsregionen skal inngå.

- Planstrategi for Kristiansand 2013 -2015

Planstrategi for Kristiansand 2013 -2015 handler mye om Byutvikling og fremtidige transportløsninger. Det betyr nødvendig koordinering av tiltak og planer gjennom bypakke for Kristiansandsregionen som inkluderer Statens vegvesens planer for stamsykkelvei, kollektivtraseer, omkjøringsvei, vei til Kjevik samt kommunal gåstrategi, reguleringsplan Gartnerløkka mm.

- E18/ E39 Gartnerløkka –Meieriet - Breimyrskrysset

Planprosess er startet og det jobbes med en planprosjekt organisering. Oppstart av planen med forslag til områdeavgrensning og planprogram vil komme på våren 2013.

- Reguleringsplan Setesdalsveien 24A-Frobusdalen (plan nr.895)

Reguleringsplan for ungdomsboliger i Setesdalsveien 24A-Frobusdalen viser løsning for videreføring av gang-/sykkelveg og adkomst til boliger. Planavgrensningen for de to planene er lagt slik at de støtter til hverandre.

- Områderegulering for Grimsmoen

Områderegulering for Grimsmoen er under planbehandling. Planavgrensningen for de to planene er lagt slik at de støtter til hverandre.

Innkomne merknader til offentlig ettersyn:

Vest- Agder Fylkeskommune

Har ingen spesielle merknader til planforslaget.

Nedre Møllevannsveien vel v/ Jørn Kjetil Jacobsen

Styret i Nedre Møllevannsveien Vel har sett på de planer som nå foreligger for nedre del av Setesdalsveien og er positivt til at forholdene bedres for kollektivtrafikk, gående og syklende. Samtidig ønsker vi å få fram at vi er sterkt imot enhver tanke om å lage firefelts vei fra Gartnerløkka til Krossen, en utvidelse som eventuelt vil splitte en bydel i to på en helt uakseptabel måte.

Etter vår oppfatning er rundkjøringen på Gartnerløkka en vesentlig årsak til trafikkproblemene i Setesdalsveien. Trafikken inn til sentrum står i rundkjøringen og blokkerer alle veier inn. Økt kapasitet for nordgående trafikk må skaffes utenfor Gartnerløkka og Setesdalsveien, og vi ser med tilfredshet at det planlegges en alternativ vei i Ledningedalen.

Mye av trafikken på Setesdalsveien kommer fra Tinnheia. Vi stiller oss derfor undrende og uforstående til at den nye veien som skal bygges fra E-39 i Kolsdalen og opp til Tinnheia, ikke skal brukes av trafikk fra Tinnheia til østgående hovedvei inklusiv bysentrum. I sin tid ble denne veiplanen til for å avlaste nedre del av Setesdalsveien ved å ta bort en del av den trafikken som kommer fra Tinnheia. Vi har vanskelig for å forstå hvorfor veien, som nå snart er bygd, ikke skal brukes til det som opprinnelig var begrunnelsen?

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Plan- og bygningsetaten vurderer og oppfatter detaljplanen og planlagte tiltak som et viktig midlertidig prosjekt. Prosjektet er viktig for kollektivtrafikk og gang- og sykkelforbindelser i påvente av realiseringen og ferdigstillelse av flere andre enda viktige prosjekter:

- E18/E39 Gartnerløkka – Meieriet – Breimyrskryset
- Ledningsdalen – forbindelse Rv9/ E39
- Detaljplan for Jørgen Moes gate – Grimtorv

Disse planene vist ovenfor er en del av en samlet plan for Bypakke Kristiansand.

Detaljplanen skal tilrettelegge for en mer bærekraftig byutvikling gjennom tiltak som:

- eget kjørefelt for buss inn mot sentrum
- oppgradering av holdeplasser og breddeutvidelse av gang- og sykkelvegen på ovennevnte strekningen

Normann Ruder Waage, Setesdalsveien 44

Eier av Setesdalsveien 40,42 og 44 og kan ikke se at planforslaget ivaretar nærmiljøet, da det ikke foreligger noen forslag til skjerming av støy, innsyn og andre ulemper som har pågått i mange år. Bussstoppet ved Grimsbekken som grenser til ovennevnte eiendom har stor trafikk for av og påstigende. Ventende påsigende benytter eiendommen som urineringsplass spesielt i helgene, hvor en også finner knuste flasker og annet søppel både og utenfor gårdstunet. I forslaget skal det lages innbydende busstopp, noe som de er positive til under forutsetning av at eiendommen skjermes. Forslag til skjerming: Stabbesteinene i granitt som står langs eiendommen til steinvelvsbrua ved Grimsbekken tilhører gnr. 151 bnr. 1696.

I mellom stabbesteinene kan en godta at det legges naturstein på en slik måte at stabbesteinene fremheves. Over avsluttes det med herdet glass i ramme med stolper tilpasset stabbesteinene og naturstein. Dette vil gi busstoppet en utforming som blir estetisk riktig og vil være skjemmende for eiendommens anførte plager. Rekkverk over broa bør ha tilsvarende skjerming for støy og innsyn.

Grimsbekken er en tragedie slik det ser ut i dag, det fremsettes et sterkt ønske om at bekken og område rundt får en standardheving i forhold til dagens tilstand.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Det er i forbindelse med reguleringsplanarbeidet gjennomført en kartlegging og utredning av støyproblematikken på strekningen. I følge denne vil deres eiendom ikke være blant eiendommene som har krav på støyskjerming som følge av denne planen. Støy kan oppleves sjenerende selv om det ifølge regelverket ikke overskrider de grensene som utløser krav til støyskjerming. I vedlagt planbeskrivelse og støyutredning vises til alle vurderinger, konsekvenser og nødvendige tiltak. Neste fase blir detaljerte tekniske og landskapsplaner. Plan- og bygningsetaten vil anbefale kontakt med Statens vegvesen.

Torunn Lauvdal, Setesdalsveien 25

Foreslår at 40-sonen utvides til å gjelde fra Sigurds Lies gt til Gartnerløkka, og at det plasseres en fartsmåler i bakken ned mot fotgjengerfeltet ved Grimsvollen, i retning mot byen. En annen bakgrunn er at området er svært støybelastet, og at trailere kjører svært fort om natten, noe som øker støyen og ubehaget for beboerne langs Rv9.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

I planen tas det hensyn til støy. Det vises til videre planlegging i område som vil starte om kort tid. Ledningsdalen – forbindelse Rv9/ E39 vil i fremtiden avlaste Setesdalsveien for mye av tungtrafikken/ trailere..

Jørn Arnold Jensen, Prost Lassens gate 11

Ett av de mest karakteristiske elementene i området er en fin klynge av trær i krysset mellom Setesdalsveien og Grimsvollen. Trærne gir identitet til stedet, samtidig som de demper støy og skjærer for utsyn til biltrafikken. Det bes at disse trærne bevares som en vakker del av grøntområdet i et veikryss med mange syklende og gående.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Trærne er ikke blitt nøyaktig innmålt i forbindelse med reguleringsplanarbeidet og det er derfor vanskelig å si med 100% sikkerhet at ingen av dem vil måtte vike for å få gjennomført anleggsarbeidet. Statens vegvesen har som mål at denne treklyngen skal kunne bli stående. Under planleggingen av anleggsarbeidet vil det ses på hvilke tiltak som må settes inn for å bevare trærne (merking og eventuell fysisk beskyttelse).

Fylkesmannen i Vest- Agder, Miljøvernavdelingen

Planområdet grenser til Grimsbekken, som er et lokalt viktig bekkedrag. Friområde F2 og annen vegggrunn – grøntareal grenser til bekken. Det er ikke beskrevet i bestemmelsene hva som skal gjøres innenfor disse to områdene. F2 er vist som anlegg- og riggområde helt ned til bekkekanten. Det antas at området er tenkt benyttet til mellomlagring av masser og plassering av anleggsmaskiner. For å redusere faren for avregning fra massene ut i bekken og for å hindre utfylling i bekken, bør anleggs- og riggområdet som et minimum avgrenses på oversiden av eksisterende sti langs bekken. Det minnes om at det er kantvegetasjon langs vassdrag er gitt en særskilt beskyttelse gjennom vannressursloven §11. Tiltak som innebærer fjerning av kantvegetasjon ut over skånsom uttak av enkelttrær avklares med Fylkesmannen på forhånd. Hvis arbeidet innebærer mindre tiltak i selve bekken, må dette avklares med Fylkeskommunen.

I kapittel 6.6.1 i planbeskrivelsen er det gjort noen vurderinger knyttet til naturmiljø og naturmangfoldloven. Det gis råd om at det i vurderingene vises til relevante paragrafer i naturmangfoldloven (§§ 8 -12).

En må være oppmerksom på at det har kommet en ny retningslinje for støy i arealplanleggingen, T-1521, utgitt av Miljøverndepartement, juli 2012.

Fylkesmannens samfunnsavdeling har ikke hatt anledning til å gå gjennom reguleringsplanen med hensyn til juridisk sjekk av plankart og bestemmelser.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

For bestemmelsen til F2 skal følgende tekst legges til § 3.1, andre avsnitt:

"Det skal som midlertidig anleggsområde benyttes til veg for fremføring av utstyr og materiell i forbindelse med vegarbeidene."

Kantvegetasjon langs Grimsbekken er beskyttet gjennom vannressursloven §11. Der stien ligger parallelt med Grimsbekken vil den være avgrensning for anleggsområde (endring i detaljreguleringsplan). For området som ligger nærmest brua vil det være behov for å føre frem maskiner og utstyr i forbindelse med tiltak på brua/kulverten. (Statens vegvesen ved seksjon for Bruvedlikehold har planer om å utbedre rørene Grimsbekken går i under Rv 9.) Kap. 6.6.1 Naturmiljø og vurdering i forhold til naturmangfoldloven revideres slik at henvisning til relevante paragrafer tas med.

Prinsippene i naturmangfoldlovens §§8-12 er vurdert i saken.

Med hensyn til § 8 Kunnskapsgrunnlaget:

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i kommunens naturbase og i artsdatabanken.

Det foreligger ingen registreringer av verdifulle arter som blir berørt av tiltaket.

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

Vedrørende henvisning til Retningslinjer for støy i arealplanleggingen T-1442 i § 1.1. Navnet på retningslinjen ble endret i sommer til T-1521. Den er siden blitt endret igjen til T-1442 (2012).

Leif Arild Jakobsen, Banehaveveien 11A (9)

Trafikkmengden, også tungtrafikken, har økt merkbart de senere årene. Dette medfører naturligvis økt støy, med de ulemper dette har for nærliggende bebyggelse. I dette miljømessige tiltaket vil støyskjerming være et viktig element. For vår eiendom er støyverdiene anslått å ligge tett opptil verdier som krever tiltak.

En støyskjerm er beregnet til å gi god effekt, og vi ønsker derfor for videre planlegging, at det inngår i planene for vår eiendom. Veien slik den ligger i dag gir et svært høyt støynivå når tunge kjøretøy passerer kumlokk som ligger i veibanen. Den nye planen legger opp til utvidelse med blant annet kollektivfelt. Det vil være fornuftig i den videre planleggingen, å unngå at kummer plasseres i direkte i veibanens hjulspor. Dette vil i seg selv ha en stor støybegrensende effekt for hele strekningen.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Det er i forbindelse med reguleringsplanarbeidet gjennomført en kartlegging og utredning av støyproblematikken på strekningen. I følge denne vil deres eiendom ikke være blant eiendommene som har krav på støyskjerming som følge av denne planen. Støy kan oppleves sjenerende selv om det ifølge regelverket ikke overskrider de grensene som utløser krav til støyskjerming. I vedlagt planbeskrivelse og støyutredning vises til alle vurderinger, konsekvenser og nødvendige tiltak. Neste fase blir detaljerte tekniske og landskapsplaner. Plan- og bygningsetaten vil anbefale kontakt med Statens vegvesen.

Solholmen skole v/ Rektor, 16.05.2012, uttalelse til plandokumenter

Rektor er generelt skeptisk til utvidelsen av veien mot rundkjøringen på Grim. Dette vil medføre bredere vei for elever å krysse på vei til skole og fritidstilbud.

Dessverre er det slik at mennesker tar minste motstandsvei - hvis de ikke blir "overvåket". Rektor er redd for at det med økning av trafikk - særlig den tunge mot avfallsbrenneriet og bredere vei uten lettere adkomst/tvungen adkomst over eller under veien vil kunne medføre at det skjer en ulykke som vi ikke vil ha. Møtet mellom myke og harde trafikanter har som

regel bare et utfall. Rektor ønsker i planen en gjennomgang av under og overganger - Sebra overganger, og hva man må gjøre for å hindre ulykker i en hektisk hverdag hvor barn ferdes i rushtidskøer. Både barn og bilførere/ buss/ tungtransport vil ønske å komme seg frem så fort som mulig. Det er gjerne da "konflikten" oppstår. Dette må vi for alt i verden unngå.....!

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Detaljplanen skal tilrettelegge for en mer bærekraftig byutvikling gjennom tiltak som:

- eget kjørefelt for buss inn mot sentrum
- oppgradering av holdeplasser
- breddeutvidelse av gang- og sykkelvegen på ovennevnte strekningen
- i planen vises til flere sikre (Sebra overganger) fotgjengeroverganger på strekningen (ved kirkegården, bryggeriet og Olaf Isaahsens gate)

I planbeskrivelsen vises til vurdering av ulykker i perioden 2003 – 2011. Det er mål om økt trafiksikkerhet, tilrettelegge for alle og universell utforming.

Bystyret har vedtatt Bypakke Kristiansand i møte 23.05.2012, saks nr. 81/12.

Bypakken baseres på konklusjonene i KVV/KS1 – prosess i Kristiansandsregionen, Regional plan for Kristiansandsregionen, Bussmetrovisjonen og Sykkelhandlingsplan for Kristiansandsregionen. Byens transportutfordringer skal ha hovedfokus i pakken. Nødvendige virkemidler og tiltak i Kristiansandsregionen skal inngå.

- Planstrategi for Kristiansand 2013 -2015

Planstrategi for Kristiansand 2013 -2015 handler mye om Byutvikling og fremtidige transportløsninger. Det betyr nødvendig koordinering av tiltak og planer gjennom bypakke for Kristiansandsregionen som inkluderer Statens vegvesens planer for stamsykkelvei, kollektivtraseer, omkjøringsvei, vei til Kjevik samt kommunal gåstrategi, reguleringsplan Gartnerløkka mm.

- E18/ E39 Gartnerløkka –Meieriet - Breimyrskrysset

Planprosess er startet og det jobbes med en planprosjekt organisering. Oppstart av planen med forslag til områdeavgrensning og planprogram vil komme på våren 2013.

Solholmen skole v/ Styreleder, 28.05.2012, uttalelse til plandokumenter

Rammer for planarbeidet

Grim bydel har en plassering i byen som gjør at den er tungt belastet med vegtrafikk. Riksveg 9 deler bydelen i to og er både en barriere og en fare for ferdsel, særlig for barn og unge. Planforslaget forholder seg i svært liten grad til dette. Det er en alvorlig svakhet ved planforslaget. Det har blant annet medført at de store problempunktene langs riksvegen ikke er tatt med innenfor planavgrensningen. At dette burde vært gjort er påpekt fra de berørte i planprosessen og andre som har uttalt seg i den tidlige fasen av planarbeidet. Det er satt som en målsetting å øke trafiksikkerheten i området, samtidig som det ikke inngår egne midler til trafiksikkerhet i prosjektet som skal realiseres (side 14 i planforslaget). Vi har vanskelig for å forstå at dette er en fornuftig rammebetingelse for prosjektet. Vi minner om Statens vegvesens 0-visjon om at ingen skal bli drept eller varig skadet i trafikken. Mange barn og unge krysser riksveg 9 på veg til og fra skolen. Den løsningen som planforslaget legger opp til tilfredsstiller ikke 0-visjonen! I planforslaget er ikke situasjonen etter at riksveg 9 er flyttet diskutert (jfr. forslaget i konseptvalgutredningen for Kristiansandsregionen datert 7. juni 2011). På sikt foreslås det at

riksveg 9 legges om fra Krossen via Ledningedalen til et kryss ved Extrata. Planforslaget burde drøftet konsekvensene av en slik omlegging i forhold til behovet og utformingen av tiltaket. Vår lokalkunnskap tilsier at den korte køperioden i området vil gi en svært liten nytte av de foreslåtte investeringene i bussfelt. Etter at riksveg 9 er lagt om vil det ikke være behov for bussfeltet.

Planforslaget

Det er ikke gjort registreringer av gående i forbindelse med planarbeidet. Vi mener dette har ført til at planforslaget i alt for liten grad tar hensyn til de myke trafikantene i området. Det er påfallende at Statens vegvesen legger så stor vekt på datagrunnlaget for biltrafikken i utformingen av planen når området er en så sentral del av utfordringene for gående, og særlig barn og unge, i bydelen.

Vi mener at det er feil å legge en utforming for 50 km/t til grunn for planforslaget. Med de dårlige løsningene som er valgt for kryssing for de myke trafikantene burde dimensjonerende hastighet vært 30 km/t. Det ville vært i tråd med Statens vegvesens 0-visjon og gitt et bedre miljø både støymessig og i forhold til barrierevirkning i området. Slik planforslaget nå er utformet er det utelukkende basert på Statens vegvesens vegnormaler.

Grappa som har vurdert risiko i planprosessen foreslår skiltet hastighet 40 km/t fra Olaf Isachsens gate til Gartnerløkka. Statens vegvesen kommenterer dette med at dette tas med i byggeplanfasen (side 38 i planforslaget). Vi mener at fartsgrensen på denne strekningen burde være 30 km/t og at utformingen må ta hensyn til dette. Vi tror ikke det vil være tilstrekkelig å skilte 40 km/t dersom utformingen av anlegget er gjort ut fra et fartsnivå på 50 km/t.

I planforslaget er ivaretagelse av barn og unges interesser kort beskrevet (side 41). Vi mener beskrivelsen ikke tilfredsstiller lovens krav om at saken skal være så godt opplyst som mulig før vedtak fattes. Vi stiller oss kritiske til at trafikksikkerheten på stedet blir bedre med en mindre oppgradering av fotgjengerovergangene på strekningen når vegen er utformet for 50 km/t. Det er ikke gjort noen vurderinger av barn og unges bruk av området utover det å være trafikanter. Vi finner omfanget av beskrivelsen og vurderingene som er gjort påfallende sparsomme sett i forhold til de andre temaene i planbeskrivelsen (jfr. beskrivelsen av landskap og landskapsbilde og kulturmiljø).

Planforslaget legger opp til en utforming av vegen som en vei i henhold til Statens vegvesens standarder. Vi mener anlegget burde vært vurdert utformet som en gate. Det ville lagt til rette for en fornuftig utvikling også etter at riksvegen blir lagt om via Ledningedalen.

Prosess

I planforslaget opplyses det at det er avholdt møte med samarbeidsgruppa for Sentrum bydel i Kristiansand kommune (side 25 i planforslaget). Vi stiller oss kritiske til at ikke Grim bydel er strukket sterkere inn i planarbeidet, og at skolen ikke har fått vært med i oppstarten av planarbeidet.

Flere instanser og enkeltpersoner har uttalt seg til rammene for planarbeidet og temaer de anser som viktige. Vi kan ikke se at disse innspillene er kommentert eller håndtert på tilfredsstillende måte i planarbeidet. Statens vegvesen har kommentert innspillene om å utvide avgrensningen av planområdet (side 22 i planforslaget) med at «Bevilgninger og krav til fremdrift gjør at det ikke er hensiktsmessig å utvide planområdet på dette tidspunktet». Avgrensningen av planområdet og fremdriften i prosjektet er en politisk vurdering som må gjøres på bakgrunn av situasjonen i Grim bydel. Vi mener Statens vegvesen har gått ut over sitt mandat når denne drøftingen ikke er løftet opp på politisk nivå, og innspillene i de innledende fasene av planarbeidet ikke er vurdert mer inngående enn det som fremgår av planforslaget.

Det er gjennomført en risikovurdering av planforslaget hvor ulykker med gående og syklist er vurdert.

Analysen skiller ikke mellom voksne og barn, noe vi mener burde vært gjort for å ivareta barn og unges interesser i planprosessen. Vi kan ikke se at Grim bydel eller skolen har vært

involvert i vurderingene. Dette er en svakhet ved risikovurderingen som bør rettes opp før endelig behandling av planforslaget.

Gjennomføring

Trafikksikkerhet i anleggsperioden er ikke omtalt i planforslaget. Anleggsperioden vil bli særdeles utfordrende i forhold til trafikksikkerheten for barn og unge. Anleggsfasen er i planforslaget kommentert med at det bør lages en arbeidsvarslingsplan (side 40). Vi mener trafikksikkerheten for barn og unge bør være en premiss for gjennomføringen av prosjektet (dersom det skal gjennomføres) og forutsetter at bydelen og skolen involveres i dette arbeidet.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Bystyret har vedtatt Bypakke Kristiansand i møte 23.05.2012, saks nr. 81/12. Bypakken baseres på konklusjonene i KVU/KS1 – prosess i Kristiansandsregionen, Regional plan for Kristiansandsregionen, Bussmetrovisjonen og Sykkelhandlingsplan for Kristiansandsregionen. Byens transportutfordringer skal ha hovedfokus i pakken. Nødvendige virkemidler og tiltak i Kristiansandsregionen skal inngå.

- Planstrategi for Kristiansand 2013 -2015

Planstrategi for Kristiansand 2013 -2015 handler mye om Byutvikling og fremtidige transportløsninger. Det betyr nødvendig koordinering av tiltak og planer gjennom bypakke for Kristiansandsregionen som inkluderer Statens vegvesen planer for stamsykkelvei, kollektivtraseer, omkjøringsvei, vei til Kjevik samt kommunal gåstrategi, reguleringsplan Gartnerløkka mm.

- E18/ E39 Gartnerløkka –Meieriet - Breimyrskrysset

Planprosess er startet og det jobbes med planprosjektorganisering. Oppstart av planen med forslag til områdeavgrensning og planprogram vil komme på våren 2013.

I detaljplanen vises til utfordringer og konsekvenser i anleggsfasen. Solholmen skole ble i tide informert om planprosessen, og skolen hadde 6 uker på å organisere medvirkning med skolebarna før detaljplanforslag ble behandlet i BUS. Det ble i tillegg 9 ukers uttaleses frist til innspill og merknader og det ble til slutt forlenget med 2 nye uker. Det vises til vedlegg, notat med innspill, medvirkningsprosess, 17.08.2012.

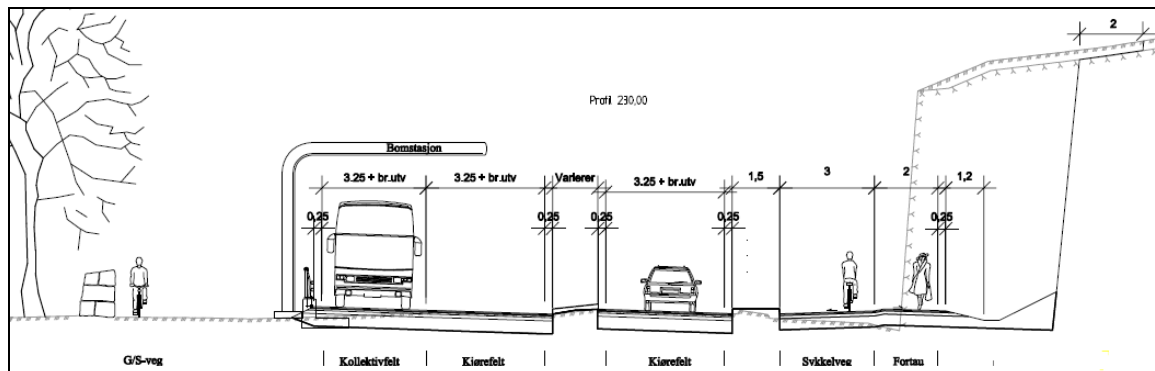
Planforslag datert 25.09 2012

Innhold i planforslaget kan beskrives slik:

- Flytting av to busslommer, til start og avslutning av kollektivfeltet
- Oppretting av et nytt gangfelt og sanering av to eksisterende.
- Justering av Rv. 9 ved Grimsbekken/Jørgen Moes gate for å få plass til valgt profil for gang- og sykkelveg (fortau og sykkelfelt).
- Justering av kryss mellom gang- og sykkelveg og Artillerivollen slik at krysset blir i henhold til håndbok017
- Oppgradering av midt- og siderabatter med granittkantstein og ny beplantning/belegg.
- Istandsetting av areal mellom kollektivfelt og CB/kirkegården, og møteplass ved Grimsbekken.
- Ny drenering av gang- og sykkelveg
- Ny gatebelysning

Vegstandard

Rv 9 er tilpasset standardklasse S1.



Figur. Normalprofil forbi kirkegården

Hovedformålet er at det etableres kollektivfelt fra Bryggeriet til Kirkegården, hvor det blir holdeplass før krysset ved Gartnerløkka. Alle bussholdeplasser oppgraderes til universell standard.

Gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelvegen er planlagt som sykkelveg med fortau, der feltene er atskilt av en ikke avvisende kantstein (håndbok 017 C.3.6.1). Sykkelfeltet skal ha bredde 3,0 m og fortau bredde 2,0 m. Rabatt mellom riksveg og gang-/sykkelveg skal ha bredde på 1,5 m

Geologi og Grunnforhold - geotekniske undersøkelser

Det vises til vedlagt planbeskrivelse, pkt. 5.3.1.

Nærmiljø og friluftsliv

Setesdalsveien/ Rv 9 binder sammen Kvadraturen og bydelene Grim og Tinnheia med turområder i Baneheia og Ravnedalen. Idrettsanlegget på Idda er et viktig mål for både voksne og barn/ skolebarn.

For de som beveger seg til fots er undergangen under jernbanen ved Jørgen Moes gate en viktig snarvei. Gang- og sykkelveien i seg selv er også en viktig aktivitetsarena for alle som sykler, går, skater, løper, går på rulleski etc.

Beboere på Grim beveger seg langs riksveien når de skal til sentrum og derfra videre til bade- og turområder på Odderøya og bystranda.

Kirkegården er en viktig grønn lunge i et ellers trafikkdominert område på Gartnerløkka og benyttes av de som besøker graver og deltar i begravelser her.

Naturmangfold

Naturmiljø og vurdering i forhold til naturmangfoldloven er beskrevet i planbeskrivelsen, pkt. 6.6.1. Inngrepet som er planlagt er oversiktlig og enkelt å vurdere, og virkningene av naturmiljøinngrep vurderes som ubetydelige. Kunnskapen om virkninger vurderes på denne bakgrunn også som god nok. Prinsippene i naturmangfoldlovens §§8-12 er vurdert i saken.

Konsekvenser av planforslaget

Planforslaget legger opp til en standardheving når det gjelder tilrettelegging for alle brukere av veisystemet. En oppgradering av både gang- og sykkelvei og kollektivsystemet vil virke positivt på tilgjengeligheten til aktivitetstilbudet i nærmiljøet. Sikrere fotgjengeroverganger gjør at barn i større grad vil kunne bevege seg på egenhånd.

Siktforholdene ved kryssing av Artillerivollen er ansett som den største utfordringen. Siktlinjene er tegnet inn med 10 x 10m til sykkelvegen som gir bedre sikt og øker oppmerksomheten både fra syklist og bilist.

Plan- og bygningsetatens vurdering av planforslaget

Planforslaget følger opp overordnede planer: Bypakke Kristiansand og Planstrategi for Kristiansand 2013 -2015. Dette handler om bedre kollektivtrafikkforbindelser i byen og større trafiksikkerhet for gående og syklende. Prinsippet om universell utforming er lagt inn i reguleringsbestemmelsene.

Risiko og sårbarhetsanalyse ROS

Sårbarheten under anleggsfasen vurderes som høy og vil kreve trafikk- og risikoreduserende tiltak. Det er utarbeidet ROS analyse for tiltaket som ikke identifiserer hendelser som tilsier at tiltaket frarådes. Det forventes tett samarbeid og god informasjonstiltak fra Statens vegvesen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Støy

Støy fra dagens vei og ny vei er kartlagt. Boligeiendommer som – som følge av tiltaket - utsettes for veitrafikkstøy over anbefalte støygrenser gitt i T -1442, skal gis tilbud om lokal skjerming og / eller fasadetiltak i forbindelse med tiltakene i reguleringsplanen.

Landskap, estetikk og teknisk infrastruktur

Nytt veganlegg med konstruksjoner skal utføres slik at det best mulig tilpasser seg terreng og omgivelser. Skjæringer og fyllinger skal avsluttes inn mot terreng slik at sideområdene får en estetisk god utforming. I tillegg til en generell oppgradering av materialkvaliteten langs hele strekningen er to fokuspunkter valgt ut hvor det gjøres litt ekstra. Det første er utenfor kapellet/kirkegården og det andre er "møteplassen" ved Grimsbekken. Ny beplantning, benker og belegg er hovedgrepene. Hensyn til kulturhistoriske og landskapsmessig viktige elementer på disse plassene vil stå sentralt i utformingen. Det skal etableres ny avkjørsel til eiendommen Setedalsvegen 38 fra Artillerivollen. Alle nye tiltak innenfor planområdet, inklusive gang- og sykkelveger og holdeplasser for kollektivtrafikk skal utformes etter prinsippene om universell utforming.

Naturmiljø

Innsynsløsningene naturbase (www.naturbase.no) og artskart (www.artsdatabanken.no) er kontrollert. Grimsbekken er ikke med på fylkesmannens liste over fiskeførende sjøørretbekker i Vest- Agder. Tiltaksområdet er lite omfattende (smal sone) og inneholder ingen registreringer som er relevant i forhold til prosjektet. Inngrepet som er planlagt er oversiktlig og enkelt å vurdere, og virkningene av naturmiljøinngrep vurderes som

ubetydelig.

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

Medvirkning – møte i samarbeidsgruppa for bydel sentrum

Planforslag ble diskutert i samarbeidsgruppa for bydel sentrum i møte den 09.05.2012. Plan- og bygningsetaten organiserte et nytt møte 14.05.2012 med Statens vegvesen, Ingeniørvesenet og Parkvesenet.

Parkvesenet har ambisjoner om at opprustningen som det nå skal legges til rette for via reguleringsplan, skal ha som parallell hovedmålsetning (til forbedret kollektivnett) å få frem en grønn hovedinngang til Kvadraturen i Wergelands ånd. Parkvesenet ønsker et tett samarbeide om dette og ønsker å bli tatt med på råd i den videre utviklingen av planen: plangrenser, strekningen fra Jørgen Moes gate til Kirkegården, midtrabatten, Wergelands lindealle, skjæringsbehandling.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Plan- og bygningsetaten vurderer og oppfatter detaljplanen og planlagte tiltak som et viktig midlertidig prosjekt. Prosjektet er viktig for kollektivtrafikk og gang- og sykkelforbindelser i påvente av realiseringen og ferdigstilling av flere andre enda viktige prosjekter:

Detaljplanen skal tilrettelegge for en mer bærekraftig byutvikling gjennom tiltak som:

- eget kjørefelt for buss inn mot sentrum
- oppgradering av holdeplasser og breddeutvidelse av gang- og sykkelvegen på ovennevnte strekningen
- det etableres flere sikre fotgjengeroverganger på strekningen (ved kirkegården, bryggeriet og Olaf Isaahsens gate)

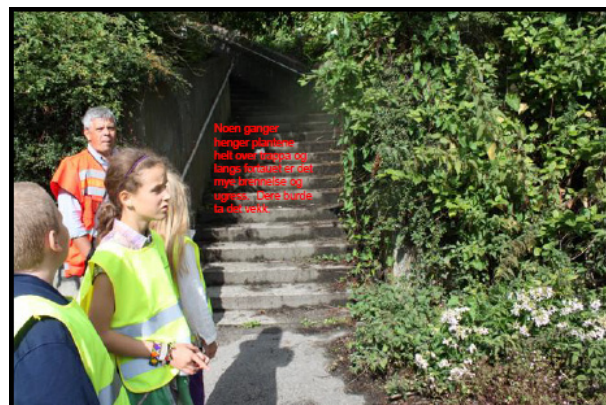
Parkvesenet og ingeniørvesenet vil gjennom arbeid i forskjellige faggrupper jobbe videre med detaljplaner og samarbeide tett med Statens vegvesen og regionale etater. Prosessen med organisering av grupper er startet og målet er realisering av Bypakke Kristiansand.

Medvirkningsprosess – befaring med skoleelever

Felles befaring med elever fra Solholmen og Grim skole ble 17.08.2012. Bruk av de viktigste trasene er oppsummert på vedlagte kommentarer og bilder.



Trapp/ undergang - situasjon om vinteren



Trapp/ undergang - situasjon om sommeren



Undergang jernbane – dagens situasjon

Plan- og bygningsetaten anbefaling og konklusjon

Planen følger opp vedtatte overordnede planer. Planlagte løsninger og tiltak som foreslås i plandokumentet er en liten del av den pågående satsingen for å få et bedre kollektivtrafikk tilbud, sikrere og bedre gang- og sykkelforbindelser i sentrum og Kvadraturens randsonen. Plan- og bygningsetaten foreslår at forslag til plan vedtas.

Samtidig anbefaler Plan- og bygningsetaten at det i anleggsfasen jobbes med forbedring av nåværende standard på undergangene, og det etableres nødvendige tiltak under jernbane og Rv9. På denne måten vil det før og under anleggsfasen være bedre fremkommelighetsmuligheter og trafikksikkerhet langs Rv9/ Setesdalsveien og Jørgen Moes gate.

Punkt 210/12: Kvartal 46 - detaljplan Prinsippavklaring

Bilag

6. Illustrasjoner, prinsippavklaring vedrørende riving av Arbeideren
5. Saksframlegg prinsippavklaring vedrørende riving av Arbeideren
4. Saksprotokoll prinsippavklaring vedrørende riving av Arbeideren
3. Innspill til varsel om igangsetting av detaljregulering, Vest-Agder fylkeskommune, Plan- og miljø
2. Foreslått planavgrensning
1. Varsel om igangsetting av detaljregulering for Kvartal 46, del av



Dato: 16.10.2012
Saksnr.: 201207107-4
Arkivkode O: PLAN: 1345
Saksbehandler: Mirza Lejlic

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

Kvartal 46 – detaljplan. Prinsippavklaring

Sammendrag:

Byutviklingsstyret behandlet 12.04.12 i sak 73/12 prinsipp søknad vedrørende riving av "Arbeideren" Dronningensgate 34.

Prinsipp (søknaden) avklaringen mht. riving ble oversendt Fylkeskommunen ved Fylkeskonservator og Byantikvar for uttalelse, da Dronningensgate 34 i gjeldende reguleringsplan for Murbyen er regulert som verneverdig bygning og tillates ikke revet jfr. § 3.2b.

Vedtak:

1. Byutviklingsstyret er av den oppfatning at endringene som ønskes avklart / prinsippbehandlet må avklares gjennom en reguleringsprosess der alle forhold mht. bevaring/riving, endret bruk, høyder, utnyttelse av Dronningensgate 34 og tilstøtende naboeiendommer blir belyst. Jfr. pbl. § 12-3.
(Enst)

2. Byutviklingsstyret er positive til den fremlagte skissa som grunnlag for en reguleringsplan.

(6/3)

Etter flere møter med administrasjonen og Plan- og bygningsetaten sendte forslagstiller melding om oppstart av planarbeid og utarbeidelse av detaljplan.

Vest- Agder fylkeskommune sendte meknad til oppstart og varslet innsigelse til planen dersom den åpner for riving av bygningene. Plan- og bygningsetaten hadde et møte med Vest- Agder fylkeskommune, Fylkeskonservator og Byantikvaren. I møtet ble det konkludert med at:

- fasader mot Dronningens og Festningsgate må beholdes og bevares slik de er i dag

- innvendig kan bygg/ etasjer rives og erstattes med nye etasjer/ tiltak under en forutsetning i vedtatte max. gesims og mønehøyder vedtatt i Murbyplanen, dagens max.høyde
- Vest- Agder Fylkeskommune, Plan- og miljø ønsker en kunstfaglig vurdering av indre rom/ viktige detaljer
- Vest- Agder Fylkeskommune Plan- og miljø ønsker at det vurderes evt. mulig bruk av Samsen's funksjoner (bruke «Arbeideren» som evt. erstatning til Samsen)

Ved Bystyrets behandling av KDP for Kvadraturen 20.06.2012 og som nå ligger i en ny begrenset høring er det vedtatt følgende:

j) Møne- og gesimshøyder i Murbyplanen går foran ny kommunedelplan ved motstrid.

For dette kvartalet er det Murbyplanen som gjelder. Kommunedelplan for Kvadraturen har ingen bestemmelser om byggehøyder i dette kvartalet, men det vil være naturlig å videreføre de føringer som bystyret har gitt om byggehøyder i Murbyen også i dette kvartalet.

I KDP for Kvadraturen er Kvartal 46 («Arbeideren») ikke vurdert som et erstatnings område for Samsen, kultur og aktivitetsbygg.

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

Forslag til vedtak:

1. Byutviklingsstyret viser til reaksjonene som kom på melding om oppstart av detaljregulering av "Kvartal 46 –del av". Sterke verneinteresser er involvert og det gir i praksiss sterke styringssignaler.
2. Byutviklingsstyret ser klart nytten av at arbeidet med detaljreguleringen likevel videreføres, da det kun er gjennom en slik prosess at de faktiske mulighetene konkretiseres.

Plan- og bygningssjef
Gunnar Stavrum

Planlegger
Mirza Lejlic

Trykte vedlegg:

1. Varsel om igangsetting av detaljregulering for Kvartal 46, del av
2. Foreslått planavgrensning, M1:1000
3. Inspill til varsel om igangsetting av detaljregulering, Vest- Agder Fylkeskommune, Plan- og miljø
4. Saksprotokoll, prinsippavklaring vedrørende riving av "Arbeideren"
5. Saksframlegg, prinsippavklaring vedrørende riving av "Arbeideren"
6. Illustrasjoner, prinsippavklaring vedrørende riving av "Arbeideren"

Bakgrunn for saken :

SMS Arkitekter AS har innsendt prinsippøknaden på vegne av Dronningensgate 34 AS, som er tiltakshaver. Prinsippavklaringen er ikke nabovarslet.

Mottatt dokumentasjon er oversendt til Vest- Agder Fylkeskommune ved Fylkeskonservator og Byantikvaren for uttalelse da Dronningensgate 34 er regulert til spesialområde bevaring og vernet bebyggelse ,som ikke tillates revet jfr. § 3.2b , i gjeldende bevaringsplan for Murbyen.

Hensikten med avklaringen om riving er at tiltakshaver ønsker å utvikle Dronningengate 34 og Festningsgaten 4 til boligformål med tilhørende parkeringskjeller, slik vedlagte illustrasjoner viser. Parkeringskjeller ønskes også å omfatte ubebygde arealer i Kongensgate 31 samt at en ser for seg mulig utvidelse av kjellerparkerings til å gjelde deler av Dronningensgate 34A, Dronningensgate 36, Kongensgate 33 og Kongensgate 33A.

Det er vedlagt en teknisk vurdering av Dronningensgate 34 der det blant annet konkluderes med følgende:

” Normal levetid for bygninger er 50 år. Denne bygningen har nå en levetid på 75-100 år. Grunnet bygningens alder og egenhet anbefales at riving og oppføring av nybygg vurderes som et alternativ til ombygging eller påbygging” – signert Rambøll Norge AS.

Søker/tiltakshaver oppsummerer i sitt skriv av 20.12.2011 ønske om en prinsippavgjørelse i byutviklingsstyret om det kan gis dispensasjon fra Murbyplanen ved at:

- Dronningensgate 34 kan tillates revet.
- Bruksformål kan endres fra allmennyttig til boligformål med unntak av 1. etasje.
- At etasjeantall kan økes til 4 etasjer med tilbaketrunket 5. etasje iht vedlagte illustrasjoner.

Samtidig ble det ønsket om avklaring mht. om det stilles krav til regulering.

Gjeldende reguleringsplan:

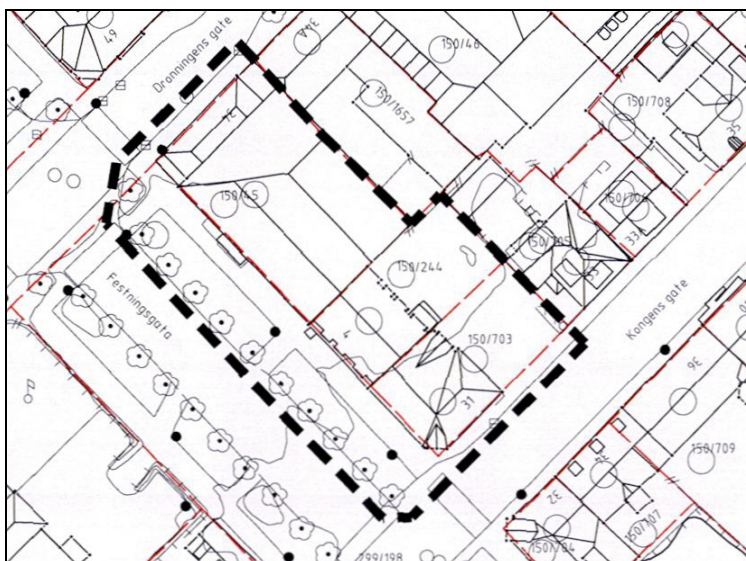
Reguleringsplan for Murbyen.

Godkjent: 17.06.1998.

Formål: Allmennyttig formål/ Forsamlingslokale, spesialområde bevaring.

Oppstart av planarbeid

I et varsel om igangsetting av detaljregulering for Kvartal 46 startet SMS- arkitekter og Siv.ing. A. Reinertsen arbeid med privat planforslag for Kvartal 46, del av. I vedlagte brev vises til avgrensning, mål med planarbeidet og overordnet planstatus.



Plan- og bygningsetaten samlede vurdering:

Plan- og bygningsetaten er av den oppfatning at endringene som ønskes avklart/ prinsipp behandlet må avklares gjennom en reguleringsprosess der alle forhold mht. bevaring, endret bruk, utnyttelse av Dronningensgate 34 og høyder blir belyst, jfr. pbl.§12-3. Samt at en må se tilstøtende eiendommer i sammenheng, da tiltakshaver har tanker om at ubebygde arealer i Kongensgate 31, deler av av Dronningensgate 34A, Dronningensgate 36, Kongensgate 33 og Kongensgate 33A skal inngå for mulig utvidelse av parkeringskjeller.

Samtidig umuliggjør varslet innsigelse fra Vest- Agder fylkeskommune at evt. detaljplanforslag kan utformes basert på den fremlagte skissa som det vises til i vedtaket fra behandling i BUS den 12.04.12 i sak 73/12. I tillegg bekreftes det i vedtatt KDP for Kvadraturen at det i en ny plan ikke kan tillattes endringer i eksisterende høyder, og som det vises til i bestemmelser i den vedtatte Murbyplanen. Dette prinsippet bør også legges til grunn for regulering av kvartal 46.

Punkt 211/12: Rodeneset. Detaljregulering. Sluttbehandling.

Bilag

Saksprotokoll

3. Planbeskrivelse sist datert 05.10.2012 med illustrasjoner, 3d-perspektiver, risiko- og sårbarhetsanalyse
4. Saksprotokoll fra tidligere politiske vedtak i saken
2. Bestemmelser, sist datert 10.10.2012
1. Plankart, sist datert 05.10.2012



Dato: 23.10.2012
Sakser.: 200905221-84
Arkivkode O: PLAN: 1239
Saksbehandler: Jøran Syversen

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
08.11.2012
21.11.2012

Rodeneset. Detaljregulering. Sluttbehandling.

Sammendrag

Amtedal og Hansen fremmer på vegne av Kristiansand kommune v/Eiendom forslag til detaljreguleringsplan.

Rodeneset ligger like nord for gamle E 18 (Sømsveien), mellom Rona og Søm i nord. Planforslaget legger til rette for en utvidelse av gjeldende regulert båthavn som nå bygges med ca. 218 standard båtplasser (2, 5 meters bredde). Samtidig innpasses det et næringsbygg for båtsportbedrifter på 1300 m² BYA inklusiv parkering, med høyde på 13,5 meter på det høyeste. Parkeringskapasiteten må økes i området som følge av disse tiltakene, og planforslaget viser løsninger for dette med en utvidelse av parkeringsplassen mot nordvest.

Rodeneset er blitt anbefalt av en kommunal arbeidsgruppe, som aktuell lokalisering for sosialt vanskeligstilte. Planen har vurdert et område for 14 boenheter med base, i sørøst som egner seg til dette formål. Kommunen har kjøpt et eksisterende bolighus innenfor område som er tenkt brukt til det samme formål. Eksisterende hytter stadfestes som hytter med en begrensning på tomteareal til 400m². Hyttene i området er ikke i tråd med kommuneplanen, da kommuneplanen viser grøntområde i dette området Eksisterende gårdstun bevares med resten av Rodeneset til friområde.

Planen legger til rette for et utvidet tilbud for småbåthavn med servicebygg. Småbåthavner er en prioritert oppgave, som skal gjøre vår kommune attraktiv for våre innbyggere. Samtidig er det positivt å kunne utvide innenfor gjeldende arealbruk, mot å måtte finne nye områder for dette formål.

Aktuelle områder som egner seg for sosialt vanskeligstilte er vanskelig å finne uten at det er forbundet med konflikter. Fire områder er pekt ut av kommunen som egner seg (sak 23/11 – formannskapet. Dvergsnesveien Øst, Voie Ringvei, Lauvåsen, Rodeneset samt at man ønsker å beholde noe på Ægirsvei på Lund). Plasseringen på Rodeneset ligger sentralt med tanke på utviklingen på Rona, samtidig som det ikke ligger midt inne i et etablert boligområde. Eksisterende boligeier (en stk) samt hytteeiere på Rodeneset er svært skeptisk til plasseringen. Samtidig er det positivt å fordele denne boliggruppen på flere steder av byen

og ikke konsentrere de som i dag ved Ægirsvei på Lund. Vurdert opp mot ivaretagelse av viktige samfunnsoppgaver anbefaler teknisk direktør at planen vedtas.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Rodeneset sist datert 05.10.2012, med bestemmelser sist datert 10.10.2012.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Trykte vedlegg

1. Plankart, sist datert 05.10.2012.
2. Bestemmelser, sist datert 10.10.2012.
3. Planbeskrivelse, sist datert 05.10.2012 med i *illustrasjoner, 3D-perspektiver, risiko- og sårbarhetsanalyse*.
4. Saksprotokoll fra tidligere politiske vedtak i saken.

Utrykte vedlegg

1. Biologisk mangfold -Rodeneset, notat Asbjørn Lie – Agder Naturmuseum og botanisk hage, okt 2010
2. Miljøteknisk bistand, Sørlandskonsult - 26.01.2010
3. Landskapsanalyse , Rambøll, utvidet rapport 09.12.2011
4. Støyanalyse, innledende trafikkstøyvurdering – Sinus, 15.08.2011
5. Støyanalyse, småbåthavn – Multiconsult - 27.01.2010
6. Sulfidkartlegging og eventuelle tiltak, COWI – 09.02.2011
7. Grunnforhold – stabilitet, Multiconsult – 15.09.2009
8. Vurdering av parkering på tak eller under bakken, Rambøll - 04.01.2012

BAKGRUNN FOR SAKEN

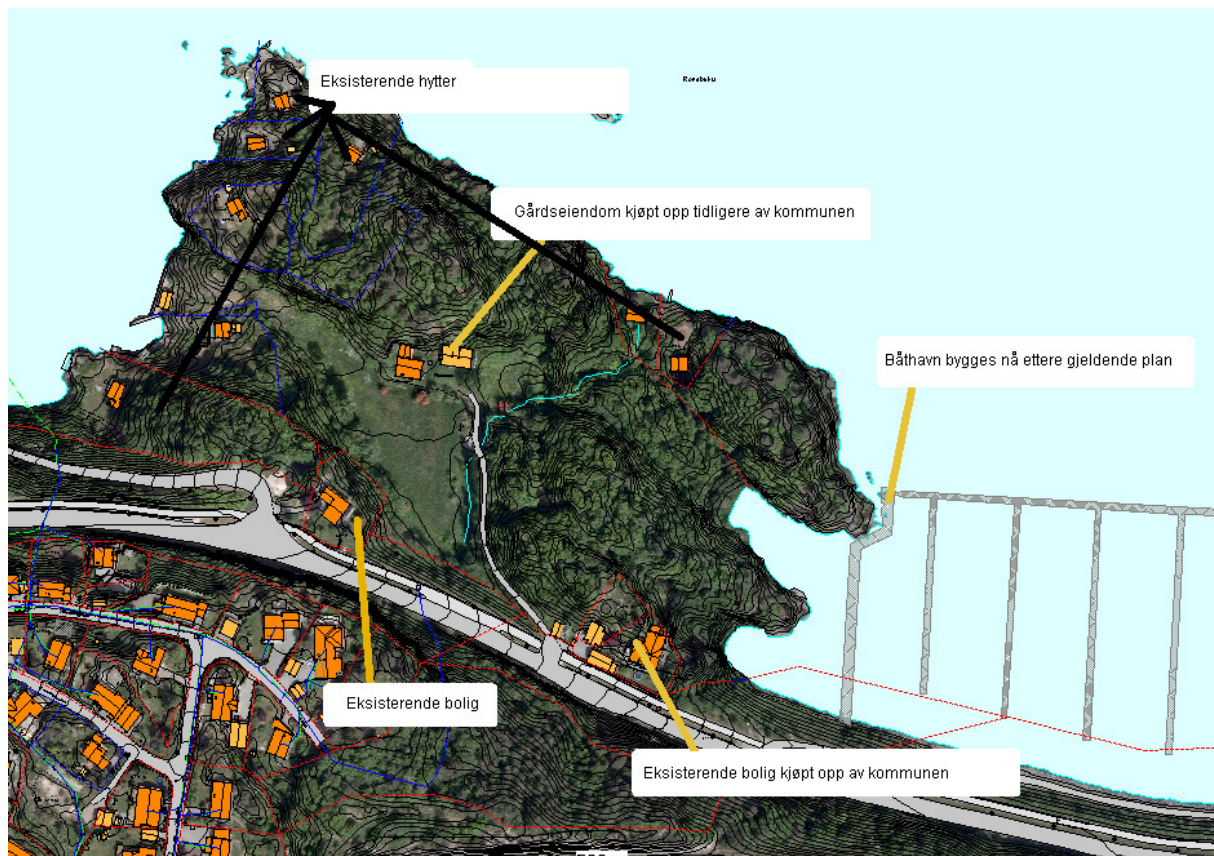
Amtedal & Hansen fremmer planforslaget på vegne av Kristiansand kommune v/ Eiendom. Det har tidligere vært forelagt formannskapet en sak (05.11.08, sak 83/08) hvor lokalisering av båtsportsbedrifter er foreslått i Rodeneset i forbindelse med småbåthavn. Samtidig er det vurdert en utvidelse av småbåthavna som et ledd i å utvide dagens båthavner for å skaffe flere småbåtplasser fremfor nyetableringer i strandsonen. I forbindelse med innpassing av områder for sosialt vanskeligstilte ble det i formannskapet den 09.03.2011- i sak 23/11, forelagt områder som er aktuelle. Her ble Rodeneset pekt på som et alternativ, og som nå er utredet i denne planen.

Dagens situasjon

Rodeneset ligger like nord for gamle E 18, mellom Søm og Rona. Øst for neset går en trang passasje videre østover inn mot Drangsvannet. Mot nord og vest ligger neset eksponert ut i Topdalsfjorden.



Rodeneset består av noen hytte eiendommer som er konsentrert i sørvest, samt en i nordøst. Hyttene har en enkel standard. I sør mot gamle E 18, ligger to eneboliger. Den ene i sørøst er kjøpt opp av kommunen. Den største eiendommen på neset er gårdseiendommen som blei kjøpt opp av kommunen for noen år siden, og som ligger sentralt midt på neset. Det har ikke vært aktiv drift på gården på en god stund, og kommunen har leid ut våningshuset som en ordinær bolig. I øst er det nå startet opp å bygge ut småbåthavn etter gjeldende plan for området. Området er ikke noe spesielt tilrettelagt for allmennheten i dag og det er ikke i aktivt brukt, da området ikke har vært tilgjengelig pga. det har vært i privat eie tidligere.



Planens innhold

Planen legger til rette for etablering av et anlegg for verksted, service og salg for båtsportsbedrifter, samt utvidelse av småbåthavn med utvidelse av parkeringsplass. Dagens hytter reguleres inn, samt den ene boligen langs gamle E 18 reguleres som bolig. Et byggeområde for offentlig tjenesteyting er regulert inn i øst på plataet mot småbåthavna hvor eksisterende bolig inngår i dette området.

Resten av neset med gårdsbebyggelsen er sikret som friområde i tråd med føringene i kommuneplanen.

Båtserviceanlegget har en utnyttelse på 1300 m² BYA inklusiv parkering, med høyde på 13,5 meter på det høyeste. Antall 2, 5 meter båtplasser er i gjeldende plan satt til 328 båtplasser. I forslag til ny plan blir det totalt 460 båtplasser inklusiv de regulerte i gjeldende plan. Innenfor havneformål skal det tilrettelegges for servicebygg med vaktrom, toaletter, avfallstasjon, rampe for utsett og opptak av båter og samt servicebrygge for ombord og ilandstigning for rullestolbrukere. Det skal også tilrettelegges for oppsamling av bunnstoff og spylevann på området som sikrer at avrenning fra området er miljømessig forsvarlig.

Området som er satt av til offentlig tjenesteyting, er tiltenkt boliger for sosialt vanskeligstilte. Planforslaget hjemler 1100 m² BRA inklusiv dagens bolig. Det er 14 enheter som er tiltenkt i området, samt en base for de som skal jobbe her.

Hyttetomtene er vist med en størrelse på 400 m², hvor dagens utnyttelse er videreført i planen. Gårdsbebyggelsen er regulert til friområde, hvor dagens bebyggelse er tenkt utnyttet til skole, barnehager og frivillige organisasjoner som kan leie disse lokalene.

En utvidelse av parkeringsplassen i forhold til kommuneplanens krav, gir et større terrenginngrep mot daldrag i vest. En redusert versjon av parkeringsplassen er vist i forslag til reg.plan, hvor da kravene til parkering må vike noe eller det bygges et parkeringsanlegg i to etasjer. Dette er forbundet med en merkostnad som ikke kan forsvares samfunnsøkonomisk mener tiltakshaver.



Illustrasjon sett fra utligger ytterst på småbåthavna, hvor nytt servicebygg for båtsportbedrifter er tegnet inn til venstre, med nye boliger for sosialt vanskeligstilte oppe på kolle.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

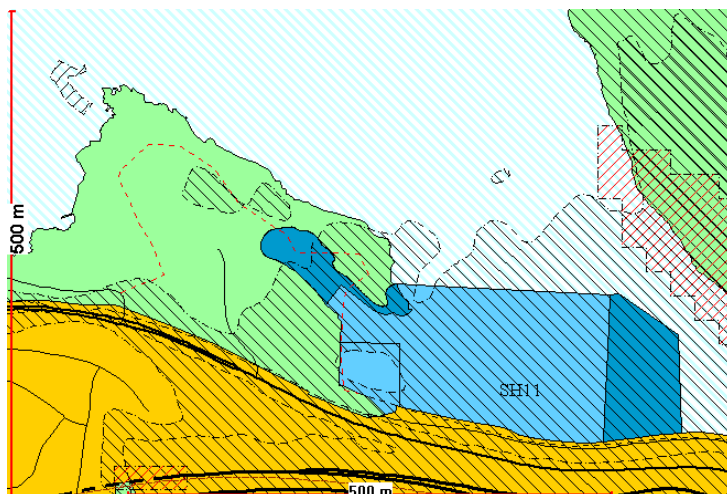
Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen, av 25 mars 2011

Formålet med disse retningslinjene er å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen, jfr. forbudet mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 (plan- og bygningsloven). Det skal gjennomføres en sterkere geografisk differensiering, der vernet gjøres strengest i sentrale områder der presset på arealene er stort. Pkt 6.2 som gjelder for Agderregionen har en rekke retningslinjer, under er de vesentlige gjengitt:

- Bygging og landskapsinngrep skal unngås på arealer som har betydning for andre formål, som for eksempel friluftsliv, naturvern, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljø, landskap, landbruk, fiskerinæring, havbruk eller annen samfunnsmessig betydning. Ved utarbeiding av reguleringsplaner som innebærer bygging i strandsonen på arealer som er delvis utbygd, skal ferdselshensyn og landskapstilpasning spesielt vektlegges.
- Det bør i utgangspunktet være en restriktiv holdning til nye fritidsboliger og vesentlig utvidelse av eksisterende fritidsboliger i områder av kommunen med press.

Reg.planen har forsøkt å underordne seg disse retningslinjene, med å kun tillate et nytt byggeområde i område som ligger avskjermet mot strandsonen på et platå vekk fra sjøen. Eksisterende hytter er bevart med dagens standard, men med innskrenkning på byggeområde til 400 m2 tomt pr hytte, og med byggegrense rundt dagens hytte.

Kommuneplan



Kommuneplanen viser området som nåværende grøntstruktur med en kyststi igjennom. I øst viser planen med mørkeblått, fremtidig småbåthavn. Lyseblått er regulert småbåthavn. I sørvest er et lite skravert felt som viser hensynsone, naturmiljø. Her er forekomst av ålegress. Det andre skraverte feltet er støysone. Utvidelse av båthavna er i tråd med kommuneplanen. Eksisterende bebyggelse, boliger og hytter, samt forslag om nye boliger for sosialt vanskeligstilte er ikke i tråd med

kommuneplanen. Kyststien er ivarettatt med stisystem som skal opparbeides sammen med atkomstveier.

- Reguleringsplan



Reg.planen for omr. mellom Topdalsfjorden og Sømsveien, stadfestet i 1978, viser bygningene rundt gårdsbebyggelsen som eksisterende bebyggelse som inngår i planen hvor området er regulert til landbruksområde. Eksisterende hytter er regulert til friluftsområde, samt at en hytte mot nordøst ligger i landbruksområde. Hyttene er i gjeldende plan ikke stadfestet som hytter, det vil si at hvis de brenner er det ikke tillat å bygge de opp igjen. De gule skraverte feltene er innenfor der det er boliger i dag. Skravuren viser at de eksisterende boliger ikke er stadfestet av departementet og er derfor uregulert.

Ny reguleringsplan stadfester utbyggingsområde for boligen i sørvest samt hyttene, men begrenser utnyttelsen til dagens bruk hvor hyttetomtene er begrenset til 400 m² lik vurderingen som er gjort for hyttene på Bragdøya i Vågsbygd. Forskjellen i denne saken er at her er det eiendomter som blir begrenset i forhold til formål. For boligområdet i sørøst er dette vurdert til å kunne utvides noe for å tilpasse området for sosialt vanskeligstilte.

Området som ligger mot båthavna ligger oppe på et platå tilbaketrukket fra gårdsbebyggelsen, og ligger usjenert til i forhold til friområde for øvrig selv om det ligger innenfor 100 meters beltet fra sjøen. Dette har vært en viktig vurdering for å kunne bevare friområde mest mulig. Samtidig henvender den andre boligen seg i sørvest mot hovedveien og lite mot strandsona, og eiendommen ligger akkurat utenfor 100 meters beltet fra sjøen.

Tidligere saksgang

Lokalisering av båtsportsbedrifter

I sak 200708606 er lokalisering av båtsportbedrifter vurdert i forhold til flere alternativer, hvor det ble gjort følgende vedtak:

SAK 83/08 formannskapet:

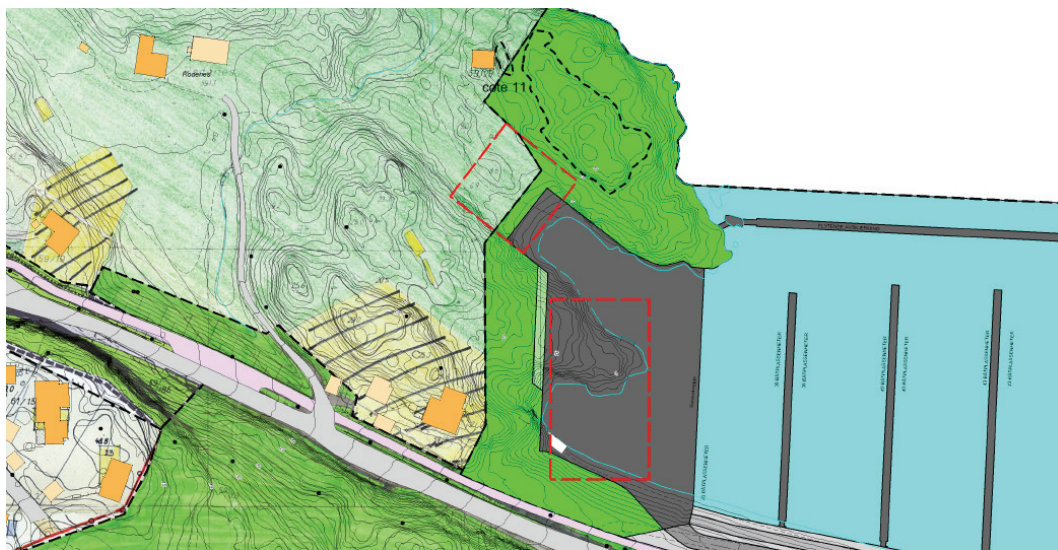
Det etableres to fellesanlegg for verksted, service og salg, ett på Hattesteinen og ett i Ronsbukta, forutsatt at reguleringsplan vedtas. Utbygging må i begge alternativene reduseres som belyst i saksfremlegget. Det legges til rette for opplag av båter i Holskogen.

(Enst.)

Denne saken er en oppfølging av dette vedtaket.

I vurderingen av denne saken er det lagt vekt på å ikke få for tung bygningsmasse i Ronsbukta, hvor bl.a. høyden ikke burde overskride kote 11.

Reg.planen har tatt vurderingen til etterretning ved å legge bygget mot kaifront men har høynet bebyggelsen til kote 15. Arealet for parkering er erstattet/utvidet inn i daldraget.



Rød stiplet linje er vurdering av plassering av bebyggelse som kan aksepteres med maks kote 11 på nordre bebyggelse gjort i sak 200708606.

Lokalisering av sosialt vanskeligstilte

I sak 201101101 er lokalisering av sosialt vanskeligstilte blitt vurdert av en tverrsektorell gruppe. Dette med utgangspunkt i å få til permanente boliger for denne gruppen som har midlertidige lokaler i Ægirsvei 14.

Vedtaket i sak 23/11 i formannskapet ble følgende:

Vedtaket:

1. Formannskapet vedtar at det settes i gang reguleringsarbeid med formål å klarere følgende tomter til plassering av boliger for bostedsløse:

- Dvergnesveien Øst*
- Voie Ringvei*
- Lauvåsen*
- Rodeneset*

2. Dersom det i tillegg - av drifts- eller gjennomføringsmessige forhold - blir nødvendig med en lokalisering på Lund, er en begrenset videreføring i Ægirs vei å foretrekke framfor en nyetablering i Marvika.

3. Eiendom i Kjosbukta vurderes som lokalisering av boliger for sosialt vanskeligstilte.

4. Man vil understreke viktigheten av at sosialt vanskeligstilte skal kunne integreres og møtes med respekt i alle bydeler. På bakgrunn av dette skal det i framtiden legges til rette for etablering av boliger for vanskeligstilte blant annet i

områder rundt Prestheia og Flekkerøya.
(Enst.)

En oppfølging av dette vedtaket er plasseringen av et felt for bostedsløse i denne saken.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 30.03.2012 – 11.05.2012. Det kom inn 13 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan- og bygningsetatens vurdering

Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 14.05.2012

- Miljøvernavdelingen mener planforslaget ikke er i tråd med nasjonale arealføringer og reiser innsigelse til begge parkeringsalternativer for småbåthavna som er i konflikt med ung men rik edellauvskog. Biologisk mangfold er ikke tilstrekkelig ivarettatt i disse alternativene. De ber om at det utarbeides et nytt forslag hvor det gjøres eventuelt mer inngrep imot nord om nødvendig, men hvor nye konsekvenser for dette alternativet belyses med tanke på naturverdier og landskapsvirkning.
- Støysikringskravene er knyttet både til næringsarealene og offentlig tjenesteyting, og det er uoversiktlig at begge har krav til støysikring og hvem som har ansvaret. Etter deres syn bør det stilles et krav hvor det går klart fram hvem som har kravet.
- De ber om at det vurderes og sette av landarealer til badeområdene. Det bør også vurderes om T4 skal ha formål badeområde i stedet for grønnstruktur. Videre ber de kommunen vurdere om det bør settes rekkefølgekrav til opparbeidelse av tursti T4.
- Formålene offentlig tjenesteyting har en akseptabel plassering, tatt i betraktning nødvendigheten av etablere denne type boenheter. Gode utearealer er viktig også for denne type boliger, og det må settes krav om utarbeidelse av utomhusplan.
- Ras –og skedrapporten har konkludert med noen utsatte områder, og disse må vises med faresoner på plankartet.

Plan- og bygningsetatens kommentar: - Etter befaring foretatt den 21.06 sammen med fylkesmannen og fremlagte nye skisser i møte den 27.08. 2012 hvor parkeringsplassen er flyttet lengre nord, har fylkesmannen i brev av 27.08.2012 trukket innsigelsen forutsatt at vist skisse innarbeides i planforslaget. Skissen er innarbeidet i nytt planforslag og konsekvensene er beskrevet over.

- For å skjerme mot trafikkstøy, har arealene for offentlig tjenesteyting ett krav for å innarbeide avbøtende tiltak mot dette. For næringsarealene vil tiltakshaver ha krav om at de skal hensynta eventuell støy de påfører bebyggelsen for offentlig tjenesteyting. Det er vanskelig å stille de samme kravene til de to ulike byggeformålene, men det er forsøkt å rydde bestemmelsene slik at kravene blir klarere.

- Utearealkravene er fastsatt i kommuneplanen, og skal hensyntas i byggesakene og behøver ikke innarbeides i noen situasjonsplan.

- Faresoner er innarbeidet i plankartet.

Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 11.05.2012

- Etablering av badeplasser og kyststi vil gjøre området mer tilgjengelig. Det er spesielt viktig å ta vare på, samt tilrettelegge for de landfaste friluftsområdene nær bebyggelsen. Det er derfor positivt at det nå er regulert inn badeplasser og turveier. De er enig i at alternativ 1 ikke kan aksepteres i forhold til landskapsinngrepen og støtter en videreutvikling av alternativ 2. Området for sykkelparkering må være større enn de 15 plassene som er satt av.
- Etablering av boliger for vanskeligstilte er ikke i samsvar med kommuneplanen. I utgangspunktet mener fylkeskommunen at slike boliger bør ligge nærmere sentra hvor tjenester er lettere tilgjengelig. Det bør fremkomme tydeligere hvilke alternativer som er vurdert.
- Eksisterende hytters behov for parkering og båt plass må være dekket i regulert parkeringsareal og småbåthavnområdet. For å hindre ytterligere utbygging er fylkeskommunen enig med kommunen at byggegrensen settes rundt eksisterende bygninger.
- Fylkeskommunen anbefaler at bestemmelsene kvalitetssikres, da de påpeker uklarheter med gårdsbebyggelsen som ikke skal utvides eller bygges ny.

- Forholdet til kulturminner i sjøen må avklares før de uttaler seg endelig.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Parkeringsløsningen er jobbet videre med og det er kommet fram til et omforent forslag med Fylkesmannen. Det er lagt med dokumentasjon på alternative områder som er vurdert for de bostedsløse. Med tanke på utvikling av Rona som et bydelsenter blir området mer tilgjengelig som kan tilby bedre tjenester for denne brukergruppen.*
- *Både hytteparkering og båtplass kan tilbys innenfor areal avsatt til offentlig båthavn, men det er ikke avsatt noe eksklusivt areal til dette for hytteierne.*
- *Bestemmelsene er oppdatert, men for bygningene innenfor friområdet er det satt en BRA for eventuell erstatning av bygningsmassen ved for eksempel brann. De to bygningene som er vist ved krysset T3/T4 og ved B2 er eid av kommunen og er tenkt utnyttet i forbindelse med friområdets bruk. T4 er tilført under bestemmelsene innenfor grønnstruktur som kan opparbeides men som det ikke er satt rekkefølgekrav til.*
- *Forholdet til kulturminner i sjøen er avklart og det er således ingen merknader til planen i forhold til kulturminner.*

Statens Vegvesen, brev datert 11.05.2012

- Avkjørselen til småbåthavna er avklart i tidligere prosess. Nåværende avkjørsel til gården som skal være avkjørsel til området for bostedsløse må endres slik at den kommer mest mulig vinkelrett på gang/sykkelveien, og tilfredsstillende kravene til stigning og sikt. Det må tas inn i rekkefølgebestemmelsene at ombygging av avkjørsel skal være etablert før det gis igangsettillatelse og at byggeplaner for veien skal godkjennes av Statens Vegvesen før bygging.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Ny utforming av avkjørsel er forelagt SVV hvor denne er godkjent som tilfredsstillende. Rekkefølgebestemmelse er innarbeidet i bestemmelsene som foreskrevet i merknad.*

Fiskeridirktoratet region sør, brev datert 10.05.2012

- Fiskeridirktoratet påpeker at det også må innarbeides rekkefølgekrav til miljøtiltak som omhandler mottaksstasjon for farlig avfall, opparbeidelse av sedimentasjonskammer og filtreringsanlegg innenfor kaiområde.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Det er innarbeidet rekkefølgekrav til miljøtiltak før utvidelse av småbåthavn eller næringsbygg kan finne sted.*

Kystverket Sørøst, brev datert 09.05.2012

- Kystverket Sørøst slutter seg til merknadene fra Kristiansand Havn KF, og anbefaler at de minste fritidsbåtene plasseres lengst øst i bryggeanlegget for ikke å hindre siktforholdene i et allerede trangt farvann.
- Ellers gjør de oppmerksom på at alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller framkommeligheten i kommunens sjøområde krever tillatelse fra kommunal havnemyndighet.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Det er avholdt møte med havna hvor de har utdypet sine havnefaglige innspill. Kristiansand småbåthavn har erfaring fra drift av småbåthavner og har argumentert for sine løsninger. Det er ikke gjort endringer av småbåthavna som følge av innspillet.*

Kristiansand Havn KF, brev datert 02.05.2012

- Den planlagte utvidelsen av havna medfører at avstanden til nordøst mot Strømsheia blir ca. 50 meter, noe som er litt trangt hensyntatt at båtrafikken også ut og inn fra Drangsvannet skal passere det smaleste punktet. Strømmen i innløpet til Drangsvann spiller også inn og de anbefaler at minsteavstanden økes til 70 meter. Dette fører igjen til at den ytterste utstikker må sløyfes. Videre anbefaler de at bryggeutstikkerne avkortes noe slik at det blir en seilingsled på 25 meter inn mot verksted delen innerst i havna.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Det er avholdt møte med Kristiansand Havn om de faglige innspill som er gitt i merknad. Etter er vurdering sammen med Kristiansand Eiendom er ikke de faglige vurderingene tatt hensyn til, da det regnes som tilstrekkelig de marginene som ligger inne i planen.*

Norsk Maritimt Museum, befaringsrapport og uttalelse, datert juni 2012

- Det var ingen kontakt visuelt eller ved sonding, med objekter, vrak eller vrakdeler i området. Nors Maritim Museum har derfor ingen merknader til planen om utvidelse av småbåthavn.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Merknaden tas til etterretning.*

Eier av eiendommen Torsvikveien 1, brev datert 09.05.2012

- Merknadshaver reagerer på at det skal bygges boliger for bostedsløse i et område med hytter som er delvis ubebodd store deler av året og hvor det også er anlagt en ny båthavn med mange båtplasser. Det er lite forenelig med friområde som skal brukes av barn, med et belastet miljø med rus som nærmeste nabo.
Håper avgjørelsen faller på å tilrettelegge friområde for Søms befolkning, skole og barnehage, da det er en flott plass i nærheten av sjøen som mange kan nyte godt av.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Området er vurdert utfra at de bostedsløse skjermes fra store deler av friområde, og at deler av området kan tilrettelegges for friområde. For å kunne skape så gode forhold som mulig for de ulike formål i området og de ulike brukerne av området, vil helse- og sosialsektoren bruke personalressurser knyttet til boligene i et omfang som er hensiktsmessig overfor den aktuelle målgruppa. Hvorvidt det blir aktuelt med noen avskjerming mellom friområdet og boligområdet må nærmere vurderes når målgruppa for disse boligene er avklart.*

Eier av hytte gnr 59/ bnr.15, brev datert 09.05.2012

- Ved etablering av boliger for bostedsløse vil hytteieren føle seg uttrygg, og vil ikke kunne bruke hytta til overnatting eller låne den bort til familiemedlemmer. Turvei T4 vil frata de brygge og strandlinje, og at hyttas anvendelse da blir redusert til et minimum. De ønsker at hytta blir innløst av kommunen evt. erstatningseiendom i et annet område.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Hytta blir nå regulert til hytteformål, og vil få et formål som gjenspeiler dagens bruk. I kommuneplanen er hyttene regulert til naturområde, men ved detaljering av planen har man valgt å stadfeste hyttene. Viser ellers til kommentaren over for formålsdiskusjonen. Ved opparbeidelse av T4 må private rettigheter vurderes opp mot eventuell tilpasning/erstatning av disse.*

Eier av hytte gnr. 59/ bnr. 28, brev datert 08.05.2012

- Merknadshaver påpeker at tilslutning til planforslaget forutsetter at eiendommen innløses som foreslått i planen og i vedtak i byutviklingsstyret. Dette med bakgrunn i de betydelige forringelser tiltakene vil medføre for denne eiendommens bruksverdi og økonomiske verdi.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Etter innsigelse fra fylkesmannen på inngripen i naturområde med høy verdi for parkeringsplassen, er parkeringsplassen flyttet lenger nordover i nytt planforslag. Dette igjen gjør at eiendommen må innløses for å få gjennomført tiltaket. Det er innledet forhandlinger for overtakelse av denne eiendommen.*

Eier av gnr. 61/bnr. 95, brev datert 10.05.2012

- Merknadshaver mener det er lagt for mange formål inn på samme området. Det medfører at det blir for lite areal til parkering for de forskjellige elementene (båteiere, hytteiere, besøkende til boenheter, turgåere/badegjester). Ingen areal for båtopplag, minsket verdi

for friluftsområde med hensyn på ulempe/utrygghet for badende og turgåere. Ulempe/utrygghet for hytteiere og for båteiere i forhold til nærhet til de bostedsløse. Det legges opp til nærhet til et annet område for bostedsløse (Dvergsnesveien øst), og det er kort vei mellom disse områdene. Dette vil føre til en del trafikk mellom disse to områdene, med uønsket effekt: - økt trafikk av gående langs bilvei, ulempe for boliger på strekningen, omsetning av rusmidler, ansamling og konflikter mellom de respektive steder. Antall enheter med 14 på Rodeneset er for høyt. Det må legges opp til døgnbemanning av tilsynspersonell for å opprettholde tryggheten i området. Merknadshaver etterlyser om det gjort en overordnet og fremtidsrettet plan som viser behov for sosiale institusjoner knyttet til forskjellige bydeler, og om det er gjort en vurdering av om det er bedre å konsentrere denne bogrupper et sted eller jevnt fordelt på alle områder?

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Kommunens bruk av arealer skal være arealeffektive da det er knapphet på utbyggingsområder, samtidig skal dette området i følge kommuneplanen være et grøntområde. Merknadshaver har rett i at områdets tåleevne blir satt på prøve. Samtidig er parkering løst etter kommuneplanens krav. Det vil være helse – og sosialetatens utfordring av skape et miljø for brukergruppen av bostedsløse som kan tilpasse seg områdets kvaliteter og som fører til at naboskapet blir ivaretatt. Det er kommunens boligsosiale handlingsplan som er førende for arbeidet med bosetting av bostedsløse. Hvert enkelt bosettingsprosjekt som konkretiseres ut fra denne planen, må innarbeides i helse- og sosiaalsektorens handlingsplan. I gjeldende handlingsplan, fram til 2015, er det ikke planlagt for bosetting på Rodeneset.*

Eier av hytte på gnr. 59/ bnr. 17, brev datert 07.05.2012

- Den tidligere eieren av gården på Rodeneset fryktet private investorer som ikke kom til å ta hensyn til natur – og miljøvern. Nå er imidlertid kommunen i ferd med å gjøre nettopp det. I tillegg til å tilrettelegg for bådhavn og næringsområde skal område huse 14 boliger for sosialt vanskeligstilte. Det er utrolig å tro at de psykiske problemene denne gruppen sliter med kan forenes med Rodeneset som et friluftsområde for allmennheten og for barn og unge. På sommeren kommer ikke barna og barnebarn til hytteeierne til å bruke den fine naturen til lek. De bostedsløse kommer til å skape frykt og uro for barna som skal ferdes i området. Ingen ønsker å fremstå som om de ikke ønsker det beste for denne hardt utsatte gruppen, likevel tjener det ikke til noens beste å legge skjul på farene med et slikt prosjekt. Barnehage er et formål som hadde vært en bedre kombinasjon med det friområde som nå ønskes tilrettelagt. Det er vanskelig å se for seg at de bostedsløse skal nyttiggjøre seg de aktiviteter som det kan tilrettelegges for i området som hagevirksomhet og fiske.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Å finne egnede bo områder for denne gruppen det her er snakk om er en vanskelig oppgave. Det er en viktig oppgave helse – og sosialetaten har med å skape et miljø som er forenelig med de fine omgivelser som er i dette området. Reg.planen kan ikke bestemme bemanning eller ikke for de bostedsløse, men planen legger til rette for at det kan etableres boliger for bostedsløse. Hvorvidt området er egnet til barnehage har ikke vært tema i denne planen, men det er ikke vanskelig å forstå at dette er en mer ønsket gruppe for omgivelsene.*

Fellesuttalelse fra en rekke hytteeiere, datert 08.05.2012

- Merknadshaver har forståelse av at kommunen ønsker mest mulig ut av et område som allerede har kostet mye å kjøpe. De mener samtidig at planen slik den foreligger med bådhavn, næringsvirksomhet, boliger for bostedsløse og friområde for allmennheten sprenger tålegrensen. Dette er også påpekt av landskapsarkitekt i landskapsanalysen som er gjennomført. Samlet sett betyr denne planen en vesentlig ulempe og nedsatt bruksverdi for hytteeierene.
- Samtidig er de positive til næringsområdets plassering slik det nå foreligger.
- Bådavnas utvidelse vil få negative konsekvenser for infrastrukturen i området både på sjøen og på land.

- De er positive til at området skal kunne brukes av allmennheten, og en oppgradering av eksisterende stier er positivt men en realisering av tursti T4 kommer i konflikt med tilgangen til sjøen for hytte eierne.
- Kombinasjonen med å tilrettelegge for bostedsløse og en mer aktiv bruk av område som friområde er vanskelig å se for seg.
- Hvorfor ønsker man ikke å lytte til faglige råd basert på lang erfaring og kompetanse når det gjelder hvor mange som bør smales av dette klientellet? 14 boliger for bostedsløse går tydelig imot egne retningsgivende vedtak fra boligsosial handlingsplan, hvor det anbefales maks 5 – 8 boenheter. Det er driftsøkonomiske hensyn med et større antall men rehabiliteringsutsiktene reduseres dramatisk.
- De gjør oppmerksom på at det er tinglyst adgang til hyttene via gården, og de forutsetter at det tilrettelegges for parkering på gården for hytteeierne.
- Det er positivt at hyttetomtene blir regulert til fritidsboliger, men før de kan kommentere kommunens begrensning av tomtene trenger de mer informasjon om det juridiske/økonomiske konsekvensene.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- *Som merknadshaver påpeker kan området bli mer aktivt tatt i bruk med ulike nye formål, men det er forsøkt å plassere de bostedsløse på den mest usjenerte delen av området. Samtidig er det vanskelig og forutsi at deres nærvær ikke skal påvirke omgivelsene.*
- *Helse – og sosialetaten sier at det må understrekes at reguleringen gjelder for inntil 14 boliger, og at det på nåværende tidspunkt ikke er tatt stilling til hvor mange boliger det faktisk blir aktuelt å bygge. Når utbygging blir aktuelt vil de vurdere et hensiktsmessig antall boliger, men ulike hensyn må her avveies, bl.a. må det legges vekt på hensynet til en effektiv drift av boligene.*
- *De privatrettslige rettighetene blir ikke tilsidesatt som følge av reguleringen, men planen legger ikke særskilt til rette for parkering til hyttene.*
- *Eiendommenes verdi som hyttetomt*

Endringer etter offentlig ettersyn

Parkeringsplass er flyttet noe lenger nord, samt innskrenket noe mot vest for ikke å gripe inn i rik vegetasjon av edellauvskog. Det er samtidig påført plankartet hensynsone rasfarlig område i skråning mot I2. Atkomstvei i sørvest mot område for tjenesteyting er forandret noe for å tilfredsstille krav fra Statens vegvesen, samt at veien er mer detaljert prosjektert.

Medvirkning

Det er avholdt møte med grunneiere i området 30.03.2011. Det ble også avholdt et offentlig møte den 24.04.2012 i forbindelse med offentlig ettersyn av planen. Hytteeiere/boligere er kritisk til boliger for sosialt vanskeligstilte særlig med tanke på innbrudd (hyttene står tomme store deler av året), fall i verdi på hyttene/husene, utrygghet med bruk av området. Døgnbemannning må være et krav hvis det skal etableres denne type boliger i området mener .

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa øst og innspill herfra er innarbeidet i planforslaget.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planen legger til rette for å tilby kommunens innbyggere småbåtplasser, noe som er et satsningsområde og som skal være et av flere fortrinn ved å bo i vår kommune. For å kunne tilby et service bygg for båtsportsbedrifter har man klart å innpasse dette innenfor regulert område for dagens småbåthavn, noe som er positivt med tanke på færre inngrep i strandsonen.

Ulempen med disse tilakene er utvidelse av parkeringsplassen inn mot friområde i sør som fører til et stort inngrep i forhold til å bevare daldraget fra gården og ned mot badeplassen i nordøst. Det har vært vurdert ulike løsninger for parkeringsløsninger (parkering på tak på næringsbygg med alternative rampeløsninger, uttrykt vedlegg fra Rambøll), men disse er

vurdert for kostbare i forhold til nytten. Parkeringsløsning som nå er valgt er et kompromi hvor plassen er forskjøvet mot nord for å bevare rik edellauvskog. Antall parkeringsplasser/båtplasser er redusert noe som følge av endringen.

Det legges til rette for en mer aktiv bruk av Rodeneset til friområde, med badeplasser og muligheter for fiske. Det er positivt å frigjøre strandsonen til mer aktiv bruk med tanke på intensjonen som ligger i kommuneplanen.

Tilpassning av områder for sosialt vanskeligstilte er en utfordring, og det har vært en egen prosess på det internt i kommunen hvor slike anlegg bør lokaliseres vekk fra Ægirsvei hvor de er i dag. Rodeneset er valgt som et av områdene er forholdsvis sentralt samtidig som det ligger litt vekk fra etablert boligfelt.

For å skjerme friområdet mest mulig er det vurdert flere forslag til plassering internt på Rodeneset. Det området som er valgt ligger på et platå (kote ca 19) vekk fra strandsonen, og ligger også vekk fra gårdstunet noe som har vært vurdert som viktig.

De sosialt vanskeligstilte med sin tilstedeværelse kan gjøre sitt til at område ikke blir så attraktivt, men ulempen med denne plasseringen mot plassering i et tettere boligområde er vurdert til det bedre.

Hyttene i området bevares som i dag, og får en begrensning på byggeområde med 400 m² tomt. Hyttetomtenes innskrenkning forsvarer at man kan tillate en videreføring av hyttene på tross av kommuneplanens føringer om grøntområde. Samtidig vil hyttenes utviklingsmuligheter være begrenset, og deler av deres tomteareal reguleres til friområde.

- Biologisk mangfold if. Naturmangfoldloven §§ 8-12

Reg.planen vil komme i større konflikt med den rike edelløvslogen. Hovedenga ved gården som er en slåtteeeng er lokalt viktig som sjelden sjønær eng. Enkel tilrettelegging vil gjøre området mer tilgjengelig for et enkelt naturtilpasset friluftsliv med mulighet for stangfiske fra land. Parkeringsplassen er flyttet litt mot nord for å hensynta et område med rik edellauvskog i skråning opp mot I2. Kunnskapsgrunnlaget (§ 8) vurderes som tilstrekkelig og den samlede belastningen (§ 10) vurderes som liten.

- Kulturminner

Kulturminnevernplanen del 1 – kulturlandskap peker på området rundt gården som kategori fire område som lokalt viktig kulturlandskap.

Fylkesarkeologens registrering av automatisk fredede kulturminner har registrert en steinalderlokalitet ved gårdstunet. Området er markert med hensynsone på plankartet og det er presisert i bestemmelsene at det i dette området ikke kan foretas inngrep uten tillatelse fra fylkeskonservator. Det er foretatt undersøkelser for kulturminner i sjø, og det er ikke påvist funn som får konsekvenser for planen.

- Barn og unges interesser

Området blir bedre tilrettelagt og allment tilgjengelig med utbygging av området, samtidig bygges noen av området ned. Samtidig tilrettelegges det for sosialt vanskeligstilte i området, noe som gjør det mer uttrykt i forhold til å oppholde seg i området for barn.

- Universell utforming

Bryggeanlegget skal tilrettelegges for at bevegelseshemmede skal komme seg ut i båt. Samtidig skal bebyggelsen og parkeringsplassen være tilrettelagt for universell utforming.

- Risiko- og sårbarhetsanalyse

Innenfor ny atkomstvei er det i eksisterende fyllingsfot mot sjøen fra gamle E 18 påvist ustabil grunn, hvor risikograden er noe under det som er normalt. Det er derfor ikke valgt å lage ytterligere konstruksjoner for småbåthavna langs denne fyllingen og utliggerne er derfor snudd mot nord på tvers av bølgedemper.

Det er behov for sikring av skjæringer langs parkeringsplass og oppe på platå for ny bebyggelse mot parkeringsplass.

Næringsbygget vil ligge under anbefalt grense for laveste nivå bygg i forhold til springflo/flom, men denne type bygg er avhengig av å ligge ned mot sjøen.

- Økonomiske konsekvenser for kommunen

Forslag til ny reguleringsplan innebærer ikke negative økonomiske konsekvenser for kommunen. Eventuelle investeringsbehov vil bli fremmet for politisk behandling på ordinært vis.

- Grønnstruktur

Kommuneplanen har innarbeidet utvidelsen av båthavna med parkering samt næringsbygg for båtsportsbedrifter. Utvidelsen av parkeringsplassen mot vest viser i hovedplanen en parkeringsløsning etter gjeldende krav. Plan – og bygningsetaten mener parkeringsplassen bør tilpasse seg landskapet, og eventuelt stille krav til færre plasser. Planen viser to alternativer til løsning og det ønskes innspill på hvilke alternativer som bør anbefales.

Innpassing av sosialt vanskeligstilte samt eksisterende bolig er vist som grøntområde i kommuneplanen. Eksisterende bolig i sørvest ligger utenfor 100 meters beltet og henvender seg mot Sømsveien. Plan – og bygningsetaten mener denne boligen ikke reduserer områdets kvalitet som friområde om den blir regulert til bolig. Byggeområdet for sosialt vanskeligstilte presser friområdets kvaliteter ytterligere, og det er vanskelige kompromiser som foreslås. Området som foreslås er vurdert som det mest skånsomme etter at kommunen også fikk ervervet eksisterende bolig, og det ligger vekk fra gårdstunet og strandsonen. Samtidig etableres det et nytt miljø som kan påvirke bruken av området som friområde og hytteområde til det negative.

Det er foreslått en enkel tilrettelegging med stisystem mot badeplasser, samt en gjennomgang (kyststi) fra strandsonen mot Rona på fortau bak næringsbygg til stisystem gjennom området som leder inn igjen på gang sykkelvei lenger vest. Området er attraktivt for fiske og de mulighetene vil få bedre vilkår ved at det nå formelt reguleres til friområde. Hyttene i området setter noen begrensninger i forhold til tilgjengeligheten særlig mot neset i nordvest. Det er vist en mulighet for tilgang langs sjøen (T4) hvor det må anlegges en brygge sti langs fjell, men det er ikke stilt rekkefølgekrav til denne. Hyttenes eksistens med tanke på mer aktiv bruk av område som friområde, og tilstedeværelse av sosialt vanskeligstilte er en vanskelig vurdering. Gårdstunet er foreslått bevart med dagens bebyggelse, og det ligger til rette for at foreninger/frivillige organisasjoner kan bruke området.

- Transport

Reg.planen legger til rette for å bruke eksisterende avkjørsler men de vil bli noe høyere belasta. For avkjøringen ned mot gårdsbruket i sørvest vil det bli noe økning av trafikken, men ikke betydelig. Det blir ikke mye trafikk inn til institusjonen. For avkjøringen til båthavna vil det bli en økning. Det er forholdene til syklistene langs gang/sykkelveien som bli mest berørt av denne utvidete bruken. Eventuelle avbøtende tiltak kan være å senke farten langs gang/sykkelveien. Området for parkering er beskrevet over i forbindelse med grøntstruktur.

- Estetikk

Det nye næringsbygget vil være eksponert fra øst, men vil ligge under kotehøydene for plataet lenger vest. Med den avtrapping av bygget som er foreslått, vil det være med å dempe inntrykket noe.

Bebyggelsen for de sosialt vanskeligstilte vil ligge oppe på plataet i sør, men er forsøkt innpasset i landskapet for ikke å bli for eksponert. Det er stilt krav om samme takvinkel som øvrig bebyggelse i området.

- Støy

I forhold til trafikkstøy ligger området for tjenesteyting innenfor området som må støyskjermes. Avhengig av hvordan området blir utviklet må tiltak foretas. Det er ikke avgjort om eksisterende bolig mot Sømsveien skal brukes til ansatte som kontor/base og men område I2 skal huse nye beboere. Ved byggesøknaden må det dokumenteres tiltak for utendørs og innendørs støy for begge områdene.

For næringsområdet må det også dokumenteres eventuelle avbøtende tiltak som skal hensynta området for tjenesteyting.

- Forurensning

Det er registrert noe forurensende masser i sjø innerst i Ronsbukta som nå blir overfylt i forbindelse med etablering av ny småbåthavn. For nye tiltak vil det bli etablert tette dekker på parkeringsplass, plass for spyling av båter får godkjent oppsamling for spylevann, og område rundt båtsportbedriften må ha oppsamling av avfallstoffer. Dette ivaretas av annet regelverk enn plan – bygningsloven.

Konklusjon

Planforslaget legger til rette for flere funksjoner som er viktige satsningsområder for kommunen. Samtidig er det viktig å bevare store deler av Rodeneset som et grøntområde for allmenheten noe planforslaget viser. Vurderingene har vært om området som friområde blir for mye tilsidesatt som følge av alle nye funksjoner. Eksisterende hytter og en bolig i området er i kommuneplanen regulert til grøntområdet, men planforslaget har foreslått disse videreført som eksisterende bruk. Konfliktene med å plassere bostedsløse i området har vært et tema som nabolaget er opptatt av. Det vil alltid være konflikter med plassering av denne type boliger, hvor Rodeneset er vurdert som mindre konfliktfylt enn andre aktuelle områder. Kommunen kunne ha minsket konfliktene ved å innløse alle eiendommer på Rodeneset, men dette er ikke vurdert utfra økonomiske hensyn. Helse – og sosialetaten har en utfordring i å tilpasse denne brukergruppen i et verdifullt friområde/nabolag samtidig som område tilrettelegges for allmennheten.

Saksbehandler: Jøran Syversen

Dato:23.10.2012

Punkt 212/12: Åsane - Grågåsveien - 13/1 og 13/9. Detaljregulering. Sluttbehandling

Bilag

Saksprotokoll

10 Visualisering 25052012

9 Naboanalyse 200312

8 Snitt CC og DD 25052012

7 Snitt AA og BB 15032012

6 Konseptskisse 09102012

4 Sjekkliste risiko og sårbarhet

5 Sol- og skyggeanalyse 15032012

3 Planbeskrivelse 19 10 2012

2 Reguleringsbestemmelser 19.10.2012

1 Plankart 20121019



Dato: 10.10.2012
Saksnr.: 201011094-45
Arkivkode O: PLAN:
Saksbehandler: Anne Mari Aasaaren

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
08.11.2012
21.11.2012

Åsane - Grågåsveien - 13/1 og 13/9. Detaljregulering. Sluttbehandling

Sammendrag

Planområdet er på 5614 m² og ligger i Åsane mellom Grågåsveien og Åsane borettslag. Området er i gjeldende kommuneplan satt av til bebyggelse og anlegg.

Planforslaget legger til rette for etablering av inntil 24 boenheter i to blokker med tre etasjer som påbygg til butikkbygg, østre blokk, og tre etasjer over felles garasjeanlegg, vestre blokk.

Sentrale problemstillinger i prosessen har vært knyttet til blokkenes høyde og avstand i forhold til omkringliggende ene-/ tomannsboliger, innsyn/utsyn, tilstrekkelig uteoppholdsareal med kvalitet, plassering av turvei/gangvei, nok parkeringsplasser i tillegg til lastebilers manøvreringsareal for varelevering og søppelhenting. Alt sett i forhold til antall boenheter. Det kom merknader fra mange naboer angående disse forholdene.

Etter høringen er vestre blokk flyttet noe mot nordvest slik at avstanden mellom blokkene blir 8 meter. Vegglivet mot atriet er trukket noe inn, og det gir litt mer dagslys i leilighetene. Turvei/gangvei som lå mellom vestre blokk og ene-/tomannsboligene i Grågåsveien er flyttet nord for parkeringsplassen.

Innenfor planområdet er det underdekning på parkeringsplasser og uteoppholdsareal i forhold til antall leiligheter.

Teknisk direktør anbefaler at planområdet befares.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Åsane - Grågåsvæien sist datert 19.10.2012, med bestemmelser sist datert 19.10.2012.
2. Nytt punkt i rekkefølgebestemmelsene:
Før igangsettingstillatelse skal avtale om tilleggsareal være inngått med Åsane borettslag.
3. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens bolig- og utbyggingspolitikk og anmoder teknisk direktør om å framlegge en utbyggingsavtale.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Trykte vedlegg

1. Plankart, sist datert 19.10.2012
2. Bestemmelser, sist datert 19.10.2012
3. Planbeskrivelse, sist datert 19.10.2012
4. Risiko- og sårbarhetsanalyse
5. Sol/skyggeanalyse, sist datert 15.03.2012
6. Konseptskisse, sist datert 09.10.2012
7. Snitt AA og BB, sist datert 15.03.2012
8. Snitt CC og DD, sist datert 25.05.2012
9. Naboanalyse, sist datert 20.03.2012
10. Visualisering, sist datert 25.05.2012

BAKGRUNN FOR SAKEN

GCON AS fremmer planforslaget på vegne av Åsane Eiendom AS. Det planlegges leiligheter over og ved siden av Sparbutikken på Åsane, uteoppholdsareal, sandlek, fortau og gangvei som forbindelse gjennom friområdet ved Åsane borettslag mellom Kjos Ringvei og Grågåsvæien.

Dagens situasjon

Planområdet er i Åsane. Det grenser mot Grågåsvæien i sør og øst, ene- og tomannsboliger i vest og Åsane borettslag i nord.



Planområdet er i gjeldende kommuneplan avsatt til bebyggelse og anlegg, og omfatter i dag dagligvarebutikk, parkeringsplass for flere funksjoner, kommunalt eid areal vest for butikken og utenfor og over kommunalt tilfluktsrom. Tilfluktsrommet leies ut til et treningssenter.

Planens innhold

Formålene er byggeområde, grønnstruktur og samferdelsanlegg. Planområdets størrelse er ca 5600 m². Butikkens bruskareal er idag 590 m², og planlagt bruksareal for leilighetene er 3400 m². Det er planlagt inntil tjuefire leiligheter med størrelse fra 66 m² til rundt 100 m² i to fireetasjes blokker. Første etasje i østre blokk er eksisterende Sparbutikk, mens første etasje i vestre blokk blir parkeringsanlegg.



Planområdet med dagens eiendomsgrenser. Kommunen eier vestre del, og Åsane borettslag eier nordre del av området.

Avfallshåndtering

Det er to søppelrom som er 8 m² og 60 m² som skal brukes av butikken og av leilighetene. Det er krav om plass til søppeldunkene på egen grunn nær Grågåsvæien for tømning.

Utnyttingsgrad

En stor del av planområdet er parkerings- og kjøreareal for butikk, Åsane borettslag og utleie og vedlikehold av tilfluktsrom. Planområdet har 4,2 boliger pr. dekar for 24 boenheter.

Senterstruktur

Vågsbygd er nærmeste bydelsenter.

Trafikk

Atkomsten er fra Øvre Ringvei via Grågåsvæien. Ytre Ringvei med moderat trafikk (2000 ÅDT) tangerer området. Det skal etableres fortau langs Grågåsvæien nord og sør for avkjørselen til planområdet, og ny gangvei i nordenden av parkeringsplassen vil forbinde Kjos Ringvei og Grågåsvæien.

Etter utbygging er det ikke plass til snøopplag for parkeringsplassene til butikk, Åsane borettslag, tilfluktsrom og de planlagte leilighetene. Det gir økt transport med bortkjøring av snø.

Næringsareal

Det er en eksisterende dagligvarebutikk i planområdet, og den skal opprettholdes.

Grønnstruktur

Bymarka ved Grimsvann – Bråvann sikrer nærrekreasjonsmuligheter.

Grønnstrukturutredningen viser forbindelsen mellom Kjos Ringvei og Grågåsvæien som viktig. Det er mye grønt fellesareal i lavblokkområdet i Åsane borettslag. Butikken ligger i

grøntdraget som går mellom ene-/tomannsboligområdet i Grågåsvæien og blokkene ved Kjos Ringvei. Grøntdraget skaper avstand og oppdeling av boligområdet, og gir skjerming mot innkikk og vind. I dag er det fri sikt fra Grågåsvæien nordover til Kjos Ringvei. Mye av friområdet som er regulert i planen fra 1973 blir grønt formål i det nye planforslaget.

Uteoppholdsareal og lek

Planområdet får 926 m² uteoppholdsareal jf. planbeskrivelsen. Det blir sandlek og uteoppholdsareal på nytt terreng, hvorav noe kommer på lokk over boder. I tillegg får leilighetene noe areal mellom blokkene og på takterrasse over vestre blokk nærmest naboer i Grågåsvæien. Kravet er ifølge kommuneplanen minimum 80 m² pr. boenhet. I dette prosjektet skal 65 % løses på bakkenivå, og det utgjør minimum 52 m² pr. boenhet. Med 24 leiligheter får hver leilighet 38,5 m². Arealet skal ha kvalitet. Sol/skyggeanalysen viser at sandleken klarer å oppfylle kommuneplanens krav til sol på arealet ved jevndøgn.

Utbygger skriver at de har kontakt med Åsane borettslag for å få til en avtale om bruk av deres felles uteoppholdsareal. Atkomst dit går over den parkeringsplassen.

I dag er det en privat sandlek rundt 200 meter fra planområdet. Det er underdekning på kvartalslekeplasser i området.

Barn og unges interesser

I følge kommuneplanens bestemmelse § 9 b skal kvartalslek ligge innen 400 meter i luftlinje fra bolig, og denne ligger rundt 160 meter unna i luftlinje. Nærmeste kvartalslek med kommunal standard er Åsane skole 1,5 km unna. Det er skog i nærheten som også kan brukes til lek. Det er gang- og sykkelavstand til barneskole, og sykkelavstand til ungdomskole og videregående skole.

Skole- og barnehagesituasjon

Utbyggingen er ikke problematisk i forhold til skole- og barnehagesdekning. Elevene i området hører til Åsane barneskole 1,5 km unna, se punktet over. Dersom den legges ned blir det enten Vågsbygd barneskole 2,5 km unna, eller Karuss skole 1. – 10. trinn 2,6 km unna. Fiskå ungdomskole og Vågsbygd videregående skole ligger 2,6 km unna.

Universell utforming

Ny gangvei langs parkeringsplassen blir tilgjengelig for alle. Leilighetene får hovedfunksjonene på inngangsplan og atkomst via heis. Sandlek blir tilgjengelig fra leilighetene. Dersom terrenget løftes fire meter opp til rundt cote +70 blir planlagt fortau liggende rundt 1,5 meter lavere enn nytt terreng rundt sandlek. Det er satt av 2 HC-plasser ved butikkinngangen, og seks HC-plasser for leilighetene i parkeringsanlegget.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Analysen viser at fjellet/skråningen mot vest skal undersøkes. Bestemmelsene har med at nødvendig sikring skal gjøres før rammetillatelse gis.

Bilparkering

Kravet i kommuneplanen er 1,5 parkeringsplasser pr. boenhet i fellesanlegg, og 0,25 gjesteparkingsplasser pr. boenhet på offentlig parkeringsplass. Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i oktober/november 2011 med 1,5 parkeringsplass pr. boenhet. Dette er 0,25 plasser færre enn kravet i kommuneplanen vedtatt juni 2011.

Kravet for 24 leiligheter er 36 faste plasser og 6 gjesteplasser. Innenfor planområdet mangler det 6 parkeringsplasser for boligbebyggelsen. Forslagsstiller opplyser at de har en avtale med Åsane borettslag om å disponere 6 parkeringsplasser like utenfor planområdet.

Sykkelparkering

Det er krav i kommuneplanen om 2 parkeringsplasser for sykkel pr. boenhet, og 0,5 plasser pr. 100 m² bruksareal for butikken. Det gir 48 plasser for 24 leiligheter, og plan over 1.etasje viser plass for 40 sykler. Det dekker behovet for 20 leiligheter.

Energi

Planområdet ligger på grensen for konsesjonsområdet for fjernvarme. Agder Varme opplyser at dette prosjektet ligger for langt unna der utbyggingen av fjernvarmenettet er kommet i dag. Energikilden for leilighetene blir elektrisitet, og varmepumpe som alternativ energikilde.

Støy

Støy fra Grågåsvæien er under 55 desibel i dag, og leilighetene blir liggende utenfor gul støysone. Leilighetene får støy fra varelevering, inn- og utkjøring fra butikkparkering, parkeringsanlegg og utleie av tilfluktsrommet. Leilighetene i vestre blokk får stille side på vestsiden mot eksisterende ene-/tomannsboliger. Leilighetene i østre blokk vender østsiden mot Grågåsvæien, parkeringsplass for butikken og planlagte leiligheter, varelevering til butikken, og vestsiden mot fellesarealet mellom blokkene og atkomst til leilighetene via svalgang og bro.

Solforhold

Det er utarbeidet sol/skyggeanalyse som viser forholdene kl. 12 og kl. 15 vårjevndøgn. Leilighetene og uteoppholdsarealet får ikke kveldssol. Leilighetene i østre blokk får morgensol, og leilighetene i vestre blokk får formiddags- og ettermiddagssol. Lekeplassen får formiddagssol, og deler av den har sol kl. 15. Lekeplassen skal plasseres slik at den oppfyller kommuneplanens krav om at halvparten av arealet skal ha sol kl. 15 jevndøgn.

Terreng og terrengendring

Det er en stor asfaltert flate rundt butikken. Flaten ligger på cote +66 nærmest Grågåsvæien, og heller ned til cote +65 ved skråningen og innkjørsel til parkeringsanlegget. I sør og sørvest skråner det opp mot eiendommene i Grågåsvæien som ligger på mellom cote +72 og +77 – mellom 6 og 12 meter over dagens parkeringsplass. I vest er det bratt skråning opp mot Heggli. Det er planlagt å løfte terrenget sør og vest for butikken 4 til 5 meter til rundt cote +70. Terrengspranget blir 4 meter mellom parkeringsplass og nytt terreng med sandlek og uteoppholdsareal, og 5 meter mellom uteoppholdsarealet på lokk over bodene og parkeringsplassen ved tilfluktsrommet. Det er satt av et areal til «annen veigrunn» som gjør at terrengspranget kan deles i to høyder.

Kulturminner

Det er ingen registreringer innenfor planområdet.

Kollektivtransport

Det er bussholdeplass i krysset Grågåsvæien/Ytre Ringvei.

Estetikk

Områdets bebyggelsestruktur er frittliggende ene- og tomannsboliger orientert etter vei, og blokkene i Åsane borettslag plassert rundt et felles tun med friområder rundt. Småhusbebyggelsen er fra 1950-tallet, mens blokkene ble bygd ut på 1970-tallet.

Omkringliggende ene- og tomannsboliger har uteoppholdsareal som ligger mellom 6 og 12 meter høyere enn dagens parkeringsplass, og mellom 2 til 5 meter høyere enn nytt terreng. Verandaene og vinduene i ene-/tomannsboligenes 1. etasje ligger på høyde med balkongene og vinduene i 4. etasje i vestre blokk. Gesimshøyden på ene-/tomannsboligene ligger på høyde med takterrassen i vestre blokk. Nærmeste blokk i Åsane borettslag har gesimshøyde som er 4 meter lavere enn gesimshøyden på østre blokk. De planlagte blokkenes høyde er omtrent 14 meter over parkeringsplassen, og rundt 10 meter over nytt terreng mot ene-/tomannsboligene. Trappehus og heistårn kommer rundt 16 meter over

parkeringsplass, og 12 meter over nytt terreng mot naboer, se snitt og 3D-visualisering i planbeskrivelsen. Trappehus og heistårn får trolig ikke så gjennomsluktige fasader som visualiseringen viser.

Dagslys

Utbygger har beregnet at alle leilighetene oppfyller minimumskravet i teknisk forskrift på 2,0.

Veinavn

Det blir ingen nye veinavn.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

Kommuneplanen viser området som bebyggelse og anlegg.

Gjeldende reguleringsplan er Åsane gnr. 13 bnr.1 og 9 vedtatt 12.06.1973, med formål garasjer/parkering og friområde.

Egnethetsvurdering for boligfortetting fra 1999 – Området ble vurdert å kunne gi mellom 15 – 20 boenheter basert på forenklet stedsanalyse.

Melding om oppstart

Det kom inn totalt fem merknader. Merknadene angår tilgjengelighet, barn og unges interesser og lavspent jordkabelnett og mast som utbygger må flytte. Det kom også merknad fra Åsane borettslag om at de ikke kan avse noe parkeringsareal, siden de kun har 166 parkeringsplasser innomhus til 210 leiligheter.

Offentlig ettersyn

INNSPILL TIL PLANARBEIDET

Offentlig ettersyn

Planforslaget ble sendt ut delegert på offentlig ettersyn i perioden 23.09.11 – 04.11.11. Det ble ikke skrevet saksframlegg med vurderinger, men bare vist til planbeskrivelsen.

Det kom inn åtte merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan- og bygningsetatens vurdering

Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 17.10.2011

- Regulerte friområder tas i bruk til utbygging. Det er akseptabelt ut fra faktisk situasjon. Friområdene bør inndeles klarere. Friområdene i bakkant av blokkene er lagt i bratt terreng. Forstår det slik at området skal fylles opp for å bli mer brukervennlig. Tilgjengelighet for uteoppholdsareal i teknisk forskrift må følges. Bestemmelsene til grønnsstruktur må ryddes opp i. Sti og lekeplass bør få krav om utomhusplan. Planen viser takterrasser som del av arealet. Krav om 80 m² uteoppholdsareal pr. boenhet bør løses på bakkenivå siden dette ikke er tett bystrøk. Kravprosenten til areal på bakkenivå bør økes av hensyn til tilgjengelighet for barn og unge. Geotekniske undersøkelser bør generelt gjøres under arbeid med plan og tiltak sikres i bestemmelsene. Her ansees det at rekkefølgebestemmelser kan sikre dette. Alle bygninger skal radonsikres.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Det kommunalt eide området vest for butikken er regulert til garasjer og friområde, og er i bruk av barn og unge til lek. Friområdene er endret. Terrenget i sør og vest er planlagt løftet opp mellom fire og fem meter for å bli sandlek og uteoppholdsareal for leilighetene. Sandlek skal være tilgjengelig fra leilighetene, og fra planlagt fortau langs Grågåsvæien.

Det skal lages utomhusplan for grøntareal. Det blir ikke nok uteoppholdsareal pr. leilighet på egen tomt til tjuefire leiligheter. Arealet mellom blokkene og på takterrasse på vestre blokk vurderes som bonusareal. Geotekniske tiltak og radonsikring er med i bestemmelsene.

Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 03.11.2011

- I utgangspunktet er det uheldig å omdisponere friområder til byggeformål, spesielt i tettbygde områder. Det må dokumenteres at utbyggingen fører til forbedring av boligområdets kvaliteter totalt sett. Det forutsettes at kommunen sørger for at det blir tilstrekkelig uteoppholdsareal hovedsakelig på bakkenivå. Det er viktig med utomhusplan, og den må vise atkomst til skogen i vest slik at det reelle lekeområdet kan utvides.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Noe av friområdet blir privatisert, og noe tilgjengelig for allmennheten. Boligområdet kan knytte seg til områdets tekniske infrastruktur. Det blir for knapt med areal på parkeringsplassen for alle brukerne. Uteoppholdsareal, se ovenfor. Atkomst til skogen i vest blir over parkeringsplassen.

-

Statens Vegvesen, brev datert 28.10.2011

- Ingen merknader til planforslaget der det er tatt med rekkefølgebestemmelse om tilstrekkelig kapasitet på Vågsbygdveien.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Dette er tatt med i bestemmelsene.

-

Kommuneoverlegen v/miljørettet helsevern, brev datert 27.09.2011

- Forsiktig med å kombinere næringsvirksomheter og bolig i samme bygg eller i nær tilknytning. Konflikt oppstår oftest i forhold til støy eller lukt. Det må stilles betingelser til virksomheten for støy, støv, lukt og åpningstider. Alle boliger bør ha en stille side. Det forutsettes at anbefalingene i T-1442 følges. Støy fra tekniske installasjoner og annet fra næringsbygg må ikke påføre beboere i leilighetene støy over grenseverdiene i NS 8175.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Støy fra tekniske installasjoner må holdes innenfor NS 8175. Lukt er et potensielt problem i forhold til leiligheter rett over og ved siden av butikken. Støy fra blokkenes tekniske installasjoner må være i tråd med anbefalingene i støyretningslinje for arealplanlegging, T-1521. NS 8175 må følges. De vestvendte boenhetene får stille side, men de østvendte får det ikke.

Åsane borettslag, brev datert 17.10.11 og 02.11.11

- Merknad til oppstart om at planområdet ikke skal gå inn på deres eiendom er ikke innarbeidet. Parkeringsplasser ved tilfluktsrommet vil føre til mye kjøring over deres tomt og ødelegge parkeringsforholdene for dets beboere. Peger på at det ikke er aktuelt å bruke borettslagets lekeplass som kvartalslekeplass. Borettslaget eier friområdet referert til under dagens situasjon i planbeskrivelsen, og eier også de to gang/sykelstiene referert til under grønnstruktur, samt betaler vedlikehold av dem. De forutsetter at støynivået ikke vil overstige dagens nivå.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Planområdet tar med parkeringsplasser og gangvei. Med inntil 24 nye leiligheter blir det økt trafikk over parkeringsplassen. Tilfluktsrommet leies ut til et treningssenter i dag, og trafikken dit vil ikke øke som følge av denne planen. Det blir mindre areal til parkering for butikkens kunder enn i dag. Det er satt av egne plasser til vedlikehold og utleie av tilfluktsrommet, og borettslaget skal fortsatt ha 21 plasser på egen grunn.

Bjørn Moen, brev datert 31.10.11

- Området i sørvest bak butikken har vært i bruk av barn og unge til sykling, skating, basketball med mer, men ikke etter at butikken monterte tekniske installasjoner med ganske høyt støynivå, og tok vekk basketkurven fra veggen. Motsatt kurv er også tatt ned. Området har en tid vært lager for sand og grus, men ble ryddet i september 2011. Betviler at bare ytterste sørvestlige del ligger i skyggen. Sol/skyggeanalysen var ikke vedlagt. Betviler at noe av bygget vil ligge under terreng. Vil ikke godta bygningstiltak med gesimshøyde på cote 82. Det vil gi fritt utsyn fra takterrasse og øverste leiligheter til hans terrasse, og eiendommens verdi vil forringes. Ønsker gjerde for å hindre adgang til hagen fra ny gang/sykelsti på cote +70. Hvordan blir det plass for varelevering med lastebil? Den planlagte gang/sykelstien vil ende i den farligste svingen i Grågåsvæien. Lekeplassen mot Grågåsvæien bør skjermes. Frykter problemer med økt trafikk og mindre plass til biler og snø. Trærne i sør og sørøst skjerner for vær og vind, innsyn og lyskasterne på nærmeste blokk. Har fått avslag på kjøp av areal mot steinmur/hekk av kommunen. Godtar ikke prosjektet.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Barn og unge får sandlek for de yngste og oppgradert kvartalslek mellom Grågåsvæien og Heggelia. Etterlyst materiale var tilgjengelig i servicebutikken. Bodene planlegges under noe av uteoppholdsarealet. Turveien er endret til gangvei og lagt nord for parkeringsplassen. Skjerming av sandlek vurderes i utomhusplanen. Snø fra parkeringsplassen må kjøres vekk. Det blir knapt med plass for varelevering. Fortauet er endret, og ender ved planlagt lekeplass.

Bjørn Moen, Einar Vindenes og Monica Grøttem, Gudrun Halvorsen, Geir Ole B. Hanssen, Bent Vigebo, Oddvar Vigebo, Karina Villareal, Glenn Vatne, brev datert 07.11.2011

Området har i dag mye trafikk til blokker og butikk, og planlagt utbygging vil gi stor trafikkøkning. Det er trangt for lastebiler å levere varer i dag, og det blir trangere og mer uoversiktlig med planlagt lekeplass og parkeringsplasser. Planlagt fortau ender i farlig sving. Der turveien munner ut har barn blitt påkjørt av bil, og biler stopper opp for å ta fart opp bakken om vinteren. Plassen bak butikken har vært i bruk av barn og unge, se ovenfor. Trærne skjerner boligene i Grågåsvæien mot blokker og butikk. I dag er det støy fra varelevering morgen og formiddag, mens biltrafikken fra de 24 planlagte leilighetene vil føre til mer støy hele døgnet. I dag lagres snøen bak butikken der det er planlagt blokk. Er imot planlagt utbygging.

Plan- og bygningsetatens kommentar

Deler av parkeringsplassen er i bruk av borettslaget og resten bruker butikken og tilfluktsrommet. Nye leiligheter vil gi trafikkøkning i Grågåsvæien og over parkeringsplassen. Varelevering til butikken, se kommentar ovenfor. Fortau, se kommentar ovenfor.

Glenn og Linda Vatne, brev datert 03.11.2011

- Øverste etasje og takterrasse på kote 82 vil gi innsyn til privat uteområde, og også forringe boligens verdi. Det er fylt ut i skråningen, og det kan rase når turveien anlegges. Ser ikke at trærne kan beholdes etter utbygging. Trærne skjerner mot vær, vind og blokkene. Nye beboere vil ønske å fjerne trær på grunn av kveldssola. Utbygger hevder at utbygging ikke fører til mer støy. Økt biltrafikk vil gi mer støy enn de 2-3 lastebilenes varelevering før kl. 9 om morgenen. Nærmeste barneskole, Åsane kan bli nedlagt, og da øker skoleveien fra 1,5 til 1,9 km. De unge mister lekeområdet. anbefaler kommunen å ruste opp eksisterende lekeplasser og fotballbaner. Turvei vest for planlagt bygg vil bli lite brukt. De fleste tar snarvei til butikken over parkeringsplassen. Planlagt fortau ender i farlig sving. Ønsket å bygge garasje, men fikk i 2008 avslag på kjøp av 30 m² av arealet der turvei skal gå fordi det skulle bevares som en grønn lunge. Utbygger får kjøpt 800 m², og må gi fra seg 500 m² som ikke kan brukes til annet enn lekeplass. Søkte dispensasjon fra kommuneplanen for garasje med hybel, og ønsker å bygge garasje som også kan

være buffer mot planlagt bygg. Mister sol rundt kl. 1930 om sommeren på grunn av fjell og vegetasjon. 1. og 2. etasje i ny blokk vil ligge lavere enn dem. Manglet sol/skyggeanalyse og risiko- og sårbarhetsvurdering.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Avstanden til de nye blokker vurderes som tilfredsstillende både i avstand og høyde, jfr. snittene som følger vedlagt saken. Turveien er flyttet. Det er viktig å beholde trærne som skjerm mot vind og innsyn/utsyn. Økt biltrafikk vil gi noe mer støy. Skolekapasitet er vurdert. Nåværende asfaltplass blir erstattet av sandlek og oppgradert kvartalslek mellom Heggli og Grågåsvæien. Turveien er endret til gangvei langs parkeringsplassen. Fortauet, se ovenfor. Garasjen er utenfor planområdet. Terrenget skal fylles opp til rundt cote +70 i sør og vest. Det blir noe mer sol, men ikke kveldssol. Tilsendt materiale, se over.

Endringer etter offentlig ettersyn

- Den vestre blokka er flyttet noe mot nord og den vestre blokka er flyttet 0,9 meter lenger vest. Det har ført til at brannteknisk krav på åtte meter kan overholdes, og at det blir litt mer dagslys i leilighetene.
- Turveien langs skråningen opp mot eksisterende hus i Grågåsvæien er tatt ut og erstattet nord og vest i planområdet.
- Planlagt fortau langs Grågåsvæien er trukket tilbake fra svingen.
- Parkeringsplassene til Åsane borettslag er trukket noe ut for å få plass til gangvei med 2,5 meters bredde langs parkeringsplassen for å få minst mulig terrenginngrep i friområdet tilhørende Åsane borettslag
- Planbeskrivelsen har med oversikt over arealbruken i planområdet
- For å bedre sikkerheten og estetikken er det lagt inn et område med grøntareal – annen veigrunn med en meters høyde over parkeringsplassen. Arealet skal ha planter som blir to til tre meter høye. Foran dør til søppelrom blir det ikke rabatt. Det er markert sikkerhetsgjerde mellom parkeringsplass og uteoppholdsareal/friområde.

Medvirkning

Det har vært flere møter med utbygger, og planforslaget er blitt endret etter offentlig ettersyn som beskrevet ovenfor. Utbygger har hatt kontakt med Åsane borettslag for å få på plass gangvei og mulig bruk av deres uteoppholdsareal. Borettslaget har uttalt seg om at kunder til butikk og treningssenter bruker deres parkeringsplasser. Andre berørte har medvirket gjennom merknader til oppstart og offentlig ettersyn.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget er diskutert i samarbeidsgruppa i vest, og dette er innarbeidet i planforslaget.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Hovedgrepet er å legge til rette for en høyere utnyttelse av butikktomten med leiligheter som påbygg av butikkbygget, i tillegg til et leilighetsbygg med parkeringsanlegg i 1. etasje

Lekeplass mellom Heggli og Grågåsvæien skal oppgraderes, og det kommer ny gangvei langs parkeringsplassen. Flere beboere i området kan styrke butikkens kundegrunnlag. Med de planlagte leilighetene blir trafikken over parkeringsplassen større, og de som ikke skal til butikken kan bruke gangveien som kommer langs parkeringsplassen. Det vurderes som en bedre løsning enn den som tidligere var planlagt vest for de planlagte blokkene. Denne løsningen hadde tilgang via trapp. Bredden mellom boligblokkene er økt med 0,9 meter til 8,2 meter. Det gir noe mer dagslys i leilighetene, og tilfredsstiller det branntekniske kravet på åtte meter.

Biologisk mangfold jf. Naturmangfoldloven §§ 8-12

Planområdet består av butikk med asfaltert areal rundt og en skråning med løvtrær i sørvest mellom asfaltarealet og bebyggelsen i Grågåsvæien. Det meste av skråningen skal bevares,

men lokket over parkeringsanlegg og boder kommer til å gå noe inn i skråningen. Utbygger skal erstatte de trærne som må tas. Kunnskapsgrunnlaget om biologisk mangfold i området vurderes å være tilfredsstillende, og ytterligere registreringer er derfor ikke nødvendige. Tiltaket vurderes ikke å påvirke naturmangfoldet. Føre-var prinsippet tillegges derfor liten vekt her.

Kulturminner

Det er ingen registreringer innenfor planområdet, og temaet vurderes å være ivaretatt.

Barn og unges interesser

Asfaltflaten bak butikken har vært og er i bruk av barn og unge, og har nytteverdi i framtida. Barn og unge har derfor krav på erstatningsareal. Dette vurderes ivaretatt gjennom at utbygger skal bidra til at lekeplassen mellom Heggli og Grågåsveien, Grågåsbakken, oppnår kommunal standard for kvartalslek. Planlagt sandlek ligger nær Grågåsveien, og behov for skjerming mot veien må vurderes i utomhusplanen. Det er uheldig for barn og unges sikkerhet med høye murer. Gående og syklende må krysse biltrafikk på parkeringsplassen for å komme til butikk og leiligheter.

Universell utforming

Reguleringsbestemmelsene sikrer at alle boenhetene tilfredsstiller kravet til tilgjengelig boenhet. Det er viktig at utomhusplanen viser overgangene mellom nytt terreng, sandlek og uteoppholdsarealet over bodene slik at den offentlige sandleken blir tilgjengelig for alle.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Behov for sikring av fjell og skråning vurderes ivaretatt ved at bestemmelsene setter krav om at dette skal undersøkes og nødvendig sikring skal gjøres før leilighetene kan bygges.

Skole- og barnehagesituasjon

Utbyggingen er ikke problematisk i forhold til skole- og barnehagedekning.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Dersom Åsane skole legges ned blir det bussutgifter for 1. klassinger til enten Vågsbygd skole eller Karuss skole. Gangveien langs parkeringsplassen blir offentlig. Den delen av gangveien som går inn til Åsane borettslag er stengt med bom, men kan brukes av utrykningskjøretøy. Planlagt fortau langs Grågåsveien med lengde på rundt 55 meter skal driftes av kommunen. Sandlek skal eies av kommunen, mens beboerne i leilighetene skal drifte den. Kristiansand Eiendom eier arealet vest og nordvest for butikken, og har intensjonsavtale med utbygger Åsane eiendom AS om å selge det arealet som reguleres til annet enn offentlige trafikkområder, friområder, grønnstruktur og formålsbygg.

Grønnstruktur

Bevaring av så mye som mulig av vegetasjonsskjermen i skråningen mellom leilighetenes uteoppholdsareal og bebyggelsen i Grågåsveien vurderes som viktig både i forhold til artsmangfold, vindskjerming og innsyn/utsyn. Formål og eierskap for skråningen der det er tilfluktsrom under har vært vurdert.

Sol og skygge. Dagslys.

Sol- og skyggeanalysene viser at det er mulig å plassere sandlekeplassen slik at den tilfredsstiller kravene i kommuneplanen. Uteoppholdsarealene ellers har relativt lite sol. Utbygger har utført en analyse som viser at leilighetene får tilfredsstillende dagslys. Beregningene vil bli nærmere vurdert når byggesaken skal behandles.

Uteoppholdsareal og lek

Kravet til uteoppholdsareal for boligene er ikke dekket innenfor planområdet. Tilleggsarealer av god kvalitet må sikres i umiddelbarnærhet til planområdet og bruksretten må tinglyses.

Utomhusplanen må vise overgangen fra nytt terreng til skråningen i sør og vest. Det vurderes at en rabatt med vegetasjon langs den høye muren mellom uteoppholdsareal og parkeringsplass bedrer sikkerheten og blir bedre estetisk.

For at sandlekeplassen kan bli tilgjengelig fra planlagt fortau i Grågåsveien, og for å senke muren mellom parkeringsplass og sandlek, foreslås arealet fylt opp til rundt kote +69. Dette vurderes nærmere i utomhusplanen. Muren mellom sandlek og parkeringsplass blir noe lavere. Tilpasningen til tilgrensende tomter blir også bedre, og mur med skråning ned mot Grågåsveien 36 unngås.

Boenheter

Det tillates totalt inntil 24 boenheter innenfor planområdet, 13 stk i B og 11 stk i BOF. Senere detaljprosjektering får avgjøre om det blir en litt annen fordeling mellom disse to byggeområdene.

Saksdokumentene viser at det mangler 6 parkeringsplasser. En løsning kan være å utvide planområdet i samsvar skissen på side 10 i planbeskrivelsen. Det krever en egen reguleringsprosess.

Estetikk og volum

De eksisterende blokkene i Åsane borettslag har høy utnyttelse, men har mye lys og luft rundt seg i tråd med byggeskikken på 1970 – tallet.

Utbygger vurderer at de planlagte blokkene er forskjellig fra bebyggelsen rundt. Ved å dele opp fasaden med utspring ser utbygger for seg at to nye blokkene kan bli bindeledd mellom blokkene i Åsane borettslag og ene- og tomannsboligene i Grågåsveien. Utbygger vurderer at oppdelingen kan forsterkes ved bruk av materialer og farger. Mye oppdeling kan gi en urolig fasade. Kommuneplanens retningslinjer for estetikk sier blant annet dette:

”Ved lokalisering og utforming på den enkelte tomt skal eksisterende tomte- og bebyggelsesstruktur, volum, takform og materialbruk videreføres.”

Byggets høyde er uendret i forhold til planforslaget som var ute på offentlig ettersyn. Ved å parallellforskyve de to blokkene noe, og øke avstanden mellom dem oppover i etasjene blir det noe mer dagslys i leilighetene.

Visualisering av byggene viser heisitårn/trappehus med glassfasade. Dette er ikke sikret i reguleringsbestemmelsene.

Avstanden nabobebyggelsen er viktig for omgivelsene og for naboene. Flere av naboene protestere på prosjektet. Plan- og bygningsetatens vurdering er at avstanden på i overkant av 20 meter til nærmeste bebyggelse er akseptabel. Vedlagte snitt gir også en god beskrivelse av problemstillingen.

Støy og lukt

Det vil være en potensiell konflikt mellom dagligvarebutikk og leiligheter i forhold til lukt. En annen potensiell konflikt er i forhold til støy fra varelevering og søppelhenting, tekniske installasjoner som kjøleanlegg og ventilasjonsanlegg og inn- og utkjøring fra butikk. I tillegg kommer trafikkstøy fra Grågåsveien. Det vurderes som uheldig at leilighetene over butikken får denne belastningen. De vestvendte leilighetene får stille side vendt mot eksisterende ene- og tomannsboliger, mens fellesarealet mellom blokkene får svalganger som atkomst til leilighetene. Det er viktig at svalgangene utformes slik at ikke leilighetene får støybelastning derfra.

Utbyggingsavtale

I henhold til standard utbyggingspolitikk, skal det tilbys utbyggingsavtale.

Plan- og bygningsetatens anbefaling og konklusjon

Det er positivt for lokalområdet med en offentlig tilgjengelig sandlek, oppgradert kvartalslek mellom Heggli og Grååsveien og gangvei langs parkeringsplassen. Det er gunstig å bygge flere boliger nær kollektivakser og utnytte eksisterende teknisk infrastruktur.

En av utfordringene med det planlagte boligprosjektet er blanding av formålene næring og bolig i forhold til støy, lukt og trafikk. Parkeringsplasser for bil og sykkel, manøvreringsareal for lastebiler med varer og søppel skal kombineres med gangtrafikk til butikk og leiligheter.

Før alle boligene i planforslaget kan tas i bruk så må reguleringsbestemmelsenes krav om or uteoppholdsarealer og parkeringsplasser sikres som \beskrevet over.

En sentral problemstilling i planarbeidet har vært høyder på bebyggelsen og nærhet til nabobebyggelsen. Planområdet anbefales derfor befart.

Saksbehandler: Anne Mari Aasaaren/Jostein Akselsen
19.10.2012

Punkt 213/12: Kystveien 146 - søknad om dispensasjon for fradeling av tomt og ppføring av bolig

Bilag

3. merknader til protest
2. Protest
1. søkand om dispensasjon



Dato: 26.09.2012
Saksnr.: 201207835-8
Arkivkode O: GNB: 95,31
Saksbehandler: Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
25.10.2012

Kystveien 146 - søknad om dispensasjon fra plankravet i
kommuneplanen for fradeling av tomt og oppføring av bolig med garasje
og båtgarasje

Sammendrag:

Saken gjelder søknad om dispensasjon for fradeling av tomt og oppføring av ny bolig med garasje og båtgarasje. Det foreligger protest fra eier av Lamholmen og medeier i fellesareal. Området er i gjeldende kommuneplan avsatt som "bebyggelse og anlegg – nåværende". Det har tidligere vært søkt om dispensasjon for oppføring av ny bolig, men denne søknaden er etter klage fra Fylkesmannen i Vest-Agder avslått av Fylkesmannen i Rogaland. Omsøkte tiltak er vesentlig endret og forbedret i forhold til tidligere søknad. Plan- og bygningsetaten er fortsatt skeptisk, men mener likevel at tiltaket er i tråd med tilsvarende saker i området omkring, som Byutviklingsstyret har godkjent mot administrasjonens innstilling. Plan- og bygningsetaten anbefaler at det gis dispensasjon. Det er viktig at saker i området behandles likt.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og gir dispensasjon for fradeling av tomt og oppføring av bolig med garasje og båtgarasje som omsøkt 13.08.2012. Protest fra nabo tas ikke til følge.
Det vises til pbl §§ 19-2, 1-8 og 11-6.

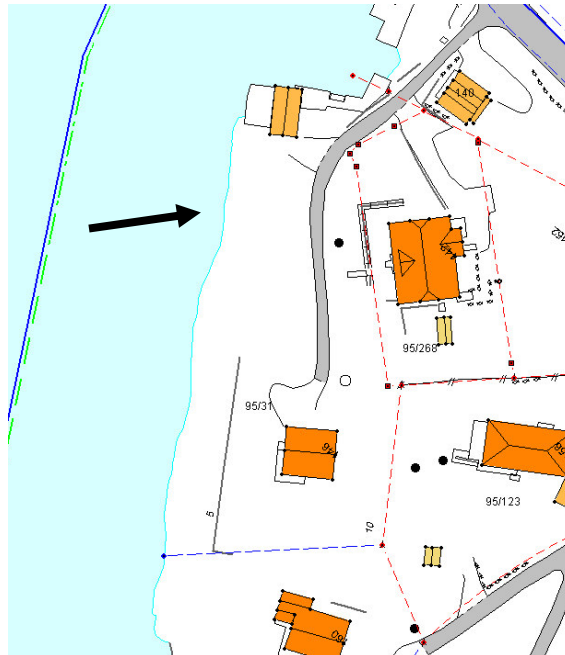
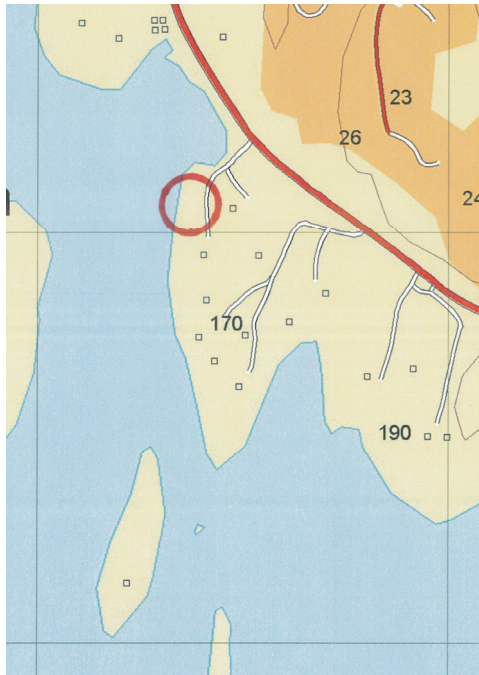
Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Espen Pedersen
Saksbehandler

Trykte vedlegg: 1. Søknad om dispensasjon
2. Protest
3. Kommentarer til protest

SAKSFRAMLEGG

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

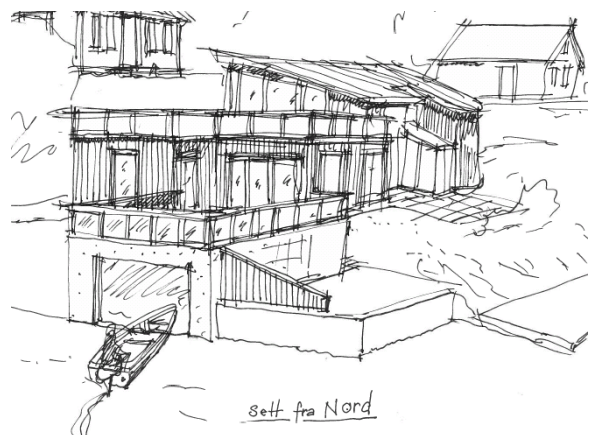
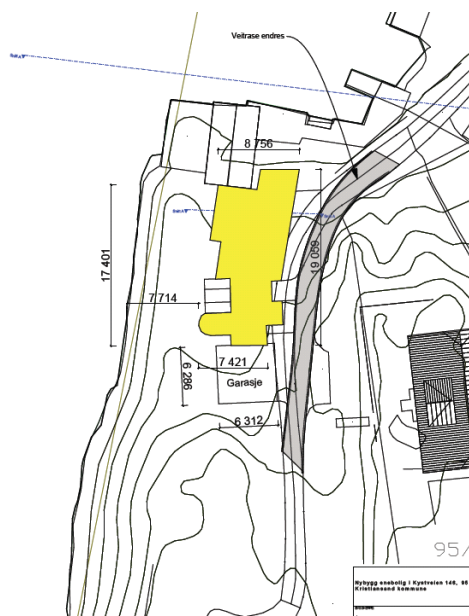
Området er uregulert, men i gjeldende kommuneplan er området avsatt som "bebyggelse og anlegg – nåværende".

Eksisterende forhold

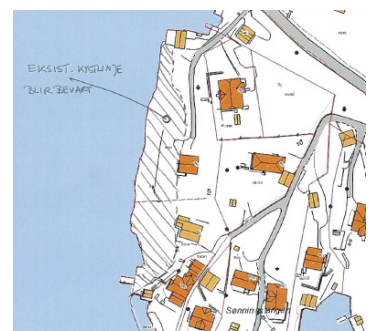
Det ligger i dag et gammelt bolighus lengst syd på eiendommen og et båthus lengst mot nord på eiendommen.

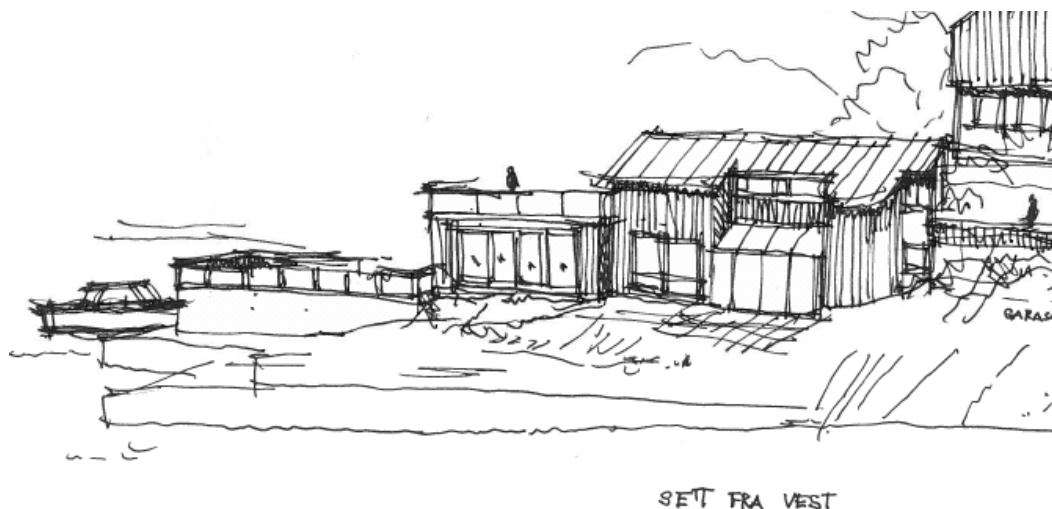
Atkomsten går fra Kystveien over gnr.95 bnr.20.

Søknaden



Markering av kystlinje som ikke blir berørt





Frogner Arkitektkontor søkte i ekspedisjon mottatt 13.08.2012 p.v.a. Åse Voreland om dispensasjon fra plankravet i gjeldende kommuneplan for å fradele tomt og oppføring av en ny bolig med en grunnflate på 140 m² + garasje på 36 m² mot syd og båtgarasje mot nord. Bygningene skal tilpasses rullestolbruker. Bygget er vist med en høyde på 5 meter mot vest, med pulttak stigende til 6,5 meter.

Dispensasjon er begrunnet med at foreslått bygg innebærer betydelig mindre terrenginngrep enn tidligere søknad. Fjernvirkningen av forslåtte prosjekt er redusert ved at det er takhelling mot vest med redusert glassflater mot sjøen. Det er vist en byggegrense som viser den ubrutte kystlinjen som vil bli bevart. Tiltaket vil ikke gi noen uheldige konsekvenser. Foreslått prosjekt hensyntar landskapsmessige-, natur- og friluftsinnteresser. Det vises for øvrig til dispensasjonssøknaden som ligger vedlagt.

Det har tidligere vært behandlet en dispensasjonssøknad, som viser en bolig plassert nærmere sjøen. Dette prosjektet ble anbefalt av Byutviklingsstyret, men påklaget av Fylkesmannen og avslått av Fylkesmannen i Rogaland i vedtak 27.06.2011.

Uttalelse fra andre etater

Det foreligger uttalelse fra Fylkesmannens Miljøvernnavdeling i brev datert 13.09.2012. Det vises til tidligere søknad, og selv om foreliggende søknad gir en annen landskapstilpassing enn tidligere søknad, finnes tiltaket fortsatt uheldig og presedensskapende og klart i strid med de nasjonale føringene. Det gis råd om at søknaden avslås.

Merknad/protest

Det foreligger protest fra Elisabeth Christie Ørke p.v.a. medeier i gnr.95 bnr.20 og eier av gnr.95 bnr.145, Thom Askildsen i e-post datert 23. juli 2012. Grunnen for å få dispensasjon synes ikke tungtveiende. Hun er uenig i at det skal gis tillatelse. Hun mener at huset vil se svært påtrengende ut fra sjøen. Det vil også ta mye lys fra sjøbodene og stranden innenfor.

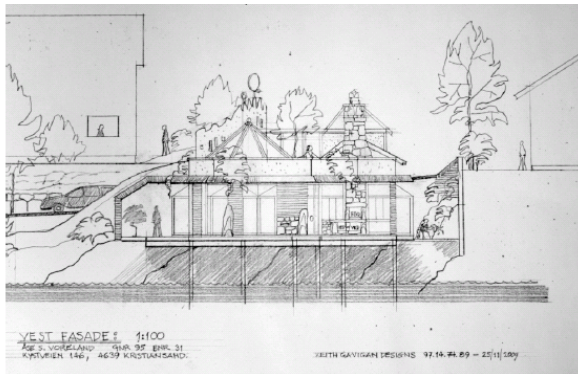
Tilsvaret til protest

Tiltakshaver har kommentert protesten i brev datert 5. september 2012. Tiltakshaver sier at Ørke skriver at planene vil fjerne lys fra strand og sjøboder på naboeiendommen. Det kan opplyses at sjøbodene eies av Hasund og Myhrstad, som selv ikke har klaget. Nybygg har god avstand til grensende eiendom. Bygget kan ikke være til ulempe for Askildsen/Ørke.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Vedr. tidligere søknad:

Omsøkte prosjekt har fått en vesentlig mer diskret plassering og utforming enn tidligere søknad. Det vises til sak nr. 241/10 i møte 16.09.2010. Kopi av fasade vest og situasjonskart fra 2010 er vist på neste side.



Fasade vest 2010



Situasjonskart 2010

Den nye søknaden:



Reguleringsmessige forhold:

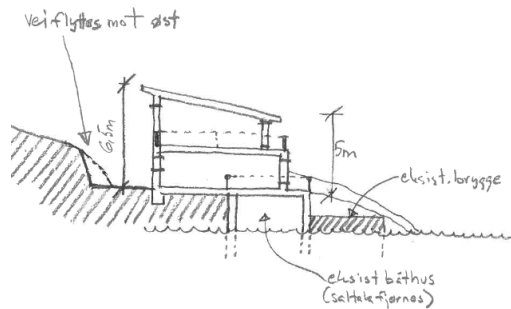
Omsøkte tiltak er plassert bak den linjen som er markert rød på flyfoto over. Den spesielle kystlinjen vil dermed forbli bevart og forholdene er vesentlig forbedret i forhold til tidligere søknad. Omsøkte bolig er plassert ca. 8 meter fra sjøen med garasje som tilbygg mot syd. Eksisterende båtgarasje/sjøbod mot nord er erstattet av en ny båtgarasje med balkong over. Det gjelder et plankrav for videre utbygging i området. I området fra Kystveien 146 og fram til avkjørsel til Tømmerstø brygge har Byutviklingsstyret behandlet 12 dispensasjonssaker i løpet av de siste 10 – 12 årene. Administrasjonen har anbefalt at det ikke gis dispensasjon i disse sakene, men Byutviklingsstyret har gitt dispensasjon.

Spørsmålet om dispensasjon må vurderes på bakgrunn av de hensyn en plan er ment å ivareta og om denne vil bli skadelidende ved en dispensasjon. Hensikten med plankravet er at det gjennom en planprosess skal fastsettes i detalj hvordan et område skal benyttes, sikre en helhetlig utbygging.

Etter plan- og bygningsetatens vurdering har området en relativt tett utbygging, og en reguleringsplan i vil neppe kunne tilføre området omkring omsøkte eiendom nye kvaliteter. Plan- og bygningsetaten er allikevel skeptisk til en dispensasjon, men i denne nye søknaden er forholdene vesentlig forbedret i forhold til tidligere, og sett i forhold til behandling av

tidligere søknader i området mener plan- og bygningsetaten at det kan forsvares å anbefale at det gis dispensasjon. En dispensasjon vil neppe danne uheldig presedens.

Merknader fra nabo:



Når det gjelder merknader fra nabo om at tiltaket vil ta mye lys fra sjøboden, kan plan- og bygningsetaten vanskelig se at dette er et viktig moment. De aktuelle sjøbodene ligger ca. 30 meter bak omsøkte tiltak og med en del vegetasjon imellom og representerer neppe noen ulempe for eierne av disse. Sjøbodene er merket med hvit pil på flyfoto på siden over. I tillegg skal det bemerkes av sjøbodene ikke tilhører protesterende nabo. Eierne av sjøbodene, som også er medeiere i fellsarealet 95/20 har ikke hatt merknader til søknaden.

Naboens merknader om at kystlinjen blir brutt stemmer ikke. Kystlinjen skal i følge søknaden forbi urørt. Bygget er på snittegning vist med en høyde på 5 meter mot vest, mot sjøen og med pulttak stigende til en høyde på 6,5 meter mot øst. Sett i forhold til andre bygninger i området vil omsøkte tiltak etter plan- og bygningsetatens vurdering ikke bli "påtrengende" sett fra sjøen.

Konklusjon:

Det er viktig at søknader i et område behandles likt.

Plan- og bygningsetaten mener at hensynene bak bestemmelsene det søkes dispensasjon fra og lovens formål ikke blir vesentlig tilsidesatt. Fordelen ved å gi en dispensasjon er klart større enn ulempene. Forutsetningene for å kunne gi den omsøkte dispensasjon etter plan- og bygningslovens § 19-2 foreligger.

Det anbefales at søknad om dispensasjon godkjennes og at protest fra nabo ikke tas til følge.

Punkt 214/12: Prestvikveien 34 og 36 - 152/1213, 1937 - 6-mannsbolig - fasadeutforming

Bilag

05 Arkitektens beskrivelse

04 Illustrasjoner i rammesøknad

03 Illustrasjon mot Prestvikveien i rammesøknad

02 Fadadeoppriss i rammesøknad

01 Fasadeoppriss i reguleringssak



Dato: 24.10.12
Saksnr.: 201208982-14
Arkivkode O: GNB: 152,1213

Saksbehandler: Anne Lise Berland

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

201208982 Prestvikveien 34 og 36 - 152/1213, 1937 - 6-mannsbolig - fasadeutforming

Sammendrag:

Ved sluttbehandling av detaljregulering for Prestvikveien 34, 36 mfl. vedtok bystyret 25.04.12 at fargevalg, materialvalg og fasadetegninger skal forelegges Byutviklingsstyret før endelig byggetillatelse gis.

Fasadeutforming og oppdeling av bebyggelsen i rammesøknaden er i hovedsak i samsvar med illustrasjoner i reguleringssaken. Fasadene utføres med selvgrånende trekledning, grå aluminiumsbeslåtte vinduer og sort sementstein.

Forslag til vedtak:

1. Byutviklingsstyret tar fasadeutforming for Prestvikveien 34-36 til orientering.

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Anne Lise Berland
Saksbehandler

Trykte vedlegg: Fasadeoppriss i reguleringssaken
Fasadetegninger og illustrasjoner i rammesøknad
Arkitektens beskrivelse

Utrykte vedlegg: Ingen

Punkt 215/12: Vragesløyfen 40, gnr 1 bnr 499 - Klage på avslag på uttrigger

Bilag

Vedlegg 4 Uttalelse fra Fylkesmannen i Vest-Agder

Vedlegg 3 Klage datert 21.06.2012

Vedlegg 2 Omgjøring av vedtak og godkjenning av en uttrigger

Vedlegg 1 Avslag 30.04.12



Dato: 22.10.2012
Saksnr.: 201114826-17
Arkivkode O: GNB: 1,499
Saksbehandler: Einar Sagen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

Vragesløyfen 40, gnr 1 bnr 499 - Klage på avslag på utrigger

Sammendrag:

Plan- og bygningsetaten avsto søknad om to utriggere som tilbygg til eksisterende brygge. Etter klage fra søker/tiltakshaver omgjorde etaten sitt eget vedtak og godkjente en utrigger (midt på brygga). Søker/tiltakshaver påklager avslag på utrigger som er omsøkt plassert nær nabogrense og gebyret. Det er merknader/protester fra nabo. Plan- og bygningsetaten godkjente utrigger midt på brygge da denne utrigger ikke ville ha innvirkning på naboforhold som tilflottsrett. Det viktige i denne saken er konsekvenser for andre lignende søknader da det er til sammen ca. 50 båtplasser i denne bukta på Flekkerøya. Det er ingen nye momenter i klagen og klagen anbefales ikke tatt til følge.

Forslag til vedtak:

1. Byutviklingsstyret opprettholder plan- og bygningssjefens vedtak av 01.06.2012.
Klagen fra søker/tiltakshaver datert 21. juni 2012 (mottatt 26. juni 2012) tas ikke til følge.
Saken oversendes fylkesmannen i Vest-Agder for endelig klagebehandling

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Einar Sagen
Saksbehandler

Trykte vedlegg

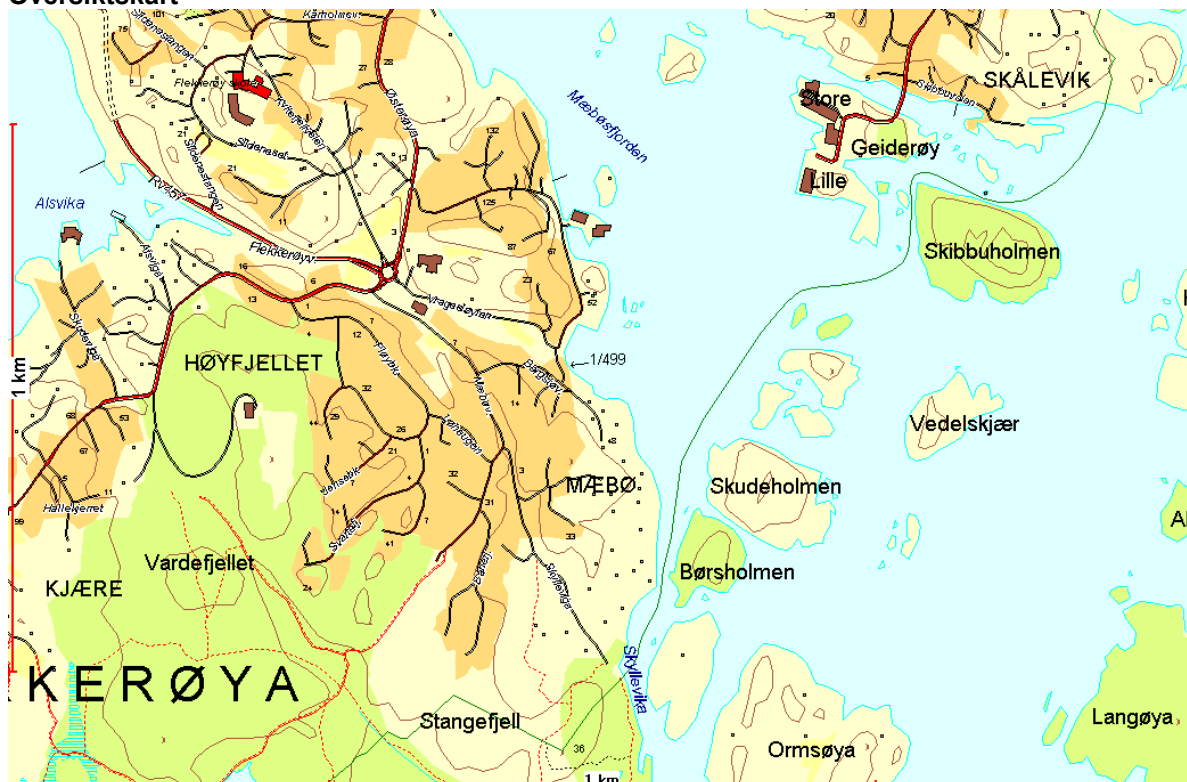
- 1 PBE avslag datert 30.04.2012
- 2 PBE omgjøring av eget vedtak og godkjenning av en utrigger, vedtak av 01.06.2012
- 3 Klage, datert 21.06.2012, mottatt 26.06.2012
- 4 Uttalelse fra Fylkesmannen i Vest-Agder, miljøvern avdelingen

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

Bakgrunn for saken :

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

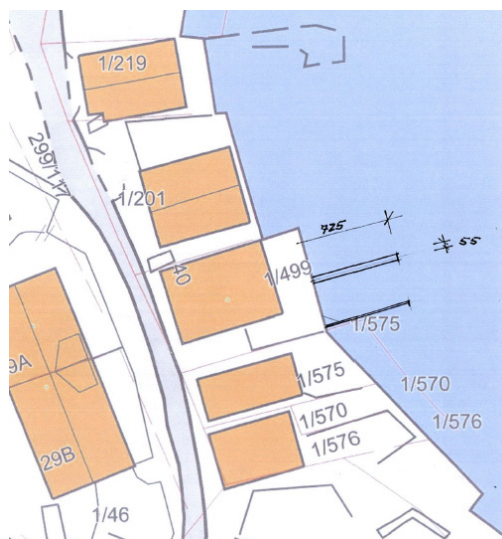
Området er uregulert. I kommunedelplan for Flekkerøy, deler av strandsonen, vedtatt av miljøverndepartementet 21. juni 2011, er området på land avsatt til annet byggeområde, sjøbod/lager/brygge og sjøarealet er avsatt til vannareal for allment flerbruk.

Bryggekonstruksjon (utriggere) ut i sjø med arealbruk fastsatt til allment flerbruk er i strid med formålet og krever dispensasjon.

Plan- og bygningslovens § 1-8 Forbud mot tiltak mv. langs sjø og vassdrag gjelder og tiltaket krever dispensasjon fra bestemmelsen.



Figur 2 Utsnitt av kommunedelplanen



Figur 1 Omsøkt situasjonsplan

Eksisterende forhold

Eiendommen er bebygd med fritidsbolig med tilhørende brygge.

Søknaden

Søknaden omfatter oppføring av to utriggere som tilbygg til eksisterende brygge. Innsendte planer viser to utriggere fastmontert i eksisterende brygge og ellers flytende i sjøen, den ene er beregnet som fortøyningsbom og gangbane (55 cm bredde) og den andre, inntil nabogrense i sør, er en smal fortøyningsbom (10-15 cm). Lengden for begge utriggere er oppgitt til 7,25 meter ut fra eksisterende brygge. Søknaden er mottatt 28.11.2011. Komplette søknad er mottatt 14.02.2012.

Uttalelser/samtykke/tillatelse fra annen myndighet

Søknaden har vært forelagt fylkesmannen i Vest-Agder og Vest-Agder fylkeskommune til uttalelse. Plan- og bygningsetaten kan ikke se at ytterligere sektormyndigheters saksområde blir direkte berørt av søknaden.

Fylkesmannen, miljøvernavdelingen:

Miljøvernavdelingen uttaler i brev av 02.04.2012 bl.a. følgende:

- kommunen må vurdere hvorvidt utriggerne i vesentlig grad vil tilsidesette hensynene bak byggeforbudet i plan- og bygningslovens § 1-8 samt formålet vannareal for allment flerbruk
- kommunen må også vurdere hvorvidt en dispensasjon vil gi negative konsekvenser med tanke på lignende saker
- Miljøvernavdelingen oppfatter artikkelen i planjuss nr 1. 2012 side 36 til ikke å etablere noen klar hovedregel om at formålet på land i alle tilfeller vil gi mulighet for landforankrede/tilknyttede anlegg i sjø. Miljøvernavdelingen mener at Flekkerøyplanens egne bestemmelser setter noen rammer for brygger som bør anvendes i denne og lignende saker.

Vest-Agder fylkeskommune:

Plan- og bygningsetaten har innen fastsatt frist på 4 uker, ikke mottatt uttalelse fra Vest-Agder fylkeskommune.

Kristiansand Havn KF:

Kristiansand Havn har godkjent omsøkte utriggere etter havne og farvannsloven, sak nr 200808595 dok nr 123, brev til søker/tiltakshaver datert 05.03.2012.

Merknader/protester

Det foreligger merknader fra nabo i sør, eier av eiendommen gnr 1 bnr 575, v/Jostein Akselsen, Vardåslia 6, 4637 Kristiansand. Merknader går ut på følgende:

- Viser til en jordskiftesak i nærheten og hevder det er usikker grense mellom eiendommene.

Søkers/tiltakshavers tilsvare til merknad/protester

Utrigger nærmest grense vil bli liggende parallelt med nabogrense og på innsiden av grensen. Kommunens eiendomskart visert tydelig hvor grensen går. Det er en rekke utriggere i området, for eksempel på gnr 1 bnr 219, og disse er av mer omfattende art ved at de er fastmontert/-bygget på grunnen i sjøen og i bryggene.

Plan- og bygningsetatens vedtak etter klage fra tiltakshaver

Plan- og bygningsetaten omgjorde sitt eget vedtak og godkjente en uttrigger (midt på brygga) i vedtak av 06.06.2012 og opprettholdt avslaget på uttrigger nærmest nabogrense:

"Kommunens avslag er påklaget av tiltakshaver/søker.

Med hjemmel i fvl. omgjør plan- og bygningsetaten sitt vedtak av 30.04.2012 jf. fvl. § 33 annet ledd. Klagen tas delvis til følge.

I medhold av plan- og bygningsloven § 19-2, jfr. § 19-3, gis på vilkår, dispensasjon fra formålet vannareal for allment flerbruk i kommunedelplanen og fra plan- og bygningslovens § 1-8 Forbud mot tiltak mv. langs sjø og vassdrag - for omsøkte uttrigger plassert midt på eksisterende brygge. Som vilkår er satt: En uttrigger kan plasseres ca. midt på eksisterende brygge.

I medhold av plan- og bygningsloven §§ 20-1 og 21-4 godkjennes uttrigger midt på eksisterende brygge. Situasjonsplan mottatt 26. januar 2012 ligger til grunn for godkjenningen. Dette er et nytt enkeltvedtak som kan påklages."

Klage

I vår e-post av 1. juni 2012 ble det gitt utsatt klagefrist til 26. juni etter anmodning fra søker/tiltakshaver. Klagen er mottatt 26. juni og er rettidig mottatt. Klagen inneholder i hovedsak følgende:

1. Den del av omgjøringsvedtaket som omfatter godkjenning av en utrigger godtas.
2. Avslag på den urigger som omsøkes plassert nær grense til nabo i sør påklages.
3. Gebyr på kr 10000,- påklages og det bes om det settes et passende rimelig gebyr. Kan ikke finne utrigger i gebyrregulativet.
4. Ber om at klageinstansen vurderer om tiltaket (utriggere) er søknadspliktig tiltak. Klager mener det ikke er søknadspliktig tiltak da utriggerne som skal monteres (skrues) fast i bryggen er relativt smale og skal være for å balansere og sikre båtene. De kan enkelt demonteres og tas på land om vinteren. Saken fra sivilombudsmannen sak nr 79 (2008 side 311) er ikke relevant i forhold til aktuelle sak da "uttalelsen gjelder oppføring av brygge med utrigger".
5. Utrigger finnes i kommunale båthavner. For hver båtplass er det en utrigger på ca. 50 cm og en smal utrigger som i denne saken. Anførselen om kommunale båthavner er ikke kommentert i omgjøringsvedtaket. Avslag på en smal utrigger på eget område nær grensen må karakteriseres som sterkt urimelig. Utriggere vil ikke gå lenger ut i sjøen enn det båten gjør. Båten tar sin naturlige plass og utriggeren blir liggende ved siden av for å sikre og stabilisere båten. Klager har brygge er på 9 meter og har plass til minste tre båter og kanskje fire og da må det gis adgang til en utrigger på midten og en på innsiden av grensen mot gnr/bnr 1/575.
6. Gjennom årene er det forsøkt alle slags fortøyninger. Erfaringen er at det er vanskelig å få en sikker ankerfortøyning. En bøye i sjøen går lenger ut i sjøen enn utrigger og fortøyningen vil dermed i enda større grad være til hinder for tilflottsretten. Nabo som protesterer bruker ikke ordet "tilflottsrett" – dette er noe plan- og bygningsetaten har funnet på.
7. Forholder seg til nåværende grense mot nabo som protesterer. Vil forholde seg til "en hver tid gjeldende grense".
8. Det framgår ikke av omgjøringsvedtaket at nabo som protesterer har uttalt seg til aktuelle klage. Nabo har fått frist til å uttale seg på fire uker, men omgjøringsvedtaket er fattet lenge før fristen gikk ut.
9. Plan- og bygningssjef og byggesaksleder er innhabile på grunn av at planleder, som er nabo med merknader/protest, har et for nært forhold til plan- og bygningssjefen.

Tilsvaret til klagen fra nabo med merknader

Nabo som protesterer v/Svein Akselsen har i e-post av 4. september 2012 presisert følgende:

- *Aksept på utrigger nær nabogrense innebærer at ved en framtidig endring av grense må utriggerer flyttes tilsvarende, uten kostnader for nabo.*

Plan- og bygningsetatens vurdering

I brev av 14.05.2012 ber søker/tiltakshaver om subsidiært å få godkjent den midtre utrigger. I nåværende klage ønskes begge utrigger godkjent.

Vi har følgende kommentarer til klagen:

1. Ingen.
2. Det vises til øvrige punkter for kommentarer til klagen.
3. Det vises til tidligere kommentar i avslag på søknaden datert 14.05.2012 om størrelse på gebyr:
 - *"Det er tatt gebyr for dispensasjonsbehandlingen og for kartavgift. Det er ikke tatt gebyr for selve tiltaket. Gebyret som er gitt er ikke urimelig."*
4. Tiltaket er søknadspliktig tiltak jf. pbl. § 20-1 a. Vi mener nevnte sak til sivilombudsmannen er relevant som eksempel for å vise at utrigger er søknadspliktig. Det vises bl.a. sammendraget som lyder slik:
 - *"Kommunen innvilget søknad om dispensasjon fra plan- og bygningsloven § 17-2 og kommuneplanens arealdel for utlegging av flytebrygge. I vedtaket ble det stilt vilkår om bryggas plassering og lengde. I tillegg ble havnesjefens «vilkår» om utrigger og fortøyningsbøyer i et internt notat/uttalelse inntatt i kommunens vedtak. Kommunen hadde ikke vurdert den aktuelle delen av tiltaket (utriggere og fortøyningsbøyer) i forhold til plan- og bygningsloven.*
 - *Fylkesmannen hadde hele tiden ment at utlegging av utrigger var en del av bryggas utforming og skulle ha vært vurdert av kommunen i forbindelse med behandlingen av søknaden. Ombudsmannen sluttet seg til dette og ba fylkesmannen om å sende saken tilbake til kommunen for en vurdering av utrigger som en del av bryggas utforming etter plan- og bygningsloven."*

Det går fram av sammendraget at kommunen først hadde vurdert det slik at utriggere ikke skulle vurderes etter plan- og bygningsloven. Fylkesmannen mente derimot at kommunen skulle ha vurdert utriggere som en del av brygga i forbindelse med en søknad og sivilombudsmannen støttet fylkesmannes vurdering. Det vises ellers til at Plan- og bygningsetaten har behandlet flere tilsvarende saker om søknad om utrigger.

5. Klager har rett i at det i regulerte småbåthavner som oftest er utriggere. I småbåthavner er gjerne arealformålet avsatt til småbåthavn både på land og i sjø og ofte er løsningen med atkomst, parkering, brygger og utriggere avklart i reguleringsplanen (på plankartet). Småbåthavner i regulert størk kan derfor ikke sammenlignes med brygger/utriggere i uregulert strøk som i dette tilfellet der det i kommunedelplanen er avsatt ulike formål langs sjøen som byggeområde, sjøbod/lager/brygge og Lnf-område på land samt vannareal for allment flerbruk i sjø.
6. Akterfortøyning ved moring og bøye er en vanlig metode for å fortøye småbåter. I området nærmest bryggen vil det med utriggere være mer fysisk stengsel enn med moring og bøye da en bøye er mindre, mer fleksibel og lettere kan passeres. Etter pbl. § 29-4 første ledd skal kommunen bestemme plassering av tiltaket. Ved vurderingen kommer både offentlige hensyn og private hensyn som naboforhold. I dette tilfellet vil tilflottsrett være en del av vurderingen i samband med private hensyn, naboforhold. Bygningsetaten skal vurdere dette selv om nabo ikke har hatt merknader om dette. Ved plassering av utrigger nær nabogrense vil tilflottsretten forverres for nabo.
7. Viser til kommentar til punkt nr 6.
8. Det er vurdert at den midte uttriggeren ikke har særlig innvirkning på naboforhold som tilflottsrett.
9. Det vises til vårt svar på dette i avslag datert 14.05.2012:
 - *"Vi kan ikke se at inhabilitetsanførselen kan føre frem. Plan- og bygningssjefen vil ikke ha særlig fordel el. ulempe av avgjørelsen og han kan ikke sies å stå i nær personlig tilknytning til leder av planavdelingen. Det er ikke nok at de er arbeidskollegaer og deltakere i en liten ledergruppe. Byggesaksleder anses derfor ikke inhabil etter 3. ledd. Han anses heller ikke inhabil idet han ikke vil ha særlig fordel el. ulempe av avgjørelsen og han anses heller ikke å stå i nær personlig tilknytning til planleder, jf. fvl. § 6 2 ledd."*

Det vises videre til vår vurdering i vedtaket av 01.06.2012:
"Dersom det gis dispensasjon i dette tilfellet vil dette kunne få konsekvenser for lignede saker i området. Det er ca. 50 båtplasser i bruk i denne bukta, jf. våre flybilder over området. Dersom det skulle legges to utriggere pr. brygge i hele bukta ville dette føre til en vesentlig endring av forholdene mht. landskapsvirkning, bebygd preg og privatisering av sjøarealet. Vi har etter nærmere vurdering kommet til at det kan tillates en utrigger, den som er vist plassert midt på eksisterende brygge. Ved å godkjenne en utrigger midt på bryggen vil denne ikke få særlig innvirkning på tilflottsretten for naboer da bryggen på ca. 7-8 meter. Plassering av en utrigger vil tilsvare omtrent dagens situasjon med bøye i sjøen."

Plan- og bygningsetaten konkluderer med at klagen ikke inneholder nye momenter og klagen anbefales ikke tatt til følge.



Punkt 216/12: Svanedamsveien 48, søknad om deling av eiendom

Bilag

2 Vedlegg, uttalelse fra byantikvar

1 Vedlegg, søknad om dispensasjon



Dato: 22,10,2012
Saksnr.: 201206483-5
Arkivkode O: GNB: 14,330

Saksbehandler: Tone Skajaa Rye

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

Svanedamsveien 48, søknad om deling av eiendom

Sammendrag:

Søknaden omhandler fradeling av en parsell til boligformål. Eiendommen er plassert i et område som i henhold til kommuneplanen ikke skal fortettes. På Fiskåtangen har man klart å beholde et tidstypisk særpreg for boligområder fra 50- og 60 tallet. Området preges av store romslige tomter, nær sjøen på to sider. Det har skjedd liten grad av fortettinger i området og nettopp derfor er det gitt sterke føringer i ny kommuneplan for å bevare Fiskåtangens særpreg.

Plan - og bygningsetaten kan ikke se at det fremkommer gode grunner til å gi dispensasjon i denne saken. Fordelene ved å gi dispensasjon vil være rent personlige for tiltakshaver og det kan i mange saker være god nok grunn. Men da må tiltaket ikke føre til at hensyn i plan og bestemmelser blir vesentlig tilsidesatt.

I denne saken kan ikke de personlige fordelene veie opp mot ulempene. Området vil endre karakter både fra sjøsiden og fra landsiden. Tiltaket vil og kunne gi uheldige føringer og signaler til naboer, hvor presedens-effekten på sikt kan føre til at området mister sitt karakteristiske preg.

Forslag til vedtak:

I medhold av pbl § 19-2, avslår Byutviklingsstyret søknad om dispensasjon fra reguleringsbestemmelsenes § 1 og 5, samt kommuneplanens bestemmelse § 12 som omhandler tidstypiske områder.

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Tone Skajaa Rye
Saksbehandler

Trykte og elektroniske vedlegg:
1. Søknad om dispensasjon
2. Uttalelse fra byantikvar

Bakgrunn for saken :

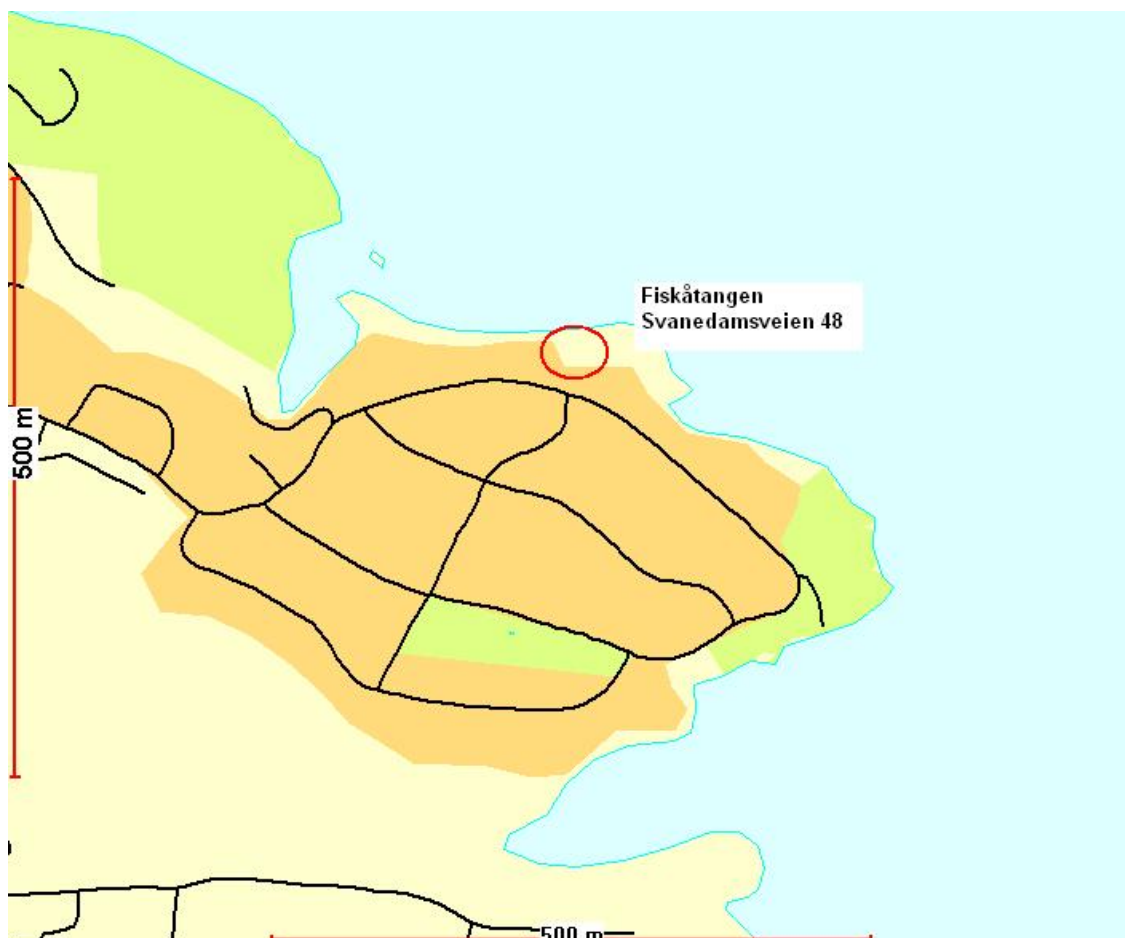
Søknad om å fradele en parsell til boligformål ble mottatt 28.05.2010.



Søknaden er nabovarslet og det foreligger ingen protester eller merknader til søknaden.

Saken har tidligere vært behandlet i en forhåndskonferanse i 2011. Da ble tiltakshaver orientert om dispensasjonsbehandling og søknadsprosess. I referatet ble det også opplyst om kommuneplanens bestemmelse vedrørende tidstypiske områder.

I 2010 ble det også søkt om fradeling, men da ble søknaden trukket tilbake av tiltakshaver.



Naturmangfoldloven

Naturmangfoldlovens sentrale prinsipper – kunnskapsgrunnlaget og miljørettslige prinsipper – skal legges til grunn ved myndighetsutøving etter naturmangfoldloven og annen lovgivning, herunder plan- og bygningsloven.

Området er sjekket i kommunens database over biologisk mangfold og viser ingen funn. Tiltaket er plassert i et etablert boligområde og kommunen finner ikke grunn til å anta at omsøkt bolig vil komme i konflikt med naturmangfoldloven.

Gjeldende plan(er) for området.

Området er regulert av: «PLAN NR. 100, FISKÅTANGEN». Denne planen ble stadfestet 29.10.1958, og noe endret 14.05.1960.

§ 1.

Området skal ha åpen, villamessig bebyggelse med 1-, 1 1/2 og 2-etasjes hus med inntil 2 leiligheter. Etasjetallet er angitt i planen.

§ 5.

Det kan på hvert tomt kun bygges et våninghus. Bygget skal plasseres etter bebyggelsesplanen med orientering og møneretning som denne angir.

På hver tomt kan videre bygges en garasje som selvstendig bygning eller i forbindelse med våningshus. Nøyaktig plassering av våningshus og garasje, samt høyder fastsettes i hvert tilfelle av bygningsvesenet.

Tomten ligger i 100-metersbeltet langs sjø, men omfattes ikke av byggeforbudet i plan- og bygningslovens § 1-8 siden vi anser bestemmelsen i §5 om bygningenes plassering som byggegrenser.

Tiltaket strider imidlertid mot reguleringsbestemmelsenes §§1 og 5 som omhandler bygningenes plassering og områdets karakter.

I tillegg er tiltaket strid med kommuneplanenes bestemmelse § 12, som omhandler etablert bebyggelse herunder «Tidstypiske områder» Områdene er klassifisert som B4 – B30 i kommuneplanens arealdel. Formålet er å sikre bevaring av karakteristiske områder hvor arealplan, bebyggelse og eiendomsstruktur både er tydelig, lite endret og der områdets egenskaper er tydelige og gjennomgående slik at de gir området karakter. Områdene regnes som ferdig utbygd og skal ikke fortettes med ny bebyggelse utover det som framgår av gjeldende reguleringsplaner.

Om Fiskåtangen står følgende beskrevet:

Fiskåtangen 1950-tallet (B9)

Eneboligområde fra 50-/60-tallet med tidstypiske, forholdsvis romslige tomter planlagt på en åsrygg med sjø på to sider. Vel planlagte boliger, området fremstår fremdeles godt intakt.

Uttalelser fra annen myndighet:

Saken har vært forelagt byantikvar Arne Buli som blant annet uttaler følgende:

(...)En av kommuneplanens intensjoner er å ta vare på områder/strøk som har spesielle kvaliteter. Det innebærer bl.a. at det er lettere å akseptere økt utnyttelse andre steder. Viktig er det også å ta vare på historiske «foravtrykk», gi ettertiden kunnskap om byens fysiske utvikling og verne om kulturhistoriske verdier, miljøkvaliteter og representativ estetikk. Bystyret har da vurdert bl.a. Fiskåtangen til å være et slikt område. Gjeldende reguleringsplan gir heller ikke rom for fortetting.

Den nye kommuneplanen vedtatt i 2011 representerer en endret fortetningspolitikk. Hensynet til

områdets og bygningsmiljøets karakter er nå viktigere enn før. Alle de eksemplene på fortettinger som er nevnt i søknaden, er godkjent før gjeldende kommuneplan ble vedtatt. På tross av disse fortettingene må Fiskåtangen fortsatt karakteriseres som et relativt åpent, grønt og romslig bomiljø når en ser helhetlig på kommunens boligområder. Boligen det søkes om vil både prinsipielt og konkret bidra til å endre strøkets karakter, både sett fra det indre i området og fra sjøsiden. Jeg finner å burde fraråde søknaden».

Dispensasjon

Tiltaket er i strid med reguleringsplan og kommunedelplan, og er avhengig av dispensasjon for å kunne få tillatelse.

Generelt om dispensasjon

Plan- og bygningslovens § 19-2 gir kommunen mulighet til å gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne lov. Søknader om dispensasjon må begrunnes. Naboer skal varsles og regionale og statlige myndigheter hvis saksområde blir direkte berørt, skal få mulighet til å uttale seg før det gis dispensasjon fra planer, plankrav og forbudet i § 1–8 om forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag. Denne foreleggningen er viktig for å sikre at nasjonale og viktige regionale interesser blir ivaretatt. Kommunen bør ikke dispensere fra planer, lovens bestemmelser om planer og forbudet i § 1–8 når en direkte berørt etat eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

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

Generelt om hensynet som ligger bak kravet om å følge planen:

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

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

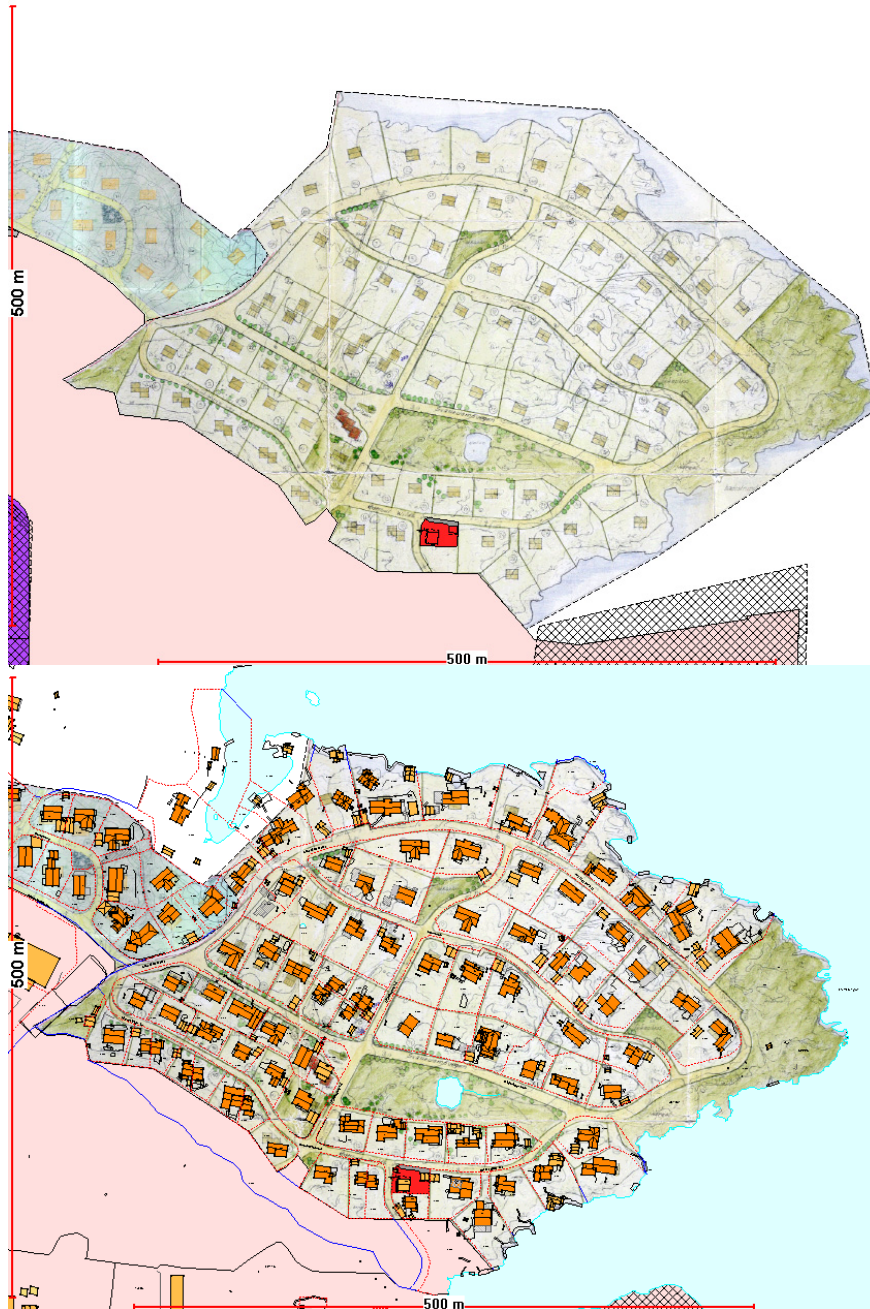
Søknaden

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-1 søkes det om dispensasjon fra reguleringsbestemmelsenes §§ 1 og 5, og fra kommuneplanens bestemmelse om tidstypiske områder.

Som begrunnelse oppgir ansvarlig søker og tiltakshaver følgende:

«(...)på Fiskåtangen har boliger med ulike størrelser og takformer, noe som er blitt ytterligere forsterket gjennom de senere års godkjente fortettinger. Boligområdet kan ikke ensidig kunne sies å være åpen, villamessig slik det anføres i reguleringsbestemmelsenes §1. Det er da heller ikke anført noe om slike forhold i beskrivelsen av området i kommuneplanen. Det har de senere år vært tillatt bygging av nye boenheter i området, enten på utskilte tomter eller boenheter som del av garasje. Både beboere på Fiskåtangen og andre, undrer seg over at det godkjennes bebyggelse Terneveien 2, selv om det i 2001 ble foretatt en reguleringsendring. Når det gjelder Fasanveien 17B kan man stille et stort spørsmål ved begrepet åpen, villamessig bebyggelse(reguleringsbestemmelsenes §1) . Det er også tidligere tillatt

utskillelse av tomt på nabetomten Svanedamsveien 46 (adr. Nr. 46B), som ennå ikke er bebygget».



Bildene til venstre er lagt in i saken for å vise boligområdets karakter før og etter utbygging.

Situasjonen i dag er vist oppå reguleringskartet i bildet nederst. Her kommer det tydelig frem at området struktur og formålet i reguleringsplanen er ivarettatt.

Vurdering:

Hensynet bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra er å sikre en mest mulig harmonisk bebyggelse.

På Fiskåtangen har man klart å beholde et tidstypisk særpreg for boligområder fra 50- og 60 tallet. Området preges av store romslige tomter, lagt på en åsrygg som vender ut mot sjø på to sider. Det har skjedd liten grad av fortetninger i området og nettopp derfor er det gitt sterke føringer i ny kommuneplan for å bevare Fiskåtangens særpreg.

Tiltakshaver undrer seg over at det er gitt tillatelse til fortetninger ved 3 steder på Fiskåtangen. Svanedamsveien 46, som er nabetomt til 48 ble fradelt og gjort om til en mindre endring av planen i 1994. I Terneveien 2 ble det gitt byggetillatelse til oppføring av en enebolig i 2011, men denne tillatelsen ble gitt i tråd med endret plan fra 2001. I Fasanveien 17B ble det gitt tillatelse til fortetting i 2008.

Byantikvar Arne Buli skriver at alle de eksemplene på fortetninger som er nevnt i søknaden, er godkjent før gjeldende kommuneplan ble vedtatt. På tross av disse

fortettingene karakteriserer han boligområdet som et relativt åpent, grønt og romslig bomiljø sammenlignet med kommunens boligområder i sin helhet. Buli skriver videre at boligen det søkes om vil endre strøkets karakter, både sett fra det indre i området og fra sjøsiden. Han vil derfor fraråde å gi tillatelse til delingen søknaden.

I løpet av de siste årene har plan- og bygningsetaten avslått mange søknader om fortetting på Fiskåtangen og ingen av sakene har blitt omgjort av overordnede organer. Selv om det har skjedd enkelte endringer på noen tomter i dette boligfeltet er planen i sin helhet svært godt bevart. Omsøkt fortetting vil kunne gi svært uheldige føringer siden mange av tomtene på Fiskåtangen har stort potensial med hensyn til størrelse og utforming.

Konklusjon

Plan - og bygningsetaten kan ikke se at det fremkommer gode grunner til å gi dispensasjon. Fordelene ved å gi dispensasjon vil være rent personlige for tiltakshaver, og det kan i mange saker være god nok grunn. Men da må tiltaket ikke føre til at hensynene i plan og bestemmelser blir vesentlig tilsidesatt. I denne kan ikke de personlige fordelene veie opp mot ulempene. Området vil endre karakter, både fra sjøsiden og fra landsiden. Tiltaket vil føre til uheldige presedens-effekt og intensjonen i plan og bestemmelser blir vesentlig tilsidesatt.

Punkt 217/12: Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 08.11.2012

Bilag

Årekjerret 41 - klage over kommunens avslag på søknad om garasje

Gamle Flekkerøyvei 8 - fylkesmannens skriv 08.10.2012



Dato: 23.10.2012
Saksnr.: 201200007-32
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 08.11.2012

- 133/12 GNR. 151 BNR. 650, Gamle Flekkerøyvei 8 – søknad om dispensasjon for oppføring av dobbeltgarasje med atelier. Fylkesmannens behandling av henvendelse fra kommunen. Fylkesmannens skriv 08.10.2012. Trykt vedlegg.
- 134/12 Bleget-Fagerholt, felt 3. Planprogram på høring. Skriv fra Multiconsult datert 11.10.2012.
- 135/12 Årekjerret 41. Klage over kommunens avslag på søknad om garasje. Plan- og bygningssjefens kriv 16.10.2012. Trykt vedlegg.

[Forslag til vedtak:](#)

[Byutviklingsstyret tar meldingssakene til orientering.](#)

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

Punkt 218/12: Referatsaker til møte i byutviklingsstyret 08.11.2012

Bilag

Referatsaker



Dato: 23.10.2012
Saksnr.: 201200008-32
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

Referatsaker til møte i byutviklingsstyret 08.11.2012

[Forslag til vedtak:](#)

[Byutviklingsstyret tar referatsakene til orientering.](#)

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

Punkt 219/12: Kjøita - 152/587 - detaljplan. Sluttbehandling

Bilag

Saksprotokoll

5. Bestemmelser datert 29.10.2012
4. Parkeringskjeller P-2
3. Plankart parkeringskjeller P-1
2. Reguleringsplan 1328 over 2. etasje 29.10.12
1. Reguleringsplan bakkeplan

Saksprotokoll

11. Oppsummering av innkomne merknader
10. Sol- skyggediagram
9. Notat utnyttelse, byggehøyder og soldiagram, datert 03.10.2012
8. Illustrasjoner
7. Utomhusplan
6. Planbeskrivelse, datert 03.10.2012



Dato: 29.10.2012
Saksnr.: 201110970-30
Arkivkode O: PLAN: 152,587

Saksbehandler: Mirza Lejlic

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.11.2012

Kjøita - 152/587 - detaljplan. Sluttbehandling

Sammendrag:

Planområdet er en del av gnr.151 bnr. 587 (tidligere "Monter-tomta") og eies av Kjøita AS. Hensikten med planen er å erstatte gjeldende reguleringsplan og bedre kvalitetene for området som helhet. Gjeldende plan fra 2009 gir ikke nødvendige muligheter for tilfredsstillende løsninger knyttet til ønskede bolig kvaliteter. Planen var problematisk i forhold til innvendig og utvendig solforhold, innsyn og utsyn samt bruk og utnyttelse av omkringliggende uteområder.

I tillegg til endret organisering av planlagt bebyggelse reduseres den totale utnyttelsen på tomten i nytt planforslag. Andelen av boligformål økes og forretning- og kontorformål reduseres tilsvarende. Antall boenheter i nytt forslag reduseres fra 150 til 130. Mellom bygningsmassen vil det bli etablert et stort område med felles uteoppholdsplasser for flere typer aktiviteter og en offentlig sandlekeplass. Avstand mellom bebyggelsen i øst-vest retning varierer mellom 43 – 46 meter. Det er ca 1000m² mer grønt areal enn i tidligere vedtatt plan.

Detaljplan for Kjøita - 152/587 er første plan hvor det i stor grad skal brukes grønne sedumtak. Planens intensjoner er et bevisst forhold til godt bomiljø og klimatilpasning. Det er planlagt en ny promenade langs kanalen. Området ligger godt i forhold til etablert kollektivtrafikk og gang- og sykkelforbindelser mellom Lundsområdet og Kvadraturen. Med en ny gangbru over Otra vil området få enda tydeligere bymessige kvaliteter og muligheter for beboere, forbipasserende, skolebarn og andre.

Under offentlig ettersyn var flere beboere opptatt av planlagte høyder, og de har kommet med merknader til planlagte 6. etasjer. Alle merknader er vurdert og kommentert. Det er utarbeidet flere nye illustrasjoner/ analyser som viser høyde- og sol- og skyggeforhold, og det er ikke foreslått høydeendringer i forhold til tidligere plan (offentlig ettersyn). I dette prosjektet er boligbyggene gitt varierende gesimshøyder slik at byggene fremstår med en stadig brutt og variert silhuett.

2. oktober 2012 ble det organisert et informasjonsmøte for naboskap og beboere. Det var et flott, respektfullt og konstruktivt møte. Noen av nåværende beboere/ naboer var fortsatt skeptiske og likte ikke forslaget om 6 etasjer på deler av planlagt bebyggelse (B1, B2 og B3 i detaljplanen). Flertallet av beboere/ naboer var positive og fornøyde med presentasjonen og planlagt utforming av området. Samtidig ble forslagsstiller oppfordret med til å jobbe videre med detaljeringer i forhold til arkitektonisk utforming og fargebruk på ny bebyggelse.

Beboere ønsker at planlagt bybroprosjekt realiseres så fort som mulig. De poengterte også at det blir viktig med revurderinger av standard/ kvalitet langs etablert/ eksisterende infrastruktur. Dette gjelder eksisterende bro over kanalen og nedkjøringsrampe til Agder Energi. Eksisterende bro over kanalen og nedkjøringsrampe ligger utenfor planen, men likevel mener Plan- og bygningsetaten at det bør vurderes om å utvide broen med en gangfeltedel. På denne måten kan det være mye bedre sikkerhet for gående og syklende. Dette kan gjøres i samarbeid mellom etablerte bedrifter/ utbyggere og kommunen/ ingeniørvesenet.

Byutviklingsstyret behandlet forslag til detaljplan Kjøita – 152/ 587i møte 25.10.12. I møtet ble det fattet følgende:

Vedtak:

Saken sendes tilbake for bearbeidelse.
(Enst)

Vedtaket ble gjort i forbindelse med innspill fra Ingeniørvesenet, og som ble presentert i møtet:

Forslag til ekstra vedtaks punkt:

Før planen endelig godkjennes endres plan og bestemmelser som angitt i tillegg til saksfremstilling:

Tillegg til saksfremstilling:

Parkeringskjeller skal ikke anlegges under fortau, formålsgrense trekkes inn slik at den samsvarer med formålsgrense for boligbebyggelse.

Parkeringskjeller nivå -2 (utleiedel) skal ha avkjørsel til felles nedkjørsel ved kanal.

Sikt fra avkjørsel til fortau må ivaretas. Siktlinje på plankart og bestemmelsens pkt. 4.1.5 endres til følgende: Avkjørsel fra parkeringskjeller skal ha frisikt 2.5 x2.5m målt langs vegglinn og langs avkjøringsrampe. Stigning mot fortau skal være maks 2.5 % i 5 m lengde målt fra fasadelinje.

Sikt mellom fortau og GS1 må ivaretas. Siktareal på 4x4m påføres plankart, bestemmelser til sikt må tas med i henhold til kommunens norm.

Utomhusplan som følger saken er ikke gjennomgått internt i kommunen, denne må oppfattes som illustrasjon som viser en mulig måte og opparbeide området på, endelig utomhusplan skal utarbeides i henhold til kommunens normer og godkjennes av fagetatene.

Ved videre planlegging må det sikres at parkeringsdekket dimensjoneres og gis en overdekning som gjør det mulig å opparbeide og vedlikeholde offentlige arealer i henhold til kommunens normer.

For at det skal være mulig å rydde fortau for snø uten store ekstrakostnader til bortkjøring må det tas inn et punkt i bestemmelsen under punkt 2: Langs B1 og B2 skal arealet 1m fra fortau og GS1 opparbeides i høyde med vei og slik at det kan nyttes til snølagring.

Alle innspill er innarbeidet og plankart og bestemmelser endret i samsvar med innspill nevnt over.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar Kjøita - 152/587 – detaljplan og planbestemmelser datert 29.10 2012.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å fremlegge en utbyggingsavtale.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Trykte vedlegg:

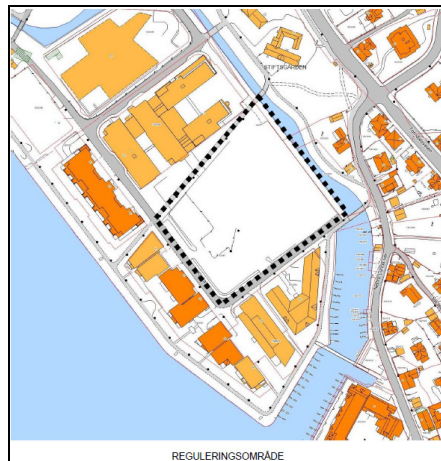
1. Plankart bakkeplan, datert 29.10.2012
2. Plankart over 2. etasje, datert 29.10.2012
3. Plankart parkeringskjeller P-1
4. Plankart parkeringskjeller P-2
5. Bestemmelser, datert 29.10.2012
6. Planbeskrivelse, datert 03.10.2012
7. Utomhusplan - illustrasjon
8. Illustrasjoner
9. Notat utnyttelse, byggehøyder og soldiagram, datert 03.10.2012
10. Sol- skyggediagram
11. Oppsummering av innkomne merknader

Bakgrunn for saken

ARK.NET v sivilarkitektene Asbjørnsen - Dolva AS - Jebsen Vinje AS - Løvdahl AS fremmer planforslaget på vegne av Kjøita AS. Reguleringsplanen som nå legges frem er en videreføring av et valgt konkurranseprosjektet.

Dagens situasjon

Området er del av gnr/bnr 152/587 og eies av Kjøita AS. Planområdet ligger på den tidligere "Monter"-tomta på Kjøita og er byggeklar.



Melding om oppstart

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 11.07.2011 med frist 15.09.2011. Det kom inn 14 merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i eget notat datert 14.11.2011.

Merknadene handlet om bruk av universell utforming, gode gangforbindelser, miljøvirkninger, foreslåtte byggehøyder, redusering av nærings/ kontordelen.

Medvirkning

I løpet av planprosessen ble det organisert flere møter hvor det ble diskutert innhold i det nye planforslaget og forhold til etablerte kvaliteter og omgivelser. Planforslag ble justert underveis, og det er utarbeidet flere nye analyser og illustrasjoner.

Planforslaget med alle dokumenter ble diskutert i samarbeidsgruppa 17.08.2011.

Tidligere planforslag – offentlig ettersyn

Byutviklingsstyret behandlet forslag til detaljplan for Kjøita - 152/587 i møte 22.03.12, sak. nr 51/12. Før planforslag ble sendt ut til offentlig ettersyn ble det gjort endringer i planforslaget i samsvar med Byutviklingsstyrets vedtak:

3. *"Før planen legges ut til offentlig ettersyn, inkorporeres i høringsgrunnlaget følgende tekniske spesifikasjoner:*
 - c. *g/s vei langs kanal kvalitetssikres m.h.t. bredde i overgangene.*
 - d. *Nordøstre del av B2 justeres i samsvar med illustrasjonsplanen slik at tilstrekkelig snøareal sikres langs GS1.*
 - e. *Bestemmelsene sikrer at parkeringsplasser tilknyttet FK1 tillates å benytte avkjørsel i Fk1, øvrige parkeringsplasser skal benytte avkjørsel ved kanal.*
 - f. *gjesteparkeringsplassene langs vei reguleres som offentlige*

g. bestemmelse 4.1.3 endres til 3 etasjer for å sikre tilstrekkelig frihøyde på snuplass.

h. bestemmelse som sikrer at fasade i B2 mot snuplass må utformes slik at bruk av snuplass og snøopplag ikke er til sjenanse for beboerne.

(Enst)''



Kjøita illustrasjoner – forslag/ offentlig ettersyn - oversiktsbilder av plan/ planområde sett fra sør og sørvest

Område foreslås regulert til:

- bebyggelse og anlegg – leilighetsbygg, næring/ kontor, uteopphold/ lek
- samferdselsanlegg – kjøreveg, parkering, fortau, gang/ sykkelveg
- grønnstruktur – friområde (langs eks. kanalen)

Volum, utnyttelse, antall enheter, tomtestørrelser, antall parkeringsplasser, lekeareal, uteoppholdsareal vises i vedlagt planbeskrivelse; notat utnyttelse, byggehøyder og soldigram.

Planforslag forutsetter etablering av gode gangforbindelser. Det legges til bruk av grønne tak og det var planlagt mer grønt (ca 1000m² ekstra) areal enn i tidligere vedtatt plan.

Bruksareal BRA er mindre enn i vedtatt plan. Dette kompenseres noe med at boligbebyggelsen har større bygningshøyder. Samtidig er bebyggelsen trukket tilbake i forhold til eksisterende kvartalslekeplass og planlagt promenade langs kanalen.

Innkomne merknader – offentlig ettersyn:

Forslag til detaljplanen ble sendt ut til offentlig ettersyn i perioden 13.04.2012 til 25.05.2012. Senere ble frist til uttalelser forlenget til 11.06.2012. Det har kommet 14 uttaleser/ innspill til planen:

Kristine og Espen Slemdahl, Nedre Lunds vei 20

Det er mye som ser bra ut med forslag til ny reguleringsplan men er ikke tilfreds med høyden på den nye bebyggelsen. Det harmonerer dårlig med byggeskikken i området.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Forslagstiler har jobbet mye med planutformingen. Planen viser hovedstrukturer og det skal jobbes videre med fasade/ utforming, alle detaljer- farger, arkitektonisk tilpasning og uteoppholdsarealer/ standard.

Styret i Sameiet Kjøita Park, Kjøita 34

Tilkomst og avkjørsel må ligge på kanalsiden. Dersom det skal være inn/utkjørsel ved Kjøita 30 vil det oppstå konflikt med sameiets parkeringsplasser og således farlige situasjoner. Høyden på bebyggelsen må være max. 5 etg. Det er viktig at bygget trekkes tilbake slik at terrasser i Kjøita nr. 34 og 36 ikke mister sol.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Det er utarbeidet sol og skyggeanalyser som viser at Kjøita nr. 34 og 36 ikke mister sol. Forslagstiler har jobbet mye med planutformingen. Planen viser at planlagt bebyggelse B1, B2 og B3 har varierte høyder fra 4 - 6.etasjer. Det er åpne mellomrom i mellom sjette etasjer. B4 varierer mellom 3 og 4 etasjer og gir mye bedre sol og romlig opplevelse.

Vest- Agder Fylkeskommune, Plan- og miljø

Det synes som om forslag til reguleringsplan har ivaretatt tidligere innspill på en god måte. Fylkeskommunen kan akseptere at kommunen fraviker kravet om 80m² uteoppholdsareal pr boenhet pga at området ligger sentrumsnært og at en ønsker en høy utnyttelse i nærhet til kollektivtilbudet, men det må forutsettes at kvaliteten på utearealene er høy. Anbefales at det avsettes mer areal til sandlekeplass en planlagte 325m². Det gis råd om at felles uteoppholdsarealene for en utforming som sikrer at de blir et godt møtested for alle. Videre anbefales det å angi et minimumsareal etablert på bakken pr boenhet i planbestemmelsene.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Forslagsstiller har utarbeidet flere forslag til organisering av uteoppholdsarealer og viser at det vil bli gode oppholdsrom og lekemuligheter. Samtidig ligger området i tilknytning til et eksisterende kvartalslek plass. Kvartalsplassen trenger en opprusting og det vil bli enda bedre situasjon for barn og alle beboere på Kjøita området.

Kjell Ove Viken, Kjøita 28

1. Byggene blir alt for høye og dominerende , spesielt de deler som er på 6 etasjer. Illustrasjonene som følger saken viser stort sett byggene sett skrått ovenfra og dermed virker de "lavere" enn de er. Det er også unnlatt å ta med illustrasjoner sett fra motsatt elvebredd og fra Elvegata samt fra Lundsbroa. Slike perspektiver ville ha vist den betydelige høydeforskjellen mellom eksisterende bygg (Kjøita Park og Kruse Smith-bygget som begge er tre etasjer) og de planlagte byggende på 6. Jeg mener at den foreslåtte byggehøyden vil endre Kjøitas neddempede og harmoniske visuelle profil på en ødeleggende måte. Byggehøyden må derfor reduseres med minst en etasje på de høyeste byggene.

2. Byggenes hvite karakter slik de er fremstilt bryter også med en gjennomført fargeskala brukt i de eksisterende byggene. Jeg mener at bruk av materialer/farger mer i pakt med eksisterende bygningsmasse ville ha gitt et mer harmonisk og helhetlig arkitektonisk uttrykk for Kjøita som helhet. For ferdig utbygd er det ønskelig at Kjøita framstår mer helhetlig enn den utbyggingen som i dag tegner seg f. eks på Bystranda/Tangen.

3. Det bemerkes at sol/skyggediagrammene som skal illustrere vintersituasjonen er for 21/3. Det ville ha vært mer korrekt med 21/12.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Det er utarbeidet sol og skyggeanalyser som viser at Kjøita nr.28 ikke mister sol.

Forslagsstiller har jobbet mye med planutformingen. Vedlagte snittegninger viser forholdet mellom nytt planforslag og tidligere vedtatt plan. Planen viser at planlagt bebyggelse B1, B2 og B3 har varierte høyder fra 4 - 6.etasjer. Boligbebyggelsen er trukket flere meter tilbake på sørsiden og 9m fra kanalen i forhold til gjeldende regulering. I prosjektet er boligbyggene gitt varierende gesimshøyder slik at byggene fremstår med en stadig brutt og variert silhuett. Det er åpne mellomrom i mellom sjette etasjer. I tillegg er det etablert flere siktlinjer mellom og gjennom planlagt bebyggelse. B4 varierer mellom 3 og 4 etasjer og det gir mye bedre sol og romlig opplevelse av eksisterende kvartalslekeplassen. I møtet med beboere, 02.10.2012, aksepterte forslagsstiller utfordringer og innspill fra naboer og med en felles forståelse at dette vil bli viktig i forhold til etablerte omgivelser, arkitektoniske og estetiske kvaliteter. Sol og skygge analyser er også vist i møtet med beboer, og er lagt som vedlegg (9 og 10).

Kystverket

Har ingen merknader til planen.

Statens vegvesen Region Sør

Ser positivt på ny- gang og sykkelvei/ promenade som er innarbeidet. Eventuelle balkonger over GS1 på nordøstre side må ha krav om tilstrekkelig høyde over g/s veg.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

I planforslaget er det tatt hensyn til merknader.

Dof Coppes pva Nedre Lund vel

Mer enn noe annet, er det bygningers høyde som skaper sjenanse i nabolaget. Samtidig er det nettopp noen meters ekstra høyde som gir eieren bedre arealutnyttelse, og økonomisk gevinst. Nedre Lund Vel må fastslå at politikernes vedtatte planer tilsesettes, gjentatte ganger, og byggehøyden øker til nesten det dobbelte av det byens beboere ble forespeilt bare noen få år før.

Den samme kommunen som kan være både sendrektig og petimeter når det gjelder en ny vinduskarm for den enkelte boligeier, deler dispensasjoner rundhendt ut til andre.

Er utbyggeren kommunen selv, blir ting veldig enkle: dispensasjonen kom bare noen få måneder etter at både utbygger -KNAS- og leietaker –AE- begge to hadde sagt seg såre fornøyd med å bygge innenfor regelverket. Som den gang tilsa 4 etasjer maks. Men AE og KNAS fikk sine 5 etasjer i rekordfart, det hele med ettertrykk 'uten presedens' for fremtidige prosjekter på Kjøita.

Nå ligger altså en ny plan for Kjøita på bordet, med i B2 en loddrett vegg på 22 meters høyde – det er godt og vel 7 etasjer!

Veggen står tett langs kanalen, den samme som skulle sikre syklende, gående og padlende Kristiansandere flotte opplevelser og 'urbane kvaliteter'.

Den står rettet mot Nedre Lund, skyggelegger bolighus nettopp de deler av året da solen er mangelvare, og danner på alle måter det nye byggets bakside.

Et grønt lys for denne planen betyr et ja til en byggehøyde som er tilnærmet *det dobbelte* av det Kristiansands befolkning er blitt forespeilet ved reguleringsplan.

Politikerne som akter å gi etter, enda en gang, må ta dette innover seg.

Nedre Lund Vel protesterer kraftig mot denne planen, og etterlyser respekt for borgernes tillit til kommunale vedtak.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Det vises til kommentarer ovenfor.

Marit og Helge Simonsen

Følgende argumenter tilsier at all fornuft kun kan tillate maks 3. etasjer:

- På byggemøtet som ble holdt ca 1998 ble det fortalt at byggehøyden på tomtene ikke skulle overstige eksisterende bebyggelse.
- Når så A/S Kjøita skulle bygge den tredje blokken mot elva ble det satt som krav fra KRS kommune at det skulle bygges gang- og sykkelvei på Nedre Lundsvei før boligene kunne innflyttes. For at ikke Nedre Lundsvei 23 (en eiendom som A/S Kjøita eier) måtte flyttes, så ble det enighet med A/S Kjøita at de kunne ta noe av eiendommen. Dette ble løst på en minnelig måte, men de hadde aldri vært like medgjørlig dersom de hadde blitt forespeilet bygg på 6 etasjer like over kanalen.
- Det blir poengtert at den nye bebyggelsen er trukket 9 meter tilbake fra kanalen i forhold til gjeldende regulering. Det skulle bare mangle, bygge en slik kanal, og så privatisere delen av den, så dette er ikke noe argument få å bygge opp 6 etasjer i høyden.
- Det vises til vedlagte illustrasjoner, og her har man bevist unnlatt å ta med november/ desember/ januar/ februar, og når det gjelde slikt, så er det himmelvid forskjell på 4 og 6 etasjer.
- Det skrives at det er viktig å oppnå flest mulig leiligheter i sentrumsnære byområder med høye bo og opplevelseskvaliteter. Dette tolkes slik: "Desto flere leiligheter desto mer penger i kassa til A/S Kjøita". Det er jo slik at det er kapitelet som rår. Det må huskes på at de boligblokkene som ligger mot elva i dag, er bygd på en steinutfylling som ligger der elveleiet var tidligere, og eiendom Kjøita fikk ervervet gratis. Så med dette som utgangspunkt så er en reduksjon av byggehøyden ikke mye forlangt.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Det vises til kommentarer ovenfor.

Agder Energi Nett AS

Hvis det blir behov for å etablere en ny stasjon for å forsyne området med strøm må det settes av plass til dette formålet i samarbeid med Agder Energi. Plasseringen må innarbeides i utomhusplan for området.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Ny nettstasjon er etablert på nordøstsiden av kanal.

Margrethe og Einar Aanonsen

Høyden på 6 etasjer, spesielt på blokkene mot kanalen er altfor høy. Disse blokkene vil stenge for utsikt og sol for bebyggelsen langs Nedre Lundsvei. Synes at når man har vedtatt en reguleringsplan med max. høyder er det ikke riktig å fravike denne etter et par år. Når Agder Energi etter at byggingen var begynt, fikk lov til en ekstra etasje ble det opplyst at dette ikke skulle få konsekvenser for den senere bebyggelse på Kjøita.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Forslagstiler har jobbet mye med planutformingen. Vedlagte snittegninger viser at det blir flere større og åpne rom mellom ny og eksisterende bebyggelse. Hele planområde er hevet ca 0,5 meter i forhold til tidligere vedtatt plan pga forholdet til fremtidig havstigning.

Planen viser at planlagt bebyggelse B1, B2 og B3 har varierte høyder fra 4 - 6.etasjer. I tillegg er det etablert flere siktlinjer mellom og gjennom planlagt bebyggelse. Det er åpne mellomrom i mellom sjette etasjer.

B4 varierer mellom 3 og 4 etasjer og det gir mye bedre sol og romlig opplevelse av eksisterende kvartalslekeplassen.

Norsk Maritimt Museum

Det later ikke til at planen medfører nye inngrep i sjø/elv. Imidlertid vil museet gjøre oppmerksom på at vrak, deler av vrak og annet som har vært om bord eldre enn 100 år ikke kan fries gjennom plan. Det kan forekomme fartøyer og vrak nede i sandmassene som er lagt opp av elva. Påtreffes slike under grunnarbeidene må arbeidene straks stanses, og Norsk Maritimt Museet og Fylkeskommunen underrettes uten opphold. Tiltakshaver står ansvarlig for å meddele dette til underkontraktører, og påse at meldeplikten overholdes.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Forslagsstiller tar innspill til etterretning.

Fiskeridirektoratet, Region Sør

Ettersom planområdet ikke grenser til sjø og fiskerinæringen ikke har spesielle interesser i området er det ingen merknader til planen.

Fylkesmannen i Vest-Agder, Miljøvernavdelingen

Miljøvernavdelingen mener dette er et bedre planforslag enn gjeldende plan i forhold til bo- og miljøkvalitet. Utearealene og gangforbindelser er viet større oppmerksomhet og det er lagt vekt på at planområdet skal henge sammen med den eksisterende strukturen på Kjøita. Det er forståelse for at kommuneplanens bestemmelse om minimum 80m² uteareal pr boenhet i noen grad må fravikes ut i fra hvor man befinner seg i kommunen og hvilken bebyggelse som etableres. En lavere kvadratmeter en 80 kan derfor aksepteres så fremt arealene som av settes er av god kvalitet. Miljøvern avdelingen gir faglig råd om at minimumsareal etablert på bakken pr. boenhet angis i bestemmelsene. Det bemerkes at takterrasser og Sedumtak aksepteres ikke benyttet til lekeplass.

Miljøvernavdelingen har følgende kommentarer til plankart og bestemmelser:

- Tegnforklaringen og bestemmelser henviser til U3, kan ikke finne benevnelsen på plankartet
- Det vises både til godkjent situasjonsplan og utomhusplan i bestemmelsene. Kommunen bør ha en bevisst holdning til hvilket begrep brukes. Bestemmelsen bør kvalitetssikres slik at man unngår misforståelser, jf. Bestemmelse 2.7.1 og 5.1.1.
- Fargekodene på gang- og sykkelveier må stemme med standarden som er angitt for SOSI norsk standard. Det samme gjelder omriss planlagt P- kjeller.
- På plankartet som gjelder for over 2. etg er ikke kombinert formål over G2 og T1 angitt i tegneforklaringen.

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

Forslagsstiller har rettet opp plankartet og bestemmelser i samsvar med merknader. I planen tas det på alvor kvalitet på uteoppholdsarealer og lekeplassen.

Gunnar Ringøyen pva Sameiet Promenadebygget Kjøita

Planene ser klart bedre ut enn den opprinnelige reguleringsplan. Hva angår høyden på byggene, tør vi peke på at byggene i sørvestre del av kvartalet, er prosjektert med 6 etasjer. Dette er 3 etasjer mer enn nabobyggene.

Dette er etter vår mening altfor høyt og vil bryte med høyden på resten av byggmassen på Kjøita, som er 3 etasjer med tilbaketrukket 4.etasje.

Vi har også tidligere i brev til arkitektfirmaet anmodet om at byggene ikke blir høyere enn eksisterende reguleringsplan.

Hva angår soldigrammer som var vedlagt, synes det påfallende at det ikke er et diagram for 21.desember. Men realitetene er klare, høye bygg gir mye skygge, særlig om vinteren.

Vi har merket oss at inn/ut-kjørsel til garasjeanlegg fra Kjøita er forbeholdt de parkeringsplassene som er tilknyttet FK1.

Med andre ord, alle andre må benytte avkjørsel ved kanalen. Det ser vi på som en fornuftig ordning. Det tør imidlertid være kjent at Promenadebygget har rett til et antall parkeringsplasser i parkeringskjeller. Vi regner med som en selvfølge at adkomst for fotgjengere til parkeringskjeller for bileierne, vil bli fra Kjøita. Men hva med inn/ut-kjørsel?

Vi har også notert at gang og sykkelsti vil bli oppgradert langs kanalen. Dette er positivt. I den forbindelse vil vi ikke unnlate å nevne at det er et stort problem at det ikke er gang og sykkelsti langs bro ut av området Kjøita. Det er broa ved LOS bygget, eneste utkjørsel fra området. Her oppstår det nesten daglig farlige situasjoner mellom bil og gående/syklende. Når det nå kommer 120 nye boenheter, samt 32 boenheter fra område B6, vil dette problem bare bli enda større. Dette problemet må prioriteres og tas tak i.

Problemet kan sikkert bli noe redusert når den nye Christian Qvart broa kommer. Kan denne derfor komme noe tidligere enn lovet?

Vi har videre notert oss at gjesteparkeringsplasser på gateplan vil bli offentlige.

Med andre ord, enhver som besøker Kjøita kan benytte disse.

Ut fra illustrasjonskart ser det ut til å bli 18 parkeringsplasser på gateplan. Hvis disse er tenkt som gjesteparkering for de 120 leilighetene, er det veldig få.

Kan det tenkes at det er mulig og fornuftig og legge parkeringsplassene med front mot fortau, i stedet for langsetter fortau? Det vil øke antall plasser betydelig.

Beboerne i området er ofte sterkt plaget av måker som nå holder til på Monter området, tidligere på taket til Monter.

Dersom den nye bebyggelsen får sedumtak, frykter vi at denne type tak vil bli en yndet hekkeplass og dermed tiltrekke seg enda flere måker. Vi anmoder derfor om at takene blir utformet på en slik måte at nåværende plager av måker ikke blir forsterket.

Til slutt tillater vi oss å fremsette følgende forslag: vil et møte mellom utbygger/arkitekt og beboere på Kjøita være av interesse og muligens et konstruktivt bidrag til bedre å forstå hverandre?

Plan- og bygningsetatens kommentarer:

2. oktober 2012 ble det organisert et informasjonsmøte for naboskap og beboere. Plan- og bygningsetaten og forslagsstiller har informert deltakere i møtet om planprosessen, historikken, viktigste detaljer og vurderinger/ redegjørelser i planforslaget og planområde. Det var et flott, respektfullt og konstruktivt møte. Noen av nåværende beboere/ naboer var fortsatt skeptiske og likte ikke forslaget om 6 etasjer på deler av planlagt bebyggelse (B1, B2 og B3 i detaljplanen). Situasjon angående planlagt parkeringsløsninger ble også diskutert.

Det ble poengtert om valgte løsninger for beboere og forretnings og kontordelen. Bestemmelsene om tillatt parkering må respekteres og følges opp. Det er utarbeidet sol og skyggeanalyser som viser konsekvenser i forskjellige tidsperioder. Flertallet av beboere/ naboer var positive og fornøyde med presentasjonen og planlagt utforming av området.

Samtidig ble forslagsstiller oppfordret til å jobbe videre med detaljeringer i forhold til arkitektonisk utforming og fargebruk på ny bebyggelse. Spesielt ble det nevnt utforming av forretning og kontorbygg.

Forslagsstiller aksepterte utfordringer og innspill med felles forståelse at dette vil bli viktig i forhold til etablerte omgivelser, arkitektoniske og estetiske kvaliteter.

Planstatus i området

Gjeldende reguleringsplan for Elvebredden øst - felt B2 og F/K/B3 er godkjent av Bystyret i Kristiansand den 18.02.2009.



Illustrasjon – gjeldende reguleringsplan

Nytt planforslag - sluttbehandling

Forslagsstiller har bearbeidet tidligere detaljplankart og bestemmelser. Dette ble gjort i samsvar med merknader som har kommet under offentlig ettersyn. Det er også laget nye illustrasjoner med bakgrunn i vedtaks pkt. 2 i møte i Byutviklingsstyret, 22.03.12, sak.nr 51/12.

*”2. I forbindelse med høringsrunden ber man spesielt om synspunkter knyttet til høyder og arkitektonisk utforming.
(Enst)”*

Nytt planforslag og illustrasjoner presenterer en ny vurdering av planlagt bebyggelse, høyder og forhold til naboer og omgivelser.

Planforslaget viser at planlagt bebyggelse B1, B2 og B3 har varierte høyder fra 4 - 6.etasjer. Boligbebyggelsen er trukket flere meter tilbake fra veien på sørsiden og 9m fra kanalen i

forhold til gjeldende regulering. I prosjektet er boligbyggene gitt varierende gesimshøyder slik at byggene fremstår med en stadig brutt og variert silhuett. Planlagt bebyggelse B4 er varierer mellom 3 og 4 etasjer og det gir mye bedre sol og romlig opplevelse av eksisterende kvartalslekeplassen.



Illustrasjon – detaljplankart datert 29.10.12, plansituasjon over 2. etasje

Forhold til kommuneplan 2011 – 2022

Planforslaget er i tråd med kommunens retningslinjer når det gjelder å skape gode offentlige uterom og bygninger med god arkitektonisk form.

- Byen som drivkraft

Elvebredden øst vil fremstå som ferdig utviklet når dette feltet er på plass og kan tilby nye attraktive næringsarealer med kort avstand til sentrum, universitet og resten av landsdelen via E18.

- Byen det er godt å leve i

Det legges til rette for gode, velproporsjonerte og solrike møteplasser for beboerne og andre brukere. Det legges stor vekt på god tilgjengelighet og brukbarhet. Ulike størrelser på leiligheter gir boligtilbud til flere grupper.

- Bærekraftig utvikling

Høy, men forsvarlig utnyttelsesgrad av sentrumsnære områder må sees i sammenheng med bærekraftig bystruktur og transportsystem. Sammensetningen av boliger og arbeidsplasser gir liv til området utover arbeidstid og attraktive møteplasser skapes.

- Klimabyen

I planen legges til rette for utforming av grønne tak – Sedumtak, stor grønt uteoppholdsareal og god håndtering av overvann.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planlagte høyder og forhold til omgivelser



Illustrasjon som viser planlagt bebyggelse og høyder – antall etasjer

Illustrasjonen over viser at det ikke blir en monoton - ensartet høyde på bebyggelsen, men at det blir varierte høydeforskjeller som vil virke positivt både for ny bebyggelse og naboer.

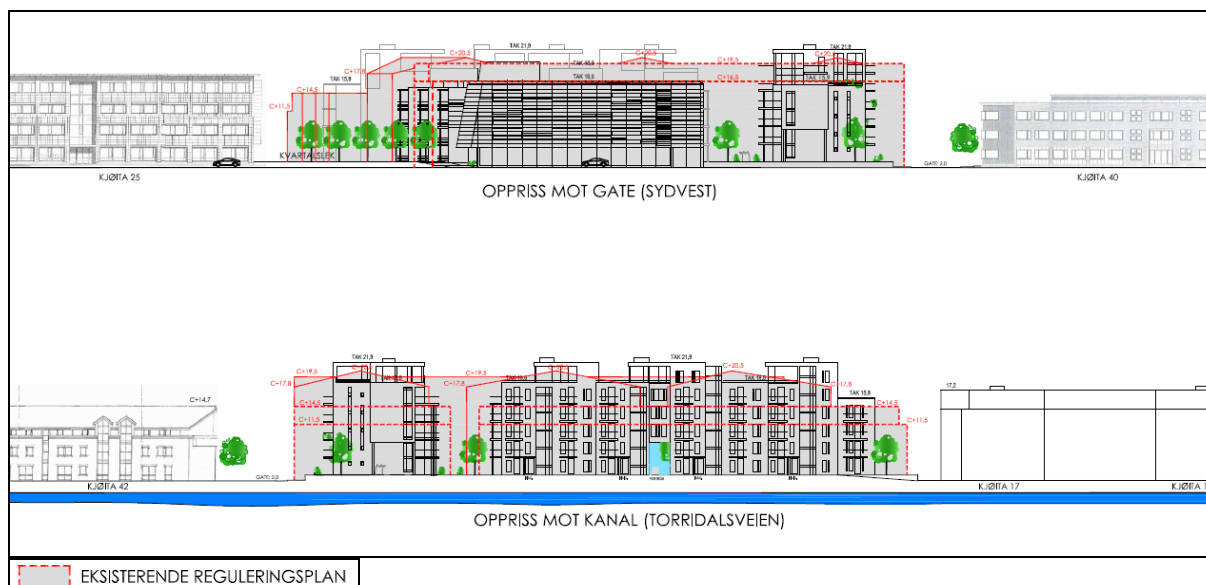


Illustrasjoner som viser planlagt bebyggelse i gatebilde



Illustrasjoner som viser planlagt bebyggelse sett fra Otra og Torridalsveien

Vurdering av volumer og forskjeller i forhold til vedtatt plan



Nye fasadetegninger viser planlagt bebyggelse og volumer sammenlignet med situasjonen i vedtatt plan. Generelt viser nytt planforslag at det vil bli det flere større rom mellom ny og eksisterende bebyggelse og mot kanalen. Illustrasjonen over viser virkninger av tilbaketrekkingen av bebyggelsen. Hele planområde er hevet ca 0,5 meter pga forholdet til fremtidig havstigning. Alt sammen gjør at det blir mye bedre forhold og positiv romlig opplevelse, både inne og rundt ny byggeområde. Dette gjelder forhold mot eksisterende boligbebyggelse, kontor- forretnings virksomhet, gate/ veier og grønnstruktur langs etablert kvartalslek område.

Sol- og skygge

Det er vedlagt sol og skygge analyser som viser at det ikke vil oppstå negative konsekvenser for naboer samt at det blir gode sol og lys forhold inne på uteoppholdsarealer. Sandlekeplass er gunstig plassert i forhold til sol og lys forhold, og avstand mellom byggene.

Medvirkning etter offentlig ettersyn - møte med beboere 02.10.2012

Det var et flott, respektfullt, veldig informativt og konstruktivt møte. Noen av nåværende beboere/ naboer viste fortsatt skepsis og likte ikke forslaget om 6 etasjer på deler av planlagt bebyggelse (B1, B2 og B3 i detaljplanen). Flertallet av beboere/ naboer var positive og fornøyde med presentasjonen og planlagt utforming av området.

Samtidig ble forslagsstiller oppfordret til å jobbe videre med detaljeringer i forhold til arkitektonisk utforming og fargebruk på ny bebyggelse. Spesielt ble det nevnt utforming av forretning og kontorbygg.

Forslagsstiller aksepterte utfordringer og innspill med felles forståelse at dette vil bli viktig i forhold til etablerte omgivelser, arkitektoniske og estetiske kvaliteter.

Beboere ønsker at planlagt bybroprosjekt realiseres så fort som mulig. De poengterte også at det blir viktig med revurderinger av standard/ kvalitet langs etablert/ eksisterende infrastruktur. Dette gjelder eksisterende bro over kanalen og nedkjøringsrampe til Agder Energi. Når det gjelder eksisterende bro bør det vurderes om å utvide broen med en gangfelt del. På denne måten kan det være en betydelig bedre situasjon for gående og syklende. Dette kan gjøres i samarbeid mellom etablerte bedrifter/ utbyggere og kommunen/ ingeniørvesenet.

Plan- og bygningsetatens anbefaling

Plan- og bygningsetaten viser til omfattende dokumentasjon med nytt plankart, bestemmelser, planbeskrivelse, forslag til utomhusplan, illustrasjoner og analyser.

Plan- og bygningsetaten kan anbefale at detaljplanen kan vedtas.

Punkt 220/12: Søknad om havbeite for hummer - avklaring av kommuneplanens sjøområder avsatt til kombinerte formål i sjø og vassdrag

Bilag

Saksprotokoll

Søknad fra Flekkerøy Hummer SA



Dato: 30.10.2012
Saksnr.: 201210334-3
Arkivkode E: U43
Saksbehandler: Marit Eik

Saksgang
Byutviklingsstyret
Formannskapet

Møtedato
08.11.2012
28.11.2012

Søknad om havbeite for hummer - avklaring av kommuneplanens sjøområder avsatt til kombinerte formål i sjø og vassdrag

Sammendrag:

Samvirkeforetaket Flekkerøyhummer SA har søkt Vest- Agder fylkeskommune om konsesjon for hummerhavbeite. Søknaden omfatter 5,5 km² sjøareal vest for Flekkerøy og sør for Oksøy fyr. Før fylkeskommunen kan behandle søknaden må det foreligge avklaring av forholdet til kommunale arealplaner. Hvis tiltaket er i strid med vedtatte arealplaner, kreves dispensasjon fra pbl § 19-2 og samtykke etter akvakulturloven §15 annet ledd.

Denne saken omhandler tolking av kommuneplanen. Kommunen vil også få saken til uttalelse som en del av konsesjonsbehandlingen. Formannskapetets vedtak når det gjelder avklaring av kommuneplanen er ikke bindende for kommunens uttalelse til konsesjonssøknaden.

Flekkeøyhummer SA har oversendt søknad til kommunen der de ber om avklaring på om bruken av havbunnen til hummerhavbeite er i strid med kommuneplanens kombinerte formål i sjø og vassdrag. I sin søknad argumenterer Flekkerøyhummer for at hummerhavbeite ikke er i strid med kommuneplanen.

Kommuneplanen er ikke entydig fordi det ikke framgår av tegnforklaringen på plankartet eller planbestemmelsene hvilke underformål som inngår i kombinerte formål i sjø- og vassdrag. I planbeskrivelsen står det at kombinert formål omfatter ferdsel, fiske, natur- og friluftsliv. Akvakultur inngår ikke i kombinasjonen. Av retningslinjene til planen framgår det imidlertid at begrunnelsen for å unnta akvakultur fra det kombinerte formålet er hensynet til rekreasjon og båtutfart. Det følger av plan- og bygningsloven at arealformål i sjø gjelder både vannflate, vannsøyle og havbunn, dersom ikke annet er fastsatt ved bestemmelser. Det er således ikke entydig avklart igjennom kommuneplanprosessen om havbeite, dvs akvakultur på sjøbunnen, er i strid med hensynet bak planen.

For å få kommuneplanen entydig når det gjelder kombinerte formål i sjø, anbefaler rådmannen at det igangsettes en mindre endring av kommuneplanen i samsvar med plan- og bygningsloven §11-17. Havbeite av hummer er omdiskutert. Rådmannen finner det derfor riktig å legge spørsmålet om forståelse av kommuneplanen og avklaring av kombinerte formål i sjø fram for formannskapet før arbeidet med mindre endring av planen igangsettes. Hensynet bak arealformålet kombinerte formål i sjø og vassdrag er å ivareta rekreasjon og båtutfart. Med mindre det framkommer nye momenter under høringen, vil rådmannen anbefale at kommuneplanen utformes slik at akvakultur på havbunnen ikke er i strid med planen.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet viser til rådmannens redegjørelse vedrørende kommuneplanens arealformål i sjø. Formannskapet ber rådmannen iverksette arbeid med en mindre endring av kommuneplanen som presiserer hva som er omfattet av kommuneplanens kombinerte formål i sjø og vassdrag.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Trykte vedlegg:

1. Søknad fra Flekkerøy Hummer SA

Utrykte vedlegg:

1. Kommuneplanen
2. Akvakulturloven
3. Havbeiteforskriften
4. Plan- og bygningsloven

Bakgrunn for saken:

Samvirkeforetaket Flekkerøyhummer SA har søkt Vest- Agder fylkeskommune om konsesjon for hummerhavbeite. Søknaden omfatter 5,5 km² sjøareal vest for Flekkerøy og sør for Oksøy fyr.

Denne saken omhandler tolking og presisering av hva som er omfattet av kommuneplanens kombinerte formål i sjø og vassdrag. Kommunen vil også få saken om hummerhavbeite til uttalelse som en del av konsesjonsbehandlingen. Formannskapetets vedtak når det gjelder avklaring av kommuneplanen er ikke bindende for kommunens uttalelse til konsesjonssøknaden.

Flekkeøyhummer SA har oversendt søknad til kommunen der de ber om avklaring på om bruken av havbunnen til hummerhavbeite er i strid med kommuneplanens kombinerte formål i sjø og vassdrag. Hvis tiltaket er i strid med vedtatte arealplaner, kreves dispensasjon fra pbl § 19-2 og samtykke etter akvakulturloven § 15 annet ledd og havbeiteforskriften §7. I sin søknad argumenterer Flekkerøyhummer for at hummerhavbeite ikke er i strid med kommuneplanen og at det derfor ikke er krav om dispensasjon etter plan- og bygningsloven og samtykke etter akvakulturloven.

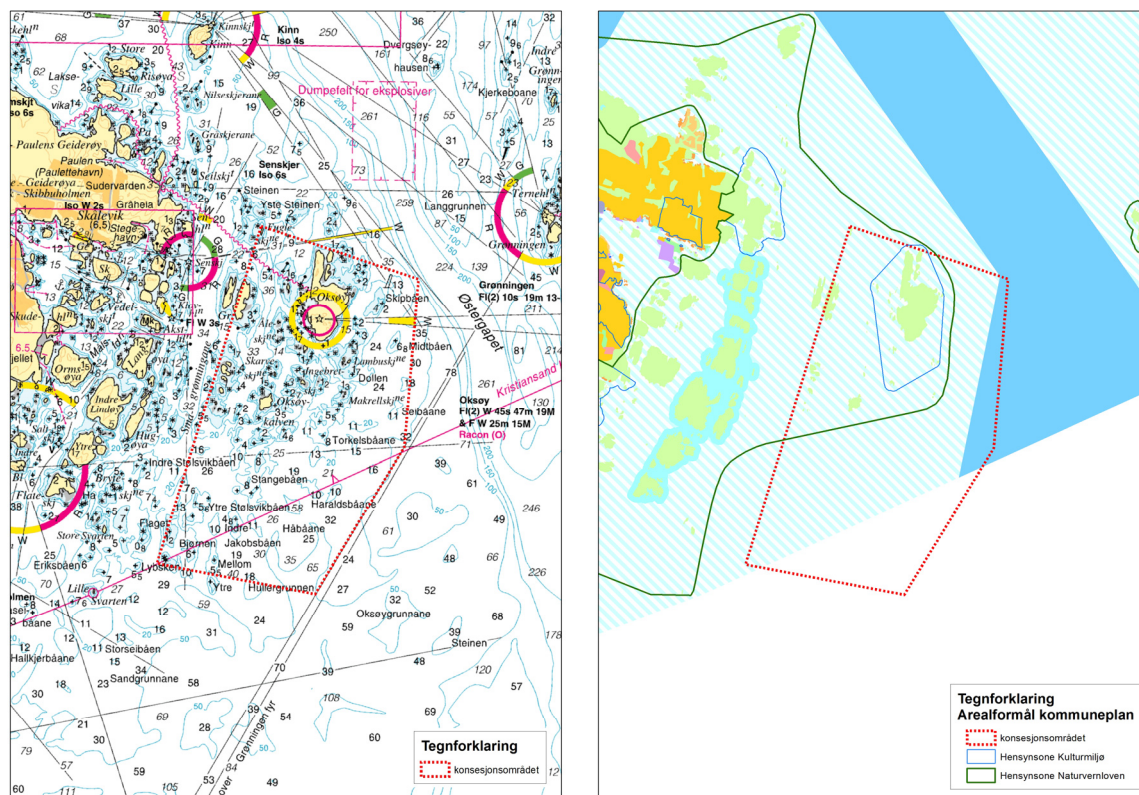
Regler om akvakultur og havbeite.

Reglene for konsesjon for havbeite framgår av lov om akvakultur og forskrift om havbeite. Myndigheten til å gi konsesjon er delegert til fylkeskommunen. Det framgår av loven at søknaden ikke må være i strid med vedtatte verneplaner eller arealplaner etter plan- og bygningsloven. Etter akvakulturloven §15 og havbeiteforskriften §7 kan tillatelse likevel gis dersom det foreligger samtykke fra vedkommende plan- og vernemyndighet. Det er også en forutsetning for konsesjon at det er gitt tillatelse etter lov om matproduksjon og mattrygghet, forurensningsloven, havne- og farvannsloven og lov om vassdrag og grunnvann. Som en del av konsesjonsbehandlingen skal søknaden kunngjøres i Norsk Lysningsblad og to aviser.

Fylkeskommunen kan fastsette krav om merking av havbeitedyr før utsetting eller i forbindelse med høsting og pålegge merking av havbeitelokalitet og godkjenne merking etter søknad fra innehaver av tillatelsen. Etablering og bruk av anlegg og innretninger på havbunnen kan bare skje i den grad det går fram av tillatelsen. Innehaver av tillatelse til havbeite har enerett til gjenfangst av den utsatte arten i lokaliteten, jf havbeiteforskriften §§27-30.

Kommuneplan for Kristiansand 2011-2022

Området det søkes konsesjon for er avsatt til kombinerte formål i sjø og vassdrag og trafikkområde i sjø. Deler av arealet er landskapsvernområde. Av forskrift til landskapsvernområdet framgår det at vernet ikke er "til hinder for: havbeitevirksomhet uten faste installasjoner over vann i medhold av lov om havbeite".



Kartutsnittene viser konsesjonsområdet avtegnet på sjøkart og på kommuneplanen.

Plan- og bygningsloven gir hjemmel til å fastsette følgende underformål i sjø og vassdrag: *ferdsel, farleder, fiske, akvakultur, drikkevann, natur- og friluftsområder hver for seg eller i kombinasjon*. I områder hvor arealplanen bare angir hovedformål for arealbruk, skal det i nødvendig utstrekning gis bestemmelser som klargjør vilkårene for bruk og vern av arealene. 11-11. Det kan gis bestemmelser om bruk og vern av vannflate, vannsøyle og bunn, jf §11-11 nr 3 og det kan bestemmes om hvilke artsgrupper eller arter av akvakultur som enkeltvis eller i kombinasjon kan etableres jf §11-11 nr 7.

Det meste av arealet som det søkes konsesjon for er avsatt til **kombinerte formål i sjø og vassdrag**. I kommuneplanen for Kristiansand er det ikke, i tegnforklaring eller bestemmelser, angitt hvilke underformål som inngår i kombinerte formål i sjø og vassdrag. Det er heller ikke gitt bestemmelser som spesifiserer arealbruken på ulike dybder eller bestemmelser om arter av akvakultur.

Kommuneplanbeskrivelsen er, etter pbl § 11-5 del av kommuneplanens arealdel. Planbeskrivelsen kan derfor benyttes til å tolke planen.

- På side 79, 3. avsnitt i planbeskrivelsen står det følgende: "Kommuneplankartet viser ulike arealformål på sjøarealene. En del arealbruk i sjø omfatter små arealer. Med bakgrunn i detaljeringsnivå, lesarhet i kartet og prioriteringer er store deler av sjøarealene disponert til kombinert bruk; ferdsl, fiske, natur og friluftsliv (FFNF)."
- I retningslinjer side 79: "Akvakulturnæringen er i konflikt med rekreasjon og båtuttfart. Det legges ikke til rette for å videreutvikle akvakulturnæringen i kommunen. Områdene med eksisterende konsesjoner for oppdrett av skjell foreslås ikke videreført med slikt formål dersom konsesjonen opphører."

Av planbeskrivelsen framgår det at akvakultur ikke inngår i det kombinerte formålet. Av retningslinjene framgår det at begrunnelse for å unnta akvakultur fra det kombinerte formålet er hensynet til rekreasjon og båtutfart. Den beskrevne konflikten omfatter ikke bruken av sjøbunnen. Teknisk direktør legger med bakgrunn i retningslinjene til grunn at hensynet bak arealformålet kombinerte formål i sjø og vassdrag er å ivareta rekreasjon og båtutfart og at havbeite, dvs akvakultur på havbunnen ikke entydig er i strid med planen. Tilsvarende gjelder for arealformål trafikkområde i sjø og hensynssone kulturmiljø. Imidlertid følger det av plan- og bygningsloven at arealformål i sjø gjelder både vannflate, vannsøyle og bunn, dersom ikke annet er sagt i bestemmelser. Kommuneplanen er således ikke entydig med hensyn til om havbeite er i strid med kommuneplanens eller ikke.

Ved 1.gangs høring av kommuneplanen var det slik bestemmelse til kombinerte formål:

§19b. Kombinerte formål sjø, uten strandsone.

Sjøarealene skal brukes til ferdsel, fiske og friluftsliv. Nye båthavner og nye akvakulturlokaliteter inngår ikke i området.

Bestemmelsen ble tatt ut ved redigering og forenkling av bestemmelsene før ny 1.gangsbehandlingen og 2.gangshøring av planen.

For å klargjøre kommuneplanen entydig anbefales det at kommuneplanen presiseres på dette området ved at det igangsettes en **mindre endring** av kommuneplanen, etter pbl §11-17, som klargjør hva som er omfattet av kombinerte formål i sjø og vassdrag. Det følger av lovkommentaren til plan- og bygningsloven at en mindre endring kan ikke skje før berørte myndigheter har hatt anledning til å uttale seg. I dette ligger det at endringene ikke må komme i strid med nasjonale eller viktige hensyn som ellers ville medført innsigelse mot planen. Dersom berørte myndigheter er imot en slik endring, må planendringen behandles som ordinær planendring.