

REFERAT By- og stedsutviklingsutvalget d. 06-05-2021

Mødedato Torsdag d. 06. maj 2021 kl. 08:30

Mødested Fjernmøte

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
Protokoll fra møte i by- og stedsutviklingsutvalget 22.4.2021.....	4
Kvartal 7 – detaljregulering – offentlig ettersyn.....	6
Gillsveien 29 - 26/1 - søknad om dispensasjon for oppføring av nye boenheter.....	9
Dreggveien 31B - 96/926 - Søknad om dispensasjon for flere utriggere.....	20
Lauvlandsvegen 29 - 519/4 - Behandling etter jordloven § 9 omdisponering - adkomst boligtomt...	26
Stifjellet – detaljregulering – offentlig ettersyn.....	29
Kossevigheia nord – detaljregulering – sluttbehandling.....	32
1586 Detaljregulering, Hampa (KMV) - fergeterminal - sluttbehandling.....	35
Kommuneplanens arealdel – fastsetting av planprogram.....	54
Jegersberg lysløype - detaljregulering - sluttbehandling.....	56
Lastadveien 32 - 438/37 - 438/103 - søknad om dispensasjon - fritidsbolig, brygge, anneks med pla	58
Unndalsveien 18 73/3 - Søknad om fradeling av boligtomt fra landbrukseiendom og rammetillatelse	72
Dønnestadveien 101 og 157 GiD 100/29, 100/13 Behandling etter jordloven § 12.....	73
Referatsaker til møte i by- og stedsutviklingsutvalget 6.5.2021.....	83
Braneset - Planinitiativ.....	85

Punkt 2021000197-45: Møtedokumenter

Bilag

Møteinnkalling By- og stedsutviklingsutvalget 06.05.2021

Møteinnkalling By- og stedsutviklingsutvalget 06.05.2021

Punkt 111/21: Protokoll fra møte i by- og stedsutviklingsutvalget 22.4.2021

Bilag

Protokoll By- og stedsutviklingsutvalget 22.04.2021



Dato 26. april 2021
Saksnr.: 2021000197-42
Saksbehandler Thore Granheim
Godkjent av Venke Moe

Saksgang
By- og stedsutviklingsutvalget

Møtedato
06.05.2021

Protokoll fra møte i by- og stedsutviklingsutvalget 22.4.2021

Forslag til vedtak

[By- og stedsutviklingsutvalget godkjenner protokollen fra møte 22.4.2021.](#)

Thore Granheim
Utvalgssekretær
Sign.

Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift

Punkt 112/21: Kvartal 7 – detaljregulering – offentlig ettersyn

Bilag

- 1 Plankart, nivå 1,2 og 3, sist datert 19.04.2021
- 2 Reguleringsbestemmelser sist datert 19.04.2021
- 3 Planbeskrivelsesendte sist datert 15.04.2021
- 4 Planer fra kjeller til tak
- 5 Snitt
- 6 Sol- og skyggeanalyser
- 7 Fasader
- 8 Sandlek, jord og fordrøyning
- 9 Perspektiver
- 10 Sjekkliste for ROS
- 11 Referat Todda skole elevråd 09.01.2020
- 12 Referat Grim skole elevråd 15.01.2020
- 13 VA og overvann
- 14 Gatebruksløsning
- 15 Mobilitetsplan
- 16 Luftforurensning kvartal 7
- 17 Notat grunnforhold
- 18 Støyrapport 16.08.19
- 19 Konsekvens uten avtale med Henrik Werglands gate 1



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020021809
Saksbehandler Frode Solheim

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 By- og stedsutviklingsutvalget	06.05.2021	112/21

KVARTAL 7 – DETALJREGULERING – OFFENTLIG ETTERSYN

BY- OG STEDSUTVIKLINGSUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.05.2021 SAK 112/21

By- og stedsutviklingsutvalgets vedtak:

1. By- og stedsutviklingsutvalget legger detaljregulering for Kvartal 7 med plankart og bestemmelser sist datert 19.04.2021, ut til offentlig ettersyn. (Enst.)
2. Før planen sluttbehandles skal planen bearbeides iht. temaer beskrevet i avsnittet – endringer. (8/3)

Forslag:

Plan- og bygningssjefen fremmet følgende innstilling:

- «1. By- og stedsutviklingsutvalget legger detaljregulering for Kvartal 7 med plankart og bestemmelser sist datert 19.04.2021, ut til offentlig ettersyn.
2. Før planen sluttbehandles skal planen bearbeides iht. temaer beskrevet i avsnittet – endringer.»

MDG fremmet følgende forslag:

«Før saken legger ut til offentlig ettersyn reduseres til maksimalt antall parkering per boenhet til 0.25. Dette skal ikke gå på bekostning av HC-parkering eller gjesteparkering.»

Voteringer:

Plan- og bygningssjefens innstilling pkt. 1 ble enstemmig vedtatt.

Plan- og bygningssjefens innstilling pkt. 2 ble vedtatt med 8 mot 3 stemmer (DEM/FRP/UAVH).

Forslag fra MDG falt med 7 mot 4 stemmer (MDG/V/SV)

10.05.2021

Punkt 113/21: Gillsveien 29 - 26/1 - søknad om dispensasjon for oppføring av nye boenheter

Bilag

1. Søknad om dispensasjon
2. Situasjonsskart
3. Planer-, snitt- og fasadetegninger
4. Redegjørelse for revidert prosjekt
5. Kommentar til uttalelse fra parkvesenet



Dato 24. mars 2021
Saksnr.: BYGG-20/00742-15
Saksbehandler Håkon Andre Arnesen
Godkjent av Arne Kjell Brunes
Venke Moe

Saksgang
By- og stedsutviklingsutvalget

Møtedato
06.05.2021

Gillsveien 29 - 36/1 - søknad om dispensasjon for oppføring av nye boenheter

Sammendrag:

Det er søkt om dispensasjon fra plankrav og arealformål i kommuneplanen for Kristiansand 2011 – 2020 (tidligere Kristiansand kommune) for oppføring av påbygg/tilbygg til eksisterende garasje på landbrukseiendommen Gillsveien 29. Eiendommen er i kommuneplanen avsatt med arealformål LNF med hensynsone H530 – Friluftsliv. Tiltaket innebærer oppføring av to nye boenheter over eksisterende garasje og utvidelse av garasjens grunnflate. Parkvesenet har i sin uttalelse vurdert at det med bakgrunn i gårdens produksjon og eksisterende bebyggelse ikke er behov for flere boenheter for å sikre den daglige driften.

Plan- og bygningssjefen vurderer at det ikke er grunnlag for å innvilge de omsøkte dispensasjoner.

Forslag til vedtak:

By- og stedsutviklingsutvalget avslår i medhold av plan- og bygningslovens § 11-6 «Rettsvirkning av kommuneplanens arealdel» omsøkt dispensasjon fra arealformål LNF og kommuneplanens bestemmelser § 2, plankrav.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef
Sign.

Arne Kjell Brunes
Byggesaksleder
Sign.

Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift

Trykte vedlegg
1. Søknad om dispensasjon
2. Situasjonsskart

3. Planer-, snitt- og fasadetegninger
4. Redegjørelse for revidert prosjekt
5. Kommentar til uttalelse fra parkvesenet

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

Eiendommen er uregulert og kommer omfattes av kommuneplanens bestemmelser for Kristiansand 2011-2022 (tidligere Kristiansand kommune). Eiendommen er i kommuneplanen avsatt med arealformål LNF med hensynsone H530 – Friluftsliv.

Eksisterende forhold

Eiendommen er i dag en landbrukseiendom på 533 daa, hvor 18 daa er dyrket mark. Eiendommen er bebyggt med våningshus - Gillsveien 29 (dette bygget er fredet), forpakterbolig - Gillsveien 27, låve - Gillsveien 35 (delvis ombygget til selskapslokale), garasje og 3 mindre uthus for dyrehold.

Det er i dag oppført en ikke omsøkt stablesteinsmur fra Gillsveien og inn til den omsøkte garasjen som påvirker fjernvirkningen av tiltaket og det bebygde preget langs Gillsveien.



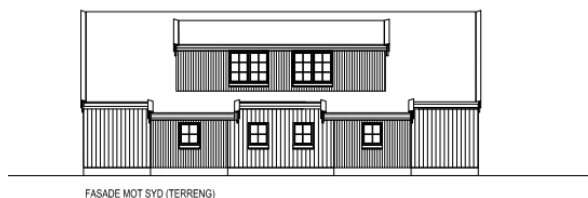
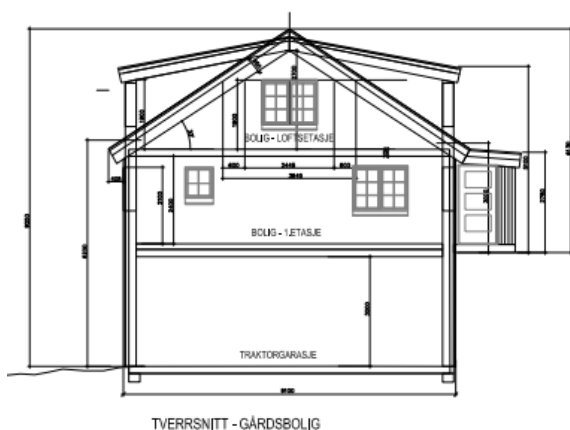
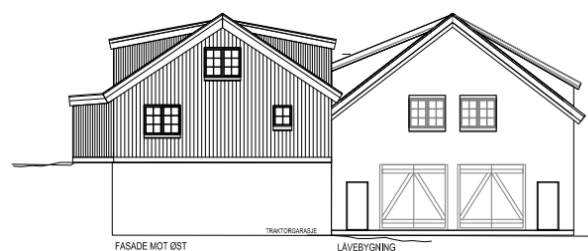
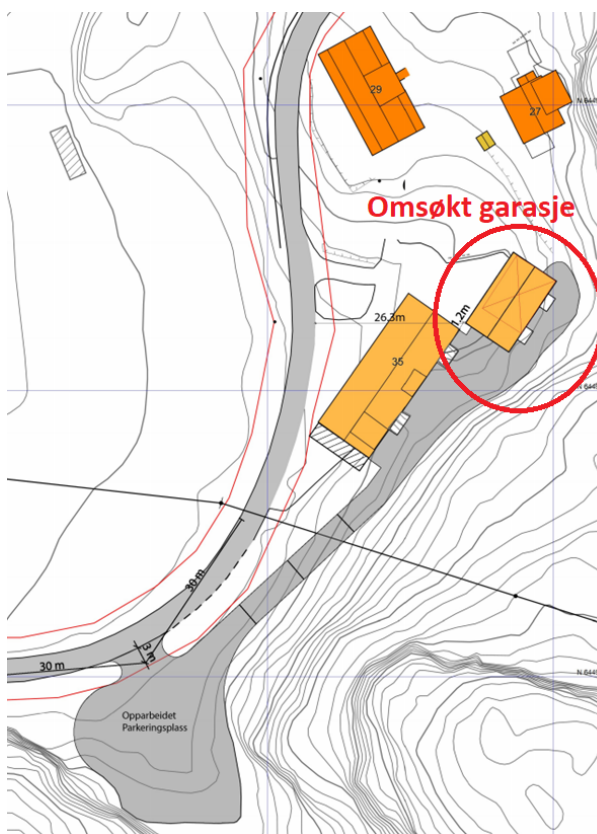
Dagens situasjon sett fra Gillsveien med ikke omsøkt mur oppført

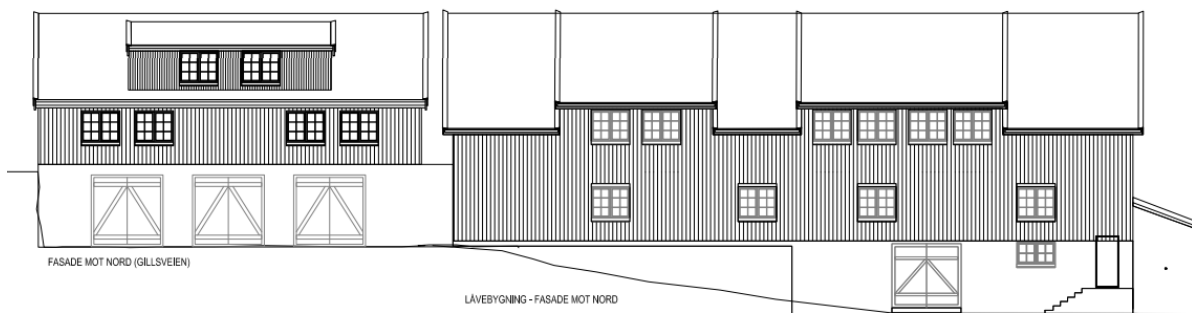


Bilde fra 2010 tatt fra Gillsveien. Garasje som ønskes ombygget ligger til venstre for låven

Søknad om rammetillatelse og dispensasjon for oppføring av to selvstendige boenheter som påbygg/tilbygg til eksisterende garasje ble mottatt 11.12.2019. Søknaden med tilhørende tegninger har vært gjennom flere høringsrunder hos fylkeskonservator før siste reviderte tegninger ble mottatt 18.02.2021. Ny avkjøringstillatelse er gitt i eget vedtak av ingeniørvesenet den 19.03.2021 i sak 2021012647.

Plan- og bygningssjefen fremmer nå omsøkte dispensasjoner basert på tegninger og situasjonskart mottatt 18.02.2021.





Naturmangfoldloven

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

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i naturbaser og artsdatabasen. Disse basene er sjekket og det er ikke registrert funn i tiltaksområdet. På bakgrunn av dette vurderes tiltaket å ikke komme i konflikt med naturmangfoldloven, jf. NML § 8-12. Forholdet til naturmangfoldloven anses dermed å være tilstrekkelig belyst.

Uttalelser/samtykke/tillatelse fra annen myndighet

Søknaden har vært forelagt ingeniørvesenet, parkvesenet, byantikvar og fylkeskonservator for uttalelse.

Uttalelse fra ingeniørvesenet:

«Det ser ut til at ny tomannsbolig er tiltenkt en ny avkjørsel fra eiendommen. Det må da ev. søkes til ingeniørvesenet om avkjøringstillatelse. Søknaden vedlegges situasjonsplan med avkjørsel inntegnet, inkl. frisikt og stigning. Videre søkes det om en biloppstillingsplass pr boenhet. Parkeringsdekningen bør være iht kommuneplanens bestemmelser med to plasser pr boenhet».

Uttalelse fra parkvesenet v/landbruk og friluftsliv:

«36/1 er en landbrukseiendom på 543 daa, hvor ca 18 daa er dyrka mark. Det holdes sau og noen storfe på gården. Eiendommen er bebygd med våningshus, forpakterbolig, låve (ombygd til selskapslokale), garasje og 3 mindre uthus for dyrehold. Eiendommen er uregulert og angitt som LNFområde med hensynssone friluftsliv i gjeldene kommuneplan. Eiendommen ligger sentralt i Kristiansand.

Det søkes om påbygg/tilbygg på gårdens traktorgarasje for etablering av to utleieenheter. Begrunnelsen er; å bosette flere mennesker på gården, med tanke på drift og sikkerhet og for å unngå at gården fremstår som et ubebodd anlegg.

Med bakgrunn i gårdens produksjon og eksisterende bygningsmasse vurderes det ut fra et landbruksfaglig ståsted ikke å være et behov for flere boenheter for å sikre den daglige driften».

Byantikvar har ikke inngitt uttalelse ut over at de ber om at saken oversendes fylkeskonservator da våningshuset på eiendommen er fredet.

Uttalelser fra fylkeskonservator:

Uttalelse 23.03.2020.

«Vi viser til kommunens oversendelse av 04.03.2020.

I følge søknaden ligger eiendommen innenfor et område som i kommuneplanens arealdel er avsatt til LNF-område med angitt hensynssone H530 friluftsliv.

Det er plankrav i kommuneplanens arealdel § 2, som det søkes om dispensasjon fra. Hovedbygningen (våningshuset) på gården er fredet etter kulturminneloven § 15 (1923).

Ved neste revisjon av kommuneplanen må eiendommen avsettes til hensynssone bevaring. Det må sees på som en glipp at dette ikke er gjort allerede. I dag ville man sett gårdstunet som en helhet og fredet et område rundt våningshuset, for med det «å bevare virkningen av kulturminnet i miljøet», som det heter i kulturminneloven.

Det ville også være aktuelt å ta med flere bygninger i fredningen. Det søkes om å bygge på og om traktor-garasjen, som ligger bak og nord for det store uthuset. Garasjen er fra 1993, og har i seg selv ikke verneinteresse. Forslaget innebærer forlengelse mot syd, en ekstra etasje og to store takopplett på hver side av taket, oppføring av en symmetrisk oppbygget fasade som gjenspeiler to like leiligheter, og etablering av veranda langs hele hovedfasaden. Bygningen er høyere enn dagens uthus (gesims- og mønehøyde).

Vi mener at forslaget ikke kan aksepteres. Utbyggingen er for stor, sett i forhold til gårdsanlegget som helhet og det fredede våningshuset. Det bebygde preget øker for mye. Vi oppfatter fasadeutformingen som fremmed og for stiv i dette miljøet. Bygningen må ha karakter av et uthus og høyden være lavere enn låve. Det må være avstand mellom de to bygningene for å bevare åpenheten i tunet.

For ordens skyld viser vi til vedlagte eldre fotografi av den tidligere låven (første vedlegg). Vi antar at den høye delen er inkorporert i dagens uthus. Skulle det mot formodning kunne dokumenteres at det har ligget et større hus der garasjen ligger, ber vi om å bli informert. Det ser ikke slik ut fra kartgrunnlag vi har sett på.

Vi beklager for øvrig at denne søknaden og søknad om ombygging av den store låven ikke er kommet samtidig slik at de to byggesakene kunne ha vært behandlet i sammenheng.

Vi ber om å bli holdt orientert.»

Uttalelse 25.09.2020

«Vi viser til kommunens oversendelse 04.03.2020 av dispensasjons-/byggesak på Greppstøl, Gillsveien 29, gbnr. 36/1. Vi viser videre til vår uttalelse av 23.03.2020. Vi konkluderte her med at forslaget ikke var akseptabelt, og måtte bearbeides. Til slutt viser vi til ansvarlig søkers kommentarer til uttalelsen av 26.05.2020.

Her opplyses det at tiltakshaver er innstilt på å bearbeide utformingen av tiltaket, slik at det blir mer i tråd med fylkeskommunens synspunkter.

På anmodning fra eier befarte vi eiendommen 17.09.2020 for å se nærmere på tiltaket på stedet.

Vi vil fastholde vår vurdering om behov for bearbeiding, etter å ha sett nærmere på situasjonen. Vi viser her til vår begrunnelse i uttalelsen av 23.03.2020.

Vi vil gjenta vårt råd om å redusere høyden på bygningen, sannsynligvis til ca. 1 ½ etasje + loft, mao. slik at denne delen ikke blir høyere enn nytt «uthus» nedenfor. Videre bør det opprettholdes en avstand mellom de to bygningene. Dette innebærer at fasaden må endres og forenkles, og verandaen fjernes. Vi anbefaler med dette at tiltakshavers arkitekt ser nærmere på en omarbeiding av forslaget. Om ønskelig kan vi kontaktes for å diskutere løsninger.»

Uttalelse 17.12.2020

«Vi viser til revidert forslag til ombygging av traktorgarasjen på Greppstøl, gbnr. 36/1, Gillsveien 29, sendt kommunen 15.12.2020 med kopi til oss. Vi viser videre til våre første

uttalelser av 23.03.2020 og etter befaring 25.09.2020, og til vår vurdering av 08.12.2020 av endret prosjekt (uttalelsen er vedlagt saken, forslaget er ikke sendt kommunen).

Prosjektet er nå revidert igjen etter dette.

Til revidert prosjekt har vi følgende gjenstående bemerkninger, bemerkninger som også er formidlet søker i vår vurdering av 08.12.2020:

- Bygningen går nå 1,5 meter utover eksisterende garasjes endevegg mot øvre tun / nordøst. Vi vil sterkt fraråde at man går utover eksisterende grense/fotavtrykk mot nordøst, av hensyn til tunet og den fredede bygningen og øvrige bygninger her.
- Vi vil som tidligere anbefale at det holdes en avstand mellom dette nybygget og eksisterende nybygg ved siden av. Bygningen er nå ca. 18 meter lang mens den i første forslag var målsatt ca. 16 meter lang. I siste forslag vi fikk oversendt, var det på fotoillustrasjoner vist en slik avstand, noe vi anså som en forbedring. Terrenget i bakkant kom frem mellom bygningene sett fra veien og øvre tun (vist på illustrasjoner), og det ble oppnådd noe mer åpenhet.

Vi ber kommunen med dette behandle dispensasjonssaken.»

Plan- og bygningssjefens kommentarer til uttalelser:

Ingeniørvesenet har i eget vedtak datert 19.03.2021 i sak 2021012647 gitt avkjøringstillatelse for ny vei mot Gillsveien.

I forholdet til uttalelse fra fylkeskonservator foreligger det reviderte tegninger mottatt 18.02.2021, disse vurderes i lys av fylkeskonservators uttalelser.

Dispensasjoner:

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

Dispensasjonsgrunnlaget:

Plan- og bygningsloven § 19-2 gir kommunen mulighet til å gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne lov. Det kreves at hensynene bak den bestemmelsen det dispenseres fra, eller lovens formål ikke blir vesentlig tilsidesatt og at fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene. 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 lovens § 1-8 om forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag. Kommunens adgang til å gi dispensasjon er avgrenset. 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.

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.

Søknad om dispensasjon:

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-1 er det søkt om dispensasjon fra kommuneplanen for Kristiansand 2011 – 2022 (tidligere Kristiansand kommune), vedrørende arealformål LNF og § 2, plankrav.

Begrunnelse for søknad om dispensasjon:

Som begrunnelse oppgir ansvarlig søker/tiltakshaver:

DISPENSASJON FRA AREALFORMÅLET

Eiendommen ligger i område som i kommuneplanens arealdel er avsatt til LNF-område med angitt hensynssone H530 friluftsliv. Hovedbygningen (våningshuset) på gårdstunet er vedtatt fredet. Det foreligger ikke annen regulering av eiendommen.

Det søkes herved om dispensasjon fra bestemmelsen om plankrav i kommuneplanens arealdel § 2, med følgende begrunnelse:

Gårdsanlegget på Greppestøl er under utbedring, og ny eier ønsker å iverksette virksomheter som hver på sin måte kan bidra til å holde landbrukselendommen i hevd. Blant disse er sauehold og skogbruk med produksjon av trevirke, i første rekke med tanke på oppgradering av gårdens egne bygninger. Det er ønskelig å kunne bosette flere mennesker på gården, både mht. driften, men også av sikkerhetsmessige grunner, for å unngå at bygningsmassen på gården fremstår som et ubebodd anlegg.

Tiltaket vil gi mulighet for to mindre boliger i tillegg til den eksisterende forpakterboligen og den fredede hovedbygningen.

Vi henviser til veilederen «Garden som ressurs», utgitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet / Landbruks- og matdepartementet 2017. Så vidt vi kan se av denne veilederen, vil det omsøkte tiltaket være å anse som «et tillegg og supplement til en ellers igangværende landbruksdrift, og at det er denne som er hovedvirksomheten på arealet / eiendommen.» (sitat side 6 - Ot.prp. nr. 32 (2007-2008)).

Etter vår vurdering vil tiltaket ikke være i vesentlig konflikt med LNF-formålet eller den hensynssone (H530 friluftsliv) som dekker området. Det er snarere her tale om å etablere en virksomhet som, direkte eller indirekte, kan bidra til å opprettholde og videreutvikle Greppestøl gård som landbruksressurs. Hensynene bak planens formål blir derfor ikke vesentlig tilsidesatt, og fordelene ved å gi dispensasjon vil være større enn ulempene.

Hensyn:

Hensynet bak plankravet:

Hensynet bak plankravet i kommuneplanen (~~kommunedelplanen~~) er at kommunen vil sikre en forsvarlig og gjennomtenkt utvikling av arealutnyttelsen i området. En bestemmelse om plankrav før tiltak kan gjennomføres, gir styring med den samlede arealutnyttelsen og arealbruken i byggeområdene. Plankravet skal videre sikre en forsvarlig opplysning i saken, og bl. a. få frem hvilke konsekvenser en tillatelse vil kunne innebære for utviklingen i området. De berørte interesser, herunder konsekvensene for naboer og omkringliggende miljø ved at saken imøtekommes, vil ved utarbeidelse av plan bli vurdert i et helhetsperspektiv.

Hensynet bak LNF-formål:

Hensynet bak formålsbestemmelsen i kommuneplanen er å ivareta areal til landbruks-, natur- og friluftsliv. Formålet skal legge en begrensning på nedbygging av områder hvor primærnæring er prioritert, samt områder som kan benyttes av allmennheten til friluftsliv og rekreasjon. Tiltak som gjennomføres i disse områdene skal blant annet være for å ivareta en aktiv jordbruksdrift og skogsdrift. I disse områdene vil utbyggelse, av blant annet infrastruktur, måtte vike for arealer som kan nyttes innen primærnæringen eller som rekreasjonsområder for allmennheten.

Vurdering:

I plan- og bygningsloven § 19-2, annet ledd er det to kumulative vilkår som må oppfylles for å kunne innvilge dispensasjon: ¹⁾Hensynet bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra må ikke bli tilsidesatt, og ²⁾Fordelene med en dispensasjon må være klart større enn ulempene.

Plan- og bygningssjefen vurderer at det er søkt dispensasjon fra både arealformålet LNF og plankravet i kommuneplanens § 2, selv om det kan fremstå som noe uklart at begge forhold er omsøkt. Det følger av overskriften at det søkes dispensasjon fra arealformålet og fra teksten at det søkes dispensasjon fra bestemmelsene om plankrav i kommuneplanens arealdel § 2.

Hensyn:

Første vilkår er satt til at hensynene bak bestemmelsene det søkes dispensasjon fra ikke må bli vesentlig tilsidesatt.

1) Formål LNF og kommuneplanens § 2, plankrav

Hensynet bak plankravet og arealformålet omfatter i denne saken mange av de samme vurderingene. Søknaden er sendt for uttalelse til parkvesenet da eiendommen i kommuneplanen er avsatt til LNF-formål. Videre er søknaden sendt ingeniørvesenet for uttalelse da tiltaket er avhengig av ny avkjørsel fra Gillsveien. Ettersom våningshuset på eiendommen er fredet etter kulturminneloven og byantikvaren har vurdert at det er fylkeskonservator som skal uttale seg, er søknaden sendt fylkeskonservator for uttalelse.

Ingeniørvesenet har i eget vedtak den 19.03.2021 gitt tillatelse til ny avkjøring til Gillsveien slik dette er vist på mottatt situasjonskart. Ansvarlig søker/tiltakshaver har således svart ut ingeniørvesenets uttalelse på dette punktet. Det er videre vist parkering som søker mener ivaretar tilstrekkelig parkering for de to nye boenhetene.

Parkvesenet har i sin uttalelse vurdert at det med bakgrunn i gårdens produksjon og eksisterende bebyggelse ikke er behov for flere boenheter for å sikre den daglige driften.

Søknadene er behandlet i flere runder hos fylkeskonservator og har resultert i at det er innsendt reviderte tegninger den 18.02.2021 som danner grunnlag for plan og bygningssjefens vurdering av de omsøkte dispensasjoner. Fylkeskonservator har i sin uttalelse den 23.03.2020 skrevet at ved revisjon av kommuneplanen må eiendommen avsettes til hensynsone bevaring. Fylkeskonservator mener det må anses som en glipp at dette ikke er gjort allerede.

Ettersom forstøtningsmuren i stablestein som strekker seg fra Gillsveien inn til den omsøkte garasjen ikke er omsøkt og godkjent tar plan- og bygningssjefen utgangspunkt i bilde fra 2010 når vi skal vurdere omsøkt påbygg/tilbygg til eksisterende traktorgarasje. Ansvarlig søker omtaler det omsøkte tiltaket som et påbygg/tilbygg til eksisterende traktorgarasje. I praksis er det her snakk om en nyoppføring av bygget, da omsøkt tiltak kun forholder seg til den ene sideveggen på eksisterende garasje. Nytt bygg blir dypere enn eksisterende garasje og strekker seg nærmere låven enn dagens garasje.

Det fremgår av søknaden mottatt 11.12.2019 at de to nye boenhetene som nå omsøkes skal nyttes til utleie. Parkvesenet har i sin uttalelse vurdert at det med bakgrunn i gårdens produksjon og eksisterende bygninger ikke er behov for flere boenheter for å sikre den daglige driften. Plan- og bygningssjefen vurderer således at våningshuset og forpakterbolig er tilstrekkelig til å sikre at det kan bo personer på gården som kan ivareta den daglige driften. Eiendommen ligger videre tett opptil tettbebygde områder der man kan få løst behov for bolig for ytterligere ansatte på gården.

Omsøkt tiltak får en mønehøyde som samsvarer med dagens låve på eiendommen, mens gesimshøyden overskrider gesimshøyden på låven. Videre bygges garasjen helt inntil låvebygget og påbygget med de to boenhetene plasseres 1,2 meter fra låven slik at de to byggene vil kunne oppleves som et sammenhengende bygg sett fra Gillsveien. De to boenhetene fremstår som to fullverdige familieleiligheter der hver av dem har tre soverom, to bad og stue/kjøkken.

Plan- og bygningssjefen vurderer at hensynet bak arealformålet LNF blir vesentlig tilsidesatt så lenge parkvesenet har vurdert at omsøkt tiltak ikke er et tiltak som er nødvendig for å sikre videre gårdsdrift på eiendommen. Hensynsonen friluftsliv vil bli

berørt ved at eiendommen blir ytterligere bebygget og privatisert med flere boenheter og flere personer som er tilknyttet eiendommen. De to boenhetene fremstår som rene utleieenheter som kan inngå i det generelle utleiemarkedet på denne siden av byen uten at de som er leietakere har tilknytning til driften av gården. Plan- og bygningssjefen kan ikke se at eiendommen vil fremstå som ubebodd uten de to nye boenhetene så lenge man i dag har et våningshus og en forpakterbolig på eiendommen.

Når det gjelder plankravet i kommuneplanen så står det her i første ledd at «*Tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens § 20-1 første ledd bokstav a, b, d, e, g, k, l og m kan ikke finne sted før det foreligger reguleringsplan*». Så lenge dette er en eiendom som i kommuneplanen er gitt LNF-formål skal eiendommen ikke bebygges med bygninger som ikke ivaretar landbruksformålet. Det har således liten verdi å regulere eiendommen. Samtidig peker fylkeskonservator på at denne delen av eiendommen i kommuneplanen burde vært regulert med hensynsone bevaring. Ut ifra omsøkt bruk og uttalelse fra fylkeskonservator vurderer vi at det er naturlig å opprettholde plankravet, og at det foreligger forhold som tilsier at hensynet blir vesentlig tilsidesatt med omsøkte dispensasjon fra plankravet.

2) Lovens formålsbestemmelse PBL § 1-1.

Det følger av plan- og bygningslovens § 19-2 at dispensasjon ikke kan gis dersom hensynene i lovens formålsbestemmelser blir vesentlig tilsidesatt. Det følger av første avsnitt i formålsbestemmelsen at loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner.

Plan- og bygningssjefen har i avsnittene over vurdert at hensynet bak arealformålet LNF og plankravet i kommuneplanen, §2 blir vesentlig tilsidesatt. Vi kan ikke se at man har behov for to nye boenheter på eiendommen for å fremme bærekraftig utvikling for tiltakshaver. Når det gjelder hensynet til samfunnet og fremtidige generasjoner vurderer plan- og bygningssjefen at man fratar samfunnet og fremtidige generasjoner de forholdene som en bevaring av våningshuset og arealene rundt ville ivarettatt for fremtiden. Videre vil en dispensasjon åpne for et større byggepress på eiendommen ved at det tilrettelegges for flere boenheter på eiendommen. Det vil også kunne medføre større byggepress på andre LNF eiendommer som ligger innover Gillsveien. Man tilrettelegger da for en ytterligere nedbygging av en landbrukseiendom, og for fremtidige konflikter mellom landbruksinteresser og boliginteresser. Plan- og bygningssjefen vurderer at en dispensasjon som omsøkt vil danne en sterk presedens for andre eiendommen som i kommuneplanen er gitt LNF-formål når det gjelder økning av antall boenheter på den enkelte eiendom.

Da plan- og bygningssjefen har vurdert at hensynet bak arealformålet LNF, plankravet og Pbl § 1-1 blir vesentlig tilsidesatt går vi ikke videre og vurderer fordeler kontra ulemper ved å innvilge dispensasjon.

Håkon André Arnesen, 26.03.2021
Saksbehandler, dato

Punkt 114/21: Dreggveien 31B - 96/926 - Søknad om dispensasjon for flere utriggere

Bilag

_5153 Søknad om tillatelse til tiltak uten ansvarsrett signert.pdf

Dispensasjonssøknad.pdf

A10-01 Situasjonsskart.pdf

Redegjørelse.pdf

Uttalelse til søknad om dispensasjon for etablering av utriggere på gnr_bnr 96_926 i Kristiansa 894709_1_1

2020038967-29 Svar på søknad utriggere Dreggveien 777480_1_0.pdf



Dato 12. april 2021
Saksnr.: BYGG-20/05472-9
Saksbehandler Mari Gunnerud Haus
Godkjent av Arne Kjell Brunes
Venke Moe

Saksgang
By- og stedsutviklingsutvalget

Møtedato
06.05.2021

Dreggveien 31B, Søknad om dispensasjon for flere utriggere oversendes BSU

Forslag til vedtak

By- og stedsutviklingsutvalget avslår søknad om dispensasjon fra byggeforbudet i strandsonen for å oppføre flere utriggere. Hensynet bak bestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt, og vilkårene for dispensasjon er derfor ikke oppfylt.

Sammendrag:

Søknaden gjelder dispensasjon fra byggeforbudet i strandsonen, pbl. § 1-8, for å oppføre flere utriggere. Utriggere vil medføre økt privatisering, forurensning og båttrafikk ved en regulert badeplass. Videre er det et viktig ålegressamfunn i nærheten som kan bli negativt berørt. Plan- og bygningssjefen vurderer at vilkårene for å dispensere ikke er oppfylt.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef
Sign.

Arne Kjell Brunes
Byggesaksleder
Sign.

Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift

Trykte vedlegg

- 1 Søknad
- 2 Fylkesmannens uttalelse
- 3 Parkvesenets uttalelse

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



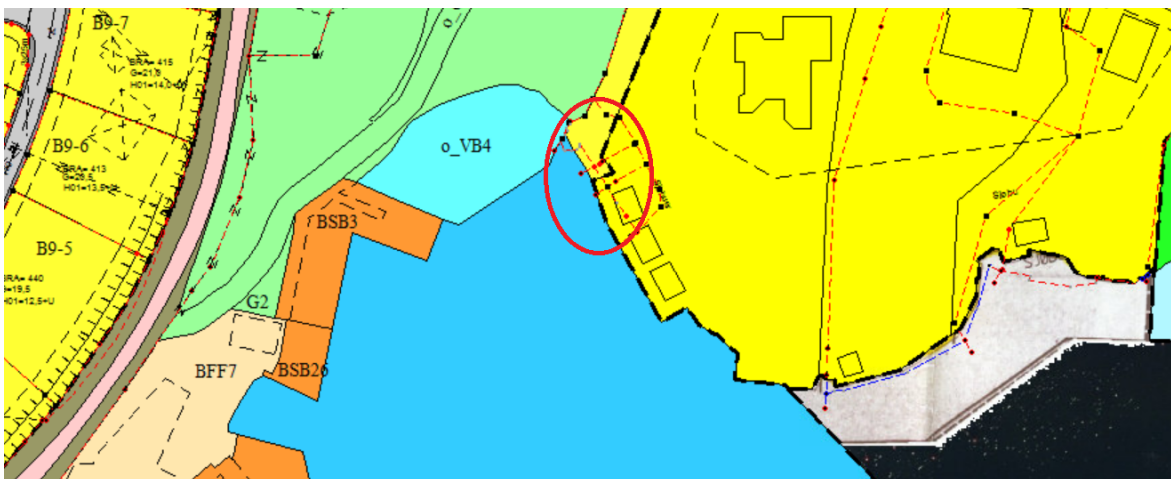
Gjeldende plangrunnlag

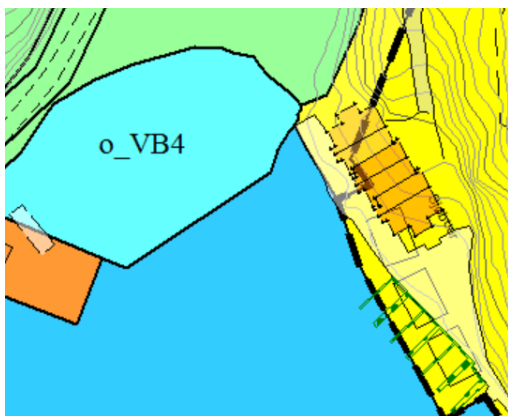
Deler av arealene på land er omfattet av reguleringsplan for DVERGSNES AREAL A GNR.96, BNR.1 Godkjent 10.03.1994. Formål: Sjøbuer.

Deler av landarealene, og hele vannarealet er omfattet av reguleringsplan for Ødegård - Detaljregulering. Godkjent 07.08.2019, revidert 20.01.2020. Formål: Bebyggelse på land, og ferdsel i vann (manøvreringsareal og seilingsled for båter og andre sjøfarende). Innerst i bukten er det regulert til badeområde og annen ikke-motorisert bruk til friluftsførmål.

Aktuelle områder i sjø er regulert til bruk og vern av sjø og vassdrag – ferdsel i reguleringsplan for Ødegård/Dvergsnes godkjent 29.10.2019. Aktuelle område på land er regulert til boligformål med «sjøbuer» avmerket på plankart i reguleringsplan for Dvergsnes, gnr. 96, bnr. 1, godkjent 15.06.1994. Omsøkte tiltak ligger videre innenfor 100-metersbeltet langs sjøen.

Det er i søknaden pekt på bestemmelse pkt 3.2 i reguleringsplan for Dvergsnes, gnr. 96, bnr. 1, som angir at det «I området kan anlegges småbåthavn». Vi vurderer at denne ikke lenger kan anvendes – det er anlagt småbåthavn ved flere utriggere allerede. Vi vurderer at bestemmelsen ikke hjemler opparbeidelse av flere eller større småbåthavner enn det som allerede er oppført. Videre er sjøarealene også regulert i ny reguleringsplan. I bestemmelsene til gjeldende plan for Ødegård/Dvergsnes, pkt 4.3, som omfatter det aktuelle ferdselsformålet i sjø (VFE1), står det at Arealet VFE1-3 skal holdes åpent for ferdsel. Arealet skal kunne fungere som seilingsled og manøvreringsareal for båter og andre sjøfarende.



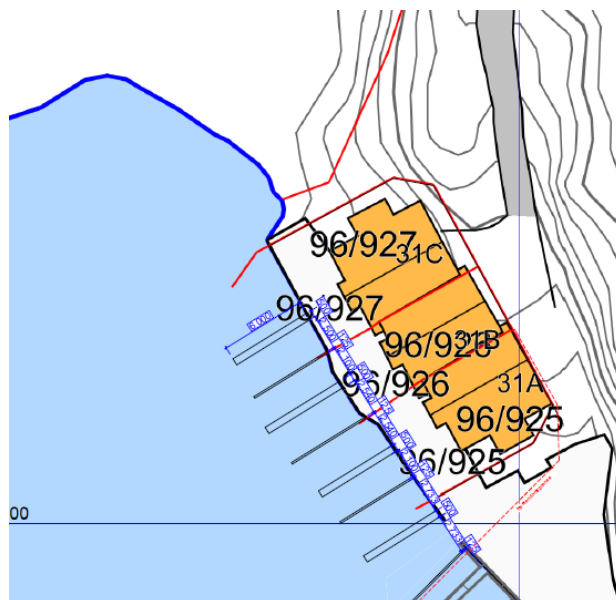


Eksisterende forhold

Sjøbodeiendommer med brygge.

Søknaden

Søknaden omfatter flere utriggere på eksisterende brygge. Søknaden kom inn 29.09.2020. Søknaden ble sendt til Fylkesmannen (nå Statsforvalteren), som uttalte seg negativ. Byggesak varslet avslag og ba om dispensasjon for arealformål i sjø. Vi har ikke mottatt søknad om dispensasjon fra arealformål i sjø. Vi informerte om at saksbehandlingstiden stilles i bero frem til vi får svar på om tiltakshaver ønsker å trekke, endre eller gå videre med søknaden. Vi har ikke mottatt svar på dette fra søker eller tiltakshaver. Vi har imidlertid blitt kontaktet av leder av BSU som ønsker saken behandlet politisk etter samtale med tiltakshaver.



Naturmangfold

I kommuneplanen er tiltaket rett utenfor en hensynssone bevaring av naturmiljø. Hensynssonen sammenfaller med et lokalt viktig ålegressamfunn. Vi vurderer at det er en sjanse for at ålegressamfunnet kan berøres. Vi vurderer likevel at det ikke vil berøres i en utilbørlig grad, jf. uttalelsen fra parkvesenet.

Uttalelser/samtykke/tillatelse fra annen myndighet

Fylkesmannen i Agder (nå Statsforvalteren) har uttalt følgende:

Omsøkte tiltak er således avhengig av dispensasjon fra formålet i reguleringsplan og byggeforbudet i plan- og bygningsloven § 1-8. Det er også søkt om dispensasjon fra hensynssone H560 – bevaring av naturmiljø i kommune(del)planen. Hensynssonen sammenfaller med et lokalt viktig ålegressamfunn (Fidjekilen - BM00044061) registrert i naturbase.

Miljøvernabdelingens vurdering

Omsøkte utriggere vil etter det vi kan se legge til rette for ca. 6 båtplasser, dvs. en viss økning ifra antallet plasser sammenlignet med dagens brygge med moringer. I vedtatte planer for Ødegård/Dvergsnes og Fidjekilen båthavn er det hjemlet en betydelig økning av antallet båtplasser i Fidjekilen. Antallet båtplasser i omsøkt tiltak blir i denne sammenhengen beskjedent, men enhver økning i antallet båtplasser vil bidra til å øke

risiko for, og konsentrasjon av, forurensende partikler/miljøgifter fra mindre oljesøl og lekkasje av drivstoff, bunnstoff osv. Tiltaket ligger i nærheten av regulert badeplass og lokalt viktig ålegrassamfunn, og vi ber kommunen vurdere om tiltaket kan få en negativ virkning på disse.

Dersom kommunen vurderer å gi dispensasjon, anbefaler Fylkesmannen at denne gis midlertidig inntil en viss andel av båtplassene i vedtatt plan er opparbeidet. Alternativt anbefaler vi at det stilles vilkår knyttet til nærmere angitte grenseverdier for forurensning. Et slik vilkår kan knyttes opp til undersøkelser som skal gjennomføres som en del av miljøoppfølgingsprogrammet i reguleringsplan for Ødegård/Dvergsnes, jf. rekkefølgekravet i pkt. 6.10 i denne planens bestemmelser.

Parkvesenet:

«Vi legger til grunn at det er standard flytende utriggere som planlegges.

Tiltaksområdet ligger like utenfor det som i naturbase er definert som «lokalt viktig ålegrassamfunn». Slik vi vurderer det vil ikke slike utriggere ha negativ påvirkning på ålegresset i bukta. Parkvesenet har dermed ingen merknader til etablering av tiltaket.»

Dispensasjon

Tiltaket er i strid med pbl § 1-8 og arealformål i sjø og er avhengig av en dispensasjon for å kunne få tillatelse. Det er ikke søkt om dispensasjon fra arealformål i sjø. Siden vi vurderer at det ikke kan gis dispensasjon fra § 1-8 har vi ikke purret på dispensasjon fra arealformål i sjø.

Plan- og bygningsloven § 19-2 åpner for at kommunen kan gi dispensasjon, dersom hensynet bak bestemmelsen det søkes om dispensasjon fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene.

Dispensasjon fra pbl § 1-8 – byggeforbudet i strandsonen

Bakgrunn for dispensasjonen og tiltakshavers begrunnelse for dispensasjon

Ansvarlig søkers begrunnelse for dispensasjon i stikkordsform under. Hele søknaden er vedlagt.

- Området er allerede privatisert og brukes til båtplasser. Utriggerne vil ikke ha særlig innvirkning på avvikling av båttrafikken i området.
- Vi mener at hensynene bak bestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt, og fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene.
- Vi kan ikke se at allmenheten blir vesentlig negativt berørt ved å tillate tiltaket. Tiltaket gir liten endring i området.
- Tiltaket vil ikke begrense tilgangen til sjøen mer enn ved dagens situasjon.
- Fordelene for tiltakshaver er store

Hensynet bak bestemmelsen

Hensynet bak pbl § 1-8 «Forbud mot tiltak mv. langs sjø og vassdrag»:

Stortinget har gitt 100-metersbeltet langs sjøen en særskilt beskyttelse. Det er et nasjonalt mål at dette området skal bevares som natur- og friluftsområde tilgjengelig for alle, jf. St.meld. nr. 26 (2006-2007). Regjeringen ønsker en strengere og mer langsiktig strandsoneforvaltning. I 100-metersbeltet skal det derfor tas særlig hensyn til naturmiljø, landskap, friluftsliv og andre allmenne interesser.

Dispensasjonsvurdering

Vi vurderer at hensynet bak pbl § 1-8 blir vesentlig tilsidesatt. Utriggerne vil medføre økt trafikk og beslaglegge et større område av sjøen enn i dag. Innerst i bukten er det regulert til offentlig badeplass, og vi vurderer at utriggerne vil komme i konflikt også med denne. Videre er det flere områder i planen som er regulert til

småbåtanlegg. Det er gjennom reguleringsplan vurdert at tiltakseiendommen ikke kan benyttes til utriggere og utvidet båtbruk. Det er således i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for området tatt en vurdering av hvor det kan være båt plasser og hvor det må tilrettelegges for trafikk. En økt trafikk her ved flere utriggere vil videre føre til økt forurensning, noe som kan være negativt både for ålegressamfunnet i nærheten, og vil være negativt for badestranden som er like ved. Utriggerne vil ikke fremme allmennhetens tilgang til strandsonen, men heller privatisere og forurense, og vil derfor ikke være i tråd med bestemmelsen.

I søknaden skrives det at utriggerne ikke vil endre eksisterende situasjon, siden det er moringer der i dag. Vi vil til det bemerke at selv om moringer ikke er et tiltak etter pbl, så skal de være i tråd med reguleringsplanen. Vi vurderer at moringer ikke er i tråd formål trafikkområde i sjø, og at disse derfor kan kreves fjernet. Dette kan derfor ikke brukes som et argument for utriggere.

Plan- og bygningssjefen fremhever at strandsonen er en viktig ressurs, som Stortinget har bestemt skal ha en spesiell beskyttelse. I dette tilfellet er eiendommen regulert, og det er ikke åpnet opp for videre utvidelser av båt plassene.

Siden vi har vurdert at hensynet bak pbl § 1-8 blir vesentlig tilsidesatt, er det ikke nødvendig med en vurdering av om fordelene er større enn ulempene. Vi vil likevel presisere at tiltakshavers private fordeler som utgangspunkt ikke skal være en del av vurderingen. Loven er lagt opp slik at det er fordeler som har sammenheng med de hensynene pbl § 1-8 skal ivareta som skal være større enn ulempene, ikke tiltakshavers private fordeler. Dette kommer blant annet frem i Sivilombudsmannens rapport om dispensasjoner i strandsonen. Vi kan ikke se at det er noen fordeler for allmennheten eller det offentlige i denne saken, og det er derfor ikke anledning til å gi dispensasjon.

Konklusjon

Byggesaksenheten vurderer at vilkårene for dispensasjonen ikke er oppfylt i henhold til pbl. § 19-2.

Mari Gunnerud Haus, 29.03.2021

Punkt 115/21: Lauvslandsvegen 29 - 519/4 - Behandling etter jordloven § 9 omdisponering - adkomst boligtomt

Bilag

SV_ Lauvslandsvegen 29 - 519_4, informasjon om sak_mangelbrev.msg

SV_ Vedr. behandling av søknad om fradeling av boligtomt GID 519_4 Finsådalsvegen .msg

SV_ Ønsker befarings GID 519_4 Søknad om fradeling av boligtomt i Finsådalsveien .msg

B1 Dispensasjon.pdf

D1 Situasjonsplan.pdf

D2 NIBIO.pdf

Q1 Følgebrev.pdf

Q4 Avtale Lysløype.pdf

Q2 Avkjørsel Kenneth Fjeldkjøn0.pdf

Q3 Avltale om kjøp av tomt0.pdf



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2021002178
Saksbehandler Anne Brattås

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 By- og stedsutviklingsutvalget	18.03.2021	59/21
2 By- og stedsutviklingsutvalget	06.05.2021	115/21

LAUVSLANDSVEGEN 29 - 519/4 - BEHANDLING ETTER JORDLOVEN § 9 OMDISPONERING - ADKOMST BOLIGTOMT

BY- OG STEDSUTVIKLINGSUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.05.2021 SAK 115/21

By- og stedsutviklingsutvalgets vedtak:

Kristiansand kommune vedtar i medhold av jordloven § 9 søknad om omdisponering av jordbruksareal på GID 519/4 i Finsådsvegen, med formål adkomst til boligtomt. § 9 sier at man i særlige tilfeller der en samlet vurdering av betingelsene finner at jordbruksinteressene kan vike, kan gi dispensasjon. Utvalget viser til å anlegge en adkomstvei vil kunne medføre økt bosetting i hele kommunen, samtidig som utvalget vektlegger at det ikke er snakk om mange kvadratmeter dyrket jord som går tapt. Fordelene ved å gi dispensasjon blir derfor større enn ulempene. Som forutsetning settes det at veien ikke kan oppføres med grøftekanter, slik at jordbruksmaskiner uhindret kan krysse veien, og at om boligen ikke oppføres på den utskilte tomten, tilbakeføres veien og dispensasjonen frafaller.

(7/4)

Forslag:

Parksjefen fremmet følgende innstilling:

«Kristiansand kommune avslår i medhold av jordloven § 9 søknad om omdisponering av jordbruksareal på GID 519/4 i Finsådsvegen, med formål adkomst til boligtomt.»

FRP/H/KRF/UAHV fremmet følgende forslag:

«Kristiansand kommune vedtar i medhold av jordloven § 9 søknad om omdisponering av jordbruksareal på GID 519/4 i Finsådsvegen, med formål adkomst til boligtomt. § 9 sier at man i særlige tilfeller der en samlet vurdering av betingelsene finner at jordbruksinteressene kan vike, kan gi dispensasjon. Utvalget viser til å anlegge en adkomstvei vil kunne medføre økt bosetting i hele kommunen, samtidig som utvalget vektlegger at det ikke er snakk om mange kvadratmeter dyrket jord som går tapt. Fordelene ved å gi dispensasjon blir derfor større enn ulempene. Som forutsetning settes det at veien ikke kan oppføres med brøytekanter, slik at jordbruksmaskiner uhindret kan krysse veien,

og at om boligen ikke oppføres på den utskilte tomten, tilbakeføres veien og dispensasjonen frafaller.»

Voteringer:

Ved alternativ votering ble forslag fra FRP/H/KRF/UAVH vedtatt med 7 mot 4 stemmer (Jannike Arnesen, AP/MDG/SV).

10.05.2021

Punkt 116/21: Stifjellet – detaljregulering – offentlig ettersyn

Bilag

1. Plankart, sist datert 13.04.2021
2. Bestemmelser, sist datert 21.04.2021
3. Planbeskrivelse, sist datert 15.04.2021
4. Solskyggevurdering, datert 18.05.2020
5. Snitt, datert 20-05-2020
6. Sjekkliste for risiko- og sårbarhetsanalyse
7. Landskapsanalyse, sist datert 15.01.2020
8. Arkeologisk registrering
9. Overvannsberegninger
10. Merknader med forslagsstillers kommentarer
11. Situasjonsplan
12. Snitt og veiprofiler



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020007972
Saksbehandler Ørjan Furnes

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 By- og stedsutviklingsutvalget	06.05.2021	116/21

STIFJELLET – DETALJREGULERING – OFFENTLIG ETTERSYN

BY- OG STEDSUTVIKLINGSUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.05.2021 SAK 116/21

By- og stedsutviklingsutvalgets vedtak:

1. By- og stedsutviklingsutvalget legger detaljregulering for Stifjellet med plankart sist datert 15.04.2021 og bestemmelser sist datert 21.04.2021, ut til offentlig ettersyn.
(8/3)
2. Før planen legges ut til offentlig ettersyn må plankartet endres slik at: BFS1 og BFS2, samt de totalt 2 vestligste boenhetene i henholdsvis BFS3 og BFS5 omgjøres til friområde. Snuhammer må videre trekkes mot øst og sikres god terrengtilpassing slik at kollen på toppen av Stifjellet bevares med sin skjermings- og egenverdi.
(6/5)

Medvirkning med ungdomsskole gjøres under offentlig ettersyn
(Enst.)

Forslag:

Plan- og bygningssjefen fremmet følgende innstilling:

- «1. By- og stedsutviklingsutvalget legger detaljregulering for Stifjellet med plankart sist datert 15.04.2021 og bestemmelser sist datert 21.04.2021, ut til offentlig ettersyn.
2. Før planen legges ut til offentlig ettersyn må plankartet endres slik at: BFS1 og BFS2, samt de totalt 2 vestligste boenhetene i henholdsvis BFS3 og BFS5 omgjøres til friområde. Snuhammer må videre trekkes mot øst og sikres god terrengtilpassing slik at kollen på toppen av Stifjellet bevares med sin skjermings- og egenverdi.»

SV fremmet følgende forslag til nytt punkt 1:

«BSU legger ikke detaljregulering for Stifjellet ut til offentlig ettersyn.»

Barn- og unges representant fremmet følgende forslag:

«Medvirkning med ungdomsskole gjøres under offentlig ettersyn.»

Voteringer:

Ved alternativ votering ble plan- og bygningssjefens innstilling pkt. 1 vedtatt med 8 stemmer, mens forslaget til SV fikk 3 stemmer (MDG/SV).

Plan- og bygningssjefens innstilling pkt 2 ble vedtatt med 6 mot 5 stemmer (H/FRP/DEM/V/UAVH).

Forslag fra barn- og unges representant ble enstemmig vedtatt

10.05.2021

Punkt 117/21: Kossevigheia nord – detaljregulering – sluttbehandling

Bilag

Vedtak byst, 09062021, Sak 148/21, Kossevigheia nord – detaljregulering – sluttbehandling

Vedtak byst, 26052021, Sak 125/21, Kossevigheia nord – detaljregulering – sluttbehandling

1. Plankart, sist datert 08.03.2021
2. Bestemmelser, sist datert 04.03.2021
3. Beskrivelse, sist datert 04.03.2021
4. Risiko og sårbarhetsanalyse
5. Situasjonsplan
6. Snitt
7. Solstudie
8. Arkeologiske registreringer
9. Overvannsnotat
10. Overordnet VA plan
11. Overvannshåndtering – Flomvei til sjø
12. Overvannshåndtering – Fremtidig situasjon
13. Medvirkningsmøter
14. Adresseliste - offentlig ettersyn
15. Merknader offentlig ettersyn
16. Vedtak by- og stedsutviklingsutvalget 24.09.20
17. Vedtak by- og stedsutviklingsutvalget 05.11.20



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020007981
Saksbehandler Åsmund Åmdal

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 By- og stedsutviklingsutvalget	06.05.2021	117/21
2 Bystyret	26.05.2021	131/21

KOSSEVIGHEIA NORD – DETALJREGULERING – SLUTTBEHANDLING

BY- OG STEDSUTVIKLINGSUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.05.2021 SAK 117/21

By- og stedsutviklingsutvalgets innstilling:

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Kossevigheia nord med plankart sist datert 08.03.2021 og bestemmelser sist datert 04.03.2021.
(7/4)
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder byutviklingsdirektøren om å fremlegge en utbyggingsavtale.
(7/4)
3. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.
(Enst.)
4. Av hensyn til et større sammenhengende friområde og en bredere grøntkorridor endres tomt nr. 15 fra bolig til grønnstruktur.
(6/5)

Forslag:

Kommunedirektøren fremmet følgende innstilling:

- «1. Bystyret vedtar detaljregulering for Kossevigheia nord med plankart sist datert 08.03.2021 og bestemmelser sist datert 04.03.2021.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder byutviklingsdirektøren om å fremlegge en utbyggingsavtale.
3. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.»

Barn- og unges representant fremmet følgende forslag:

«Av hensyn til et større sammenhengende friområde og en bredere grøntkorridor endres tomt nr. 15 fra bolig til grønnstruktur.»

Voteringer:

Kommunedirektørens innstilling pkt. 1 og 2 ble vedtatt med 7 mot 4 stemmer (KRF/MDG/SV).

Kommunedirektørens innstilling pkt. 3 ble enstemmig vedtatt.

Barn- og unges representants forslag ble vedtatt med 6 mot 5 stemmer (H/FRP/DEM/V/UAVH), vedtakets pkt. 4.

10.05.2021

Punkt 118/21: 1586 Detaljregulering, Hampa (KMV) - fergeterminal - sluttbehandling

Bilag

- 1 Hampa (KMV) - fergeterminal - plankart - 15.10.19
- 2 Hampa (KMV) - fergeterminal - bestemmelser - 23.03.21
- 3 Hampa (KMV) - fergeterminal - planbeskrivelse - 15.10.19
- 4 Hampa (KMV) - fergeterminal - illustrasjonsplan - 15.10.19
- 5 Hampa (KMV) - fergeterminal - ROS-analyse - 27.08.19
- 6 Hampa (KMV) - fergeterminal - høringsinnspill
- 7 Hampa (KMV) - fergeterminal - saksprotokoll - BMU - 31.01.19
- 8 Hampa (KMV) - fergeterminal - saksprotokoll - BMU - 14.11.19



Dato 25. april 2021
Saksnr.: PLAN-21/00293-1
Saksbehandler Elin Aabel Bergland
Godkjent av Eirik Heddeland Martens
Venke Moe
Tone Iglebæk

Saksgang

By- og stedsutviklingsutvalget
Bystyret

Møtedato

06.05.2021
26.05.2021

1586 Detaljregulering, Hampa (KMV) - fergeterminal - sluttbehandling

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Hampa (KMV) - fergeterminal med plankart sist datert 15.10.19 og bestemmelser sist datert 23.03.21.
2. Når eventuelt nytt terminalbygg skal etableres innenfor o_SHA1, må kortest mulig gangatkomst for gående fra sentrum til terminalbygget etableres. Om nødvendig må dette gjøres som en endring av reguleringsplan(er).
3. Bystyret vedtar at detaljregulering for Euroterminalen (plan id 844, vedtatt av Bystyret 10.04.02) oppheves.

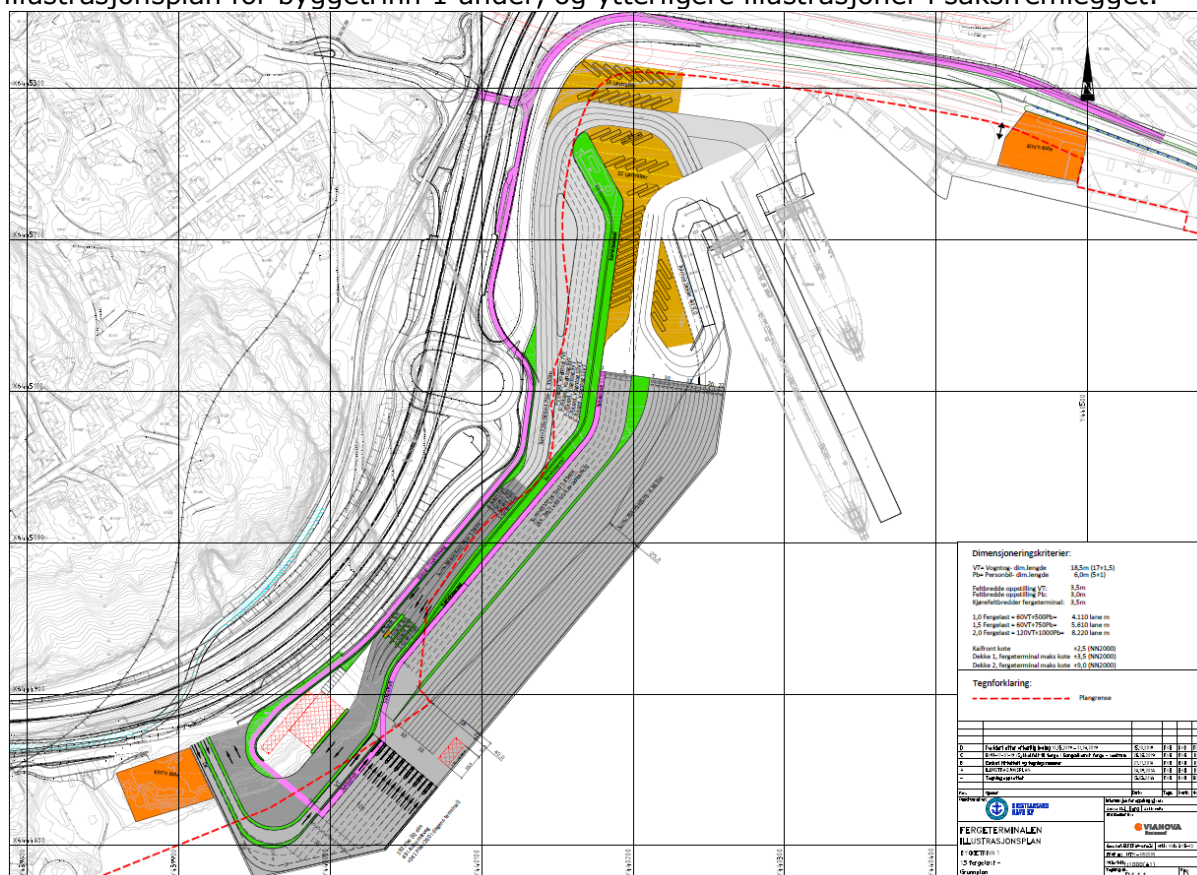
Sammendrag

ViaNova fremmer detaljregulering for Hampa (KMV) – fergeterminal på vegne av Kristiansand havn. Planen er utarbeidet i samsvar med havnestrukturvedtaket av 2013, og følger opp ønsket politikk fra dette vedtaket. Hensikten med planen er å kunne fortsette fergedriften på arealet, samt sørge for nødvendige utvidelse av arealer for biloppstillingsplass når E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen bygges ut. Planens hensikt er også å legge til rette for videreutvikling og utvidelse av fergehavna med større kapasitet og inntil 3 passasjerferger samtidig.

Innenfor samferdselsanlegg havn i vedtatt detaljregulering for E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet og i framlagt forslag til detaljregulering for fergeterminalen kan terminalområdet utvides slik at det kan betjene dagens trafikk, med like store skip like effektivt som i dag (byggetrinn 1). I forbindelse med optimalisering av E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet letes det etter løsninger som er arealøkonomiske for veianlegget og følgelig reduserer behovet for nytt havneareal i sjøen.

Reguleringsmessig tas det også høyde for en fremtidig utvidelse av fergeterminalen for å kunne betjene flere større skip; 2 store skip i byggetrinn 2 og 3 store skip i byggetrinn 3.

Tidspunkt for realisering av byggetrinn 2 og 3 er etter forslagsstillers opplysning avhengig av behovet (skipsstørrelser, trafikkmengder, godsmengder). Se illustrasjonsplan for byggetrinn 1 under, og ytterligere illustrasjoner i saksfremlegget.



Etter offentlig ettersyn er planen endret på følgende to punkt:

- Nytt terminalbygg med tilhørende gangatkomst er tatt ut
- Rekkefølgebestemmelse om stenging av biltrafikk fra fergene til Havnegata er tatt ut

I høringsutgaven av planen viste illustrasjonsplanene et nytt terminalbygg i vest. Dette er fjernet, og det forutsettes nå at eksisterende terminalbygg (Smiths lager) skal benyttes i overskuelig framtid. På denne måten vil gangatkomsten til terminalbygget være som i dag, og man unngår problemstillingen med et nytt terminalbygg lenger unna byen med tilhørende gangbroer som krysser over jernbanespor og områder for godshåndtering, eller at det blir svært langt å gå fra buss/ tog/ sentrum til terminalen.

Det har vært en bærende forutsetning i alle de store planprosessene i området, at trafikk fra fergene skal ut på overordnet veinett via nytt kryss ved Arkivet, og at fergetrafikken i framtida ikke skal gå i Havnegata eller Vestre Strandgate. I forbindelse med planlagt utbygging av E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet utarbeider Statens vegvesen faseplaner som har intensjoner om å etablere nytt kryss ved Arkivet med atkomst til nytt terminalområde relativt tidlig i utbyggingen. Når konseptet i byggetrinn 1 er forenklet ved at ikke Kristiansand havn må etablere nytt terminalbygg, vil snuing av kjøremønster til/ fra ferger være overkommelig for Kristiansand havn. Kristiansand havn og Statens vegvesen har gjennom dette gjensidig tillit til at begge parter gjennomfører sine respektive «oppgaver» slik at kjøreatkomst til/fra fergeterminalen kan etableres i vest i tidlig fase. På dette grunnlaget er tidligere § 6 d i reguleringsbestemmelsene tatt ut.

Byutviklingsdirektøren mener at løsningen som ligger i planforslaget er et godt kompromiss som sikrer fergeterminalens behov for kapasitet, samtidig som framtidig atkomstløsning i reguleringsplan for E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet kan gjennomføres. Planen er fleksibel ved at den sikrer det behovet Kristiansand havn har ved utbygging av

E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet (byggetrinn 1), samtidig som den gir mulighet for å etablere byggetrinn 2 og 3, ut fra de fremtidige behov Kristiansand havn vil ha.

Byutviklingsdirektøren anbefaler at detaljregulering for Hampa (KMV) – fergeterminal vedtas.

Oppheving av reguleringsplan for Euroterminalen (plan id 844)

Gjeldende reguleringsplaner for E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet (plan id 1380), Vestre Strandgate 49 (plan id 1324), Kristiansand jernbanestasjon (plan id 1325) og Ny havnegate og Vestre Strandgate (plan id 1448) henger sammen og er koordinerte. De har alle lagt seg over Euroterminal-planen, og gjelder foran denne. Detaljregulering for Hampa (KMV) – fergeterminal dekker det resterende arealet som inngår i Euroterminal-planen. Byutviklingsdirektøren vurderer det som hensiktsmessig å formelt oppheve reguleringsplan for Euroterminalen (plan id 844), og foreslår dette som eget vedtakspunkt.

Ragnar Evensen
Byutviklingsdirektør

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Vedlegg:

- 1 Hampa (KMV) - fergeterminal - plankart - 15.10.19
- 2 Hampa (KMV) - fergeterminal - bestemmelser - 23.03.21
- 3 Hampa (KMV) - fergeterminal - planbeskrivelse - 15.10.19
- 4 Hampa (KMV) - fergeterminal - illustrasjonsplan - 15.10.19
- 5 Hampa (KMV) - fergeterminal - ROS-analyse - 27.08.19
- 6 Hampa (KMV) - fergeterminal - høringsinnspill
- 7 Hampa (KMV) - fergeterminal - saksprotokoll - BMU - 31.01.19
- 8 Hampa (KMV) - fergeterminal - saksprotokoll - BMU - 14.11.19

Tilleggsinformasjon

NB! Fagrapporter mv. som er listet opp som vedlegg til planbeskrivelsen er ikke tatt med som vedlegg til den politiske saken. Disse dokumentene er lagt ut på en egen journalpost på saken. Dokumentene kan leses på dokument nummer 3 [her](#).

BAKGRUNN FOR SAKEN

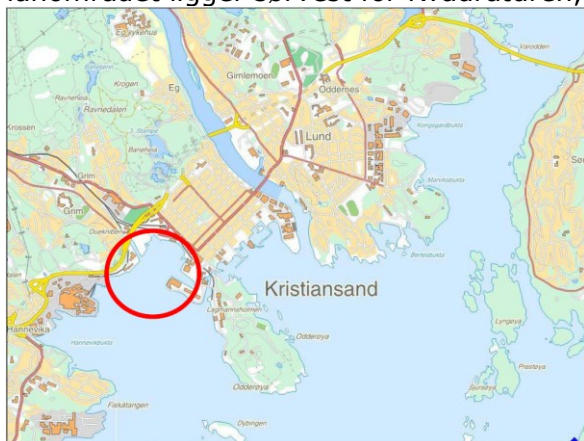
ViaNova fremmer detaljregulering for Hampa (KMV) – fergeterminal på vegne av Kristiansand havn. Planen er utarbeidet i samsvar med havnestrukturvedtaket av 2013, og følger opp ønsket politikk fra dette vedtaket. Hensikten med planen er å kunne fortsette fergedriften på arealet, samt sørge for nødvendige utvidelse av arealer for biloppstillingsplass ved utbygging av E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen.

Opprinnelig startet planprosessen i 2006, med utgangspunkt i havnestrukturvedtaket i 2003. I tabellen under redegjøres det for prosessen fra 2003 fram til i dag, og hvordan tilgrensende planprosesser har virket inn på planen for fergeterminalen.

2003	Havnestrukturvedtaket. Containerhavna forutsettes flyttet til KMV-tomta. Fergehavna skal fortsatt være på Hampa.
2005	Kommunedelplan for E18/E39 Gartnerløkka – Klepland (i Søgne) vedtas. Fra Gartnerløkka til Meieriet er E39 planlagt i tunnel
2006	Planarbeidet for KMV-tomta/ Hampa igangsettes med utgangspunkt i Havnestrukturvedtaket av 2003. Plannavn: Hampa (KMV) – Kolsdalsbukta ferge- og containerterminal – områderegulering. Planprogram fastsettes av byutviklingsstyret i 2011.
2013	Revisjon av havnestrukturvedtaket fra 2003. Vedtak om at flytting av containerhavna fra Lagmannsholmen til KMV-bukta ikke gjennomføres. Det igangsettes arbeid for å finne langsiktig løsning for havnevirkksomheten. (kommunedelplan for havn i Kongsgård/ Vige).Fergeterminalen rustes opp med sikte på effektiv drift i overskuelig framtid.
2015	Detaljregulering for E18/ E39 Gartnerløkka-Meieriet vedtas. Trasé i tunnel er forkastet. Fra Gartnerløkka til Kolsdalen er ny E39 planlagt i dagen. Tar noe areal fra dagens havneområde. Ny veiforbindelse til ferjehavna via ny rundkjøring på E39. Jernbanespor er vist fram til havnelageret, og sikret i rekkefølgebestemmelsene.
2015	Detaljregulering for Kristiansand Jernbanestasjon vedtas
2018	Detaljregulering for ny Havnegate og Vestre Strandgate vedtas. Bygger videre på regulert løsning i detaljregulering for E18/ E39 Gartnerløkka-Meieriet.
2015	Planarbeidet for fergeterminalen på Hampa varsles gjenopptatt. Revidert planprogram utarbeides og sendes på høring med utgangspunkt i havnestrukturvedtaket fra 2013, og senere vedtatte detaljreguleringer. Planen endres fra områderegulering til detaljregulering, som øvrige planer i området.
2018	Revidert planprogram for Hampa (KMV) – fergeterminal fastsettes i by- og miljøutvalget 01.03.18.
2019	By- og miljøutvalget vedtar 31.01.19 å legge detaljregulering for Hampa (KMV) – fergeterminal ut til offentlig ettersyn
2019	By- og miljøutvalget vedtar 14.11.19 å utsette saken i påvente av nye utredninger om KMV-alternativet og havnesamarbeid som flertallet i bystyret for Nye Kristiansand skal bestille, samt arbeidet til en lokal arbeidsgruppe som skal gjennomgå volum og økonomi i Gartnerløkkaprojektet.
2019/ 2020	Kommunedelplan for havneområde nord – Kongsgård/Vige vedtas av bystyret 10.04.2019. Kommunal- og moderniseringsdepartementet godkjente vedtaket 25.06.2020, etter sin behandling av innsigelse fra Bane Nor pga manglende jernbanetilknytning.
2020	Kristiansand kommune arrangerte 28.02.20 en workshop om Gartnerløkkaprojektet. Forslag til optimaliseringer og kostnadsbesparelser fra workshop'en ble vurdert, bearbeidet og presentert i en egen rapport (datert 30.03.20, oversendt til Samferdselsdepartementet i forbindelse med KS2-arbeidet). En del av forslagene fra workshop'en er innarbeidet i forslag til mindre planendringer, og håndteres i en egen prosess.

Dagens situasjon

Planområdet ligger sørvest for Kvadraturen, og er markert på kartutsnitt under.



Oversiktskart planområde



Ortofoto med planforslaget oppå

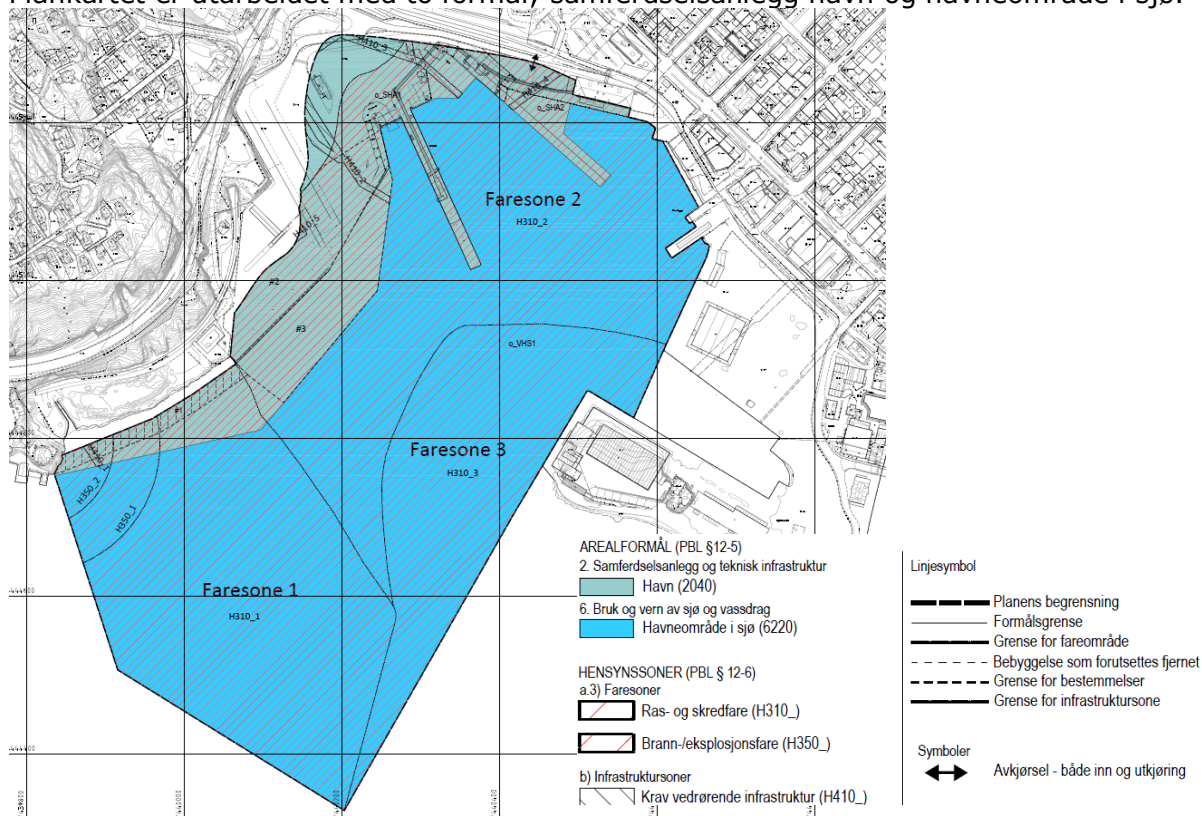
Planområdet er i dag benyttet til fergeterminal (land) og farled (sjø). For en mer inngående beskrivelse av dagens situasjon, vises til kap. 5 i planbeskrivelsen.

Alle direkte berørte eiendommer eies av Kristiansand kommune og Kristiansand havn, bortsett fra en eiendom som eies av Bane Nor og leies ut til Kristiansand havn. (Se kap 7.4 i planbeskrivelsen).

Planens innhold

Det er lagt fram et omfattende planmateriale. De mest sentrale dokumentene er plankart, bestemmelser, planbeskrivelse og illustrasjonsplaner. Planbeskrivelsen gir et godt bilde av planens bakgrunn og rammebetingelser, beskrivelse av dagens situasjon, beskrivelse av planforslaget og virkninger av planforslaget. Det vises til denne for en komplett beskrivelse. Det er også utarbeidet en stor mengde fagrapporter som er oppsummert i planbeskrivelsen.

Plankartet er utarbeidet med to formål; samferdselsanlegg havn og havneområde i sjø.



Planen sikrer arealer slik at fergeterminalen i framtida kan driftes med tilsvarende trafikk som i dag, også etter at E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet er bygget ut. I tillegg legger planen til rette for en mulig framtidig utvidelse av kapasiteten på fergehavna, vist i byggetrinn 2 og 3 på illustrasjonene på neste to sider.

Hovedatkomst til fergeterminalområdet skal gå fra nytt kryss ved Arkivet.

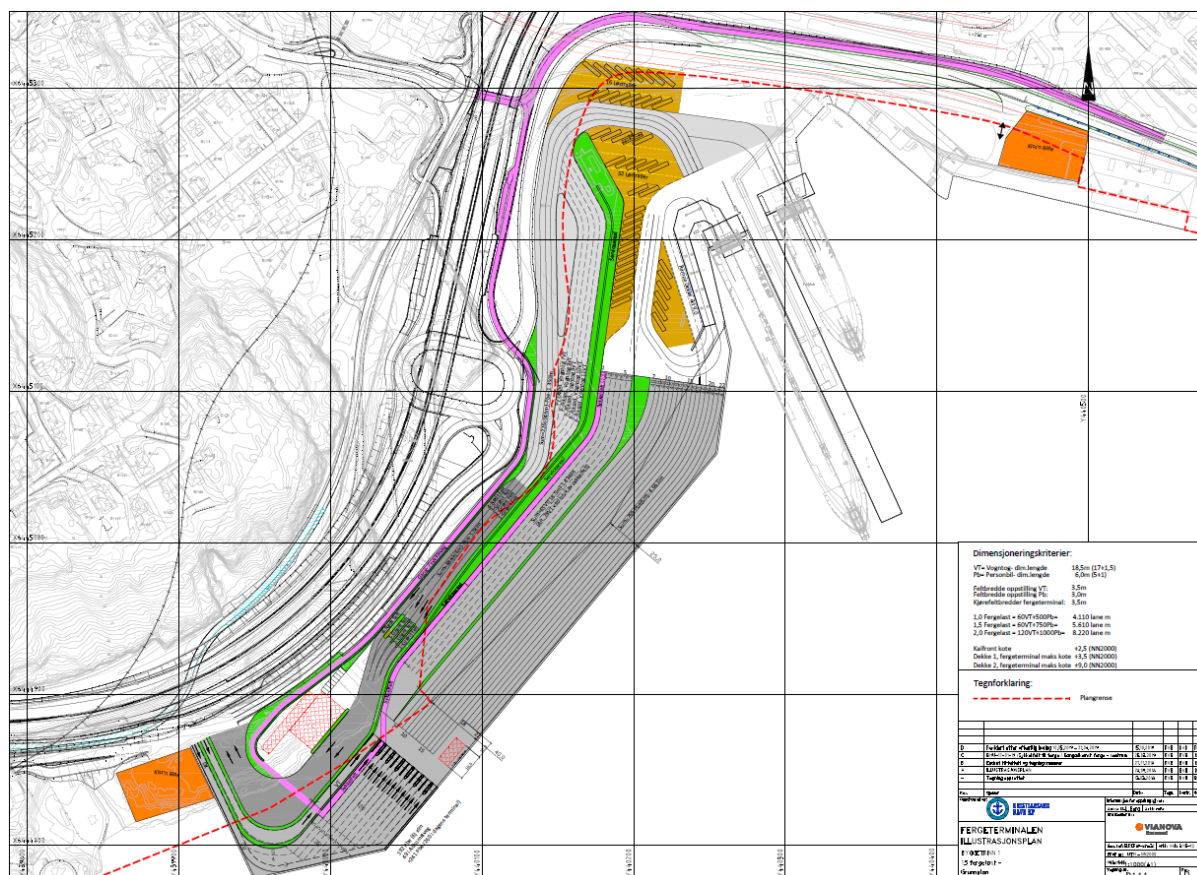
Fremlagte illustrasjonsplaner forutsetter at dagens terminalbygg fortsatt benyttes. Gående vil da få samme atkomst til terminalbygget fra sentrum som i dag. Plankart og bestemmelser hjemler imidlertid etablering av nytt terminalbygg innenfor felt o_SHA1.

Byggetrinn

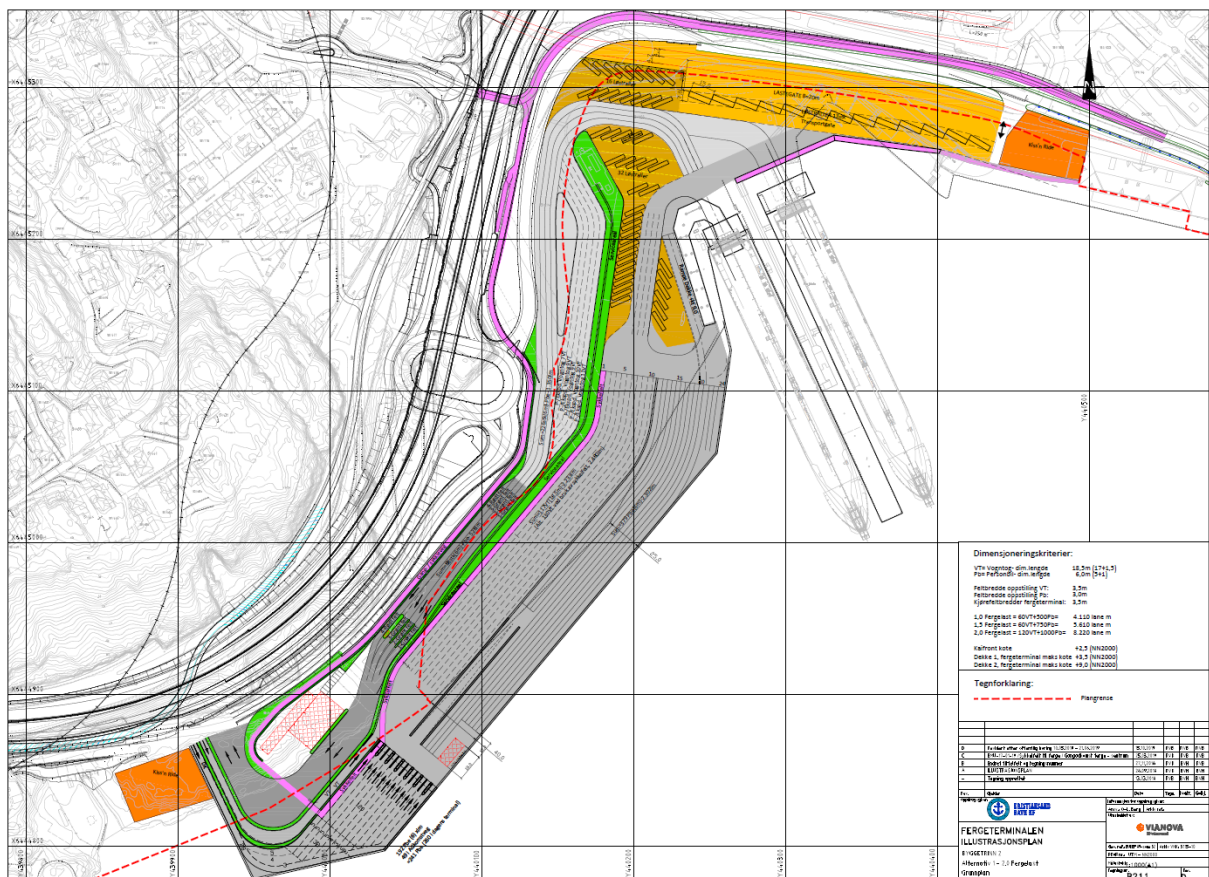
En del av terminalområdet inngår i detaljregulering for E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet med formål samferdselsanlegg – havn. Detaljregulering for fergeterminalen legger seg inntil denne, med formål samferdselsanlegg – havn. I tråd med disse to planene kan terminalområdet utvides slik at det kan betjene dagens trafikk, med like store skip like effektivt som i dag (byggetrinn 1). I forbindelse med optimalisering av E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet letes det etter løsninger som er arealøkonomiske for veianlegget og følgelig reduserer behovet for nytt havneareal i sjøen.

Reguleringsmessig tas det også høyde for en framtidig utvidelse av fergeterminalen for å kunne betjene flere større skip; 2 store skip i byggetrinn 2 og 3 store skip i byggetrinn 3. Tidspunkt for realisering av byggetrinn 2 og 3 er etter forslagsstillers opplysning avhengig av behovet (skipsstørrelser, trafikkmengder, godsmengder).

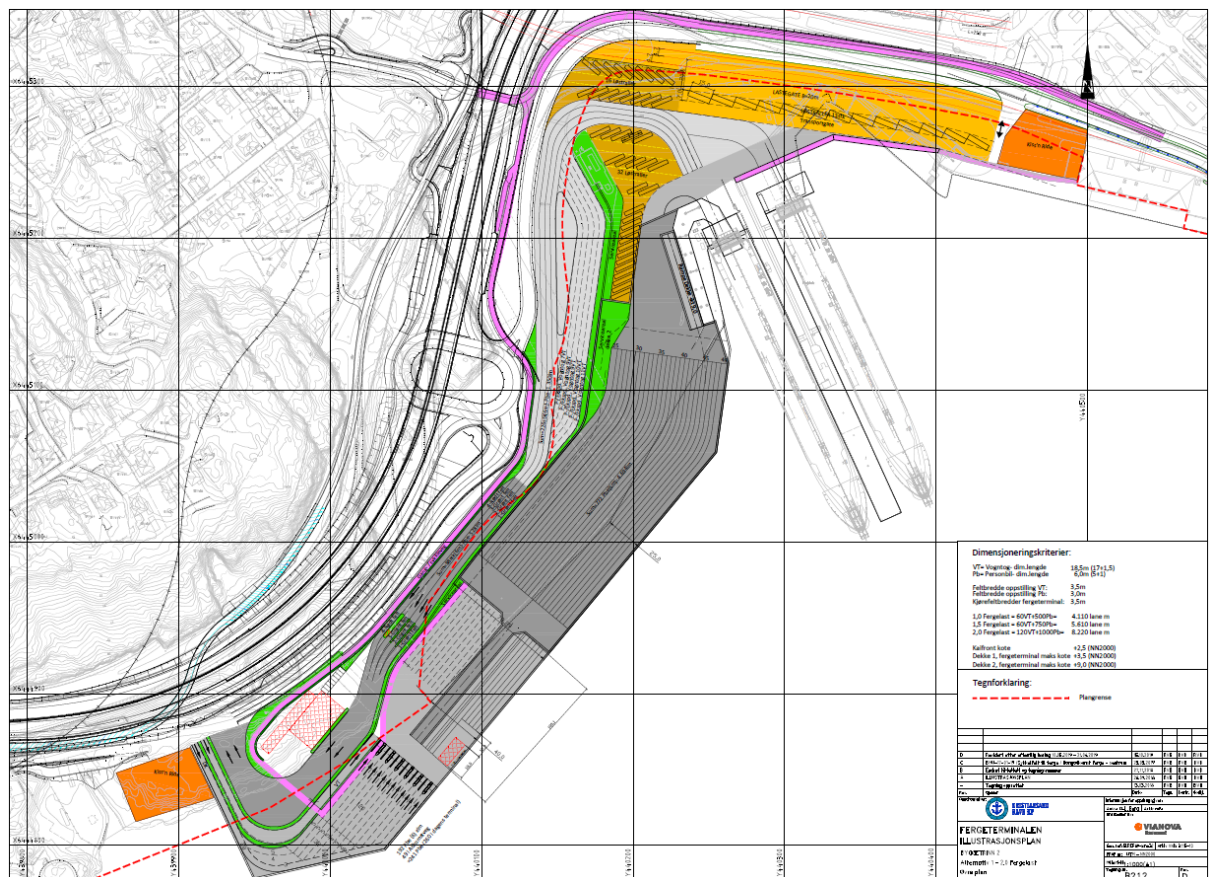
Illustrasjonsplanene viser løsninger der byggetrinn 2 og 3 øker kapasiteten på biloppstillingsplasser i et øvre plan. I tillegg hjemler plankartet ytterligere utvidelse av kaifront mot sjø, men det er ikke vist på illustrasjonsplanene. Grunnforhold og økonomi tilsier at dette ikke er aktuelt å gjennomføre på lang tid.

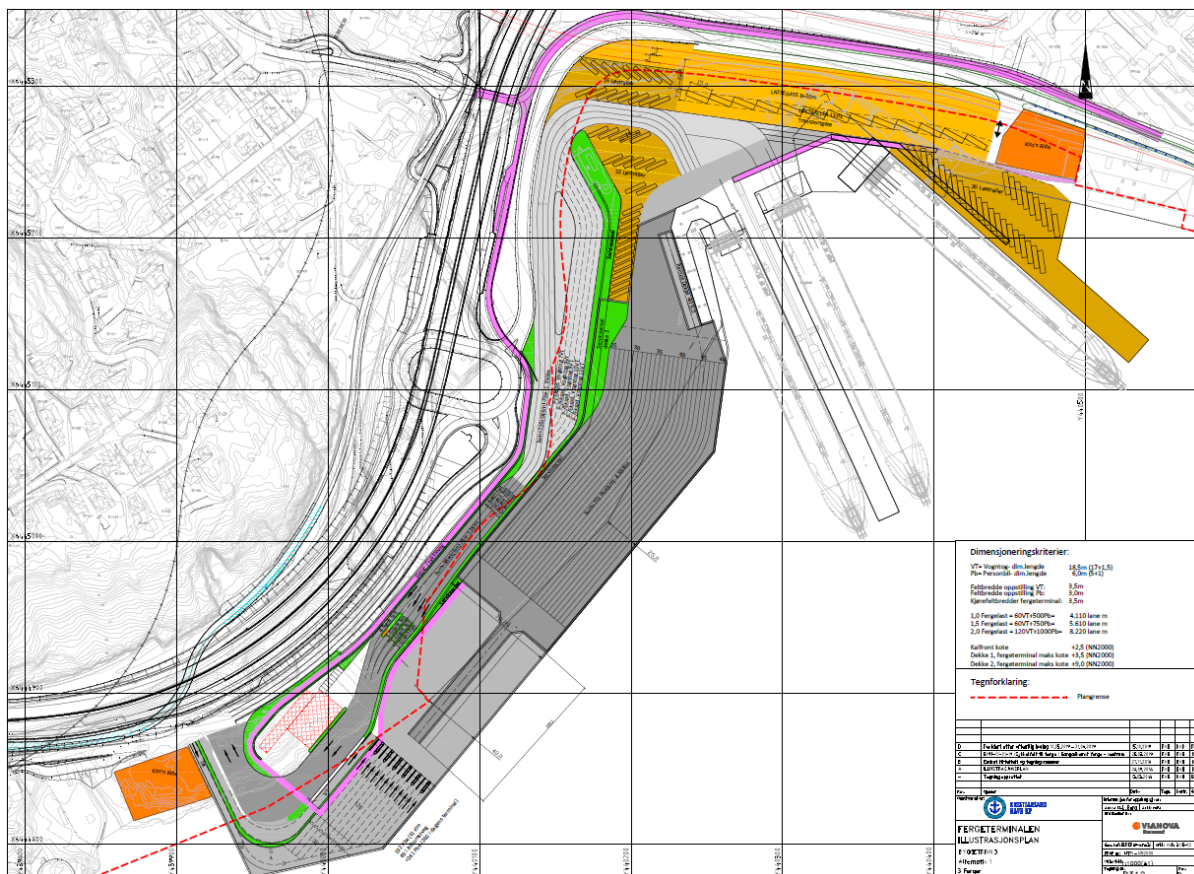


Byggetrinn 1 – Illustrasjonsplan, tegning B111 D, 15.10.19. Kapasitet som i dag, med en stor og en liten ferge.



Byggetrinn 2 – Illustrasjonsplan, tegning B211 D - grunnplan, 15.10.19. Kapasiteten økes til to store ferger. Utvidelse av område for godshåndtering i nord, samt utvidelse av kapasitet for lastebiloppstilling på bekostning av biloppstilling. Ny tube fra Smiths lager til fergeleiet, som ikke er i konflikt med lasteområdet.





Byggetrinn 3 – Illustrasjonsplan, tegning B312 D, 15.10.19. Kapasiteten økt til tre store ferger. I forhold til byggetrinn to er det her lagt inn et tredje fergeleie foran Smiths lager, og tilhørende utvidelse av areal for godshåndtering.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

Planbeskrivelsen redegjør i kap 4 og kap 7.1 grundig for planforslaget i forhold til overordna planer, gjeldende reguleringsplaner og øvrige overordna føringer. Vi gjentar ikke temaet her, men konstaterer kort at en fortsatt bruk av arealene til fergeterminal hovedsakelig er i tråd med overordna plan og utarbeides i samsvar med havnestrukturvedtaket fra 2013.

Melding om oppstart

Melding om oppstart av reguleringsarbeid for områderegulering av ferge- og containerterminal ble varslet i 2010, og planprogram ble fastsatt i 2011. Gjenopptakelse av planarbeid for kun fergeterminal (i samsvar med havnestrukturvedtaket av 2013) ble varslet 23.11.15 med frist 29.12.15. Det kom inn 7 merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i planbeskrivelsen. Revidert planprogram ble fastsatt av by- og miljøutvalget 01.03.18.

By- og miljøutvalgets vedtak 31.01.19 før offentlig ettersyn

I sin behandling før offentlig ettersyn, fattet by- og miljøutvalget flere delvedtak. I det følgende refereres vedtakspunktene, og det kommenteres hvordan vedtakene er fulgt opp i høringen og til sluttbehandling.

1. By- og miljøutvalget legger detaljregulering for Hampa (KMV) – fergeterminal sist datert 15.12.18 med bestemmelser sist datert 15.12.18, ut til offentlig ettersyn. (Enst.)
2. Planen legges ut med to alternativ:
 - a) Før planen legges ut til offentlig ettersyn må planforslaget endres som beskrevet i saksfremlegget, slik at utkjøring til overordnet veinett etableres i samsvar med vedtatt detaljregulering for E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet og detaljregulering for ny Havnegate og Vestre Strandgate. (Enst.)
 - b) Planen høres i tråd med Kristiansand havn sitt forslag til rekkefølgebestemmelser. (8/1)

Plan og byggs kommentar: Begge alternativer ble hørt i samsvar med vedtak 2a og 2b. I prosessen etter offentlig ettersyn er det enighet om forslag til bestemmelser som legges fram til sluttbehandling. Dette temaet drøftes i plan og byggs vurdering av planforslaget.

3. Før planen legges ut til offentlig ettersyn må bestemmelsene til bygg og konstruksjoner på havneområdet (§ 2.2 a), bruk av tre (§ 2.2 d) og overvann (§ 5) justeres som beskrevet i saksfremlegget. (Enst.)

Plan og byggs kommentar: Justering av bestemmelsene ble gjennomført før offentlig ettersyn.

4. Før planen legges ut til offentlig ettersyn må geoteknisk utredning og ros-analysen kompletteres som beskrevet i saksfremlegget. (Enst.)

Plan og byggs kommentar: Dette ble gjennomført før offentlig ettersyn. Reviderte utredninger/ analyser er ført opp på vedleggslista i planbeskrivelsen.

5. Før planen legges ut til offentlig ettersyn skal det tegnes inn egen adskilt fil for sykklister helt frem til ferga. (Enst.)

Plan og byggs kommentar: Sykkelfelt er vist på illustrasjonsplanene som lå ute til offentlig ettersyn, samt på endrede illustrasjonsplaner til sluttbehandling.

6. Før planen legges ut til offentlig ettersyn, skal kortest mulig gangadkomst mellom sentrum og ferje være avklart. Plassering skal fremgå av plankart eller bestemmelsen. (Enst.)

Plan og byggs kommentar: Vedtakspunktet ble fulgt opp på illustrasjonsplaner, i plankart og delvis i bestemmelsene til offentlig ettersyn. Flere høringsinnspill påpeker at foreslått løsning var problematisk. Etter høringen er løsningen forenklet. Temaet drøftes i plan og byggs vurdering av planforslaget.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 10.05.19 – 21.06.19. Det kom inn 13 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan og byggs vurdering

Fylkesmannen i Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 21.06.19

- Fylkesmannens beredskapsstab registrerer at det er gjort omfattende arbeid med risiko og sårbarhet i planforslaget. Viktig at det følges opp på senere tidspunkt også. Det registreres også at det er flere utfordrende forhold ved utbygging i området, og anbefaler sterkt å sørge for at risikoområdet «den ukjente hendelse» blir vurdert tatt med i ROS for området. Her kan man beskrive og henvise til aktuelt planverk og dokumentasjon som er gjeldende for å kunne håndtere «den ukjente hendelse».

- Forutsetter at forhold til forurensede masser blir ivarettatt etter forurensningsforskriften kap 2, som nevnt i rekkefølgebestemmelse § 6 b om godkjent tiltaksplan.
- Av hensyn til fremtidig byutvikling og kommunens langsiktige ønske om å åpne opp deler av Vestre havn og gjøre den attraktiv for publikum, støtter Fylkesmannen plan og byggs forslag til rekkefølgebestemmelser knyttet til utkjøring fra fergeterminalen.

Plan og byggs kommentar

- ROS-analysen er justert etter offentlig ettersyn. I tillegg er det slik at Kristiansand havn inngår i beredskapsplanverket for Kristiansand kommune og i den overordnede beredskapsplanen for nye Kristiansand er det laget et eget tiltakskort for «den ukjente hendelsen». Dermed kan dette håndteres gjennom kommunens helhetlige ressurser både i å raskt forstå den nye situasjonen som konsekvens av en ukjent hendelse, samt å kunne håndtere situasjonen ved bruk av kommunens samlede ressurser.
- Forhold til forurensningsforskriften følges opp med krav i rekkefølgebestemmelsene.

Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 18.06.19

- Gir råd om å vedta administrasjonens forslag til rekkefølgebestemmelse § 6 d: Utkjøring fra ferjehavna til Havnegata tillates inntil ny utkjøring er etablert i samsvar med vedtatt detaljregulering E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet.
- Samferdselsseksjonen påpeker at det ikke må gjøres eller planlegges tiltak i planområdet som hindrer havnas funksjonalitet som intermodalt knutepunkt.

Plan og byggs kommentar

- Rekkefølgebestemmelse § 6 d drøftes i plan og byggs vurdering av planforslaget.
- Tas til orientering.

Statens Vegvesen, brev datert 26.06.19

- Statens vegvesen har to planer som grenser mot og berører oversendt forslag til ny plan; E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet og Havnegata.
- Viktig at plassering av gangbro ikke ødelegger for bruken av nytt jernbanespor for godstrafikk. Foreslått bestemmelse § 5.2 a og b er i motstrid. Ny gangbru bør i stedet følge dagens gangtube fram til Smiths lager.
- Administrasjonens forslag til rekkefølgebestemmelse § 6c samsvarer med intensjon i plan for Havnegata. anbefaler at denne vedtas. (*Utkjøring til Havnegata over torv o. SGG2 innenfor plan id 1448 skal stenges når ny plassering av tollkontroll av kjøretøy er etablert innenfor planområdet. ISPS-gjerde skal samtidig fjernes og tilpasses regulert havneformål*).
- Viser til at kapasitetsberegninger nord for Smiths lager tilsier at Havnegata har kapasitet til å ta imot ferjetrafikken, også når Havnegata er etablert fram til Østre Strandgate. anbefaler at alternativ rekkefølgebestemmelse § 6 d vedtas. (*Atkomst til Havnegata nord for Smiths lager (Vestre Strandgate 31) tillates brukt for utkjøring av fergetrafikk så lenge terminalfunksjoner og tollkontroll foregår i Smiths lager (Vestre Strandgate 31). Når disse funksjoner er flyttet, tillates atkomsten kun brukt som nød- og beredskapsatkomst og forsyning/service til skip/terminal*).
- Planen gir ingen god løsning for gang-/ sykkeltrafikk. anbefaler å beholde dagens terminalbygg i Smiths lager. Dette gir en vesentlig bedre løsning for gående og syklende.

Plan og byggs kommentar

- Gangbro drøftes i plan og byggs vurdering av planforslaget.
- Administrasjonens forslag til rekkefølgebestemmelse § 6c inngår i bestemmelsene som fremmes til sluttbehandling.
- Rekkefølgebestemmelse § 6 d drøftes i plan og byggs vurdering av planforslaget.
- Bruk av dagens terminalbygg videreføres, slik at gående får samme atkomst til terminalbygget som i dag. Dette tas også opp i plan og byggs vurdering av

planforslaget. Syklende må benytte gang-/ sykkelveinettet regulert i tilstøtende planer, og sykle inn på området/ billetteres samme sted som bilene.

-
Kystverket Sørøst, brev datert 21.06.19

- Finner det positivt at planforslaget følger opp regionale og nasjonale mål om å legge til rette for å transportere mer gods på sjø/ bane.
- Påpeker at ombygging av fergeterminalen er en følge av E18/E39-utbyggingen, som beslaglegger havnearealer og endrer hovedatkomst. Utkjørsel til Havnegata må opprettholdes inntil det er økonomisk bærekraftig å snu terminalens trafikkmønster.
- Det vil være vanskelig å etablere gangbro som krysser godssporene og lasteområdet uten at det går på bekostning av terminalens funksjonalitet og kobling til bane. Gir faglig råd om at etablering av gangbro i bestemmelsesområde #2 utgår.

Plan og byggs kommentar

- Tas til orientering.
- Gangbro diskuteres i plan og byggs vurdering av planforslaget.

Norges vassdrags- og energidirektorat, brev datert 21.06.19

- Det er kartlagt faresoner for kvikkleireskred. I henhold til dokumentasjon kan man ved undersjøiske motfyllinger oppnå tilstrekkelig sikkerhet mot kvikkleireskred jf. krav i TEK17 og NVEs veileder 7/2014.
- Ber Kristiansand kommune sørge for at lokalstabiliteten for fot av undersjøiske motfyllinger er vurdert som tilstrekkelig god før arbeidet starter opp. Utilstrekkelig stabilitet kan initiere et stort skred.
- Ber om at kartlagte faresoner legges inn i NVEs kart for faresoner som inngår i det offentlige kartgrunnlaget.

Plan og byggs kommentar

- Det er rekkefølgekrav til ytterligere geotekniske undersøkelser og beregninger av områdestabilitet før arbeid i sjø kan igangsettes.
- Registrering i NVEs kart for faresoner er fulgt opp av forslagsstiller.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, epost 21.06.19

- Har ikke kapasitet til å gå gjennom alle mottatte plansaker, og viser til at Fylkesmannen har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer.

Fiskeridirektoratet, forvaltningsseksjonen i region Sør, brev datert 14.05.19

- Kan ikke se at planforslaget medfører konsekvenser for de interesser direktoratet skal ivareta.

Bane Nor, brev datert 18.06.19

- Med hensyn til nasjonalt mål om økt overføring av gods fra vei til sjø og bane, er etableringen av nytt havnespor med tilhørende lasteområde svært viktig.
- Nødvendig bredde på lastegate fra nærmeste spor er 25 m. I illustrasjonsplanen er lastegate vist med 20 m bredde. Gir faglig råd om at det innarbeides et nytt delområde med min. 25 m bredde fra nærmeste spormid i ny sporplan og min. lengde fra Smiths lager til plangrense i nordvest mot tilstøtende reguleringsplan for E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet. Formål kan eksempel være kombinert formål for samferdselsanlegg med bestemmelser som viser at arealet er avsatt til lastegate.
- Lengde på lastegate vil ha stor betydning for funksjonalitet og økonomi. Det må trolig settes endebuffer på sporene, som medfører at disse vil kortes ned.
- Viktig at reguleringsplanene i området ikke har motstridende bestemmelser eller arealbruk. Viser til at kommunens forslag til bestemmelse § 6 d «Utkjøring fra ferjehavna til Havnegata tillates inntil ny utkjøring er etablert i samsvar med vedtatt detaljregulering E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet» er i samsvar med bestemmelsen i detaljregulering for ny havnegate og Vestre Strandgate.
- Lite hensiktsmessig å beholde kjøreatkomsten nord for Smiths lager til nød- og beredskapsatkomst, da den ikke kan benyttes når det står tog på sporene. Ved

- oppretholdelse av den må veisikringsanlegget for kryssing beholdes. Er en fordel om omlastingsområdet for gods kan avgrenses med gjerde.
- Noe av hensikten med planen er å flytte biler og personer til adkomst fra vest, og forbeholde området til godshåndtering. Mener derfor at siste setning i alternative bestemmelser § 6 d må utgå (*Når disse funksjoner er flyttet, tillates atkomsten kun brukt som nød- og beredskapsatkomst og forsyning/service til skip/terminal*), og at adkomsten stenges når ny utkjøring er etablert i vest.
 - Foreslått plassering av gangbro vil gå over lastegate og nye havnespor. Løstraller i tilsvarende havneområder løftes 15-16 m over bakken. Det bør være en sikkerhetssone over løftehøyde slik at konstruksjonen ikke skades ved godshåndtering. Bestemmelsene bør stille krav til minste høyde over bakken for ny gangbro. Minste høyde må baseres på funksjonen som skal foregå under ny gangbro. Ny bro må fremføres i fritt spenn, da det ikke kan være bropilarer i lasteområdet. Dette må sikres i bestemmelsene.

Plan og byggs kommentar

- Tas til orientering.
- Kristiansand havn/ ViaNova opplyser at lastegata er dimensjonert ut fra tilsvarende anlegg ved Hirtshals, med avstand fra senter spor til forhåndslastet traller på 20 m. Kristiansand Havn vurderer det slik at godsomslaget ikke vil gi maksimale utslag på arealbruken fra første dag, og det vil således være mulig å tilpasse driften av godsareal knyttet til jernbanens behov etter hvert som godsmengden øker. Dette vil, sammen med eventuell flytting av containerterminalen (havnesporet utgår) gi rom for tilstrekkelig omlastingsarealer for gods mellom skip og bane. Det ønskes ikke avsatt eget samferdselsformål for lastegate. Dette ut fra begrunnelse om å ha full fleksibilitet til å gjøre endringer i logistikk og ivareta de ulike interesser med godshåndtering som en ser for seg kan komme i nær framtid, og dermed må unngå en omreguleringsprosess.
- Kristiansand havn/ ViaNova opplyser at planene illustrerer den maksimale sporlengden som er mulig å få til i området, uten å sanere deler av Smiths lager, eller endre sporgeometri som er fastlagt i gjeldende reguleringsplaner.
- Rekkefølgebestemmelse § 6 d drøftes i plan og byggs vurdering av planforslaget.
- Kristiansand havn/ Vianova opplyser at det forutsettes at lastespor stopper før selve adkomsten ved at det etableres endebuffer i lastespor. Gjennomgående havnespor til containerhavna vil fortsatt gå i gateløpet, som vist i reguleringsplanen for Havnegata. Ut fra hensyn til fleksibilitet. kan det ikke tilrådes at lastegata med tilhørende sporområde avgrenses fra det øvrige havneområdet. Dette vil sette så sterke begrensninger på terminalen at det vil være kritisk for øvrig drift, jf behov for sambruk, fleksibilitet over tid og behovet for dynamisk tilpasning til den aktuelle tids behov og bruk.
- Rekkefølgebestemmelse § 6 d drøftes i plan og byggs vurdering av planforslaget.
- Gangbro drøftes i plan og byggs vurdering av planforslaget.

Kristiansand havn, brev datert 17.06.19

- Viser ulike varianter av gangbro-traséer med utgangspunkt i fotgjengerovergang ved rutebilstasjonen. Påpeker at krav til fri høyde og fritt spenn som kreves for at omlastingsområdet skal fungere vil medføre høye kostnader. Ber om at det finnes et mer realistisk alternativ for gangbro enn innenfor #2, helst i tilknytning til gang-/sykkelsystemet langs E18/E39.
- Det understrekes at rekkefølgekrav til stenging av utkjørsel til Havnegata ikke er utløst av havnas behov. De økonomiske konsekvensene er så store at det vurderes som urealistisk for Kristiansand havn å bære.
- Følgende forhold kan bidra til å redusere kostnadene: flytte E39 mot nord, og etablere kjøreatkomst til et kiss&ride-areal på et øvre plan i første fase, med direkte avkjøring fra rundkjøring mot E39. På denne måten kan en redusere behov for å gå så langt ut i sjøen.
- Er enig i at den beste løsningen er å snu terminalens trafikkstrøm til en løsning med inn- og utkjøring i vest, men rekkefølgekravene må utformes slik at de gir fleksibilitet innenfor realistisk gjennomførbare rammer. Hvis Kristiansand havn skal

bære kostnadene må kravet relateres til trafikkvekst ut over dagens trafikkvolum. Motsatt må snuingens kostnader tas av andre enn havnen for at det skal være realistisk gjennomførbart.

Plan og byggs kommentar

- Dette er hovedproblemstillingene i saken, og drøftes i plan og byggs vurdering av planforslaget.

Color Line, brev datert 20.06.19

- Viser til at det er utbyggingen av E18/E39 som er den direkte årsaken til at havna må utvides, ikke behovene til dagens fergerederier.
- Viser til at Kristiansand havn har presentert et kostnadsestimat på NOK 1,44 milliarder på grunn av utvidelse av havnearealet i sjøen som følge av E18/E39 utbyggingen. Det er ikke avklart hvor stor del Statens vegvesen vil kompensere. Anbefaler å gjennomgå prosjektet for å se om ny E18/ E39 kan gjennomføres uten å svekke havnas attraktivitet og funksjon som stamnetthavn, og om utbyggingen kan gjøres mindre inngripende for fergeterminalen.
- Ber Kristiansand kommune å unngå å fatte fordyrende vedtak, herunder gangbro over områder som benyttes til lasting og lossing, samt jernbanespor til fergeterminalen for overføring av gods fra sjø til bane. Teknologisk utvikling kan gi mer kostnadseffektive løsninger, eksempelvis med elektriske trailere.
- Ber Kristiansand havn velge kostnadseffektive løsninger, eksempelvis bør det vurderes om det er mulig å begrense utbygging i sjøen ved å anlegge bil oppstillingen i to plan.
- Planforslaget vil svekke Kristiansand havns konkurransedyktighet med økte priser for ferge- og fraktkunder. Vil derfor ta initiativ til å intensivere samarbeidet med alle berørte parter for å finne kostnadseffektive løsninger.

Plan og byggs kommentar

- Tas til orientering

Norsk maritimt museum, epost datert 11.06.19

- I forbindelse med Euroterminalen gjennomførte NMM en undervanns-arkeologisk registrering. Det ble ikke gjort funn som er fredet eller vernet etter kulturminneloven.
- Undersøkelsesplikten jf. kulturminneloven § 9 anses oppfylt.

Plan og byggs kommentar

- Tas til orientering.

Christianssands byselskab, brev datert 20.06.19

- Opptatt av Nattmannsbekken og Møllevannsbekken.
- Utløpet av Møllevannsbekken bør rustes opp like mønstergyldig som bekken mellom Kvislevann og Grotjønn.

Plan og byggs kommentar

- Nattmannsbekken er allerede etablert i kulvert under dagens landareal i fergeterminalen.
- Møllevannsbekken er i E18/E39 planen regulert lukket, og det forutsettes videreført også i denne planen. Tilstøtende landareal vil være terminalområde og ikke generelt tilgjengelig for allmennheten til rekreasjon eller opplevelse.

Norges handikapforbund, region Agder, e-post datert 22.06.19

- Passasjertuber må gis universell utforming
- Henstiller til å tenke ganglengde, og spør om det kunne vært hensiktsmessig med et rullefortau som f.eks på Gardermoen.

Plan og byggs kommentar

- Forskriftskrav må følges.

Endringer etter offentlig ettersyn

Etter offentlig ettersyn er det avholdt møter mellom Kristiansand kommune, Statens vegvesen og Kristiansand havn. På grunnlag av disse møtene er tidligere rekkefølgebestemmelse § 6d tatt ut (tidspunkt for stengning av utkjøring fra fergeterminalen til Havnegata).

Det illustrerte plangrepet er bearbeidet ved at nytt terminalbygg er tatt ut av illustrasjonene, og man tar utgangspunkt i at Smiths lager fortsatt skal fungere som terminalbygg for gående passasjerer. Hensynssone for og krav om etablering av gangbro fra sentrum til nytt terminalbygg er derfor tatt ut.

Disse to temaene omtales mer inngående under plan og byggs vurdering av saken.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa for sentrum 07.11.18. De temaene plan og bygg og andre etater hadde innspill til, ble håndtert før planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn.

PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Forholdet til vedtatt planprogram

Ut fra opplysninger fra forslagsstiller tidlig i prosessen har plan og bygg vurdert at planarbeidet ikke er konsekvensutredningspliktig. Vi anså det likevel som hensiktsmessig å utarbeide et planprogram for detaljreguleringen. Dette ble sendt på høring i 2015, og ble fastsatt av by- og miljøutvalget 01.03.18. Plan og bygg vurderer at framlagt planforslag med planbeskrivelse og fagrapporter svarer på vedtatt planprogram.

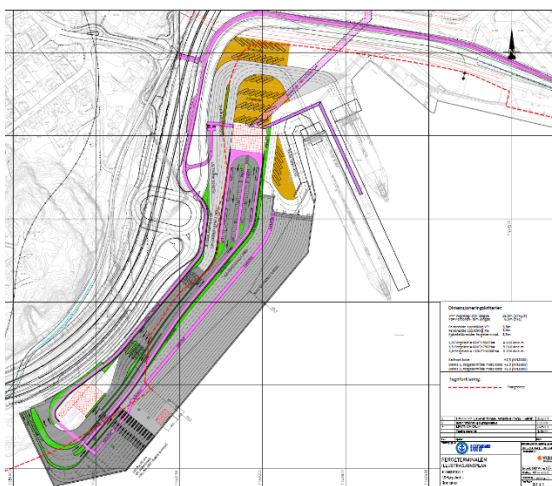
Hovedkonsept

Både i plan og byggs diskusjon av planforslaget til politisk behandling før offentlig ettersyn, og i innkomne høringsinnspill, framgår det at planen var vanskelig gjennomførbar på enkelte punkt. Spesielt gjaldt dette gangtrasé fra Kvadraturen til terminalbygget og rekkefølgekrav til stengning av trafikk fra fergeterminalen til Havnegata. I etterkant av høringen har det blitt gjennomført møter mellom partene Kristiansand havn, Statens vegvesen og Kristiansand kommune. På grunnlag av dette er planen endret.

I høringsutgaven av planen ble det vist et nytt terminalbygg i vest. Dette er tatt ut av illustrasjonsplanene som følger planen til sluttbehandling. Det forutsettes nå at eksisterende terminalbygg (Smiths lager) fortsatt skal benyttes i overskuelig framtid. På denne måten vil gangatkomsten til terminalbygget være som i dag, og man unngår problemstillingen med et nytt terminalbygg lenger unna Kvadraturen med tilhørende gangbroer som krysser over jernbanespor og områder for godshåndtering.

Illustrasjonsplanene viser kjøreatkomst til terminalområdet fra nytt toplanskryss ved Arkivet. Også syklende må benytte denne traséen og billetteres samme sted som bilene.

Denne løsningen medfører at fortolling av syklende/ kjørende passasjerer skjer i vest, mens gående passasjerer i øst, i Smiths lager.



HØRINGSUTGAVE, illustrasjonsplan 1. byggetrinn



AKTUELL ILLUSTRASJONSPLAN, byggetrinn 1, tegning B111 D, 15.10.19.

Kjøreatkomster til fergeterminalen

Hovedatkomst for kjørende til terminalområdet er fra nytt toplanskryss ved Arkivet. I detaljregulering for ny Havnegate og Vestre Strandgate tillates utkjøring fra fergehavna til Havnegata inntil ny utkjøring er etablert i vest.

Til offentlig ettersyn var det et viktig tema å fastsette tidspunkt for når stengning av utkjøring til Havnegata skulle skje. Dette fordi biltrafikk fra fergene vil være en ulempe på lokalveinettet i denne delen av byen. Det har vært en bærende forutsetning i alle de store planprosessene i området, at trafikk fra fergene skal ut på E18/E39 via nytt kryss ved Arkivet, og at fergetrafikken i framtida ikke skal gå i Havnegata eller Vestre Strandgate

Statens vegvesen utarbeider faseplaner for Gartnerløkka-prosjektet med intensjoner om å etablere nytt kryss ved Arkivet med atkomst til nytt terminalområde relativt tidlig i utbyggingen. Når konseptet i byggetrinn 1 for fergeterminalen er forenklet ved at ikke Kristiansand havn må etablere nytt terminalbygg, vil snuing av kjøremønster til/ fra ferger være overkommelig for Kristiansand havn. Kristiansand havn og Statens vegvesen har gjennom ovenstående gjensidig tillit til at begge parter gjennomfører sine respektive «oppgaver» slik at kjøreatkomst til/fra fergeterminalen kan etableres i vest i tidlig fase. På dette grunnlaget er tidligere § 6 d i reguleringsbestemmelsene tatt ut. Plan og bygg vurderer at dette er en god løsning.

Gang- og sykkelatkomst til terminalområdet og nytt terminalbygg

Illustrasjonsplanene som fulgte planforslaget til offentlig ettersyn ga en svært lang vei for gående passasjerer fra Kvadraturen til terminalområdet, se illustrasjon på forrige side. Gangbro til terminalen krysset over jernbanespor og områder for godshåndtering, og var i konflikt med dette.

Løsningen som ble lagt ut til offentlig ettersyn var et resultat av forslaget om å bygge ny terminal i vest og by- og miljøutvalgets vedtak om at kortest mulig gangadkomst mellom sentrum og ferje skulle være avklart før offentlig ettersyn. Plan og bygg var også opptatt av at løsning på dette skulle finnes før sluttbehandling. Vi mener at framtidig løsning ikke må gjøre det vanskeligere å bevege seg til fots fra Kvadraturen, jernbanestasjon og rutebilstasjon til fergeterminalen.

Når nå terminalbygget som ble vist i høringsillustrasjonene er tatt ut av illustrasjonsplanen, og det forutsettes at eksisterende terminalbygg (Smiths lager) skal benyttes i overskuelig framtid, vil gangatkomsten til terminalbygget være som i dag. Denne løsningen gir en god atkomst for gående til terminalen, med kort avstand til sentrum/ buss og tog.

Plankart og bestemmelser hjemler imidlertid etablering av nytt terminalbygg innenfor o_SHA1. Dette muliggjør etablering av nybygg dersom Kristiansand havns økonomi og behov tilsier det. Plan og bygg er opptatt av at dersom dette skal gjennomføres, må man også ta stilling til gangatkomst på nytt. Vi foreslår at følgende vedtas:

Når eventuelt nytt terminalbygg skal etableres innenfor o_SHA1, må kortest mulig gangatkomst for gående fra sentrum til terminalbygget etableres. Om nødvendig må dette gjøres som en endring av reguleringsplan(er).

Syklende må benytte gang-/ sykkelveinettet som er regulert i tilstøtende planer, og sykle inn på området/ billetteres samme sted som bilene. Inne på terminalområdet viser illustrasjonsplanene en egen fil for sykler helt inntil serviceareal. Dette vil gi syklistene en god prioritering inn mot fergene.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

ViaNova har utarbeidet en ros-analyse for planområdet. Denne er oppsummert i punkt 7.17 i planbeskrivelsen. I tillegg er det beskrevet forhold knyttet til storulykkeforskriften i punkt 5.21. Hensynssoner knyttet til oljetankanlegget er utredet i eget notat (Cowi, 15.01.19). På bakgrunn av dette er det tegnet inn faresone brann- /eksplosjon på plankartet. Bestemmelsene angir at på dette området tillates ikke sårbare objekter/ bygninger med større ansamlinger av publikum.

Geoteknikk

Etter at planen ble behandlet i by- og miljøutvalget 31.01.19 ble utredningene på grunnforhold/ geoteknikk supplert, og det er gjennomført tredjepartskontroll av disse. På bakgrunn av rapport om utredning av aktsomhetssoner og faresoner for kvikkleire (Norconsult, 05.04.19) er faresoner tegnet inn på plankartet, og det er lagt inn detaljerte bestemmelser knyttet til hver enkelt faresone. Det er lagt inn rekkefølgekrav om at før arbeid i sjø kan igangsettes skal det foreligge geotekniske undersøkelser og beregninger av områdestabilitet.

Kulturminner

Overordnet DIVE-analyse for Vestre havn (utarbeidet i forbindelse med kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn – del 2, Vestre havn) omtaler området mellom kai 6/ Tollboden og Smiths lager som det mest kulturhistorisk interessante. Smiths lager er regulert til bevaring. Framlagt planforslag ivaretar hensynet til det bevaringsverdige bygget.

Norsk Maritimt museum har undersøkt sjøbunnen i 2015, og har ikke påvist kulturminner som er fredet eller vernet i henhold til kulturminneloven. I databasen «Askeladden» er det registrert et båtfunn innerst ved eksisterende pir. Denne påvirkes ikke av utbyggingen. Dersom det gjøres funn i byggefasen, vil dette håndteres i henhold til kulturminneloven. Se ellers kapittel 5.12 i planbeskrivelsen.

Barn og unges interesser

Barn og unges ferdsel i området er som reisende med fergene. Området tilrettelegges ikke spesielt for barn.

Universell utforming

Bygg og utearealer må utføres i henhold til krav som stilles for publikumsbygg i plan- og bygningsloven og i teknisk forskrift. All utforming og stigninger forutsettes å tilfredsstille krav til universell utforming.

Atkomst til området går via offentlig vei- og gatenett. Som beskrevet under punkt om gangatkomst til terminalområdet, medfører vist løsning en svært lang «omvei» fra sentrum.

Matjord/ Naturmangfoldloven §§ 8-12

Berøres ikke. Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være ivaretatt ved utsjekk av naturbase, artsdatabanken og miljøstatus, jf. planbeskrivelsen punkt 5.11 og 7.8.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tilstrekkelig grunnlag for sikre kostnadsoverslag vil først foreligge etter detaljprosjektering. Dette er en stor investering som delvis dekkes av Gartnerløkka-prosjektet og delvis av Kristiansand havn. Det er ingen direkte konsekvenser for bykassa så lenge havna håndterer denne investeringen innenfor egen økonomi.

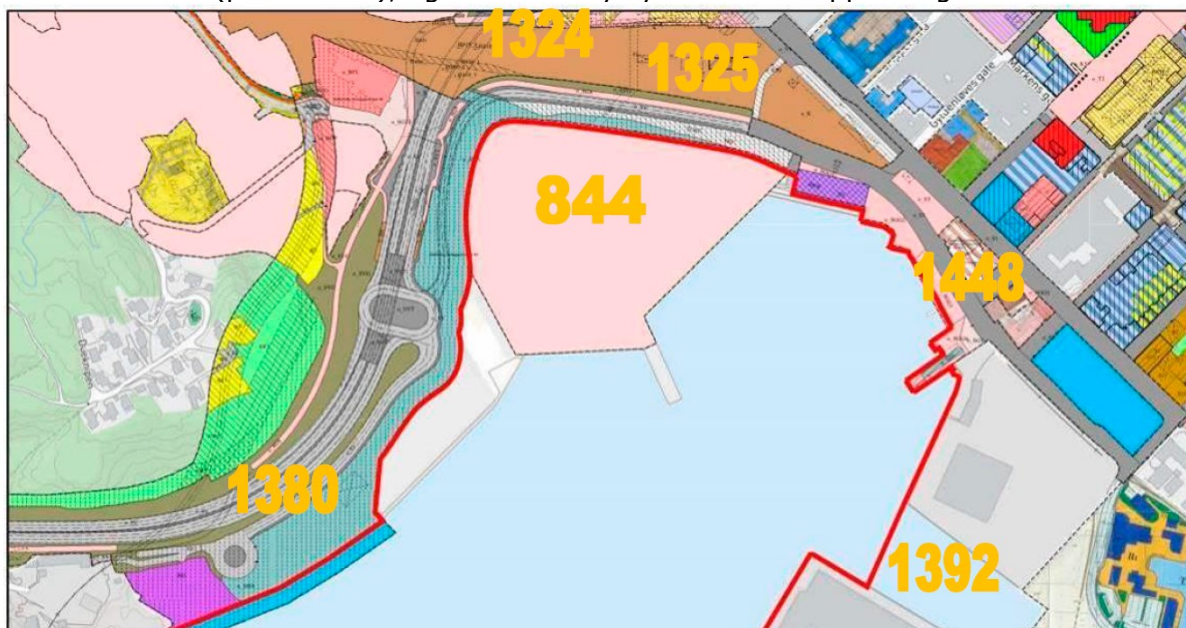
Ettersom alle arealene skal disponeres/ driftes av Kristiansand havn i framtida, er det ikke vurdert at kommunen får direkte investeringskostnader eller økte driftskostnader som følge av planen.

Oppheving av reguleringsplan for Euroterminalen (plan id 844)

Samtidig med offentlig ettersyn av detaljregulering for Hampa (KMV) – fergeterminal ble det varslet at reguleringsplan for Euroterminalen (plan id 844) oppheves.

Gjeldende reguleringsplaner for E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet (plan id 1380), Vestre Strandgate 49 (plan id 1324), Kristiansand jernbanestasjon (plan id 1325) og Ny havnegate og Vestre Strandgate (plan id 1448) henger sammen og er koordinerte. De har alle lagt seg over Euroterminal-planen, og gjelder foran denne.

Detaljregulering for Hampa (KMV) – fergeterminal dekker det resterende arealet som inngår i Euroterminal-planen. (Rosa område, markert med 844 på illustrasjonen under). Plan og bygg vurderer det som hensiktsmessig å formelt oppheve reguleringsplan for Euroterminalen (plan id 844), og anbefaler bystyret å vedta oppheving av denne.



Oppsummering

Detaljregulering for Hampa (KMV) – fergeterminal gjøres i samsvar med havnestrukturvedtaket av 2013, og følger opp ønsket politikk fra dette vedtaket.

Plan og bygg mener at løsningen som ligger i planforslaget er et godt kompromiss som sikrer fergeterminalens behov for kapasitet, samtidig som framtidig atkomstløsning i reguleringsplan for E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet kan gjennomføres. Planen er fleksibel ved at den sikrer det behovet Kristiansand havn har ved utbygging av E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet (byggetrinn 1), samtidig som den gir mulighet for å etablere byggetrinn 2 og 3, ut fra de fremtidige behov Kristiansand havn vil ha.

Plan- og bygningssjefen anbefaler at detaljregulering for Hampa (KMV) – fergeterminal vedtas.

Elin Aabel Bergland, 25.03.2021

Punkt 119/21: Kommuneplanens arealdel – fastsetting av planprogram

Bilag

Vedtak Form, 12052021, Sak 78/21, Kommuneplanens arealdel – fastsetting av planprogram

vedlegg 1. Planprogram - Kommuneplan for Kristiansand Areal del 2022-2033, datert 20.04.2021

Vedlegg 2 Oppsummering av uttalelser med administrasjonens kommentarer, datert 20.04.2021



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020021815
Saksbehandler Marit Eik

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 By- og stedsutviklingsutvalget	06.05.2021	119/21
2 Formannskapet	12.05.2021	78/21
3 Bystyret	26.05.2021	134/21

KOMMUNEPLANENS AREALDEL – FASTSETTING AV PLANPROGRAM

BY- OG STEDSUTVIKLINGSUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.05.2021 SAK 119/21

By- og stedsutviklingsutvalgets innstilling:

Bystyret fastsetter, i samsvar med plan- og bygningsloven §11-13, planprogram for kommuneplanens arealdel 2022-2033, sist datert 20.04. 2021.
(Enst.)

Det utarbeides en kommunedelplan for naturmangfold inklusive marint naturmangfold
(6/5)

Forslag:

Kommunedirektøren fremmet følgende innstilling:

«Bystyret fastsetter, i samsvar med plan- og bygningsloven §11-13, planprogram for kommuneplanens arealdel 2022-2033, sist datert 20.04. 2021.»

SV fremmet følgende forslag:

«Det utarbeides en kommunedelplan for naturmangfold inklusive marint naturmangfold.»

Voteringer:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

SV sitt forslag ble vedtatt med 6 mot 5 stemmer (H/KRF/FRP/DEM/UAVH)

10.05.2021

Punkt 120/21: Jegersberg lysløype - detaljregulering - sluttbehandling

Bilag

1. Jegersberg lysløype_Plankart, sist datert 19.04.2021
2. Jegersberg lysløype_Bestemmelser, sist datert 19.04.2021
3. Jegersberg lysløype_Planbeskrivelse, sist datert 19.04.2021
4. Jegersberg lysløype_Omklassifisering til kommunal vei - vedtak 16.01.1997, sak 3-97
5. Jegersberg lysløype_Saksprotokoll BSU 21.01.2021, sak 17-21
6. Jegersberg lysløype_Høringsinnspill samlet



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020094208
Saksbehandler Gisela Nilsen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
By- og stedsutviklingsutvalget	06.05.2021	120/21
Bystyret	26.05.2021	132/21

JEGERSBERG LYSLØYPE - DETALJREGULERING - SLUTTBEHANDLING

BY- OG STEDSUTVIKLINGSUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.05.2021 SAK 120/21

By- og stedsutviklingsutvalgets innstilling:

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Jegersberg lysløype med plankart sist datert 19.04.2021 og bestemmelser sist datert 19.04.2021.
(Enst.)

Forslag:

Kommunedirektøren fremmet følgende innstilling:

«1. Bystyret vedtar detaljregulering for Jegersberg lysløype med plankart sist datert 19.04.2021 og bestemmelser sist datert 19.04.2021.»

FRP fremmet følgende forslag:

«By- og stedsutviklingsutvalget legger til grunn at det ikke blir brukt ekspropriasjon i denne saken.»

Voteringer:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.
FRP sitt forslag falt med 10 mot 1 stemme (FRP).

10.05.2021

Punkt 121/21: Lastadveien 32 - 438/37 - 438/103 - søknad om dispensasjon - fritidsbolig, brygge, anneks med platting og uttrigger

Bilag

Dispensasjon

23_KORR_Følgebrev_F1-Følgebrev

SV_ Lastadveien 32 oversendelse av fylkesmannens uttalelse.msg

E9-Perspektiv2_rev11.12.20.pdf

E8-Perspektiv1_rev11.12.20.pdf

E7-Fasade vest og sør_rev11.12.20.pdf

E6-Fasade nord og øst_rev11.12.20.pdf

E5-Snitt C, D og E_rev11.12.20.pdf

E4-Snitt A og B_rev11.12.20.pdf

E3-Plan 1. etasje og fasader, anneks_rev11.12.20.pdf

E2-Plan opphøyet tak, hytte_rev11.12.20.pdf

E1-Plan 1. etasje, hytte_rev11.12.20.pdf

D2-Utomhusplan_rev11.12.20.pdf

D1-Situasjonsplan_rev11.12.20.pdf

Lastadveien 32 tilbakemelding vedrørende søknad om dispensasjon.msg



Dato 19. april 2021
Saksnr.: BYGG-20/05705-13
Saksbehandler Bjørg Holme
Godkjent av Arne Kjell Brunes
Venke Moe

Saksgang
By- og stedsutviklingsutvalget

Møtedato
06.05.2021

Lastadveien 32 - 438/37 - 438/103 - søknad om dispensasjon - fritidsbolig, brygge, anneks med platting og utrigger

Forslag til vedtak

By- og stedsutviklingsutvalget avslår i medhold av pbl § 19-2 jf. samme lov § 11-6 omsøkt dispensasjon fra kommunedelplan for Søgne og fra pbl § 1-8 for oppføring av fritidsbolig, anneks, brygge og platting langs sjøen med utrigger. Det vises til plan- og bygningssjefens vurdering.

Sammendrag

Søknaden gjelder bygging av ny fritidsbolig på fritidseiendommen 438/37, Lastadveien 32, som skal erstatte nåværende fritidsbolig. Det er også et naust på eiendommen. Dette skal beholdes. På naboeiendommen 438/103, som er fradelt som tilleggsareal til Lastadveien 32, står det i dag et uthus. Dette uthuset søkes erstattes med et anneks, og flyttet lengre opp og lengre inn, slik at det plasseres delvis inn på 438/37. Det er også søkt om brygge og platting langs sjøen, langs det nye annekset.

Siden kommuneplanens bestemmelser om utnyttelsesgrad, størrelse på brygger og størrelse på anneks ikke følges, vil hensynene bak disse bestemmelsene, byggeforbudet i 100-metersbeltet og plankravet bli skadelidende hvis dispensasjon innvilges.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef
Sign.

Arne Kjell Brunes
Byggesaksleder
Sign.

Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift

Vedlegg:

Dispensasjon

SV_ Lastadveien 32 oversendelse av fylkesmannens uttalelse.msg

E9-Perspektiv2_rev11.12.20.pdf

E8-Perspektiv1_rev11.12.20.pdf

E7-Fasade vest og sør_rev11.12.20.pdf

E6-Fasade nord og øst_rev11.12.20.pdf

E5-Snitt C, D og E_rev11.12.20.pdf

E4-Snitt A og B_rev11.12.20.pdf

E3-Plan 1. etasje og fasader, anneks_rev11.12.20.pdf

E2-Plan opphøyet tak, hytte_rev11.12.20.pdf

E1-Plan 1. etasje, hytte_rev11.12.20.pdf

D2-Utomhusplan_rev11.12.20.pdf

D1-Situasjonsplan_rev11.12.20.pdf

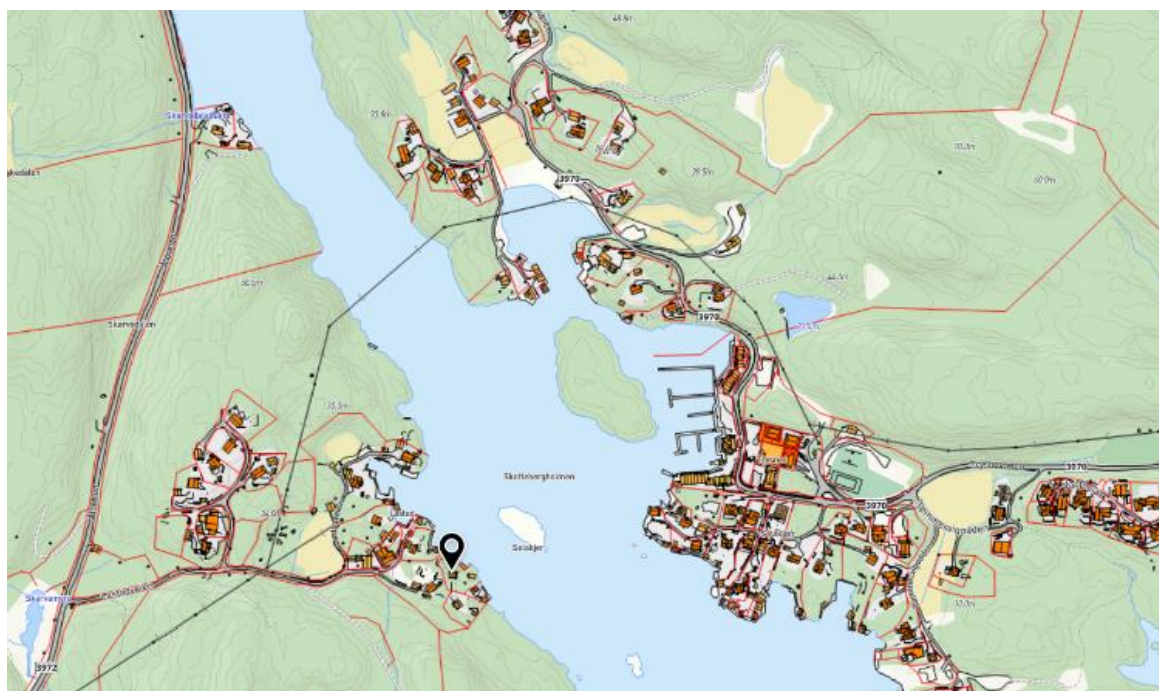
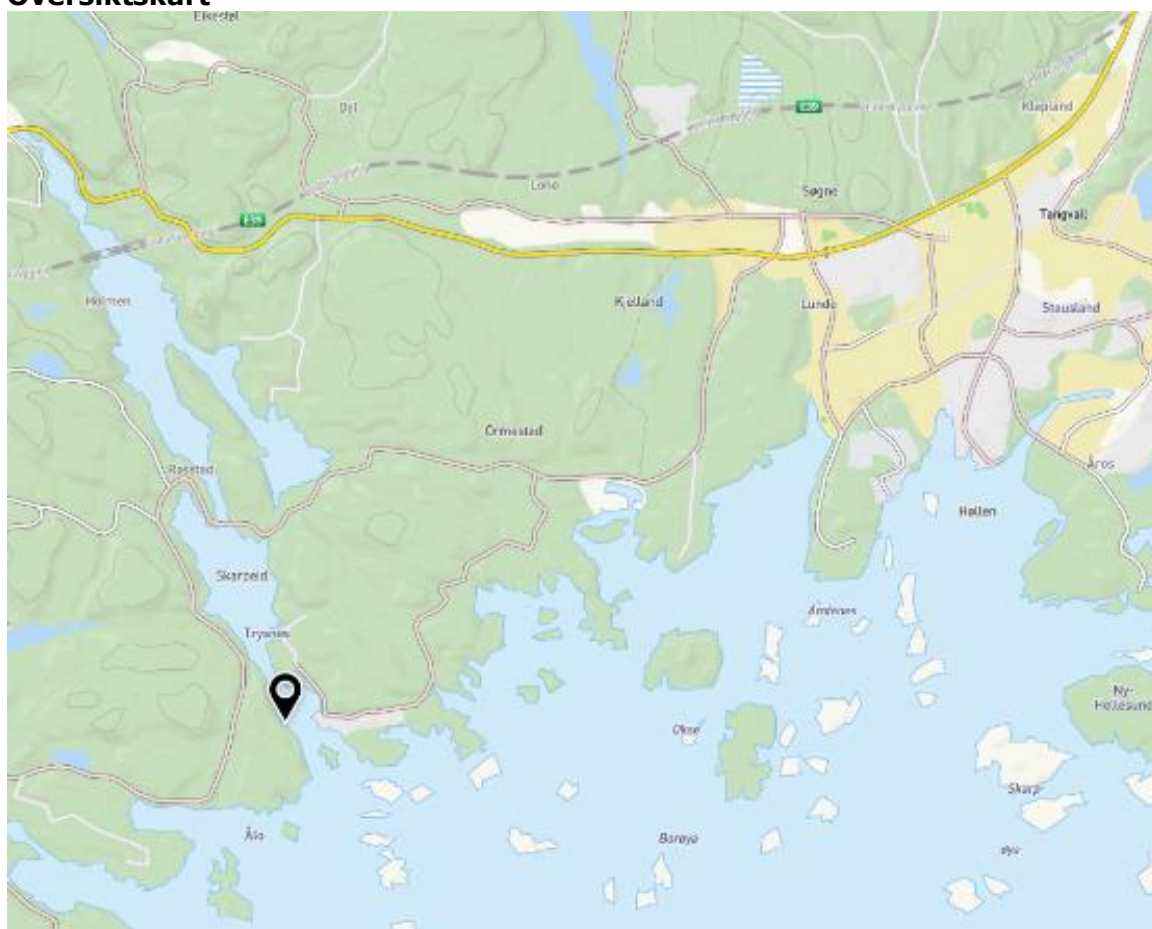
23_KORR_Følgebrev_F1-Følgebrev

Lastadveien 32 tilbakemelding vedrørende søknad om dispensasjon.msg

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

Saksutredning

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

Området omfattes av Kommunedelplan for Søgne 2018-2030. Godkjent 28.02.2019. Formål boligbebyggelse nåværende.

Relevante bestemmelser i kommunedelplanen:

§ 2 Plankrav, pbl § 11-9 nr. 1

For alle byggeområder er det krav om detaljreguleringsplan før tiltak etter plan- og bygningslovens § 20-1 første ledd bokstav a, d, g, k, l og m kan finne sted.

§ 6 Funksjonskrav og utbyggingsvolum, pbl § 11-9 nr. 5

c. Fritidsbebyggelse

Bebyggelse (hytte, uthus og anneks) kan oppføres med maksimalt BYA = 138 m² inkl. parkering på fritidseiendommer med parkering på egen tomt. Parkeringsareal inngår i beregning av grad av utnytting. Hver tomt skal ha 1 parkeringsplass på minimum 18 m². I tillegg kan det etableres terrasser ol. med BYA inntil 50 m².

Maksimalt tillatt bebyggelse (hytte, uthus og anneks) er BYA = 120 m² for tomter for fritidsbebyggelse som ikke har eller får parkeringsareal på egen tomt.

Maks mønehøyde 5,5 meter og maks gesimshøyde 4 meter. Anneks med maks BYA = 20 m² og maks mønehøyde 4,5 meter og maks gesimshøyde 3 meter kan kun oppføres der totalt bebygd areal ikke overstiger maks tillatt bebygd areal på tomten, og skal ligge nærmere fritidsbolig enn 8 meter.

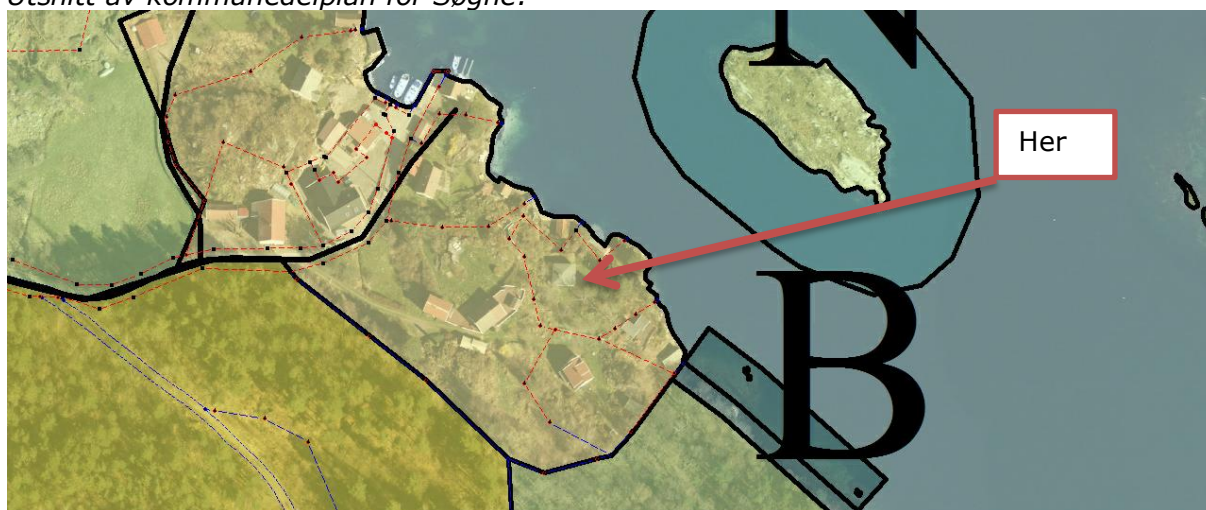
Uthus på fritidseiendommer i 100-metersbeltet fra sjøen

Uthus i 100-metersbeltet fra sjøen skal verken ha bebygd areal (BYA) eller bruksareal (BYA) større enn 15 m² med maksimum mønehøyde 3,5 meter. Takvinkel skal tilpasses øvrig bebyggelse. Det tillates kun et uthus pr eiendom.

e. Brygger

Brygger skal ha maks kaifront 12 meter. Kaifront er areal der båt kan legge til. Bryggearealet skal maks være 30 m². I område rundt lager, boder og brygger tillates ikke gjerder, levegger og liknende. Det kreves minst 2,5 meter kaifront pr. ny fritidsboligenhet på øyene. På brygger tillates utriggere plassert normalt på bryggens kaifront. Utriggere skal ha maks bredde 1 meter og maks lengde 8 meter. PBL § 29-2 skal legges til grunn ved utforming av brygger.

Utsnitt av kommunedelplan for Søgne:



Eksisterende forhold

På 438/37, Lastadveien 32, er det en eksisterende fritidsbolig som oppgis å ha et bebygd areal BYA på 60 m², 45 m² BRA ifølge matrikkelen. Denne søkes erstattet med ny hytte med BYA på 120 m². På denne eiendommen finnes det også et eksisterende båthus som

ifølge matrikkelen har et bruksareal på 18 m² BRA. I søknaden er dette oppgitt til å være på 35 m² BYA. Dette skal beholdes.



Bruk av grunn er ifølge matrikkelen fritidseiendom og 438/37 har et areal på 1296 m². Ingen av eiendommene har i dag brygge.

På 438/103 står det i dag en bygning som i matrikkelen er angitt som naust/båthus/sjøbu. Den er i matrikkelen oppgitt å ha et areal på 14 m². Denne er i søknaden oppgitt til å ha et bebygd areal på 27 m² BYA. Bruk av grunn er i matrikkelen angitt til fritidseiendom og arealet er på 81 m².

Sjøbua som søkes revet og erstattet med anneks:



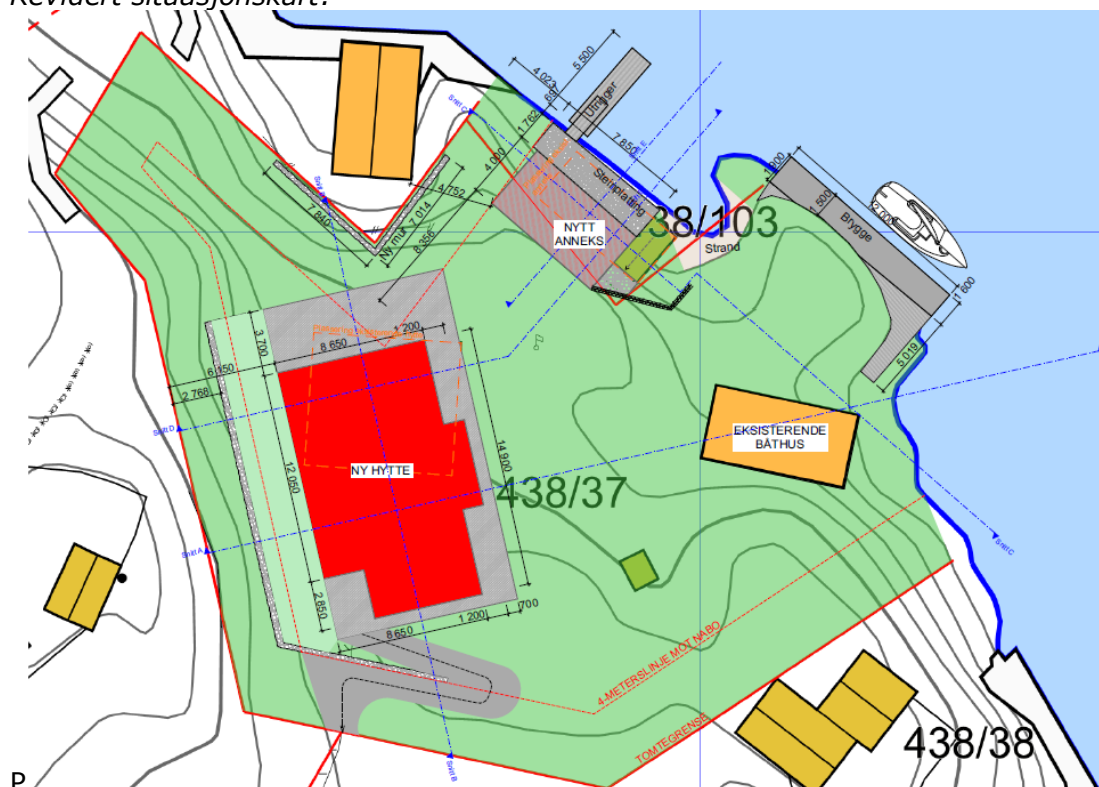
Søknaden

Det søkes om å rive eksisterende fritidsbolig på 438/37 og erstatte denne med en ny og større fritidsbolig på 120 m² BYA. Eksisterende båthus på 438/37 beholdes. Eksisterende båthus under terreng er i søknaden oppgitt til å være på 35 m² BYA. Det søkes også om brygge på 438/37.

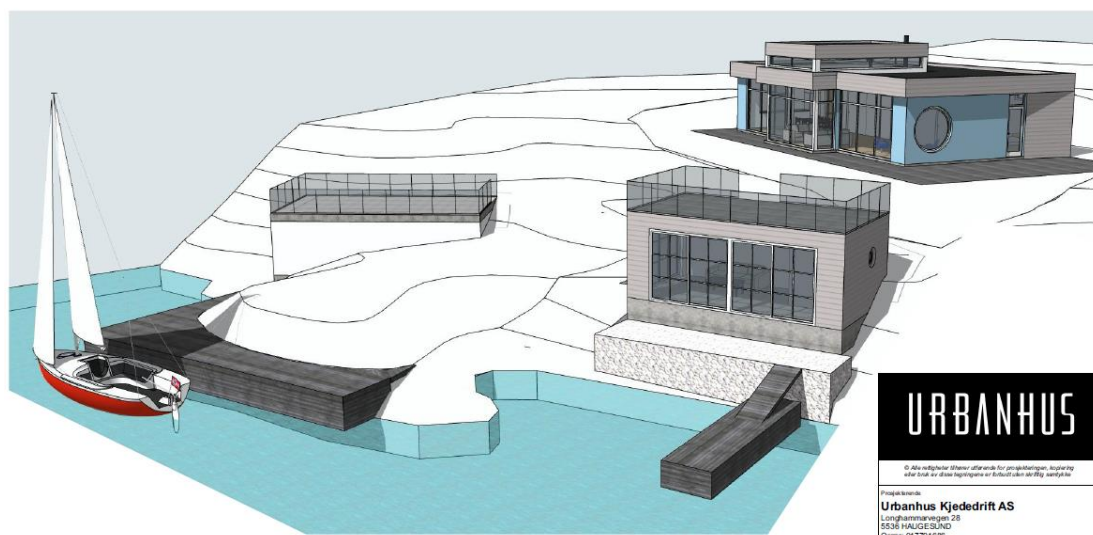
Sjøbua på 438/103, som har et bebygd areal på 27 m² BYA, søkes revet og erstattet med et nytt anneks, delvis inn på 438/37. Annekset har et BYA på 30 m², samme innvendig areal, men mer isolasjon i yttervegger. Foran det nye annekset søkes det om en steinplattning med uttrigger. Dette tiltaket er redusert i forhold til opprinnelig søknad.

Opprinnelig søknad kom inn 15.10.2020. Noen endringer til søknaden, etter oversendelse av Statsforvalterens uttalelse, er mottatt 22.12.2020. Plattingen i tilknytning til annekset er senket noe, og redusert i lengde.

Revidert situasjonskart:



Perspektiv:



Søknadens dispensasjonsforhold

Følgende er oppgitt av ansvarlig søker:

- Plankrav §2 (gjelder alle tiltak)
- Pbl § 1-8. (gjelder alle tiltak)
- Utnyttelsesgrad (gjelder eiendom 438/37 (fritidsbolig/båthus) og anneks (maks 20 m²))
- Gesimshøyde (fritidsbolig)
- Arealformål (fritidsbolig)

Hvis eiendommene skal ses under ett, når det gjelder brygge, og platting langs sjøen er å anses som en brygge, er lengden på kaifront for lang i forhold til bestemmelsen i planen. Hvis platting langs sjøen ikke er å anse som en brygge, må uttriggeren plasseres på en brygge, ifølge kommunedelplanen.

Uttalelser/samtykke/tillatelse fra annen myndighet

Fylkesmannens miljøvernavdeling uttaler følgende:

Når det gjelder rivning og gjenoppføring av fritidsbolig vil ikke miljøvernavdelingen fraråde tiltaket men ber kommunen vurdere virkning av tiltaket på eksisterende landskap og bygningsmiljø.

Riving av eksisterende sjøbu og oppføring av anneks:

Eksisterende bygg er omtalt vekselvis som sjøbod og anneks. Etter det vi kan se er bygningen registrert som naust/båthus/sjøbu i matrikkelen. Generelt vil bruksendring av sjøbod til anneks innredet for permanent opphold kunne medføre at omkringliggende strandsone blir privatisert i langt større grad enn for bygg som kun er beregnet for oppbevaring av båt, fiskeutstyr o.l. Fylkesmannen mener derfor det vil være uheldig å gi dispensasjon for omsøkt anneks, som er vist innredet med bad, kjøkken og oppholdsareal, og vi vil fraråde kommunen å gi dispensasjon for tiltaket. Vi mener at kommunen her også bør vektlegge konsekvenshensyn. Dersom det åpnes for slik tilrettelegging for endret bruk kan dette få en uheldig presedensvirkning for senere liknende saker.

Brygge/platting/uttrigger:

Det er søkt om en brygge med lengde på 12 m på gnr/bnr 438/37. På gnr/bnr 438/103 er det søkt om en platting på ca. 12 m, med uttrigger på ca. 5,5 m. Plattingen ligger ut mot sjø, og bør slik vi ser det, vurderes på samme måte som en brygge med hensyn til byggeforbudet.

Fylkesmannen har forståelse for kommunen ikke ønsker at en ev. sammenslåing av eiendommene skal slå negativt ut i forhold til hvilke tiltak kan tillates iht. kommuneplanens bestemmelser. Med bakgrunn i det nasjonale målet om å begrense videre nedbygging av strandsonen, bør kommunen likevel være restriktive med å tillate brygger med et omfang og/eller en utforming utover det behovet tilsier. En stor brygge som benyttes som oppholds-/lagringsplass, vil i langt større grad privatisere et område, enn en mindre brygge som er utformet funksjonelt for å ivareta behovet for adkomst til eiendommen.

En kaifront på 12 m slik kommuneplanen åpner for, medfører i seg selv relativt store brygge-areal. I dette tilfellet har de aktuelle eiendommene også adkomst fra land. Av hensyn både til landskapsvirkning og privatisering av strandsonen anbefaler Fylkesmannen derfor at brygge-arealene sees under ett og at det samlede bryggearealet reduseres. Vi vil fraråde kommunen å gi dispensasjon for tiltaket slik det nå foreligger i søknaden.

Agder fylkeskommune uttaler følgende:

Saken ble sendt over til Norsk maritimt museum som ikke har merknader til tiltaket.

Når det gjelder forholdet til arkeologi på land viser vi til meldeplikten:

«Dersom det ved tiltak i marken oppdages kulturminner eller oldsaker, skal arbeidene stanses i den utstrekning de kan berøre fornminnene eller deres sikringssone på 5 meter. Melding skal i så fall straks sendes Agder fylkeskommune ved Kulturminnevern og kulturturisme. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidene om dette, men står selv ansvarlig for at det blir overholdt, jf. kulturminneloven § 8.

Merknader/protester

Det foreligger ikke merknader til nabovarselet.

Dispensasjoner

Tiltaket er i strid med kommunedelplan for Søgne og byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen og er avhengig av dispensasjon for å kunne få tillatelse.

Dispensasjonsgrunnlaget:

Plan- og bygningsloven § 19-2 gir kommunen mulighet til å gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne lov. Det kreves at hensynene bak den bestemmelsen det dispenseres fra, eller lovens formål ikke blir vesentlig tilsidesatt og at fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene. 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 lovens § 1-8 om forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag. Kommunens adgang til å gi dispensasjon er avgrenset. 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.

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.

Hensynet bak plankravet i kommuneplanen (kommunedelplanen) er at kommunen vil sikre en forsvarlig og gjennomtenkt utvikling av arealutnyttelsen i området. En bestemmelse om plankrav før tiltak kan gjennomføres, gir styring med den samlede arealutnyttelsen og arealbruken i byggeområdene. Plankravet skal videre sikre en forsvarlig opplysning i saken, og bl. a. få frem hvilke konsekvenser en tillatelse vil kunne innebære for utviklingen i området. De berørte interesser, herunder konsekvensene for naboer og omkringliggende miljø ved at saken imøtekommes, vil ved utarbeidelse av plan bli vurdert i et helhetsperspektiv.

Søknad om dispensasjon:

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-1 er det søkt om dispensasjon fra

- Plankrav §2 (gjelder alle tiltak)
- Pbl § 1-8. (gjelder alle tiltak)
- Utnyttelsesgrad (gjelder eiendom 438/37 (fritidsbolig/båthus) og anneks (maks 20 m²))
- Gesimshøyde (fritidsbolig)
- Arealformål (fritidsbolig)

vedrørende oppføring av ny fritidsbolig, brygge, og anneks som erstatning for sjøbod med platting og utrigger.

Søkers begrunnelse for søknad om dispensasjon:

Som begrunnelse oppgir ansvarlig søker/tiltakshaver følgende:

Plankrav

Området er i kommunedelplan for gamle Søgne regulert til boligformål. Området er i stor grad ferdig utbygd med i hovedsak boliger, unntaksvis fritidsboliger. Arealbruk som formål, grad av utnytting, atkomstvei m.m, kan sies å være avklart i kommuneplan og allerede etablerte boligområde. Det omsøkte tiltaket, som gjelder en unntaksvis hyttetomt, kan vanskelig ses i en større plansammenheng eller å få konsekvenser for en framtidig detaljregulering av området.

PBL § 1-8

Område har en tydelig privatisert strandsone i dag. På tomten ligger eksisterende hytte, båthus og uthus nær sjøkanten. På begge sider av omsøkt tomt har naboer brygger og sjøboder langs sjøkanten.



Området har en tydelig privatisert strandsone, med brygger (merket oransje) og sjøboder langs strandsonen på begge sider av tiltakshavers eiendom. Tiltakshaver brygge markert blå og platting grønn vil ikke ytterligere forverre tilgang.

Omsøkt hytte og anneks erstatter eksisterende bygg og får tilsvarende plassering, trukket tilbake på tomten. Selv om hytten får større fotavtrykk, er det kompensert ved at den trekkes tilbake i terrenget og på grunn av topografien vil den ikke skape ytterligere siluettvirkning.

Tiltakshavers tomt er den eneste uten brygge langs sjøkanten, fordi hytten har vært ubrukt i mange år.

Tiltaket vil ikke ytterligere hindre fri ferdsel eller øke privatiseringen og vil derfor ikke vesentlig tilsidesette hensynet.

Utnyttelsesgrad:

Tiltakene er fordelt på to tomter og kan i teorien bebygges med inntil 120 m² BYA og brygge 30 m² pr. tomt. I forhåndskonferanse ble det nevnt at tomter kan kreves sammenslått og at tiltakshaver ikke bør lastes for dispensasjoner/begrensninger som vil oppstå ved sammenslåing til en tomt.

Hytte og uthus overskrider maks utnyttelse på 120 m² BYA på eiendom 438/37, men hvis tomter skal sammenslås og man ser tomter og tiltak i sammenheng, ligger total utnyttelse på 185 m² BYA, som er vesentlig under samlet maks utnyttelse på 120 + 82 m² = 202 m² BYA (evt. 240 m²). Det samme gjelder for brygge på 20 m² og platting på ca. 30 m².

Området er i hovedsak bebygd med boliger, som er i samsvar med boligformålet i kommuneplan for gamle Søgne, med en maks utnyttelse på 40 % BYA. Omsøkt tiltak som eneste omkringliggende hyttetomt, som følger hyttebestemmelsen i kommuneplan vil få en utnyttelse på kun 13 % BYA.

Uthus som skal rives, på 27 m² overskrider allerede maks utnyttelse på 20 m² BYA. Eksisterende uthus, som skal erstattes med anneks, er uansett betinget av dispensasjon. Når tomten har en så lav utnyttelse i forhold til omkringliggende tomter, ønskes det å søke om å beholde det samme innvendige arealet som eksisterende, bare med tykkere yttervegger for mer isolasjon, som øker utnyttelsen med 3 m² BYA.

Gesimshøyde:

Hytten har flatt tak, hvor midtre del av taket er løftet opp for å få mer naturlig lys inn i hytten til 4,5 m gesimshøyde, som overskrider maks gesimshøyde på 4 m. Overskridelsen gjelder kun en mindre del av taket. Nytt bygg er lavere enn eksisterende hytte og maks tillatt mønehøyde ved saltak. På grunn av topografien vil ikke hytten lage ytterligere siluettvirkning og får ikke konsekvenser for naboer, som for øvrig er positive til tiltaket.

Arealformål:

Tiltaket gjelder en eksisterende hyttetomt, hvor bruken blir uendret. Tiltaket gir ikke konsekvenser for dagens bruk eller framtidig regulering av området.

Konklusjon:

Det vurderes at tiltaket ikke vesentlig tilsidesetter hensynene bak bestemmelsene.

Fordeler og ulemper:

- Tiltaket istandsetter og oppgraderer en eiendom som har forfalt og vært til ulempe for naboer i mange år.
- Det vil være en gevinst i forhold til miljøet at det oppføres erstatningsbygg som er tilpasset dagens krav til energi og miljø.
- Tiltaket har en lav utnyttelse i forhold til omkringliggende eiendommer og får ingen ytterligere siluettvirkning fra sjøen pga. topografien.

- Området er svært privatisert i dag, og tiltaket vil ikke ytterligere hindre fri ferdsel eller øke privatiseringen. Det berører heller ikke hensynssoner. Bryggen vil gi grunnlag for økt friluftaktivitet og mulighet for nødvendig fortøyning av båt og lek.
- Naboer er positive til tiltaket.
- Det vises til pbls formålsbestemmelse i § 1-1 som er «å fremme bærekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner.»

Vi kan ikke se at tiltaket gir negative konsekvenser for kommunen, naboer eller omgivelser.

Hensyn:

Hensynet bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra, er:

Plankrav

Hensynet bak bestemmelsen om plankrav er å gi kommunen bedre mulighet til å styre arealdisponeringen, få en samordnet utbygging av et større område med tanke på videre utnyttelse. Reguleringsplanen vil bl.a. avklare arealbruken, grad av utnytting, adkomstveg, kapasitet infrastruktur m.m. Hensynet er også å sikre medvirkning fra alle berørte parter i en slik prosess.

Pbl § 1-8

§1-8 det generelle byggeforbudet i 100-meters beltet til sjø
Hovedformålet med pbl § 1-8 er å sikre allmennhetens rett til fri ferdsel og friluftsliv ved kysten. Det skal tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser.

Utnyttelsesgrad og gesimshøyde

Hensynet bak bestemmelsen om grad av utnytting og høyder er å regulere bygningers volum over terreng og bygningers totale areal, for å ivareta tilstrekkelige utomhusareal, en enhetlig utnyttelse av tomter i området, luft og lys m.m

Arealformål

Hensynet er å styre arealdisponeringen.

Plan- og bygningssjefens vurdering

De aktuelle eiendommene ligger i område avsatt til nåværende boligbebyggelse i Kommunedelplan for Søgne, men er benyttet som fritidseiendom. 438/103 ble fradelte fra en annen eiendom i 1988. I fradelingsvedtaket fra 1987 står det at arealet skal benyttes som tillegg til 438/37, og bør sammenføres med denne. Vi kan derfor være enig med Statsforvalteren i at eiendommene bør ses på som en, i forhold til begrensningene som gjelder brygge.

En kan ha forståelse for ønske om å oppgradere eiendommen siden denne har stått tom. En kan ha forståelse for ønsket om brygge. Denne eiendommen har en svært fin og uberørt strandkant sammenlignet med naboeiendommene. 12 m kaifront er mer enn nok for begge eiendommene samlet. Plattingen langs land må også anses å komme inn under det som regnes som brygge. Dermed blir kaifronten for lang i forhold til kommunedelplanens krav. Vi er enig med Statsforvalteren i at plattingen langs sjøen må anses som en brygge og ses i sammenheng med brygga på 438/37. Disse tiltakene til sammen bør holde seg innenfor kommuneplanens begrensninger for lengde for brygger.

Det blir feil å trekke inn utnyttelsesgraden for boligtomter i denne saken, da det er en fritidsbolig det søkes om. Det stilles andre krav til boligtomter, og det er ikke gitt at disse kan oppfylles. Utnyttelsesgraden beregnes pr tomt. De to eiendommene kan likevel ikke anses som to separate fritidsboligeiendommer, da 438/103 er fradelt som tilleggsareal til 438/37.

I saker som denne hvor en ønsker oppgradering av en eksisterende fritidsboligeiendom, og derfor ønsker dispensasjon fra plankravet og byggeforbudet i 100-metersbeltet, er det viktig at kravet til utnyttelsesgrad følges, da dette alltid har vært strengt praktisert på fritidseiendommer i strandsonen. Å fravike dette vil skape en uheldig presedens for andre lignende saker. En for stor fritidsbolig vil ha uheldig innvirkning på eksisterende landskap og bygningsmiljø.

Eksisterende båthus på 438/37 er oppgitt til 35 m² BYA. Fritidsboligen må reduseres med dette for å være i tråd med utnyttelsesgraden for eiendommen. Den nye fritidsboligen kan derfor ikke godkjennes som søkt, da det vil føre til at eiendommen får for høy utnyttelse.

Når det gjelder bestemmelsene om høyder er ikke disse å forstå slik at alle fritidsboliger må ha et møne, dvs skrått tak. Bygninger med flatt tak har kun gesimshøyde. Høyden på omsøkt fritidsbolig vil være innenfor bestemmelsen om mønehøyde.

Når det gjelder annekset er vi enig med Statsforvalteren i at et annekset medfører økt privatisering i forhold til en sjøbod. Annekset søkes plassert over grensa til 438/37 noe som vil bidra til å gi denne eiendommen økt utnyttelse. Det bør ikke gis dispensasjon når en direkte berørt statlig myndighet fraråder dette. Annekset er i tillegg for stort i forhold til kommunedelplanens begrensning.

Vi mener hensynene bak plankravet vil bli skadelidende hvis ikke bebyggelsen holder seg innenfor de begrensningene som kommunedelplan for Søgne setter, særlig i forhold til utnyttelse og lengde på brygger. Eiendommene betraktes som en eiendom i forhold til lengde på brygger. Brygge kunne med fordel vært mindre enn det maksimale av det kommunedelplanen tillater.

Vi mener også hensynene bak byggeforbudet i 100-metersbeltet vil bli skadelidende hvis ikke bebyggelsen holder seg innenfor kommuneplanens begrensninger i forhold til utnyttelse og størrelse på brygger. Byggeforbudet i 100-meterbeltet skal praktiseres strengt, da presset for nedbygging av strandsonen er stort.

Hensynene bak utnyttelsen i planen vil bli skadelidende hvis det innvilges dispensasjon for dette. Utnyttelsen for fritidsboligeiendommer har vært praktisert strengt. Dispensasjon vil undergrave bestemmelsen og skape presedens. Det samme gjelder hvis det innvilges dispensasjon fra kommuneplanens bestemmelser om størrelse og lengde på brygger.

Når det gjelder hensynet bak formålet, eksisterende boligbebyggelse, i kommunedelplanen mener vil hensynet bak dette formålet ikke bli skadelidende om dispensasjon innvilges, da eiendommen allerede er en fritidsbolig eiendom og evt. kan bruksendres til boligeiendom.

Når det gjelder hensynet bak bestemmelsen om høyde for fritidsboliger, anses ikke hensynene bak denne å bli skadelidende om dispensasjon innvilges.

Fordeler og ulemper vurderes ikke da søknaden avslås på bakgrunn av at hensynene bak plankravet, byggeforbudet i 100-metersbeltet, utnyttelsen av tomten og kravet til størrelse på brygger, blir skadelidende.

Konklusjon

Med bakgrunn i ovenstående konkluderer plan- og bygningssjefen med at hvis det gis dispensasjon i dette tilfellet, vil hensynene bak kommunedelplanen og byggeforbudet i 100-metersbeltet bli vesentlig tilsidesatt. Vilkåret etter plan- og bygningslovens § 19-2 andre ledd første punktum er dermed ikke oppfylt. Kommunen skal ikke behandle dispensasjonen videre når andre ledd første punktum ikke er oppfylt, da loven består av to kumulative vilkår. Da søknad om dispensasjon avslås etter bestemmelsens første punktum, vurderes ikke søknaden nærmere i forhold til fordeler og ulemper, da både første og andre punktum må oppfylles for at dispensasjon skal kunne gis.

Björg Holme, 20.04.2021
Saksbehandler, dato

Punkt 122/21: Unndalsveien 18 73/3 - Søknad om fradeling av boligtomt fra landbrukseiendom og rammetillatelse for enebolig

Bilag

Situasjonsplan

Fasade 1

Fasade 2

Fasade 3

Plan 1etg

Plan 2etg

Plan garasje

Snitt 1

Snitt 2

Søknad om dispensasjon

Uttalelse Agder Fylkeskommune

Befaringsnotat Agder Fylkeskommune

Uttalelse ingeniørvesenet

Vedtak 2016

Saksfremlegg 2016

Punkt 123/21: Dønnestadveien 101 og 157 GiD 100/29, 100/13 Behandling etter jordloven § 12

Bilag

NY Søknad om fradeling av Gnr 100 bnr 29 Dønnestadveien 101 og gnr 100 bnr 13 Dønnestadveien 157 etter jordloven.pdf

201111947-3 1. Vedtak fra Fylkesmannen vedr 1329076_1_1.pdf

201111947-15 Vedtak fylkesmann Hoveddokument 1489079_1_1.pdf

Re_ Søknad.msg

201111947-1 2 Søknad 1257956_1_1.pdf

201111947-5 Saksfremlegg Dønnestadveien 101 og 157 - 100_29 og 100_13 - deling 1371582_2_1.pdf

201111947-7 Saksprotokoll 1383487_2_1.pdf

201111947-11 Klage 1419805_1_1.pdf

tilleggs info søkand deling Dønnestadveien 101 og 157 _ sak 58_21.msg

Kart Dønnestad gnr 100-13.pdf

Vedtak

Kart Dønnestad gnr 100-29.pdf

Tilleggsinfo søknad deling saksak 5821.pdf

ØFR-svar Anne Dønnestad og Alexander Nyhus, Nina D. og Christian Nilssen 2021.pdf



Dato 26. april 2021
Saksnr.: 2021001340-17
Saksbehandler Anne Brattås
Godkjent av

Saksgang
By- og stedsutviklingsutvalget

Møtedato
06.05.2021

Dønnestadveien 101 og 157 GiD 100/29, 100/13 Behandling etter jordloven § 12

Forslag til vedtak

[Kristiansand kommune avslår i medhold av jordloven § 12 deling av driftsenheten GiD 100/13, 100/29, 100/30 og 114/18, Dønnestadveien 101 og 157.](#)

Sammendrag

Landbrukseiendommen Dønnestadveien 101 og 157 i Tveit søkes delt i to i forbindelse med generasjonsskifte. Eier er Karen Ann Dønnestad.

Eier ønsker å overføre eiendommen til to av døtrene sine, og det søkes om en deling av driftsenheten. Byutviklingsstyret avslå deling av eiendommen etter jordloven § 12 forrige gang det ble søkt om deling den 26.04.2012, sak 83/12. Den 18.03.21 vedtok by- og stedsutviklingsutvalget at saken skulle utsettes i påvente av ytterligere opplysninger. Den 20.04.21 mottok kommunen nye opplysninger til søknaden. Jordloven åpner ikke for deling av driftsenhet, så lenge arealene har vært drevet sammen og er egnet til å drives som en samlet enhet.

Vedlegg:

NY Søknad om fradeling av Gnr 100 bnr 29 Dønnestadveien 101 og gnr 100 bnr 13 Dønnestadveien 157 etter jordloven.pdf
201111947-3 1. Vedtak fra Fylkesmannen vedr 1329076_1_1.pdf
201111947-15 Vedtak fylkesmann Hoveddokument 1489079_1_1.pdf
Re_ Søknad.msg
201111947-1 2 Søknad 1257956_1_1.pdf
201111947-5 Saksfremlegg Dønnestadveien 101 og 157 - 100_29 og 100_13 - deling 1371582_2_1.pdf
201111947-7 Saksprotokoll 1383487_2_1.pdf
201111947-11 Klage 1419805_1_1.pdf
tilleggs info søkand deling Dønnestadveien 101 og 157 _ sak 58_21.msg
Kart Dønnestad gnr 100-13.pdf
Vedtak
Kart Dønnestad gnr 100-29.pdf
Tileggsinfo søknad deling saksak 5821.pdf
ØFR-svar Anne Dønnestad og Alexander Nyhus, Nina D. og Christian Nilssen 2021.pdf

Saksutredning

Bakgrunn for saken

Byutviklingsstyret avsto deling av denne eiendommen den 26.04.12 i sak nr. 83/12:
«Byutviklingsstyret avslår med hjemmel i jordlovens § 12 søknad om fradeling av gnr. 100, bnr. 29 og 30 fra gnr. 100 bnr. 13.»

Kommunen mottok ny søknad om fradeling på GID 100/29, Dønnestadveien 101 i Tveit, den 14. januar 2021. Siden forrige søknad har døtrene til eier bosatt seg på eiendommen i hvert sitt nye bolighus med sine familier.

Fylkesmannen i Vest- Agder, fattet 12.01.12 vedtak om at landbrukseiendommen GID 100/13, 100/29 og 100/30 utgjør en driftsenhet i henhold til jordlovens § 12, 4. ledd. Dette innebærer at det kreves samtykke etter jordloven § 12 for å kunne dele eiendommen.



Figur 1 Hele eiendommen slik det fremgår av gårdskart. Driftssenter er markert med rød sirkel i Dønnestadveien 101.

Vedtak av 18.03.21 sak 58/21: Saken utsettes i påvente av ytterligere opplysninger.
(Enstemmig)

Omsøkt areal slik det fremgår av søknad

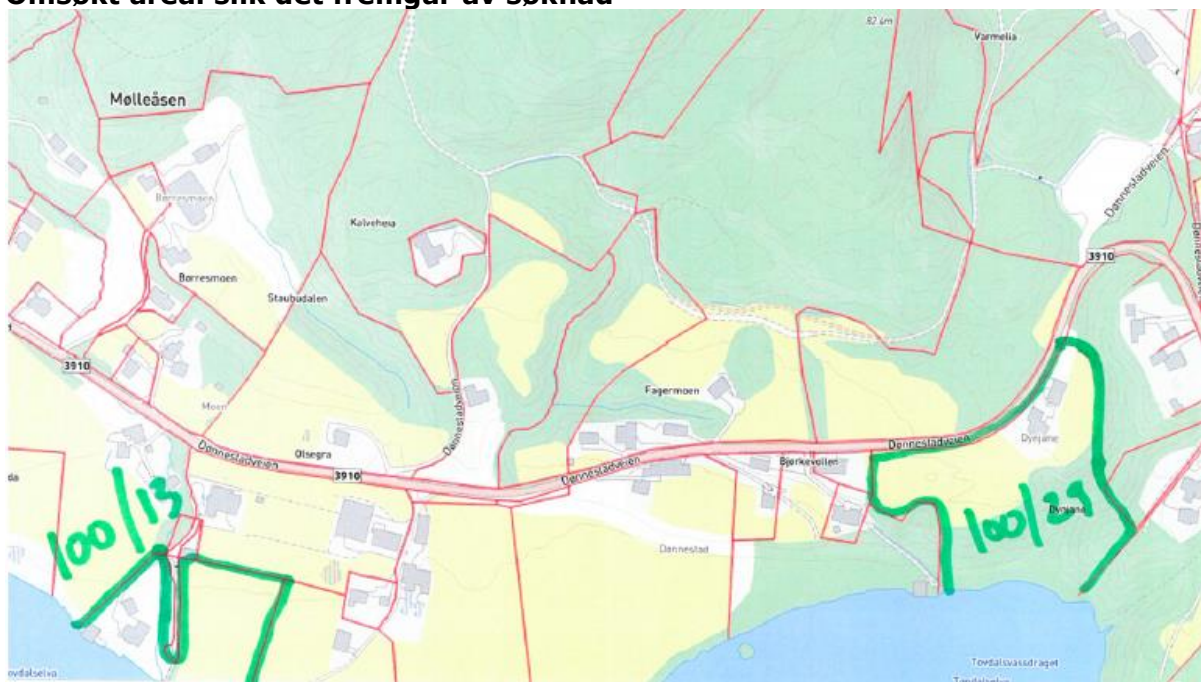
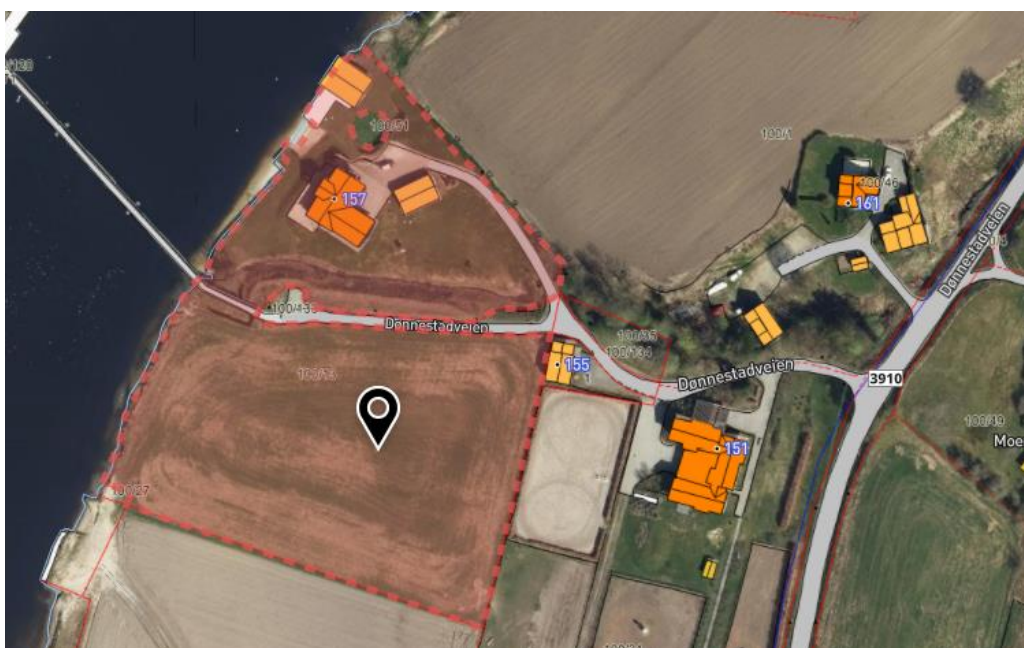


Figure 2 Omsøkt areal slik det framgår av søknad.

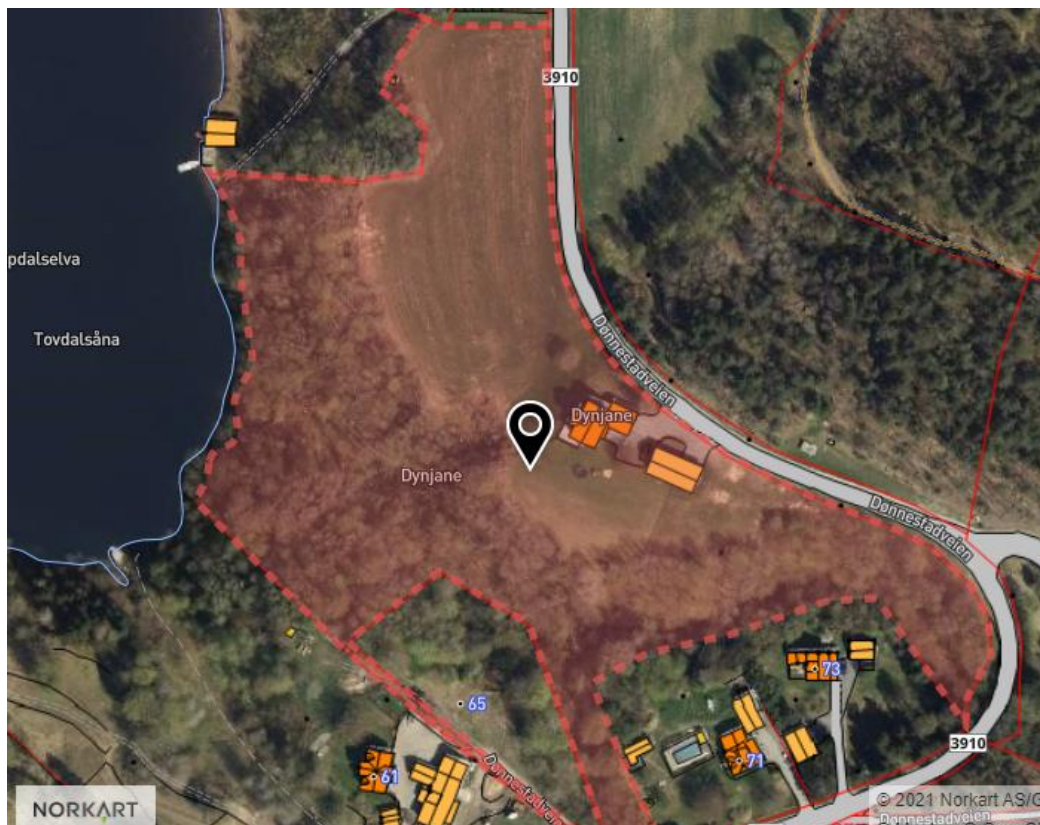
Tabellen viser hvilke matrikelnumre som skal tilhøre hvert bruk dersom deling blir godkjent.

Adresse	GID	GID	Sum jord	Sum produktiv skog	Sum areal (inkl. annet areal)
Dønnestadveien 101	100/29	100/30	19	168	191
Dønnestadveien 157	100/13	114/18	17	413	457

Kilde: Gårdskart (NIBIO)



Figur 3 Bebyggelse og jordbruksareal i Dønnestadveien 157. Kilde: Norkart



Figur 4 Landbrukseiendommens driftssenter i Dønnestadveien 101. Kilde: Norkart

Opplysninger om eiendommen

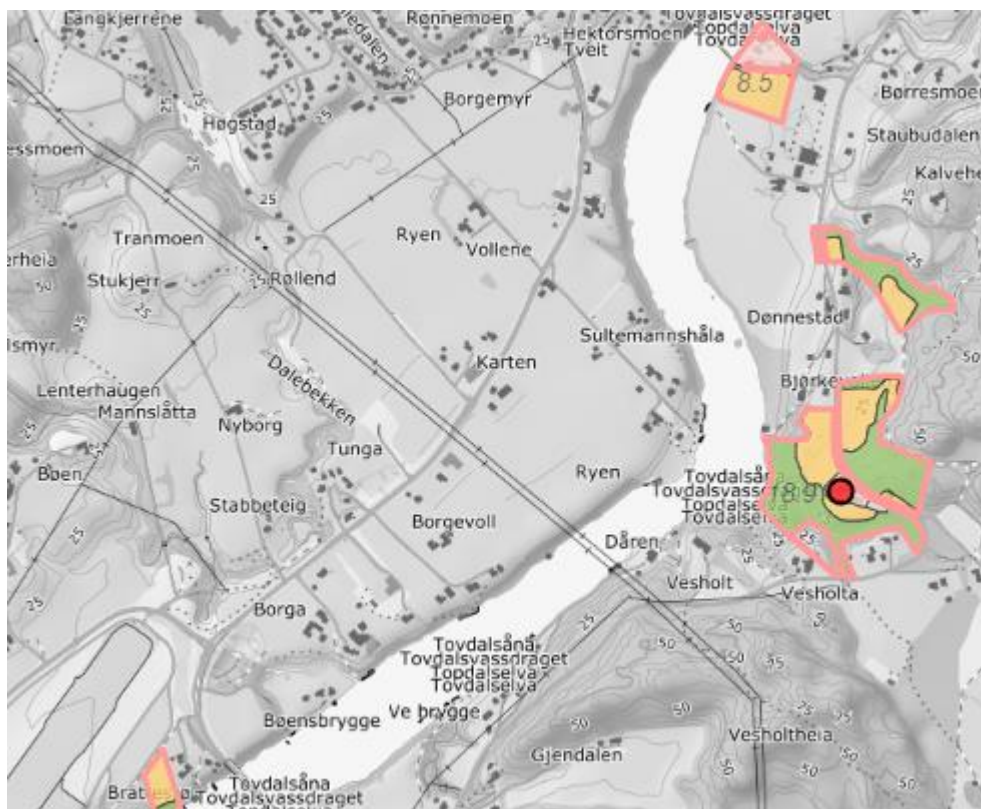
Landbrukseiendommen GID 100/13 har vært i familien i 14 generasjoner. Gården GID 100/29 ble kjøpt til i 1940- årene. Det er ca. 1 km mellom de to bolighusene, og de tilhørende jordbruksarealene. Eiendommen består i følge landbruksregisteret av følgende matrikelnumre: GID 100/13, 100/29 (driftssenter), 100/30 og 114/18. Karen Ann Dønnestad bor i Dønnestadveien 138. Begge døtrene er bosatt i hvert sitt hus på gården. Nina Kristine Dønnestad Nilssen m/fam. bor i Dønnestadveien 101, og Anne Kathrine Dønnestad og Alexander Nyhus m/fam. bor i Dønnestadveien 157.

I følge tidligere jordlovssak, saksnr. 201111947-5, så framgår det at GID 100/13, 29 og 30 er blitt drevet sammen med gården som Torbjørn Dønnestad, mannen til Karen Ann Dønnestad, tidligere eier på GID 100/26. Jordbruksarealet har de siste årene vært utleid til hestehold på nabobruk. Det foreligger etter det en vet ingen skriftlige avtaler vedr. utleie av jord. Det beskrives at landbruksdriften skal fortsette på de to eiendommene etter en evt. deling. I tilleggsopplysningene en mottok den 20.04.21 er det beskrevet at de ønsker å drive med sau, grønnsaker og potet, og drive dette økologisk. Dette som biinntekt til annet arbeid. De ønsker å samarbeide om bruk av utstyr mellom de to delene av dagens eiendom.

Arealfordeling for landbrukseiendommen

Areal	Daa
Fulldyrka jord	36
Innmarksbeite	0,2
Sum produktiv skog	581
Annet areal	30
Totalt areal	647

Kilde: Gårdskart (NIBIO)



Figur 5 Fulldyrkede arealer er vist i oransje farge, og ligger i hovedsak nær de to tunene, bortsett fra en liten teig på Kjevik. Kilde: Gårdskart (NIBIO).

Fordeling på teiger: Eiendommen består av totalt 18 teiger som ligger på Dønnestad i Tveit, opprinnelig to bruk med i hovedsak fulldyrket areal nær tun og våningshus, bortsett fra en liten teig GID 114/18 på Brattestø ved Kjevik lufthavn. Skogen ligger spredt i flere teiger mot Krogevannet, Stutheia, Frøtjørn og mot Tøvdalselva.

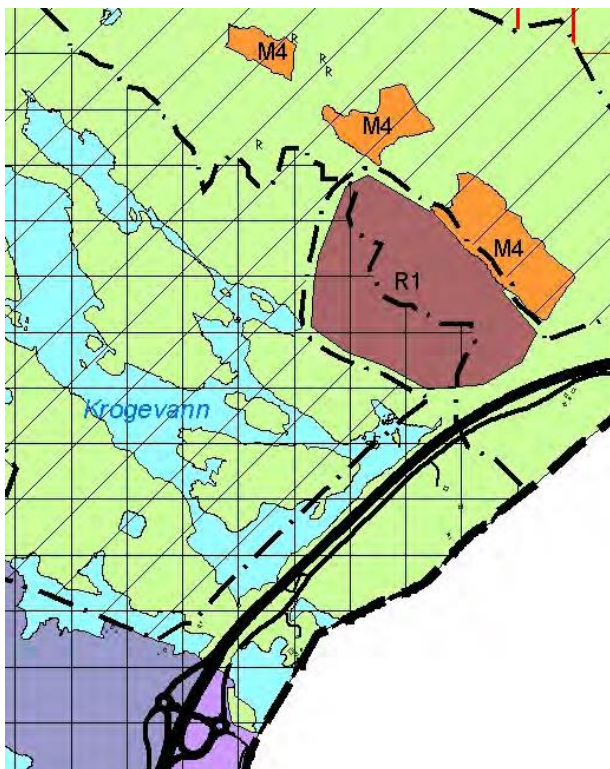
Bebyggelse på eiendommen

GID	Bolighus (BRA)m2	Byggeår (Ferdigattest)	Ant. etasjer	Uthus - Garasje (BRA)m2	Byggeår	Ant. etasjer
100/29	325	2014	2	185	1923-1925	2
100/13	307	2013	2	82	1995-2007 (tatt i bruk)	2

I tillegg er det en sjøbu på GID 100/13. Driftssenteret er registrert på GID 100/29.

Planstatus

Eiendommen er i følge kommuneplan avsatt til landbruks-, natur- og friluftslivsmål (LNFR) med hensynssone landbruk, bevaring kulturmiljø, landbruk og friluftsliv og verna vassdrag. En stor del av skogen på eiendommen GID 100/13 er avsatt til råstoffutvinning, pukkverk, se kart under. For Dønnestadveien 157, som har mest produktivt skogareal vil det si at ca. 197 daa av den produktive skogen på eiendommen medgår til pukkverket.



Figur 6 Kartutsnitt fra kommuneplanen for Kristiansand der R1 er lagt ut til fremtidig areal for råstoffutvinning.

Formålet med fradelingen

Formålet med delingen er at to av døtrene med sine familier kan overta og drive hvert sitt småbruk der de i dag er bosatt.

Befaring

Kommunen, ved enhetsleder Glenn O. Austegard og saksbehandler var på befaring på eiendommen den 03.02.21. Søker Alexander Nyhus som bor i Dønnestadveien 157 stilte sammen med Anne Kathrine Dønnestad på befaringen. Vi møttes i Dønnestadveien 101 og dro deretter til Dønnestadveien 157. Landbruksarealene ble ikke befart. Under befaringen ba kommunen søker om avklaring i forhold til de øvrige teigene som tilhørte gården, og hvordan disse skulle fordeles ved en evt. deling. I etterkant av befaringen mottok kommunen en e-post den 10.02.21 fra Alexander Nyhus. Der beskrives det at GID 100/30 skal tilhøre GID 100/29, og GID 114/18 skal tilhøre GID 100/13, dersom deling blir godkjent.

Juridisk grunnlag

Lov om jord av 12.05.1995

§ 1. Føremål

Denne lova har til føremål å leggja tilhøva slik til rette at jordviddene i landet med skog og fjell og alt som høyrer til (arealressursane), kan verte brukt på den måten som er mest gagnleg for samfunnet og dei som har yrket sitt i landbruket.

Arealressursane bør disponerast på ein måte som gir ein tenleg, variert bruksstruktur ut frå samfunnsutviklinga i området og med hovudvekt på omsynet til busetjing, arbeid og driftsmessig gode løysingar.

Ein samfunnsgagnleg bruk inneber at ein tek omsyn til at ressursane skal disponerast ut frå framtidige generasjonar sine behov. Forvaltinga av arealressursane

skal vera miljøforsvarleg og mellom anna ta omsyn til vern om jordsmonnet som produksjonsfaktor og ta vare på areal og kulturlandskap som grunnlag for liv, helse og trivsel for menneske, dyr og planter.

§ 12.

Deling

Deling av eigedom som er nytta eller kan nyttast til jordbruk eller skogbruk må godkjennast av departementet. Det same gjeld forpaking, tomtefeste og liknande leige eller bruksrett til del av eigedom når retten er stifta for lengre tid enn 10 år eller ikkje kan seiast opp av eigaren (utleigaren). Med eigedom meiner ein òg rettar som ligg til eigedomen og partar i sameige.

Skal dyrka jord takast i bruk til andre formål enn jordbruksproduksjon, eller skal dyrkbar jord takast i bruk slik at ho ikkje vert eigna til jordbruksproduksjon i framtida, kan samtykke til deling ikkje givast utan at det er gitt samtykke til omdisponering etter § 9.

Ved avgjerd av om samtykke til deling skal givast, skal det leggjast vekt på om delinga legg til rette for ein tenleg og variert bruksstruktur i landbruket. I vurderinga inngår mellom anna omsynet til vern av arealressursane, om delinga fører til ei driftsmessig god løysing, og om delinga kan føre til drifts- eller miljømessige ulemper for landbruket i området. Det kan leggjast vekt på andre omsyn dersom dei fell inn under formålet i jordlova.

Sjølv om det etter tredje ledd ikkje ligg til rette for å gi samtykke til deling, kan samtykke givast dersom deling vil vareta omsynet til busetjinga i området.

Samtykke til deling kan givast på slike vilkår som er nødvendige av omsyn til dei føremåla som lova skal fremja.

Føresegnene gjeld utan omsyn til om ein eigedom har fleire registernemningar når eigedomen eller ideell del av han er på same eigarhand og etter departementet sitt skjønns må reknast som ei driftseining.

Samtykke til deling er ikkje nødvendig når særskild registrert del av eigedom vert seld på tvangssal. Det same gjeld dersom det i samband med offentleg jordskifte er nødvendig å dela eigedom. Andre punktum gjeld ikkje når jordskifteretten deler ein eigedom etter jordskiftelova § 3-7.

Dersom deling ikkje er rekvidert innan tre år etter at samtykke til deling er gitt, fell samtykket bort.

Departementet kan gi forskrift om høve til frådeling av mindre areal utan godkjenning i samband med grensejustering etter matrikkellova.

Vurdering

Bestemmelsen om deling gjelder uten hensyn til om eiendommen består av flere gårds- og bruksnummer, jf. jordloven § 12 sjette ledd. Vilkårene er at de forskjellige delene er på samme eierhånd og etter departementets skjønn må regnes som en driftsenhet. Det er ingen tvil om at GID 100/13 og GID 100/29 m.fl. er å regne som en driftsenhet, jf. Vedtak fra Fylkesmannen i 2012.

Hensynet til en tjenlig og variert bruksstruktur i landbruket

Formålet med delingsbestemmelsen er å sikre og samle ressursene som grunnlag for landbruksdrift for nåværende og fremtidige eiere. Dette er et viktige nasjonalt mål som er videreført i rundskriv M-1/2013 (sist endret i januar 2018). Kommunen vurderer at en oppdeling kan skape uheldig presedens, og ikke er tjenlig med tanke på fremtidig

landbruksproduksjon. Her er det hensynet til vern av arealressursene som skal vektlegges, og ikke private hensyn.

Hensynet til vernet av arealressursene

Med arealressurser menes jord, skog, bygninger, utmarksrettigheter og andre arealbaserte ressurser som tilhører landbrukseiendommen. Det er en nasjonal målsetning å sikre at landbrukseiendommer er mest mulig ressurssterke. Derfor vil en oppdeling være i strid med jordloven, og føre til at hvert bruk blir mindre rasjonelle å drive.

En oppdeling vil medføre at eiendommen i Dønnestadveien 101 mister stordelen av den produktive skogen og hvert bruk sitter igjen med omtrent halvparten av jordbruksarealet. Når store deler av skogarealet også er lagt ut til pukkverk og fremtidig råstoffproduksjon, så vil en deling svekke bruket ytterligere, og avkastningsmulighetene blir enda dårligere. Hensynet til vernet av arealressursene taler mot deling.

Drifts- og miljømessige ulemper.

Med hensyn til drift av arealene så betrakter en avstanden på ca. 1 km mellom GID 100/13 og GID 100/29 som relativt kort. Det er vanskelig å se at en deling gjør driften av arealene mer rasjonell eller fremtidsrettet.

Hensynet til en driftsmessig god løsning

Det skrives litt motstridene opplysninger om hvorvidt eiendommen har vært drevet samlet. Det bekreftes i kommunen at Torbjørn Dønnestad drev eiendommen samlet en periode. Dette fremgår også av produksjonstilskudd som er utbetalt.

Med hensyn til framtidig drift så har bruket begrensede ressurser som søker beskriver, slik at det er viktig å holde bruket samlet med tanke på framtidige generasjoners behov. Det er kun ca. 1 km mellom de to gårdstunene, og en vurderer at det er fint mulig å drive eiendommen samlet. Hensynet til en driftsmessig god løsning blir best ivaretatt ved samlet drift. Det beskrives i tilleggsopplysningene at arealer ikke har vært drevet. Det er ikke et argument for deling av eiendommen. Tvert i mot så er det driveplikt for all dyrket mark, uavhengig av størrelse på arealet.

Jordloven omhandler ikke private forhold som omtales i søknad. Med tanke på overdragelse til neste generasjon bør det drøftes andre mulige løsninger, f.eks. fradeling av det ene bolighuset.

Hensynet til kulturlandskapet

En vurderer at hensynet til kulturlandskapet blir best ivaretatt ved aktiv drift på eiendommen. Neste generasjon vil drive gården videre og dette er positivt. En anser derfor at hensynet til kulturlandskapet vil bli ivaretatt. Minner samtidig om at dersom en ikke skal drive jordbruksarealene selv, så må det inngås en skriftlig 10-årig avtale i samsvar med jordloven § 8, og kopi av avtale skal sendes til kommunen for godkjenning. Slik det fremgår av tilleggsopplysninger til søknaden, så vurderes økologisk produksjon for denne eiendommen. Det er fullt mulig å drive økologisk, selv om gården holdes samlet.

Hensynet til bosetting

Eiendommen ligger sentralt, både nær vei og flyplass, og 23 km fra Kristiansand sentrum. Hensynet til bosetting er ivaretatt ved at begge familier nå er bosatt i hvert sitt bolighus på eiendommen. En vurderer at det ikke er sterke bosettingshensyn som skulle tale for en deling av eiendommen.

Tilleggsopplysninger

Behandling etter jordloven § 12, ble utsatt i påvente av nye opplysninger til saken. Kommunen mottok så en e-post fra søker den 20.04.21 der det ligger ved et brev, to gårdskart og et brev fra Norsk landbruksrådgivning Agder som inneholder Økologisk førsteråd for omlegging til økodrift, datert 16.04.21. Tilleggsopplysningene omhandler

driftsform og mulige fremtidige produksjoner. Dette er ikke relevante opplysninger i forhold til delingsspørsmålet.

Konklusjon (jf. forslag til vedtak)

Etter en samlet vurdering så kan en ikke se at det er nye momenter etter forrige behandling i 2012, som taler for deling av landbrukseiendommen. Det fremkommer heller ikke nye tilleggsopplysninger som kan tale for deling av eiendommen. Hensynet til vernet av arealressursene vektlegges, og det innstilles på avslag til deling av driftsenheten.

Punkt 124/21: Referatsaker til møte i by- og stedsutviklingsutvalget 6.5.2021

Bilag

Del av Hølleveien - mindre endring av reguleringsplan - vedtak

Eidet boligfelt - mindre endring av reguleringsplan - høring

Henrik Wergelandsgate 51B - Statsforvalterens vedtak i klagesaken

Herøya 211 - 92_66 - Klage på vedtak om godkjent dispensasjon for oppføring av forstøtningsmur

Nygård syd - mindre endring av reguleringsplan - høring

Vige havnevei 36 - Statsforvalterens behandling av klage over avslått søknad om dispensasjon

Høring av Riksantikvarens forslag til revisjon av NB!- registerets kulturmiljøer i Agders fylkeskommune



Dato 26. april 2021
Saksnr.: 2021000197-43
Saksbehandler Thore Granheim
Godkjent av

Saksgang
By- og stedsutviklingsutvalget

Møtedato
06.05.2021

Referatsaker til møte i by- og stedsutviklingsutvalget 6.5.2021

Forslag til vedtak

[By- og stedsutviklingsutvalget tar referatsakene til orientering.](#)

Sammendrag

- R-54/21 Del av Hølleveien – mindre endring av reguleringsplan – vedtak. Plan- og bygningssjefens skriv 16.4.2021
- R-54/21 Eidet boligfelt – mindre endring av reguleringsplan – høring. Plan- og bygningssjefens skriv 22.4.2021
- R-54/21 Henrik Wergelandsgate 51B Statsforvalterens behandling av klage over avvisningsvedtak. Statsforvalteren i Agders skriv 20.4.2021. Statsforvalteren opprettholder kommunens vedtak.
- R-54/21 Herøya 211 – Klage på vedtak om godkjent dispensasjon for oppføring av forstøtningsmur. Plan- og bygningssjefens skriv 13.4.2021
- R-54/21 Nygård syd- mindre endring av reguleringsplan – høring. Plan- og bygningssjefens skriv 20.4.2021
- R-54/21 Vige havnevei 36. Statsforvalterens behandling av klage over avslått søknad om dispensasjon fra plankrav for riving av eksisterende bygning og oppføring av nytt næringsbygg. Statsforvalteren i Agders skriv 21.4.2021. Statsforvalteren opprettholder kommunens avslag på søknad om dispensasjon.
- R-54/21 Høring av Riksantikvarens forslag til revisjon av NB!-registerets kulturmiljøer i Agders fylkeskommune – innspill fra Byantikvaren i Kristiansand. Leder by- og stedsutvikling prosjektstabs skriv 6.4.2021.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef
Sign.

Thore Granheim
Utvalgssekretær
Sign.

Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift

Punkt 125/21: Braneset - Planinitiativ

Bilag

Vedtak Form, 02062021, Sak 85/21, Braneset - Planinitiativ

1. Planinitiativ
2. Volumstudie
3. Konsekvensutredninger - kommuneplan
4. Utsnitt av kommuneplankartet



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2021015613
Saksbehandler Anne Marit Tønnesland

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 By- og stedsutviklingsutvalget	06.05.2021	125/21
2 By- og stedsutviklingsutvalget	20.05.2021	

BRANESET - PLANINITIATIV

BY- OG STEDSUTVIKLINGSUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.05.2021 SAK 125/21

Saken ble ikke behandlet på grunn av tidsnød.

10.05.2021