

REFERAT |KRS| Byutviklingsstyret (2011-2015) d. 26-04-2012

Mødedato Torsdag d. 26. april 2012 kl. 09:00

Mødested Tollbodgata 22

Innholdsfortegnelse

Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 12.04.12.....	3
Årsrapport Teknisk sektor 2011.....	5
Flytting av torvhandelen på Nedre torv.....	7
Dønnestadveien 177 - 100/21 - deling.....	13
Dønnestadveien 101 og 157 - 100/29 og 100/13 - deling.....	19
Kongshavn brygge - oppgradering og revisjon av regelverk.....	24
Drift og vedlikehold av stikkveier sone syd, del 2.....	34
Fartsdempende tiltak i buss- og samleveier 2012.....	71
Markens gate - belegningsplan for kvartalene Dronningens gate - Tollbodgata og Henrik Wergelands Tangen, delfelt B 2-3, B2-4, B2-5. Søknad om endring av bebyggelsesplan - vedtak.....	76
Vågsbygd idrettsplass - detaljregulering - sluttbehandling.....	80
Hånes - felt E1 byggeområde B - detaljregulering - sluttbehandling.....	86
Sluttbehandling - Ålefjær golfbane og massedeponi - detaljregulering.....	99
Fiskå industriområde - endret plan - detaljregulering - sluttbehandling.....	108
Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 26.04.12.....	121
Referatsaker til møte i byutviklingsstyret 26.04.12.....	129
	132

Punkt 79/12: Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 12.04.12

Bilag

Protokoll 12.04.2012



Dato: 10.04.2012
Saksnr.: 201200006-32
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
26.04.2012

Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 12.04.2012

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret godkjenner protokollen fra møte i byutviklingsstyret 12.04.2012.

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

Punkt 80/12: Årsrapport Teknisk sektor 2011

Bilag

Årsrapport



Dato: 30.03.2012
Saksnr.: 201204035-1
Arkivkode E: 144
Saksbehandler: Marit Borgenvik

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
26.04.2012

Årsrapport Teknisk sektor 2011

I tråd med retningslinjene fra rådmannen skal det utarbeides årsrapport for sektoren. Årsrapporten skal behandles i hovedutvalget. Målgruppen er bystyret/hovedutvalg og kommunens administrasjon.

Rapporten inneholder følgende hoveddeler:

Sektornivå:

- Politisk virksomhet
- Sammendrag av arbeidsgiverpolitikk
- Økonomi – sektorens netto og brutto
- Sektorens reserver pr. 01.01.2012

Enhetsnivå:

- Generelt om virksomheten og oppnådde resultater
- En kommune i utvikling/arbeidsgiverpolitikk
- Oppnådde mål og ressurser pr tjeneste

Sektorens plan- og utredningsprogram med status er lagt ved på slutten av rapporten.

I tråd med tidligere års behandling legges årsrapporten frem på enhetsnivå for byutviklingsstyret. Rapporten som legges frem for bystyret er på sektornivå.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret tar årsrapporten for 2011 for enhetene i teknisk sektor til orientering.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Marit N. Borgenvik
Økonomirådgiver

Trykte vedlegg: Årsrapport for sektor 5.1
Utrykte vedlegg: Årsrapporter for enhetene

Punkt 81/12: Flytting av torvhandelen på Nedre torv

Bilag

Referat fra møte med torvhandlerne 07.03.2012



Dato: 13.04.2012
Saksnr.: 201203665-1
Arkivkode E: Q16
Saksbehandler: Helmer Espeland

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
26.04.2012

Flytting av torvhandelen på Nedre torv

Sammendrag:

Torvhandelen er et viktig innslag på Nedre Torv, og kommunen bør legge godt til rette for denne fargerike handelen skal finne det attraktivt å være her. Samtidig skal det være plass til mye annet på et torv; store og små arrangementer, politiske stands, uterestauranter, lek og vrimmel. Behovene har endra seg i raskt tempo, det har vært en del konflikter i grensesnittene mellom aktivitetene, og organisering og forvaltning av torvene har derfor vært til politisk behandling flere ganger siste tiår. Plassering av fast torvhandel og om de skal rydde etter salgsdagen har vært én sentral problemstilling.

"Sommer på Torvet" er også blitt et viktig innslag på Nedre Torv: Hver torsdag om sommeren fylles nedre del av torvet med musikk, festglade turister og byboere, og arrangøren ønsker nå å utvide mot Øvre Torv. Administrasjonen mener det er riktig å legge til rette for utvidelse, men her står det som kjent torvhandlere som da må flytte hver torsdag.

Administrasjonen har tatt dette opp i møte med torvhandlerne 07.03, og samtidig lansert ideen om at de på alle dager uten store arrangementer kan få stå på den attraktive delen av Nedre Torv, nærmest Markensgate. Vilkår er da at de rydder vogner/annet etter endt salgsdag. Administrasjonen tror en slik løsning gir mer liv på Nedre Torv og vi får samtidig også løst problemet med nattlagring av salgsvogner rett foran uterestaurantene.

Forslaget støttes av torvhandlerne, men de peker på at en da må ha mulighet for nattparkering av vogner. I samråd med parkeringsselskapet anbefaler vi at kommunen tilbyr plass til nattparkering på Odderøya eller ved Gartnerløkka

Forslag til vedtak:

1. Aktivitetene på Nedre Torv organiseres som vist i saksfremstillinga.
2. De faste torvhandlerne tilbys salgsplass nærmest Markensgate. Vilkår er at salgsplassen ryddes helt etter endt salgsdag.
3. Kommunen tilbyr nattparkering for salgslagervogn på Odderøya eller ved Gartnerløkka.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Svein Ole Breland
Parksjef

Trykte vedlegg: Referat fra møte med torvhandlerne, 07.03.12

Utrykte vedlegg: Ingen

Bakgrunn for saken :

Torvhandel er et viktig element på et levende torv, og kommunen ønsker å legge godt til rette for denne miljøskapende og tradisjonsrike handelen. Men byens torv skal brukes til mer enn torvhandel; her skal det være plass til store og små arrangementer, politiske stands, til lek og vrimmel, og til kafeer og restauranter langs fasadene. Mellom alt dette skal det være god atkomst for varedistribusjon og redningskjøretøy, og torvene er selvfølgelig sentrale knutepunkter for gangferdsel gjennom byen. Fleksibilitet og færrest mulig faste installasjoner, er derfor sentrale stikkord hvis vi skal fylle torvene våre med mange slags aktiviteter.

Spørsmål om hvor den tradisjonelle torvhandelen skal være – og ikke minst om de skal pakke ned og rydde etter seg etter endt salgsdag – har vært til politisk behandling en rekke ganger siste tiår. Senest i sak 54/09 i Byutviklingsstyret, og 15/09 i Kommunalutvalget, blei det vedtatt at torvhandelen skulle organiseres mobilt, med full opprydding etter salgsdagen.

Hovedbegrunnelsen for å ha mobil torvhandel var å skape bedre plass for arrangementer av varierende størrelse, og ikke minst for å unngå rot og ikke særlig pene lagervogner tett opp til uterestaurantene på stedet. Vedtaket om mobil torvhandel blei imidlertid oppheva av Formannskapet i møte 28.04.10, etter protester fra torvhandlere og andre grupperinger.

Problemstilling med lagring av salgsvogner – også vinterstid - blei senest tatt opp i Byutviklingsstyret under eventuelt, 08.12.11.

I 2011 har det vært 3 faste torvhandlere på Nedre Torv, plassert som vist i ramme på ortofotoet:



Arrangøren av "Sommer på Torvet" ønsker nå å utvide arrangementsområdet i retning Øvre Torv, men her står det altså torvhandlervogner hele kvelden og natta, som pr. i dag er lite flyttbare. "Sommer på Torvet" har på kort tid etablert seg som et viktig tilbud hver torsdag i

sommerbyen, og vi mener det er riktig å legge til rette for at arrangementet skal få utvikle seg videre.

Kommunen hadde derfor et møte med torvhandlerne 07.03 (se vedlagt referat), der en drøfta flytting av torvvognene de aktuelle torsdagene. Samtidig tok vi også opp ideen om å gi torvhandlerne den svært attraktive plassen nærmest Markensgate, vel og merke mot at de rydda opp og fjerna vogner etter endt salgsdag.

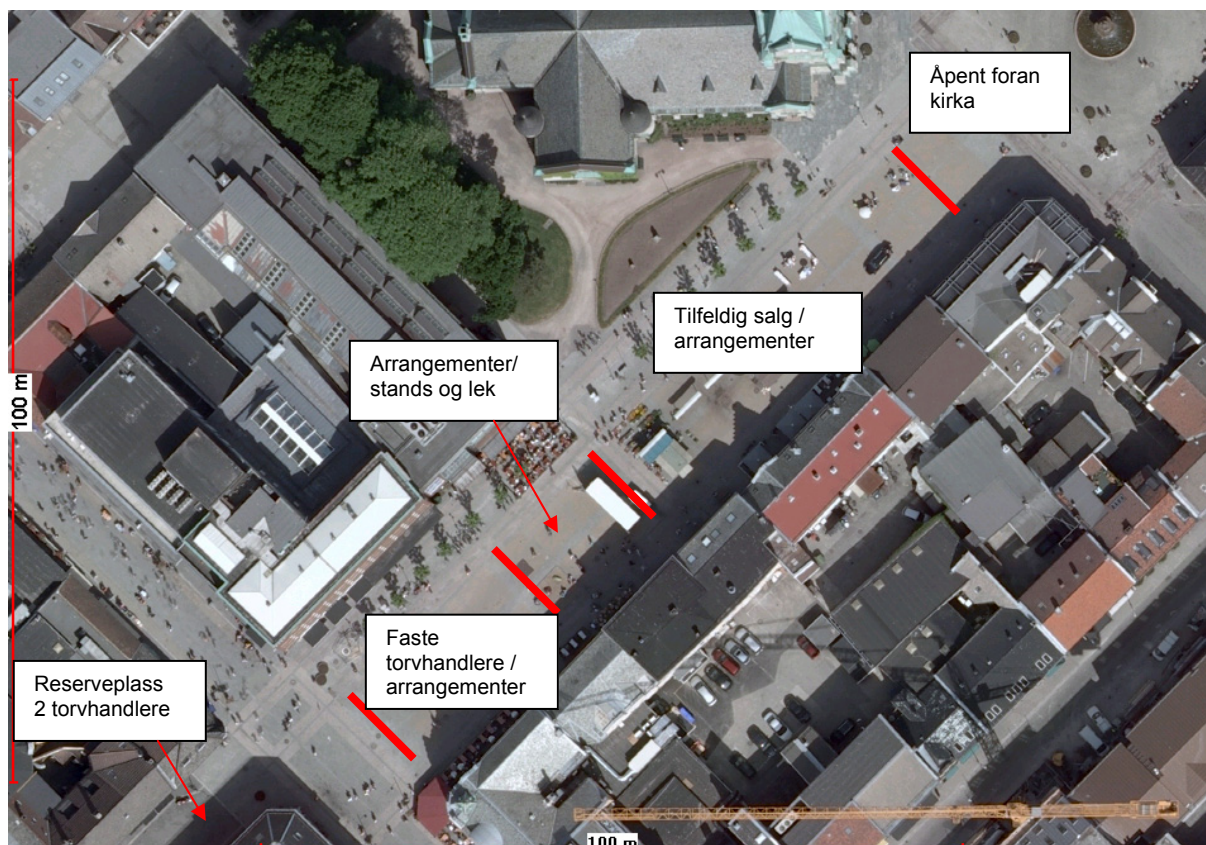
I forkant har vi naturligvis diskutert internt i administrasjonen om det bør være torvhandel eller arrangementer nærmest Markens. Men vi har kommet til at torvhandel er så viktig for å skape miljø på Torvet, og dette skaper liv og aktivitet hver dag! Samtidig har vi sett at det har blitt stadig færre torvhandlere; kanskje kan attraktiv salgsplass bidra til at vi også i framtida kan ha gleden av å handle blomster og grønnsaker på Torvet. Vi tror derfor det er riktig å tilby torvhandlerne den beste plassen på Nedre Torv.

Men - nederst på Torvet skal det være pent og ryddig når kvelden kommer og folk inntar uterestaurantene. Et vilkår for å få byens mest attraktive salgsplass, må derfor være at en rydder bort vogner og annet, etter endt salgsdag.

Torvhandlerne er positive til forslaget om flytting nærmere Markensgate og rydding etter salgsdag. De har alltid ønska den nedre delen av Torvet, og en av torvhandlerne uttalte på møtet at hvis de fikk komme nærmere Markens, ville han utvide salgssesongen. Torvhandlerne er inneforstått med at de følgelig må investere i mobile vogner eller salgsbiler, men peker samtidig på at kommunen må stille plass til rådighet for nattlagring av evt. salgsvogner.

Etter møtet vi prøvd oss litt fram; gartner Larsen har fått stå nærmest Markens, og så langt er tilbakemeldinga svært positiv.

Vi har sett litt på hvor en bør plassere de faste torvhandlerne, arrangementer på dagtid og annen småhandel, og vi foreslår en ganske fleksibel inndeling av aktivitetene på Nedre Torv:



Inndelinga tillater endringer ved behov, eksempelvis ved "Sommer på Torvet", som betinger at fast torvhandel flyttes, og at tilfeldig salg skyves mot Øvre Torv/annet sted/utgår.

Vi foreslår at torvhandlerne plasseres mer i torvets lengderetning enn i dag. Dette gir god eksponering mot hovedganglinja gjennom torvet, samtidig som vi opprettholder areal til distribusjon/redning i bakkant og vi får litt luft og rom mellom torvhandlerne og fortausrestaurantene. Ganglinja/siktaksen gjennom Nedre Torv, fra Bård Breivik-skulpturen og mot sjøen, skal være åpen. Mindre detaljer og grensesnitt får vi ta administrativt, i samarbeid med torvhandlerne.

Så langt det er plass, foreslår vi at salg type "lefser og sild" også kan stå innenfor området.

Som i tidligere saker om torvhandelen, foreslår vi at kommunen tilbyr gratis nattparkering av torvhandlervogn på offentlig parkeringsplass i nærheten. I samråd med Parkeringsselskapet, tilbys plass på Odderøya eller ved Gartnerløkka til nattparkering.

Vi foreslår at torvhandlere tilbys ny plass/leiekontrakt fortløpende, når en mobil løsning er på plass.

Helmer Espeland
Saksbehandler

Punkt 82/12: Dønnestadveien 177 - 100/21 - deling

Bilag

Søknad om fradeling



Dato: 04.04.2012
Saksnr.: 201111619-4
Arkivkode O: GNB: 100,21

Saksbehandler: Ann Elin Teksdal

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
26.04.2012

Dønnestadveien 177 - 100/21 – søknad om fradeling

Sammendrag;

Stein Vidar Haugen søker om fradeling av en tomt på 6 daa fra gnr. 100, bnr. 21 for overdragelse til sin bror og oppføring av enebolig med leilighet.

Landbrukseiendommen består av flere teiger med beliggenhet på Dønnestad og Ve. Hele eiendommen er i gjeldende kommuneplan angitt som LNF-område med ulike hensynssoner. Omsøkte område ligger i tilknytning til et ravinelandskap og er angitt med hensynssone landbruk og verna vassdrag.

Eiendommens totale areal er på 1 294 daa, hvor 26 daa er fulldyrka jord og resten er produktiv skog/utmark. Det er to gårdstun på eiendommen, et på Dønnestad og et på Ve. Jordlovens § 12 gjelder for hele eiendommen.

Fradeling av omsøkte tomt vil redusere eiendommens avkastningsevne noe. I tillegg til konsekvenser for eiendommens avkastningsevne skal det ved fradelinger tas hensyn til drifts- og miljømessige ulemper for landbruket og hensyn til plansituasjon. Fradeling og bebyggelse vil kunne ha drifts- og miljømessige ulemper for landbruket i området. Etablering av nye tomter i LNF-områder er ikke i samsvar med kommuneplanen og innebærer at det åpnes opp for en oppstykkning og fragmentering av jordbruksområdene. Det er generelt et stort bygghengsel i kommunens LNF-områder og det finnes mange attraktive tomter i kulturlandskapet. En tillatelse til fradeling vil kunne føre til presedensvirkninger for senere saker.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret avslår med hjemmel i jordlovens § 12 søknad om fradeling av en tomt på 6 daa fra gnr. 100, bnr. 21 mfl.

Svein Ole Breland
parksjef

Ann Elin Teksdal
landbrukskonsulent

Trykte vedlegg: Søknad om fradeling

Saksframstilling

Bakgrunn for saken

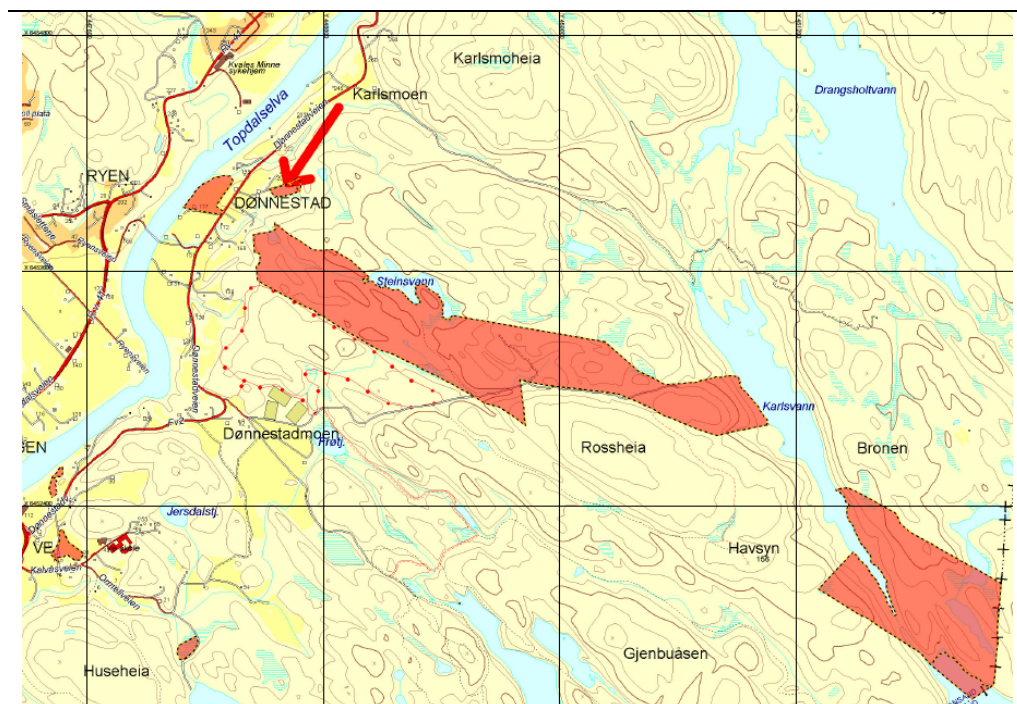
Stein Vidar Haugen søker om fradeling av 6 daa fra landbrukseiendommen gnr. 100, bnr. 21 for overdragelse til sin bror og oppføring av enebolig med leilighet.

Eiendomsopplysninger;

Landbrukseiendommen ligger på Dønnestad og Ve. Den består av flere gnr./bnr.; 100/21, 101/1, 99/10 og 99/29.

I gjeldende kommuneplan er eiendommen angitt som LNF-område med ulike hensynssoner; landbruk, kulturmiljø, friluftsliv og verna vassdrag

Pil viser omsøkte område.



I følge Skog og landskaps gårdskart består eiendommen av 26 daa fulldyrka mark, 1162 daa produktiv skog og 50 daa annet markslag. Arealene fordeler seg slik på de ulike gnr./bnr.;

Tall i dekar	=	III	■	Prod. skog	Annet markslag							Restareal	Sum grunneiendom
100/21/0	0.0	0.0	0.0	754.5	15.2							4.6	774.3
101/1/0	0.0	0.0	0.0	394.5	24.2							51.4	470.1
99/101/0	0.0	0.0	0.0	1.8	5.4							0.0	7.2
99/29/0	8.8	0.0	0.9	4.1	1.9							0.4	16.1
Sum	8.8	0.0	0.9	1154.9	46.7							56.4	1267.7

Matrikkelnr	Teignr	Eierforholdteig	Fulldyrka	Overflatedyrka	Innmarksbeite	Prod.skog	Annet markslag	Totalt
100/21	1 av 4	Fx	17.6	0	0	6.6	2.5	26.8

Jordbruksarealet blir drevet ved bortleie.



Skråfoto – viser omsøkte tomt.

Eiendommen har to gårdstun, et på Ve og et på Dønnestad. Bygninger på eiendommen er to våningshus og to driftsbygninger / uthus. Det ble på slutten av 1990-tallet tidlig 2000-tallet gitt tillatelse til fradeling av en bolig og en boligtomt fra eiendommen.

Saksbehandling

Lovgrunnlaget;

Jordloven av 12. mai 1995

Jordloven har som formål å legge til rette slik at jordviddene i landet med fjell og alt som hører til (arealressursene), kan bli brukt på den måten som er mest gagnlig for samfunnet, og de som har sitt yrke i landbruket.

Eiendom som brukes eller som kan brukes til jordbruk eller skogbruk kan ikke deles uten samtykke, jf. jordlovens § 12. Med eiendom menes også rettigheter som ligger til eiendommen og deler av sameie. Forbudet mot deling gjelder også forpaktning, tomtefeste og lignende leie eller bruksrett til del av eiendommen når retten er stiftet for mer enn 10 år eller ikke kan sies opp av eieren.

I jordloven gis et generelt forbud mot deling av jord som er benyttet til eller som kan bli benyttet til jord- eller skogbruk.

Departementet kan gi samtykke til deling dersom samfunnsinteresser av stor vekt taler for det, eller om delingen er forsvarlig ut fra den avkastning eiendommen kan gi. Ved avgjørelser skal det tas hensyn til om delingen kan føre til drifts- eller miljømessige ulemper for landbruket i området. Det skal også tas hensyn til godkjente planer som ligger til grunn for arealbruken etter Plan- og bygningsloven og hensyn til kulturlandskapet. Det er bare anledning til å gi samtykke til fradeling dersom ett av jordlovens to vilkår er oppfylt. Deling det ikke er gitt samtykke til kan ikke lovlig gjennomføres.

Søknaden skal også vurderes etter Naturmangfoldloven §§ 6 og 7, prinsippene i §§ 8-12 og 53.

Vurdering

Det er søkt om fradeling av 6 daa tomt for oppføring av enebolig med leilighet for søkers bror. Legeerklæring for søkers bror er vedlagt søknaden.

Tiltak som har stor verdi for allmennheten eller en større gruppe personer kan representere en samfunnsinteresse av stor vekt. Personlige og private interesser som ikke samtidig innebærer en samfunnsinteresse vil falle uten for. Dersom en fradeling fører til bruksrasjonalisering kan dette oppfylle kravet til samfunnsinteresser. Normalt vil en god bruksrasjonalisering si at hele landbrukseieendommen med unntak av bebyggelsen med avgrenset tomt blir fradelt og nyttet som tilleggsjord til aktive bruk. Omsøkte fradeling er ikke en bruksrasjonalisering. Det foreligger ikke samfunnsinteresser av stor vekt som taler for fradelingen.

Formålet med delingsforbudet i jordloven er å sikre og holde ressursene på bruket samlet for nåværende og fremtidige eiere. Det sentrale er fradelingens konsekvenser for eiendommens drift i framtiden. Kortsiktige gevinster, for eksempel ved salg av tomter skal det ses bort fra. Produktive arealer vil i de aller fleste tilfeller ikke kunne fradeles uten å komme i konflikt med hensynet til den avkastning eiendommen kan gi. Det er søkt om å fradele 6 daa produktiv skog, tidligere beite jf gamle kart. Fradeling av dette arealet vil ha mindre betydning for eiendommens avkastningsevne.

Selv om ett av vilkårene for deling er oppfylt, har søkeren ikke krav på delingssamtykke. Det skal ved søknad om fradeling også tas hensyn til drifts- og miljømessige ulemper en fradeling vil få for eiendommen som deles og ulemper for landbruket i området kan bli påført.

Ved siden av det arealet som søkes fradelt ligger Flegeplassen – Dette er en teig som etter jordskifte i 1999-2001 er utlagt til felles område til opplagsplass for 5 grunneiere i området. Plassen kan brukes til opplagsplass tømmer, lagring av ved med mer.

En eventuell fradelt tomt i dette område vil kunne påføres støy i forbindelse med bruk av opplagsplassen. Arealet ligger også tett ved et jorde og vil kunne påføres ulemper i form av støy, lukt og støv fra landbruksdriften i området. Slike ulemper kan føre til krav om restriksjoner på landbruksdriften.

Det skal også tas hensyn til planer om arealbruken etter plan- og bygningsloven. Området er i gjeldende kommuneplan avsatt som LNF-område med hensynssone landbruk. Etablering av nye tomter i slike områder innebærer at det åpnes opp for en oppstykking og fragmentering av større sammenhengende jordbruksområder noe som ikke kan anses i samsvar med den arealbruken som kommer til uttrykk i gjeldende kommuneplan.

Det er adgang til å nekte fradeling for å hindre tilfeldig fradeling og infiltrasjon i landbruksområder. Kommunens LNF-områder er under stadig press fra utbyggingsformål. Dersom det også i framtiden skal kunne drives landbruk i kommunen og kommunens kulturlandskap i varetas gjennom landbruksdrift er det viktig at de produktive jordbruksarealene med randsoner ikke blir fragmentert og nedbygd.

Søknaden skal også vurderes etter Naturmangfoldloven §§ 6 og 7, prinsippene i §§ 8-12 og § 53. I naturbasen er det ingen registreringer i omsøkte område. Omsøkte tomt ligger i et ravinelandskap og en utbygging her vil berøre dette landskapet. En fradeling vil ikke ha innvirkning på landskapet, det er først ved utbygging at landskapet vil bli påvirket og mulige konsekvenser for naturtypen vil oppstå.

Fradeling av en parsell til bolig vil være å betrakte som opprettelse av en fritt omsettelig enhet som ikke er knyttet til landbruksdriften. I LNF-områdene er det tillatt med bygge- og anleggsvirksomhet som har direkte tilknytning til stedbunden næring. Tiltaket vil også kreve dispensasjon etter plan- og bygningsloven.

Konklusjon

Etter en samlet vurdering av søknaden etter jordlovens § 12 finner en ikke å kunne samtykke til fradeling av en tomt på 6 daa fra gnr. 100, bnr. 21 mfl som omsøkt.

Punkt 83/12: Dønnestadveien 101 og 157 - 100/29 og 100/13 - deling

Bilag

2. Søknad fradeling av Gnr 100 bnr 29 og gnr 100 bnr 13

1. Vedtak fra Fylkesmannen vedr. driftsenhet



Dato: 02.04.12
Saksnr.: 201111947-5
Arkivkode O: GNB: 100,29

Saksbehandler: Ann Elin Teksdal

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
26.04.2012

Dønnestadveien 101 og 157 - 100/29 og 100/13 - deling

Sammendrag:

Karen Ann Dønnestad søker i forbindelse med generasjonsskifte om å fradele gnr. 100, bnr. 29, fra gnr. 100, bnr. 13.

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

Eiendommen ligger på Dønnestad. Området er i gjeldende kommuneplan avsatt som LNF-områder med ulike hensynssoner; jordbruk, kulturmiljø, friluftsliv og verna vassdrag. Eiendommen har et areal på 664 daa. En teig på ca 180 daa er i gjeldende kommuneplan avsatt som område for råstoffutvinning. Denne teigen er ikke omfattet av deleforbudet i § 12 i jordloven.

Fradeling av 192 daa; 19 daa fulldyrka jord, 169 daa produktiv skog, 4 daa annet areal og gårdstun vil redusere brukets ressursgrunnlag betydelig og en slik fradeling vil ikke være forsvarlig ut fra den avkastning som eiendommen kan gi. En fradeling vil føre til at det blir opprettet to mindre enheter. Opprettelse av to mindre enheter står i klar motsetning til jordlovens formål som er å styrke driftsenhetene. Det foreligger ikke samfunnsinteresser av stor vekt som taler for fradelingen.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret avslår med hjemmel i jordlovens § 12 søknad om fradeling av gnr. 100, bnr. 29 og 30 fra gnr. 100, bnr. 13.

Svein Ole Breland
parksjef

Ann Elin Teksdal
landbrukskonsulent

Trykte vedlegg:

1. Vedtak fra fylkesmannen vedr. driftsenhet,
2. Søknad om fradeling

Bakgrunn for saken

I forbindelse med generasjonsskifte søker Karen Ann Dønnestad om tillatelse til fradeling av gnr. 100, bnr. 29 fra gnr. 100, bnr. 13. Søker ønsker at to av hennes døtre skal overta hver sin eiendom. Søker har i søknaden skrevet at eiendommene er to gårder med eget gnr./bnr. som begge har skog og dyrka mark. Brukene har i følge søker vært drevet som selvstendige bruk etter overtagelsen i 1995. Teigene ligger oppdelt og det vil ikke være hensiktsmessige å drive dem under ett bruk.

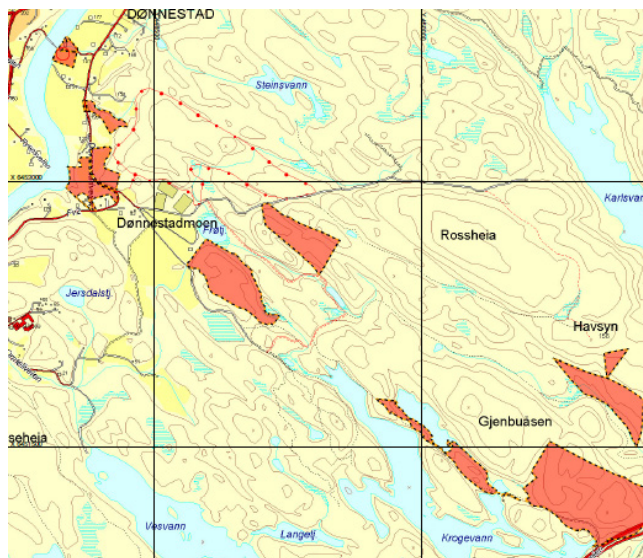
Eiendomsopplysninger

Eiendommens gårdstun og dyrka mark ligger på Dønnestad. Skog og utmark er fordelt på flere teiger, fra Dønnestadmoen til E 18.

Området er i gjeldende kommuneplan avsatt som LNF-områder med ulike hensynssoner; jordbruk, kulturmiljø, friluftsliv og verna vassdrag.

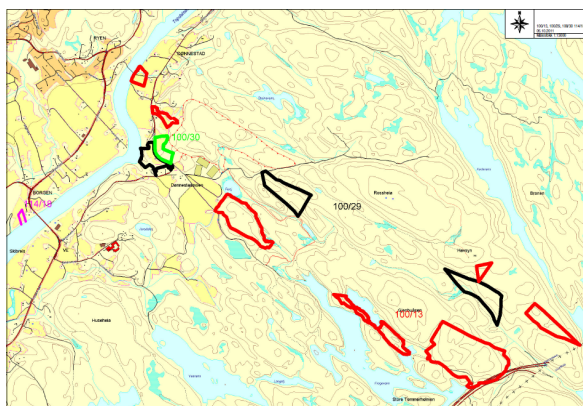
Våningshuset på 100/13 ble godkjent revet i 2011. Det er gitt tillatelse til gjenoppbygging av dette. Andre bygninger på 100/13 er naust og garasje.

På 100/29 er det et eldre våningshus og en driftsbygning.

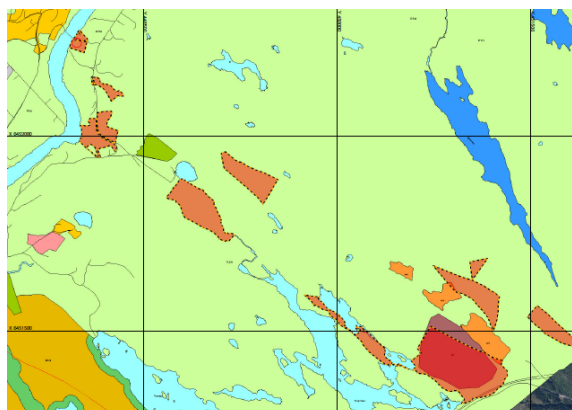


Etter skog og landskaps gårdskart er arealene på de ulike gnr. bnr. fordelt slik;

Tall i dekar	=	III	■	Prod. skog	Annet markslag							Restareal	Sum grunneiendom
100/13/0	13.7	0.0	0.0	420.9	25.8							6.5	466.9
100/29/0	10.5	0.0	0.1	155.3	3.9							0.0	169.8
100/30/0	8.6	0.0	0.0	14.2	0.1							0.0	22.9
114/18/0	3.4	0.0	0.0	1.2	0.0							0.0	4.6
Sum	36.2	0.0	0.1	591.6	29.8							6.5	664.2



De ulike gnr. bnr. Rød 100/13, sort 100/29, grønn 100/30



Utsnitt fra kommuneplan – hensynssoner er ikke med

Karen Ann Dønnestad overtok eiendommen i 1995. Hun fikk innvilget søknad om fritak fra boplikten på 100/13, 29, 30 og 114/18. Vilkår; så lenge hun er bosatt på nåværende bolig (den lå den gang på 100/26 gårdsbruket til hennes mann Torbjørn Dønnestad, boligen er senere godkjent fradelt fra 100/26).

I følge søknader om produksjonstilskudd fra 1995-2009 har gnr. 100, bnr. 13, 29 og 30 blitt drevet sammen med arealene til søkers mann, Torbjørn Dønnestad gnr. 100, bnr. 26. I 2010 og 2011 har jorda vært drevet ved bortleie til andre gårdsbruk i området.

Det har i følge skogfond ikke vært noen aktivitet i skogen på gnr. 100, bnr. 13, 29, og 30 de seneste årene. Skogbruksplan for eiendommen er laget sammen med gnr. 100, bnr 26. Dette gjelder også miljøplanene som ble laget for eiendommen av Agder og Telemark skogeierforening i 2003.

Saksbehandling

Lovgrunnlaget;

Jordloven av 12. mai 1995

Jordloven har som formål å legge til rette slik at jordviddene i landet med fjell og alt som hører til (arealressursene), kan bli brukt på den måten som er mest gagnlig for samfunnet, og de som har sitt yrke i landbruket.

Eiendom som brukes eller som kan brukes til jordbruk eller skogbruk kan ikke deles uten samtykke, jf. jordlovens § 12. Med eiendom menes også rettigheter som ligger til eiendommen og deler av sameie. Forbudet mot deling gjelder også forpaktning, tomtefeste og lignende leie eller bruksrett til del av eiendommen når retten er stiftet for mer enn 10 år eller ikke kan sies opp av eieren.

I jordloven gis et generelt forbud mot deling av jord som er benyttet til, eller som kan bli benyttet til jord- eller skogbruk.

Departementet kan gi samtykke til deling dersom samfunnsinteresser av stor vekt taler for det, eller om delingen er forsvarlig ut fra den avkastning eiendommen kan gi. Ved avgjørelser skal det tas hensyn til om delingen kan føre til drifts- eller miljømessige ulemper for landbruket i området. Det skal også tas hensyn til godkjente planer som ligger til grunn for arealbruken etter Plan- og bygningsloven og hensyn til kulturlandskapet. Det er bare anledning til å gi samtykke til fradeling dersom ett av jordlovens to vilkår er oppfylt. Deling det ikke er gitt samtykke til kan ikke lovlig gjennomføres.

Søknaden skal også vurderes etter Naturmangfoldloven §§ 6 og 7, prinsippene i §§ 8-12 og § 53.

Vurdering

Fylkesmannen i Vest-Agder fattet 12.01.12 vedtak om at eiendommen gnr. 100, bnr. 13, gnr. 100, bnr. 29 og 30 utgjør en driftsenhet i henhold til jordlovens § 12, 4. ledd. Jordloven av 12. mai 1995 gjelder etter dette for de områdene av eiendommen som avsatt som LNF-områder i gjeldende kommuneplan.

Tiltak som har stor verdi for allmennheten eller en større gruppe personer kan representere en samfunnsinteresse av stor vekt. Personlige eller private interesser som ikke samtidig innebærer en samfunnsmessiginteresse vil falle utenfor. Deling av eiendom som ledd i et generasjonsskifte regnes som personlig og privat interesse. Dersom fradelingen fører til bruksrasjonalisering kan dette oppfyllekravet til samfunnsinteresser, normalt vil en god bruksrasjonalisering si at hele landbrukseieendommen med unntak av bebyggelsen med avgrenset tomt blir fradelt og nyttet som tilleggsjord til aktive bruk. Omsøkte fradeling representerer ikke samfunnsinteresser av stor vekt.

Formålet med delingsforbudet i jordloven er å sikre og holde ressursene på bruket samlet for nåværende og framtidige eiere. Det sentrale er fradelings konsekvenser for eiendommens

drift i fremtiden. Produktive arealer vil i de aller fleste tilfeller ikke kunne fradeles uten å komme i konflikt med hensynet til den avkastning som eiendommen kan gi. Det er søkt om fradeling av 19 daa fulldyrka mark, 169 daa produktiv skog og gårdstun med hus. En slik fradeling vil medføre en betydelig reduksjon av brukets ressursgrunnlag, samtidig som det opprettes to driftsenheter som vil være mindre rasjonelle enn den opprinnelige. Fradeling av store produktive arealer fra et bruk vil redusere eiendommens avkastningsevne og ikke være i samsvar med jordlovens § 12. Omsøkte fradeling står i klar motsetning til jordlovens formål som er å styrke driftsenhetene.

Søknaden skal også vurderes etter Naturmangfoldloven §§ 6 og 7, prinsippene i §§ 8-12 og § 53. Miljøplanene laget av Agder-Telemark skogeierforening i 2003 for de aktuelle gnr/bnr. viser flere miljøfigurer; rik bakkevegetasjon, liggende død ved og hule trær, netto miljøareal er på 20 daa. I naturbasen ligger noe av skogen i område registrert som helårs områder for rådyr. En eventuell fradeling vil ikke berøre eller påvirke noen naturtyper eller arter negativt. Prinsippene i loven vurderes ivaretatt.

Konklusjon

Etter en samlet vurdering av søknaden etter jordlovens § 12 finner en ikke å kunne samtykke til fradeling av 19 daa fulldyrka jord, 169 daa produktiv skog og gårdstun fra driftsenheten gnr. 100, bnr. 13 som omsøkt.

Punkt 84/12: Kongshavn brygge - oppgradering og revisjon av regelverk

Bilag

Skriv ang. Kongshavn

Notat fra ingeniørvesenet

2. Forslag til nytt reglement

1. Innkomne kommentarer



Dato: 20.03.2012
Saksnr.: 200900016-29
Arkivkode E: 611
Saksbehandler: Jon Petter Langfeldt

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
12.04.2012

Kongshavn brygge - oppgradering og revisjon av regelverk

Sammendrag:

27.10.2011 ble det fremmet sak angående oppgradering og revisjon av regelverk. Det ble etter vedtak i saken påpekt nødvendigheten av ytterligere informasjon til alle grunneiere (også fritidsboliger) samt en revurdering av satser. Det er avholdt møter med velforening for fastboende og informasjonsmøte ble avholdt 1.02.2012 med bakgrunn i informasjonsbrev som ble sendt ut.

Kommentarer fra grunneiere, beboere og velforening er kommentert i bakgrunn for saken. Opprinnelig forslag er ikke positivt mottatt fra velforening på Randøyane hverken med hensyn til regelverk eller gebyrer for parkering/ båt plass. Velforeningen på Randøyane representerer kun fastboende, ikke grunneiere.

I saken og forslag til nytt vedtak, er det vektlagt de kommentarer som er fremkommet fra beboere, men også de behov som skal ivaretas ved videre utbygging på Randøyane og en begrenset kapasitet i anlegget. Forslaget innebærer en begrenset opprustning av anlegget på kort sikt. På lengre sikt bør det tilrettelegges for rutetrafikk ut til Randøyane samt utvidelse av anlegget. Det er per. i dag veldig begrenset hvor mye anlegget kan utvides, og skal kapasiteten i området bedres, må det etableres en ny småbåthavn i kommunal eller privat regi. Vi anser primæroppgaven til det offentlige skal være båtskyss og tilrettelegging for av/påstigning.

Foreløpig foreslås kun en begrenset oppgradering på 0,6 mill. i arbeidsplan for 2012.

Praksis med kortidsparkering for båter fungerer dårlig i dag, og spesielt i sommersesongen. Parkering av båter skjer tilfeldig, over lengre tid, og skilt/ reglement respekteres i liten grad. Ingeniørvesenet foretar kontroller, men vi kan ikke bruke for mye ressurser på dette. Reglementet bør fornyes med tanke på at anlegget skal fungere etter sin hensikt, på lengre sikt og med mulighet for ytterligere utbygging på Randøyane. De behov som er tilbakemeldt kan i begrenset grad innfris, og Ingeniørvesenet har vektlagt behov til fastboende i første rekke.

Forslag til vedtak:

1. Byutviklingstyret anbefaler Ingeniørvesenet forslag til begrenset oppgradering av anlegget i Kongshavn vurdert til ca. 0,6 mill i arbeidsplan/ budsjettet for 2012/2013.
2. Byutviklingstyret anbefaler nytt reglement gjeldende fra 2012.
3. Byutviklingstyret anbefaler satser for 2012 som angitt. Justering av disse gjøres iht. senere budsjettvedtak.

Terje Lilletvedt
Byingeniør

Per Kjelsaas
Avdelingsleder

Trykte vedlegg:

- Innkomne kommentarer
- Forslag til nytt reglement

Utrykte vedlegg: Ingen

Bakgrunn for saken :

Kongshavn har langt tilbake i tid og opp til i dag fungert som en havn tilrettelagt for trafikk ut til Randøyane. Den er således en del av den totale infrastrukturen i området. Reglement for havneanlegget i Kongshavn er fra 1984, og regulerer tilgjengelighet for fastboende primært tilhørende Randøyane. Det er lagt til rette for reserverte biloppstillingsplasser til fastboende samt en andel av båthavnen er reservert til parkering av båter for korttidsparkering. Praxis i Kongshavn er at mange tar seg til rette og bruker båtplass over lengre tid. Dette gjør det vanskelig å opprettholde bruken slik den er tenkt. Ingeniørvesenet mener at det offentliges ansvar primært er knyttet til rutebåt og korttidsopphold for småbåter.

Anlegget i Kongshavn er nedslitt og har behov for oppgradering. Beskrivelse av tiltak samt budsjett er vedlagt. Bruk og oppgradering av det gamle bryggeanlegget foreslås som beskrevet under.

Vi mener det er viktig at Kongshavn fremdeles skal fungere som en del av infrastrukturen ut mot Randøyane, og da spesielt forbeholdt fastboende. Dagens regelverk og praksis fungerer dårlig. Vi ønsker derfor å endre regelverk slik det er skissert i vedlegg.

Følgende prinsipper er lagt til grunn mht. nytt regelverk og en begrenset oppgradering:

Kort tidshorisont: (2012,2013)

- Det etableres faste båtplasser mot et leiegebyr. Fastboende samt Haraldvigen leirskole skal ha prioritet ved tildeling av båtplass.
- Leiepriser for båtplasser fastsettes som foreslått.
- Parkeringsplass tildeles som i dag (fastboende på Randøyane) med et årlig leiegebyr.
- Utover faste parkeringsplasser kan det parkeres iht. parkeringsbestemmelser og skilting.
- En begrenset del på innsiden av ytre molo kan benyttes til korttidsparkering av båt, maks 4 timer. Plassering utarbeides i samarbeid med velforening.
- På yttersiden av ytre molo er det forbeholdt 6 båtplasser tilknyttet beboere på Frigstad.
- Det vil tilstrebes å øke kapasiteten på faste plasser i nåværende anlegg fra 10 til 14. Dette på bekostning av korttidsparkering av båter.

Lang tidshorisont: (3 - 5 år)

- Det etableres en fast båtplass for rutebåten på kommunal brygge.
- Videre oppgradering av anlegget.
- Etablering av ny kommunal brygge på Vestre Randøy enten som et krav til fremtidige utbyggere eller av kommunen. Dagens brygge er privat.
- Overføring av forvaltning fra Ingeniørvesenet til KE ved småbåthavnkantoret.
- Utvidet oppgradering betinger egen bevilgning.

Forslag til regelverk, budsjett for oppgradering samt underlag for oppgradering er vedlagt.

Det er ønskelig å la driften inngå som en del av driften til KE og småbåthavnkantoret. Dette er ingen forutsetning. Tildeling av faste båtplasser skal fremdeles være forbeholdt fastboende på Randøyane.

Det er vurdert alternative modeller for oppgradering.

Foreslått oppgradering (kort sikt) er vist under. Det må påregnes ytterligere vedlikehold og oppgradering av Kongshavn i årene som kommer. En del av de tidligere foreslåtte tiltak er fjernet eller endret etter mottatte kommentarer.

1) Oppmerking og skilting iht. nytt regelverk.	Kr. 20.000.-.
2) Rehabilitering av treverk på brygge og i basseng.	Kr. 100.000.-.
3) Montasje av brygge for korttidsparkering	kr. 100.000.-
4) Kjøp og montering av diverse utstyr	kr. 100.000.-.
5) Betongoppgradering	kr. 80.000.-.
6) Fjerning av stein i bassenget samt montering på molo.	Kr.150.000.-.
7) Diverse uforutsett	kr. 50.000.-.

Estimert kostnadsramme: 0,6 mill.

Med referanse til tidligere vedtak er det foreslått endringer med bakgrunn i innspill fra velforening, beboere, brukere og inngåtte avtaler.

Leiepriser er redusert fra tidligere forslag..

Årlig estimert Inntekt:

Leie av bilplass: 30 stk	1.500.-/stk	kr. 45.000
Leie av båtplass: 14 stk	3.000.-/stk	kr. 42.000

Total: kr. 87.000

Kommentarer fra beboere, grunneiere og brukere:

200900016-12, brev fra Turid Schei Johansen, Oslo:

«For oss som har fritidseiendom på Randøyane, er behovet båtplass når vi har ærend på land. Nok korttidsplasser bør etableres, og liggetid må være mer enn 4 timer.....En grense på 10-12 timer vil være rimelig.

Antall korttidsparkeringsplasser for båt er for lite. Hele anlegget er begrenset mht. båtparkering, og det er liten mulighet til utvidelse både på kort og lang sikt. Vi har valgt å prioritere fastboende. Det er veldig mange fritidsboliger i området, og det er ikke mulighet å gi nok båtparkering. Kort parkeringstid gir bedre tilgjengelighet.

«Når det gjelder de kortsiktige planene, pkt. 1-5, er dette et etterslep det er på høy tid å få gjort noe med..... ble lagt ut noen skikkelige bøyer på yttersiden av moloen»

Utsiden av ytre molo er reservert tidligere grunneiere.

200900016-21, Dybedal Sameie, Liv Molstad, Stabekk, Velforening- Vestre Randøya.

«...Vi ønsker primært å tinge på en ordning med båtplass i Kongshavn, men også en parkeringsplass»

Det er ikke mulig å tilby dette til hytteeiere.

-200900016-22, Per Arnar Haaland, Arendal. Eier av flere hus/ eiendommer på Randøyane.

«...Men det blir dessverre feil når vei- og prosjektavdelingen ikke gjør et grundig nok planarbeid. Det kan ikke bare planlegges på kort sikt.»

Tiltak som Ingeniørvesenet har foreslått er basert på de problemer som er i selve forvaltningen og kapasiteten i havna. Bruken av havna kan endres og det kan gjøres tiltak innenfor budsjett. Planarbeide som skal ivareta alle grunneiere samt turister må gjøres på

lengre sikt. I stor grad må nok private hytteeiere besørge båtparkering i privat regi eller leie i kommunale båthavner.

«...tar nærmere kontakt med Frigstad bønderne for fremtidige planer i Kongshavn»

Ingeniørvesenet har kontakt med Frigstad bønder som har 6 disponible plasser på yttersiden av ytre molo. Flytting av disse plasser krever antagelig en regulering, og utvidelsen i Kongshavn blir marginal. Vi oppfatter ikke at tilretteleggelse av båt- og bilparkering for hytteeiere er et ansvar som ligger under Vei- og prosjektavdelingen.

«Jeg eier i dag 3 eiendommer på Randøyane, gnr. 88, bnr. 26,74,86.....88/74 er i dag min primærbolig.....jeg står registrert i folkeregisteret i Arendal.....Hele familien er opptatt av å holde naturlandskapet på gården i hevd.....Utfra ovenfor nevnte betraktninger vil jeg påberope meg rett til båtplass og parkeringsplass i Kongshavn på samme måte som fastboende med adresse på øyene i ytre Randesund.»

Vi har forståelse for disse ønsker. Det er ca. 90 grunneiere på Randøyane, og mange flere på tilstøtende øyer. Eiendommer som har forskjellig størrelse, karakter og bruk. Kongshavn har veldig begrenset plass. Vi har valgt å prioritere fastboende (inkluderer også leieforhold). Hus og hytter som brukes som fritidsbolig mener vi må besørge båt og parkeringsplass selv i kommunale eller private havner. Et tilbud til hytteeiere i området krever stor investering i nye båthavner. Dette bør vurderes nærmere av Kristiansand Eiendom ved småbåthavnskontoret. Det er ikke et ansvar for Ingeniørvesenet.

200900016-24, Randøyane Velforening, velforening for fastboende.

«Randøyane er den eneste gjenværende uthavn med fast bosetting i Kristiansand kommune. Dette gjør at bygninger, kulturlandskap og ikke minst bomiljø har en stor kulturhistorisk bevaringsverdi.»

«Den siste tiden er det kommet flere saker som setter fremtidig fast bosetting på Randøyane i alvorlig fare.»

Ingeniørvesenet har vurdert bruken og regelverk i lys av at det skal være fast bosetting på Randøyane nå og i fremtiden. Vi mener tilbudet beboerne har i dag og får fremover er bra og ivaretar fastboende spesielt. Det er bussforbindelse, ferjebåt, båtparkering og bilparkering disponibelt. Foreslåtte avgift for båtparkering utgjør ca. 50 % av en sesongplass i kommunal båthavn.

«Hvis vi nå pålegges en ekstra avgift på minimum kr. 4500,- i året vil dette kunne sette fremtidig bosetting på Randøyane i alvorlig fare»

Foreslått leie er i tråd med annen praksis i kommunen eller ligger under tilsvarende leie andre steder. Rettigheter til båtplass og parkeringsplass er nettopp forbeholdt fastboende på Randøyane.

« Det har blitt stilt en del spørsmål rundt diverse juridiske forhold i Kongshavn. Dvs. avtaler om bruksrett og lignende som er inngått i årenes løp. Disse avtalene er inngått i forbindelse med finansiering av den opprinnelige byggingen av havneanlegget og diverse utvidelser/regelendringer senere. Det foreligger etter sigende en avtale fra 1988 som kan klargjøre disse forholdene. Det er sendt flere forespørsler fra beboere på Randøyane om innsyn i denne avtalen til Kristiansand kommune. Disse forespørslene er ikke besvart på tilfredsstillende måte. Vi mener det vil være en stor fordel for en positiv og konstruktiv dialog og få denne avtalen på bordet»

Det juridiske er vurdert og ble presentert på informasjonsmøte 1.02.2012. Vi har et avtaleverk som er fra 1984 som regulerer bruken og forvaltning. Iht.veilovens §§ 1 og 1a så

er anlegget å anse som offentlig. Anlegget eies, forvaltes og bekostes i kommunal regi. Avtale fra 1988 kjenner vi ikke til. Det vil normalt sett være beboere i kommunen som bekoster infrastruktur og hvor kommunen overtar etter at anlegget er ferdig. Foruten innføring av avgift er de foreslåtte regelendringer ikke vesentlige. I stor grad favoriseres fastboendes rettighet til båt- og parkeringsplass. Dersom det ønskes spesifikke endringer i bruken utover det som er foreslått, må velforening beskrive dette.

Kommentarer til regelverk:

«.....nemlig et punkt om en begrenset liggetid med båt på 48 timer for fastboende»

Dette er vurdert, og vil bli inkludert i nytt regelverk. Antall båtplasser for fastboende økes noe.

«....leie for båtplass vil være å regne som en ekstra kommunal avgift kun for oss på Randøyane»

Dette er et argument som vi har vurdert. Leien for en helårlig båtplass utgjør 50 % av en sesongplass i andre kommunale båthavner. Prisen er halvert fra tidligere forslag, og det er et poeng at kun fastboende skal ha en rettighet og trygghet for å parkere båten. Kongshavn er begrenset mht. parkering og praksis i dag fungerer dårlig. Det er fullt mulig å leie kommunal eller privat plass andre steder. Hytteeiere i området benytter andre løsninger.

Punkt 1.

«Vi mener også at fastboende har en historisk bruksrett til Kongshavn brygge. Kongshavn brygge har alltid vært en allmenning og ble i sin tid bygd med ressurser og midler fra Staten Bensinfond som igjen var avgifter betalt av fiskerne på øyene»

Bruksretten til Kongshavn for fastboende er styrket i det forslaget som er fremlagt. Utover det har også andre rett til å bruke havna slik det er beskrevet i regelverk. Dette er forhold som vi må hensynta, og som er regulert i lovverket. Som forvalter må kommunen ha mulighet til å gjøre endringer i bruken. At beboere betaler nærliggende infrastruktur er vanlig i Kristiansand kommune. Den skal være offentlig og tilgjengelig for alle.

«Begrepet fastboende bør defineres som i vedtektene til velforeningen: «Personer med fast bostedsadresse på Østre- eller Vestre Randøy, samt fastboende uten veiforbindelse på nærliggende øyer eller på fastlandet». Denne definisjonen har en historisk bakgrunn og fastboende på land uten veiforbindelse kan ha et like stort behov for tilgang til Kongshavn brygge som fastboende på øyene. I tillegg kommer Haraldvigen leirskole»

Definisjonen i vårt forslag er veldig lik, og er i praksis ikke noe problem. Begrepet fastboende uten veiforbindelse kan tolkes feil, og vi ønsker å vurdere de tilfeller hvor fastboende på land er i samme situasjon som fastboende på øyer.

Punkt 2.

«Pkt. 2: Ettersom kapasiteten til Kongshavn brygge allerede er overskredet vil det ikke være rom for at Kristiansand kommune inngår flere private avtaler enn de som allerede foreligger, så denne setningen bør erstattes med: «Det inngås ikke private avtaler ut over de som er inngått pr. 1/12-12»

Det er ikke planlagt ytterligere avtaler, men som forvalter av havna må vi ha muligheten til å gjøre det. Dette vil etter vår vurdering ikke være noe problem. Forvaltningsloven vil ivareta beboere og allmenne interesser.

«Pkt. 6: Søknad bør være unødvendig. Det er en rettighet du har som fastboende.»

Søknad er nødvendig da folk flytter og endringer oppstår. Parkeringsplass kan også søkes/leies av andre grunneiere. Det er selvfølgelig frivillig å leie båtplass i Kongshavn for fastboende.

«Pkt. 10: Ok som foreslått, men velforeningen ønsker å ta på seg en mer aktiv rolle i den daglige håndhevingen av regelverket.»

Bruken av Kongshavn inkluderer hundrevis av brukere. Ingeniørvesenet forvalter anlegget iht. de tidligere nevnte lovhjemler og må kunne gjøre mindre endringer. Det forutsettes liten håndheving, men denne må gjøres av Ingeniørvesenet. Forvaltningsloven og praksis er bestemmende for hva som skal politisk behandles.

«Pkt. 11: Prosessen og dialogen vi har hatt med Ingeniørvesenet har til tider ikke vært særlig konstruktiv. Vi stoler rett og slett derfor ikke på at Ingeniørvesenet har nok forståelse og respekt for våre behov som fastboende på Randøyane, ...»

Vi henviser til punkt 10 og kommentarer gitt. Administrasjonen må vurdere alle behov og innkomne kommentarer. I stor grad har de fastboende via velforening fått gjennomslag for sine synspunkter.

«Leiepriser»

Som tidligere poengtert vil en innføring av leie for båtplass i Kongshavn båthavn i praksis si at beboerne på Randøyane pålegges en kommunal avgift som så vidt meg bekjent vi blir alene om i Kristiansand kommune. Dette anser vi som meget urimelig. Vi vil igjen poengtere at for oss er ikke tilgangen til å legge båten i Kongshavn noe vi kan velge bort hvis vi ikke ønsker, eller ikke kan betale leien. Tilgang til Kongshavn er en absolutt nødvendighet»

Dagens regelverk og praksis fungerer ikke, og foreslåtte endringer i regelverk og innføring av gebyr vil gi fastboende en rett de har til å benytte Kongshavn hele året. Det må påregnes større investeringer i anlegget på lang sikt. Gebyret er ca. 50 % av hva en sesongplass koster i våre småbåthavner, og således ingen ekstra avgift. Det er ingen selvfølge at fastboende skal ha en gratis båtplass i kommunalt anlegg. Med de begrensninger som er i havna ønsker vi at bruken begrenses til 1 båtplass per. husstand. Det vil fungere bedre også mht. fremtidig og ny bosetting. Behov for båtplass utover dette må gjøres i privat regi.

«Det er denne trafikken som står for mye av ødeleggelsene på bryggene. Det vil dermed være urimelig hvis fastboende skal betale for disse ødeleggelsene.»

Leiepris er for å benytte båtplass. Foreslåtte beløp vil ikke kunne dekke vedlikeholdet.

«Gjeldende regelverk fra 1984 har imidlertid i det store å hele vært formålstjenlig for bruken av Kongshavn om enn litt utgått på dato. Problemene som har oppstått har hovedsakelig hatt bakgrunn i manglende håndheving av reglementet.»

Revidert regelverk skaper ingen stor endring, men det sikrer fastboende båt- og bilparkering. Det er blitt vektlagt i saken. Manglende håndheving er ikke relevant. Vi forventer at reglement blir respektert. Som velforeningen understreker i brevet er det en rettighet som er nedfelt i reglement. Skal det etableres vakt og oppsyn som i andre småbåthavner, må Kongshavn etableres som en ordinær kommunal småbåthavn.

«Det virker for oss urimelig at vi skal finansiere denne oppgraderingen som nå er nødvendig på grunn av manglende vedlikehold fra Kristiansand kommunes side.»

Anlegget må anses som gammelt og vil trenge oppgradering både på kort og lang sikt. Budsjetten er styrende for hva som kan brukes på alle nivåer i veivedlikeholdet. Det er ikke

eget budsjett for Kongshavn, og det prioriteres ut ifra alle behov. Foreslått leiegebyr vil ikke kunne dekke kostnader i fm. vedlikehold/ oppgradering.

200900016-25, Janne og Jostein Fidje. Grunneier på Østre Randøya.

«I administrasjonens forslag er korttidsparkering redusert til 4 timer. Dette begrenser bruken av eiendommene på Randøyane dramatisk. Ferjetilbudet er svært redusert på for- og ettersommeren.»

Antall plasser for korttidsparkering er svært begrenset. Behovet som er til stede kan ikke dekkes uansett med dagens utforming. At ferjetilbud er veldig redusert på sommerstid er riktig og et godt poeng. Det er behov for hyppigere avganger med rutebåt i sommersesongen. Det er opp til fylkeskommunen å endre på dette.

«Det er mange grunneiere på Randøyane som benytter Kongshavn brygge. I tillegg er det mange grunneiere fra nærliggende øyer og på fastland uten veiforbindelse som benytter brygga. Hvis tilsendt forslag vedtas begrenser kommunen allmennhetens og mange grunneieres muligheter/rettigheter i Kongshavn.»

I vårt forslag er det hensyntatt behov til fastboende i større grad enn i dag. Med 5-6 disponible korttidsplasser er det umulig å opprettholde et behov som favner flere hundre hytteeiere slik det er i dag og i fremtiden. Vi viser til tidligere kommentarer.

200900016-25, Ragnhild og Tormod Limmesand, grunneier og ønsker fremtidig fast bosetting.

«...nå kan både arbeid og bolig komme på plass ved at hun kan bosette seg fast på Randøya- og likevel rekke jobb. Dette lar seg kun gjøre med båtplass og biloppstillingsplass. Vi ønsker altså både bil- og båtplass snarest mulig.»

Som fastboende er det mulighet for bil- og båtplass med det foreslåtte reglement.

200900016-27, Signe Tønnessen, grunneier.

«Det synes, kan hende, å betrakte som hevd, retten til bruk av Kongshavn i fremtiden for befolkningen fra uthavnene, og fortsatt ha det slik det har vært i generasjoner.»

Befolkningen fra uthavnene (fastboende og hytteeiere) er i dag et mye større antall og har et annet behov enn tidligere. Ingeniørvesenet ønsker å opprettholde bruken, og det er i hovedsak kapasiteten som begrenser muligheter.

«Fastboende på Randøyane kan ikke betraktes som båtturister i kommunen»

De endringer som er foreslått ivaretar fastboendes behov spesielt.

«....våre forfedre også har bidratt gjennom bensinavgift til bygging og opprusting av nettopp Kongshavn.....»

Se tidligere kommentarer. Nesten uten unntak betaler beboer i kommunen for egen infrastruktur. Dette er ikke spesielt for Kongshavn.

200900016-27, Øystein Hagen. Representerer Haraldvigen

«Jeg ønsker med dette å minne om et særlig behov vi har på parkeringssida,»

Ønsker flere parkeringsplasser. Når saken er behandlet i BUS vil vi kunne ta stilling til dette.

Praksis i andre kommuner:

Lillesand:

Fastboende på Ågerøya og andre øyer i Lillesand kommune. Her er det ingen offentlig praksis med båt- eller bilparkering. Båtplasser må ordnes i privat regi eller via utleie fra det kommunale.

Søgne:

For fastboende i Ny-Hellesund og Borøya.

Høllen: Her er det avsatt/ merket en del meter kaiplass til fastboende på øyer (Borøya og Ny-Hellesund). Første mann til mølla og maks 48 timer. De betaler ikke. Hver husstand får 1 parkeringsbevis gratis. I Høllen er det parkeringsavgift for bil hele døgnet.

Prestebukta: 2-3 båtplasser som er merket for fastboende på øyer samt 2 oppmerkede bilplasser.

Konklusjon:

Velforeningen på Randøyane er negative til endring av regelverket og ønsker ordningen videreført slik den er i dag. De ønsker ikke utligger for båtene.

Velforeningen er også kritiske til kommunal forvaltning, da de mener det er hevd på bruken i Kongshavn. Ingeniørvesenet mener Kongshavn må forvaltes i kommunal regi. Dette er nedfelt i dagens regelverk og videreføres i nytt regelverk. De endringer som er foreslått går i favør av fast bosetting og tilrettelegger for videre bosetting på Randøyane. Juridiske vurderinger er gjort og forslag til forvaltning er nedfelt i regelverk, private avtaler, veilovens §§1 og 1a og at Kristiansand kommune bekoster vedlikehold både i Kongshavn og på Randøyane. Det er videre misnøye med etablering av gebyr. De foreslåtte gebyrer er i dette forslaget justert. Mht. parkering er gebyr vurdert mot bosoneparkering. For helårs båt plass til fastboende er kostnad ca. 50 % av en ordinær sesongplass i småbåthavn. Totalt sett mener vi fastboende spesielt har et bra tilbud mht. parkering og båtforbindelse.

Generelt er det misnøye med kapasiteten i Kongshavn både mht. båtplasser og bilparkering. Slik utforming og eierforhold er i dag er det vanskelig å utvide anlegget. En utvidelse som kan avhjelpe er etablering av ny småbåthavn i området enten i privat eller kommunal regi.

Ingeniørvesenet ønsker en endring med basis i det som er beskrevet, og gi de fastboende et tilbud mht. bil- og båtparkering. Det vil være fastboende med adresse Randøyane, omkringliggende øyer samt Haraldvigen leirskole som får prioritet ved tildeling. Sekundært vil grunneiere få mulighet ved tildeling og deretter hytteiere på Randøyane når det gjelder bilparkering.

Jon P. Langfeldt, 14.03.2012

Punkt 85/12: Drift og vedlikehold av stikkveier sone syd, del 2

Bilag

Logg.Kriss.syd2



Dato: 2.4.2012
Saksnr.: 201100174-80
Arkivkode E: Q10 &46
Saksbehandler: Jon Petter Langfeldt

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
26.04.2012

Drift og vedlikehold av stikkveier sone syd, del 2

Sammendrag:

Vi viser til tidligere prinsippsak som ble vedtatt av byutviklingsstyret vedrørende nedklassifisering av stikkveier.

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

Vi har tilskrevet grunneiere (brukere) av stikkveier. Mange kommentarer er mottatt, og med til dels negative kommentarer på forslag til nedklassifisering av veier som har vært vedlikeholdt i kommunal regi. Det er i stor grad de samme kommentarer som tidligere som er fremkommet.

Det er gitt en kort beskrivelse av veien som er foreslått nedklassifisert, og med beskrivelse av mottatte merknader. Liste over alle brev er vedlagt.

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

Forslag til vedtak:

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

Nr:	Veinavn:	Lengde (meter)	Ny veistatus:	Kommentar:
1	Hyllebakken 30- 34	40 mtr	Kommunal	Veien mangler snuplass.
2	Jolleveien 35 – 37	30 mtr	Privat	Veien er smal, under 50 meter og mangler snuplass
3	Kartheia 28	34 mtr	Privat	Veien er smal og mangler snuplass.
4	Kirsten Flagstadsve i 75-81	45 mtr	Privat	Veien er privat, smal og svingete
5	Kjerrheibakk en 40-64	104 mtr	Privat	Veien mangler snuplass
6	Klipperveien 13-19	51 mtr	Privat	Veien er smal og mangler snuplass
7	Klipperveien 21-27	75 mtr	Privat	Veien er smal og mangler snuplass
8	Klipperveien 32 -36	34 mtr	Privat	Veien er under 50 mtr. , mindre enn 4 boliger og mangler snuplass.
9	Klipperveien 50 - 54	45 mtr	Privat	Veien er under 50 meter og mangler snuplass.
10	Klipperveien 71 - 79	83 mtr	Privat	Veien mangler snuplass
11	Koggeveien 50-52	29 mtr	Privat	Veien er under 50 meter og har begrenset snuplass. Kun 2 hus er tilknyttet veien.
12	Koggeveien 58 – 66	44 mtr	Privat	Veien er under 50 meter og mangler snuplass
13	Konvallveie n 11- 16	50 mtr	Privat	Veien er smal og mangler snuplass
14	Korvettveien 4-6	35 mtr	Privat	Veien er under 50 meter og mangler snuplass
15	Korvettveien 44 – 54	300 mtr	Privat	Veien er privat (tilhørende borettslag) og er smal.

Nr:	Veinavn:	Lengde (meter)	Ny veistatus:	Kommentar:
16	Listerveien 40-50	36 mtr	Privat	Veien er under 50 meter, smal og mangler snuplass.
17	Løvika 28 – 30	36 mtr	Privat	Veien er smal, under 50 meter, boligvei til kun 2 hus og mangler snuplass.
18	Løvsangerv eien18- 24	37 mtr	Privat	Veien er under 50 meter og mangler snuplass.
19	Løvsangerv eien 19, Kartheia 24	75 mtr	Privat	Veien er smal og mangler snuplass
20	Bakken(v/R avnåsveien)	330 mtr	Privat	Veien er smal og har gjennomkjøring. Veien er privat.

Terje Lilletvedt
Byingeniør

Per Kjelsaas
Avd. leder

Trykte vedlegg: Logg over brev innkommet i saken.

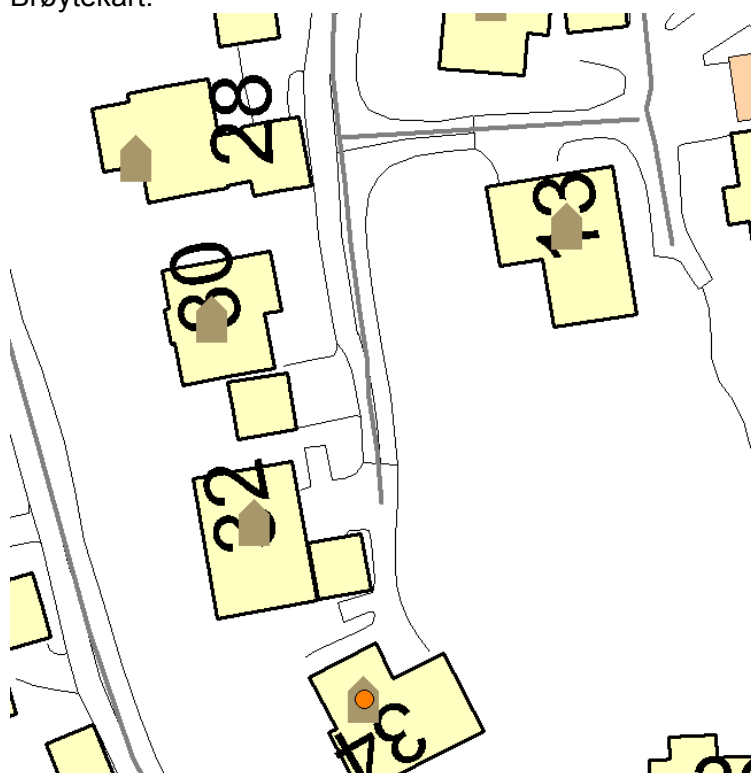
Utrykte vedlegg:

Bakgrunn for saken :

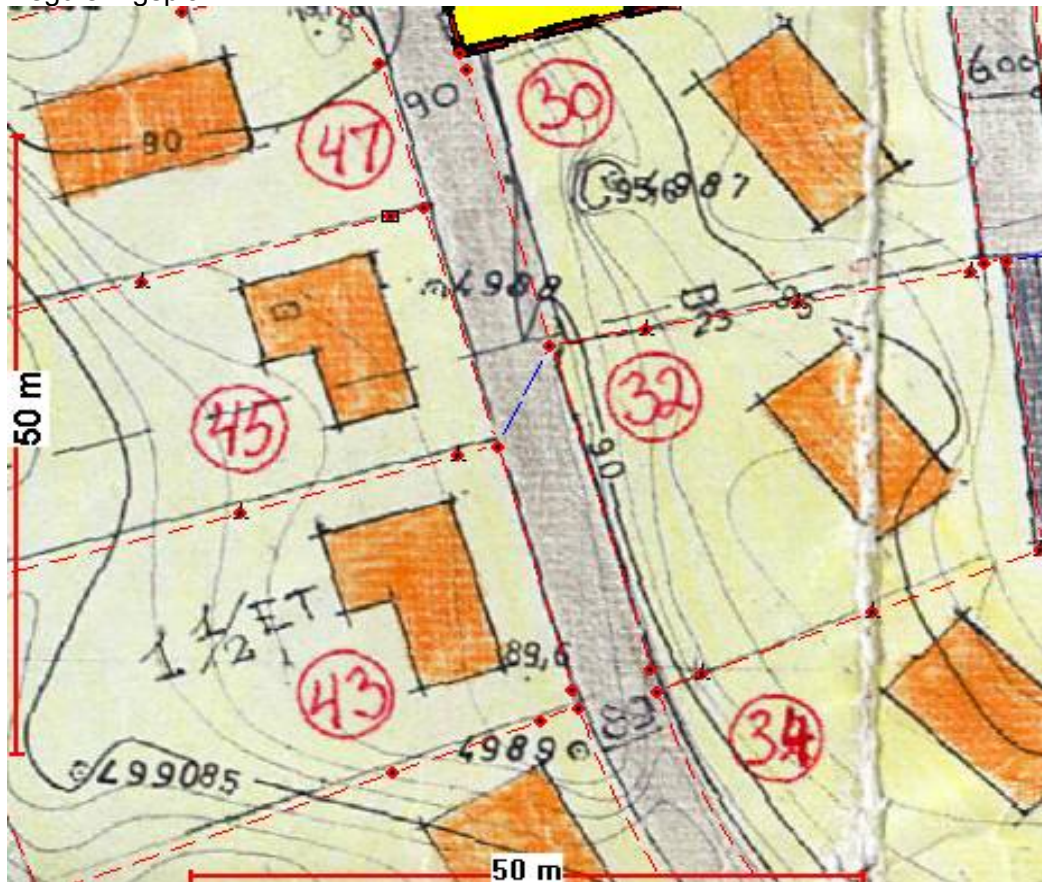
1) Hyllebakken 30-34
Veien mangler snuplass.



Brøytekart:



Reguleringsplan:



Kommentarer:

Mail av 10.05.2011, 201100174-36, fra Kjell Omland.

" Veistubben fra krysset og opp til vår innkjørsel er ca. 20 meter....."

Det er forutsatt snuhammer i krysset, slik at konsekvensen for denne beboer er liten eller ingen. Ca. 15 meter trenger brøytebil for å snu.

Brev av 06.5.2011, 201100174-30, fra Gerd og John Zahl.

" Er det ikke slik at kommunens egne reguleringsmyndigheter i sin tid godkjente det veisystem som den gang ble iverksatt utbygd og som fortsatt tjener samme formål som vei ? "

Mange gamle reguleringsplaner er uegnet til fastsetting av vedlikeholdsansvar pga. mangelfull regulert veistandard, unøyaktigheter mellom plan og opparbeidelse mm. Der det er store avvik mellom dagens krav og stedlige forhold, ønsker vi at veien omklassifiseres.

"Det er litt vanskelig ut fra foreliggende brev å fastslå hva som blir konsekvens dersom forslaget vinner gehør....."

For hus som ligger i denne stikkveien er det liten konsekvens.

2) Jolleveien 35 – 37

Veien er smal , under 50 meter og mangler snuplass. Veien er regulert som privat felles adkomstvei.



Reguleringsplan:



Brøytekart:



Kommentarer:

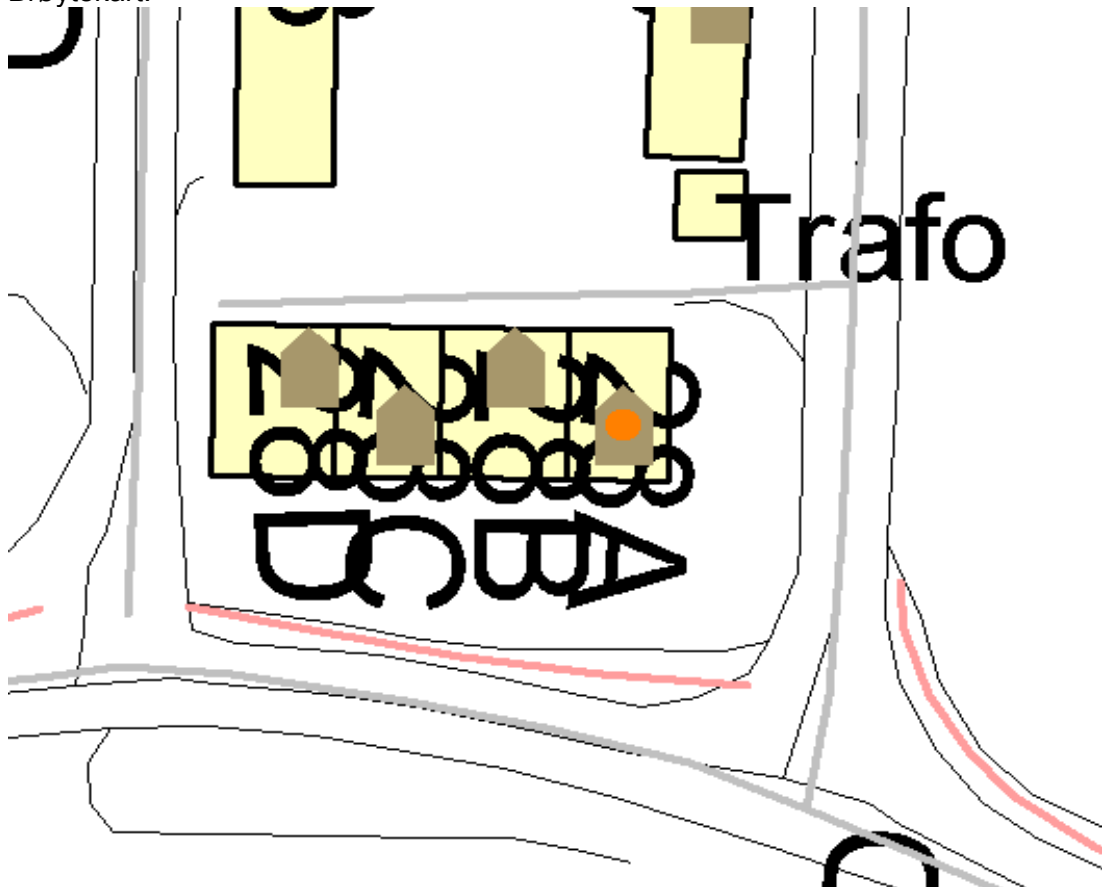
Ingen kommentar mottatt fra beboere. Snuplass mangler og veien er veldig smal.

3) Kartheia 28

Veien er smal og mangler snuplass. Tilsvarende veier i området har ikke kommunalt vedlikehold.



Brøytekart:



Kommentarer:
Ingen kommentar mottatt fra beboere.

4) Kirsten Flagstadsvei 75 – 81

Veien er privat, smal og svingete.





Brøytekart:



Kommentarer:

Brev av 8.12.2011, 201100174-15, fra Den Norske Kirke.

«Ved Vågsbygd kirke er det relativt god plass slik at brøytebiler kan snu.....Kirsten Flagstadsvei 75 eies av Kristiansand kommune og inneholder 8 leiligheter for bostedsløse kvinner.»

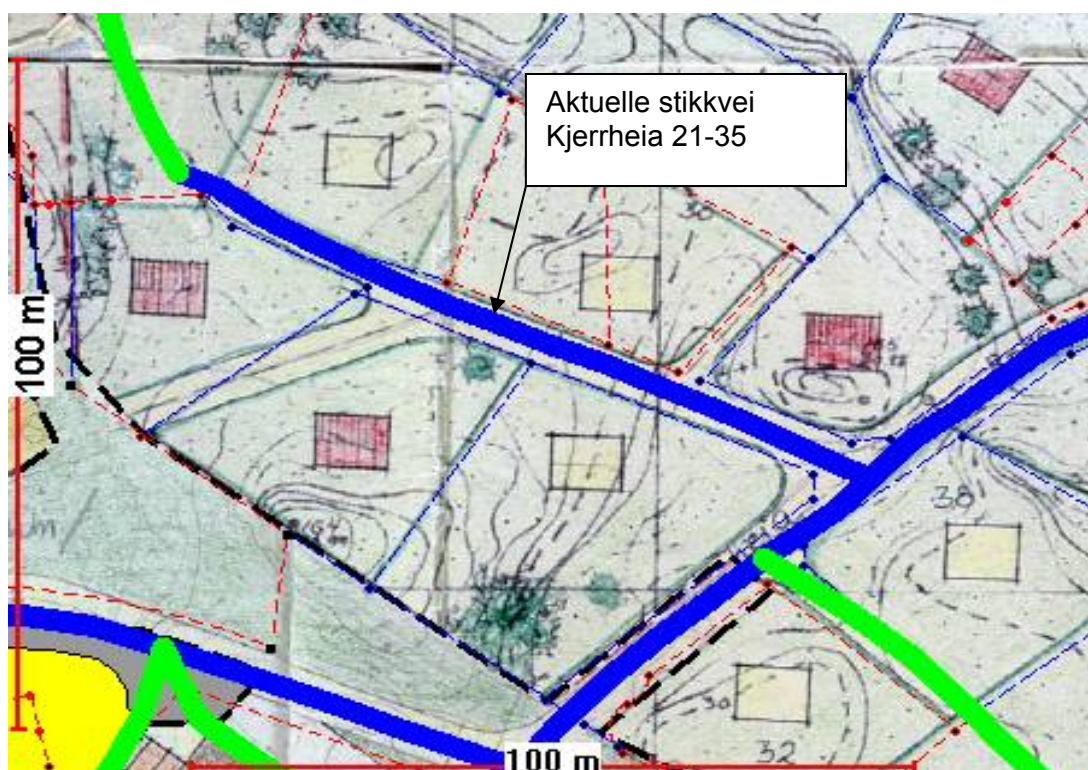
«Ettersom Kirsten Flagstadsvei 75 og Vågsbygd kirke er kommunale/kirkelige eiendommer, og at snuforholdene for brøytebil er relativt gode, søker en om at stikkveienbrøytes av kommunen»

Snuforholdene er akseptable, men veien/eiendommen ligger under kirken og deler er privat. Veien må brøytes på linje med andre slike veier.

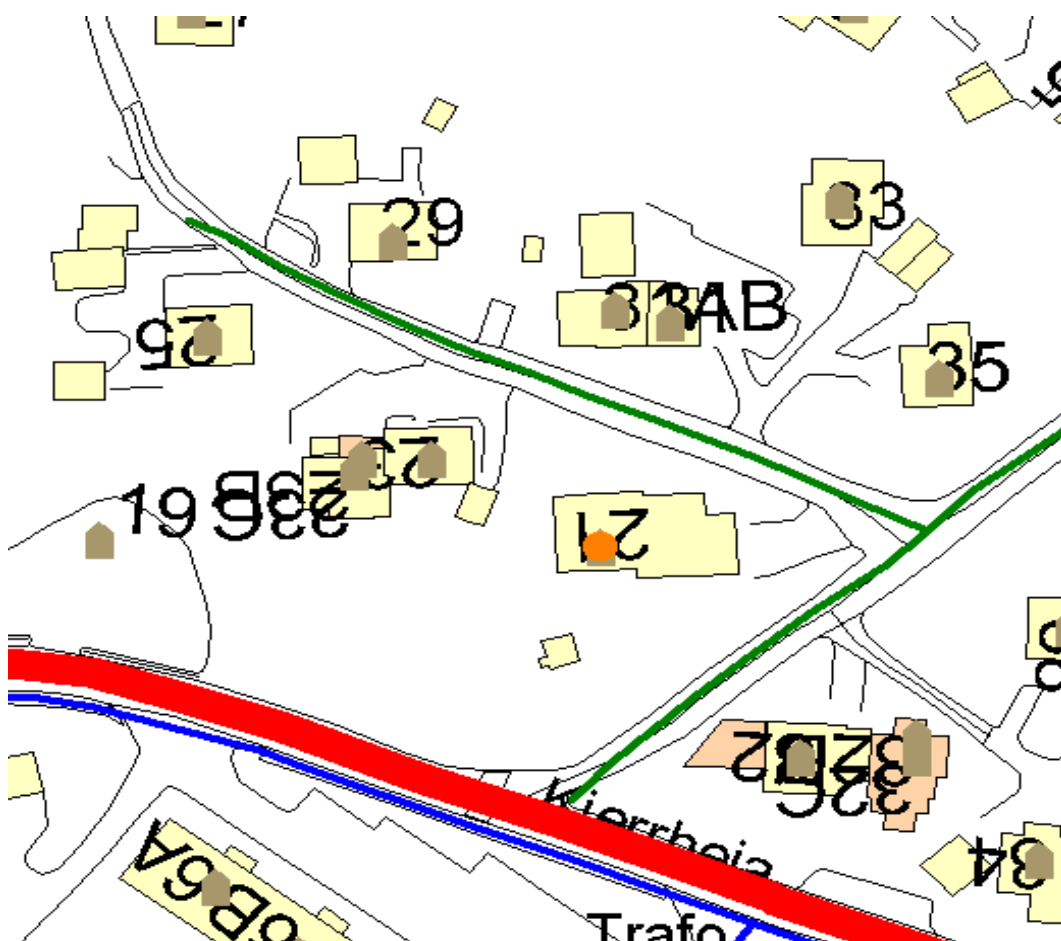
5) Kjerrheibakken 40-64. Endret navn fra Kjerrheia 21 – 35.

Veien mangler snuplass.





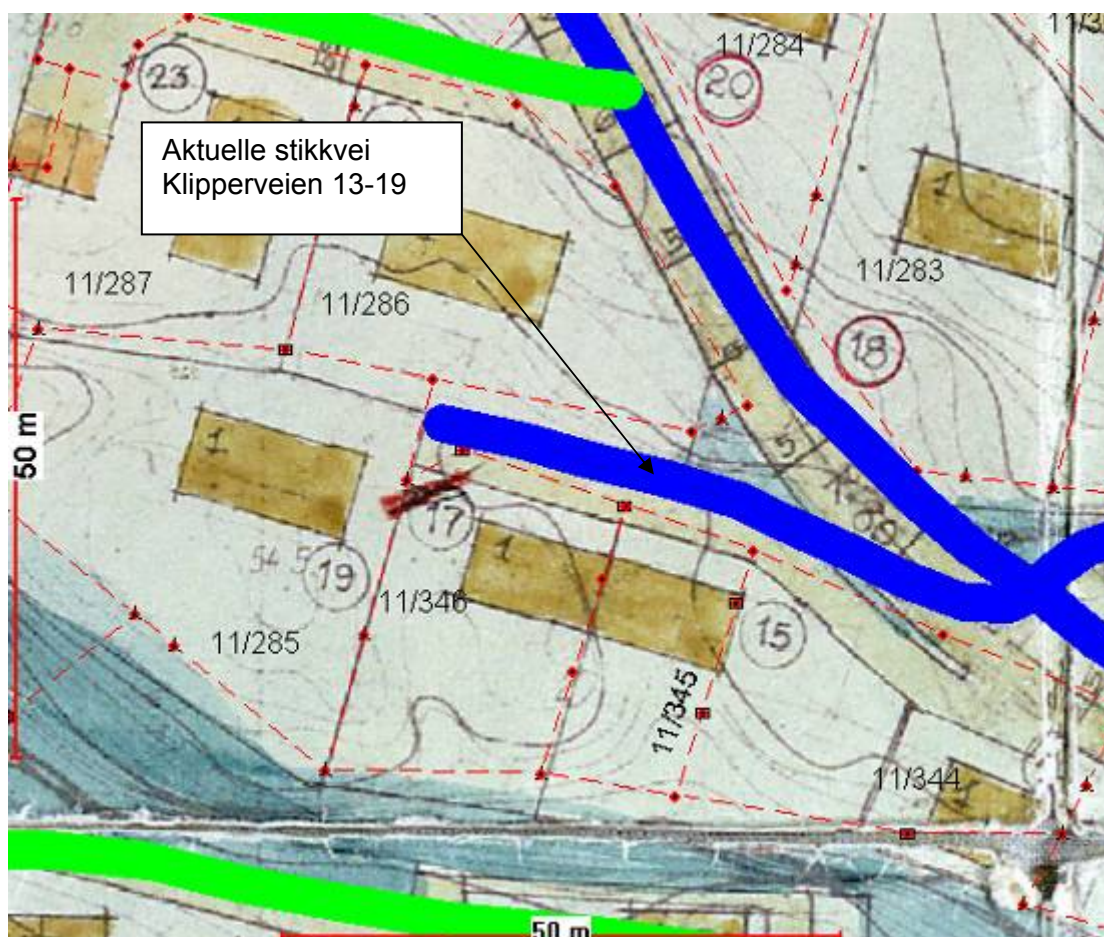
Brøytekart:



Kommentarer:
Ingen kommentarer fra beboere.

6) Klipperveien 13 – 19

Veien er smal og mangler snuplass.



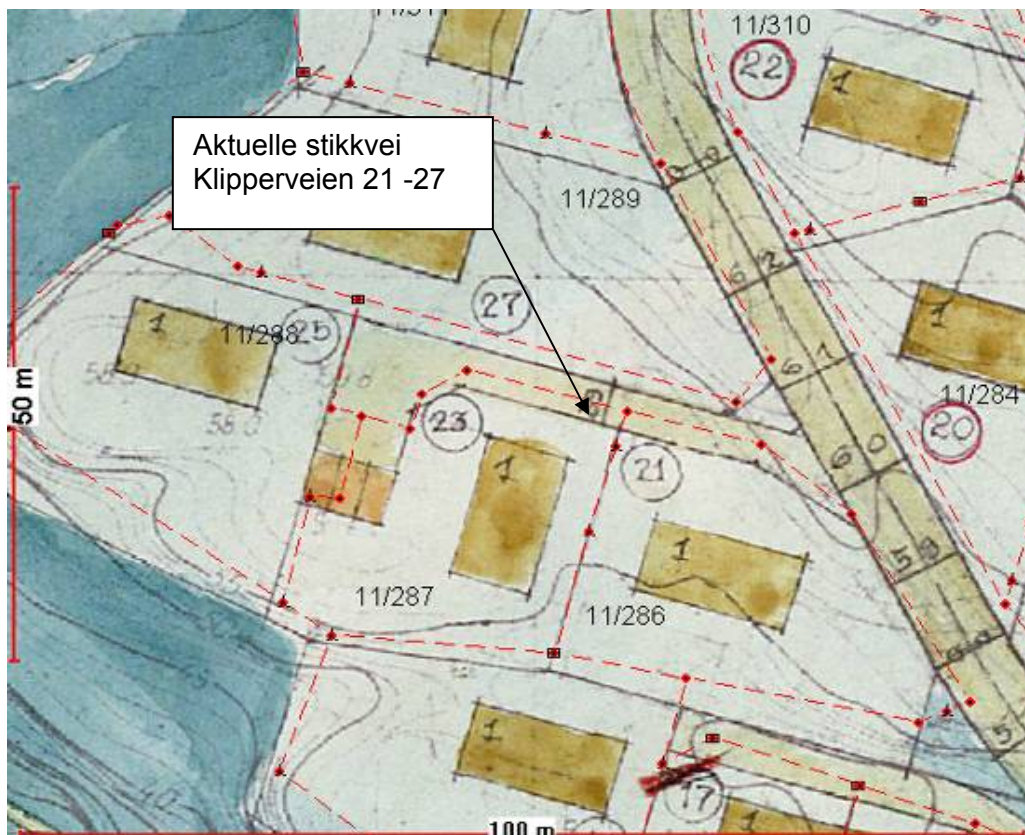
Kommentarer:
Brev mottatt 30.09.2011 fra Bernhardt Skaar, 201100174-43.

«....snuplassen, som ligger mellom garasjen til nr. 17 og hus nr. 19, ble laget etter avtale mellom Tormod Hansen (tidligere eier av nr. 19) og kommunen, nettopp for at det skal være mulig å snu med store kjøretøyer»

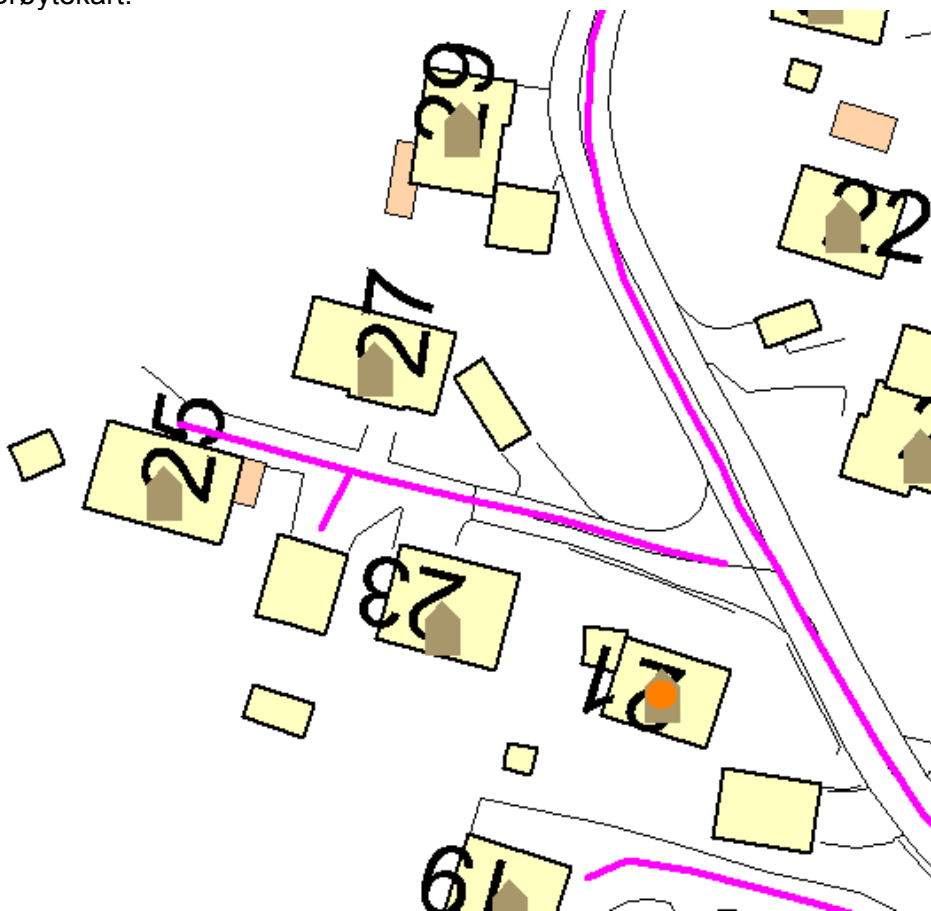
Snuplassen er for liten, og private eiendomsgrenser går langt ut i veien. Veien er smal og med høydeforskjell.

7) Klipperveien 21 – 27

Veien er smal og mangler snuplass.



Brøytekart:



Kommentarer:

Brev av 23.5.2011, fra advokatfirma Wangensteen, Wigemyr & co.

«Oppsitterne til veien motsetter seg slik omklassifisering. Grunnlaget for dette er at veien slik vi ser det oppfyller de vedtatte kriteriene for å være kommunal stikkvei. Kommunens varsel er bygget på feil faktum.....vil være usaklig forskjellsbehandling hvis veien omklassifiseres.

«...veien inn til klipperveien 21-27 er 4 meter bred.»

«...det er snuplass mellom 23 og 25.»

«Naboeveien som går inn til eiendommene 15-19 er ikke foreslått klassifisert»

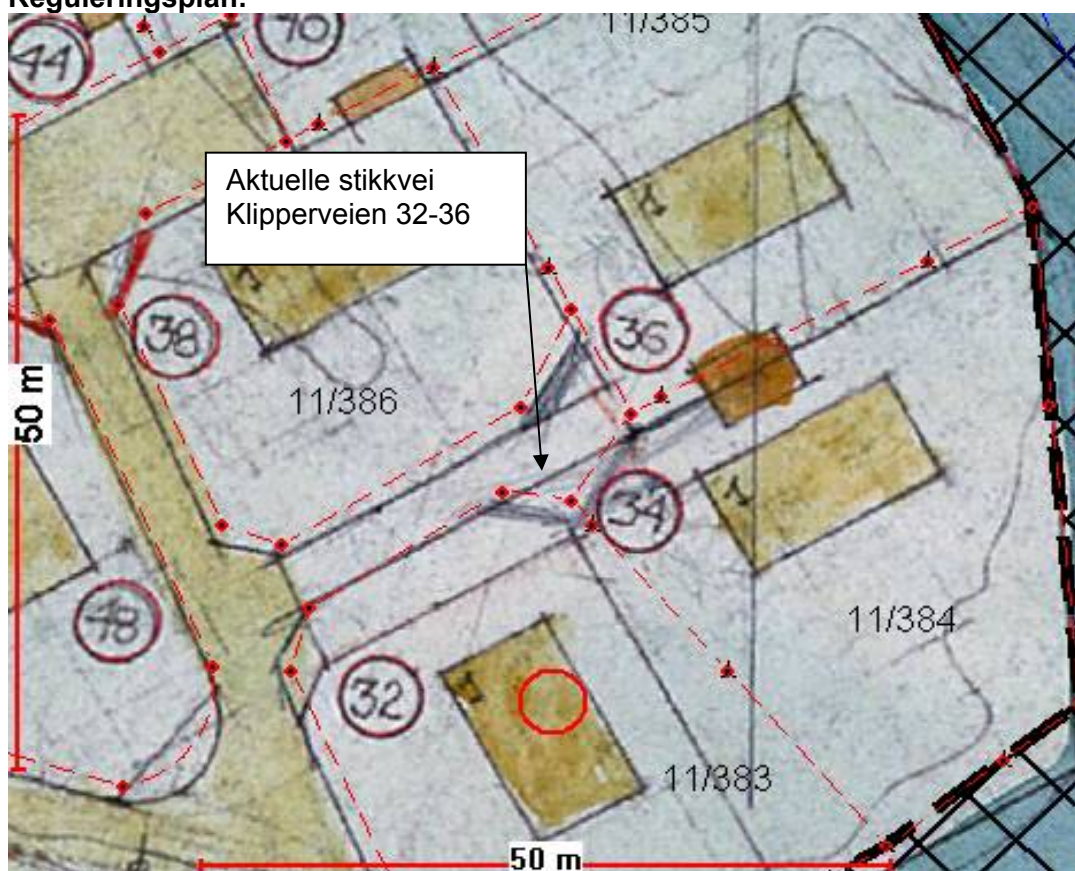
Det er hovedsakelig liten snuplass som er avgjørende for at denne veien er inkludert. Veier med tilsvarende utforming vil også bli foreslått nedklassifisert. Naboeveien 15-19 er foreslått nedklassifisert. Eiendomsgrense går langt ut i areal for snuplass. Parkerte biler er et generelt problem i disse veiene.

8) Klipperveien 32- 36

Veien er under 50 meter, mindre enn 4 boliger og mangler snuplass.



Reguleringsplan:



Brøytekart:



Kommentarer:

Brev av 18.5.2011, 201100174-39, Kjell B. Olsen og Øivind Eilertsen.

"Undertegnede eier a Klipperveien 34 kjøpte tomte og bygde huset i 1968. det fremgikk da ikke av noen dokumenter at innkjørselsveien til eiendommen var klassifisert som privat vei"

Veien er regulert privat, og er etter dagens standard ikke egnet til å ha kommunalt vedlikehold. Det er utstyr og tilgjengelighet som er vurdert på lik linje med andre stikkveier.

"Arbeidet ble utført i 1996. Fjellet ble fjernet, veien asfaltert og snuplassen godkjent av oppsynsmannen. Alle omkostningene, som kan dokumenteres, ble betalt av undertegnede."

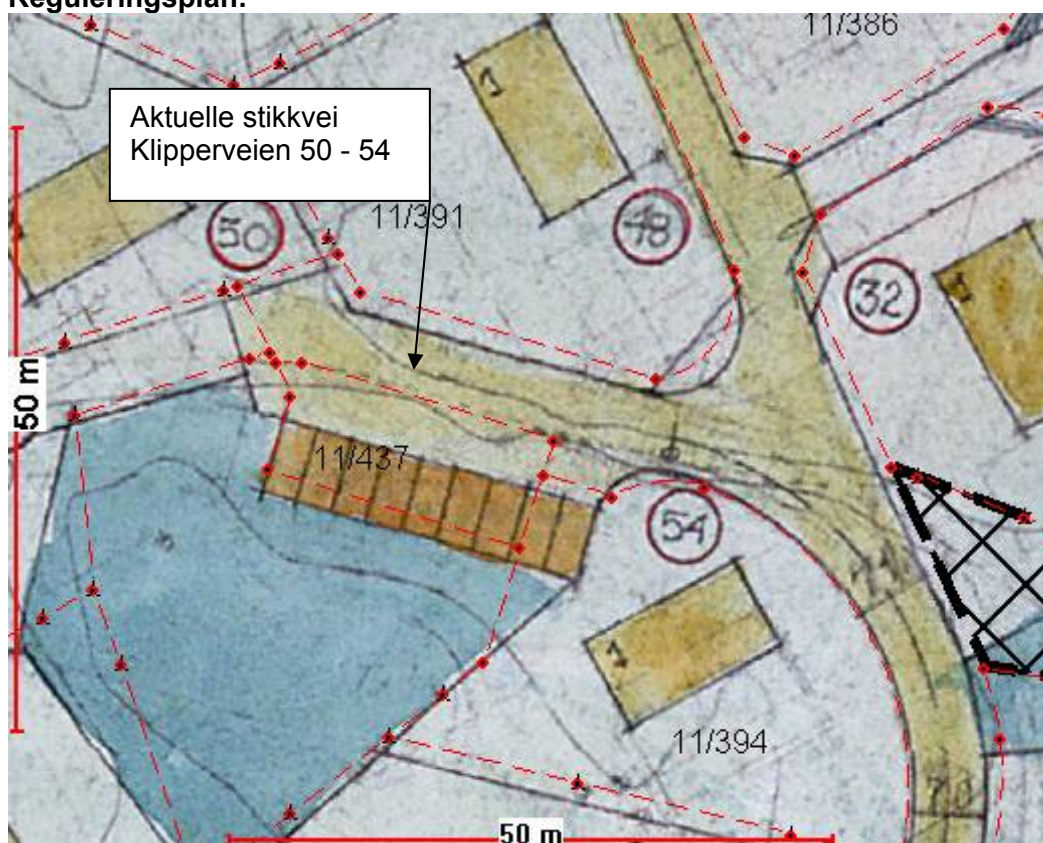
Denne kommentaren tas til etterretning. Dagens utstyr krever større snuplass dersom KIV skal kunne utføre sikker og effektiv brøyting.

9) Klipperveien 50 – 54

Veien er under 50 meter og mangler snuplass.



Reguleringsplan:



Brøytekart:



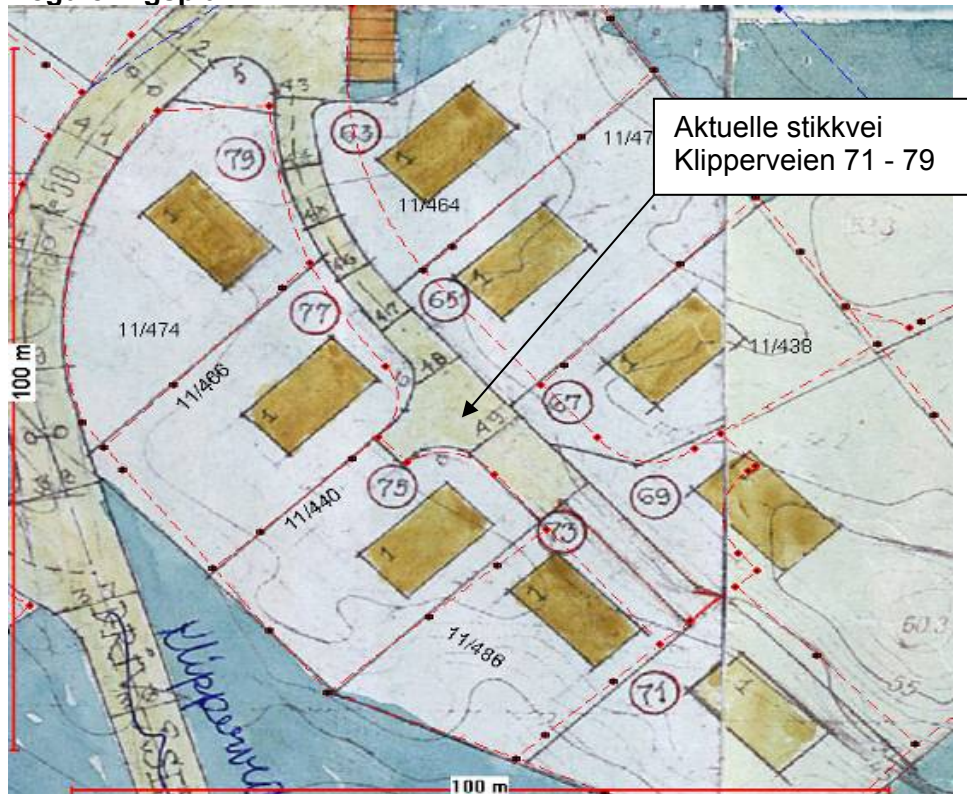
Ingen kommentarer fra beboere.

10) Klipperveien 71 -79

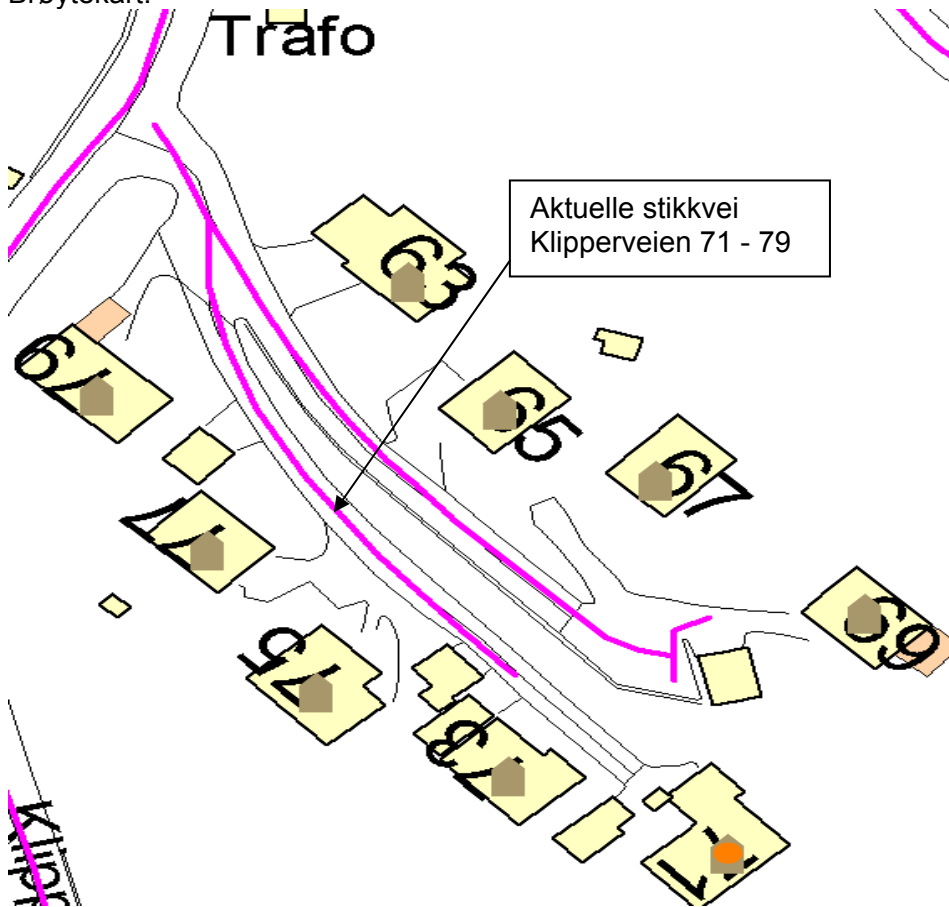
Veien mangler snuplass, og er ikke opparbeidet iht. reguleringsplan.



Reguleringsplan:



Brøytekart:



Kommentarer:

Brev av 08.8.2011, 201100174-57, beboere i aktuelle stikkvei.

«*Snuplass forefinnes*». Det er ikke akseptabel snuplass mht. at traktor med fres skal snu.

«*...veien til eiendommene nr. 63-79 er blitt delt pga. topografiske forhold. Hvem foretok og godkjente dette?*»

Det var ikke uvanlig å endre på reguleringsplaner tilbake i tid. Ansvar og vurdering av dette er ikke relevant i saken. Veien foreligger slik den er i dag. Ingeniørvesenets vurdering er hvorvidt den er akseptabel mht. bredde og snuplass.

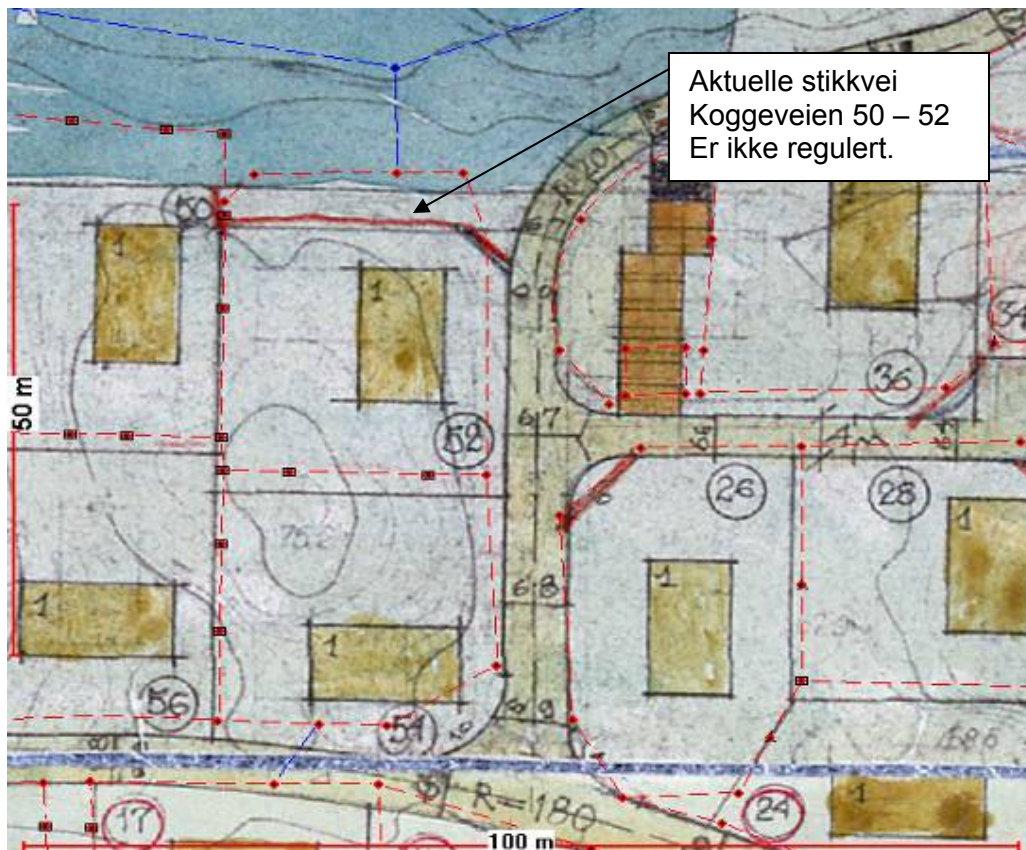
«*Med hvilken hjemmel i lovverket kan manendre godkjente planer....*»

Nedklassifisering er hjemlet i veilovens §§ 7 og 8. Det er vanlig praksis på alle plan, nasjonalt og regionalt (fylke og kommune) å nedklassifisere veier mht. bruk, trafikkmengde og standard.

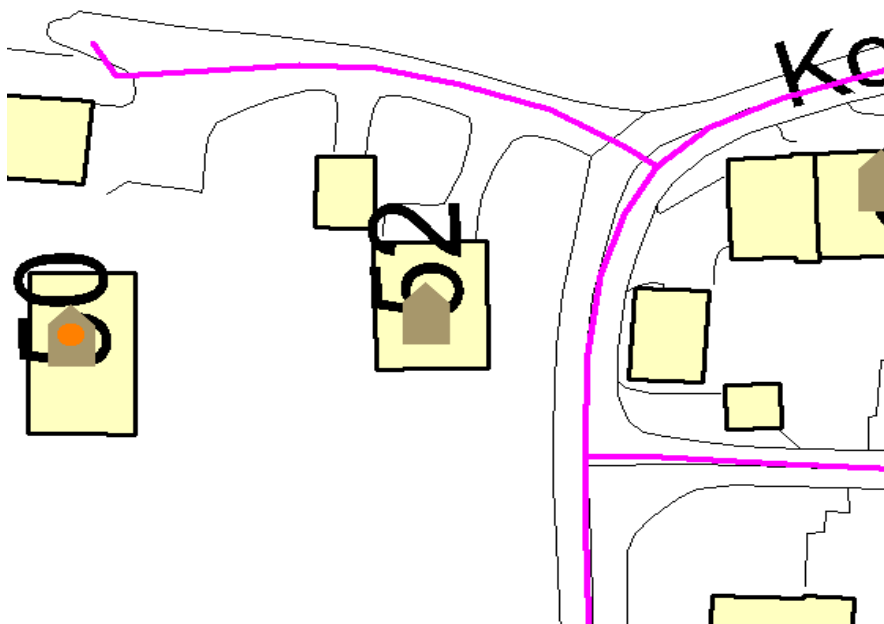
11) Koggeveien 50 -52

Veien er under 50 meter (29 mtr) og har begrenset snuplass. Kun 2 hus tilknyttet stikkvei. Veien er ikke regulert kommunal.





Brøytekart:



Kommentar:

«....stikkveien mangler snumuligheter er ikke korrekt. Gårdstunet.....kan benyttes som snuareal».

Snuplassen er for liten og veien er regulert med privat vedlikehold.

«.....opparbeidet akebakke.....»

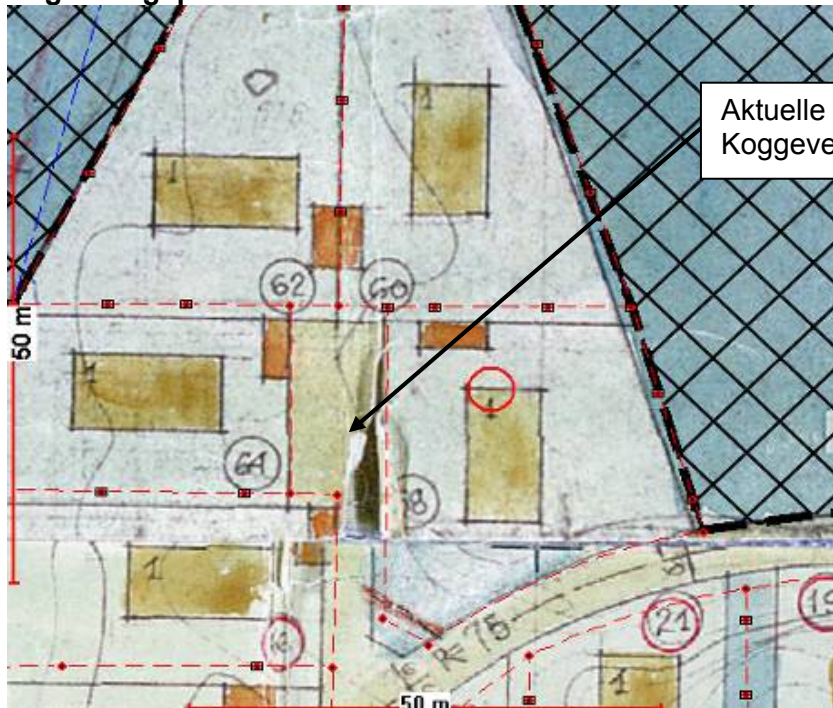
Akebakke skal være like tilgjengelig uavhengig hvem som brøyter veien.

12) Koggeveien 58 – 66

Veien er under 50 meter og mangler snuplass.

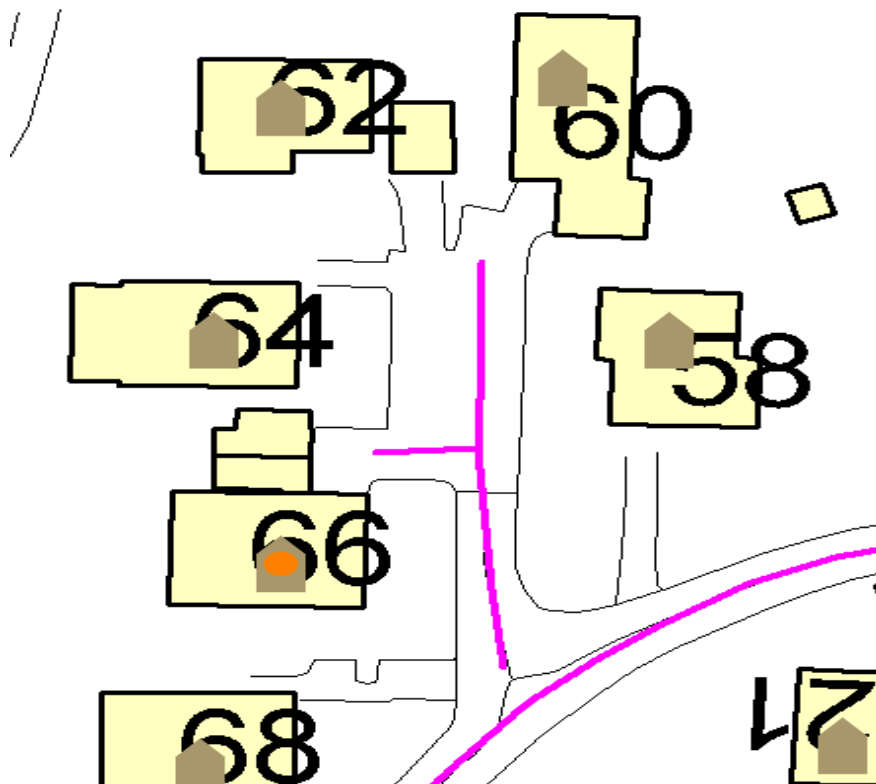


Reguleringsplan.



Aktuelle stikkvei
Koggeveien 58 – 66

Brøytekart:



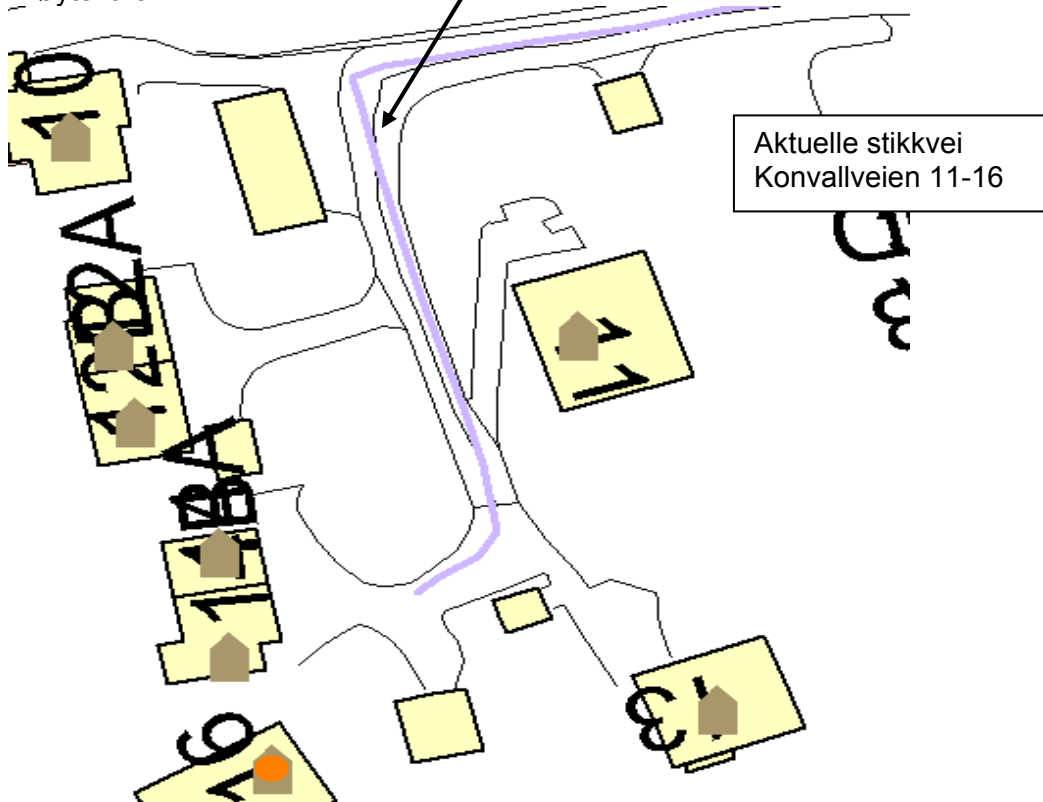
13) Konvallveien 11-16

Veien er smal og mangler snuplass.





Brøytekart:



Kommentarer:

Brev av 24.5.2011, ref. 20110174 fra beboere i stikkvei.

«Konvallveien ble i sin helhet anlagt som kommunal vei da området ble utbygd i 60 årene, og har hele tiden blitt vedlikeholdt og brøytet. En endring som foreslått vil etter vår oppfatning være sterkt urimelig»

Veien er vanskelig å brøyte pga. manglende snuplass og høydeforskjell. Det er forståelig at beboere ønsker brøyting, men det vil innebære opparbeidelse av snuplass.

«Den berørte veistrekning er en del av den kommunale veien....., og fremstår ikke som stikkvei inn til privat grunn fra offentlig vei.»

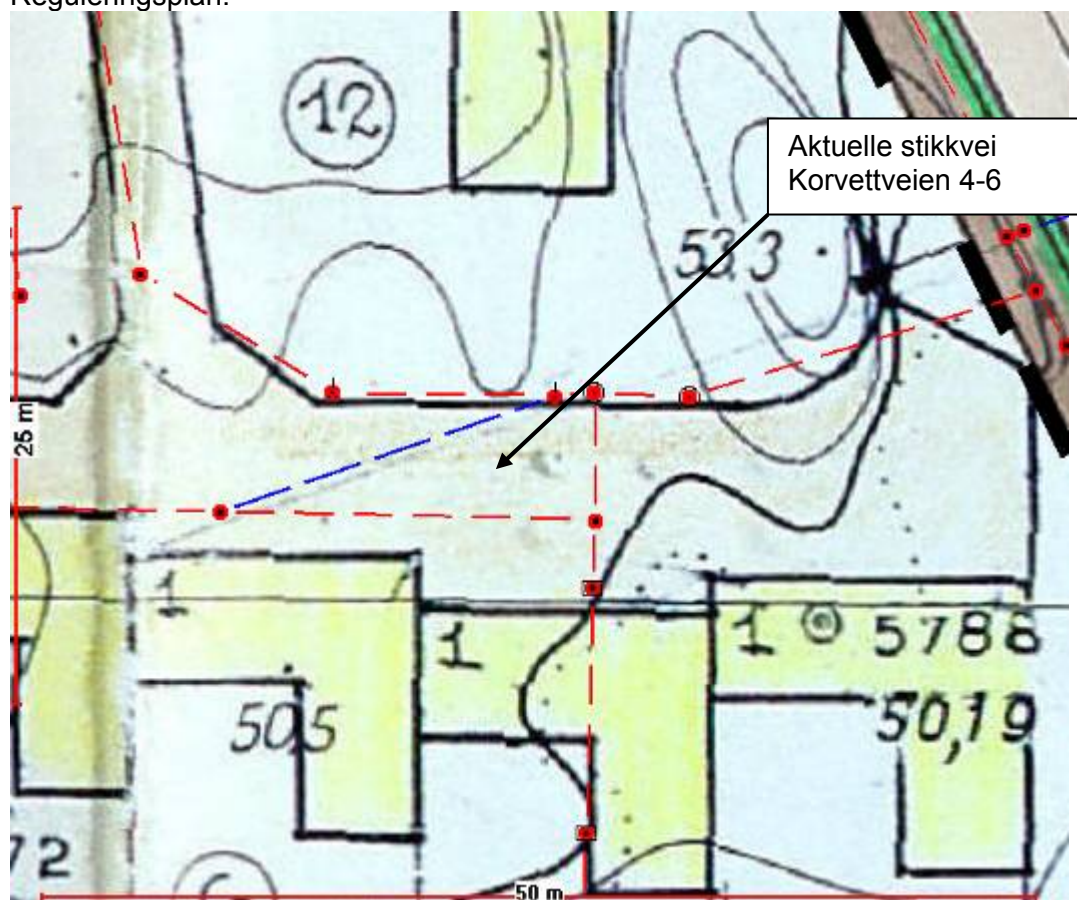
Kiv har vurdert veien på nytt, men konklusjonen er at den er for smal og mangler helt snuplass.

14) Korvettveien 4-6

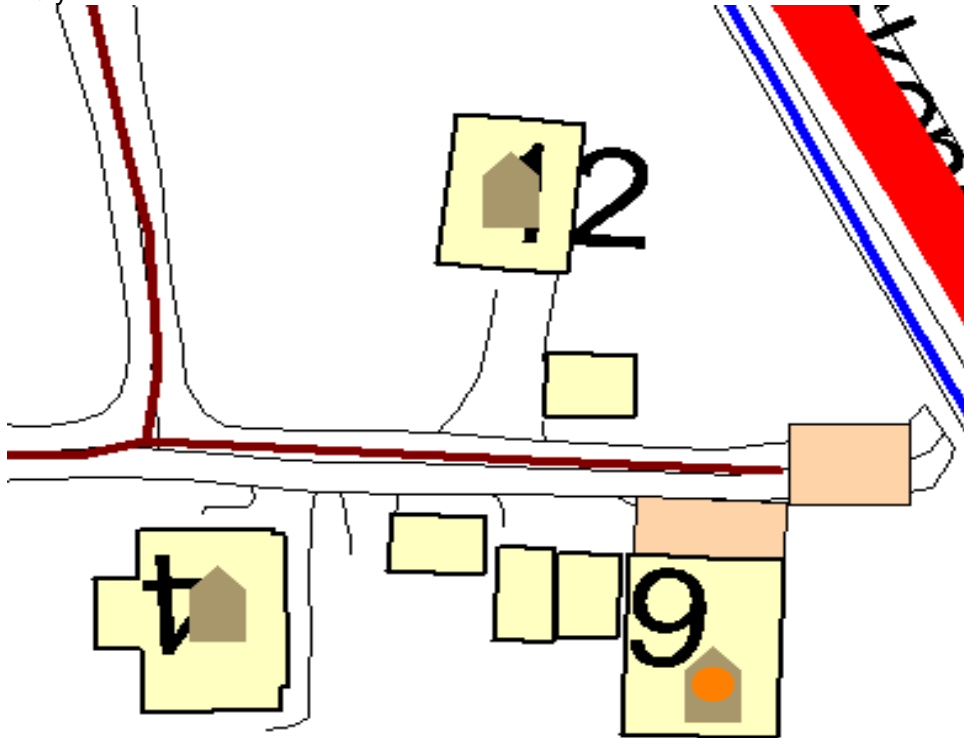
Veien er under 50 meter og mangler snuplass



Reguleringsplan:



Brøytekart:



Kommentarer:

Ref. brev av 26.5.2011, 201100174-43, fra Astrid Kongevold.

"Veien er bygget på grunnlag av godkjent reguleringsplan, som innebærer at veien skal være kommunal."

Reguleringsplaner tilbake i tid er uklare mht. hva som er kommunalt og hva som er privat. Så lenge veien brøytes er den å anse som kommunal. Ingeniørvesenet ønsker en lik praksis og et absolutt krav er en tilfredsstillende snuplass. Veien er kort og har overhodet ikke snuplass. En opparbeidelse av snuplass vil kreve omfattende ekspropriasjon av privat eiendom.

"Stikkveien ligger i et tettbebygd område i Kristiansand. Våre nærmeste naboer trenger ikke å skuffe veien foran døren. Vi mener vi blir utsatt for grov forskjellsbehandling."

Det er ingen garanti for at alle (stikk)veier i tettbebygd område får kommunalt vedlikehold, selv ikke i nye boligområder. Vi må sette et grensesnitt, og det gjøres etter beste skjønn for de områder vi nå vurderer. For nye områder er det regulant/utbygger som gjør sin vurdering.

"Kristiansand kommune ønsker at eldre skal kunne bo lengst mulig i sine boliger. Det bor mange eldre i vårt nabolag."

Vurderingen som er utført baserer seg på de kriterier som er skissert i saksfremlegg og brev. Vi kan ikke vurdere alderssammensetning i boligområder. Det er heller ikke forutsatt at veien ikke skal brøytes/ vedlikeholdes, men det må gjøres i privat regi enten ved kjøp av tjenesten og evt. bruk av mindre utstyr enn vi har i dag.

"....Dersom veien ikke blir skuffet, kommer jeg meg ikke ut med bil for å kjøre ungene på skolen. Fortauene blir ofte ikke skuffet og våre barn må gå i veikanten....."

Veien er forutsatt skuffet i privat regi. Det er hundrevis av slike i kommunen. Praktiske problem knyttet til enkeltbeboere er ikke mulig å ta stilling til.

"Det oppfattes som svært urimelig at kommunen ønsker å privatisere denne lille stikkveien for å unngå 1 minutts skuffing."

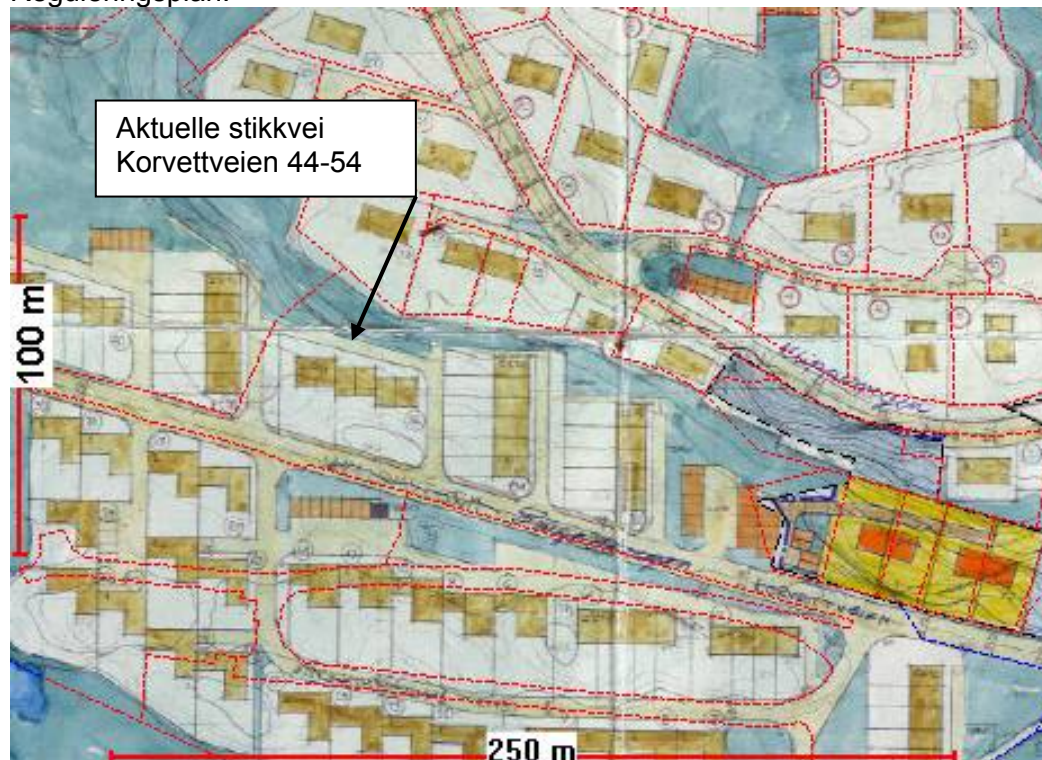
Vi vurderer standard på veien og likebehandling. Denne stikkveien er kort, har ingen snuplass, og det er en ulykkesrisiko forbundet med å rygge.

15) Korvettveien 44 – 54

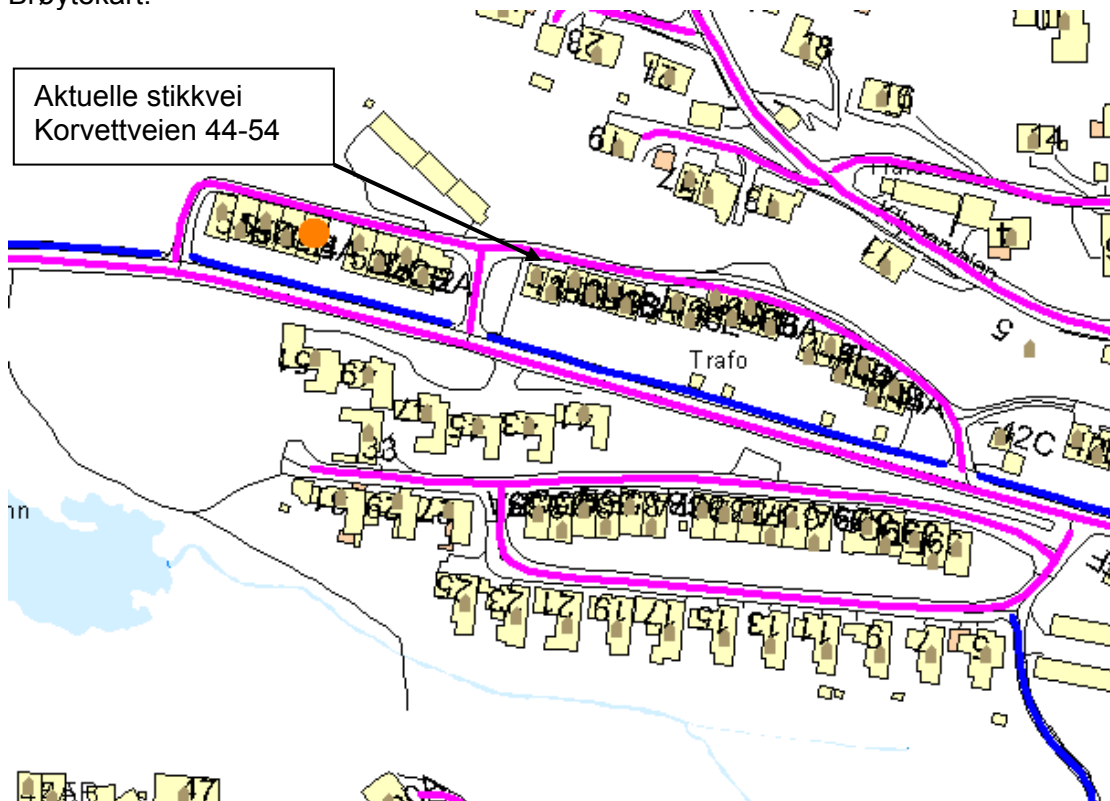
Veien er privat (tilhørende borettslaget) og er smal.



Reguleringsplan:



Brøytekart:



Merknader:

«Dette påfører beboere ekstra belastning i form av risiko for liv, helse, sikkerhet, trygghet, tilgjengelighet og økonomi»

Ingeniørvesenet ønsker en tilnærmet felles standard og praksis. Veigrunn er privat og tilfredsstillende ikke kommunale krav. De fleste interne veier i borettslag brøytes privat. Det er også utstrakt privat parkering langs veien som gjør det vanskelig for vår brøytebiler. Det forutsettes at veien brøytes, men i regi av borettslaget.

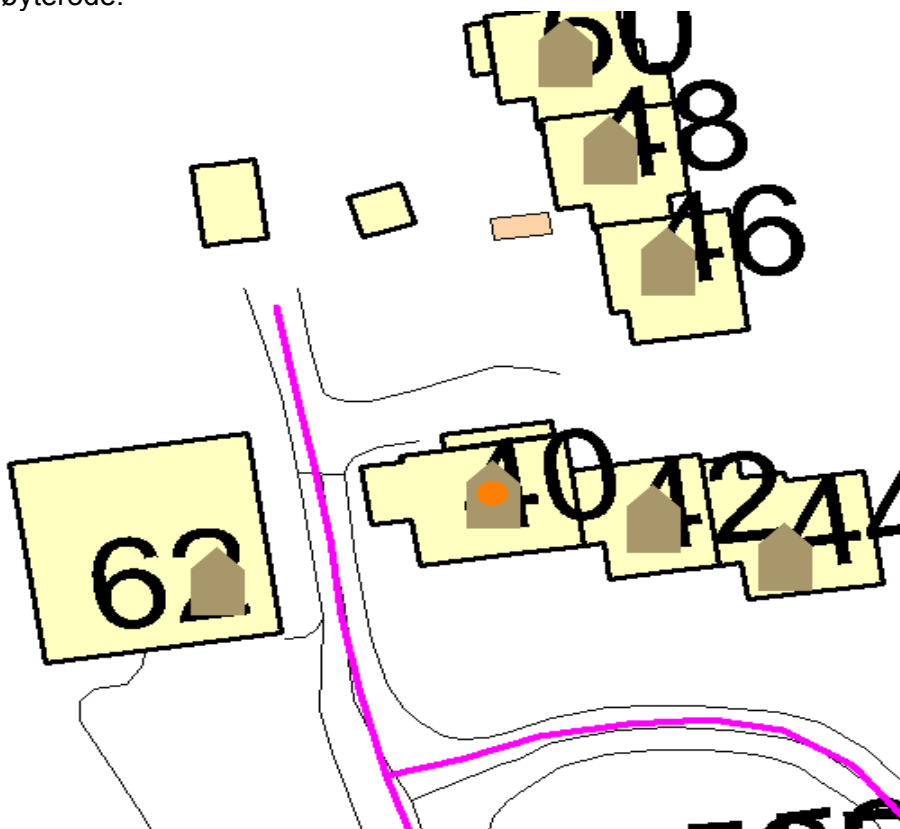
16) Listerveien 40 – 50

Veien er under 50 meter, er smal og mangler snuplass.





Brøyterode:



Kommentar:

Mail av 13.5.2011, 201100174-37, Kåre Byremo

"Området var et pilotprosjekt med bilfritt område. Veien var av den grunn smalere enn vanlig.....Så kan vi lese at et av kriteriene for nedklassifisering er smalere vei. "

Smal vei og manglende snuplass er et problem med det utstyret vi bruker i dag. Det må være en felles standard på de kriterier vi setter uavhengig av reguleringsplaner.

"...Enes ikke vi seks eiere i nr. 40-50 om å finne en privat aktør til å brøyte snø blir vår gangavstand helt fra parkeringsplassen ved stor garasje. Det betyr at pensjonisttilværelsen neppe blir her."

Hensyn til hvem som bor i de enkelte områder og alder er et umulig kriteriet å vurdere ut ifra.

"Arild Børge Løge – kjent kommunal leder- stortrives vegg i vegg på tross av store fysiske handicapp. Hans dager i nr. 48 er over."

Det er ikke intensjon å ekskludere enkeltbeboere ved en nedklassifisering. Veien er tenkt vedlikeholdt og brøytet i privat regi. Brøyting kan skje ved bruk av mindre redskap enn det kommunale utstyret. Det er allerede over 300 km privat vei i kommunen.

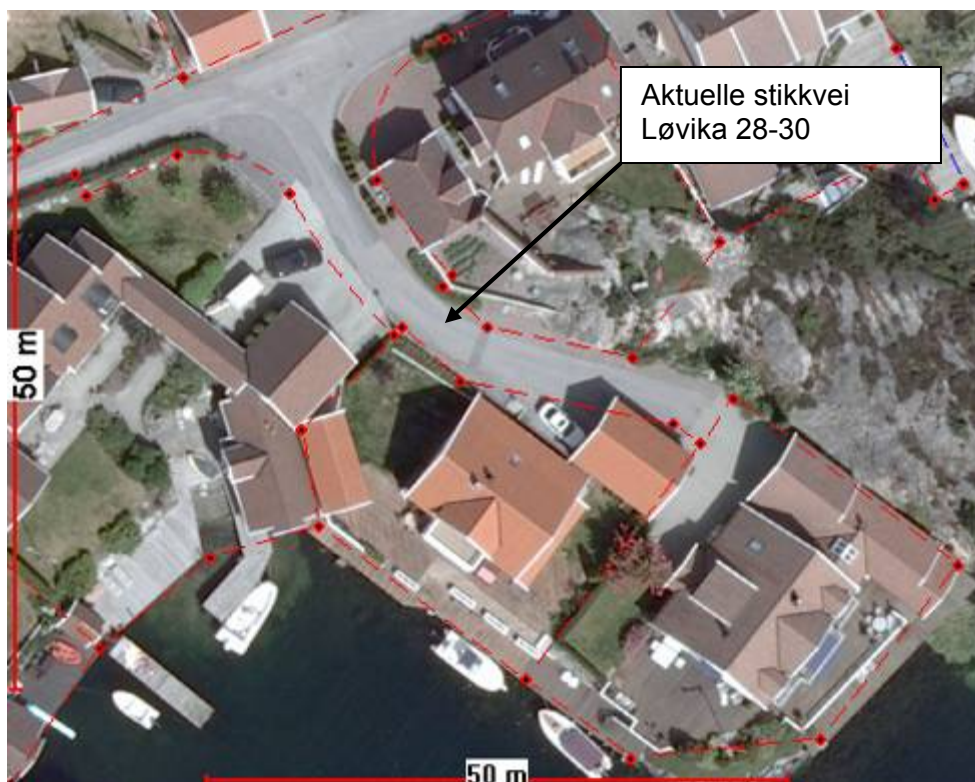
"Og da synes denne innsparing ganske trist..."

Smale veier og ingen mulighet til å snu er med dagens utstyr et problem. Det er også et sikkerhetsproblem når det gjelder brøyting og annen ferdsel i gater.

17) Løvika 28 – 30

Veien er smal, under femti meter, kun 2 hus og mangler snuplass.





Brøyterode:



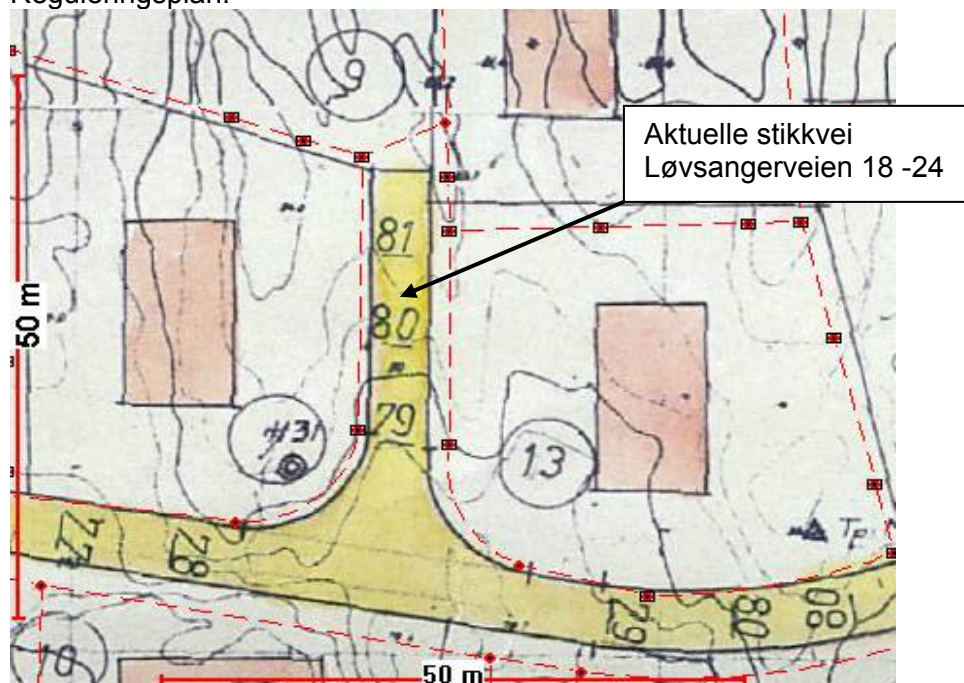
Ingen kommentarer fra beboere.

18) Løvsangerveien 18 -24

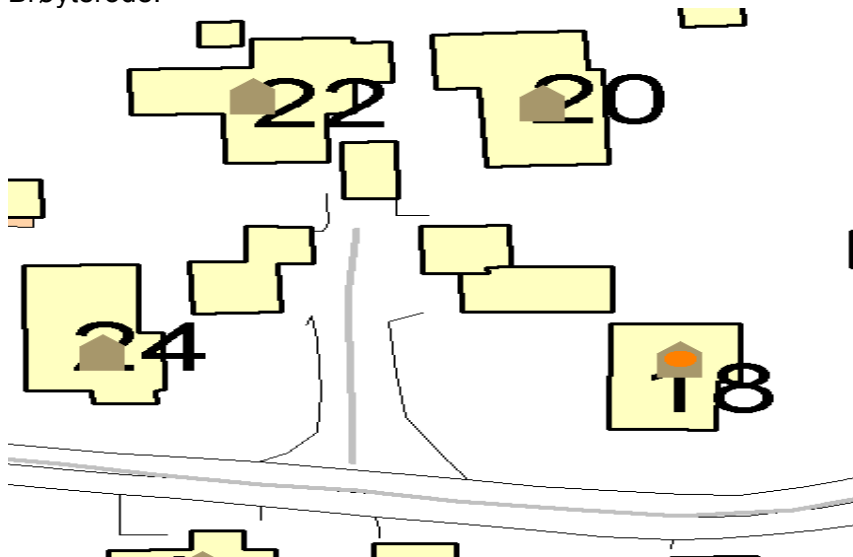
Veien er under 50 meter, og mangler snuplass



Reguleringsplan:



Brøyterode:



19) Løvsangerveien 19/ Karthia 24

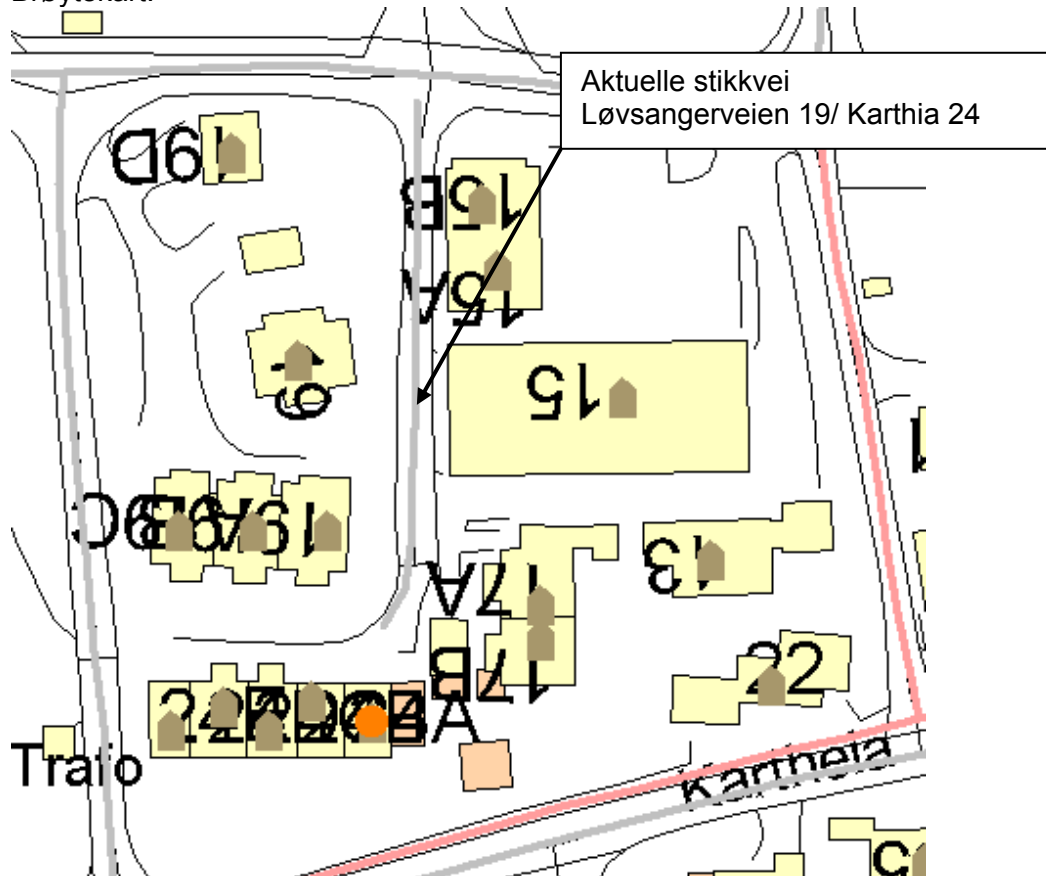
Veien er smal og mangler snuplass.



Reguleringsplan:



Brøytekart:



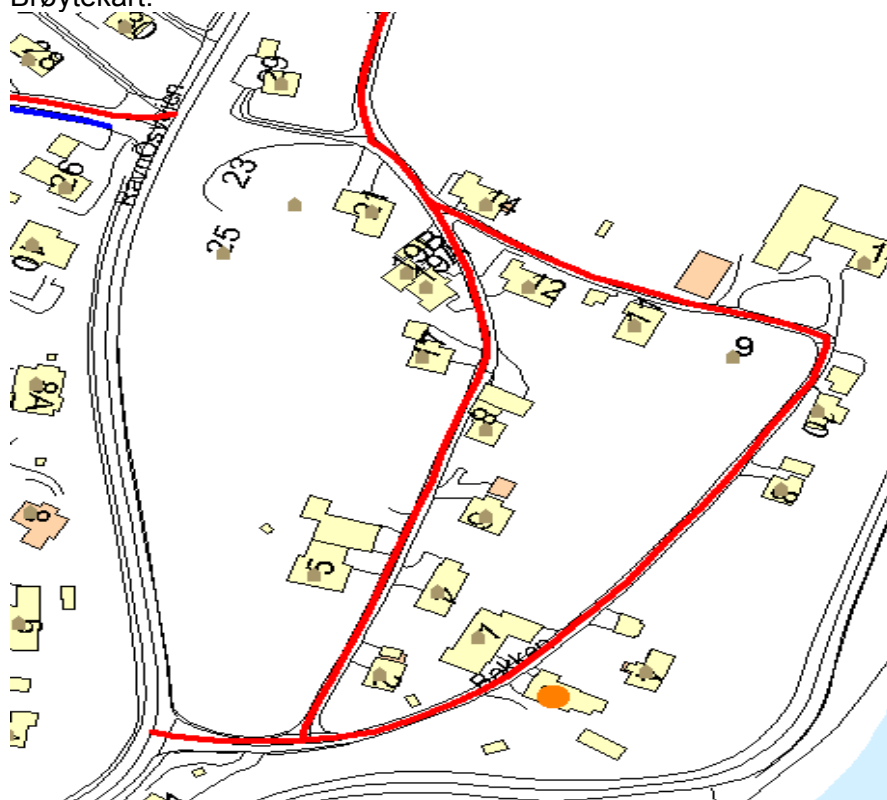
20) Bakken (grensende til Ravnåsveien)

Veien er smal og har gjennomkjøring. Veigrunn er privat. Ulik oppfatning blant beboere mht. status.





Brøytekart:



Kommentarer:

Brev av 30.05.2011, 201100174-47, fra beboere

«....viktig å få avklart eierforholdet til veien»

Veigrunn er delvis privat og delvis kommunal. Juridisk er ikke dette av betydning mht. kommunalt eller privat vedlikehold. Det er derimot en forutsetning at dersom veien skal ha kommunalt vedlikehold så kreves overskjøting av privat grunn iht. veinormalen (6 meter total bredde). Grunneiere ønsker ikke overskjøting av veigrunn.

«Veien har gjennom alle tider vart brøytet av kommunen»

Veien brøytes i dag av kommunen og er således offentlig. Bakgrunn for forslag til nedklassifisering er at veien er smal og blir stengt av private.

«Den private entreprenøren har sett det som en fordel å kunne snu ved gårdsbruket....»

Det er en klar forutsetning at den kommunale operatøren må ha en etablert snuplass eller gjennomkjøring.

«Stengingen av veien har for øvrig vært begrunnet i et ønske om å forhindre uønsket gjennomgangstrafikk, bl.a. etter innbrudd i området.»

Enhver vei som er offentlig ved at den vedlikeholdes av det kommunale eller at det utbetales tilskudd skal være åpen for alminnelig ferdsel til enhver tid.

«Kristiansand kommune eier også kommunal bolig langs Bakkenveien....»

Dette er ikke en del av vurderingen som Ingeniørvesenet gjør. Vi vurderer kun hvorvidt veien tilfredsstillende de nødvendige krav.

Dette er utdrag av et langt brev, og ytterligere informasjon fås ved å lese korrespondanse.

Mail av 7.9.2011, Dagfinn Ullestad.

«Vi ønsker ikke å skille ut tomt for offentlig vedlikehold av stikkvei. For oss er det definitivt en fordel om veien ikke har gjennomkjøring»

Kommunal vei skal være tilgjengelig for allmenn ferdsel uansett, ref. veiloven.

Mail av 11.9.2011, Kaare Rosseland.

«...har det vært enighet i fra alle naboer,.....at det ikke var noe hinder at veien var stengt»

Viser til punkt over. Veien skal være tilgjengelig for alle. Diskusjon og stengning av veien har pågått over flere år.

Mail av 11.9.2011, Tor Henrik Rosseland.

«Den private delen av veien ble i fjor vinter stengt i privat regi (ca. 4 uker) etter at det ble en økning av gjennomgangstrafikken av ukjente biler.»

Viser til foregående punkt. Veien er i dag inkludert i kommunal brøyterode. Privat veigrunn kan ikke tolkes som privat vei.

Punkt 86/12: Fartsdempende tiltak i buss- og samleveier 2012

Bilag

2. Fartsdempere i buss- og samleveier øst
1. Fartsdempere i buss- og samleveier vest



Dato: 28. mars 2012
Saksnr.: 201200362-2
Arkivkode E: Q81
Saksbehandler: Per Kjelsaas

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
26.04.2012

Fartsdempende tiltak i buss- og samleveier 2012

Vi har mottatt søknader fra skoler, velforeninger m.m. om 12 nye fartsdempende tiltak langs buss-/samleveier. Vi foreslår at nedenstående forslag om fartsdempere/opphøyde gangfelt vist i tabell 1 kunngjøres og legges ut til høring, samt at transportorganisasjoner og berørte skoler og velforeninger blir tilskrevet og bedt om gi uttalelser til forslagene. På grunnlag av innkomne merknader, vil endelig forslag bli fremmet for byutviklingsstyret. Vi foreslår at søknader vist i tabell 2 avslås.

Vi vil foreslå at det fortrinnsvis benyttes «bussputer» i samsvar med vedtatt veinormal da disse fungerer med god fartsdemping for personbiler samtidig som busser og tyngre kjøretøyer kan passere lettere enn ved tradisjonelle busshumper/opphøyde gangfelt. Politiet har ingen merknader til forslaget.

Forslag til vedtak:

1. Byutviklingsstyret vedtar at nye fartsdempere som vist i nedenstående tabeller kunngjøres og legges ut til høring med 3 ukers merknadsfrist:

Veinavn	Sted	Tiltak
Slettheiveien	nr. 68	bussputer
Slettheiveien	Slettheitoppen	bussputer
Slettheiveien	Gransangerveien	bussputer
Gimlekollen	nr. 9 (vest for Åsas vei)	bussputer
Bergtorasvei	Sigrids vei-Holdalsnuten	bussputer
Justnesskauen	Eidet	40 km og bussputer
Jærnesheia	nr. 50-52	bussputer
Strømmeveien	Ronatoppen	bussputer

2. Følgende forslag/søknader om fartsdempende tiltak og fartsgrenser avslås:

Veinavn	Sted	Tiltak
Vågsbygd ringvei	Hundebakken	40 km fartsgrense
Lumberveien	stikkvei til 76-102	fartsdemper
Gml. Flekkerøyvei	Idda	fartsdemper
Gimlekollen	nr. 8-10 (øst for Tyres vei)	fartsdemper

Terje Lilletvedt
byingeniør

Per Kjelsaas

Trykte vedlegg: kartutsnitt datert 28.03.12

Utrykte vedlegg: diverse brev fra skoler, velforeninger

Bakgrunn for saken :

Det er i dag anlagt 138 bussputer, busshumper og opphøyde gangfelt på kommunale samle-/bussveier i Kristiansand. Vi har siden siste behandling av slike søknader 2010 mottatt søknader/forslag om 11 fartsdempende tiltak på samle-/bussveier fra velforeninger og skoler. Nedenstående tabell viser veier og steder der det søkes/foreslås fartsdempende tiltak og/eller endret fartsgrense med vår anbefaling.

Veinavn	Sted	Ønsket tiltak	ÅDT	Farts- grense	Fart 85%	Fotgj.i maxtime x)	Anbefaling
Vågsbygd ringvei	Hundebakken	40 km fartsgr.	3665	50	52		avslag
Lumberveien	stikkvei til 76-102	Fartsdemper	3665	40	52		avslag
Gml. Flekkerøyvei	Idda	Opph. gangfelt	8100	50	47	14 (4)	avslag
Slettheiveien	nr. 68	Fartsdemper	2640	50	61	5 (0)	bussputer ved g.felt
Slettheiveien	Slettheitoppen	Gangfelt	567	50	47	19 (0)	bussputer
Slettheiveien	Gransangerveien	Gangfelt	800	50	54	7	bussputer
Gimlekollen	nr. 9 (vest for Åsas vei)	Fartsdemper	2915	40	57		bussputer
Gimlekollen	nr. 8 (øst for Toras vei)	Fartsdemper	2524	40	48		avslag
Bergtorasvei	Sigrids v.-Holdalsnuten	Fartsdemper	1260	40	55		bussputer
Justnesskauen	Eidet	Opph. gangfelt	1090	40	48	20 (2)	bussputer
Jærnesheia	nr. 50-52	Fartsdemper	278	30	38		bussputer
Strømmeveien	Ronatoppen	Fartsdemper	4167	50	70	13 (25)	bussputer ved g.felt

x) tellinger mellom kl. 07.30 - 09.30
tall i parentes angir antall syklist

Nedenfor er gitt en kort beskrivelse og en vurdering av de forskjellige søknadene:

Vågsbygd ringvei ved nr. 6-10

Sameiet Vågsbygd ringvei 6-8-10 søker i e-post av 13. oktober 2011 om nedsatt fartsgrense på 40 km/t forbi eiendommene. De har tidligere søkt om fartsdempere som er avslått pga vanskelige grunnforhold og fare for rystelser i tilstøtende eiendommer.

Vår vurdering: Målinger moderat fartsnivå. Nedsatt fartsgrense uten fartsdempende tiltak har erfaringsmessig liten eller ingen effekt på fartsnivået. På denne bakgrunn gar vi inn for at eksisterende fartsgrense beholdes.

Lumberveien ved stikkvei til 76-102

Solodden velforening og Vågsbygd Skole-styre søker i e-post av 15. november 2010 om en fartsdemper i bakken mellom Lumber og Coop-Xtra pga stor trafikk og høyt fartsnivå.

Vår vurdering: Målinger viser stor trafikk og forholdsvis høyt fartsnivå. Det er ingen krysningsbehov for fotgjengere i området. Området er under regulering, og vi foreslår at søknaden avslås inntil arealbruk er mer avklart.

Gml. Flekkerøyvei ved Idda

Nedre Mølle vannsveien vel søker i brev av 27.12.2011 om gangfelt og fartsdemper i Gamle Flekkerøyvei pga fotgjengerkryssing mellom bussholdeplass ved nr. 4 og Idda.

Vår vurdering: Målinger viser stor trafikk og moderat fartsnivå. Det er registrert en del forgjengerkryssing på stedet, men for lite til oppmerking av gangfelt. Det er gangfelt med trafikkøya ca. 50 m nærmere Mølle vannsveien og vi foreslår at søknaden avslås.

Slettheiveien ved nr. 68

Styret i borettslaget Slettheiveien 68 søker i e-post av 28.04.2010 om fartsdemper ved eksisterende gangfelt ved nr. 68 pga høyt fartsnivå.

Vår vurdering: Slettheiveien er nylig regulert som forkjørsvai. Målinger viser høyt fartsnivå. Selv om det er forholdsvis liten fotgjengerkryssing i gangfeltet, foreslår vi at søknaden innvilges.

Slettheiveien ved Slettheitoppen

I forbindelse med trafikksikkerhetsplan for 2011-2014 har Slettheia skole foreslått gangfelt på stedet. Dette er avslått tidligere pga at både biltrafikk og antall kryssende fotgjenger er for lavt for skilting og merking av gangfelt.

Vår vurdering: Målinger viser liten trafikk og moderat fartsnivå. Kryssingspunktet for fotgjengere ligger i en kurve. Vi foreslår at det legges bussputer på stedet.

Slettheiveien ved Gransangerveien

I forbindelse med trafikksikkerhetsplan for 2011-2014 har Slettheia skole foreslått gangfelt på stedet. Dette er avslått tidligere pga at både biltrafikk og antall kryssende fotgjenger er for lavt for skilting og merking av gangfelt.

Vår vurdering: Målinger viser moderat trafikk og forholdsvis høyt fartsnivå. Vi foreslår at det legges bussputer på stedet.

Gimlekollen ved nr. 9 (vest for Åsas vei) og ved nr. 8 (øst for Tora vei)

Gimlekollen og Fagerholt vel søker i brev av 5. januar 2011 om fartsdempere i Gimlekollen mellom pga økt trafikk etter utbygging av Lindtjønns boligområde og mange avkjørsler på begge sider av veien.

Vår vurdering: Det er i dag 3 fartsdempere i Gimlekollen over en strekning på ca. 400 m. Målinger viser økt trafikk og forholdsvis høyt fartsnivå. Det er forholdsvis høyt fartsnivå og stor avstand mellom de nederste fartsdempene og vi foreslår at det legges bussputer ved nr. 9.

Bergtorasvei ved Sigrids vei-Holdalsnuten

Gimlekollen og Fagerholt vel søker i brev av 5. januar 2011 om fartsdempere i Bergtoras vei mellom Sigrids vei og Holdalsveien pga høyt fartsnivå og kollisjonsfare i kryss med Sigrids vei.

Vår vurdering: Det er i dag 2 fartsdempere i Bergtoras vei over en strekning på ca. 400 m. Målinger viser økt trafikk og forholdsvis høyt fartsnivå. Vi foreslår at det legges bussputer på stedet.

Justnesskauen ved Eidet

Eidet vel søker i e-post av 30. november 2011 om gangfelt over Justnesskauen på begge sider av Eidet barnehage, samt fartsdumper i området.

Vår vurdering: Målinger viser moderat trafikk og fartsnivå. Det er for lite trafikk til skilting og merking av gangfelt. Justnesskauen har i dag 50 km/t fartsgrense gjennom Eidet med tosidig bebyggelse og flere kryss og avkjørsler. Vi foreslår fartsgrensen endres til 40 km/t gjennom bebyggelsen og at det legges bussputer utenfor barnehagen.

Jærnesheia ved nr. 50-52

Styret for borettslaget Jærnesheia 50-54 søker i brev av 19. august 2010 om fartsdemper ved nr. 50-52 pga mange barn, høy fart og sikthindrende hekker.

Vår vurdering: Jærnesheia er en bussvei i en 30-sone uten fortau, Målinger viser liten trafikk og moderat fartsnivå. Pga manglende fortau og uoversiktlige avkjørsler mener vi det er viktig med et lavt fartsnivå i området, og vi foreslår at søknaden innvilges.

Strømmeveien ved Ronatoppen

Strømmeveien har et høyt fartsnivå mellom Høvågveien og Liane ringvei. Veien er bussvei, og vil bli foreslått forkjørregulert. For å få ned fartsnivået går vi inn for at det legges bussputer ved fotgjengerkryssing mellom Ronatoppen og bussholdeplass.

Punkt 87/12: Markens gate - belegningsplan for kvartalene Dronningens gate - Tollbodgata og Henrik Wergelandsgate - Slottet

Bilag

Belegningsplan HWgt - Slottet 23.03.2012



Dato: 10.04.2012
Saksnr.: 201200314-8
Arkivkode E: Q20
Saksbehandler: Per Kjelsaas

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
26.04.2012

Markens gate - belegningsplan for kvartalene Dronningens gt. - Tollbodgt. og Henrik Wergelandsgt. - Slottet

Sammendrag:

Det er inngått avtale mellom Kvadraturen gårdeierforening og kommunen om opprusting av ovennevnte 3 kvartaler av gågata i Markens gate. Avtalen er basert på at gårdeierne forskotter og delfinansierer opparbeidelsen. Det er nedsatt en prosjektgruppe med representanter fra gårdeierforeningen, Kvadraturen as, Rådet for funksjonsehemmede, parkvesenet og ingeniørvesenet som har utarbeidet vedlagte belegnings- og møbleringsplan, datert 23.03.2012.

Forslag til vedtak:

1. Byutviklingsstyret vedtar belegningsplan datert 23.03.2012 for gågate i Markens gate mellom Henrik Wergelands gate og Tordenskiolds gate.
2. Valg av benker, lekeskulpturer og nedfelt vannfontene foretas av prosjektgruppa.

Terje Lilletvedt
Byingeniør

Per Kjelsaas

Trykte vedlegg: belegningsplan datert 23.03.2012

Utrykte vedlegg: ingen

Bakgrunn for saken :

Det er inngått avtale mellom Kvadraturen gårdeierforening og kommunen om opprusting av ovennevnte 3 kvartaler av gågata i Markens gate. En prosjektgruppe med representanter fra gårdeierforeningen, Kvadraturen as, Rådet for funksjonsehemmede, parkvesenet og ingeniørvesenet har utarbeidet vedlagte belegnings- og møbleringsplan, datert 23.03.2012.

Gatebelegg

Det benyttes samme prinsipp som de 4 nyeste kvartalene (midtfelt med mørke grå granittheller og lyse heller som ledelinjer, møbleringsfelt i gulfarget, skåret og prikkmeislet smågatestein, nedfelt kanstein med gatesluk, salgsfelt langs fasadene med mørke grå smågatestein og fjernvarmebasert snøtining). Ledelinjer benyttes etter samme prinsipper som de 4 nyeste kvartalene og føres fram til hovedinngangen til Slottet. Varselsindikatorer legges der en krysser kjørefelt. I kryssene med Tordenskiolds gate og Kristian IVs gate er det lagt opp til at kryssområdet skal heves til samme nivå som gågata og hellelegges med snøtining.

Snøtiningsanlegg

Det legges opp til snøtining med vannbåren fjernvarme. Drifts- og vedlikeholdskostnader for slike anlegg anslås til 100 kr./m² pr. år. I avtalen med gårdeierne forutsettes at kommunen dekker snøtining i ca. 9 m bredde midt i gata og i kryssene, mens gårdeierne dekker snøtining i ca. 3 m bredde langs fasadene, Kommunens årlige kostnader for snøtining i de tre kvartalene vil utgjøre ca. 250.000 kr./år.

Fontene, benker og lekeskulpturer

Den eksisterende stålfontenen øverst i Markens gate ble i sin tid finansiert av Slottsquartalet og parkeringsselskapet som en del av kunstnerisk utsmykking av Slottet. Fontenen passer ikke inn i det byrommet som ønskes og foreslås omplassert. Gårdeierforeningen har avgitt følgende uttalelse om fontenen:

"Gårdeierforeningen mener fontenen ved Slottet hindrer god plassdannelse og gode siktlinjer i denne delen av Markensgaten og går inn for at denne flyttes til annet og egnet sted. Dette ønsket har foreligget i mange år da man har sett på fontenen som et betydelig hinder, snarere enn et aktivum. Plassen utenfor Slottet er viktig for de næringsdrivende i området og er et aktivum ved arrangementer som Julebyen, Handelens dag m.m. Det er fremdeles ønskelig å ha en enkel fontene og et lite basseng med en enkel møblering rundt."

Vi har konferert med parkeringssjefen som ikke har innvendinger til at fontenen fjernes fra Markens gate.

Parkvesenet vurderer alternativ plassering (for eksempel i Nybyen). Plassen nærmest Slottet foreslås avgrenset mot biltrafikken i Tordenskiolds gate med en buet benkgruppe. Det foreslås nedfelt dyser som gir vannstråler opp fra gatebelegget. Detaljutforming av dette foreslås overlatt til prosjektgruppa.

Kulturetaten vurderer for tiden alternativ bruk av fontenen og avklarer formaliteter omkring flytting. For å holde avtalt framdrift på byggearbeidene, må belegningsplanen fremmes før fontenens skjebne er endelig avklart. Dette har bl.a. sammenheng med lang leveringstid på steinmaterialer. Vi vil om nødvendig komme tilbake til saken dersom det byr på problemer med å få flyttet fontenen.

Det er lagt opp til en lekeskulptur i hvert kvartal. Detaljutforming av disse foreslås overlatt til prosjektgruppa.

Gatehøyder og inngangspartier

Der det er mulig justeres gatenivået for å få trinnfri inngang til butikkene. Flere steder er det så store høydeforskjeller at det også må foretas ombygginger av inngangspartiene. Dette vil bli tatt opp med de aktuelle gårdeierne.

Sykelstativer

Det legges ikke opp til sykkelstativer i gågata, men det foreslås utvidelser av eksisterende stativplasser i sidegatene. Dette medfører at 2 hc-plasser må flyttes. Det står i dag 15 sykkelstativer langs Slottet som er foreslått fjernet etter ønske fra gårdeierne. Det foreslås etablering av netto 35 nye sykkelstativer.

Trær

Det er i dag ingen trær i de 4 nyeste kvartalene i Markens gate, først og fremst pga begrenset plass og varelevering. I de aktuelle 3 kvartalene står det i dag lindetrær som foreslås beholdt, men flyttet inn i møbleringsfeltene og omplassert slik at de kommer i minst mulig konflikt med varelevering. Ingeniørvesenet er skeptiske til så mange trær pga problemer med vekst av røtter i forhold til gatebelegg og snøtinningsanlegg og tilgjengelighet til kabler og ledninger under bakken. Vi mener også at de kan skape problemer for varelevering, men registrerer at gårdeierforeningen og Kvadraturen as ønsker trærne.

Belysning

Gatebelysningen foreslås skiftet til samme typer master og armaturer som de 4 nyeste kvartalene, men med LED-belysning som har lenger levetid og lavere energiforbruk.

Framdrift

Det er lagt opp til en framdrift i samarbeid med de forretningsdrivende for å begrense ulemper. Det skal foretas utskifting av kommunale vannledninger. Dette arbeidet er påbegynt i de to øverste kvartalene og er planlagt fullført i begynnelsen av mai. Deretter vil ledningstraseen bli midlertidig asfaltert. Opparbeidelse av gata med nytt belegget m.m. vil bli utført til høsten og være ferdig før desember. Så snart belegningsplanen er godkjent, vil levering av gatestein og heller bli satt ut på anbud (haster pga lang leveringstid).

For kvartalet Dronningens gate – Tollbodgata foreligger ikke nødvendige underskrifter fra alle gårdeierne. For dette kvartalet er det foreløpig planlagt utskifting av vannledning til høsten og gjennomføring av belegningsplanen til våren 2013. Belegningsplanen for dette kvartalet vil bli fremmet senere.

Kostnader og finansiering

Anleggskostnadene eksklusive vannledninger for alle tre kvartalene er beregnet til 19 mill. kr. inkl. mva. Avtalen mellom kommunen og gårdeierne er basert på at gårdeierne dekker 25% av anleggskostnadene og forskotterer kommunens andel fram til 2015.

Punkt 88/12: Tangen, delfelt B 2-3, B2-4, B2-5. Søknad om endring av bebyggelsesplan - vedtak

Bilag

6. Kommentarer til klage på vedtak, endring av p-kjeller på Tangen
7. Skriv fra Statens Kartverk
5. Brev fra Arkitektkontoret Brodtkorb
4. Utdrag av protokoll fra møte i byutviklingsstyret 12.04.12
1. Søknad med vedlegg fra Arkitektkontoret Kari Nissen Brodtkorb, datert 06.02.12
3. Endring av bebyggelsesplan for Tangen delfelt B2-3, B2-4, B2-5. Vedtak.
2. Saksprotokoll



Dato: 05.03.12
Saksnr.: 201005048-72
Arkivkode O: PLAN:
Saksbehandler: Eirik Martens Svensen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
22.03.2012

Tangen, delfelt B 2-3, B2-4, B2-5. Søknad om endring av bebyggelsesplan. Vedtak.

Arkitektkontoret Kari Nissen Brodtkorb AS søker om endring av en bebyggelsesplan på Tangen innenfor delfelt B 2-3. Endringen gjelder ønske om å bygge parkeringskjeller under gate. Bakgrunnen er ønske fra forslagsstiller om flere parkeringsplasser. De ønsker å utvide parkeringskjelleren slik at det gir en økning fra 146 plasser som de har fått i rammetillatelsen til 170 p-plasser.

Gjeldende bebyggelsesplan har bestemmelser som hjemler 131 p-plasser for det aktuelle kvartalet. Plankartet har derimot skissert plass til 160 biler i p-kjelleren. Kommuneplanen har bestemmelser som tilsier at kvartalet skal ha minimum 96 og maksimum 147 plasser. Utbygger får plass til 146 p-plasser fordi de har valgt å legge boder tilhørende leilighetene i kjelleren, og dette tar plass som på planen er vist til parkering. Utbygger ønsker å tilby en overdekning av p-plasser for kontordelen (60 stk.), sammenliknet med kommuneplanbestemmelsene og reguleringsbestemmelsene (som sier 45 stk.), noe de opplyser at prosessen rundt utleie av kontordelen har avdekket behov for. Denne prioriteringen har medført at det ikke er plass for å tilby en p-plass til hver leilighet.

Dårligere vekstforhold for trær i gata, plantekasser som bryter opp gaterommet og spesielløsninger for skilt og belysning som gir økte driftskostnader taler i mot. Gjennom ny kommuneplan er det et mål å endre reisemiddelfordelingen fra bil til mer buss, sykkel og gange. Dette gjøres blant annet ved å innføre nye parkeringsbestemmelser der p-dekningen for nye prosjekter i sentrum har fått en maksbegrensning. Plan- og bygningsetaten mener dette er tungtveiende og anbefaler at ny kommuneplan følges. Søknaden anbefales avslått.

En slik endring kan skape uheldig presedens, både i forholdet til eventuelle fremtidige ønsker om å øke p-dekningen ved å bygge p-kjeller under offentlig gate i øvrige kvartaler på Tangen, og i prosjekter i Kvadraturen for øvrig.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret vedtar ikke forslag til endring av p-kjeller i bebyggelsesplan for Tangen delfelt B2-3, B2-4, B2-5 som omsøkt i brev av 06.02.12 fra arkitektkontoret Kari Nissen Brodtkorb AS.

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Eirik Martens Svensen
Saksbehandler

Trykte vedlegg

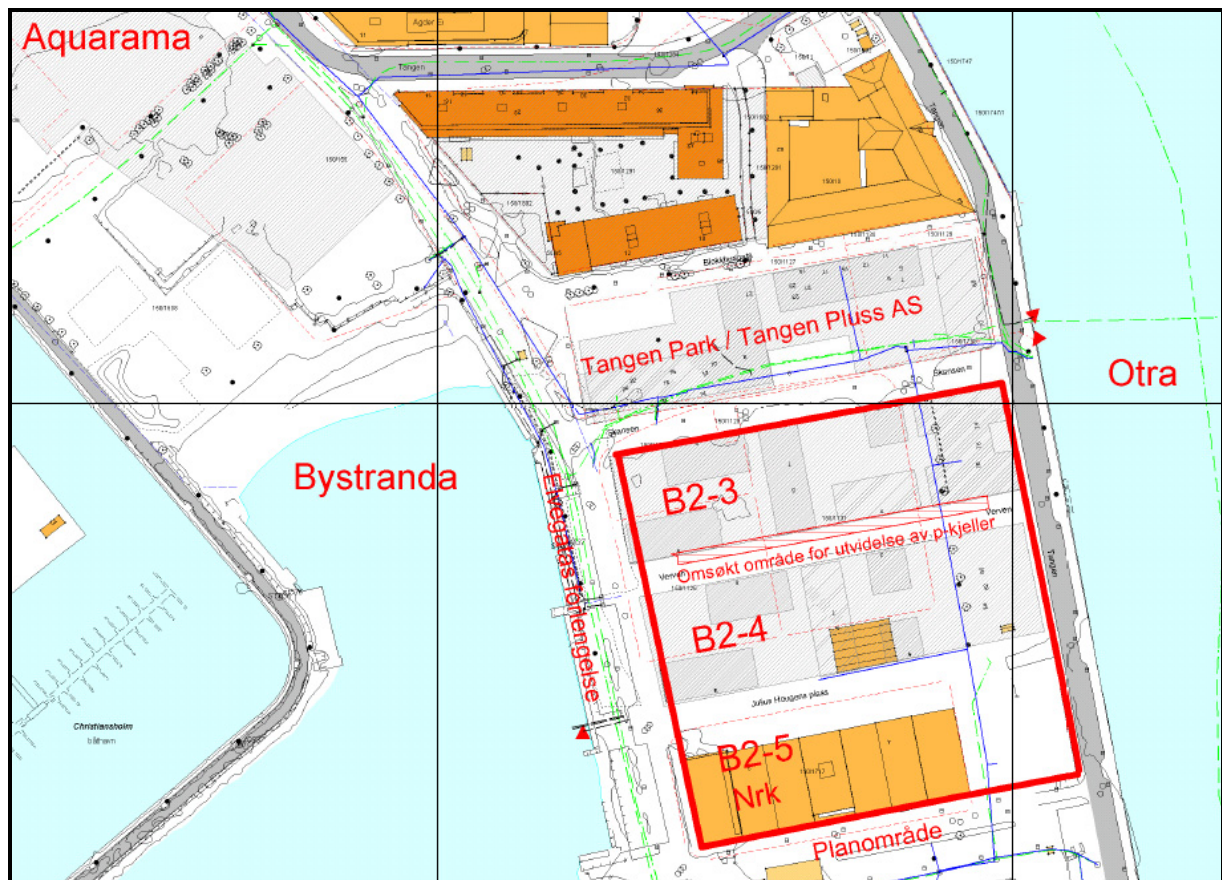
1. Søknad med vedlegg fra Arkitektkontoret Kari Nissen Brodtkorb, datert 06.02.12
2. Protokoll fra byutviklingsstyrets prinippbehandling av forrige søknad om endring.
3. Plan- og bygningsetatens vedtak av forrige søknad om endring.

BAKGRUNN FOR SAKEN

Arkitektkontoret Kari Nissen Brodtkorb AS søker om endring av bebyggelsesplan for Tangen delfelt B 2-3, B2-4, B2-5. Endringen gjelder ønske om å bygge parkeringskjeller under gate for å øke antall parkeringsplasser.

Dagens situasjon

Søknaden gjelder delfelt B2-3. Dette er det nordligste av tre kvartaler som inngår i bebyggelsesplanen. Det aktuelle kvartalet er under utbygging.



Situasjonskart. M= 1:2000

Nærmere om søknaden

Det søkes om å utvide p-kjelleren under kvartal B2-3 ut i gatetunet på kvartalets sydside. Dette vil øke antall p-plasser fra 146 til 170. I tillegg ønsker forslagsstiller en videre økning av antall p-plasser. Forslagsstiller peker på at de har valgt å etablere boder til leilighetene i kjeller. En konsekvens av dette er at de ikke klarer å utnytte maksimalt av hva gjeldende bebyggelsesplan hjemler av parkeringsplasser. Utbygger ønsker å tilby en overdekning av p-plasser for kontordelen (60 stk.), sammenliknet med kommuneplanbestemmelsene og reguleringsbestemmelsene (som sier 45 stk.), noe de opplyser at prosessen rundt utleie av kontordelen har avdekket behov for. Denne prioriteringen har medført at det ikke er plass for å tilby en p-plass til hver leilighet.



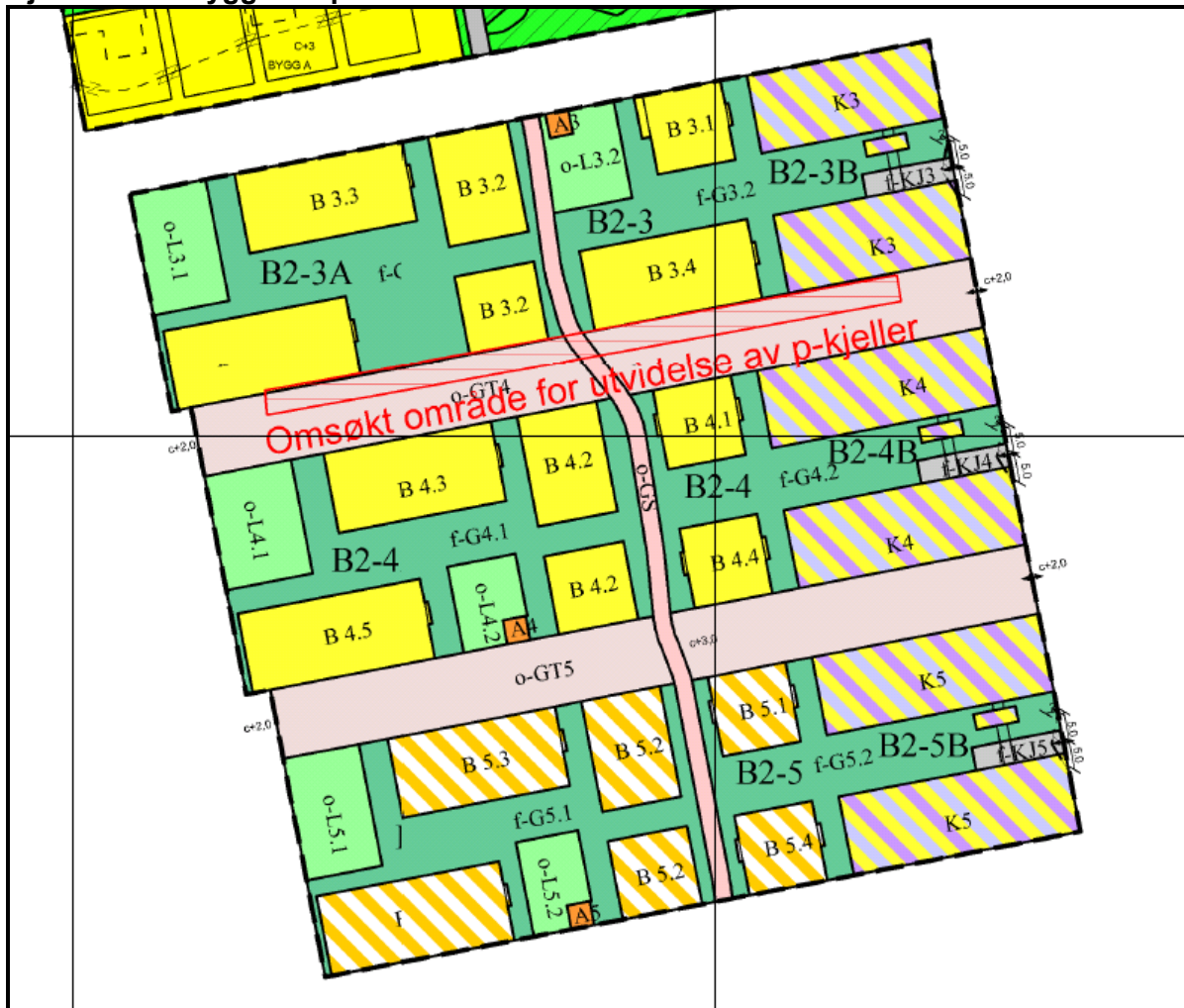
Reguleringskartene (under bakken) viser omsøkt utvidet p-kjeller til venstre og gjeldende vedtatt bebyggelsesplan til høyre.

Dette medfører at:

- Trær kan ikke plantes i gaten som forutsatt, men må etableres i kasser.
- Infrastruktur (rør og ledninger) kun kan ligge i den delen av gaten der det ikke er p-kjeller. Dette reduserer fremtidig fleksibilitet for kjente og ukjente behov for bruk av gategrunnen.
- Det må benyttes spesialløsninger for skilt og lyktestolper.
- Kommunens driftsutgifter øker som følge av spesialløsninger.
- Det må opprettes en egen eiendom i grunnen (volumeiendom).

Det henvises til vedlagt søknad for ytterligere opplysninger.

Gjeldende bebyggelsesplan



Bebyggelsesplanen har følgende bestemmelser om p-dekning:

- 1 bil pr. boenhet på 70m² eller mer
- ½ bil pr. boenhet på 30-70m². 1 bil pr 100m² bruksareal for annen bebyggelse og næring.

Prosjektet har 102 leiligheter og 4450 m² kontor. Dette gir et parkeringsplassantall i følge reguleringsbestemmelsene på 131. På plankartet er det tegnet inn 160 p-plasser.

Kommuneplan

Kommuneplanen har følgende bestemmelser om parkeringsdekning:

- Min ½ p-plass og maks 1 p-plass per boenhet i sentrum for boligbebyggelse.
- Maks 1 p-plass per 100 m² BRA kontor.

Med 102 leiligheter og 4450 m² kontor gir dette et parkeringsplassantall i følge kommuneplanen på minimum 96 og maksimum 147.

Sammenstilling av parkeringsdekning

Parkeringsdekning ihht gitt rammetillatelse:	146 p-plasser
Maks parkeringsdekning ihht kommuneplanen:	147 p-plasser
Parkeringsdekning ihht bebyggelses bestemmelser:	131 p-plasser
Parkeringsdekning ihht bebyggelsesplanens plankart:	160 p-plasser
Parkeringsdekning ihht søknad om utvidet p-kjeller:	170 p-plasser

Tidligere saksgang

Forslagsstiller søkte i fjor om endring av planen, fra lamellbebyggelse til en mer terrassert bebyggelse. Dette ble prinsippbehandlet av byutviklingsstyret den 02.12.10. BUS fattet da følgende vedtak:

1. *Byutviklingsstyret er positiv til en ny detaljregulering for Tangen B2-3, B2-4 og B2-5 med utgangspunkt i regulantens forslag datert 29.06.10. Det legges vekt på en mer modellert bebyggelse som vil gi en god innramming av landskapsrommet i Østre Havn. (8/1)*
2. *Gjesteparkering i gatetun vurderes i en endret reguleringsplan. (8/1)*
3. *Barnehage skal innpasses i området når saken tas opp til ny behandling. (Enst)*

Som en følge av dette vedtok plan- og bygningsetaten på delegert fullmakt endret plan som en mindre reguleringsendring den 24.06.11. I tillegg til å endre bebyggelsen som omsøkt, ble det lagt inn nye parkeringsplasser i gatetunene. Bebyggelsen er nå under oppføring.

I denne prosessen ble spørsmålet om større p-kjeller brakt opp og drøftet. Forslagsstiller valgte å ikke søke om dette på bakgrunn av plan- og bygningsetatens tilbakemeldinger om at det var i strid med forslag til kommuneplan samt at kommunen er generelt i mot p-kjellere inn under offentlige gater på grunn av økte driftsutgifter og redusert fleksibilitet for bruk av gategrunn til infrastruktur.

Medvirkning

Det er ikke naboer til endringen. Fylkeskommunens og fylkesmannens ansvarsområde vurderes til ikke å være berørt. Øvrige interessegrupper synes ikke nevneverdig berørt av tiltaket. Søknaden er derfor ikke sendt på høring.

Øvrig saksbehandling

Dersom byutviklingsstyret godkjenner søknaden, må det søkes og behandles en endring av rammetillatelsen. Det må videre gjøres tilpasninger i utomhusplan og teknisk plan som følge av endringen. Anleggseiendom må opprettes med nødvendige avtaler og erklæringer.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa for bydel sentrum. Samarbeidsgruppa går i mot endringen. Gruppa har følgende merknader:

- Gatetunene på Tangen inngår i regnskapet for oppholds- og bruksarealer utomhus. Trær i disse gatetunene har vært viktige premisser både for å signalisere at gatetunet er areal som skal opparbeides/brukes på de gåendes premisser, og for å begrense

- vindtuneller gjennom gatene. Overordnet utomhusplan la opp til at trerekker skulle gi identitet til de forskjellige gatetunene; forskjellig trebruk i hver gate, og «gulvene i gatetunet skulle tilrettelegges fleksibelt for forskjellig bruksbehov i fremtiden.
- P-kjeller under gatetun betyr at trær må plasseres i kasser. Kasser kan føre til utfordringer mtp universell utforming. Det åpne preget i gatetunet vil forsvinne med kasser. Kassene kan oppfattes som trafikkavgrensere ved å gi inntrykk av fortau i gatetunet. Det er ønske om lik utforming av gatetunene. Valgt løsning her vil sette standarden for gatetunene lenger syd på Tangen.
 - Spesial løsninger for belysning, skilting og beplantning vil gjøre det noe dyrere for ingeniørvesenet å drifte gatetunet. Kostnad er vanskelig å anslå.
 - Endret utforming av gatetunet og ny infrastruktur som følge av endrede behov/ønsker og vil i større grad bli låst. Det er viktig å opprettholde gatetunene som fleksible arealer til bruk for gående, utbygging under gategulvet anbefales ikke.
 - Økning i antall p-plasser er i strid med ny kommuneplan. Man bør begrense trafikk til området i tråd med nye parkeringsbestemmelser i kommuneplanen.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Forslag til endringer tilfører prosjektet kvaliteter i form av flere parkeringsplasser. Noe som vil være av positiv praktisk betydning for beboere og bedrifter som bygget skal huse. Videre er det økonomiske gevinster for utbygger, herunder at leiligheter blir mer salgbare samt at det er enklere å finne leietakere til kontorlokalene.

Et viktig argumentet mot søknaden er at parkeringsdekningen økes ut over rammen i nylig vedtatt kommuneplan. I tillegg kommer parkeringsplasser i gatetunene. Disse er ikke tatt med i noen av tallbegrensningene i saken. Forslagsstiller skriver i søknaden at antall plasser i gata har blitt redusert, grunnet plass til innganger, varelevering, avfallsstasjoner, og at dette har skapt en underdekning av antall p-plasser. Plan- og bygningsetaten kjenner seg ikke igjen i denne fremstillingen. P-plasser i gatetunene ble lagt inn ved forrige endring av planen, og representerer således en økning i forhold til opprinnelig plan. Når antall p-plasser i kjeller i dag er i tråd med reguleringsbestemmelsene og kommuneplan, og p-plasser i gata kommer i tillegg, mener plan- og bygningsetaten at dette ikke kan kalles en underdekning.

Det er viktige utformingsmessige innvendinger mot å trekke p-kjeller ut under gata. Trær får dårligere leveforhold når de står i kasser. Kassene deler opp gateløpet der fortauet skilles fra resten av gatetunet og vil derved lettere oppfattes privatisert siden leilighetene ligger i fortauskanten der noen har direkte utgang fra stuedør. Løsningen reduserer tilgjengelighet. Fremtidig vedlikeholdskostnader øker med spesielløsninger.

En slik endring kan skape uheldig presedens, både i forholdet til eventuelle fremtidige ønsker om å øke p-dekningen ved å bygge p-kjeller under offentlig gate i øvrige kvartaler på Tangen, og i prosjekter i Kvadraturen for øvrig.

Spørsmålet om utvidet kjeller ble også vurdert da planen ble tatt opp til endring i fjor. Det ble da ikke anbefalt fra administrasjonens side av samme begrunnelse som nå.

Gjeldende reguleringsplan har allerede en høyere p-plasshjemmel enn bestemmelsene i den nye kommuneplanen. Det kan ikke anbefales at prosjektet øker antall parkeringsplasser ytterligere. Forslag til søknad om reguleringsendring er i strid med kommuneplanen og anbefales avslått

Eirik Martens Svensen, 05.03.12.

Punkt 89/12: Vågsbygd idrettsplass - detaljregulering - sluttbehandling

Bilag

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Underskriftskampanje for bevaring av Vaagsbygd idrettsplass.pdf

Epost fra Oppvekstdirektøren

Uttalelse vedrørende framtidig disposisjon av Vågsbygd Idrettsplass

5 Illustrasjonsplan datert 4 november 2011

4 Ingeniørgeologisk vurdering datert 09.01.2012

3 Planbeskrivelse 04.11.2011

2 Reguleringsbestemmelser 23.02.2012

1 Reguleringsplan revidert 10.02.2012



Dato: 23.02.12
Saksnr.: 201101086-35
Arkivkode O: PLAN: 1287
Saksbehandler: Jostein Akselsen

Saksgang

Byutviklingsstyret
Kulturstyret
Byutviklingstyret
Bystyret

Møtedato

22.03.2012
18.04.2012
26.04.2012
23.05.2012

Vågsbygd idrettsplass. Detaljregulering. Sluttbehandling.

Sammendrag:

Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for etablering av en barnehage ved Vågsbygd idrettsplass. Idrettsanlegget reduseres i størrelse, men skal oppgraderes.

Den viktigste problemstillingen er arealkonflikten mellom barnehagen og idrettsanlegget. Høringsuttalelsene er i hovedsak negative til at idrettsanlegget reduseres.

Teknisk direktørs vurdering er at oppgraderingen av idrettsanlegg sikrer et godt tilbud til idretten. Barnehagen ligger sentralt plassert, og det er et stort behov for en barnehage i bydelen. Teknisk direktør anbefaler at planforslaget vedtas.

Forslag til vedtak:

Bystyret vedtar detaljregulering for Vågsbygd idrettsplass sist datert 10.02.2012, med bestemmelser sist datert 23.02.2012.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Trykte vedlegg

1. Plankart, sist datert 10.02.2012
2. Bestemmelser, sist datert 23.02.2012
3. Planbeskrivelse, sist datert 04.11.2011
4. Ingeniørgeologisk vurdering, datert 09.01.2012
5. Illustrasjonsplan, datert 04.11.11

BAKGRUNN FOR SAKEN

Reguleringsplanforslaget fremmes av Sjøtil og Fornæss AS avdeling Gardermoen på vegne av Trygge Barnehager as. Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for etablering av en ny 12-avdelings barnehage i Vågsbygd, som skal erstatte flere midlertidige barnehager i området. Samtidig er det viktig å sikre at idrettsanlegget kan opprettholdes og oppgraderes i forhold til føringer lagt av Kristiansand kommune, samt sikre grønnstruktur og forbindelseslinjer i området.

Dagens situasjon

Planområdet avgrenses i sør av Hundebakken, og i nord og øst av Vågsbygd Ringvei. Mesteparten av planområdet er i dag eksisterende Vågsbygd idrettsplass.

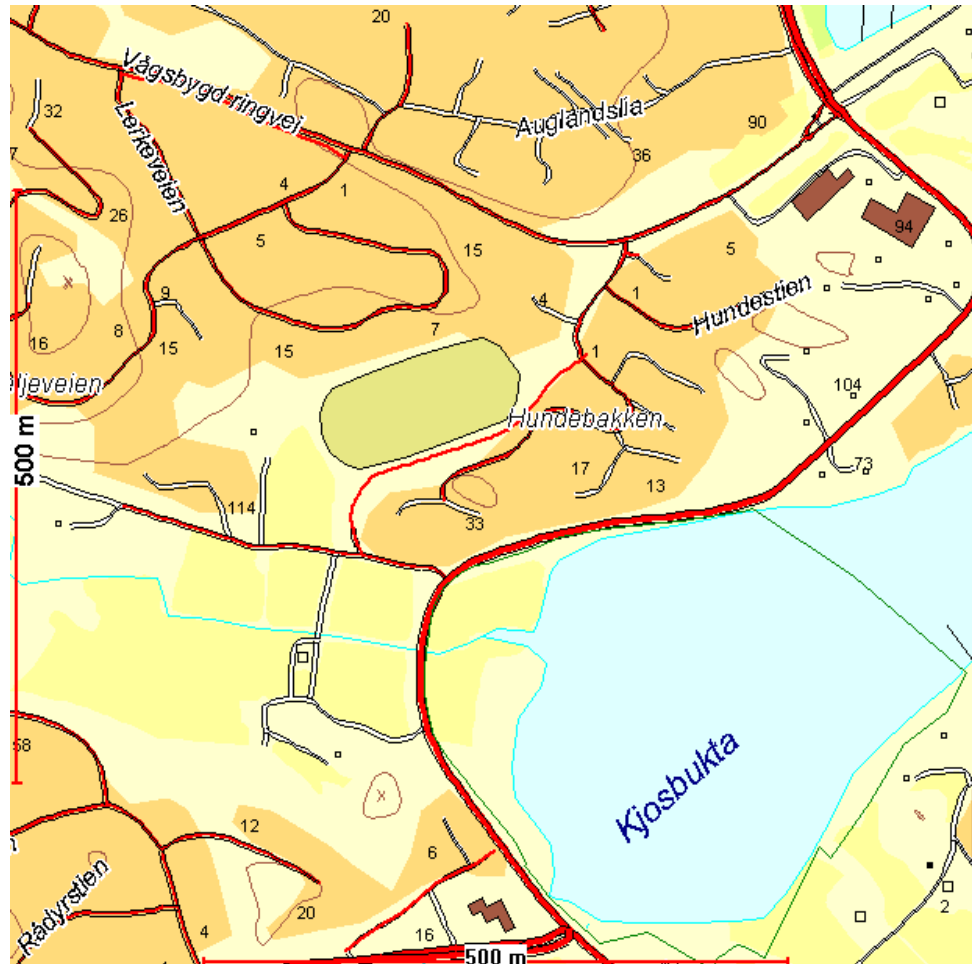


Fig.: Oversiktskart

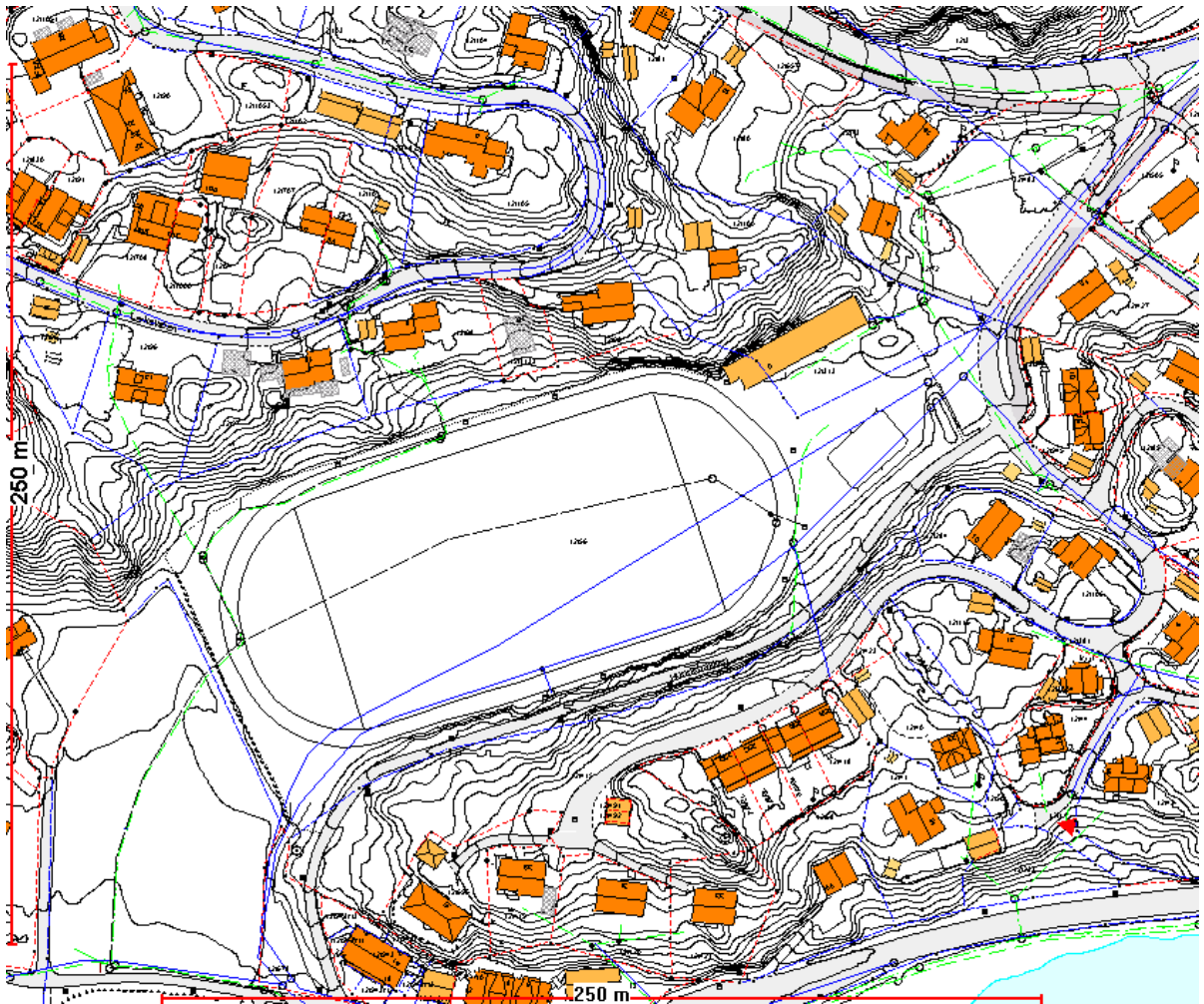


Fig.: Situasjonskart

Planens innhold

Barnehagen, bebyggelse og utearealer

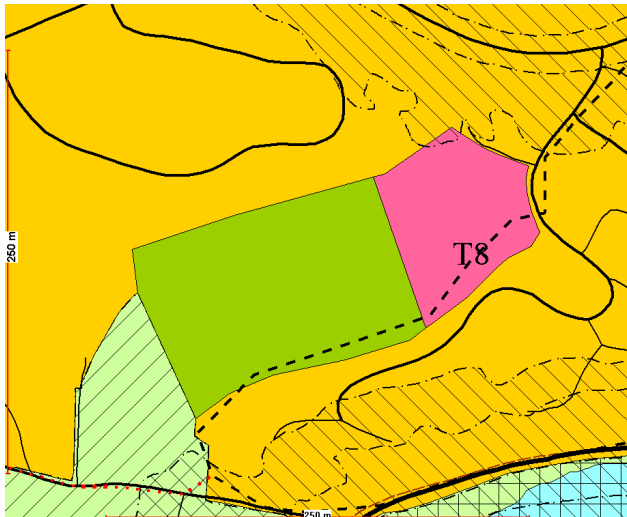
Innenfor barnehageområdet kan det etableres barnehage med tilhørende anlegg. Det er planer om å bygge to hovedbygg i to etasjer, hver med 6 avdelinger. I tillegg kan det etableres nødvendige boder. Det foreslås at utnyttelsen for barnehagearealet skal være maks %BYA=30 %, og at tillatt gesims- /mønehøyde er maksimum kote = 18. Barnehagen har behov for uteareal ut over egen tomt og dekkes ved bruk av idrettsanlegget. Egen driftsavtale med kommunen vil sikre dette.

Idrettsanlegget

Den eksisterende idrettsplassen vil bli redusert ved at deler av banearealet går inn i barnehagetomten, men det er forutsatt at idrettsplassen skal reetableres/oppgraderes på det gjenstående arealet som reguleres til idrettsanlegg.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer



I gjeldende kommuneplan ble det tatt en vurdering av om det skulle innpasses en barnehage på deler av eksisterende idrettsplass. I vedtaket av 23. juni ble det satt av et område til tjenesteyting, T8.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 4. november – 23. desember 2011. Det kom inn 10 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse. Noen av merknadene er kommentert, men de fleste av merknadene kommenteres samlet til slutt under «plan- og bygningsetatens vurdering av planforslaget»

Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 15.12.2011

- Fylkesmannen er positiv til mulighet til opparbeidelse av nytt idrettsanlegg og barnehage i Vågsbygd, noe som kan fremme godt bomiljø, folkehelse og ivareta barn- og unges behov for arealer til fysisk aktivitet, utfoldelse og lek. De bemerker at reguleringsforslaget kan gå på bekostning av eksisterende 400-metersbane.
- Fylkesmannen ber om at det blir foretatt geotekniske undersøkelser av skråningen nordøst for barnehagen. Undersøkelsene må klarlegge evt. behov for sikring, og sikringstiltak må beskrives. Eventuelle fareområder må markeres med hensynssone på plankartet med tilhørende bestemmelser. Fylkesmannen har **innsigelse** om dette ikke blir utført.
- Det gis ellers faglig råd om at eksisterende eiketre innenfor hensynssonen også markeres som "Eksisterende tre som skal bevares" og at bestemmelsene for denne hensynssonen presiseres noe. Fylkesmannen er ikke enig i at biologisk mangfold ikke berøres da den gamle hule eika er en utvalgt naturtype.

Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 18.01.2012

- Fylkesmannen mener at den geotekniske vurderingen er tilfredsstillende. For å kunne trekke innsigelsen så må den geologiske vurderingen også innarbeides i detaljreguleringen.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Eksisterende eiketre var i planforslaget tatt vare på ved at det var regulert med en hensynssone. Plankartet er nå i tillegg supplert med et eget symbol for treet. Bestemmelsene er presisert i samsvar med Fylkesmannens ønske.
- Den geologiske vurderingen er innarbeidet i reguleringsplanen som en hensynssone på plankartet, det er gitt bestemmelser til hensynssonen og det er rekkefølgekrav til at sikringen skal utføres.

Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 05.01.12

- Vågsbygd idrettsplass er det eneste friidrettsanlegget for Vågsbygds 20.000 innbyggere og benyttes av skoler og friidrettsforeninger. Fylkeskommunen vektlegger bydelens behov for friidrettsanlegg og mener at tomte er for liten til å romme både en 12-avdelings barnehage og et idrettsanlegg for friidrett og fotball. Fylkeskommunen mener det er feil prioritering å planlegge en fullverdig fotballbane og samtidig en så stor barnehage, da dette gir minimale treningsanlegg for friidrett.
- Nærliggende skoler benytter idrettsplassen til trening og stevner/idrettsdager, og friidrettslag benytter den også til trening. Da det ikke er andre steder i bydelen som har disse tilbudene mener de at det er viktig at dette tilbudet opprettholdes.
- De foreslår at friidrettsaktiviteter som løp, hopp, kast og støt med tidsriktig dekke burde prioriteres. Alternativt å innpasse en anleggstype a la "Friplassen" – et konsept for friidrett og lek. Dette kan være aktuelt for sambruk med barnehagen, samt dekke noen idrettsaktiviteter.
- Selv om fotball er populært og utbredt kan både fotballtrening og -konkurranser utøves mange steder i bydelen. De anbefaler derfor heller en 7er-bane med kunstgress og at øvrig areal tilpasses friidrettens og barnehagens behov. Om det skal være en 12-avdelings barnehage mener fylkeskommunen at fotballbanen justeres og tilpasses arealbehov for et fullverdig friidrettsanlegg.
- Fylkeskommunen mener også at garderobe/klubbhus/lagerlokale både er feil plassert og vist for lite i areal. Om det må være større vil det gå på bekostning av sambruksarealene. De mener bygget burde vært plassert mot sørvest på hjørne av eksisterende fotballbane. Dette krever behov for noe tomteutvidelse, noe de mener burde være kurant.
- Konklusjonen er at fylkeskommunen mener det bør utarbeides et nytt planforslag som viser alternativ tomteutnyttelse ved utvidelse av tomte. Fullverdig friidrettsanlegg (løp, hopp, kast og støt) bør prioriteres, dernest barnehage og så fotball 7er-bane med kunstgress.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Plan- og bygningsetaten er ikke enig at det bør utarbeides et nytt reguleringsplanforslag. Reguleringsplanen er som en oppfølging av den nylig vedtatte kommuneplanen.

Statens Vegvesen, brev datert 22.12.11

- Statens vegvesen har ingen merknader til planforslaget da eksisterende gang-/sykkelvei langs Vågsbygd Ringvei, Hundebakken og søndre del av idrettsplassen er innarbeidet i planen

Møvig skole, brev datert 22.12.11

- Møvig skole er ligger 1,6 km unna idrettsplassen og benytter periodevis denne. Møvik skole må anes som part i saken.
- Det er planer om sambruk av noen arealer, og pga. barnehagen vil noen fasiliteter ikke være tilgjengelige for barn og unge på ettermiddagene/i ferier. Dette bør kompenseres med alternative tilbud.
- "Barnehagens åpningstid" må defineres: Kan barnehagen få utvidet åpningstid/bli kveldsåpen?
- Idrettsplassen må bli et minst like godt tilbud etter ombygging
- Vågsbygd idrettsplass er både for Midtre og Ytre Vågsbygd, og Møvig skole ber om å bli invitert med i høringsrunde ved relokalisering av aktiviteter som blir borte pga. reguleringsplanen.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Plan- og bygningsetaten er enig i at skolen burde ha fått planforslaget tilsendt på høring.

I.K.Våg barne- og friidrettsgruppe, brev datert 19.12.11

- I.K.VÅG barne- og friidrettsgruppe, som trener på Vågsbygd idrettsplass tirsdag og torsdag 18-20. De ser på Vågsbygd idrettsplass som sin plass. Klubben mener det er tragisk at kommunen selger deler av idrettsplassen til private investorer som skal tjene penger.
- En barnehage kan plasseres helt andre steder i kommunen.
- Selv om det er helt avgjørende at de har en arena til å kunne drive friidrett for barn og unge, innser de at deres krav om opprustning av idrettsplassen til friidrettsarena trolig ikke vil bli innfridd de nærmeste 30 årene.
- Kristiansand stadion har blitt en bra arena for friidrett som kan benyttes av de eldste, mens de yngre må ha mulighet for trening i nærmiljøet. Klubben ser at det er mulig at den planlagte idrettsplassen kan bli en god rekrutteringsarena for barn og unge.
- Da det er viktig å ha 400-meters løpebane, mener de at det bør planlegges og opparbeides en slik bane i forbindelse med Kirkebanen som er under regulering som en erstatning for den som nå forsvinner på Vågsbygd idrettsplass.
- Følgende MÅ være på Vågsbygd idrettsplass for at friidrettsgruppen skal kunne opprettholdes: 110 meters løpebane m/tartandekke og 4 løpebaner, lengdehoppgrøp m/tilstrekkelig tilløp, område til høydehopp, lager til nødvendig utstyr, areal til kasteøvelser m/spyd og diskos samt en sving med 4 løpebaner m tartandekke. Alt må følge spesifikke mål og standarder.
-

Vågsbygd Vel, brev datert 20.12.2011

- Vågsbygd Vel ser det som beklagelig at kommunen gir fra seg disposisjonen over såpass store områder av Vågsbygd idrettsplass, dette medfører et redusert tilbud til å drive idrett i bydelen.
- Bydelen mister 400-meters banen og får reduserte muligheter for å trene kastøvelser.
- Mulighetene for å trene friidrett begrenses, noe som kan virke styrende på barn og unges valg av idrettsgren.
- Skolenes muligheter for å tilby friidrettsøvelser innskrenkes.
- Idrettsplassen båndlegges på dagtid av barnehagen, noe som utestenger barn og voksne som ønsker å trene der.
- Gang- og sykkelstier må sikres på krysspunktene.
- Vår konklusjon i forhold til dette er at bydelen helt klart har behov for både 400-meters bane og mulighet for å trene idrett med kastøvelser. Gang og sykkelsti må også sikres.

Seljeveien / Lerkeveien Velforening, brev datert 21.12.2011

- Velforeningen er svært negative til forslaget om å la en barnehage etablere seg på deler av idrettsplassen. De vil beholde idrettsplassen, og advarer kommunen mot å bygge ned et så stort grøntareal i bydelen.
- De mener det er positivt med barnehageplasser, men korttenkt å bygge ned et så stort areal. Man får ikke mulighet til en så stor idrettsplass senere.
- Det vil være et stort tap for barn og unge hvis 400-metersbanen fjernes. Det samme gjelder gressmatta som benyttes til spydtraining og andre kastøvelser, løping, testing, modellfly, golf-trening og fri lek. Dette gjelder både for naboer, skoler, idrettslag og uorganiserte grupper.
- Vågsbygd er i vekst, og de grønne lungene som finnes bør ikke fortettes. Det bør finnes alternative plasseringer for barnehagen. Kommunen bør ikke la seg friste av at en privat utbygger vil oppgradere den slitte idrettsplassen. Det er kommunens oppgave, og om området nedbygges vil man ikke ha mulighet for en stor flott idrettsplass i framtiden.
- De er spesielt kritiske til at 400-metersbanen ødelegges og har ikke tro på at kommunen vil finne egnede arealer til ny 400-metersbane i Vågsbygd.
- Det protesteres mot at ballbingen og klatreveggen skal ligge innenfor barnehagens areal. Barn vil da ikke kunne leke der før etter ca kl. 17.00, og heller ikke i skoleferier. Velforeningen forutsetter også at en så stor barnehage vil være den første til å ha utvidet åpningstid.
- Velforeningen er skeptisk til at barnehagen skal gis dispensasjon fra veiledende norm for uteareal, da dette kan føre til økt bruk av idrettsplassen. Dette vil medføre at andre barn

og unge vil få begrenset adgang til plassen i barnehagens åpningstid. Barnehagen ønsker trolig ikke å ivareta sine barn på plassen samtidig som andre barn og unge skal leke på samme område. Ved evt. utvidet åpningstid i barnehagen vil dette problemet øke.

-

Idrettsrådet i Kristiansand v/ Geir Thorstensen, brev datert 3. januar 2012

Styret i idrettsrådet fattet i styremøte 17. januar følgende vedtak:

1. Idrettsrådet er positive til den oppgradering som er foreslått på Vågsbygd stadion. Styret deler IK Vågs syn på at det vil være negativt for bydelen dersom ikke det vil kunne opprettholdes et tilbud om 400m løpebane. Byen og bydelen har knapphet på arealer som egner seg til idrettsformål. Styret er derfor meget skeptisk til nedbygging av arealer som er avsatt til idrett slik som det nå foreslås på Vågsbygd stadion.
2. Kristiansand kommune tilskrives og påminnes om at idrettsrådet skal involveres og være høringsinstans i saker som angår idrett i kommunen.

Jørgen Pedersen, Kjosdalen 18, e-post datert 18.12.2011

- Trafikk forhold ved Vågsbygd idrettsplass, veien kjosdalen er i dag sterkt trafikkert. Veien bør trafikkreguleres, så den ikke blir brukt til av og påstigning/henting og bringing til barnehage/idrettsplass. Parkeringsplass bør skiltes/asfalteres og merke opp p.plassene kun for turgåere og en eller 2 HC-plasser. Gang og sykkelvei til Bråvann/idrettsplass må oppgraderes med belysning og brøyting i vinter halvåret, må være formål RPR-BU

Tønnes Willoch, Vågsbygdveien 122, brev datert 05.12.2011

- Den nye fotballbanen blir trukket en god del lenger mot vest. Nødvendig med «ballfang» mot innmarka for å hindre unødvendig trakk på denne?

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Banen skal sikres med gjerde eller ballfangernett.

Endringer etter offentlig ettersyn

Eksisterende eiketre er i tillegg til hensynssonen markert som "Eksisterende tre som skal bevares." Bestemmelsene hensynssonen er noe presisert.

Den geologiske vurderingen er innarbeidet i reguleringsplanen som en hensynssone på plankartet og det er gitt bestemmelser til hensynssonen.

Ballbingen har endret formål slik at den nå inngår i arealet som er avsatt til «idrettsanlegg».

Det er lagt inn en ny gang- og sykkelvei (GS 3 er forlenget) fra parkeringsplassen, langs barnehagetomten og bort til gang- og sykkelveien til idrettsanlegget

Medvirkning

Beskriv møter og annen medvirkning hvor det er gjort avklaringer som er viktige i planprosessen.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa for bydel vest i møte 1. februar 2012.

Økonomi

Kommunen har ikke avsatt økonomiske midler til å opparbeide de foreslåtte regulerte idrettsanleggene. Det vil kunne søkes om statlige spillemidler fra eier til delfinansiering av de fleste anleggene, ved etablering av disse. Det er gitte krav til søker av spillemidler.

Tidligere tildelte spillemidler:

Gressbanen – denne er av eldre dato og det er ikke funnet tildeling av spillemidler til denne.

Klubbhus (privat Radar FK)- tildeling i 1996 + 2002, tilsammen kr. 261 000,-.

Binge - tildeling i 2001 på kr. 200 000,-.

Alle eller deler av midlene må sannsynligvis tilbakebetales til staten hvis anleggene rives.

Dette med bakgrunn i at ordinære idrettsanlegg skal være åpne for allmenn idrettslig virksomhet i 40 år og nærmiljøanlegg i 20 år.

Nye anlegg:

Idrettsetatens kostnadsvurderinger for nye anlegg ved Vågsbygd Stadion er basert på erfaringstall. Reelle kostnader vil variere ut fra ulike grunnforhold, økonomiske konjunkturer med mer. De nye anleggene; binge, 11'er kunstgressbane med lys, 4 løpebaner i tartandekke, hoppgrøp, kastfelt, kombinert garderobebygg/lager/klubbfasiliteter beregnes til å koste ca. kr. 13-14 mill. inklusiv moms. Refusjon i form av spillemidler kan utgjøre inntil ca. kr. 3-3,5 mill. Beregnet nettoutgift på bygging av idrettsanleggene vil dreie seg om ca. kr. 10,5 – 11,5 mill. når spillemidler er kommet til fratrekk, samt tilbakebetaling av tidligere utbetalte spillemidler. Eksisterende binge er av «eldre» dato og det vil være mest formålstjenlig å etablere ny istedenfor å flytte gjeldende binge.

Behov for tilrettelegging og omlegging av teknisk infrastruktur, ytterligere detalj- og prosjektering gir grunn til å anta totale nettoutgifter på ca 12-17 mill avh. marked, mva, detaljløsninger med mer.

Oppvekstsektorens bruk av Vågsbygd idrettsplass

Barnehage / skole	Aktiviteter	Når	Antall barn
Skårungen barnehage	Turmål	Av og til, ikke fast	70
Åsane skole	Utedag, til og fra Kjosdalen og som turmål Forskjellige aktiviteter	Ukentlig	200
Vågsbygd skole	Idrettsdag	1-2 ganger i året	270
	Gymtimer	Noen få ganger i løpet av året	
Fiskå skole	Idrettsarrangement/dag	3-4 ganger årlig	240
	Friidrett (løp, kule, kast, lengde)	5-6 ganger ukentlig i august - september	
Møvig skole	Idrettsarrangement/dag	3-4 ganger årlig	330

Idrettsetatens registrering i forhold til bestilt tid av skoler på dette idrettsanlegget i 2011:

Det er registrert skoleaktivitet 36 datoer i løpet av april – november, totalt antall timer er ca. 90. Klart største «leietaker» hos idrettsetaten er Vågsbygd videregående skole.

Det skal bemerkes at det selvsagt kan ha vært aktivitet fra skoler uten at det er registrert i etaten.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalyse er utarbeidet. Etter høringen er det utarbeidet en egen geologiske vurdering av rasfare i området. Konklusjonene i rapporten er innarbeidet i reguleringsplanen, og plan- og bygningsetatens vurdering er at innsigelsen fra fylkesmannen da kan frafalles.

Universell utforming

Bestemmelsene sikrer at både bebyggelsen og uteområder skal planlegges og utarbeides etter prinsippet om universell utforming. Det skal også avsettes egne parkeringsplasser til funksjonshemmede i tilknytning til barnehagen/idrettsanlegget. Ut i fra områdets topografi vil turveien som forbinder Hundebakken med barnehagen og idrettsplassen har en stigning som tilfredsstiller kravet til universell utforming.

Biologisk mangfold

Med unntak av deler av grøntområdet (friområde og turvei) i nordvest på drøyt 1 dekar er resten av planområdet allerede nedbygd med boliger, veier, parkeringsarealer og idrettsplass, og det er derfor ikke behov for nærmere undersøkelser av naturmangfold innenfor området.

Det gamle store eiketrete som står like ved inngangen til området er en hul eik. Hul eik er en utvalgt naturtype. Trete skal bevares. Det er merket med et eget symbol i plankartet og det er satt av en hensynssone rundt trete.

Barn og unges interesser

Barn og unges interesser vurderes for å være godt innarbeidet i planforslaget. I tillegg til selve barnehagen så opprettholdes idrettsplassen i et redusert omfang. Krav til den nye idrettsplassen har vært helt sentral i behandlingen av planforslaget. Området ligger godt plassert og er skjermet for biltrafikk. Parkeringsplassene er lokalisert et stykke unna barnehagen og idrettsplassen. Både idrettsanlegget og barnehagen er koplet direkte til overordnet gang- og sykkelveissystem.

Barn og unges representant (BUR) og flere av merknadene peker på at arealer for fri lek blir borte. Området er i dag et idrettsanlegg som driftes av idrettsetaten og det er beregnet for organisert virksomhet. På grunn av dagens lave standard er den i dag mindre brukt til organisert aktivitet. For å sikre muligheten til å bedre tilgjengeligheten for barn, er planen endret slik at ballbingen nå reguleres til idrettsanlegg. Barnehagen kan, etter avtale med kommunen, bruke bingen i skoletiden. Når det er skolefri (også i ferier) så skal bingen være til fri bruk.

Idrettsanlegget

Barn- og unge bruker anlegget i den organiserte idrettsvirksomheten. Samtlige av høringsuttalelsene fra skoler, vel og idrettsklubber er negative til at idrettsanlegget blir mindre.

Dagens idrettsanlegg må som følge av etablering av barnehage omprosjekteres og oppgraderes. Noen av dagens aktiviteter må henvises til andre steder. Flere av høringsuttalelsene peker på Kirkeparken (nærmiljøparken ved Vågsbygd kirke) som en alternativ lokalisering, men her er det ikke plass til 400-meters bane i reguleringsplanen for nærmiljøparken. For 400-metersbane og spydkast/diskos blir det trolig Kristiansand stadion som demed er alternativet.

Idrettsetaten vurdering

Vågsbygd Stadion er en arena med idrettsfasiliteter for fotball og friidrett. Ny kommuneplan åpner for etablering av barnehage i nordre del av idrettsanlegget. Forslag til regulering tilrettelegger for følgende på resterende areal for idrett: 11'er kunstgressfotballbane med flomlys, 4 løpebaner, kastfelt, lengdegrop, areal til kombinert klubbhus/lager/garderobes, samt berge. 11'er kunstgressbane og kombinert klubbhus/lager/garderobes erstatter dagens gressbane og bygningsmasse. 400-meters grusbane og muligheter for spyd og diskos har måttet vike, men til gjengjeld er det lagt til rette for 4 løpebaner i «tartandekke», samt lengdegrop og kastfelt. Løp på 400-meters bane, samt utøvelse av spyd og diskos må utøves på nyopprustede Kristiansand Stadion. Barn og unge er de primære brukerne av dette idrettsområdet og idrettsetaten mener at foreliggende forslag med innpassede arenaer, er tilpasset og imøtekommer behov fra denne aldersgruppen innen både friidrett og fotball. Dette på tross av at noen idrettsfunksjoner forsvinner fra området.

Forholdet til kommuneplanen

I vedtatt kommuneplan ble det avklart at deler av idrettsplassene skulle kunne benyttes til barnehage. Konsekvensvurderingen i kommuneplanen sier at klubbhuset skal ligge inne på barnehagetomten. I arbeidet er klubbhuset flyttet over i arealet som reguleres til idrettsanlegg. Arealet som nå reguleres til barnehage er større enn det som står i kommuneplanen, men idrettens behov er i stor grad ivarettatt, jf. Idrettsetatens vurdering over.

Barnehagebehov/lokalisering

Barnehagen er et ønsket tiltak for kommunen. Det er i tråd med behovsutredningen. Det er stort behov for barnehage sentralt i Vågsbygd. Det er flere midlertidige barnehageplasser (3 midlertidige barnehager) som må erstattes. Barnehagen er godt lokalisert nær offentlig kommunikasjon, sammenhengende gang- og sykkelveinett og sentralt plassert i bydelen. Det er behov for barnehagen allerede fra høsten 2012.

Barnehagebehovsplanen angir et antall på 200, mens planbeskrivelsen antyder at antall barnehageplasser kan bli ca 250. Reguleringsplanen tar ikke stilling til hvor mange barnehageplasser det blir. Det skal vurderes ut i fra egne regler og krav om egnede uteoppholdsarealer. Planforslaget legger opp til sambruk av idrettsanlegget for både barnehagen og idretten, samt skoler i området. En slik sambruk er ikke uproblematisk, og må reguleres i en egen avtale.

Trafikk

Planforslaget legger opp til en god og trafikksikker løsning. Etter høringen er planforslaget supplert med en ny gang- og sykkelvei fra parkeringsplassen, langs barnehagen og helt frem til gang- og sykkelveien til idrettsplassen. Gang- og sykkelveiene skal opparbeides i samsvar med kommunale veinormaler. Parkeringsplassen blir regulert som offentlig parkeringsplass, og følger skiltreguleringen på stedet. I høringsuttalelsene er det reist spørsmål om det kan bygges en undergang ved Vågsbygd ringvei. Plan- og bygningsetatens vurdering er at det ikke er aktuelt. De topografiske forholdene er ikke egnet for en slik løsning, og behovet synes ikke å være til stede.

Kulturminner

Kulturminner blir ikke berørt av planforslaget.

Økonomiske konsekvenser

I forbindelse med at det planen åpner opp for en ny barnehage på deler av dagens idrettsanlegg, er det i planen satt krav til etablering av et erstaningsanlegg. Erstaningsanlegg med tilhørende konstruksjoner vil medføre behov for omlegging av dagens vann og avløpsanledninger. Grove kostnadsoverslag viser at omlegging av vann- og avløpsanlegg koster ca 2 millioner kroner. Et erstaningsanlegg for dagens idrettsanlegget er

beregnet til ca. 14 millioner kroner. I tillegg kommer kostnader for bygging av fortau og gang- og sykkelvei. Investering for anlegg ligger ikke inne i kommunens handlingsprogram.

Plan- og bygningsetatens vurdering er at kostnadsrammen på 12 -17 millioner kroner for anlegg utenfor barnehagetomten, er relativt høy. Utbyggeren av barnehagen må vurdere om dette blir en regningssvarende utbygging. Det forutsettes at igangsetting av tiltak i tråd med planen først skjer etter forutgående avtale om bruk av grunnen med kommunen som grunneier, jfr Pbl § 21-6.

Oppsummering

Plan- og bygningsetatens vurdering er at planforslaget på en god måte sikrer at det kan etableres både barnehage og idrettsanlegg innenfor planområdet.

Jostein Akselsen
Saksbehandler

Punkt 90/12: Hånes - felt E1 byggeområde B - detaljregulering - sluttbehandling

Bilag

Saksprotokoll

3. Beskrivelse

2. Bestemmelser

1_Plankart_HånesE1-feltB-Ansgarskolen_2012-02-02

PLANAVDDELINGEN
PLAN- OG BYGNINGSETATEN



Dato: 10.04.2012
Saksnr.: 201101622-20
Arkivkode O: PLAN: 1291
Saksbehandler: Margrete Havstad

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
26.04.2012
23.05.2012

Hånes - felt E1 byggeområde B - detaljregulering. Sluttbehandling.

Sammendrag:

Planområdet ligger på Hånes rett sør for undervisningsbygningene på Ansgar skolen. Adressen er Fredrik Franssons vei.

Nye hybelbygg er regulert til privat tjenesteyting – studentboliger med privat grøntarealer rundt bebyggelsen. I eksisterende bygg (PT1 og PT2) er det i dag 104 hybler. I nye bygg (PT3, PT4 og PT5) planlegges det 24 ordinære enheter med 4 soverom i hver enhet og 12 universelt utforma enheter. Til sammen gir dette 108 nye studenthybler. Nye bygg kan oppføres i 4 etasjer.

Hver enhet er sikret 80 m² uteoppholdsareal. Parkering er plassert i kjeller under PT3, PT4 og PT5. Parkeringskravet per enhet er redusert i forhold til kravene i kommuneplanen.

Eksisterende internatbygg brukes i dag til sommerhotell. Denne muligheten er videreført for både eksisterende og nye hybelbygg.

Teknisk direktørs mener planforslaget sikrer gode kvaliteter for de nye studentboligene og området forøvrig, og fremmer følgende forslag til vedtak:

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Hånes – felt E1 byggeområde B og parkeringskjeller sist datert 02.02.2012 og 12.12.2011, med bestemmelser sist datert 02.02.2012.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Trykte vedlegg

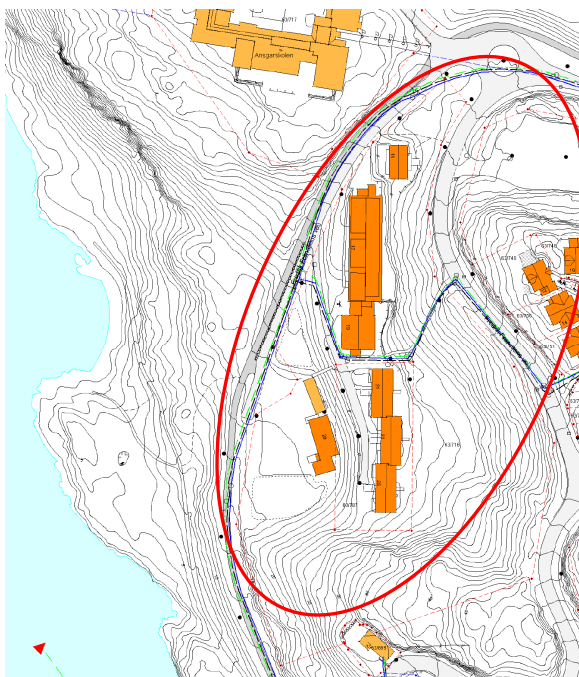
1. Plankart Hånes felt E1, byggeområde B, sist datert 02.02.2012 og plankart Hånes felt E1 byggeområde B – parkeringskjeller, sist datert 12.12.2011.
2. Bestemmelser sist datert 02.02.2012
3. Planbeskrivelse med utvalgte vedlegg, sist datert 02.02.2012

BAKGRUNN FOR SAKEN

SMS Arkitekter fremmer forslag til detaljregulering for Hånes felt E, byggeområde B på vegne av Ansgarskolen og BRG Entreprenør AS

Dagens situasjon

Planområdet ligger på nordvestre del av Hånes, og har adresse Fredrik Franssons vei.



Tomta ligger i en vestvendt skråning med utsikt over Topdalsfjorden. Innenfor området er det i dag to internatbygg samt en midlertidig hybelbrakke.

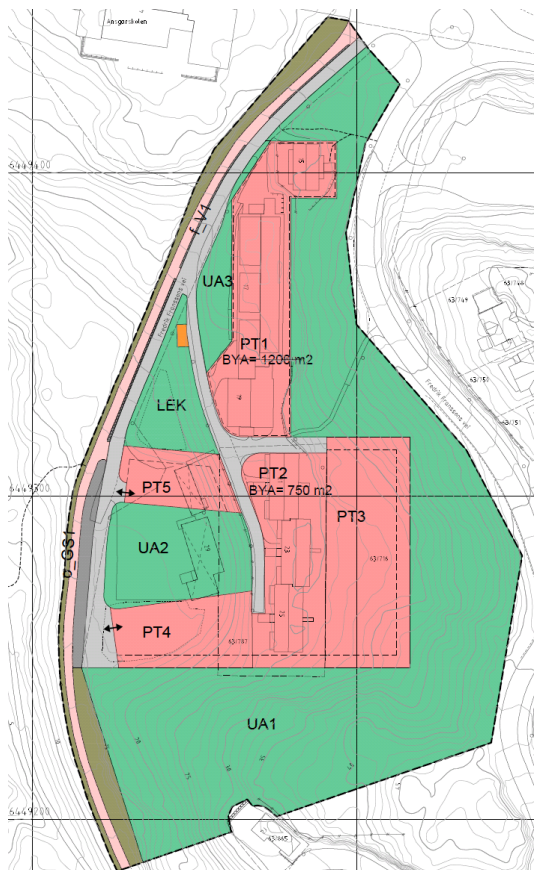
I vestre kant av planområdet går en offentlig gang-/sykkelvei som skiller internatområdet fra offentlige friområder langs sjøen.

Mot øst avgrenses området av Fredrik Franssons vei. Den østre delen av tomten er bratt og skogkledd.



Planområdet sett fra vest. Ansgarskolens undervisningsbygg til venstre. Eksisterende internatbygg sentralt i bildet. Offentlige friområder/ badebukt i forkant.

Planens innhold



I forslaget til detaljregulering foreslås hybelbyggene regulert til privat tjenesteyting – studentboliger. Grøntarealene rundt bebyggelsen reguleres til Bebyggelse og anlegg – uteareal og lekeplass. Disse arealene er private.

For hele planområdet sett under ett blir utnyttelsesgraden BYA=17%.

I eksisterende bygg i PT1 og PT2 er det i dag 104 hybler. I PT3, PT4 og PT5 planlegges det 24 enheter (En enhet: felles kjøkken/opphold med 4 soverom med eget bad tilknyttet) og 12 universelt utforma enheter (kombinert kjøkken/opphold/soverom med eget bad). Til sammen vil dette gi 108 nye studenthybler.

Eksisterende internatbygg brukes i dag til sommerhotell. Denne muligheten er videreført for både eksisterende og nye hybelbygg gjennom en bestemmelse som angir at det tillates korttidsutleie utenom skolens undervisningsperioder.

Den gjennomgående gang-/sykkelveien i vest, samt kantareal og rabatter reguleres offentlig. Øvrige veier i planområdet blir felles for PT1-5.

Parkering er plassert i kjeller under PT3, PT4 og PT5. (Se eget plankart).

For ytterligere detaljering av planens innhold og byggenes utforming vises til vedlagt planbeskrivelse med illustrasjoner.

A geological map of the H560 area. The map shows several geological units: a light blue unit labeled 'H560' in the center-left, a yellow unit on the right, a pink unit at the top right, and a green unit at the top. A dashed line runs from the top left towards the center. A scale bar at the bottom indicates 250 m. A vertical scale bar on the left also indicates 250 m. A hatched area is visible in the top left corner.

Formål i forslag til detaljregulering er i tråd med reguleringsplanen fra 1988. Angitte byggegrenser ivaretas i ny plan, mens bebyggelsens høyder økes.

livsløpsboliger) har plan- og bygningsetaten akseptert at kravet er redusert.

Statens Vegvesen, brev datert 22.03.2012

- Reguleringsplanen berører ingen av vegvesenets interesser.

Nedre Brattbakken velforening ved Frank Helge Hansen, brev 27.03.2012

- Etterlyser trafikksikkerhetstiltak fra deres boligområde. Mener dette ble sløffet i reguleringsplanen for Hånes felt E1, byggeområde D. Er redd denne nye utbyggingen vil føre til økt trafikkbelastning forbi deres boligområde. Det er 16 barn i feltet. Ønsker å forbedre deres sikkerhet med tanke på skolevei og daglig ferdsel til området.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

Det ble foretatt trafikkteiling ved Nedre Brattbakken 6 i oktober 2008. ÅDT (årsdøgnetrafikken) var da 673. Minimumskrav for skilting/merking av gangfelt er ÅDT>2000 og min 20 kryssende fotgjengere i makstimen. Bakgrunnen for disse kravene er bl.a. at det er foretatt undersøkelser som viser at dersom trafikken er liten, vil bilistenes motivasjon for å stanse for fotgjengere være liten. Gangfelt kan da gi fotgjengere falsk trygghetsfølelse. Uten gangfelt vil det utøves større forsiktighet ved kryssing og dermed vil sjansene for ulykker kunne bli mindre. Plan- og bygningsetaten i samråd med ingeniørvesenet anser med bakgrunn i dette at trafikksikkerheten er ivaretatt i dette området.

Endringer etter offentlig ettersyn

Merknader er vurdert og kommentert, og plan- og bygningsetaten har ikke ansett det nødvendig å endre planforslaget etter offentlig ettersyn.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa. Ettersom arealbruken er avklart i overordnet reguleringsplan, var det kun detaljer i planen som var gjenstand for diskusjon. Tilbakemeldingene fra gruppa er ivaretatt i revidert plan.

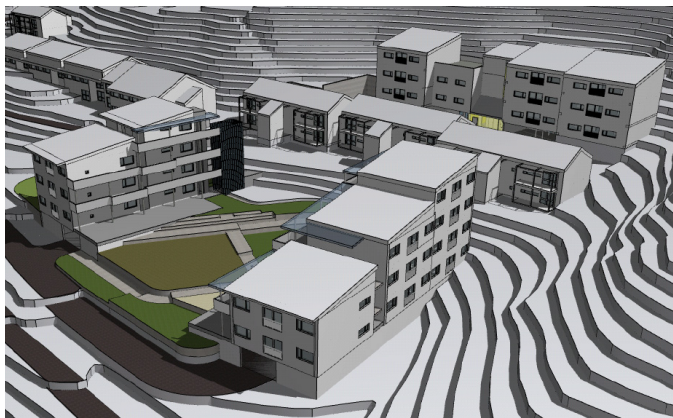
PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Foreliggende planforslag er hovedsakelig utarbeidet innenfor rammene som er fastlagt i reguleringsplan Hånes felt E/1 (Ansgarskolen). Formålet er endret fra bolig – internat til privat tjenesteyting – studentboliger. Dette er en presisering i forhold til gjeldende lovverk og tegneregler, i tillegg gjenspeiler formålet bygningenes faktiske bruk på en tydeligere måte. Planforslaget tydeliggjør også bedre hvilke områder som skal fremstå som grønne arealer, ved at de delene av tomte som ikke bebygges, reguleres til bebyggelse og anlegg – uteareal.

Byggegrensene som er vist i overordnet plan ivaretas i planforslaget. Høydene i gjeldende plan utfordres imidlertid, ved at det nå er foreslått 4 etasjer, mot opprinnelig 2 etasjer. Plan- og bygningsetaten mener at det bratte terrenget på tomte gjør at området tåler en slik utnyttelse, se illustrasjonene som er vedlagt planbeskrivelsen. Det er laget en fotomontasje som viser de nye studentboligene sett sammen med planlagt bebyggelse i området Hånes E/1, felt D (Hånes panorama).



Ny bebyggelse i felt PT3 ligger langsmed terrenget, og har samme retning som eksisterende internatbygg. Byggene i PT4 og PT5 bryter denne strukturen ved at byggenes lengderetning er lagt på tvers av terrenget. Selv om strukturen avviker fra eksisterende bygg, mener vi dette er et positivt grep, da utearealet mellom byggene får en romslig størrelse som gjør det brukbart for opphold og aktivitet, og det får god tilgang på sol.



På felt PT4 og PT5 er det angitt høyere gesimshøyde i øst enn i vest, slik at bebyggelsen trappes ned med terrengets helling. Parkeringskjellerne under PT4 og PT5 er vist med fasade mot gang-/sykkelvei, men i bestemmelsene er det stilt krav om at terreng skal tilbakefylles slik at veggene i parkeringskjellerne ikke blir synlige. Forhåpentligvis vil dette bidra til at bebyggelsen fremstår som mindre massiv mot gang-/sykkelveien.

Ettersom området er regulert til tjenesteyting, og ikke til boligformål, har plan- og bygningsetaten vurdert det slik at kommuneplanens krav om at 70% av nye boenheter ikke vil gjøre seg gjeldende i dette prosjektet. I samsvar med TEK10 § 12-7 nr 5 er det lagt inn krav om at 10% av studentboligene skal være universelt utforma. Innenfor felt PT3 skal det i tråd med bestemmelsene etableres 4 universelt utforma enheter og 12 enheter som hver består av fellesareal og 4 soverom/bad. Fordeling av universelt utforma enheter på PT4 og PT5 er noe uklar i bestemmelsene. Punkt 1.1.1 angir at det skal være 8 universelt utforma enheter i PT5, men ingen i PT4. I punkt 3 – rekkefølgebestemmelsene er det sagt at fordelingen av universelt utforma enheter på PT4 og PT5 gjøres fritt dersom feltene bygges ut under ett, og hvis feltene blir bygget ut hver for seg, skal begge ha 10% universelt utforma enheter.

I planbeskrivelsen er ikke biologisk mangfold vurdert. Verken naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning eller kommunens registrering av biologisk mangfold viser lokaliteter innenfor planområdet.

Innenfor planområdet er det jf. fylkeskommunens innspill registrert en gravrøys i fornminneregisteret. Etter tilbakemelding fra fylkeskonservatoren (vedlagt planbeskrivelsen) lå denne omtrent der eksisterende hybel hus ligger. Tiltaket vil derfor ikke utløse noe krav om å foreta en arkeologisk registrering.

For temaene barn og unges interesser, universell utforming, risiko- og sårbarhetsanalyse og økonomiske konsekvenser for kommunen vises til vedlagt planbeskrivelse.

Plan- og bygningsetaten mener at planen slik den foreligger viser gode løsninger for utvikling av området innenfor de rammene som er lagt i overordnet reguleringsplan. Plan- og bygningsetaten anbefaler at planforslaget vedtas.

Margrete Havstad
10.04.2012

Punkt 91/12: Sluttbehandling - Ålefjær golfbane og massedeponi - detaljregulering

Bilag

Saksprotokoll

3. Planbeskrivelse, sist rev. 30.03.12

2. Reguleringsbestemmelser rev. 30.03.12

1. Plankart, sist rev. 30.03.12



Dato: 02.04.2012
Saksnr.: 200706474-34
Arkivkode O: PLAN: 1174
Saksbehandler: Isabel Lenzion

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
26.04.2012
23.05.2012

Ålefjær golfbane og massedeponi. Detaljregulering. Sluttbehandling

Sammendrag:

Hensikten med planen er å tilrettelegge for deponering av avgravningsmasser/rene masser innenfor området. Når deponering er avsluttet skal området opparbeides til golfbane i henhold til kommuneplan.

Planområdet er på ca. 382 daa. Områdets beliggenhet er øst for Bjåvann og nord for Farvannet på Ålefjær. Planområdet grenser i øst til Bjåvann golfbane og i sør til planlagte Farvannet skytebane. I sørvest grenser området til Rv. 452. Hele planområdet ligger på gnr. 121 bnr. 1.

Det er ikke eksisterende bebyggelse innenfor planområdet.

Planområdet består av kupert terreng. Furu er dominerende treslag. I nordøst er vegetasjonen noe mer glissen, med innslag av myr og ett mindre vann / tjern.

Det har i lang tid vært et stort behov for deponeringsplasser i regionen og behovet er stadig økende. Samtidig har det vært en utfordring å finne egnede arealer for lagring av overskuddsmasser fra utbyggingsfelt.

Bortkjøring av overskuddsmasser fører til økt utslipp av klimagasser og i dag kjøres store deler av avgravningsmassene til Holskogen i Vågsbygd og Repstad i Søgne. Transportøkonomisk og miljømessig vil det således være positive effekter ved å etablere et deponi øst i Kristiansand.

Plan – og bygningsetatens vurdering er at planforslaget er godt gjennomarbeidet. Deponiet er tilpasset tilstøtende terreng og underordnet de høyeste og mest eksponerte terrengformasjonene.

De største utfordringene i denne planen var knyttet til biologisk mangfold (truede og sårbare arter jf. Rødlistelokalitet), påvirkning på landskapsbildet og eventuell forurensing som følge av avrenning fra deponiet. Det ble utarbeidet 3D modell for å dokumentere landskapsvirkningene og fagrapporter som beskriver forholdet til biologisk mangfold og avrenning/forurensning. Planforslaget er bearbeidet og revidert i henhold til merknadene fra administrasjonen.

Teknisk direktør anbefaler at reguleringsplanen for Ålefjær golfbane og massedeponi vedtas.

Forslag til vedtak:

Bystyret vedtar detaljregulering for Ålefjær golfbane og massedeponi sist datert 30.03.2012, med bestemmelser sist datert 30.03.2012.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Trykte vedlegg

1. Plankart, sist datert 30.03.2012
2. Bestemmelser, sist datert 30.03.2012
3. Planbeskrivelse, sist datert 14.03.2012 (*med 3D-modeller, risiko- og sårbarhetsanalyse, notat - biologisk mangfold, tilleggsnotater, arkeologiske registreringer*)

BAKGRUNN FOR SAKEN

COWI (tidl. Sørlandskonsult as) fremmer på vegne av Atle Lunden forslag til detaljregulering for golfbane og massedeponi på gnr. 121 bnr. 1 på Ålefjær i Kristiansand kommune. Hensikten med planen er å tilrettelegge for deponering av avgravningsmasser/rene masser innenfor området. Når deponering er avsluttet skal området opparbeides til golfbane i henhold til kommuneplan.

Det har i lang tid vært et stort behov for deponeringsplasser i regionen og behovet er stadig økende. Samtidig har det vært en utfordring å finne egnede arealer for lagring av overskuddsmasser fra utbyggingsfelt.

Dagens situasjon

Områdets beliggenhet er øst for Bjåvann og nord for Farvannet på Ålefjær. Planområdet grenser i øst til Bjåvann golfbane og i sør til planlagte Farvannet skytebane. I sørvest grenser området til Rv. 452. Hele planområdet ligger på gnr. 121 bnr. 1.

Det er ikke eksisterende bebyggelse innenfor planområdet.

Planområdet består av kupert terreng. Furu er dominerende treslag. I nordøst er vegetasjonen noe mer glissen, med innslag av myr og ett mindre vann / tjern.

Det er ikke eksisterende eller planlagt bebyggelse innenfor planområdet.

Planområdet er på ca. 382 daa og foreslått avsatt til:

Formål / område	Areal daa
Golfbane	38,8373
Vann- og avløpsanlegg	4,5552
Kombinert bebyggelse og anleggsformål	208,1480
Kjøreveg	1,6649
Skogbruk	135,5205
Vern av kulturmiljø eller kulturminne	5,7370



Ortofoto av området (Målestokk 1:3500)

Planens innhold

Formål

Formål med planen er å tilrettelegge for deponering av avgravningsmasser/rene masser innenfor området. Når deponering er avsluttet skal området opparbeides til golfbane i henhold til kommuneplan.

1. Trafikk - atkomst og transportforhold

Massedeponiet vil få atkomst fra RV 452 likt som Farvannet skytebane. Det er stilt rekkefølgekrav om opparbeidelse av friskt mot RV 452 før igangsetting av massedeponi. Veien vil gå forbi parkeringsplassene til skytebanen og videre nordover inn i planområdet. Regulert vei i planforslaget sammenfaller med veien som er regulert i reguleringsplanen for Farvannet Skytebane. Der reguleringsplanene overlapper hverandre skyldes dette at veien er regulert bredere i dette planforslaget.

Transport av masser til deponiet antas hovedsakelig å bli fra områdene øst og nordøst for Kristiansand sentrum. Massedeponiet vil ha en sentral plassering for anleggsarbeider i dette området. Avkjørselen til området ligger ca. 3,5 km fra krysset på Ryen mellom Rv. 452 og Rv. 41 og ca. 10,5 km fra Timenes krysset mellom E-18 og Rv. 41. Massedeponiet vil kunne medføre en noe økt trafikk langs RV 452. Masseberegninger som er utført viser at området, med de oppfyllingsnivåer som er foreslått, har et fyllingspotensial på 1,8 mil m³. Tilførsel vil avhenge av etterspørsel og behov, men om man forutsetter en jevn levering over året så vil deponiet genere om lag 34 lastebiler pr. døgn (260 tømmedager) i en 20 års periode.

Det er i følge vegvesenet pr i dag ingen kapasitetsproblemer knyttet til Ålefjærveien og slik det ble vurdert, vil ikke reguleringsplanen utløse behov for utbedringer av vegsystemet.

Ved etablering av deponiet ved Ålefjær vil det gi store transportøkonomiske og miljømessige fordeler. I årene som kommer vil det foregå store utbyggingsprosjekter øst i Kristiansand. Da er det svært viktig å ha gode og store deponeringsanlegg i rimelig nærhet.

2. Universell utforming

Ved opparbeidelse av golfbane i området vil stier og veier kunne øke områdets tilgjengelighet. Det er imidlertid store høydeforskjeller slik at det ikke vil være hensiktsmessig å oppfylle kravene til brukbarhet i teknisk forskrift spesielt med hensyn på rullestol og stigningsforhold. Det vil likevel mulig å etablere veier som vil være brukbare med for eksempel elektriske rullestoler.

3. Barn og unges interesser

Planområdet benyttes i dag ikke som lekeområde av barn og unge. Det er få boliger som ligger i tilknytning til planområdet og det foregår skyteaktivitet i tilknytning til området. Området er derfor ikke et naturlig lekeområde for barn og unge. Ved opparbeidelse av golfbane innenfor området vil det kunne legges til rette for aktiviteter som ikke er i konflikt med golfformålet, eksempelvis skiløyper, skilek- og akeområder.

4. Risiko og sårbarhetsanalyse

Det er ingen kjente forhold som tilsier særlige hensyn med tanke på risiko og sårbarhet. Egen sjekkliste er vedlagt.

5. Konsekvenser for kommunen

Det fremlagte forslag til plan har ingen kjente konsekvenser mht. kommunale investeringer. Deponiet vil imidlertid imøtekomme næringslivets behov for å deponere masser. Forslaget innebærer også at man reduserer transportbehovet som i dag er gjeldende i forbindelse med utbygging.

6. Estetiske forhold, eksponering, landskapshensyn

Landskapsbildet i planområdet er preget av åpne myrer og skog. Furu er dominerende treslag, men planområdet har også innslag av lauvtrær.

Nordøst i planområdet, innenfor området avsatt til deponi/golfbane, ligger det ei tjønn (Mellomtjønn). Ved etablering av golfbanen vil det sannsynligvis bli etablert nye vannspeil i området. Disse bør tilpasses spillbanene og det er derfor ønskelig at massedeponiet planeres mest mulig jevnt slik at en i ettertid kan innpasse golfbanen på en hensiktsmessig måte. Det er utarbeidet fagrapport hvordan oppfylling av området skal gjøres, samtidig som man sikrer at avrenning fra området ikke endres i mengde eller kvalitet.

Deler av massedeponiet vil være synlig fra Farvannet skytebane og området rundt banen. Dette gjelder for de delene av deponiet som heller ned mot skytebanen og Storetjønn. Skytebanen medfører at det er begrenset interesser knyttet til dette området og at det reduserer sannsynligheten av eventuelle konflikter.

Områdene lengst sør i massedeponiet vil kunne være synlige fra deler av Farvannet og deler av Rv. 452 der veien går langs vannet. Deponiet vil ha en avstand på ca. 300 m fra riksvegen på denne strekningen. Tett vegetasjon og topografien vil imidlertid hindre innsyn langs store deler av strekningen.

Det er utarbeidet 3D modell for området som viser området før og etter oppfylling. Modellen gir en naturtro gjengivelse av området og hvilke virkninger oppfyllingen vil medføre for landskapet.

7. Naturmangfold

Agder Naturmuseum v/Asbjørn Lie har utført biologisk mangfold registreringer i planområdet 19. nov 2008. Det ble registrert buntsivaks i Mellomtjønn. Buntsivaks har status som nær truet i rødlista.

Agder Naturmuseum har også utarbeidet en fagrapport som belyser konsekvenser og muligheter i forbindelse med etableringen. Denne rapporten konkluderer med at rødlisteartene kan ivaretas gjennom konkrete tiltak.

Planmyndigheten har vurdert spørsmålet om flytting av rødlisteartforekomst i tråd med rapport fra Agder Naturmuseum. Parkvesenet har laget et notat. Notatet konkluderer med at de ikke vil motsette seg løsningen slik den beskrives av Agder Naturmuseum, men at tiltakene må sikres med rekkefølgekrav og gjennom utbyggingsavtale.

Rekkefølgekrav skal sikre at rødlistearten og naturmangfoldet for øvrig blir opprettholdt.

Konkret skal det tas vare på forekomsten av buntsivaks, ved at den skal mellomplantes i dertil egnet område, som for eksempel Storetjønn eller Farvannet. Begge disse har bestander av buntsivaks. Ved opparbeiding av golfanlegget skal forekomsten plantes i nyetablerte dammer.

På golfbaneanlegget er det for øvrig store muligheter for å nyskape områder med høy verdi for biologisk mangfold. Ved beplantninger og revegetering legges det vekt på stedegne arter. Ved etablering av disse arealene skal det tas utgangspunkt i kjente karplanter fra området. Fremmede arter fjernes fra reguleringsplanområdet. Skadelige fremmede arter (jf. Svartelista) skal prioriteres.

I naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning er det registrert beiteområde for elg og spill/parringsområde for orrfugl vest for planområdet. Registreringen har fått vektall 1 i naturbasen. Vekttallene er valgt på en skala fra 1 til 5 der 1 henspiller til at registreringen er av lokal verdi mens 5 henspiller at registreringen er av nasjonal / internasjonal verdi. Registreringsområdet berøres så vidt av reguleringsområdets vestre del. Registreringen baseres på viltkartlegging fra 1993. Ut fra registreringer i forbindelse med elgjakt ("sett elg") antas det at elgstammen er halvert i tidsrommet fra 1993 til 2008. Området som er registrert som beiteområde for elg er på til sammen 1525 daa og er registrert som beiteområde vinterstid. På grunn av den beskjedne størrelsen på arealet av beiteområdet som berøres av reguleringsplanen, samt nedgangen i elgstammen, anses ikke planforslaget å ha vesentlig negativ innvirkning på elgens bruk av det registrerte beiteområdet.

Forslagsstiller av reguleringsplanen er ikke kjent med spillplassen/parringsområdet for orrfugl. Det er ikke registrert orrfugl innenfor verken planområdet for reguleringsplanen eller innenfor det registrerte spill/parringsområdet i løpet av de 17 årene grunneier har bodd og jaktet i området. En eventuell tidligere spillplass/parringsområde for orrfugl anses derfor for å være dødd ut som følge av nedgangen i orrfugl i området.

I naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning er det ikke registrert viktige naturtyper innenfor området avsatt til massedeponi eller golfbane. Nærmeste registrering er Bjåvann – Jovannvassdraget. Registreringen berører reguleringsplanområdet i sørvest langs bekken mellom Bjåvann og Farvannet. Det er ikke planlagt tiltak i denne delen av planområdet og området er avsatt til skogbruk.

8. Friluftsliv og skogbruk

I naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning er det ikke registrert viktige friluftsområder innenfor planområdet eller i tilknytning til planområdet. Registreringen er også i samsvar med konklusjonen i utredningen som forelå i forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen for Bjåvann golfbane, der det ble sagt at området er lite benyttet som friluftsområde.

Området har frem til nå vært driftet med tradisjonell skogbruksdrift. Området består hovedsakelig av lavbonitetsmark og verdien av området som skogsmark er beskjeden. Verdien av skogsmarken vil også minke / forsvinne ved en opparbeidelse av området til golfbane i samsvar med gjeldende plan for området. Dersom golfbanen ikke blir realisert når massedeponiet er avsluttet vil området kunne tilplantes eller tilrettelegges for etablering av stedegen vegetasjon.

Det har vært ønske om å etablere en driftsveg/turveg som erstatning for eksisterende som i dag går gjennom skytebaneområdet. Vi har regulert inn skogsveg helt sørøst i planområdet. Vegen går delvis inn på og overlapper reguleringsplanen for skytebanen.

9. Avrenning og forurensing

Faren for forurenset avrenning fra anlegget og til nærliggende områder anses å være minimal da det er en forutsetning at de masser som deponeres innenfor området ikke er forurenset. I tillegg vil avrenningen fra de deponerte massene bli filtrert gjennom opprinnelige lokale masser. De lokale massene vil ligge under de tilførte skrotmassene, og fungere som et filter for avrenning fra tilkjørte masser. For å sikre en slik filtrert avrenning, vil grunnvannsnivået bli senket. Dette vil medføre at avrenningen fra området vil bli av mest mulig lik kvalitet som naturlig avrenning fra området. I tillegg vil det hindre de deponerte massene fra å bli utvasket. Det naturlige avrenningsmønsteret vil i størst mulig grad bli forsøkt opprettholdt for området. Deler av mindre nedslagsfelt i sørøst, med avrenning mot Storetjønn, vil bli styrt mot Mellomtjønn for å hindre avrenning av mulig påvirket vann ut av området.

I den grad det vil bli deponert myrjord, vil den tilførte myrjorda ligge tørt over grunnvannsnivået, fordi det vil være god drenering i bunn av deponiet. Det kan også bemerkes at området naturlig består av myrområder. Tilførsel av ytterligere myrjord vil antagelig ikke medføre større konsekvenser enn det man opplever ved drenering av myrer for å etablere jordbruksarealer. Skulle den tilførte myrjorda gi for eksempel surere avrenning enn normalt for området, vil det bli observert ved overvåking, og tiltak vil være å legge ut kalk.

Det foreligger forslag til miljøplan for massedeponiet. Miljøplanen beskriver hvordan området skal overvåkes. Miljøplanen beskriver også hvordan utleggingen av avgravningsmasser skal gjennomføres slik at konsekvensene blir minst mulig for omkringliggende områder.

Overvåkingen vil foregå ved jevnlig befarings i felt med innsamling av vannprøver som sendes til analyse, generell befarings i forhold til observasjoner av avrenning og eventuell anleggsvirksomhet, og målinger av enkelte parametere i felt. Målingene i felt og befaringen gjør det mulig å gjøre raske tiltak hvis det er påkrevd, og vannanalysene vil være en viktig dokumentasjon av vannkvaliteten gjennom anleggsfasen. De ulike formene for tiltak vil hovedsakelig være i forhold til pH-justering av avrenningen og filtrering/sedimentering av partikler i vannet. Begge disse hovedtypene av tiltak gjøres vanligvis i et basseng, og det er satt av et eget areal til dette i forslag til reguleringsplan (vann- og avløpsanlegg).

Ut fra et avrenningssynspunkt er området vurdert til å være godt egnet for etablering av et deponi for rene masser. Ferdig fylt vil deponiet ligge høyt oppe i nedslagsfeltet. Det vil bety minimalt med fremmed vann inn i deponiet og dertil minimal utvasking av deponerte masser.

Videre er det stilt rekkefølgekrav om driftsinstruks for deponiet. Driftsinstruksen skal beskrive adgang og mottakskontroll, utlegging av masser, samt miljøkontroll

10. Hensyn til golfbane og skytebane

Forholdet mellom en fremtidig bruk av deler av planområdet til golfbane og skytebanen som ble godkjent i reguleringsplan for Farvannet skytebane, ble omtalt i forbindelse med behandling av reguleringsplanen for skytebanen. Det ble konkludert med at skytebanen ville medføre at deler av området avsatt til golfbane i tidligere reguleringsplan ville være

støyutsatt. Deler av området ligger innenfor rød støysone, men vil kunne støyskjermes ned til gul støysone dersom det etableres en 15 meter høy voll.

Ved en etablering av massedeponi innenfor området vil en kunne etablere en voll mot skytebanen som skjermer området mot støy. I planforslaget er det foreslått etablert en 5 m høy voll på arealet nærmest skytebanen. Denne vil bidra til å dempe støyen innenfor resterende del av området som kan benyttes til golfbane. Vollen kan også ved behov gjøres høyere for ytterligere støyskjerming. For øvrig er spørsmålet tatt opp på generelt grunnlag med Fylkesmannens miljøvernavdeling. Etter å ha konferert med klima og forurensningsdirektoratet, har de definert golfbanen som idrettsanlegg uten særlige krav til støysoner eller vern for brukerne av golfbanen.

Massedeponiet anses ikke å være i konflikt med Farvannet skytebane. Området hvor massedeponiet er lokalisert er ikke innenfor sikkerhetssonene til skytebanen. Atkomsten til massedeponiet er vist i reguleringsplanen for Farvannet skytebane. En utvidet bruk av denne atkomsten eller breddeutvidelse av veien anses ikke å være i konflikt med skytebanen.

Massedeponiet anses ikke for å være i konflikt med dagens golfbane og drift av denne. Massedeponiet vil medføre at arealene innenfor området som berøres av massedeponiet enklere kan opparbeides til golfbane etter at massedeponiet er oppfylt.

11. Forhold til naboer – trafikk, støy og støv

De nærmeste naboene til massedeponiet er gnr. 121, bnr. 3 og 4. Eiendommene ligger på det nærmeste 200-300 m fra massedeponiet mot vest. Veien inn til massedeponiet blir fra sør og eiendommene vil derfor ikke bli berørt av denne trafikken.

Aktiviteten innenfor massedeponiet vil begrenses til maskiner for å jevne deponerte masser, i tillegg til transport til og fra området. Utjevning av masser foregår ofte med kun en maskin, eksempelvis hjullaster, og støy fra denne aktiviteten er beskjedent.

Støv fra massedeponiet vil kunne oppstå ved vind i tørre perioder. Avstanden til naboer tilsier imidlertid at dette ikke vil være et stort problem. Fremtredende vindretninger (vind fra sør og vest) vil også medvirke til at naboer blir lite berørt. Skulle støv bli et problem for naboer som følge av deponiet, vil det bli gjennomført vanning eller salting for å hindre støvplage.

Forurensning av brønn er vurdert som ikke sannsynlig. Det er likevel anbefalt å ta minst to runder med vannprøver fra drikkevannsbrønnen før anleggsarbeidet starter, slik at eventuelle diskusjoner i ettertid kan gjøre bruk av vurderinger av sammenligning av vannprøver tatt før og etter anleggsarbeidet.

Planen åpner for øvrig ikke for masseuttak eller knusing av stein i området.

12. Driftsopplegg med tidsplan

Reguleringsplanen er delt i 5 rekkefølgeområder, A1 – A5. I reguleringsbestemmelsene er det stilt krav om det kun tillates anleggsvirksomhet innenfor 2 delområder samtidig. Etter at delområdene er ferdig oppfylt vil områdene etter behov tilrettelegges for etablering av vegetasjon eller etablering av golfbane. Dette medfører at det kun vil være aktivitet på avgrensede deler av området avsatt til massedeponi samtidig.

Massedeponiet er planlagt med atkomst inn til delområde A1. En naturlig oppfylling av området vil derfor begynner med delområde A1 og A2. Deretter vil en kunne fylle nordover i

A3 og A4. Ved avslutning av deponiet må man igjen bruke den sørligste delen av A1 samt A5. Oppfyllingsrekken vil kunne tilpasses behov for areal ved en eventuell utvidelse av golfbanen. På denne måten er massedeponiet fleksibelt i forhold til å kunne tilpasses golfbanens behov.

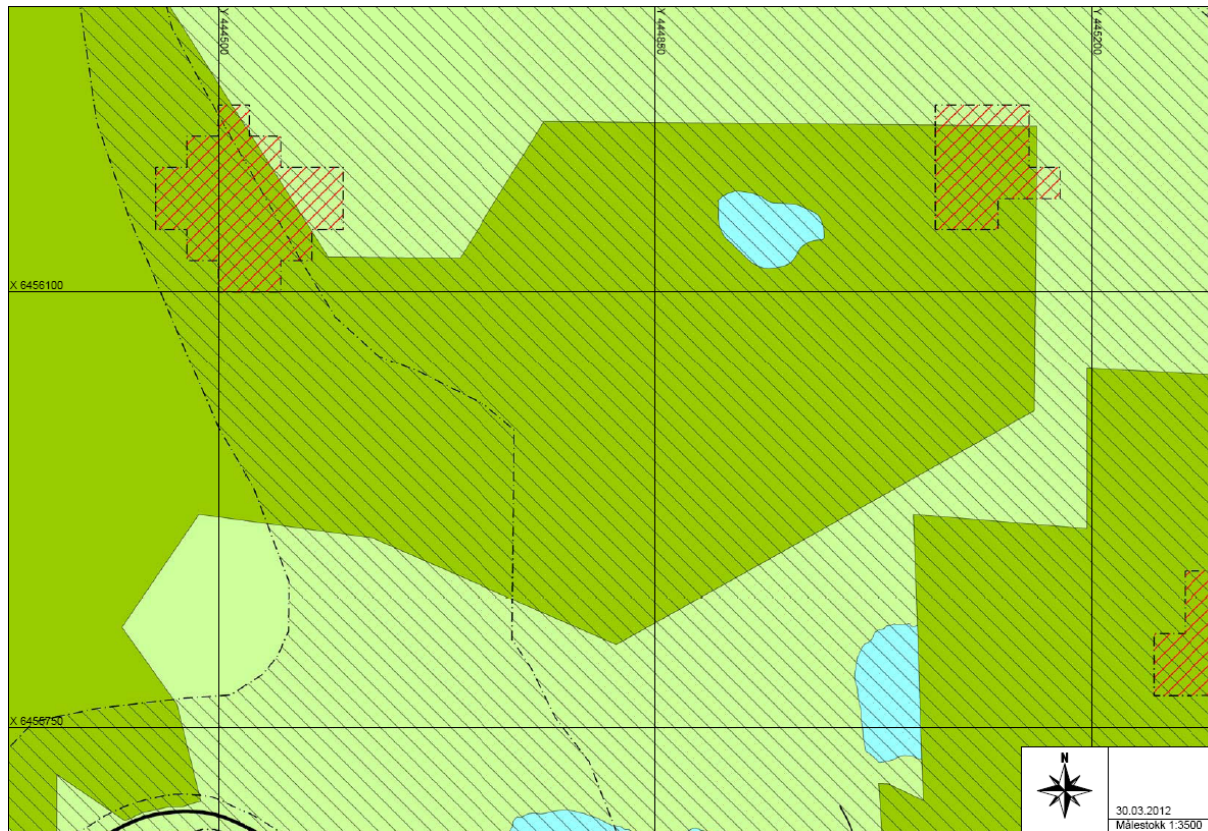
Det er beregnet at det kan deponeres ca. 1 800 000 m³ masse i området. Lagringstid/deponeringstid for hele området vil være avhengig av etterspørsel etter områder for deponering av avgravningsmasser. Dette vil være avhengig av anleggsvirksomheten/byggaktiviteten øst i Kristiansand, samt hvorvidt det etableres andre massedeponier i området. Ut fra kjennskap til nåværende etterspørsel anslås det at anlegget kan ta i mot masser i ca. 20 år.

13. Ferdigstillelse/etterbruk

Massedeponiet vil medføre en enklere opparbeidelse av området til golfbane. Området er i dag kupert og en opparbeidelse til golfbane uten deponering av masser, vil medføre stor terrengopparbeidelse. Avgravningsmassene vil enklere kunne arronderes slik at området på en bedre måte kan tilrettelegges for golfanlegg.

Skulle det ikke bli aktuelt å opparbeide arealet til golfbane etter endt deponering eller at dette vil ligge frem i tid, vil arealet som berøres av massedeponiet kunne tilbakeføres som skogsmark. Arealet vil i dette tilfellet tilrettelegges med et toppdekke som gjør at stedegen vegetasjon lett etablerer seg på stedet eller er egnet for gjenplantning.

Det er satt rekkefølgekrav om at ferdigstillelse skal skje i henhold til godkjent skjøtselsplan for området.



Utsnitt av gjeldende kommuneplan (2011-2022), formål: mørkegrønn – idrettsanlegg, lysegrønn – LNF)

PLANPROSESSEN

I gjeldende kommuneplan 2011-2022 er området avsatt til idrettsanlegg og noe arealer ligger i LNF-område.

Forslaget sier at arealene skal benyttes til idrett med tilhørende anlegg. På golfbanen i Ålefjær tillates oppfylling av terreng og fylling som skjermer mot støy fra skytebanen. Avgrensing av oppfyllingen og fyllingsnivå skal avklares i reguleringsplan.

Området som er avsatt til eksisterende byggeområde i kommuneplanen, omfattes av reguleringsplanen *Sørlandets golfbaneanlegg, plan-id. 800*. Området er i reguleringsplanen avsatt til spesialområde – golfbane. Vei inn i området i sørøst er regulert i reguleringsplan for Farvannet skytebane. For å kunne utvide veien til en formålstjenelig bredde er denne innlemmet i denne reguleringsplanen. Resterende deler av planområdet omfattes ikke av reguleringsplaner.

Tilstøtende arealer i sørøst er regulert i reguleringsplan for Farvannet skytebane. Området øst for planområdet omfattes, i likhet med deler av planområdet, av reguleringsplanen for Sørlandets golfbaneanlegg.

Tidligere saksgang

På oppstartsmøte den 16.10.2007 ble det anbefalt oppstart av reguleringsplanarbeid.

Planforslaget ble første gang oversendt for behandling 10.07.08. Den 16.09.2008 ble planforslaget gjennomgått i samarbeidsgruppa og det ble avklart innhold i planbeskrivelsen, -bestemmelsene og – kart med Plan- og bygningsetaten.

Administrasjonen hadde i brev av 08.10.08 merknader til planforslaget, hvor sentrale temaene var biologisk mangfold, påvirkning på landskapsbildet og eventuell forurensning som følge av avrenning fra deponiet. Iht. til dette ble det utarbeidet 3D modell for å dokumentere landskapsvirkningene og fagrapporter som beskriver forholdet til biologisk mangfold og avrenning/forurensning. Planforslaget er bearbeidet og revidert i henhold til merknadene fra Plan- og bygningsetaten.

Den 16.09.2008 ble planforslaget gjennomgått i samarbeidsgruppa og det ble avklart innhold i planbeskrivelsen, -bestemmelsene og – kart med Plan- og bygningsetaten.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 17.06 – 10.08.2011. Det kom inn 5 merknader.

Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 30.06.2011

- Fylkesmannen gir faglig råd at planen endres slik at en unngår oppfylling av Mellomtjønn. I tillegg anbefales det at det legges inn i bestemmelsene at miljøplanen skal forelegges Fylkesmannen før godkjenning.
- Kommunen bør i planleggingen ivareta naturmangfoldloven §§ 8 til 12. I denne vurderingen bør det redegjøres løsninger, og begrunnes hvorfor det er nødvendig å fylle igjen Mellomtjønn.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- Oppfylling av Mellomtjønn er en forutsetning for å bruke arealet som forutsatt i gjeldende reguleringsplan. Det er innarbeidet i rekkefølgebestemmelsene at miljøplanen skal forelegges Fylkesmannen før godkjenning.
- Saken skal vurderes ift. Naturmangfoldloven §6, §7, prinsippene i §§ 8 til 12 og § 53. I naturbase, biologisk mangfold ble det registrert buntsivaks i Mellomtjønn. Buntsivaks har status som nær truet i rødlista. Agder Naturmuseum har også utarbeidet en fagrapport som belyser konsekvenser og muligheter i forbindelse med etableringen. Det ble

konkludert at rødlisteartene kan ivaretas gjennom konkrete tiltak.

- Konkret skal det tas vare på forekomsten av buntsivaks, ved at den skal mellomplantes i dertil egnet område (f. eks. Storetjønn eller Farvannet). Begge disse har bestander av buntsivaks. Ved opparbeiding av golfbanlegget skal forekomsten plantes i nyetablerte dammer.
- Iht. § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder gis det ved opparbeiding av golfbaneanlegget store muligheter for å nyskape områder med høy verdi for biologisk mangfold. Ved beplantninger og revegetering legges det vekt på stedegne arter. Ved etablering av disse arealene skal det tas utgangspunkt i kjente karplanter fra området. Fremmede arter fjernes fra reguleringsplanområdet. Skadelige fremmede arter (jf. Svartelista) skal prioriteres. I tillegg henvises til et utfyllende notat fra Cowi (se vedlegg).
- Ved anbefaling av parkvesenet ble det innarbeidet rekkefølgebestemmelse til håndtering av rødlistearter og etablering av nye lokaliteter slik at disse sikres i området.
- I naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning er det i tillegg registrert beiteområde for elg og spill/parringsområde for orrfugl vest for planområdet (viser til pkt. 7 Naturmangfold). Området som er registrert som beiteområde for elg er på til sammen 1525 daa og er registrert som beiteområde vinterstid. På grunn av den beskjedne størrelsen på arealet av beiteområdet som berøres av reguleringsplanen, samt nedgangen i elgstammen, anses ikke planforslaget å ha vesentlig negativ innvirkning på elgens bruk av det registrerte beiteområdet.
- I naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning er det ikke registrert viktige naturtyper innenfor området avsatt til massedeponi eller golfbane. Nærmeste registrering er Bjåvann – Jovannvassdraget. Registreringen berører reguleringsplanområdet i sørvest langs bekken mellom Bjåvann og Farvannet. Det er ikke planlagt tiltak i denne delen av planområdet og området er avsatt til skogbruk.
- Arkeologisk registrering ble foretatt og det ble ikke funnet automatisk fredet kulturminner i planområdet, men det ble funnet en del kulturminner fra nyere tid som oppmurt vei og steingjerder. Disse er sikret i plankart samt i reguleringsbestemmelser.

Statens Vegvesen, brev datert 01.08.2011

- Statens Vegvesen ber om det tas inn rekkefølgebestemmelse om at byggeplan for kryss ved fv. 453 skal sendes til vegvesenet for godkjenning.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- Forslaget er innarbeidet i rekkefølgebestemmelsene.

NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat), brev datert 01.11.2011/01.03.2012

- NVE mener at planen ikke er tilstrekkelig utredet ift. de planlagte vassdragstiltakene som kunne få skader eller ulemper for allmenne interesser.
- NVE ber kommunen om å bruke pbl § 12-7 nr. 3 og 12 til å stille krav til miljøkvalitet og overvåking.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- Med bakgrunnen i innspillet fra NVE, er det utarbeidet et tilleggsnotat som innebærer inngående løsninger med tanke på etablering av nytt vannmiljø (se vedlegg til planbeskrivelsen). Notatet ble sendt til NVE og derpå trakk NVE innsigelsen.
- Tatt til etterretning. Det er stilt krav om driftsinstruks og miljøplan.

Rådet for funksjonshemmede, brev datert 09.08.2011

- Det er store høydeforskjeller i området. Disse høydeforskjellene må ikke bli så store at ikke de store el-stolene kommer fram. I den traseen som det er beregnet spilt i, må tilgjengelighet for alle være absolutt.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- Ved opparbeidelse av golfbane i området vil stier og veier kunne øke områdets tilgjengelighet. Det vil la seg gjøre å etablere veier som vil være brukbare med for eksempel elektriske rullestoler.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Plan- og bygningsetaten har vært aktivt med i prosessen for å komme fram til det planforslaget som nå legges fram til sluttbehandling. Plan – og bygningsetatens vurdering er at planforslaget er godt gjennomarbeidet. Deponiet er tilpasset tilstøtende terreng og underordnet de høyeste og mest eksponerte terrengformasjonene.

Deponiet er delt i 5 trinn og det er knyttet rekkefølgekrav til anlegget som sikrer at de ulike delene avsluttes på en akseptabel måte etter hvert som oppfyllingen skrider frem. Etter endt oppfylling kan deponiet benyttes som golfbane.

Beskrivelsen av planforslaget og konsekvensene er godt beskrevet i planbeskrivelsen fra Cowi som følger saken. Plan- og bygningsetaten viser i hovedsak til den planbeskrivelsen.

Arbeidet med reguleringsplan for Ålefjær golfbane/massedeponi har pågått over ganske lang tid på grunn av bl.a. innspill fra NVE. Innspillet viste til manglende vurderinger om de planlagte vassdragstiltakene som kunne få skader eller fører til ulemper for allmenne interesser. På bakgrunn av en tilleggsanalyse med inngående løsninger av nytt vannmiljø i reguleringsområdet, trakk NVE sin innsigelse.

Kommunen har også vurdert saken etter naturmangfoldloven §§ 8 til 12 (se *Plan- og bygningsetatens kommentar* til Fylkesmannens merknad). I denne vurderingen redegjøres bærekraftige løsninger, og begrunnes hvorfor det er nødvendig å fylle igjen Mellomjønn. Iht. § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder gis det ved opparbeiding av golfbaneanlegget store muligheter for å nyskape områder med høy verdi for biologisk mangfold. Ved anbefaling av parkvesenet ble det innarbeidet rekkefølgebestemmelse til håndtering av rødlistearter og etablering av nye lokaliteter slik at disse sikres i området.

Det har i lang tid vært et stort behov for deponeringsplasser i regionen og behovet er stadig økende. Samtidig har det vært en utfordring å finne egnede arealer for lagring av overskuddsmasser fra utbyggingsfelt.

Bortkjøring av overskuddsmasser fører til økt utslipp av klimagasser og i dag kjøres store deler av avgravningsmassene til Holskogen i Vågsbygd og Repstad i Søgne. Transportøkonomisk og miljømessig vil det således være positive effekter ved å etablere et deponi øst i Kristiansand.

Plan- og bygningsetaten er godt fornøyd med planforslaget som legges fram til sluttbehandling og anbefaler at planforslaget vedtas.

Isabel Lenzion
02.04.2012

Punkt 92/12: Fiskå industriområde - endret plan - detaljregulering - sluttbehandling

Bilag

Saksprotokoll

4. Notat vedrørende Fiskåbekken, datert 18.11.10
3. Utdrag fra planbeskrivelse 24.08.11
2. Reguleringsbestemmelser revidert 10.04.12
1. Reguleringsplan



Dato: 10.04.11
Saksnr.: 200813339-29
Arkivkode O: PLAN:
Saksbehandler: Ragnhild Haslestad

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
26.04.2012
23.05.2012

Fiskå industriområde - endret plan. Detaljregulering. Sluttbehandling.

Fiskå industriområde - endret plan. Detaljregulering. Sluttbehandling.

Sammendrag

Planen omfatter administrasjonsområdet for Elkem, hvor det meste av området reguleres til kontor/industri. Planen grenser mot pågående reguleringsarbeid for Lumber-området. Området er NI 1, NKI 1, NKI2 (næring, kontor og industri) i kommuneplan, og er regulert i plan fra 2005.

Rammene fra reguleringsplanen videreføres når det gjelder høyde og utnyttelse. Bebygd areal er maks 70% inkludert parkering. Byggehøyder er maks 15 meter over gjennomsnittlig plannert terreng. Dette tilsvarer 4 - 5 etg., og er i samsvar med byggehøyde i tidligere regulering.

Kommuneplanen setter krav til at det tas høyde for en avlastningsvei gjennom Fiskå industriområde til Lumber. Reguleringsplanen opprettholder muligheten for å etablere en avlastningsvei ved evt. behov.

Det reguleres inn kyststi som får en god kobling mot eksisterende kyststi.

Det har vært diskusjon rundt mulighetene for å tilrettelegge for sjørret i Fiskåbekken.

Bekken går i rør gjennom hele industriområdet, og forslagstiller mener at forutsetningene for å lykkes ikke er til stede ut fra stedlige forhold.

Rammene som gis i planen er rause, men det er samtidig forsøkt å få til en tilpasning av bebyggelsen langs Vågsbygdveien i form av plassering i terreng, fasadeoppdeling og reduksjon av høyde. Teknisk direktør anbefaler at reguleringsplanen vedtas.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Fiskå industriområde – endret plan, sist datert 28.03.12, med bestemmelser sist datert 10.04.12.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å fremlegge en utbyggingsavtale.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Trykte vedlegg

1. Forslag til reguleringsplan for Fiskå industriområde – endret plan, datert 28.03.12
2. Forslag til reguleringsbestemmelsene for Fiskå industriområde – endret plan, datert 10.04.12
3. Utdrag fra planbeskrivelse, datert 24.08.11
4. Notat vedrørende Fiskåbekken, datert 18.11.10



Oversiktskart



Situasjonskart

BAKGRUNN FOR SAKEN

I forbindelse med utvikling innenfor Elkems område, er det behov for endring av reguleringsplanen. Sentrale tema har vært å finne rett lokalisering av aktuelle bygg og funksjoner. Det har også vært et mål å dokumentere arealbehov i et lengre tidsperspektiv. Dette for å sikre Elkem sine utviklingsmuligheter på Fiskå, som er av stor betydning for hele regionen.

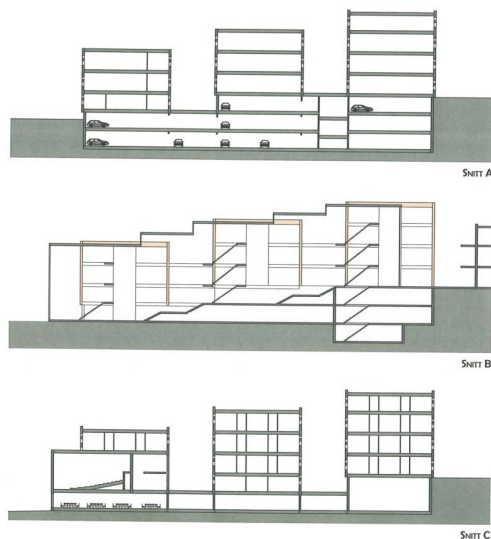
Planens innhold

Innenfor planen skal det ikke etableres prosessindustri/tungindustri. Byggeområdene innenfor reguleringsplanen skal brukes i den videre utviklingen til næring/industri/kontor/lager i ulike kombinasjoner.

Områdene skal primært ivareta behov for administrative funksjoner, forskning, utvikling, samt atkomst og parkering. Innenfor områdene B1, B3 og B6, vil det også være aktuelt å etablere nødvendige lagerområder og områder for lettindustri.



Bildene over viser skisseprosjekt for kontorbygg



Dagens situasjon

Planområdet er i dag brukt til ulike formål som en del av teknologiparken. Det er aktiviteter og virksomheter som er ledd i drift og utvikling av Elkems virksomhet, bl.a. atkomstvei, parkering, portvakt, eksisterende velferdsbygg, administrasjonsbygg, brakkerigger, kontorer, møterom, lager m.m. Anleggene for prosessindustri ligger utenfor planens avgrensing. I syd, mot Lumber, ligger Eplehagen barnehage på festet tomt. Barnehagen er opprettholdt i planforslaget basert på en nylig forlenget festavtale mellom Elkem og barnehagen.

VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planstatus

Kommuneplan – NI1, NKI1, NKI2

I kommuneplanen er det bestemmelser knyttet til kontorandel på maks 25% av BRA for NI1, og ellers rekkefølgebestemmelser om utvikling av områdene i forhold til veiutbygging.

Området NKI1 kan ikke bebygges før ny samlevei til Fiskåtangen og byggelinjer er fastsatt i reguleringsplan. Det kan maksimalt bygges ut 20.000 kvm næring før økt kapasitet blir etablert i henhold til vedtatt reguleringsplan for Rv 456 Vågsbygdveien til og med Lumberkrysset. Det kan maksimalt bygges ut 50.000 m2 kontor før avlastende vei mellom Lumerveien og Fiskåkrysset etableres.

Området NKI2 kan ikke bebygges før ny samlevei til NKI3 (Lumber) er fastsatt i reguleringsplan



Kommunedelplanen for Vågsbygdveien (utarbeidet av Statens Vegvesen) viser en mulig avlastningsvei for Lumber.

Reguleringsstatus

Ny reguleringsplan vil erstatte reguleringsplan for Del av industriområde Fiskå, vedtatt 16.11.05 innenfor den gitte planavgrensningen, og Fiskå industriområde, endr.reg. vedtatt 26.01.94. Denne danner grunnlaget for ny regulering. Det er i enkelte områder økt ca 5% i tillatt utnyttelse, og etasjeantallet har økt fra 4 etg. til 4-5 etg.

Tematisk vurdering

Næringsareal

Planen hjemler næringsareal i alle byggeområdene bortsett fra barnehagen. Kommuneplanens strategi å beholde eksisterende næringsområder i Vågsbygd.

Grønnstruktur

Kyststien går i dag gjennom Elkems område fra området ved Æskefabrikken i nord til Eplehagen barnehage og Lumber i syd.



Illustrasjonen viser ønsket trase og kobling i stinettet.

Samarbeidsgruppa har tidligere uttalt at forbindelsen nord i planområdet mot Fiskåtangen må sikres ved at det reguleres en kobling mellom eksisterende sti og regulert sti. Kyststien følger Vågsbygdveien ned til sørenden av planområdet, og deretter som i kommuneplanen.

Elkem har vurdert mulighetene for enten åpning eller tilrettelegging for at Fiskåbekken skal bli fiskeførende igjen, og ser ikke muligheter for å styrke fiskens fremkommelighet gjennom området. Det er ikke stilt krav til vurdering av evt. stengsler for fisk i rørene eller andre gjort undersøkelser om mulighetene for andre tiltak, slik Fylkesmannens miljøvernavdeling etterspør.

Naturmangfold

Fiskåbekken er en lokal viktig område for biologisk mangfold. Det er gjort vurderinger i forhold til denne i eget notat.

Universell utforming

Nybyggene blir utformet etter prinsippene om universell utforming. Kyststien får ikke universell utforming.

Transport og infrastruktur

Det er regulert inn en trasè S4 som gir en kobling til Lumberområdet. Det stilles ikke krav til opparbeidelse av denne. Det er liten avstand mellom S4 og eksisterende bygninger, og traseen bør vurderes på nytt mht dimensjon, støytiltak og trafikksikkerhetstiltak dersom den skal opparbeides og fungere som en offentlig vei i fremtiden.

Ingeniørvesenet har flere merknader til det veitekniske i reguleringsplanen og viser til flere forhold som ikke er løst i henhold til kommunal standard. Veien S3 frem til barnehagen er privat veg og er ikke dimensjonert på en slik måte at ingeniørvesenet vil overta vedlikeholdet. Elkem har hele tiden vært klar på at S3 ikke skal være gjennomgående til Lumber.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Endret reguleringsplan medfører i seg selv ikke endringer i risiko bildet. Men transport av flussyre går på bil gjennom planområdet, og det er derfor gjort en vurdering av dette i ROS analysen. Uhell er vurdert som farlig, men lite sannsynlig.

Barn og unges interesser

Deler av Elkems område er inngjerdet, og utilgjengelig for allmennheten.

Innenfor planområdet er det imidlertid også lagt til rette for virksomhet som ikke har tilknytning til Elkems virksomhet. Dette gjelder kyststien, som går gjennom området, og Eplehagen barnehage sør i planområdet.

INNSPILL TIL PLANARBEIDET

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 26.11.10 – 07.01.11 Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan- og bygningsetatens vurdering

Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 12.01.11

- Den åpne delen av bekken har potensiale som gyte- og oppvekstområde for sjørørret. Det må klarlegges hvorvidt det er vandringshindre for sjørørret i den lukkede delen av Fiskåbekken, og om slike evt. er mulig å modifisere. Man bør ikke utelukke en åpning av bekken nedstrøms planområdet, og dette bør undersøkes nærmere.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Elkem har kommentert forholdet i notat datert 18.11.2010, og har ikke ytterligere kommentarer til situasjonen for Fiskåbekken.

Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 25.01.11

- Planforslaget er ikke konkret nok til å fremmes som detaljregulering, og det anbefales at kommunen vurderer om det bør fremmes en områdereguleringsplan.
- Anbefaler at avlastningsvei løses i planforslaget.
- Antall parkeringsplasser må avklares, og et visst antall bør forbeholdes bevegelseshemmede.
- Det bør settes krav om sykkelparkering i hvert byggeområde.
- Trase for kyststien bør avklares nå, og denne bør legges nærmest mulig sjøen.
- Utnyttelse må gis for de enkelte formålene i kombinert formål.
- Byggegrenser må vises for alle byggeområdene.
- Planforslaget er ikke i samsvar med reguleringsplan for Vågsbygdveien og dette må rettes
- Reguleringsbestemmelsene bør kvalitetssikres.
- Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Da det ble meldt oppstart for reguleringsplanen ble dette meldt som detaljregulering. Planen er blitt mer detaljert etter offentlig ettersyn, og Plan- og bygningsetaten mener den oppfyller kravene til en detaljregulering.

- De øvrige merknadene fra Fylkeskommunen er tatt inn i planen. Når det gjelder Kyststien, opprettholdes imidlertid løsningen slik den nå er vist på plankartet og beskrevet i planbeskrivelsen.

Statens Vegvesen, brev datert 28.12.10 og 24.01.11

- Byggegrense mot Vågsbygdveien bør reguleres. Avstand bør være minst 10 meter fra gang-/sykkelvei.
- Vegetasjonssone mot Vågsbygdveien bør vurderes.
- Samferdselsanlegg sørvest for B2 bør endres til gangvei eller gang-/sykkelvei.
- Tilknytning til atkomst fra Vågsbygdveien må justeres i samsvar med gjeldende reguleringsplan.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Det er holdt møte mellom Elkem og Statens Vegvesen. Planen anbefales rettet i samsvar med merknaden fra Vegvesenet.

RFF, brev datert 16.12.10

- Rådet ønsker primært gang og sykkel vei/sti etter Kristiansand kommunes normaler, men korte stigninger på 1:12 kan aksepteres. Eksisterende bygg som blir oppgradert må få Universell utforming.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Dette er fulgt opp i planarbeidet.

Lumber AS, brev datert 07.01.11

- Muligheten for å etablere avlastningsvei fra Lumber gjennom Elkems område må opprettholdes.
- Stiller spørsmål ved statusen til Elkems Generalplan.
- Det bør gjøres en vurdering av høyder i planen, spesielt i forhold til Amalienborg og parkområdet rundt for å sikre at høydene ikke gir uheldige virkninger.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Elkem kan akseptere at forlengelse av S1 innenfor Elkems område slik som den nå er regulert. Denne veien vil imidlertid i første rekke være en internvei for Elkem dersom det blir aktuelt å utvide Elkems område inn på Lumber for arealer nærmest sjøen.
- Elkems generalplan er et internt dokument for Elkem og kun referert til fordi er brukt som utgangspunkt for Elkems ønsker og behov i ny reguleringsplan.
- Høydene er justert i forhold til terreng. Ved Amalienborg og parken er det et turdrag som sammen med Eplehagen barnehage vil gi en buffer mot Elkems område.

YX Eiendom Norge, brev datert 07.12.10

- Ber om å få tilsendt plantegning og beskrivelse av krysset ved YX bensinstasjonen.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Planen for Elkem kan ikke ses å ha betydning for YX Eiendom.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS SAMLEDE VURDERING

Etter offentlig ettersyn er det regulert en vei som kan gi en kobling mot Lumberområdet. Dette har vært et hovedtema tidligere i saken. Det er lagt til rekkefølgekrav for tekniske planer og kyststi, men det er ikke krav til opparbeidelse av S4 – forbindelsen til Lumber.

Ragnhild Haslestad
10.04.11

Punkt 93/12: Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 26.04.12

Bilag

Rona senter

Forslag til detaljregulering for Eidet EB1-1.

Nodeviga 12

Strømme-Korsvik - mindre endring

Lindtjønn - mindre endring

Henrik Wergelandsgt. 79



Dato: 10.12.2012
Saksnr.: 201200007-13
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
26.04.2012

Meldingssaker til møte i byutviklingsstyret 26.04.2012

- 44/12 Lindtjønn – delfelt A – flytting av avkjørsel til leilighetsbygg. Mindre endring, vedtak. Plan- og bygningssjefens skriv 16.03.2012. Trykt vedlegg.
- 45/12 Mindre endring av reguleringsplan for Strømme/Korsvik felt K, vedtatt 26.11.2003. Vedtak. Plan- og bygningssjefens skriv 30.03.2012. Trykt vedlegg.
- 46/12 GNR. 116 BNR. 86, Dalsveien 92. Fylkesmannens behandling av klage over avslag på søknad om utvidelse og påbygg av garasje for leilighet og fradeling av garasje og ny leilighet. Fylkesmannens skriv 20.03.2012. Kommunens avslag på søknaden er påklaget. Fylkesmannen opprettholder kommunens avslag.
- 47/12 GNR. 150 BNR. 523, Henrik Wergelandsgate 79. Fylkesmannens behandling av klage over godkjenning av søknad om dispensasjon for bruksendring fra forretning til forsamlingslokale. Fylkesmannens skriv 22.03.2012. Fylkesmannen delvis opprettholder og delvis opphever byutviklingsstyrets vedtak. Trykt vedlegg.
- 48/12 GNR 150. BNR 1112, Nodeviga 12. Vedtak – tillatelse. Plan- og bygningssjefens skriv 12.04.2012. Trykt vedlegg.
- 49/12 Varsel om mindre endring av reguleringsplan for Rona senter – delområde 1, vedtatt 21.02.07. Plan- og bygningssjefens skriv 11.04.2012. Trykt vedlegg.

50/12 Forslag til detaljregulering for Eidet EB1-1. Offentlig ettersyn. Plan- og bygningssjefens skriv 02.04.2012. Trykt vedlegg.

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret tar meldingssakene til orientering.

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

Punkt 94/12: Referatsaker til møte i byutviklingsstyret 26.04.12

Bilag

Referatsaker



Dato: 10.04.2012
Saksnr.: 201200008-13
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
26.04.2012

Referatsaker til møte i byutviklingsstyret 26.04.2012

Forslag til vedtak:

Byutviklingsstyret tar referatsakene til orientering.

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær