

REFERAT |KRS| Bystyret (2015-2019) d. 12-09-2018

Mødedato Onsdag d. 12. september 2018 kl. 17:00

Mødested Bystyresalen

Indholdsfortegnelse

Verbalforslag arbeidsplasser for minoritetsspråklige og flyktninger i kommunale jobber. Ny utredning	3
Interpellasjon fra repr. Jannike Arnesen, AP, om "Økt valgdeltagelse"	6
Godkjenning av protokoll fra bystyrets møte 20.06.18.....	8
Svar på Bystyrets verbalforslag datert 12.12.2017 for sektor 2 og 7: Oppvekst.....	10
Plan for det helsefremmende og forebyggende arbeidet i helsestasjon- og skolehelsetjeneste, inklusiv	19
Kvartal 8 - vestre del - detaljregulering. Sluttbehandling.....	22
Flekkerøy - 1/4 m.fl. - detaljregulering - sluttbehandling.....	35
Vollevann- Oddemarka Sykkelekspressvei detaljregulering. Sluttbehandling.....	53
Søknad om fritak fra verv - Isabelle-Louise Aabel, AP.....	72
Forvaltningsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune.....	77
Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, om "Nye krav for å kunne spille ishockey på Idda Arena	79
Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, om "Innføre hotell standard på alle sykehjem i Kristiansand	81
Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, om "Bomstasjoner og prising"	83
Interpellasjon fra repr. Kristian Landmark, Rødt, om "Kristiansand Kommune som avtalepart, og vedlegg	85
Interpellasjon fra repr. Andreas Landmark, SV, om "Kulturkort for ungdom"	88

Punkt 94/18: Verbalforslag arbeidsplasser for minoritetsspråklige og flyktninger i kommunale jobber. Ny utredning.

Bilag

Vedtak KOMMUN, 12062018, Sak 47/18, Verbalforslag arbeidsplasser for minoritetsspråklige og flyktninger i kommunale jobber. Ny utredning.

Oversikt tiltak minoritetsspråklige



Dato 29. mai 2018
Saksnr.: 201600268-50
Saksbehandler Torbjørn Grøtte

Saksgang
Kommunalutvalget
Bystyret

Møtedato
12.06.2018
20.06.2018

Verbalforslag arbeidsplasser for minoritetsspråklige og flyktninger i kommunale jobber. Ny utredning.

Sammendrag

I Bystyrets budsjettmøte 14.12.16, sak 173/16 sektor 6, ble følgende to verbalforslag vedtatt:

1. «Bystyret ber administrasjonen vurdere hvorvidt drift av kommunens egne kantiner kan innlemmes i helårsprogrammet som en del av kommunens vedtatte satsing på praksisplasser for flyktninger.»
2. «Bystyret mener at det på kommunale arbeidsplasser skal legges til rette for at en forholdsmessig andel av minoritetsspråklig er ansatte eller i arbeidspraksis med oppfølging. Bystyret ber om at det utarbeides en sak på dette.»

Sakene var samtidig til behandling i Kommunalutvalget 13.03.2018 og ble sendt tilbake til administrasjonen for videre bearbeiding.

Sak 1:

Kommunen har satt ut driften av kantinen sine i Rådhuset, Rådhuskvartalet og Gyldengården.

20 % av de ansatte er minoritetsspråklige og kontraktøren har en nasjonal tilnærming mot «Ringer i vannet» og NAV.

Kontrakten for drift har opsjon på forlengelse ut 2019.

Kommunens kjøkkenservice drev kantinen til utløpet av 2016. I dag har kjøkkenservice tilrettelagte arbeidsplasser og arbeidstreningsplasser og leverer mat til institusjoner og hjemmeboende eldre. I tillegg har kjøkkenservice tre kafeer som serverer mat til beboere på institusjon og hjemmeboende eldre i nærområdet. Kafeene har åpent noen timer midt på dagen.

Sak 2:

Kommunen har en rekke tiltak for å bidra til at mangfoldet i befolkningen skal speiles i organisasjonen. Det er likevel begrensninger som gjør at det ikke er prosentvis likhet mellom minoriteter og majoriteter i befolkningen og kommunens ansatte. Begrensningene er delvis at minoritetsspråklige generelt har lavere kompetanse fra utdanning og arbeidserfaring enn kompetansekrav til størsteparten av kommunale stillinger. I tillegg regulerer lovverket arbeidsgivers anledning til å innhente informasjon om søkeres særegne forhold som etnisitet, livssyn, seksualitet og annet.

Vedlagte plan viser eksisterende tiltak og presenterer fremtidige tiltak som vil bidra til å utjevne forskjeller i sammensetning mellom befolkning og ansatte.

Forslag til vedtak

1. Bystyret tar saken om flyktninger i kommunens kantiner til orientering.
2. Bystyret tar saksutredningen og forslag til tiltak for å øke andelen minoritetsspråklige til orientering.
3. Arbeidsplasser for minoritetsspråklige i Kristiansand kommune - oversikt over eksisterende tiltak og nye muligheter skal spilles inn til handlingsprogrammet.

Ragnar Evensen
Rådmann

Eva Berglund Åsland
Organisasjonsdirektør

Vedlegg:

Arbeidsplasser for minoritetsspråklige i Kristiansand kommune - oversikt over eksisterende tiltak og nye muligheter

Punkt 95/18: Interpellasjon fra repr. Jannike Arnesen, AP, om "Økt valgdeltagelse"



Saksgang
Bystyret

Møtedato
20.06.2018

Interpellasjon fra repr. Jannike Arnesen, AP, om "Økt valgdeltagelse"

Ordfører.

September 2019 går velgerne i Kristiansand, Søgne og Songdalen til valg i det som skal bli en helt ny kommune. 71 representanter skal velges til denne sal, og mange av oss her håper vi får plass i en av disse litt ubehagelige stolene også etter 01.01.2020.

Ved sist kommunevalg gikk 58,5% av byens stemmeberettigede til stemmeurnene, mot 76,8% ved sist stortingvalg. Oppslutningen ved stortingvalg er bekymringsfull, men det er mye verre i kommunevalg.

Oppslutning ved valg er avgjørende for at demokratiet vårt skal bestå. Mange jeg møtte da Arbeiderpartiet gikk husbesøk ved fjorårets valg, var usikre på hvor og hvordan de skulle stemme. Vi politikere har et ansvar for å tilrettelegge på best mulig måte for at folk skal kunne benytte borgerretten sin.

Kanskje kommunen burde utarbeide materiell som viser hvor og hvordan man stemmer? Pumpe dette ut i sosiale medier?

Valglokalene i Kristiansand har ofte vært plassert steder vanlige folk ikke normalt besøker - gymsaler, kirker også videre. Er det ikke på tide å flytte valglokalene dit folk faktisk er?

I Oslo kan man forhåndsstemme midt på Karl Johan. I Drammen har de hatt stemmelokaler på flere nærbutikker. Kanskje er tiden kommet for at vi leverer stemmesedlene våre på Markens, på Rema 1000 Voiebyen eller Meny Grim? 15.000 av 50.000 stemmesedler ble ved sist valg levert som forhåndsstemmer. Hvor og når vi har åpne valglokaler bør gjenspeile den økende trenden hvor folk stemmer før valgdagen.

La meg legge til, Ordfører. Tilgang til valglokaler er ikke det eneste saliggjørende for å få befolkningen til urnene. Vi politikere må evne å vise skillelinjene i politikken vår. Vi kan sette ut stemmeurner på hvert eneste hjørne i byen om vi vil, men hvis ikke folk faktisk føler at det betyr noe at de stemmer, ja, så velger de sofaen i stedet.

Når vi nå gir fra oss gamle Kristiansand til en større enhet, burde vi gi fra oss kommunen vår så god, og fin som mulig. Kristiansand bør ha som ambisjon å bli kommunen med høyest deltakelse dette kommunevalget. Jeg synes vi skal ta NM-gull i valgdeltakelse på springbrettet inn i noe større. Er ikke ordføreren enig?

Med vennlig hilsen
Jannike Arnesen
Kristiansand Arbeiderparti

Punkt 96/18: Godkjenning av protokoll fra bystyrets møte 20.06.18

Bilag

Protokoll Bystyret 20.06.2018



Dato 30. august 2018
Saksnr.: 201800012-34
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Bystyret

Møtedato
12.09.2018

Godkjenning av protokoll fra bystyrets møte 20.06.18

Forslag til vedtak

[Bystyret godkjenner protokoll fra bystyrets møte 20.06.18.](#)

Ragnar Evensen
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø
Formannskapssekretær

Vedlegg:
Protokoll bystyrets møte 20.06.18

Punkt 97/18: Svar på Bystyrets verbalforslag datert 12.12.2017 for sektor 2 og 7: Oppvekst

Bilag

Vedtak FORMAN, 05092018, Sak 103/18, Svar på Bystyrets verbalforslag datert 12.12.2017 for sektor 2 og 7: Oppvekst

Vedtak OPPVEK, 28082018, Sak 61/18, Svar på Bystyrets verbalforslag datert 12.12.2017 for sektor 2 og 7: Oppvekst

Vedlegg 1 Språkstandard for Kristiansandsbarnehagen

Vedlegg 2 Inkluderende språk og lesing i Kristiansand



Dato 19. august 2018
Saksnr.: 201806857-1
Saksbehandler Roy Wiken

Saksgang

Oppvekststyret
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

28.08.2018
05.09.2018
12.09.2018

Svar på Bystyrets verbalforslag datert 12.12.2017 for sektor 2 og 7: Oppvekst

Sammendrag

I forbindelse med Bystyrets behandling av handlingsprogram 2018-2021, vedtok bystyret et verbalforslag med oppfordring til administrasjonen om å komme med analysebakgrunn og tiltaksforslag knyttet til Forslag til handlingsprogram 2018-2021 (HP), hvor det står at: «Kristiansand lykkes dårligere enn andre byer, som Oslo og Drammen, med språkopplæring til barn med minoritetsbakgrunn» (HP s. 50). Bystyret ber rådmannen komme tilbake til bystyret med en analyse av hvorfor og forslag til hvilke tiltak som bør iverksettes for å lykkes».

Utfordringsbildet som beskrives i HP har hatt utgangspunkt i skolebidragsindikatorene for perioden 2014-2015, samt en generell oppfatning dannet gjennom flere års nettverkssamarbeid med andre storbyer (ASSS). Etter nøyere gjennomgang av skolebidragsindikatorene 2010-2015 ser administrasjonen at fremstillingen i HP er noe ensidig presentert. Uttalelsen er blant annet ikke balansert i forhold til positive utviklingstrekk som kan leses ut av Statistisk sentralbyrås (SSB) skolebidragsstatistikk for Kristiansand kommune i denne femårsperioden.

I saken redegjøres det også for tiltak som er iverksatt og som planlegges i forhold til utfordringsbildet som fremkommer i analysen.

Forslag til vedtak

1. [Bystyret tar administrasjonens redegjørelse til etterretning.](#)

Ragnar Evensen
Rådmann

Svein Ove Ueland
Konst. Oppvekstdirektør

Vedlegg:

1. Språkstandard for Kristiansandsbarnehagen
2. Rammeverk for inkluderende språk og lesing i Kristiansand

Bakgrunn for saken

I forbindelse med bystyrets behandling av handlingsprogram 2018-2021, vedtok bystyret et verbalforslag med oppfordring til administrasjonen om å komme med analysebakgrunn og tiltaksforslag knyttet til i Forslag til handlingsprogram 2018-2021 (HP), hvor det står at: «Kristiansand lykkes dårligere enn andre byer, som Oslo og Drammen, med språkopplæring til barn med minoritetsbakgrunn» (HP s. 50). Bystyret ber rådmannen komme tilbake til bystyret med en analyse av hvorfor og forslag til hvilke tiltak som bør iverksettes for å lykkes».

Saksfremstillingen vil innledningsvis kommentere bakgrunnen for uttalelsen i HP. Dette vil følges opp med en nyansering av Kristiansand kommunes skolebidrag for elever med innvandringsbakgrunn, slik det fremkommer av SSB rapporten fra 2017, samt en presentasjon av utredningsprosessen, vurderinger som er gjort og påbegynte tiltak i saken. Saken vil avgrenses til særskilt språkopplæring og analyse av kommunens skolebidrag for flerspråklige elever.

I forbindelsen med etableringen av Nye Kristiansand vil det bli foretatt en gjennomgang av dagens organisering av feltet i de respektive kommunen (jfr. ordning med mottaksskoler og klasser etc.) med forslag til endringer. Dette berøres derfor ikke i saksfremstillingen her.

Begrepsavklaring: Barn med minoritetsbakgrunn, elever med innvandringsbakgrunn, eller flerspråklige barn, omfatter her barn som har annet morsmål enn norsk, samisk, svensk, dansk og engelsk.

Analysebakgrunn

Uttalelsen i HP kom som en helhetlig vurdering av integreringen av flerspråklige i Kristiansandsskolene, med vekt på Statistisk sentralbyrås (SSB) målinger av kommunens bidrag til læring for elever med innvandringsbakgrunn (skolebidragsindikatorer) og gjennomførte tilsyn med undervisningspraksisen i særskilt norskopplæring ved Kristiansandsskolene. Sammenlikningen av Kristiansand med Oslo og Drammen er gjort ut fra en grov analyse av skolebidragsindikatorerne fra 2014/2015, der elever med innvandringsbakgrunn skårer bedre på nasjonale prøver og eksamen i Oslo og Drammen, enn de gjør i Kristiansand. Det er også større spredning i resultatene til elever med innvandringsbakgrunn i Kristiansand, enn det er for samme gruppe i Oslo og Drammen.

Karakteristisk for innvandringsbildet i Kristiansand, er at andelen flykninger ligger over landsgjennomsnittet. Sammenlignet med andre storbykommuner, har Kristiansand ikke spesielt høy andel innvandrerbefolkning. Det som gjør kommunen spesiell, noe den deler med Drammen kommune, er at over 60 % av innvandrerne kommer fra ikke-vestlige land (se Helse- og sosialdirektøren i Kristiansands rapport «sosialhjelpsanalyse 2012-2014», s.6).

Det er i dag 826 elever som mottar særskilt norskopplæring og 238 følger læreplan i grunnleggende norsk. Av disse er 93 elever plassert i eget innføringstilbud på mottaksskole, og 46 har status som asylsøkere (GSI, 2018).

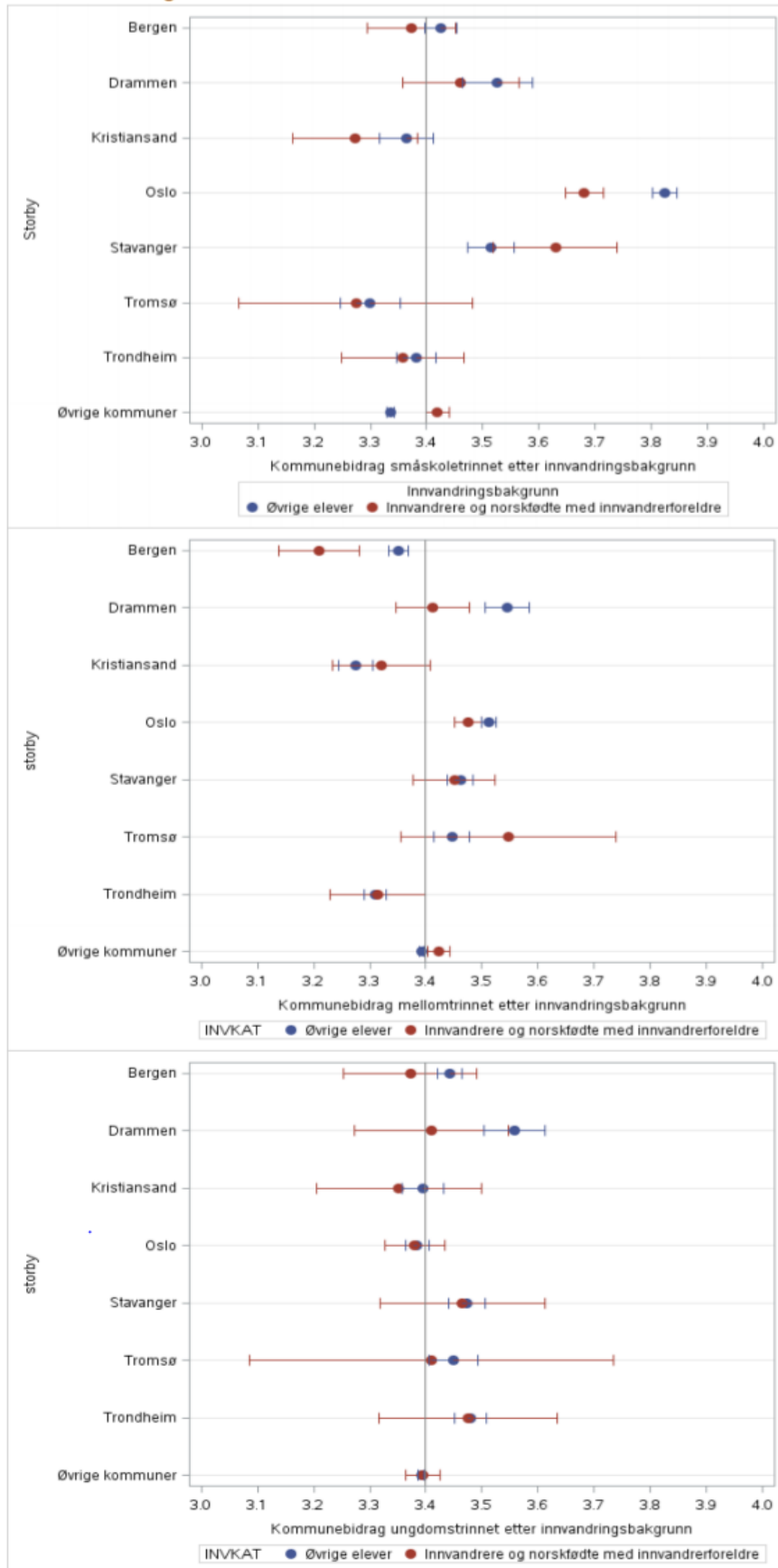
Skolebidragsindikatorer for tidsperioden 2010-2015 – en nyansering av utfordringsbildet

Uttalelsen i handlingsprogrammet kan fremstå som noe unyansert, både med tanke på utviklingstrekk som skolebidragsindikatorerne peker på, og på sammenlikningen som gjøres med kommuner som Oslo og Drammen.

Et vesentlig poeng når Kristiansands skolebidrag sammenliknes med skolebidragene til Oslo og Drammen, er at også 'øvrige elever' i Kristiansand skårer lavere enn elever i Oslo og Drammen. Dette gjør sammenlikningen noe unyansert og problematisk, da resultatavstanden mellom kommunene ikke gjelder elever med innvandringsbakgrunn spesielt, men representerer en mer generell tendens. Et annet poeng er, at til tross for at Kristiansand kommune har elever med innvandringsbakgrunn som skårer lavere enn 'øvrige elever', spesielt på småskoletrinnet og ungdomstrinnet, så er det på mellomtrinnet og ungdomstrinnet også en stor gruppe elever med innvandringsbakgrunn som skårer høyere på nasjonale prøver enn 'øvrige elever'. Drammen og Oslo har her et helt annet skåringsmønster, hvor 'øvrige elever' generelt skårer høyere enn elevgruppen med innvandringsbakgrunn på småskoletrinnet og mellomtrinnet, og til dels på ungdomstrinnet for Drammens sin del (se Figur F22). Elever med innvandringsbakgrunn virker dermed å skille seg mer ut som gruppe i disse byene, enn de gjør i Kristiansand.

En vesentlig innsigelse mot sammenlikning mellom ulike kommuners skolebidrag for elever med innvandringsbakgrunn, er at elever med innvandringsbakgrunn ikke utgjør en homogen gruppe. De har svært forskjellig bakgrunn og forutsetninger, noe resultatspredningen i blant annet Tromsø kan peke på (se Figur F22). Den kulturelle og språklige sammensetningen som denne gruppen representerer varierer naturlig nok fra kommune til kommune.

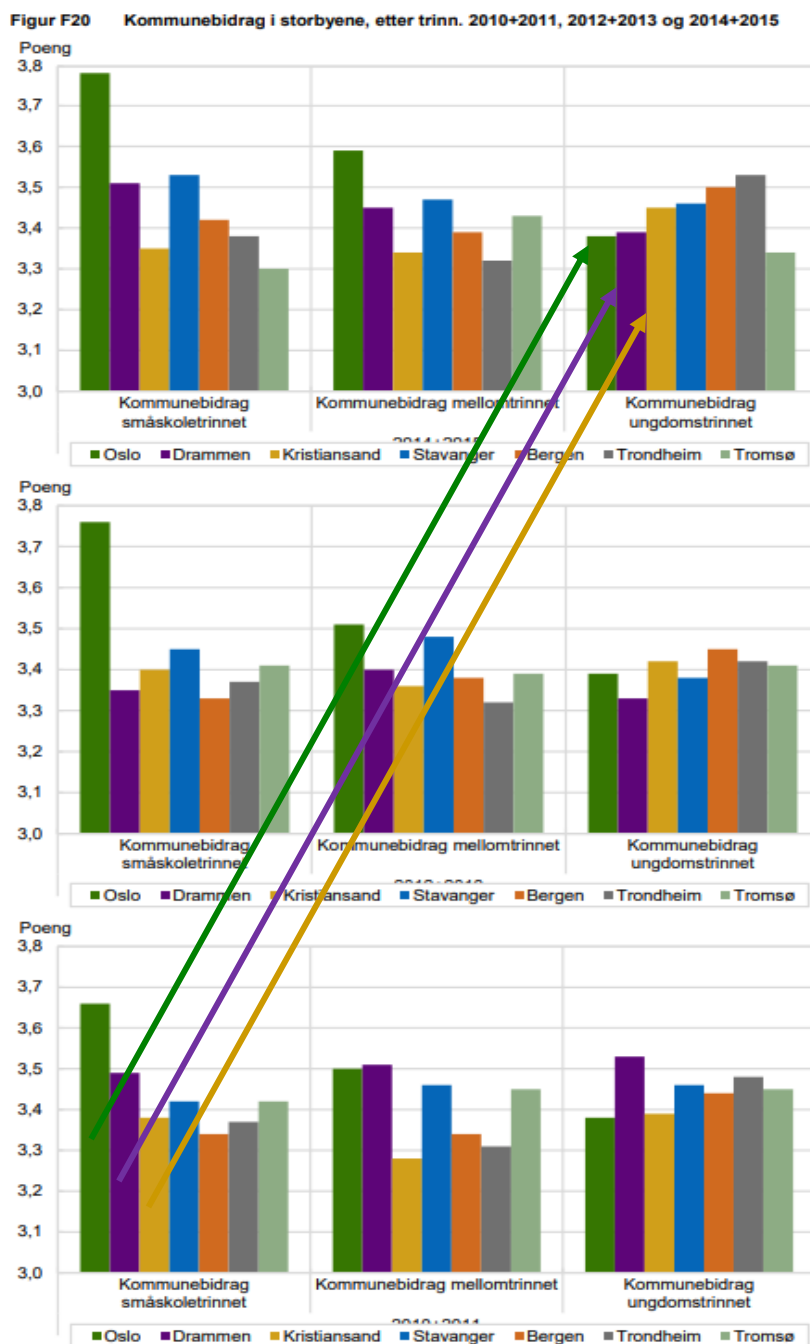
Figur F22 Kommunebidrag i storbyer etter innvandringsbakgrunn. Småskole-, mellom- og ungdomstrinnet. 2014+2015



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figur F22 er hentet fra SSB rapport 2017/2: Er det forskjeller i skolers og kommuners bidrag til elevenes læring i grunnskolen? (Markering med pil er ikke i originaltabell)

Tendensen til at Kristiansands kommunens bidrag til elevers læring er mindre enn kommuner som Drammen og Oslo, er heller ikke entydig ifølge skolebidragsindikatorerne. Justerte skårer fra perioden 2010-2011, 2012-2013, 2014-2015, som tar høyde for elevers ulike bakgrunn og forutsetninger, viser at Kristiansandskolenes skolebidrag beveger seg i en positiv retning, fra barnetrinn til ungdomstrinn (se gul pil i Figur F20).



Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Figure F20 er hentet fra SSB rapport 2017/2: Er det forskjeller i skolers og kommuners bidrag til elevenes læring i grunnskolen? (Markering med pil er ikke i originaltabell)

Resultater fra Oslo og Drammen, viser til sammenlikning en motsatt tendens. Her ser en at skolebidraget beveger seg i negativ retning fra småskoletrinnet til ungdomstrinnet (Se grønn og lilla pil i Figur F20).

SSB anbefaler at det tas forbehold om usikkerhetsintervall om en ønsker å sammenlikne kommuners eller skolars skolebidrag, da usikkerhetsintervallene kan være store og vanskeliggjøre rangering. De anbefaler at kommuner og skoler bruker resultatene fra undersøkelsen som utgangspunkt for diskusjon og refleksjon rundt kommunens eller skolens egne bidrag til elevenes læring (Zachrisen & Steffensen, 2016). Om forbeholdet fra SSB tas til følge, og en fokuserer mer på eget bidrag til elevenes læring, enn rangeringen i forhold til andre kommuner og skoler, kan en ut fra skolebidragsindikatorene vise til at Kristiansandskolenes bidrag til flerspråklige elevers læring har vært preget av en positiv utvikling i femårsperioden 2010-2015. Med tanke på den positive resultatutviklingen på nasjonale prøver for såkalte «mangfoldsskoler» i Kristiansand de tre siste årene, er det også grunn til å anta at den positive tendensen som skolebidragsindikatorene peker på har vedvart (Se Kvalitetsmeldingen 2017).

Utfordringsbildet og tiltak

Praktisering av lovverk / retningslinjer er uhensiktsmessige

Etter å ha undersøkt utfordringsbildet i tett samarbeid med enhetslederne, virker strukturelle forhold, spesielt lokal fortolkning av lovverk, å prege utfordringsbildet i kommunen. Det er i hovedsak de lokale retningslinjene for særskilt norskopplæring og kartleggingsverktøyet TOSP som fremstår som utfordrende for skolene. En gjennomgående bemerkning er at retningslinjene bidrar til segregerende praksiser, der elever med flerspråklig bakgrunn skilles ut fra det ordinære klasse- og språkfelleskapet. Kartleggingsverktøyet TOSP fremstår heller ikke velegnet som beslutningsgrunnlag når behov for enkeltvedtak for særskilt norsk skal vurderes, her uttrykker skolelederne behov for større rom for faglig skjønnsvurdering med vekt på et helhetlig blick på elevers språkkompetanse og utbytte av ordinær undervisning.

Tiltak

Oppvekstdirektør har med bakgrunn i skolelederens erfaringer gått i dialog med fylkesmann, for å undersøke handlingsrommet kommunen har innenfor rammen av lovverket. På bakgrunn av fylkesmannens veiledning, vil nåværende retningslinjer revideres. Inkludering og barnets beste skal i de nye retningslinjene være et tydelig og styrende hensyn. I tillegg til å revidere retningslinjene, vil Oppvekstdirektør også undersøke hvilke kartleggingsverktøy som benyttes i kommuner med gode resultater for flerspråklige elever, om vurdere hvorvidt disse kan erstatte TOSP prøven som benyttes i Kristiansand.

Det siste året har Oppvekstdirektøren også utviklet en standard for språkopplæring i barnehagen, samt et rammeverk for inkluderende lesing i grunnsopplæringen – Begge tiltak som antas å ha betydning for å heve kvaliteten på språkopplæringen for flerspråklige barn/elever i kommunen. Flerspråklig opplæring er også et tema som det vil arbeides systematisk med i de månedlige ledersamlingene direktøren arrangerer for enhetslederne i sektoren.

For å få mer inngående kunnskap om temaet, har Oppvekstdirektøren også inngått i et forskningssamarbeid med Universitetet i Agder, med blikk på flerkulturell opplæring¹. Prosjektet er ledd av et nordisk forskningsprosjekt, som undersøker innholdet i undervisningen ut fra et inkluderings- eller flerkulturelt perspektiv. Søknad om forskningsmidler sendes til FINNUT i løpet av høsten 2018², og prosjektet vil etter planene kunne starte opp våren 2019.

Oppvekstdirektør vil også delta på en workshop i september som arrangeres regi av Utdanningsdirektoratet og SSB, med tanke på forbedring av skolebidragsindikatorer. En vil her spille inn forslag om, og undersøke mulighetene for at skolebidragsindikatorene kan belyse kommunens bidrag for elever med flerkulturell bakgrunn i større grad enn ved tidligere undersøkelser.

Oppsummerende vurdering

Det anerkjennes at utfordringsbildet som fremstilles i HP ikke har vært nyansert nok i sin fremstilling av Kristiansands ivaretagelse av flerspråklige elever. Det kan også leses positive utviklingstrekk ut av SSBs skolebidragsindikatorer for perioden 2010-2015.

Den største utfordringen i kommunens opplæringstilbud til flerspråklige elever, ser per i dag ut til å handle om spenninger som kommer til uttrykk i praksis når skolene forsøker å balansere individuelle rettigheter nedfelt i lovverk, med kommunens ambisjoner om å skape inkluderende opplæring for alle elever i rammen av det ordinære klassefelleskapet (jfr. FLiK).

Tiltakene som beskrives i denne saksframstillingen, retter seg i hovedsak mot det å håndtere lovverket på en forsvarlig måte. Begrunnelsen for dette, er at det særlig er tolkning av lovverk, formelle retningslinjer og organisatoriske forhold som fremstår som opprettholdende faktor i utfordringsbildet, og som potensielt hindrer et kvalitetsløft i opplæringen for denne gruppen elever.

I tillegg er det utarbeidet Språkstandard for Kristiansandbarnehagen og Rammeverk for inkluderende språk og lesing for skolene. Dette har som formål å sikre at språk- og leseopplæringen i Kristiansand kommune har en gjennomgående høy kvalitet basert på den siste forskningen innenfor feltet.

¹ INCOM-prosjektet: 'Inclusive Community-Sensitive Teaching Methods' (Ilmi Willbergh & Turid Skarre Aasebø, i samarbeid med Gøteborg Universitet, Universitetet i Aalborg, Proessionshøjskolen Nordjylland (NORDID-prosjekt)

² FINNUT: https://www.forskningsradet.no/no/Utlysning/FINNUT/1254032566565&WT.mc_id=prgfor-utl-FINNUT

I forbindelse med etableringen av Nye Kristiansand, ønsker Oppvekstdirektøren å styrke skoleeiers og enhetenes juridiske og pedagogiske kompetanse innen særskilt språkopplæring, samt undersøke hensiktsmessige organiseringer av fagfeltet. I den sammenheng, har verbalforslaget hatt stor verdi for innsatsene som nå gjøres, både på skoleeiernivå og ute på enhetene, da det kommuniserer et politisk engasjement for å løfte kvaliteten på flerspråklige elevers opplæringstilbud.

Referanser:

Helse- og sosialdirektøren i Kristiansand (2015). «Sosialhjelpsanalyse 2012-2014» *Rapport*. Hentet 08.06.18, fra

<http://opengov.cloudapp.net/Meetings/krs/Meetings/Details/15533369?agendaltemId=15003639>

Grunnskolens informasjonssystem GSI (2018). «Særskilt språkopplæring for minoritetsspråklige elever». Database. Hentet 05.06.2018, fra:

<https://gsi.udir.no/informasjon/apne/>

Kjartan Steffensen, K., Ekren, R., Zachrisen, O.O. & Kirkebøen, L. J. (2017). «Er det forskjeller i skolers og kommuners bidrag til elevenes læring i grunnskolen? En kvantitativ studie» Rapport 2017/2. Statistisk sentralbyrå: Oslo-Kongsvinger.

Kristiansand Kommune (2018). «Kvalitets- og utviklingsmeldingen 2018 for Oppvekstsektoren i Kristiansand». Hentet 05.06.18, fra:

<http://opengov.cloudapp.net/Meetings/krs/Meetings/Details/16282545?agendaltemId=15008189>

Lesesenteret (01.03.2017). «TOSP - Tospråklig prøve», hentet 05.06.2018, fra: [norskhttps://lesesenteret.uis.no/article.php?articleID=87149&categoryID=14021](https://lesesenteret.uis.no/article.php?articleID=87149&categoryID=14021)

Opplæringslova § 2-8. «Særskild språkopplæring for elever frå språklege minoritetar». Endret ved lov 22. juni 2012. *Lovdata*. Hentet 05.05.18, fra:

<https://lovdata.no/NL/lov/1998-07-17-61/§2-8>

Zachrisen, O. O. & Steffensen, K. (2016). «Dokumentasjonsnotat om skole og kommunebidragsindikatorer i grunnskolen». *Notat 2016/34*. Statistisk sentralbyrå: Oslo-Kongsvinger.

Punkt 98/18: Plan for det helsefremmende og forebyggende arbeidet i helsestasjon- og skolehelsetjeneste, inklusiv handlingsplan for forebygging av uønskede svangerskap og oppfølging av familier som er i en vanskelig situasjon på grunn av uønskede svangerskap.

Bilag

Vedtak HELSOS, 28082018, Sak 48/18, Plan for det helsefremmende og forebyggende arbeidet i helsestasjon- og skolehelsetjeneste, inklusiv handlingsplan for forebygging av uønskede svangerskap og oppfølging av familier som er i en vanskelig situasjon på gr

Vedtak OPPVEK, 28082018, Sak 62/18, Plan for det helsefremmende og forebyggende arbeidet i helsestasjon- og skolehelsetjeneste, inklusiv handlingsplan for forebygging av uønskede svangerskap og oppfølging av familier som er i en vanskelig situasjon på gr

Vedtak FORMAN, 05092018, Sak 107/18, Plan for det helsefremmende og forebyggende arbeidet i helsestasjon- og skolehelsetjeneste, inklusiv handlingsplan for forebygging av uønskede svangerskap og oppfølging av familier som er i en vanskelig situasjon på g

Plan for helsefremmende og forebyggende arbeid i helsestasjons-januar 18.docx



Dato 12. april 2018
Saksnr.: 201703624-1
Saksbehandler Kristin Slaaen Svendsen

Saksgang

Oppvekststyret
Helse- og sosialstyret
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

28.08.2018
28.08.2018
05.09.2018
12.09.2018

Plan for det helsefremmende og forebyggende arbeidet i helsestasjon- og skolehelsetjeneste, inklusiv handlingsplan for forebygging av uønskede svangerskap og oppfølging av familier som er i en vanskelig situasjon på grunn av uønskede svangerskap.

Sammendrag

Tjenestene i helsestasjon og skolehelsetjeneste har manglet en gjeldende fagplan. Fagplan skal sette retning på prioriteringene for tjenesten i planperioden. Det ligger vedlagt tiltaksmatrise for prioriteringer i planperioden.

Det ble fremmet et verbalforslag om å utarbeide en handlingsplan for forebygging av uønskede svangerskap og oppfølging av familier som er i en vanskelig situasjon på grunn av uønskede svangerskap.

Handlingsplan for forebygging av uønskede svangerskap og oppfølging av familier som er i en vanskelig situasjon på grunn av uønskede svangerskap, ses i sammenheng med tjenester som gis i helsestasjon og skolehelsetjeneste.

Forslag til vedtak

[Planen vedtas som retningsgivende i planperioden](#)

Ragnar Evensen

Rådmann

Svein Ove Ueland
Oppvekstdirektør

Wenche P. Dehli
Helse- og sosialdirektør

Vedlegg:

Planen vedtas som retningsgivende for tjenestene

Bakgrunn for saken

Senhøsten 2016 ble det fremsatt følgende verbalforslag

Bystyret ber om en handlingsplan for å bidra til å redusere uønskede svangerskap og aborter. Planen skal også styrke tilbudet til kvinner og familier som er i en vanskelig situasjon på grunn av uønsket graviditet eller utfordringer knyttet til svangerskapet.

Verbalforslaget er i tråd med strategi for bedre seksuell helse 2017-2022 («snakk om det») og det ble satt i gang arbeid med en handlingsplan for å forebygge uønskede svangerskap og redusere aborter og styrket oppfølging av familier som er i en vanskelig situasjon på grunn av uønskede svangerskap. En handlingsplan, med tiltak bør ses i sammenheng med tjenester som gis i helsestasjon- og skolehelsetjeneste. Helsestasjon og skolehelsetjeneste har tidligere hatt en fagplan for tjenesten. Nye faglige nasjonale retningslinjer gjør at tjenestene har behov for en ny plan som viser retningen på arbeidet i tjenestene.

Om planene

Handlingsplan:

Arbeidet med å forebygge uønskede svangerskap og redusere aborter har vært et satsingsområde både nasjonalt og lokalt over flere år. Helsesøstre og jordmødre har fått forskrivingsrett på hormonell prevensjon slik at tilgjengelighet til prevensjon er bedre enn før ordningene tok til. Regjeringen har fra begynnelsen av 2000 tallet tildelt prosjektmidler for etablering av helsestasjon for unge voksne, samt gitt refusjoner for hormonell prevensjon til unge kvinner i alderen 16-20 år. Andelen kvinner som får utført abort er generelt synkende, Agder fylkene ligger lavest i landet på abort statistikken. Kristiansand har over år fått tildelt midler til etablering styrking av helsestasjon for ungdom og unge voksne. Det er spesielt to grupper kvinner som er i definert i risiko for uønskede svangerskap; kvinner i sårbare livssituasjoner og flyktninger.

Handlingsplanen beskriver utfordringsbildet og tiltak som samsvarer med nasjonale faglige retningslinjer og satsingsområder. Kartlegging av oppfølgingsarbeidet som gis av både frivillige organisasjoner og kommunale instanser, viser at det er behov for å formalisere samarbeidet. Frivillige organisasjoner har tiltak knyttet til ungdom og unge voksne i risikogrupper. Det er særlig viktig å samordne innsatsen rundt denne målgruppen. I planperioden skal det vurderes målrettede tiltak

Plan for det helsefremmende og forebyggende arbeidet i helsestasjon- og skolehelsetjeneste:

Plan for helsestasjon og skolehelsetjeneste er utarbeidet med utgangspunkt i nye nasjonale faglige retningslinjer for tjenestene, nasjonale satsinger kommunale planer . Med utgangspunkt i utfordringsbildet og problemstillinger som er kommet frem i planarbeidet, beskrives 10 fokusområder i tjenestene til målgruppen. Fokusområdene er; vold, overgrep og omsorgssvikt, foreldreveiledning, psykisk helse, rusforebyggende arbeid, sosial ulikhet, smittevern, overvekt, oppfølging av barn med sammensatte behov, migrasjonshelse og radikaliserings.

Planen gir en beskrivelse av de ulike faggruppernes arbeidsområder og kompetanse.

På bakgrunn av strategier er det utarbeidet en tiltaksmatrise (vedlegg til planen).

Tiltaksmatrisen er et arbeidsdokument som vil brukes aktivt gjennom planperioden.

Punkt 99/18: Kvartal 8 - vestre del - detaljregulering. Sluttbehandling.

Bilag

Vedtak BYUTVIK, 14062018, Sak 131/18, Kvartal 8 - vestre del - detaljregulering. Sluttbehandling.

01 Plankart datert 15-01-18.pdf

02 bestemmelser- sist datert 30-05-18

03 Planbeskrivelse med fagrapporter mm datert 15 - 01 - 18 v2

04 Snitt gjennom kvartalet.jpg

05 saksprotokoll fra by- og miljøutvalget 15-02-18.pdf



Dato 30. mai 2018
Saksnr.: 201613171-40
Saksbehandler Fredrik Sund

Saksgang
By- og miljøutvalget
Bystyret

Møtedato
14.06.2018
12.09.2018

Kvartal 8 - vestre del - detaljregulering. Sluttbehandling.

Sammendrag

Kvartal 8 ligger inntil Markens gate, mellom Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gate. Denne reguleringsplanen legger opp til at det kan bygges tettere og høyere enn i dag.

Planen sier det kan drives forretning, kontor, tjenesteyting og bevertning, og bygges inntil 50 nye boenheter. Bakgården vil bygges delvis igjen, med nye utearealer oppå et lokk over første og andre etasje. Parkering flyttes under bakken.

Teknisk direktør er positiv til å øke utnyttelsen i denne delen av Kvadraturen. Her kan det komme mange arbeidsplasser og forretninger. En fortsatt fortetting av Kvadraturen har en tydelig miljøprofil, ved å minke behovet for persontransport, og å utnytte bedre arealene vi allerede har.

Bebyggelsen som foreslås er typisk for nye prosjekter i denne delen av sentrum, hvor ulike bygårder danner et tett kvartal i fem etasjer. Den øverste etasjen er tilbaketrukket, og første etasje skal ha publikumsrettede virksomheter.

En sentral problemstilling har vært å lage en plan som tar høyde for en variert og skiftende bruk av bygningene. Det har også vært diskusjoner om byggehøyder. Teknisk direktørs holdning er at Kvadraturplanens bestemmelser om høyde skal følges. Kvartalet har ingen spesielle forhold som tilsier at det akkurat her bør bygges høyere enn hva som tillates i andre kvartaler.

Derimot anbefaler teknisk direktør at det reguleres færre parkeringsplasser her enn kommuneplanens øvre grense. By- og miljøutvalget ba om en vurdering av å ikke tillate parkering utover handicap- parkering. Teknisk direktørs vurdering er at det skal tillates parkering, men at den tillatte mengden med fordel kan reduseres. Gitt kvartalets sentrale beliggenhet ved Markens gate anbefales at det reguleres for rundt halvparten av parkeringen kommuneplanen i prinsippet legger opp til. Parkering er grundigere vurdert i på side 10 i dette saksfremlegget.

Teknisk direktør anbefaler at planen vedtas, med en justering av høyder og parkeringsdekning.

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for kvartal 8 – vestre del sist datert 15.01.18, med bestemmelser sist datert 30.05.18, med følgende endringer:
 - a. Byggehøyder justeres til å være i tråd med Kvadraturplanens høydebestemmelser. Høyder for nedre gesims settes til 15,5 m over gateplan.
 - b. Parkeringsdekningen justeres til maksimum *1 plass per 200 m2 kontor/forretning/tjenesteyting, og 1 plass per to leiligheter.* § 1.1.12 endres.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å fremlegge en utbyggingsavtale.

Terje Lilletvedt
Teknisk Direktør

Venke Moe
Plan- og bygnings sjef

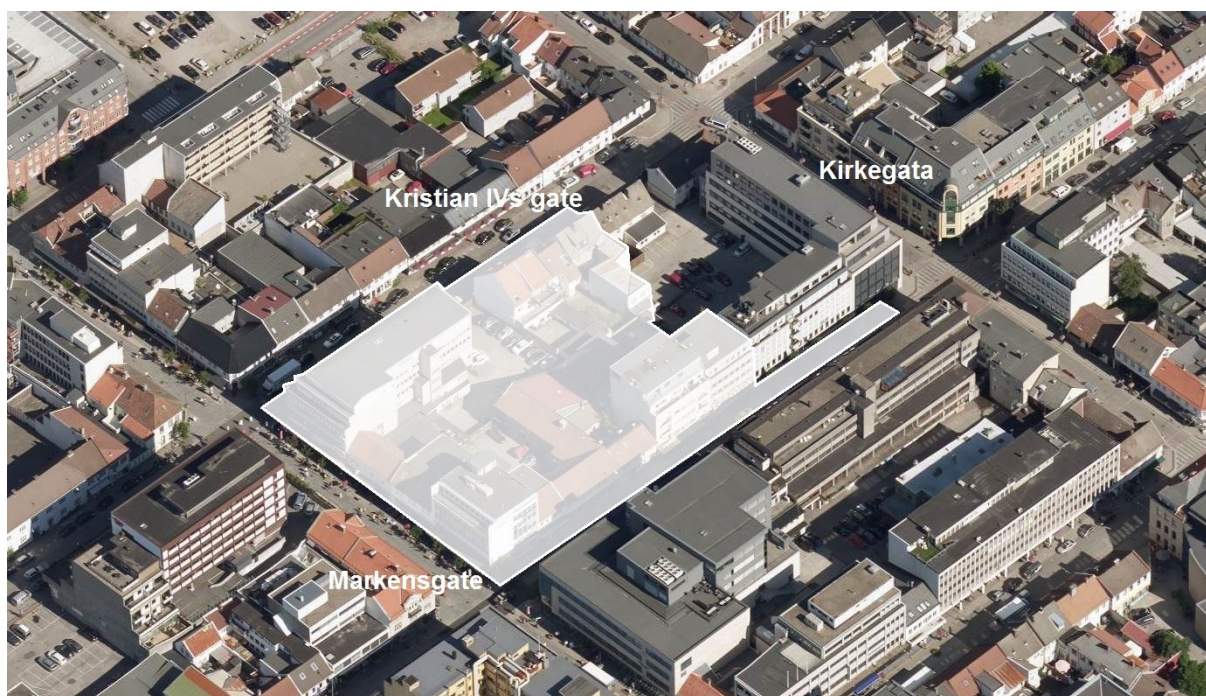
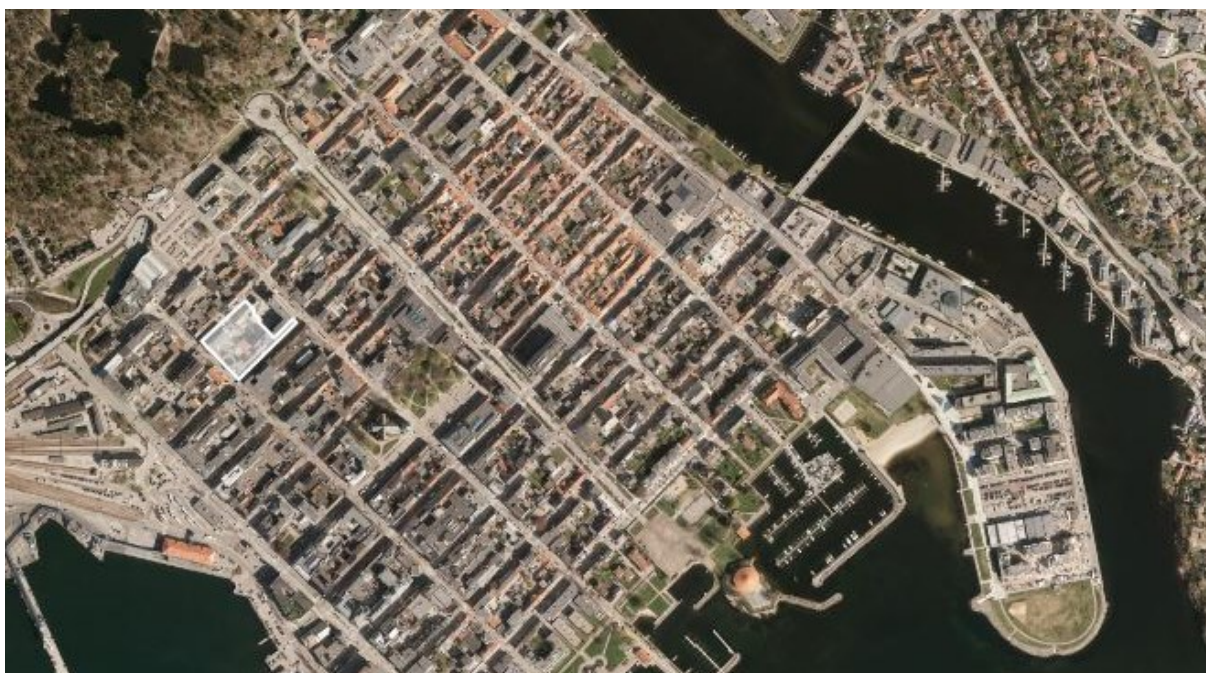
Vedlegg:

1. Plankart for tre nivåer, sist datert 15.01.18
2. Bestemmelser, sist datert 30.05.18
3. Planbeskrivelse, sist datert 15.01.18, med fagrapporter mm.
4. Snitt gjennom kvartalet.
5. Saksprotokoll – førstegangsbehandling 15.02.18.

BAKGRUNN FOR SAKEN

Kvartal 8 ligger mellom Markens gate, Kirkegata, Henrik Wergelands gate og Kristian IVs gate. Kvartalet er det nest øverste langs Markens gate.

Basis Arkitekter fremmer forslaget til detaljregulering på vegne av HSH Eiendom og andre gårdeiere i kvartalet. Hensikten er å regulere for en tettere og høyere bebyggelse. Planen legger opp til en blandet bruk med forretning, kontor og tjenesteyting, og mulighet for inntil 50 leiligheter.



Henrik Wergelands gate er hovedbusstrasé og enveiskjørt, mens Kristian IVs gate og Kirkegata har vanlig trafikk i begge retninger. Markens gate er gågate forbi hele kvartalet. Terrenget er relativt flatt, men faller svakt mot Markens gate.

Dagens bebyggelse er blandet. Her ligger større forretningsgårder side om side med lave trehus:

Markens gate



Kristian IVs gate



Henrik Wergelands gate



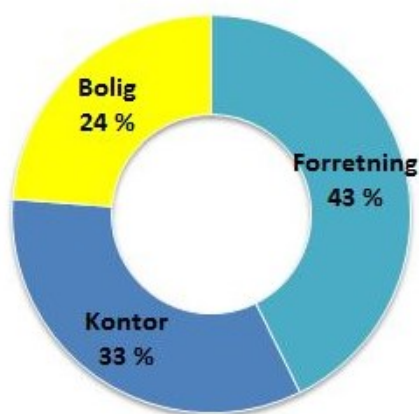
I dag er det forretningslokaler i alle førsteetasjer, bortsett fra i det laveste trehuset i Kristian IVs gate. HSH Eiendom AS eier tre eiendommer, og en tredjedel av arealet i planområdet. Det resterende arealet er fordelt på ti eiendommer med flere ulike gårdeiere.

Planens innhold

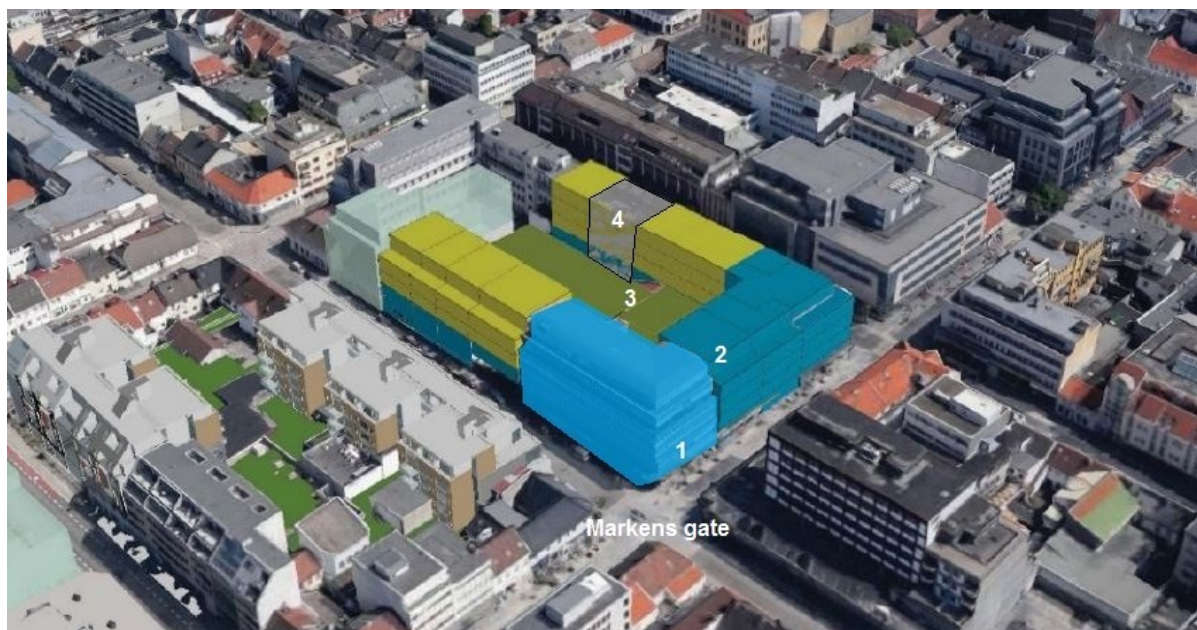
Planens hovedgrep er en typisk kvartalsstruktur, med større bygningsvolumer enn i dag. Utnyttelsen økes ved å tillate nye, høyere bygårder og en gjenbygd bakgård. Nybygg kan være opptil 17 meter dype inn fra gaten, og med god takhøyde.

Formål: Planen sier at det kan drives forretning, kontor, tjenesteyting og bevertning. Fra tredje til femte etasje kan det også bygges inntil 50 leiligheter. Det indre gårdsrommet kan gjenbygges i én og to høye etasjer, med utearealer oppå.

Samlet reguleres det 23 284 m² bruksareal. En tredjedel av arealet er parkeringsanlegg under bakken. Bygningenes formål vil kunne fordele seg noenlunde slik, mellom bolig, forretning/tjenesteyting og kontor/tjenesteyting:



Planen regulerer alle felt med flere mulige formål, hvilket gir rom for en variert og fleksibel bruk. Planen sier heller ikke at det må bygges boliger. Fordelingen mellom ulike funksjoner kan dermed bli annerledes enn skissert over. Innholdet i kvartalet vil også kunne endres over tid. Samtidig setter planen noen rammer for hvilke funksjoner som kan plasseres hvor:



1. Forretning tillates i de to nederste etasjene. Første etasje mot gaten skal ha forretning, tjenesteyting og bevertning, med krav om publikumsrettet virksomhet. Kontor er ikke tillatt på gateplan.

2. Mot Markens gate reguleres det ikke bolig. Boliger (gult over) er lagt til Kristian IVs gate og Henrik Wergelandsgate, på nivåer tilsvarende tredje til femte etasje. Der skal det ikke drives bevertning.
3. Bakgården (grønt) skal kunne gjenbygges. Oppå skal det da etableres felles grønt uteareal med sandlekeplass. Etter hvert som kvartalet bygges ut skal eksisterende utkjørsler stenges, og erstattes av én ny til Kristian IVs gate.
4. Innenfor planområdet kan det rives og bygges nytt på alle eiendommene, bortsett fra Henrik Wergelands gate 17A. Bygget er tegnet av Tilo Schoder og foreslås regulert til bevaring.

Planbeskrivelsen har en oversikt over hvor mye areal som reguleres til de ulike formål. Der finner du også illustrasjoner som viser hvilken høyde og utnyttelse planen tillater.

Forretning: Planen åpner for at det kan etableres forretning i hele første og andre etasje, samt i fem etasjer mot Markens gate.

Kontor og tjenesteyting: All bebyggelse fra 2. til 5. etasje kan benyttes til kontor og tjenesteyting.

Bolig: Arealet som reguleres til bolig/tjenesteyting (BKB9 til BKB11 i plankartet) kan ha inntil 50 boenheter. Størrelsen på leiligheter skal være variert, med en overvekt av leiligheter over 50 m². Disse begrensningene er satt for å hindre at det kun oppføres små ett-roms leiligheter her.

Uteareal: Dersom det bygges nye boliger vil de ha felles uteoppholdsareal på et lokkover forretning/parkering inne i bakgården. Uteareal i bakgården vil ligge stille og skjermet og ha gode solforhold. Plassen skal opparbeides med sitteplasser og beplantning, samt 250 m² sandlekeplass. Leiligheter som ligger på nivå med den hevede bakgården kan ha private forhager. I tillegg kan det bygges felles takterrasser og private balkonger.

Parkering:

Planforslaget åpner for parkering i to nivåer under bakken. Her kan det komme 150 nye parkeringsplasser når planen er fullt utbygd. I tillegg kan areal på bakken i indre gårdsrom – SAA i plankartet- brukes til parkering, inntil annen bruk av arealet er avklart. Til sammenlikning rommer anlegget under Sandens kjøpesenter 180 plasser. Areal under bakken vil også ha boder, tekniske rom og sykkelparkering.

By- og miljøutvalget ba ved førstegangsbehandling om en vurdering av å ikke tillate parkering utover handicap-plasser. Planen fremmes derfor med et forslag om færre plasser, rundt 80 i stedet for 150. Se eget punkt om parkering under vår vurdering av planforslaget.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

Statens planretningslinjer skal ligge til grunn for planleggingen vi gjør i kommunene. Forslaget er i tråd med retningslinjene:

I byområder og nær kollektivknutepunkter bør det legges vekt på særlig høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.

Planforslaget oppfyller muligens ikke retningslinjen om at *all vekst i persontransporten skal tas av sykkel, gange og kollektiv*. Her reguleres det for mange nye parkeringsplasser. Mengden parkering er imidlertid innenfor kommuneplanens parkeringsbestemmelser.

Dersom nye arbeidsplasser og forretninger i Kvartal 8 erstatter andre usentrale lokaler, vil reguleringen likevel ha en god miljøeffekt. Beliggenheten gir mange flere muligheten til å velge sykkel, gange og kollektiv, og ha kortere reiseavstand.

Planforslaget er også i tråd med Regionalplan for Kristiansandsregionen. Den anbefalte strategien for utbygging er å fortette i eksisterende sentrum (pkt.8.1). Arbeidsintensive virksomheter og virksomheter med publikumsservice skal legges til sentrum. Det gjøres her.

Vi vurderer at planen kan bidra til å nå målene i den nye Kommuneplanens samfunnsdel 2017-2030. Kvadraturen skal ha høyest prioritet for bygging av nye boliger og besøks- og arbeidsintensive arbeidsplasser. Planen gir en kompakt byutvikling med relativt høy arealutnyttelse. Reguleringen kan bidra til en fortsatt utvikling av Kvadraturen som et attraktivt og vitalt senter.

I Kommuneplanens arealdel er kvartalet sentrumsformål, slik det nå reguleres for.

Gatebruksplan for Kvadraturen vil følges opp når dette kvartalet bygges ut. Det stilles krav om teknisk plan for Kristian IVs gate og Henrik Wergelands gate. Disse gatene skal opparbeides etter prinsippene i gatebruksplanen.

Kvadraturplanen (Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn- del 1) sine bestemmelser er videreført. Kvartalet ligger i den såkalte City-delen av sentrum, hvor vi primært ønsker handel og arbeidsplasser.

Planforslaget avviker fra Kvadraturplanen med en halvmeter byggehøyde, for den nederste gesimsen. Den øverste tilbaketrukne etasjen har en høyde tilsvarende Kvadraturplanen.

Reguleringsplan for Kvartal 8: Den østlige delen av kvartalet mot Kirkegata ble regulert i 2002 og er ikke en del av denne reguleringsplanen. I det nordøstlige hjørnet av kvartalet– Kristian IVs gate- er det regulert et bygg for forretning/kontor som ennå ikke er oppført.

I nord ligger Kvartal 2, som i 2015 ble regulert til samme type formål som her. Der ble det imidlertid regulert for en stor andel boliger, mens boligandelen i dette kvartalet er lavere.

Vedlagte illustrasjoner viser både denne reguleringsplanen, og bebyggelsen som allerede er vedtatt i nabokvartalene.

Offentlig ettersyn

Planforslaget ble fremmet til by- og miljøutvalget den 15.02.18. Utvalget vedtok å legge planen ut for offentlig ettersyn. Samtidig ba utvalget om innspill til høyder, bruk av tre og å knapt tillate noe parkering. Vedtakene finner du som vedlegg 5, saksprotokoll fra møtet.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn fra 23.02 til 13.04.18. Det kom inn 5 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og Plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering.

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder var i brev den 11.04.18 positive til reguleringen. Fylkesmannens tidligere innspill er godt i varetatt. Planen følger i all hovedsak opp Kvadraturplanen. Positiv til krav om mange sykkelplasser og lading for bil.

Fylkesmannen vil gi faglig råd om å legge inn hensynssone for mulig forurenset grunn i plankart for nivå U1 og U2 og nivå 1 og 2. Ved terrenginngrep i områder hvor det er mistanke om forurenset grunn, plikter tiltakshaver å gjennomføre de tiltakene som er nødvendige for å sikre at anleggsarbeidet, herunder oppgraving og disponering av ev. forurenset masse, ikke medfører forurensningsspredning eller fare for skade på helse eller miljø, jf. forurensningsforskriften § 2-5.

Fylkesmannen er positiv til at planforslaget har klare støybestemmelser, og sikrer gode utearealer.

Videre gis et faglig råd om at planområdet må sjekkes mot kommunens kart over luftforurensing. Her er det også trafikkstøy. Fylkesmannen vurderer planområdet som sentrumsområde. Her kan det godtas noe redusert luftkvalitet – slik retningslinjer for luftkvalitet åpner for.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar:

Bestemmelsene krever at grunnen undersøkes før det kan bygges. Forurensede masser skal behandles etter forurensingsforskriften. Vi ser derfor ikke behov for en hensynssone for forurenset grunn.

Planen er vurdert i forhold til luftforurensing. Som Fylkesmannen godtar vi fortettingen selv om det tidvis kan være noe redusert luftkvalitet i sentrum. Denne type utbygginger vurderes til å på sikt bidra til bedre luftkvalitet lokalt, ved å redusere transportbehovet.

Vest-Agder fylkeskommune v/ avdeling for plan og miljø skrev en merknad den 11.04.18.

De er positive til at planen gir bedre fremkommelighet for kollektivt, ved å stenge utkjørsler til Henrik Wergelands gate. De reagerer ikke på den foreslåtte høyden. Fylkeskonservatoren ser heller ikke behov for å kreve fasader i tre i Kristian IVs gate, ut fra bevaringshensyn.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten har tatt innspillet til etterretning.

Statens Vegvesen, er i brev datert 06.04.18 positive til økt utnyttelse i kvartalet. De er også positive til at det planlegges å stenge utkjørsler til Henrik Wergelands gate, som er busstrasé.

Christianssands Byselskab skriver den 12.03.18:

Av hensyn til historie og estetikk er det viktig å holde fast ved Kommunedelplan for Kvadraturen. Når et kvartal skal bygges ut må de enkelte bygningene forholde seg til hverandre og gateløpene rundt. Gatene må fremstå som en reflektert, estetisk enhet. De foreslåtte høydene for Kristian IVs gate vil legge store deler av gaten i skyggen det meste av dagen. Huset på hjørnet av Kirkegata/ Kristian IVs gate er bevart. Det må legges føringer for nabobebyggelsens dimensjoner og utføring.

Byselskabet støtter krav om fasader i tre i Kristian IVs gate. Det kan bli et estetisk løft. Kvadraturen har grelle eksempler på at en harmonisk variert husrekke er revet og så erstattet med en lang høy monoton fasade. Det må ikke få skje her. De støtter også at Henrik Wergelandsgate 17 A bevares.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar: *Vår innstilling er byggehøyder skal følge Kvadraturplanen, regulant ønsker å bygge rundt en halvmeter høyere. Bebyggelsen i reguleringsplanen grenser ikke opp mot den bevaringsverdige hjørnebygningen Kirkegaten / Kristian IVs gate. Vi har valgt å ikke kreve bruk av tre i fasader her.*

Rådet for Funksjonshemmede skrev den 28.08.18 at det må reguleres HC- plasser i hele kvartalet, ikke kun i vestre del. Rådet forutsetter ellers at alle lover og forskrifter blir fulgt.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar: *Reguleringsplanen gjelder kun den vestre delen av kvartalet. I den østre delen er det tidligere vedtatt en reguleringsplan hvor HC-plasser er regulert. Hele kvartalet vil ha en vanlig dekning av HC-plasser.*

Medvirkning

Regulant har hatt en tett dialog med gårdeierne i kvartalet. Ellers har det ikke vært noen spesiell medvirkning.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Oppstartsmøtet var i november 2016. Tilbakemeldingen da var positiv, og de aller fleste innspill fra møtet er tatt hensyn til. Unntaket er at det foreslås å bygge en halvmeter høyere enn hva Kvadraturplanen legger opp til.

Komplett planforslag ble diskutert i samarbeidsgruppa september 2017. Innspillene derfra er tatt med i planen.

PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Kvadraturen har den største konsentrasjonen av arbeidsplasser i landsdelen. En tettere lokalisering av arbeidsplasser gir i snitt en høyere produktivitet. En kompakt by er derfor en skapende og produktiv by. Denne reguleringsplanens fokus er på handel, kontor og tjenesteyting. Ved å rive og bygge tett, vil flere kunne gå hit på jobb i fremtiden.

Planens hovedgrep er å følge den vanlige kvartalsstrukturen, med høyere og dypere bygg enn i dag. Byggenes innhold reguleres relativt løst, og arealet skal kunne brukes til mange typer funksjoner. Viktige hensyn - som bokvalitet, trygghet og liv i gatene – er likevel sikret gjennom planbestemmelsene.

Tonen i høringsuttalelsene er positiv. Administrasjonen har også vært gjennomgående positiv til denne planen.

Senterstruktur: Planen åpner for mange nye forretninger, tjenester og bevertning. Det kan etableres butikker/servering i to nivåer, og mot Markens gate forretninger i inntil fem nivåer. Planen bidrar til å styrke bykjernen, og kan gi økt bruk av denne delen av Kvadraturen.

Boligformål: Dersom det bygges nye leiligheter her, sier planen at minst halvparten må være over 50 m². Det sikrer et minimum av bokvalitet og noe variasjon i type husstander. I planprosessen har det vært et poeng å begrense høye konsentrasjoner av ett-roms leiligheter i Kvadraturen. Boligsammensetningen i Kvadraturen vil likevel ikke endres som følge av denne utbyggingen.

Det er positivt om planområdet får nye beboere, men vi har ikke sett behov for å kreve at det bygges boliger. Kvartalet har allerede beboere, og i nabokvartalene planlegges det mange nye leiligheter. Nærmiljøet står dermed ikke i fare for å bli ubebodd. Kvartalet ligger i en del av byen (city-delen) hvor vi primært ønsker at det tilrettelegges for næring.

Planen krever ingen utbedring av uteareal for eksisterende beboere, men setter krav om gode uteareal i bakgården (f_BUT1) dersom det bygges nye leiligheter.

Transport og parkering:

Nye arealer i Kvarter 8 kan erstatte handel, bolig og arbeidsplasser utenfor bykjernen. Det kan gi en god miljøeffekt. Kvadraturen har en optimal beliggenhet for at folk skal kunne velge sykkel, gange, kollektiv og bildeling. I de omkringliggende kommunene er det en stor andel som pendler til jobb i Kristiansand. Ved en arbeidsplass i sentrum vil flere pendlere fra utenfor kommunen kunne lettere velge bort bilen. Planen krever også plass for inntil tre hundre sykler, og alle biloppstillingsplasser skal ha uttak for lading.

Vår anbefaling er en parkeringsbestemmelse her som tillater rundt 60-80 parkeringsplasser, halvparten av det opprinnelige forslaget. Begge utfall vurderes til å redusere behovet for persontransport, dog i noe ulik grad.

Endring etter høring, færre nye parkeringsplasser.

By- og miljøutvalget ba om en vurdering av ikke å tillate parkering, utover nødvendige handicap-plasser. Vi har kun fått innspill om parkering fra de største gårdeierne i planområdet. De opplyser om at de ønsker å regulere i tråd med kommuneplanens parkeringsbestemmelser. Dette vil kunne gi inntil 160 biloppstillingsplasser. De to største gårdeierne sier at de ønsker muligheten for å kunne bygge ut disse plassene, men at det ikke dermed er gitt at alle plassene vil bygges ut. Regulantene mener det vil være en forskjellsbehandling av akkurat deres kvartal dersom de ikke kan bygge all den parkering kommuneplanen i utgangspunktet tillater.

Administrasjonen vil anbefale at det reguleres parkering i kvartalet. Samtidig åpner kommuneplanen for at kommunen kan kreve et lavere antall parkeringsplasser der hvor situasjonen tilsier det.

Bystyret vedtok også i september 2017 en ny strategi for all arealplanlegging i Kristiansand. De to første punktene i kommunens nylig vedtatte strategi er å

- 1. Redusere transportbehovet,*
- 2. Legge til rette for at veksten i persontransport tas av gange, sykkel og kollektive løsninger.*

Strategien i Kommuneplanens samfunnsdel erstatter deler av kommuneplanen fra 2011. En reduksjon i mengden nye parkeringsplasser vil være i tråd med den nylig vedtatte strategien for Kristiansand.

Beliggenheten kunne knapt vært mer sentral. Her er det rikelig med muligheter til å velge annen transport enn egen bil. Allerede finnes det omkring 10 000 parkeringsplasser i Kvadraturen, blant annet flere muligheter for parkering i allment tilgjengelige p-hus. Av dem som skal handle eller gå på jobb i kvartal 8 vil derfor mange ikke være avhengig av å parkere inne i dette kvartalet, selv om de velger å ta bilen.

For nye boliger i Kvadraturen har det tidvis vært krevd for mange parkeringsplasser, med det resultat at boligkjøpere har måtte betale for parkeringsanlegg de ikke ønsker. Unødig store parkeringsanlegg driver opp prisen for leiligheter, hvilket spesielt gir utslag for de rimeligste leilighetene. Samtidig ser vi at noen grupper vil fortsatt være avhengig av eller ønske å ha egen plass for bil.

Private grunneiere har en rimelig forventning om å få bygge det antall plasser som angis i kommuneplanens parkeringsbestemmelser, selv om kommunen har anledning til å avvike fra disse.

En riktig parkeringsdekning er derfor ikke null. Det skal fortsatt være rom for bilen i Kvadraturen, både for beboere, handlende og ansatte. Administrasjonen vil ikke anbefale at det ikke tillates noe parkering. Vår vurdering er at det tillates færre nye parkeringsplasser enn hva planen opprinnelig legger opp til. Vi vil anbefale en løsning i midten. Vårt forslag er et kompromiss om at det tillates

maks 1 plass per 200 m2 forretning/kontor/tjenesteyting/bevertning, og maks 0,5 plasser per boenhet.

Det vil samlet gi en øvre grense på rundt 60 – 80 parkeringsplasser, avhengig av hvordan planen bygges ut.

Samtidig vurderer vi at reguleringen vil ha en meget god miljøprofil selv om den opprinnelige mengden parkeringsplasser tillates. Planen stiller uansett krav til mange sykkelplasser, og alle p-plasser skal ha lading.

Bevaring:

Innenfor planen kan alle bygg utenom ett rives. Henrik Wergelands gate 17 A foreslås bevart. Bygården er tegnet av Thilo Schoder og har høy arkitektonisk kvalitet, god utforming og utnyttelse. Ingen av trehusene i planområdet er markert i Kvadraturplanen som bevaringsverdig. Selv om rekken av trehus i Kristian IVs gate er har fine kvaliteter har heller ikke byantikvaren sett behov for å kreve at ytterligere hus reguleres til bevaring. Kvartalet vil derfor kunne endres betydelig fra slik det ser ut i dag.

Administrasjonen har oppfordret til at dagens trehusrekke i Kristian IVs gate erstattes av nye bygårder med tre som fasademateriale. Trehusbebyggelsen er en viktig del av byens historiske identitet. Slik ville trehusbyen Kristiansand videreføres i fremtiden selv om det bygges nytt og tett. Vi har også oppfordret til at det benyttes tre som hovedkonstruksjon i nye bygg.

By- og miljøutvalget ba om en vurdering av krav om trefasader da planen ble sendt på høring. Det kom inn to innspill om det, se merknadene over. De private forslagsstillerne var sterkt negative.

På andre siden av Kristian IVs gate planlegges samtidig ny bebyggelse kun med mindre innslag av tre, og gatas uttrykk vil endres. Administrasjonen har valgt å ikke kreve tre i fasader i dette kvartalet. Ved politisk behandling må det i så fall vedtas et tilleggspunkt om at trehusrekken i Kristian IVs gate skal erstattes av bygg med fasader hovedsakelig i tre.

Utforming: Kvartalet planlegges bymessig og tett, med bebyggelse typisk for nyere deler av Kvadraturen. I førsteetasje er det krav om publikumsrettet virksomhet, og minst én inngang per eiendom. Den øverste etasjen skal være tilbaketrukket av hensyn til sol i gatene rundt. Byggene danner en tett rekke langs gaten rundt et indre gårdsrom. Hver enkelt eiendom skal fremstå som en egen bygård med en særegen utforming. Det skal være et tydelig skille i utforming fra bygg til bygg. Planen går langt i å kreve variasjon fra eiendom til eiendom. Hensikten er å unngå monotone kvartaler i sentrum. Ellers legger planen få føringer på utformingen av nybygg.

Sol og skygge er godt illustrert i planbeskrivelsen. Bebyggelsen som reguleres vil gi noe mindre sol i gatene. Spesielt gjelder dette for Kristian IVs gate, hvor dagens lave rekke med trehus kan erstattes av en tett rekke av bygårder i fem etasjer. Solforholdene i Kristian IVs gate vil da kunne bli tilsvarende hva de i dag er i Henrik Wergelands gate, på sørsiden av dette kvartalet. Beboere vis-a-vis i Kristian IVs gate vil kunne få noe mindre sol før klokka 16. Markens gate vil bare få skygge før klokka 10 (vintertid) og klokka 11 (sommer).

Høyder: Proporsjonene mellom bygg og gateløp i Kvadraturen er gjennomtenkte, og gir dagslys til gater og bygg. En økt byggehøyde vil skje på bekostning av sol og dagslys i gatene i sentrum. Vi anbefaler derfor at gesimshøyder inne i Kvadraturen settes i tråd med Kvadraturplanen.

Støy preger både i Kristian IVs gate og Henrik Wergelands gate, hvor det er kartlagt rød og gul støysone. Planen sier derfor at der hvor lydnivået utenfor er for høyt, skal boliger ha et soverom lagt til den stille siden av bygget. Utearealer i bakgården vil ligge skjermet for støy. Før nye boliger kan tas i bruk skal akseptable lydnivåer innendørs være dokumentert.

Luftkvalitet

Som nevnt anbefaler vi en fortetting i Kvadraturen selv om det tidvis kan være noe redusert luftkvalitet i sentrum. Denne type utbygginger vurderes til å på sikt bidra til bedre luftkvalitet lokalt, ved å bidra til å redusere transportbehovet. Inntak til ventilasjon skal plasseres over tak.

Barn og unges interesser vurderes som ivaretatt. Dersom det bygges nye boenheter må en del av Nybyen nærmiljøpark utbedres, for at nye beboere skal få et tilstrekkelig park- og lekeareal. En ny sandlekeplass må også på plass inne i kvartalet. Skole og barnehagesituasjonen er omtalt i planbeskrivelsen.

Universell utforming: Alle offentlig tilgjengelige bygg, butikker, tjenesteyting, servering og arbeidsplasser skal være universelt utformet. Leilighetene må bygges tilgjengelige, etter dagens lovverk.

Risiko- og sårbarhetsanalyse er gjort og viser ingen spesielle forhold. Se vedlegg til planbeskrivelse.

Vei, vann- og avløp: Gategrunnen skal reetableres i tråd med godkjent teknisk plan. Overvannshåndtering vil kreve fordrøyning på tak og i magasin under bakken. Det tillates maksimalt et påslipp av 15 liter i sekundet til kommunalt VA- nett.

Naturmangfoldloven §§ 8-12: Planområdet er bygd ut allerede, og Naturmangfoldloven er ikke relevant.

Økonomiske konsekvenser for kommunen:

Planen har ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen. Uteareal og lekeplass i bakgården er privat. Ingeniørvesenet skal stå for drift av kommunalteknisk infrastruktur, som i dag.

På sikt har planen positive økonomiske konsekvenser for kommunen. En tettere bykjerne gir reduserte utgifter til veianlegg, teknisk infrastruktur, renovasjon, brøyting, transport, skole- og barnehage og omsorgstjenester.

Oppsummering

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener planen legger opp til gode kvaliteter, gjennom en typisk bymessig utbygging. De ulike funksjoner er fornuftig plassert i kvartalet. Kvartalsbebyggelsen viderefører Kvadraturens historiske form, selv om mange bygg kan rives.

Kristiansand har satt seg ambisjoner om å bli en kompakt, skapende og grønn by. Denne planen er et skritt i den retningen. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at planen vedtas.

Fredrik Sund, 30.05.18

Punkt 100/18: Flekkerøy - 1/4 m.fl. - detaljregulering - sluttbehandling

Bilag

Vedtak BYUTVIK, 14062018, Sak 130/18, Flekkerøy - 1/4 m.fl. - detaljregulering - sluttbehandling

1. Plankart, sist datert 21.12.2017
2. Bestemmelser, sist datert 29.05.2018
3. Planbeskrivelse, sist datert 21.12.2017
3. Planbeskrivelse, sist datert 21.12.2017
4. Fotomontasje, 3D illustrasjoner og parkeringsløsning
5. Innledende vurdering, vann- og avløpsanlegg
5. Innledende vurdering, vann- og avløpsanlegg
6. ROS-sjekkliste



trArkivsak-dok. 201106094-64
Saksbehandler Jøran Syversen

Saksgang	Møtedato
By- og miljøutvalget	14.06.2018
Bystyret	12.09.2018

Flekkerøy - 1/4 m.fl. - detaljregulering - sluttbehandling

Sammendrag

Planområdet ligger på Mæbø på Flekkerøya med Flekkerøya kirke i sør som nærmeste nabo og på nordsiden finner en bo - og servicesenteret til kommunen. Planforslaget hjemler fire to mannsboliger øst i planområdet. Vest i planområdet er det tilrettelagt for leilighetsbebyggelse i inntil 3 etasjer fordelt på tre lameller med totalt 45 leiligheter. Planforslaget legger til rette for dels parkering under bakken og dels i første etasje som delvis blir skjult under bakken og delvis får innebygd fasade ut mot gate.

Kvartalslekeplass skal tilrettelegges utenfor planområdet i nordøst, med bidrag fra denne og to tilliggende planer.

Planområdet ligger sentralt plassert tett inntil senteret på Flekkerøya i vest, og med kirka og bo – og servicesenteret som nærmeste naboer. Leilighetsbebyggelsen vil bygge opp om senteret og styrke dette, samtidig er det tilpasset omgivelsene ved at det er nedtrapping av leilighetsbebyggelsen mot kirka.

Flekkerøya består i dag stort sett av eneboligbebyggelse, og planforslaget vil gi et annet tilbud til de som fortsatt ønsker å bo på øya, men vil ha noe enklere, med litt mer service og mindre vedlikehold.

Det er rekkefølgekrav til oppgradering av lokalveien Vragesløyfen, som skal senkes noe på høybrekket og breddeutvides slik at det blir et fortau langs med nesten hele planområdet. Det er krav til lokal fordrøyning med sedum tak eller annen fordrøynings løsning. Planforslaget legger også til rette for en snarvei fra boligområdet i sørøst og ned til kirkegården.

Forholdet til kirka er ivaretatt ved at bebyggelsen trappes ned og underordnes kirka, samt at det reguleres en grøntbuffer i form av et kommunalt friområde som skal skjerme bebyggelsen mot kirka og gravplassen. Det er også gjennom prosessen stilt krav til at trappehus/heishus ikke skal dominere ut mot fasaden som vender mot kirka.

Teknisk direktør vurderer planforslaget som et godt bidrag til å bygge opp om områdesenteret på Flekkerøya, og en boligtype med leilighetsbebyggelse som det er lite av på Flekkerøya. Teknisk direktør anbefaler at planforslaget vedtas.

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Flekkerøya, 1/4 m.fl. sist datert 21.12.2017, med bestemmelser sist datert 29.05.2018.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å fremlegge en utbyggingsavtale.
3. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.

Terje Lilletvedt
Teknisk direktør

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Lovpålagte vedlegg

1. Plankart, sist datert 21.12.2017
2. Bestemmelser, sist datert 29.05.2018
3. Planbeskrivelse, sist datert 21.12.2017

Bakgrunnsstoff

1. Illustrasjoner (3D-perspektiver og fotomontasje, situasjonskart for parkering)
2. Notat innledende vurdering vann – og avløps situasjonen.
3. Sjekkliste for risiko- og sårbarhetsanalyse

BAKGRUNN FOR SAKEN

Det er arkitektkontoret Haarklau – Lindeberg – Egeland as som i samarbeid med rådgivende ingeniørfirma Stærk & Co fremmer planforslaget på vegne av Gluggvarden as. Gluggvarden as er tiltakshaver for leilighetsprosjektet av planen, mens for eneboligtomtene er det enkeltgrunneiere som er tiltakshaver. Planforslaget er en fortettingsplan for boliger nær sentrum av Flekkerøya.

Dagens situasjon



Lokaliseringskart av planområdets plassering ved Flekkerøya kirke.

Planområdet ligger på Mæbø på Flekkerøya, og nærmeste nabo i sør er Flekkerøy kirke og kirkegården. I nord grenser planområdet til veien Vragesløyfen, med omsorgssenteret som tiliggende nabo. Planområdet omfatter eiendommene gnr. 1 bnr. 4, 78, 191, 208, 279, 336, 642 og 709. Mot kirka er det en grønn buffer som er viktig å bevare for å skape avstand mellom kirka/kirkegården og den nye bebyggelsen. Planområdet ligger på et høyere platå enn kirkegården, og har gode solforhold.



Ortofoto over planområdet med planomrisset av planen med rød tykk strek.



Skråfoto over planområdet sett fra vest.

Planens innhold

Planområdet er på ca. 11,2 daa. Innenfor planområdet er det planlagt tre leilighetsbygg som danner en rygg mot veien til Vragesløyfen. De gode uterommene åpnes opp med fasader mot sør, mens inngangs sonen vender seg mot nord. Boligene mot vest vil ligge støyutsatt til fylkesvei. Det kan etableres inntil 45 leiligheter innenfor området, hvor parkering skal anlegges i underetasje eller i en første etasje som delvis skal skjules bak spiler eller lettvegger i kombinasjon med underetasje. Leilighetsbyggene har variasjon i høydesprang som delvis tilpasser seg terrenget i sørvest, og høyeste gesims blir på kote, c + 28,5 mot øst og vest, mens mot sør skal to lameller trappes ned til kote, c + 25 og c + 22.

Mot øst legges det til rette for fire tomannsboliger innenfor et område som i dag har en enebolig og en hytte. Mot sør er terrenget utfordrende, og bebyggelsen er delvis tilpasset høydedraget med nedtrapping, og byggegrenser som tar hensyn til kolle.

Planen har rekkefølgekrav til utbedring av veien Vragesløyfen med fortau langs nesten hele strekningen. Det skal anlegges en ny privat vei (SKV3) som fører til en ny to mannsbolig (BFS3), privat parkering for noen naust (SPP1), og gir tilgang til leilighetsbygg for brannbil samt renovasjonsløsning med nedgravde containere.

Innenfor planområdet skal det anlegges privat lekeplass for leilighetsbyggene, og det er rekkefølgekrav til kvartalslekeplass i Mæbø 1/5 – planen nordøst for planområdet.

Det er krav til 25 m² uteoppholdsareal pr. leilighet på bakkeplan, i tillegg til krav om balkong på minimum 8 m². For eneboligene er kravet 80 m² uteoppholdsareal pr. boenhet. Områder ligger sørvestvendt og har gode solforhold.



Fotomontasje som viser ny leilighetsbebyggelse sett fra sørvest i fugleperspektiv



Fotomontasje som viser ny leilighetsbebyggelse sett fra nord i fugleperspektiv

Det er i tidligere utredninger og i kommuneplanen vist at det langs fylkesvei er støytutfordringer som må løses med krav til støyskjerming for uteoppholdsarealer. Fasader må evt. støyskjermes, det må anlegges støyskjerm og det er krav til leiligheter med stille side.

Gravplassen blir skjermet mot bebyggelsen med en grøntskjerm innenfor areal regulert som offentlig friområde som en buffer mot sør.



Fotomontasje av ny bebyggelse for kirka og leilighetsbygget som er etterspurt dokumentasjon.

PLANPROSESSEN

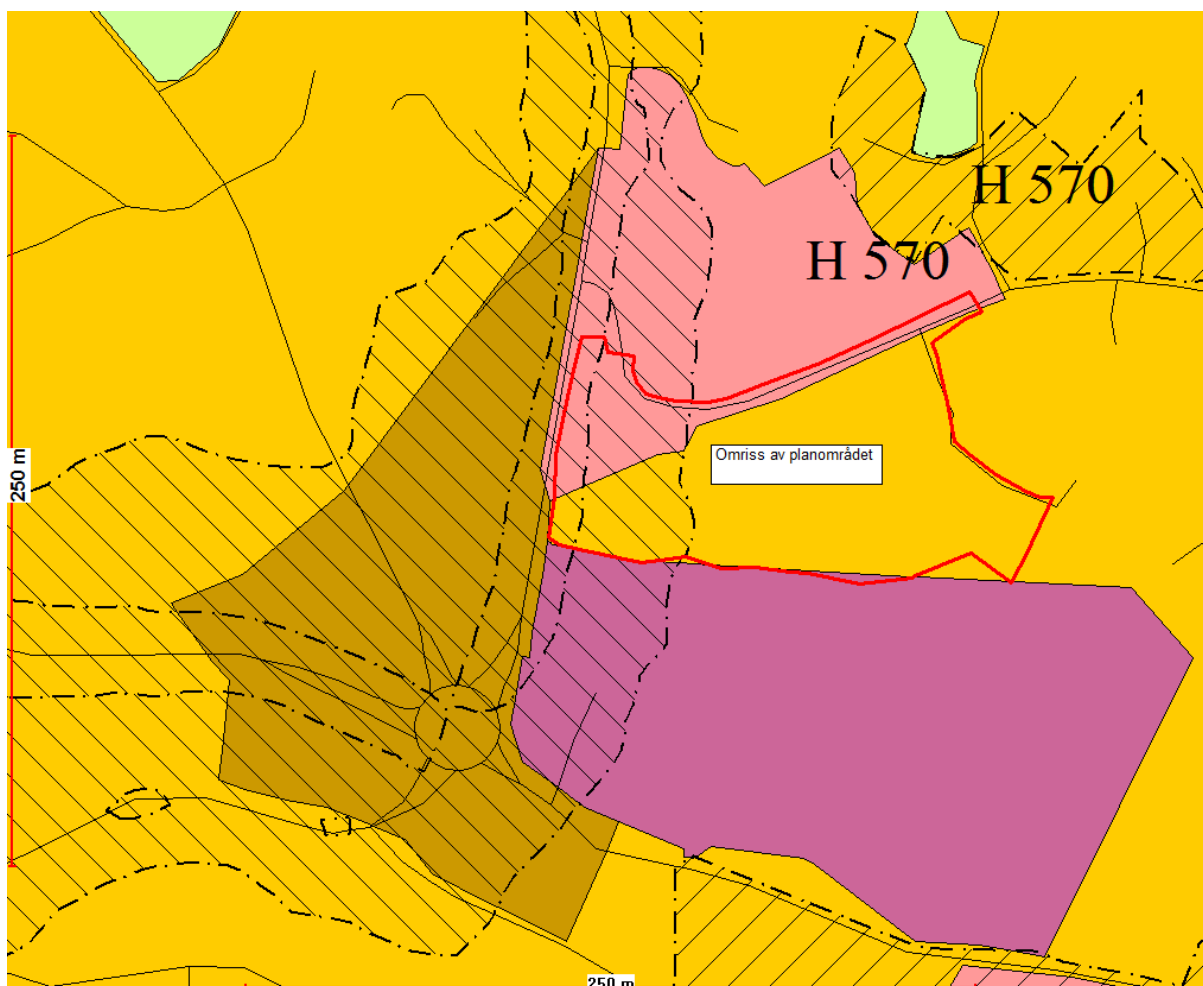
Gjeldende planer

Kommuneplanen (2011-2022):

I kommuneplanen er planområdet avsatt til *nåværende bebyggelse og anlegg*.

Omkringliggende areal i nord og litt innenfor planområdet er avsatt til nåværende offentlig eller privat tjenesteyting, i sør er det regulert til nåværende grav – og urnelund, samt at det i vest er satt av til nåværende sentrumsformål. Arealet ved rundkjøringa/kirka er i kommuneplanen definert som områdesenter, som skal tjene som arealer med sosiale møteplasser i boligområdene med nærbutikk og offentlig og privat tjenesteytende funksjoner.

Retningslinjene sier videre at områdesentrene som ligger i tilknytning til boligområdene skal tilby dagligvarehandel og nærservice. De sier også at for å støtte opp om handel og service i bydelssentrene, bør boligtettheten innenfor og opp mot senterområdene være høy. Bestemmelsene sier at for områdesenter gjelder kravet til uteoppholdsareal minimum 25 m² på egen tomt eller i fellesareal.



Utsnitt av kommuneplanen, med omriss av planområdet med rød strek.

Flekkerøy strukturutredning (2013):

Dokumentet er et verktøy som gir noen retningslinjer ved regulering og utbygging på øya. Her er det uttrykt at variasjon i boligtyper skal sikre tilgjengelig bolig for ulike alders og befolkningsgrupper. Leilighetsbygg skal plasseres sentralt eller nær bussaksen. Bebyggelsen må tilpasses i skala og volum til tilstøtende områder, og tilpasses landskap og terreng ved at det vektlegges variasjon i høyder, avtrapping og farge- og materialvalg. Forslaget samsvarer med dette.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 16.02 – 30.03.2018. Det kom inn 9 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og Plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 08.03.2018

Fylkesmannen er positiv til at planforslaget har rekkefølgekrav til oppgradering av Vragesløyfen med fortau og rekkefølgekrav til kvartalslekeplass utenfor planområdet. Gitt den sentrale beliggenheten på Flekkerøy og nærhet til skole og andre funksjoner har Fylkesmannen ingen merknader knyttet til den høye utnyttelsen.

På bakgrunn av den høye utnyttelsen og den sentrale beliggenheten på Flekkerøy, gir de faglig råd om at kommuneplanens bestemmelser for parkering for sentrumsområder også legges til grunn for reguleringsplanen, og at bestemmelsene knyttet til parkering for BBB1 endres til maks. 1 parkeringsplass per boenhet. De vil også gi faglig råd om at bestemmelsene angir at alle parkeringsplasser skal kunne tilrettelegges for ladning av el-bil. Fylkesmannen vil gi råd om å etablere en enkel snarvei ned mot Østerøyveien gjennom dette området. De vil videre gi faglig råd om at bestemmelsene til BBB1 og rekkefølgebestemmelsene viser til grenseverdiene i T-1442/2016 tabell 3.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Bestemmelsene er endret til maks 1 p-plass pr 100 m² for leilighetsbebyggelsen, da området ligger sentralt plassert .
- Det er innarbeidet krav til tilrettelegging for el – bil og andre ladbare hybridbiler
- Snarvei ned til Østerøyveien er vanskelig pga. krav til støyskjerm langs hovedveien, og er ikke tatt inn i planen.

Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 23.03.2018

Fylkeskommunens interesser er i hovedsak ivaretatt i planforslag. Planen bør sikre at parkeringsanlegg/parkeringsplasser tilrettelegges for el-biler. For øvrig har vi ingen merknader til saken.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Planforslaget har innarbeidet krav til tilrettelegging for el-biler og andre ladbare hybridbiler.

Statens Vegvesen, brev datert 20.03.2018

De forutsetter at ny støyskjerm som skal etableres baserer seg på en ny mur ca. 2 meter fra vegkant, og at dagens mur blir fjernet. Dette bør fremgå av planbeskrivelsen. Dersom skjermen baserer seg på dagens mur vil det bl.a. bli vanskelig å foreta eventuelle utbedringer eller reparasjoner av denne muren.

Aksept for byggegrenseavstand på 10 meter fra midten av fylkesveg, fordrer at byggegrensen inkluderer eventuelle balkonger. Dette bør fremgå av planbeskrivelsen. Plankart må vise hensyn - / sikringsone for frisikt også sør for kryss mellom Østerøya og Vragesløyfen, jfr. reguleringsplan for tilstøtende område.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Det er stilt krav til ny mur langs Østerøyveien 2 meter fra vegkant i bestemmelsene.
- Balkonger ligger innenfor regulert byggegrense.
- Frisikt er innarbeidet for området som er bemerket.

Agder Energi nett, brev datert 19.02.2018

I området har de en 11kV luftledning. Minsteavstand er på minimum 6 meter målt vannrett fra nærmeste faseleder (tråd) til nærmeste bygningsdel, for eksempel terrasse, takutspring etc. De har også en nettstasjon med et tilhørende fordelingsnett. Eventuelle flytting eller

omlegging av deres anlegg må bekostes av utbygger. Hvis det blir behov for å etablere en ny nettstasjon må det avsettes plass i dette formålet i samarbeide med Agder energi.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Plassering av trafo er avklart med Agder Energi.

Den norske kirke, Agder og Telemark bispedømmeråd, brev datert 20.03.2018 og brev datert

Den planlagte bebyggelsen vil ligge svært nær gravplass i tilknytning til kirken, 10-15 meter fra kanten av gravplassen. En fjellskrent og noe beplantning danner en naturlig buffer mot dagens bebyggelse bestående av 4-5 hus i planområdet. Planlagt blokkbebyggelse vil med sine fire etasjer virke ruvende i forhold til gravplass og kirke. Det er viktig for opplevelsen av samspillet mellom kirken og øvrig bebyggelse, at blokken ikke ruver for høyt i terrenget. De er tilfreds med at det legges opp til en nedtrapping av leilighetene mot kirkegård og kirke. Dette vil kunne dempe opplevelsen av volumet.

Det framgår ikke av det materiell biskopen har mottatt hvor stor avstand det er til ny bebyggelse, men ut fra kart over området ser det ut til at deler av bygget vil ligge innenfor 60 metersonen fra eksisterende kirke og vil derfor kreve dispensasjon etter kirkeloven § 21. Det ville vært nyttig å se nybygg tegnet inn sammen med nytt kirkebygg.

Man bør unngå sjenerende innsyn fra blokkene mot kirkegården. En god buffersone mot kirkegården vil samtidig berøre utsikten mot sør fra leilighetene. Med motstridende interesser er derfor ekstra viktig at stilles konkrete krav til vegetasjon slik at den kan fungere tilfredsstillende som buffer. Dette kan gjøres med krav til helårsvegetasjon, f.eks. innslag av bartrær og at vegetasjonen bør ha en høyde på 6-10 meter for å fungere som en buffer mellom boligblokk og gravplass. Det er også viktig at det legges skjøtsels- og beplantingsplan for buffersonen.

Det er svært viktig at planlagt lokal tak- og overvannshåndtering har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere ekstremværperioder slik at det ikke påvirker gravplassens grunnvannsnivå eller overvann. I et notat fra ingeniørfirmaet Stærk (01.02.2018) er det tegnet inn en flomvei over gravplassens nordvestre hjørne. De er usikker på konsekvensen av dette, og syntes dette virker som en uheldig løsning som bør vurderes løst på annen måte.

Det er viktig at det gjøres gode avtaler i byggeperioden, slik at det kan tas hensyn i forhold til gjennomføring av gravferder.

De er opptatt av at ikke beboere og besøkende til boligenhetene benytter parkeringsplasser knyttet til gravplass og kirke når de er i bruk. Dette kan trolig løses ved hjelp av skilting.

Brev datert 25.05.2018

Med de videre avklaringer som er gjort i møte med Kristiansand kommune er vi kommet fram til en løsning som biskopen kan akseptere forutsatt enkelte betingelser.

- Trappe/heistårn på vestsida av bygget må flyttes/tas bort.
- Det etableres en tilstrekkelig buffersone gjennom bestemmelser knyttet til eksisterende beplantning og eventuelt behov for nyplanting. Bestemmelsen må ha en beplantning og skjøtselsplan basert på nåværende beplantning med bestemmelser om høyde og tetthet. Det må forutsettes at beplantningens omfang kan vedlikeholdes og opprettholdes. Det bør også vurderes om det skal gis noe demping mot gravplass med eviggrønne planter, da løvtrærne ikke vil gi like tett buffer i vinterhalvåret. Tuntre utenfor nåværende kirke bør være en del av beplantingsplanen for å dempe opplevelse av volum i forhold til kirkebygg.
- Det bør ikke legges opp til aktivitet i området som vender mot gravplass av en slik art at det skaper konflikt i forhold til bruk av gravplass som sted for ro og ettertanke.
- Bygget må ha en brannsikring som gjør at det ikke representerer en økt brannfare for kirkebygget.

Forutsatt disse betingelser gir biskopen i Agder og Telemark den nødvendige dispensasjon fra kirkeloven § 21 om byggeforbud innen 60 metersone fra eksisterende kirkebygg, Flekkerøy kirke.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Bebyggelsen er trappet ned og bebyggelsen er skjøvet noe østover for å ta hensyn til kirka og gravplassen. Det er avholdt møte med bispedømmerrådet, og det er fremskaffet ny dokumentasjon som belyser den nye bebyggelsen med den nye kirka innpasset i terrenget fra ønsket synsvinkel. Det er også stilt krav til at sørvestlige trappehus/heistårn skal utgå og skal innpasses som del av bygget fra nordvest.
- Det er i etterkant stilt mer detaljert krav til friområdene o_GF1 som en buffersone, som skal skjerme ytterligere mot gravplassen, samt stilt krav til vintergrønn hekk på 1,5 -2 meter innenfor privat uteareal som vender mot kirka. Tuntreet utenfor kirka vil være viktig å bevare for kirka, og bør følge vanlig skjøtselsplan, men det vil være vanskelig å stille dette kravet til et privat leilighetsprosjekt.
- Flomsonekartet er endret, og det skal ikke dreneres vann over tomt for gravplassen.
- Det skal sikres avtale på at det under byggeperioden skal tas hensyn til nærheten til kirka og evt. seremonier som skal avvikles.
- Det ansees ikke som noe tema at den nye bebyggelsen skal måtte bruke kirkas parkeringsplasser, da det skal tilrettelegges med parkeringskjeller for de nye leilighetene med gjesteparkering.
- Brannsikring av leilighetsbyggene vil bli utført forskriftsmessig, og skal ikke utgjøre noen fare for kirka.

Flekkerøy menighet, brev datert 22.03.2018

Flekkerøy kirkegård må avskjermes slik at en også i fremtiden kan bevare ro og verdighet mtp. begravelser og besøk av pårørende. Er sone 1C, sone IIIB, uteoppholdsareal og lekeplass for nært opp mot kirkegården? Utearealer må trekkes tilbake, slik at det ikke kommer i konflikt med ro og verdighet på kirkegården.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Bebyggelsen er trappet ned og bebyggelsen er skjøvet noe østover for å ta hensyn til kirka og gravplassen. Det er avholdt møte med bispedømmerrådet, og det er fremskaffet ny dokumentasjon som belyser den nye bebyggelsen, samt den nye kirka innpasset i terrenget fra den synsvinkel som var ønskelig. Det er også stilt ytterligere krav i bestemmelsene til planen for heistårn/trappehus i sørvest som skal flyttes. Det er også stilt krav til friområde som buffersone.
- Det har gjennom hele prosessen vært viktig å ta hensyn til kirka og gravplassen. Se kommentar til bispedømmerrådet.

Christianssands byselskab, brev datert 12.03.2018

Det er terreng, omgivelser, gravlund og kirke som må være den viktigste premiss for utbyggingen, og ikke begreper som «sentrumsområde» og «blokkbebyggelse». Derfor reagerer de på administrasjonens kommentar til Fylkeskommunens uttalelse: «utbyggingen innebærer inngrep i kollen/høydedraget pga. utbygging til leilighetsbygg. De støtter fylkeskommunens uttalelse, som ser utbyggingen i et helhetsperspektiv.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Planforslaget er akseptert av fylkeskommunen, og kommentaren som bemerkes av byselskapet er tiltakshavers konsulent sin uttalelse og ikke administrasjonens.

Eier av eiendom gnr. 1, bnr. 183, brev datert 18.03.2018

Som eier av vei merket med SKV2 ønsker de ikke å komme med noen innsigelse, men bemerker innkjøringen markert på vertikalnivå 2 på grunnen som OK. Ellers bemerker de at dette er en privat vei, og kan ikke regnes som mulig atkomst til fremtidige planer til andre tomter f.eks. Varden, Kondesudra, eller Selefoten. Det forventes at denne merknaden følger

saken.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Planen hjemler bare de boligene som er vist i planen, og det tas ikke stilling til ytterligere bruk av denne veien.

Eier av gnr. 1, bnr. 484 og 485., brev datert 26.03.2018

En liten del av deres eiendom gnr. 1, bnr. 485 er tatt med i planen og regulert til friområde i planens sørøstlige hjørne. De er ikke blitt spurt eller er interessert i å være en del av planen, og ber om at deres eiendom holdes utenfor reguleringsområdet.

Turdraget som er vist i planen og som grenser inntil deres eiendom, beskrives som en fremtidig gangforbindelse mellom planområdet og kirkegården. Deres eiendom ligger som en buffer mellom planområdet og områdene i sør/øst. De ønsker ikke at deres eiendom skal brukes til gjennomgangsvei og tursti, og ber om at tekstdelen som omhandler dette blir endret.

3D modell bildene som er laget illustrerer dårlig hvordan leilighetsbygget vil fremstå fra omsorgsboligene ved Vragesløyfen da de ligger for høyt opp i luften. Det bør lages bilder som illustrerer det bedre fra bakkeplan.

Område o_GF1 er regulert til friområde og buffersone mot kirke og kirkegård. Er det forsvarlig å regulere til friområde, da det stort sett ender ut i en stupbratt skrent mot kirkegården. Fjellet her virker i tillegg ustabil og rasfarlig i enkelte partier. Det forventes at rasfaren mot kirkegården vurderes før grunnarbeidet starter opp.

De har alltid hørt at eiendommen 1/ 485 ikke kan bebygges på grunn av nærhet til kirkegården og evt. utvidelse av denne. De forutsetter at det er samme regelverk som gjelder for denne planen som for deres eiendom, og ber om at dette sjekkes slik at forskjellsbehandling unngås.

De ber om at det lages en modell som viser realitetene dersom man står på bakkeplan på kirkens nordside, og dersom man står ved rundkjøringen og ser mot kirken og de nye leilighetsbyggene, før den politiske behandlingen av planen. Synsinntrykket bør ha betydning for hvilke høyder man skal tillate på ny, nærliggende bebyggelse.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Offentlig friområde er valgt som reguleringsformål fordi det er viktig å sikre offentlig eierskap til arealet og ha full kontroll på vegetasjonsskjøtsel i overgangssonen. Det kan være behov for betydelige skjøtselstiltak, og det er derfor ikke valgt formål «Naturområde». Området har kun en visuell funksjon, ingen bruksverdi ut over dette.
- Regulert turvei gjennom planområdet: Området ved kirka, med kirkepark og gravplass inngår i en helhetlig grønnstruktur og er, sammen med kirkebygget, et viktig målpunkt for mange. Gjennom reguleringsplan avklarer en bl.a. fremtidig grønnstruktur og koplinger mellom boligområder og grønnstruktur. Det er i denne planen vurdert som riktig grep at en etablerer grøntkorridor mellom boligområdet i nord og kirkepark/gravplass, og korridoren er lagt der det passer med terrenget og har kortest mulig vei.
- Det vil være naturlig å gå i dialog om areal regulert til friområde når planen blir vedtatt.
- Det er fremskaffet dokumentasjon fra synsvinkel som er etterspurt, og den viser at den nye bebyggelsen tilpasser seg omgivelsene på en god måte, og at kirka fortsatt er det monumentale bygget.

Endringer etter offentlig ettersyn

Det er stilt krav til at heistårn/trappehus i sørvest skal utgå og tilpasses i nordvest. Det er også stilt mer presise krav til at friområde skal fungere som en buffersone mot

kirka/gravplassen, slik at dette er klart kommunisert for de nye beboerne. Samt at det er stilt krav til vintergrønn hekk mot kirka på det private uteoppholdsarealet.

Medvirkning

Det er avholdt møte med bispedømmerrådet for å avklare og komme til enighet med deres merknad som beskrevet over.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa vest og i egne møter med parkvesenet og ingeniørvesenet.

Merknader fra samarbeidsgruppa er imøtekommet, men det er også noen kompromisser som er akseptert. Bl.a. to meters byggegrens mot offentlig vei og ikke fire meter som er normalt. I tillegg er det akseptert felles lekeplass ved leilighetene istedenfor offentlig lekeplass ved turdraget øst i planområdet. Videre er det kompromisset med avgrensning av det offentlig grøntarealet, mot byggetomter i sør. Her hadde det vært ønskelig å forskyve grensa enda lengre nordover for å få grøntskjermen noe bredere og til å ligge på høydedragene mot kirka. Det ideelle hadde vært å forskyve grensa 5 meter lengre nordover ved boligtomtene BFS3 og BFS4. Dette vil begrense innsynet fra boliger til kirkegården og omvendt, samtidig er dette komplisert i forhold til utbyggingsinteresser i området.

PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

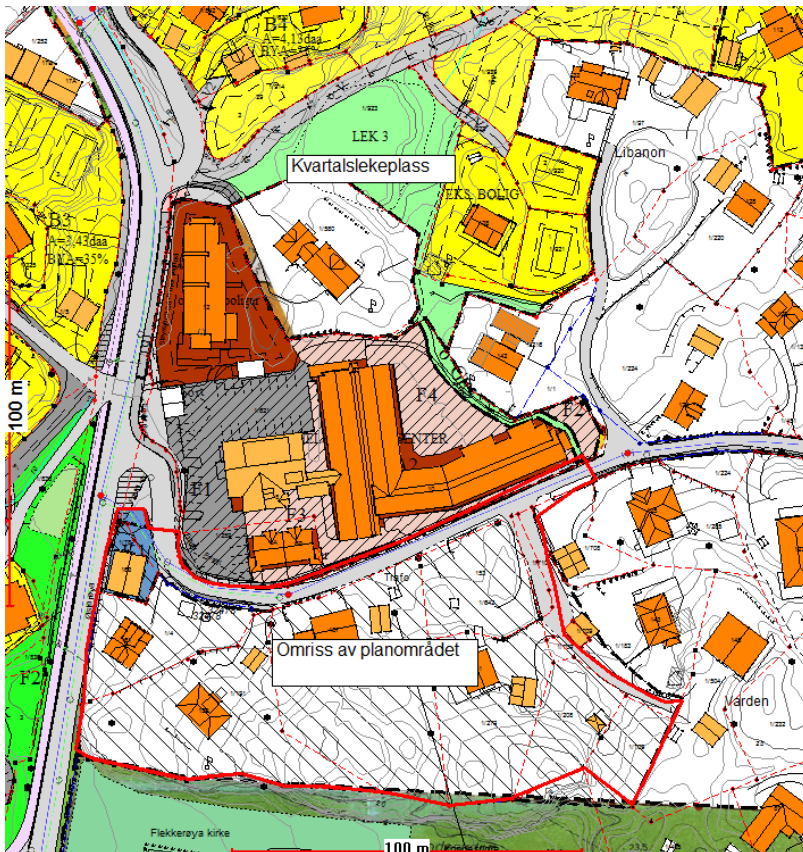
Kulturminner

Det er ikke foretatt registreringer av kulturminner i området, da dette ikke er påpekt av fylkeskommunen ved oppstart av planarbeidet.

I kulturminnevernplanen er det ikke kommentert noe i forhold til kulturminner. Det har vært diskusjoner om ny bebyggelse og avstand til kirka, hvor det er avklart at den avstand som nå ligger inne kan aksepteres med den bufferen som er innarbeidet.

Barn og unges interesser

Planen legger til rette for lekeplass innenfor leilighetsbyggets byggeområde. Det er vurdert at det ikke kan tilrettelegges for en offentlig lekeplass pga. beliggenheten. Det er også rekkefølgekrav til bygging av kvartalslekeplass øst for planområdet, som skal opparbeides av parkvesenet. Dette er et samarbeid hvor tre utbyggingsområder bidrar med hver sin tredel av kostnadene for etablering.



Oversiktskart som viser plassering av kvartalslekeplass

Planen som er en fortetningsplan av boligtomter beslaglegger ingen arealer som i dag er i bruk av barn og unge. Skoleveien må krysse fylkesveien i plan, men skal være oversiktlig.

Universell utforming

Alle leiligheter samt lekeplassene blir tilgjengelig.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Sjekkliste for risiko – og sårbarhet påpeker ikke noe særskilt utover at det blir flere leiligheter konsentrert på et sted og at det derfor er større risiko ved brann på et slikt område, men at dette skal kompenseres med brannvannsforsyning bl.a.

Matjord

Matjord omdisponeres ikke.

Naturmangfoldloven §§ 8-12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Det er i forbindelse med dette planarbeidet ikke foretatt tilleggsregistreringer. Det er ingen registreringer innenfor planområdet, og det er heller ingen innspill på at det bør gjennomføres nærmere utredninger av biologisk mangfold. En vurderer på den bakgrunn at planforslaget ikke får konsekvenser for temaet naturmiljø-biologisk mangfold.

§ 9 Føre-var prinsippet

Konsekvensene av tiltaket er kjent. Viktige naturverdier, truede eller sårbare arter/naturtyper og viktige viltområder vil ikke bli berørt av tiltakene i planforslaget.

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

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen ved parkvesenet skal stå for drift av turvei og friområder. Kostnadene er anslått til ca. 15.000,- (2015- priser). Kommunen ved ingeniørvesenet skal stå for drift av kommunalteknisk infrastruktur. Økte driftskostnader foreslås lagt inn ved rullering av handlingsprogrammet.

Boligsammensetning i bydelen.

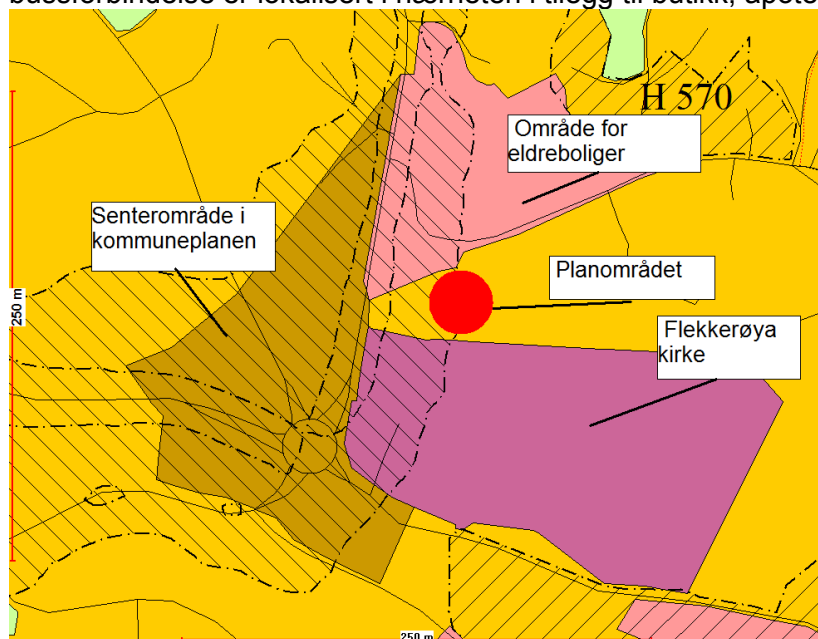
Strukturutredningen som ble gjennomført i 2013 viser at det er en stor andel eneboliger på Flekkerøya, og ut fra andelen personer pr. bolig er det typisk familie boliger med høy andel personer pr.bolig. Ut fra kommentarer på boligstruktur sies det i rapporten: *Det fremstår tydelig at enebolig utgjør den største del av boligmassen. Tomannsboliger er spredt på øya, men finnes mest på Østerøya. Leilighetsboliger ligger sentralt ved rundkjøringa, og andre flermannsboliger ligger ellers stort sett ganske nært fylkesveien.*

Videre i samme rapport inngår følgende retningslinjer for bebyggelsesstruktur:

Leiligheter på Flekkerøya må i utgangspunktet plasseres sentralt eller lett tilgjengelig med buss. Bebyggelsen må tilpasses i skala og volum til tilstøtende områder. Bygget må tilpasses landskapet og terrenget. Oppdeling av leilighetsbyggets volum kan bidra til dette.

Senterstruktur

Planområdet er lokalisert inntil området som er satt av til områdesenteret i kommuneplanen på Flekkerøya, og det ligger inne blant andre funksjoner som kirke og eldreboliger. Et leilighetsbygg i dette området bygger opp om senterfunksjonen, og vil kunne forsvares selv om det ikke ligger innenfor arealformålet til senterområdet. Infrastruktur med relativt god bussforbindelse er lokalisert i nærheten i tillegg til butikk, apotek osv.



Utsnitt av kommuneplanen, med lokalisering av ulike funksjoner i nærheten.

Grønnstruktur

Området fremstår i dag med grøntskjerm ned mot kirkegården, og det er viktig å bevare en buffersone som demper den nye bebyggelsen. Samtidig vil denne sonen være med å holde en viss avstand mot kirkegården, som ligger beskyttet mot annen aktivitet. Dette har vært viktig i prosessen med leilighetsbebyggelsen som nå foreslås.



Skråfoto av området sett fra vest, med markerte områder som er viktig å bevare som en buffersone.

Infrastruktur

M1 bussmetrolinje går fra Flekkerøya med avganger 4 ganger i timen i rushperioder, og to ganger i timen utenom disse perioder.

I boligprogrammet vedtatt i 2017 heter det:

«Vesentlig utbygging på Flekkerøya gir økte utfordringer på et allerede overbelastet avløpssystem og det er allerede bekymringsfullt med hensyn til kapasitet. Det er registrert stor tilrenning av fremmedvann (overvann og innlekking av grunnvann) i avløpssystemet på Flekkerøya, noe som gir kapasitetsutfordringer på deler av avløpsanleggene. Dagens anlegg baserer seg på at deler av avløpsvannet går i overløp ved stor tilrenning. En økt bebyggelse vil gi økning i overløpsutslipp lokalt. Boligprogrammet legger opp til en så stor økning av belastningen på Flekkerøya at det vil medføre at både Kvennesviga pumpestasjon og pumpeledningen over til Bredalsholmen har for liten kapasitet og må oppdimensjoneres, dersom ikke omfattende tiltak med å finne kildene til og redusere fremmedvann inn på avløpssystemet iverksettes. Dette arbeidet er bare så vidt kommet i gang. Samtidig må avløpssystemet lokalt enkelte steder også oppgraderes for å kunne ta i mot de spillvannsmengder boligprogrammet legger opp til. Situasjonen for avløp på Flekkerøya kan medføre at utbygging/planer, utover det som er regulert/igangsatt regulert eller meldt inn i boligprogrammet, må avvente utbedring av nødvendige tiltak.»

For dette prosjektet er det drøftet at det ikke skal få konsekvenser med rekkefølgekrav til utbedring av overordnet infrastruktur, da det har kommet i gang på et tidligere stadige da dette ikke var et vesentlig problem.

Estetikk

Leilighetsbebyggelsen er dempet med å kreve sprang i høyder ned mot grøntområdet og kirkegården. Samtidig er det stilt krav til at lange fasader må brytes opp for å motvirke monoton og skape variasjon. Takflater skal ha ikkerefleterende farge.

For å dempe inntrykket av parkeringskjelleren som blir eksponert ut mot hovedveien mot vest og nord, skal denne fasaden utformes i betong og dekkes med kraftige spiler i tre.

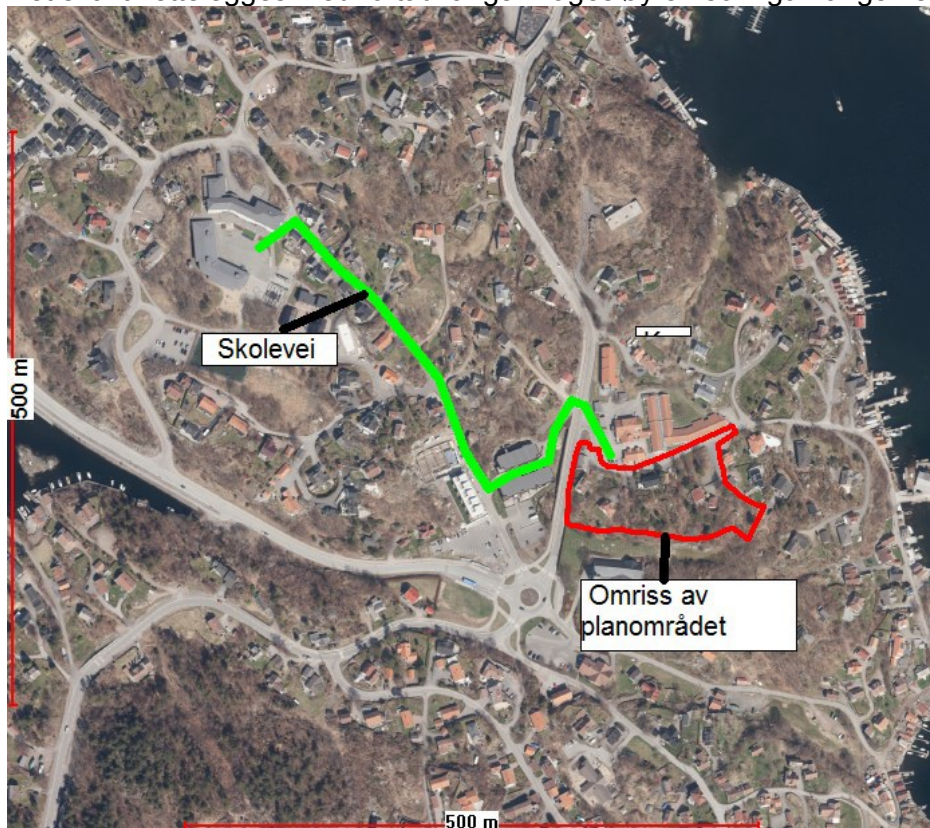
Skole- og barnehagesituasjon

Det er barneskole og ungdomsskole på øya, og 3 barnehager. Elevtallsprognoser angir tilstrekkelig kapasitet.

Skoleveien til barneskolen er på ca. 500 meter. Fylkesveien må krysses i plan.

Krysningspunktet vurderes som oversiktlig. Videre skolevei går delvis gjennom området for

leilighetsbygg før den går videre langs Kvittfjellveien som er stengt for gjennomgangstrafikk. Det skal tilrettelegges med fortau langs Vragesløyfen som går langs hele planområdet i nord.



Ortofoto med påtegnet skolevei til barneskole, en strekning på ca. 500 meter.

For ungdomsskolen som ligger på Lindebøskauen nordøst for planområdet, blir avstanden ca. 1,4 km. Her er det etablert fortau.

Folkehelse

Planen legger til rette for at de som etablerer seg innenfor planområdet kan bruke kollektivtransport, gå eller sykle til de viktige funksjoner når det ligger så sentralt til butikk, skole og bussholdeplass. Dette er et positivt grep i forhold til folkehelse.

Støy

Enkel støyberegning er gjennomført for fylkesveien, og det er stilt krav til støyskjerm langs fylkesveien for å skjerme uteoppholdsareal. I tillegg er det stilt krav til at leiligheter skal ha stille side. Det skal også vurderes om det skal fasadeskjermes for leiligheter ut mot fylkesveien. Balkonger ut mot fylkesveien må vurderes om skal støydempes med innglassing.

Utbyggingspolitikk/utbyggingsavtale

I boligprogrammet er det anslått 40 leiligheter etter 2021. Kvartalslekeplass skal opparbeides av kommunen, og det er beregnet bidrag med 1/3 kostnad fra dette utbyggingsprosjektet. Sandlekeplass blir privat innenfor leilighetsprosjektet og skal finansieres av utbygger.

Det er avholdt to drøftingsmøter i forhold til utbyggingsavtale for at partene skal ha lik forståelse av de krav som kommer og fordeling av disse.

Overvannshåndtering og blågrønne løsninger

Overvann skal håndteres lokalt på tomten og ikke belaste et allerede overbelastet nett. Det fins mange muligheter for løsning av dette, og det er foreslått nedgravd fordrøyningsløsning i et område mellom blokkbebyggelsen i nordvest og i sør og i området for uteoppholdsareal. I tillegg skal blokkbebyggelsen ha takflater med materiale som bidrar med fordrøyning av

regnvann. Det er stilt spørsmål på løsninger fra ingeniørvesenet som må løses før tiltak innen planen skal byggemeldes.

Oppsummering

Planforslaget bygger opp om lokalsenteret ved Flekkerøya, ved at det tilrettelegges for leiligheter i et område som ligger sentralt plassert nær senterfunksjoner. Forholdet til kirka er ivaretatt ved at bebyggelsen trappes ned, samt at det tilrettelegges med en grønnbuffer i form av et kommunalt friområde. Leilighetsbebyggelse på Flekkerøya kan føre til at de som har behov for denne type bolig fortsatt kan bo på øya og eneboliger frigis til en yngre kjøpergruppe. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at planforslaget vedtas.

Saksbehandler: Jøran Syversen, dato 29.05.2018

Punkt 101/18: Vollevann- Oddemarka Sykkelekspressvei detaljregulering. Sluttbehandling.

Bilag

Vedtak BYUTVIK, 16082018, Sak 141/18, Vollevann- Oddemarka Sykkelekspressvei detaljregulering. Sluttbehandling.

01 plankart sist datert 26.06.18

02 Bestemmelser sist datert 26.06.18

03 Planbeskrivelse sist datert 26.06.18

04 Formingsprinsipper

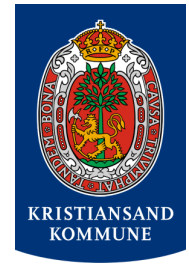
05 Sedimentundersøkelse

06 miljøteknisk grunnundersøkelse

07 Risikovurdering av Sykkelekspressvei

08 sjekklister for risiko og sårbarhet

09 Saksprotokoll- vedtak om offentlig ettersyn.



Arkivsak-dok. 201401935-57
Saksbehandler Fredrik Sund

Saksgang
By- og miljøutvalget 2015 - 2019
Bystyret

Møtedato
16.08.2018
12.09.2018

Vollevann- Oddemarka Sykkelekspressvei detaljregulering. Sluttbehandling.

Sammendrag

Kristiansand kommune vil legge til rette for at flere sykler. Derfor vedtok bystyret i 2015 en plan for å bygge en sykkelekspressvei gjennom byen, fra Andøya i vest til Dyreparken i øst.

Denne reguleringsplanen gjelder for én del av strekningen. Planen strekker seg fra Vollevannet, langs Bjørndalssletta, og opp til Oddemarka. I dag er deler av denne ruta utrygg for gående og syklende, med farlige kryss og avkjørsler. Nå reguleres det i stedet en gang- og sykkelvei som ligger adskilt fra annen trafikk og uten kryssende biler. Sykkelveien planlegges med jevnere stigninger, slakere svinger og god sikt. Utformingen vil være lik strekningen som allerede er bygd langs Oddernes Kirkegård.

Ved Oddernes gartneri planlegges en ny gang- og sykkelbro over rundkjøringen, som vil erstatte dagens bro. I bakken mellom Vollevannet og Bjørndalssletta planlegges en rute som krever at noen eneboliger må rives. Det gjør at denne delen av sykkelekspressveien er blant de mer kostbare bitene å bygge ut. Samtidig har strekningen høy trafikk og stor samfunnsøkonomisk gevinst.

Utbyggingen er viktig infrastruktur som vil frakte mange reisende. Sykkelekspressveien bidrar til lavere utslipp av klimagasser, svevestøv og mikroplast, og bedret folkehelse gjennom økt aktivitet. Samtidig økes transportkapasiteten. Teknisk direktør anbefaler at planen vedtas.

Forslag til vedtak:

1. [Bystyret vedtar detaljregulering for Vollevann- Oddemarka sykkelekspressvei](#) sist datert 26.06.18, med bestemmelser sist datert 26.06.18

Terje Lilletvedt
Teknisk direktør

Venke Moe
Plan- og bygnings sjef

Lovpålagte vedlegg

1. Plankart, sist datert 26.06.18
2. Bestemmelser, sist datert 26.06.18.
3. Planbeskrivelse, sist datert 26.06.18.

Bakgrunnsstoff

4. Formingsprinsipper.
5. Sedimentundersøkelse
6. Miljøteknisk grunnundersøkelse
7. Risikovurdering av sykkelekspressvei
8. Sjekkliste for risiko og sårbarhet.
9. Saksprotokoll – vedtak om offentlig ettersyn.

BAKGRUNN FOR SAKEN

Statens Vegvesen har lagd et forslag til detaljregulering for sykkelekspressvei fra Vollevann til Oddemarka. Tidligere er det vedtatt at Kristiansand skal ha en sammenhengende sykkelvei fra Dyreparken i Øst til Andøya i vest. Det er derfor vedtatt en kommunedelplan for sykkelekspressvei. Hensikten med denne detaljreguleringen er å legge grunnlaget for at enda en bit av strekningen kan bygges ut. Målet er at sykkelekspressveien skal få flere til å sykle, og at dagens syklist og gående skal få en tryggere og bedre ferdsel.

Dagens situasjon

Planområdet strekker seg fra toppen av Narviksbakken ved Vollevann, langs E-18 forbi Bjørndalssletta, og frem til Oddemarka. Nærområdet er grundig beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.



Planens innhold:

Sykkelfeltet legges på sørsiden mot E-18. Fortauet legges innenfor, lengst bort fra E-18. Langs Oddernes kirkegård er det allerede bygget sykkелеkspressvei. Den samme bredden og utformingen planlegges for strekningen mellom Vollevannet og Oddernes gartneri.

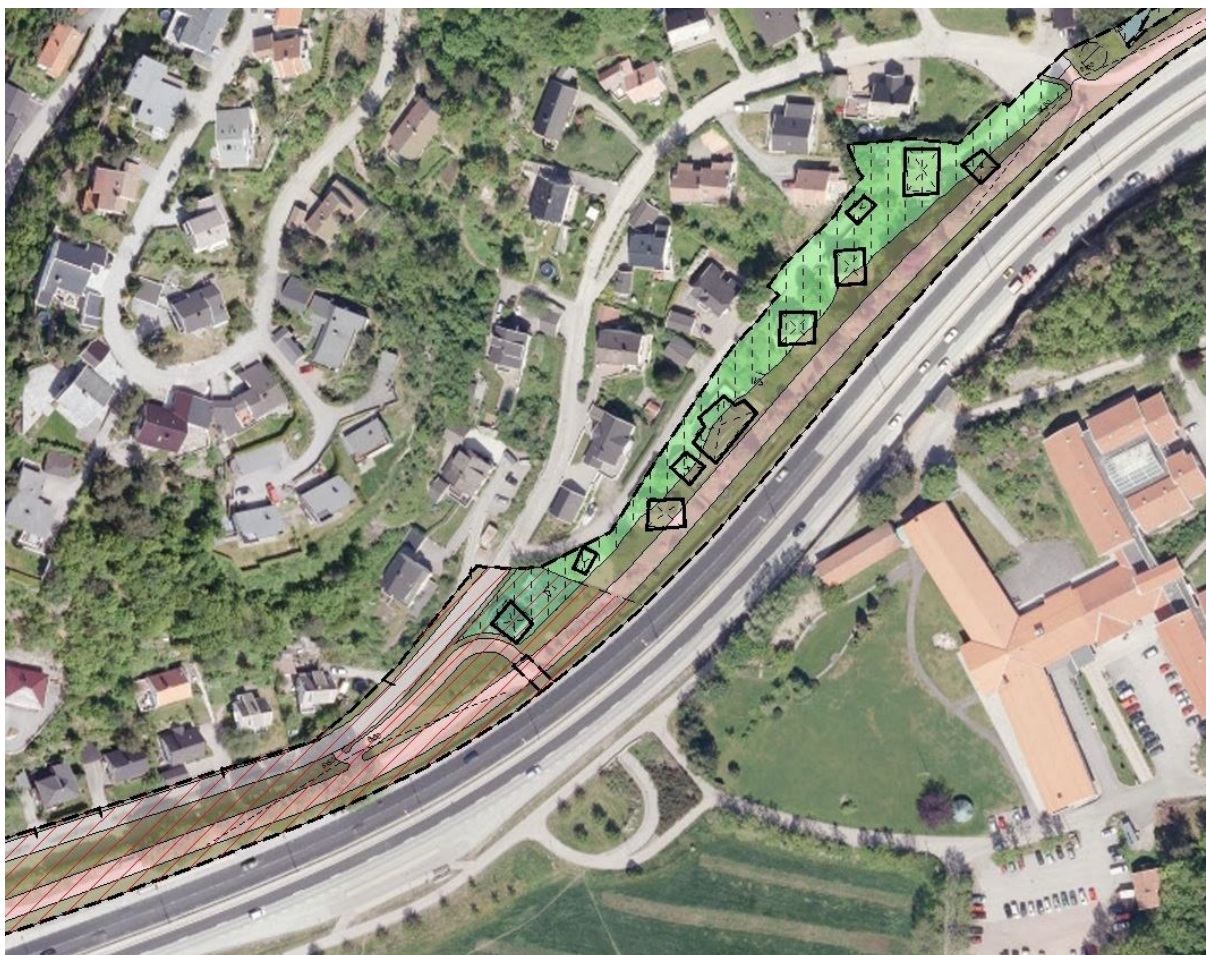


Planens formål er hovedsakelig gang- og sykkelvei, som er rosa i plankartet, og annen veggrunn- grøntareal. Her er en gjennomgang av planforslaget fra øst til vest:

Traséen:



I Narviksbakken er sykkelveien allerede utbygd. Ved busstoppet i toppen av Narviksbakken vil gående og syklende krysse, så gangveien legges lengst bort fra E-18. Ruten fortsetter så gjennom den eksisterende undergangen under Ålefjærveien. Der sykkelveien møter Vollevannet reguleres det inn en liten pauseplass. Langs hele Vollevannet planlegges det noe utfylling, for å kunne få full bredde på gang- og sykkelveien.

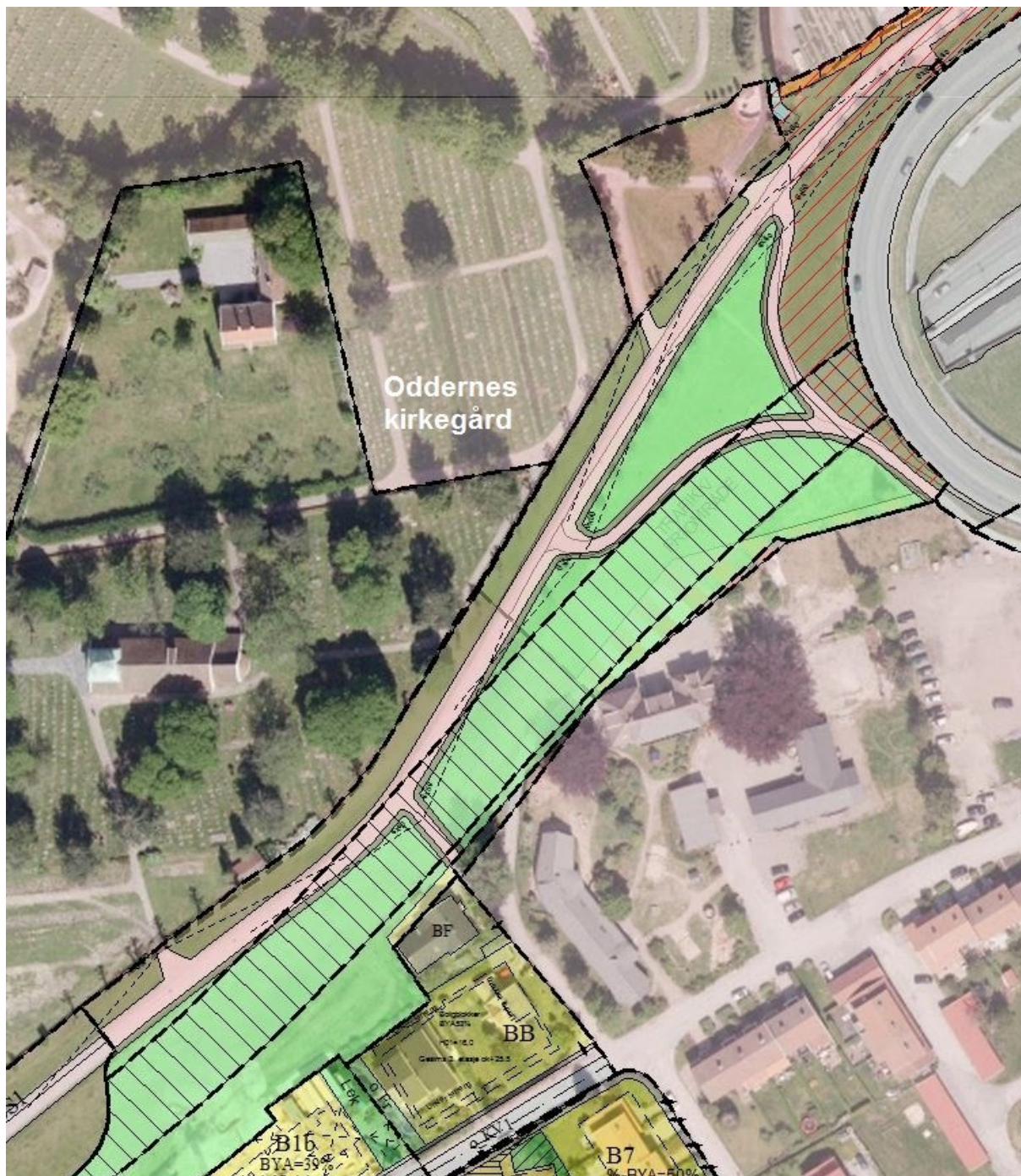


Fra Vollevannet går sykkelspressveien videre langs E-18. Terrenget heves for å sørge for nok bredde og jevn stigning på sykkelveien. Planen innebærer at eksisterende boliger og garasjer – markert i sort over- må innløses og rives. Eksisterende trær langs E18 må fjernes. Der boligene ligger i dag skal det lages en grønn voll som sykkelveien legges oppå. Langsmed ruten skal det plantes en ny rekke med trær, og sykkelveien skal skjermes mot støy fra E-18. En eksisterende lekeplass i bunnen av Vollebakken skal flyttes noe. Undergangen under E-18 mellom Vollebakken og Kløvertun/Fylkesmuseet skal beholdes. Bakken ned til undergangen endres for å lage en vinkelrett, tryggere påkobling til sykkelspressveien, med bedret sikt.



På Bjørndalsletta går sykkelveien gjennom den grønne «rabatten» mellom E-18 og Østerveien. Her må deler av den gamle alléen fjernes i østenden av sletta, mens de

resterende trærne er regulert til bevaring. Der hvor trær langs Østerveien fjernes skal de erstattes av nye. Forbi ny bydel Bjørndalen vil så sykkelveien gå på en fylling opp til en ny bro, som skal krysse over midten av rundkjøringen. Gang- og sykkelbroen som er der i dag vil rives. For å komme fra Bjørndalen til busstoppet langs E-18 planlegges det en undergang under den nye gang- og sykkelbroa. Skal du sykle fra Bjørndalen og opp på sykkelveien sykler man først under broa, så tilbake i en løkke til der fyllingen begynner. For gående planlegges det en snarveitrappe opp til den nye broa.



Ved Oddernes Gartneri vil sykkelspressveien koble seg på den allerede utbygde sykkelveien, som fortsetter langs Oddernes kirkegård opp til Oddemarka. Denne delen av strekningen skal ikke endres fra i dag.

PLANPROSESSEN

Overordnede planer

Norge har sluttet seg til Parisavtalen. Det forplikter oss til betydelige kutt i utslipp av klimagasser de kommende årene. Hvilke klimaendringer, og hvor mye den globale temperaturen vil øke, avhenger av om vi og andre land reduserer utslipp. For å begrense oppvarmingen til rundt 2 grader må blant annet nordmenns utslipp av klimagasser kuttes med 90 % innen 2050. I Norge står personbiler i dag for rundt 10 % av disse utslippene.

Kommunen skal følge statlige retningslinjer for planlegging. Her heter det at *all vekst i persontransporten skal tas av kollektiv, sykkel og gange*.

Kommuneplanens samfunnsdel 2017-2030: Vi skal legge til rette for *økt verdiskaping og næringsutvikling*. Det gjøres ved å styrke viktig infrastruktur. Vi skal også legge til rette for økt fysisk aktivitet og trygghet.

Kristiansands arealstrategi 2017-2030 sier også at veksten i persontransport skal tas av sykkel, gange og kollektivt.

Kommuneplanens arealdel har som mål at vi skal være en miljøby det er godt å leve i, blant annet ved å legge til rette for sykling.

Kommunedelplan for sykkелеkspressvei ble vedtatt i 2015, og ligger til grunn for denne reguleringen. I kommunedelplanen for sykkелеkspressvei er bygging av denne strekningen gitt førsteprioritet. Anleggsperioden for denne strekningen ble anslått til 2019-2023.

I Nasjonal transportplan viderefører regjeringen målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er en klar forutsetning for at byvekstavtalen inngås. Sykkелеkspressveien skal finansieres av midler gjennom byvekstavtalen.

Oppsummert kan sykkелеkspressveien bidra til å nå nasjonale og lokale mål om lavere utslipp, bedre folkehelse og økt verdiskaping.

Noe av Reguleringsplan for Bjørndalen vil erstattes av denne planen, langs E-18. Tidligere er det regulert en enklere gang- og sykkelvei langs Østerveien enn hva som nå fremmes. Den eksisterende gangbroen ved rundkjøringen var da tenkt beholdt. Se illustrasjon av den tidligere foreslåtte løsningen her:



I reguleringsplanen for sykkелеkspressveien skal dagens bro ved rundkjøringen i stedet erstattes av en ny gang- og sykkelbro. Den nye broa er planlagt å være slakere og bredere, og gå over midten av rundkjøringen. Gang- og sykkelveier fra den nye bydelen Bjørndalen skal fortsatt koble seg på sykkелеkspressveien ved Bjørndalssletta mellom E-18 og Østerveien.

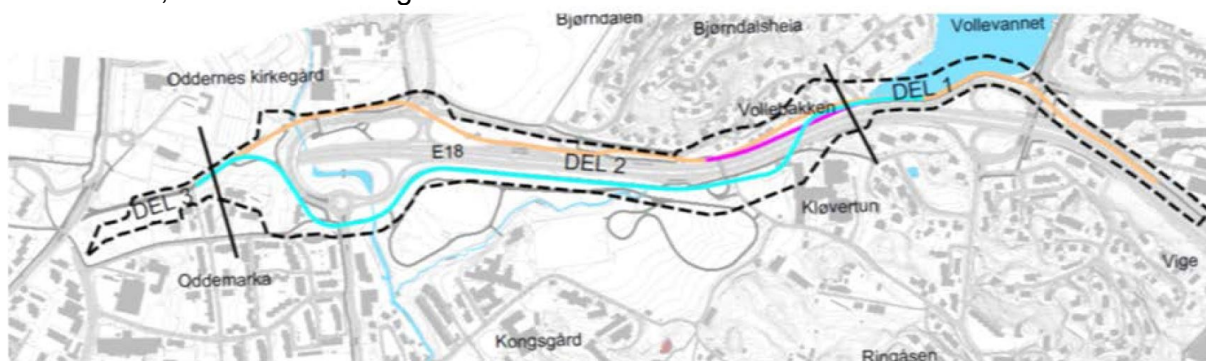
I planbeskrivelsen finner du en full oversikt over alle mindre reguleringsplaner som påvirkes av denne planen.

Tidligere saksgang

Det har allerede vært en lang og grundig prosess for å planlegge en sammenhengende sykkelekspressvei gjennom byen.

Først ble det utarbeidet en kommunedelplan med flere høringsrunder, en formingsveileder, og en konsekvensutredning av ulike mulige traséer.

Kommunedelplan sykkelekspressvei ble så enstemmig vedtatt i bystyret i 2015, etter behandling i formannskapet og byutviklingsstyret. Kommunedelplanen tok ikke stilling til hvilken trasé som skulle velges på denne strekningen. Det ble derfor lagd en konsekvensutredning som tok for seg tre alternative ruter mellom Vollevannet og Oddemarka, her vist i ulike farger:



Vegvesenet gjorde også en silingsrapport, som vurderte de ulike traseene. Arbeidet endte i at vegvesenet anbefalte én bestemt rute for sykkelveien mellom Vollevann og Oddemarka. Det er den lilla og gule traséen vist over, som tilsvarer ruten som nå detaljreguleres. Spørsmålet om hvilken trasé som skulle velges ble også sendt på høring, hvor denne traséen da fikk mest støtte. Byutviklingsstyret anbefalte den gule traséen, som det nå delvis reguleres for.

Traséen som nå reguleres er altså anbefalt av både administrasjonen, høringsinnspill og Statens Vegvesen.

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 08.04.14 med frist 02.06.14. Det kom inn 12 merknader. Disse merknadene finner du i planbeskrivelsen.

Medvirkning er også godt beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Trasé for strekningen ble diskutert i samarbeidsgruppa 22.05 og 27.05 2015. Innspill herfra er innarbeidet i planforslaget. Samarbeidsgruppa anbefalte den foreslåtte traséen, lilla og gul i illustrasjonen over.

Et komplett forslag til regulering ble diskutert i samarbeidsgruppa den 27.09.16. Administrasjonen var hovedsakelig positiv. Samtidig hadde vi innvendinger til noen detaljer langs ruten. Vi etterspurte tiltak som gav en mer positiv reiseopplevelse. Gruppa mente gang- og sykkelveien burde vurderes trukket lengre bort fra E-18. Sykkelveien måtte knyttes til ny bydel på Bjørndalen. Det er nå løst i planforslaget.

Vi understreket også at alléen av store gamle trær langs Østerveien måtte bevares. Planforslaget ble endret til at noe mer av alléen beholdes enn hva som opprinnelig var tenkt. Likevel tillater planen at åtte av de gamle trærne skal fjernes for å gi plass for sykkelveien. Disse trærne skal erstattes av nye.

Administrasjonen ønsket å fjerne parkeringsplasser langs Østerveien for å legge sykkelekspressveien der. I planforslaget ligger sykkelekspressveien nedenfor, altså mellom Østerveien og E-18. P- plassene i Østerveien er ikke regulert inn.

Deler av planområdet kan være utsatt for flom fra Vollebekken og Vollevann. Samarbeidsgruppa henstilte om at Vollebekken – som i dag ligger i rør – skal åpnes og gå i dagen så langt det er mulig. Planen stiller ikke krav om at Vollebekken gjenåpnes, men Vegvesenet skal forsøke å få til at mer av bekken kan gå i dagen. Reguleringen er ikke til hinder for at deler av Vollebekken kan gjenåpnes.

Offentlig ettersyn

By- og miljøutvalget vedtok å legge planen ut på offentlig ettersyn den 31.08.17.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn fra 15. september til 27. oktober. Det kom inn 9 merknader. Her er et sammendrag av hver enkelt uttalelse og Plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering:

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder skrev i brev den 26.10.17 at deres tidligere innspill til planen er godt ivaretatt. Fylkesmannen anbefaler at denne planen sikrer at Vollebekken gjenåpnes. Det er et kostnadseffektivt tiltak for å håndtere overvann, og vil skape mer biologisk mangfold. En åpen bekk langs ruten bedrer reiseopplevelsen.

Støy-skjermende tiltak må sikres gjennom en rekkefølgebestemmelse.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

Det har ikke lyktes i denne reguleringen å kreve at Vollebekken gjenåpnes, men det kan fortsatt være en mulighet. Vegvesenets intensjon er å gjenåpne deler av Vollebekken, som også er nevnt i planbeskrivelsen. Se ellers våre og vegvesenets svar om støyskjerming under.

Vest-Agder fylkeskommune v/ avdeling for plan og miljø skriver den 25.10.17:

Vi anbefaler et rekkefølgekrav om at støyskjerming mellom sykkelekspressveien og E-18 skal være opparbeidet samtidig som sykkelekspressveien blir tatt i bruk

Statens vegvesens kommentar: *Støydempende tiltak i nærområdet gjennomføres i henhold til brosjyre «støyutbedring for deg som bor langs sterkt støybelastet veg.»*

Tatt inn rekkefølgebestemmelse om at før sykkelveien kan tas i bruk skal støyskjermer og miljøskjermer være etablert.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar: *tiltak mot støy er tatt inn i planen. Se ellers svar til nabo under.*

Agder Energi meldte den 27.09.17 om at det ligger en høyspent-kabel under fortauet langs Vollevannet. Når det skal bygges sykkelekspressvei må denne kabelen bli liggende, maks en meter under bakken.

Statens vegvesen sin kommentar: *innspillet tas til etterretning og løses i detaljplanleggingen.*

Christianssands Byselskab skriver den 10.10.17 at allerede fra 1840 plantet Byselskabet alleer på Lund. Oscar Wergeland fikk anlagt alléen langs innfartsveien til Kristiansand, nå Østerveien. Trerekkene på Bjørndalssletta er en viktig del av byens historie og må bevares. Ellers ser de fram til at Vollebekken rustes opp.

Statens vegvesen sin kommentar: *Vi mener trerekkene er ivaretatt på best mulig måte da tapte trær skal erstattes med nye (framgår av planbestemmelsene) slik at rekken blir sammenhengende over Bjørndalssletta. Det gjøres ingen inngrep på trerekkene ved*

kirkegården så den vil bestå slik den er i dag. Det lar seg ikke gjøre å koble trerekkene helt sammen da bru over rundkjøring bryter en slik mulig forbindelse.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar: *Vår innstilling har hele tiden vært at den gamle alléen langs Østerveien skal bevaresi størst mulig grad. Det er lagt hensynssone bevaring over det meste av den gamle alléen på Østerveien. Etter høringen er bestemmelsen om vern gjort mer presis. Disse trærne skal bestå. Trær langs E-18 i bakken opp mot Vollevannet vil derimot fjernes. Vår vurdering er at det er nødvendig for å gi rom for den nye traséen, samt at disse trærne er av mindre betydning enn den gamle trerekken på flaten langs Østerveien. Her krever planbestemmelsene nå at det skal etableres en ny trerekke som erstatning for den delen av rekken som tillates fjernet.*

Opplysningsvesenets fond ber den 19.10.17 om at de kontaktes i forbindelse med grunnnerv.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar: *Ikke aktuelt, fondets eiendommer er utenfor planområdet.*

Syklisterenes landsforbund- Kristiansand og omegn sendte merknader den 27.10.17:

De applauderer forslaget og håper at sykkelveien realiseres snart. Ellers har de to innvendinger:

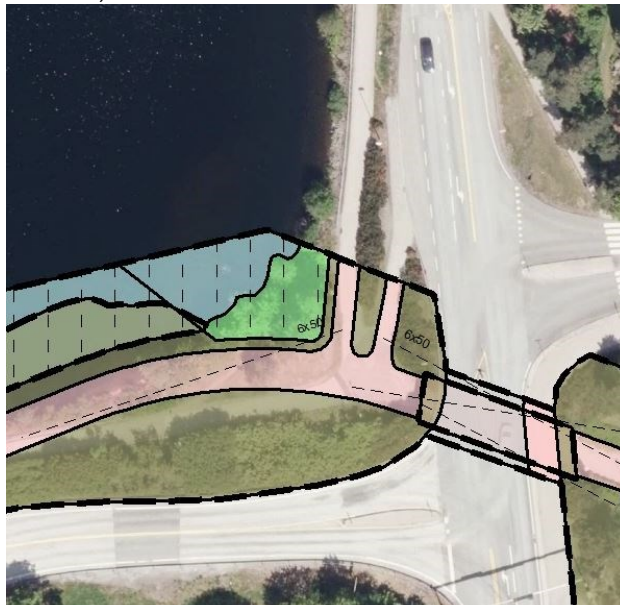
1. Det kan oppstå en konflikt ved undergangen på toppen av Narviksbakken- ved Meny Albert. Her planlegges det at gående og syklende skal skifte side. Gangfeltet vil krysse sykkelfeltet, så sykklister fortsetter videre mot byen nærmest E-18. Denne kryssingen må i stedet flyttes til et mer oversiktlig sted på ruten.

2. Ved Vollevannet er det planlagt å legge inn en sving på 90 grader for sykklister som skal mot Justvik/Fagerholt. Her ligger det i dag en slakere «snarvei» som fungerer godt.

Dagens snarvei i rosa:



Planen, uten snarvei:



Dersom denne snarveien forsvinner må alle sykklister på vei mot Justvik stoppe opp i dette krysset. Sykklister fra Justviksiden mot byen vil sannsynligvis komme i høy fart og kutte over det grønne arealet- selv om snarveien fjernes. Dagens snarvei gjør også at man unngår konfliktsituasjoner nær undergangen like ved. Den foreslåtte løsningen vil øke faren for kollisjoner. Ergo bør snarveien beholdes som i dag.

Statens vegvesen sin kommentar: Plassering av fortau samt bytting av side avklares endelig ved detaljprosjekteringen som er neste fase. Innspill på hvor det byttes tas med i den videre planlegging.

Det har vært et ønske fra parkvesenet å tilrettelegge for en plass med benker og mulighet for badeplass i denne svingen. Sykkeltraseen må da legges utenom denne plassen. Et annet viktig moment i sammenkoblingen mellom sykkelveg og sykkелеkspress er trafikksikkerhet. Sykkелеkspressvegen legger til rette for høy fart. Ved å rette sykkelvegen vinkelrett på sykkелеkspressvegen vil man redusere tilfarten, og potensiell risiko for sammenstøt mellom syklister i høy hastighet. Vegvesenet er opptatt på at løsninger skal fungere i praksis og kommer til å avklare dette endelig ved detaljprosjektering i neste fase.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar: Vi stoler på Vegvesenets vurdering om at en vinkelrett påkobling er den tryggeste løsningen. Ved en vinkelrett påkobling gis det også rom for en liten pauseplass ved Vollevannet.

Sameiet i Trymsvei 3-5-7 skriver den 16.10.17 at lekeplass og gangvei ved Trymsveien må reguleres inn i planen. Ved Vollebakken er det regulert en lekeplass, og da må også lekeplassen ved Tryms vei reguleres inn. I plankartet ligger den under felt for friområde o_GF1.

Sameiet mistenker at gangvei og lekeplass ikke er regulert inn for at det siden skal være enklere å omregulere friområdet til busstrasé. Det vil være en ufin måte å skjule at det ligger en lekeplass der. Et forslag om bussvei gjennom friområde ville da kunne si at lekeplassen må flyttes siden den ikke er i tråd med reguleringsplanen.

Statens vegvesen sin kommentar: grunnen til at lekeplass og gangveger ikke er spesifisert innenfor friområdet henger sammen med at dette er taket til Oddernestunnelen hvor vi som følge av tunnelen har en sikringssone på 50 meter på bakken over. Plankart sammen med bestemmelsen ivaretar lekeplass og gangveger, det må en omregulering til for å kunne etablere for eksempel busstrase gjennom parkområdet.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar:

Kvartalslek ved Tryms vei er i tråd med formålet det reguleres til her - grønnstruktur-friområde. Vanlig praksis er nettopp å regulere kvartalslekeplasser som offentlig grønnstruktur-friområde. Her skal det ikke gjøres noen endringer i forbindelse med sykkелеkspressveien. Ved Vollebakken skal den eksisterende lekeplassen flyttes, derfor var den tidligere regulert med et annet formål enn lekeplassen ved Tryms vei. Planen er nå endret begge lekeplassene er regulert til samme formål, offentlig grønnstruktur-friområde.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten bereder ikke grunnen for bussvei gjennom parkdraget. Vi ønsker slett ikke at busser hverken skal kjøre eller parkere i grøntdraget langs kirkegården.

I 2013 mottok vi en forespørsel fra AKT om mulige nye bussoppstillingsplasser på Lund. Et alternativ som da ble foreslått var at deler av denne parken skulle gjøres om til en parkeringsplass, hvor busser kunne stå og vente. Det var et forslag vi stilte oss negative til, og som ble avvist av administrasjonen.

Vest-Agder Fylkeskommune bestilte så i 2017 en utredning fra vegvesenet av om det var teknisk mulig at bussen begynte å kjøre gjennom parken langs kirkegårdsmuren. Vegvesenet var negative til forslaget.

Per i dag er ikke dette en aktuell problemstilling. Parkdraget skal bestå som i dag, og trafikken skal fortsatt gå i tunell under bakken.

Nesheim i Vollebakken 12a og Nesheim i 12b skriver 19.12.17 at de er urolige for økt støy i framtiden. Sykkелеkspressveien krever at en rekke hus og garasjer rives. Disse boligene har hatt en meget støydempende for alle som bor bak denne husrekken langs E-18. Når

husrekken rives vil de gjenværende beboerne utsettes for mer støy fra veien. Støyen vil øke for Vollebakken 12a, 12b, 14a, 14b, 16a, 16b 18, 20a og 20b. For at ikke støyen skal øke når husene forsvinner må det på plass høye støyskjermer mot E-18.

Statens Vegvesens kommentar: *Det er riktig at støynivå kan endres som følge av at hus rives. Utredning av hvor det er behov for støydempende tiltak gjøres ved detaljprosjektering som er neste fase. Støydempende tiltak iverksettes i henhold til brosjyre «Støyutbetring for deg som bur langs sterkt støybelasta veg».*

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar:

Både hus, garasjer og høye trær skal fjernes mellom E-18 og Vollebakken, for å gi rom for sykkелеkspressveien. Det kan gi økt støy for de gjenværende beboerne i Vollebakken.

Reguleringsbestemmelsene krever nå at « før sykkелеkspressveien kan tas i bruk skal det være etablert støyskjermer og miljøskjermer». Plassering, høyde og utforming av skjermer avklares i byggeplan slik det fremgår av planbeskrivelsen.

Planen nå endret ved at det er lagt inn krav om at støytiltak: Det skal gjennomføres støytiltak på de boligene hvor tiltaket medfører at beregnet støynivå øker mer enn 3 db i forhold til eksisterende situasjon. Vegvesenet må måle støybelastningen for naboene både før og etter at husene rives.

Hilltop sendte merknader den 20.10.17, på vegne av Røsstad Eiendom AS:

1. I rundkjøringen mellom Bjørndalen og Oddernes Gartneri er avstikkeren inn til gartneriet stengt. Dagens vei inn fra rundkjøringen skal erstattes av en ny vei via Bjørndalen og over tunnelåpningen til UiA. Denne løsningen er svært uheldig for trafikk til og fra gartneriet. Gartneriet ønsker ikke at deres trafikk skal ledes gjennom det nye boligområdet Bjørndalen, hvor det er lek og myke trafikanter.

2. Areal SVG2 er avsatt til bruk i anleggsperioden. Gartneriet har avgitt areal til veiformål, og har derfor knapt med areal. De ønsker at arealet i SVG2 tilbakeføres til dem når sykkelveien er bygd.

3. Gartneriet har en port ut til Østerveien. Den ønsker de å beholde i fremtiden, evt at den flyttes noen meter.

Staten vegvesens kommentar:

1. I arbeidet med reguleringsplan for Bjørndalen (planid1150) ble kapasiteten i rundkjøringen beregnet. Den 5. armen (avkjørsel til gartneriet) ble da anbefalt stengt av vegvesenet. Som følge av stenging er dagens kommunale veg flyttet slik at Bjørnebakken føres ned på østsiden av fv471. Hvis 5. arm skal vurderes på nytt må det legges fram beregninger som viser bedre kapasitet enn de beregningene som foreligger pr. nå.

2. Tilbakeføring av restareal: vegvesenet ønsker ikke å sitte igjen med unødvendig areal og slik det ser ut så er det mulig med en tilbakeføring. For å gjøre dette enklest mulig anbefaler vegvesenet å endre det aktuelle arealet «BAB» slik at det blir en forlengelse av formål BAB1 samt at man regulerer arealet til midlertidig anleggs- og riggområde. Selve tilbakeføringen av areal er egen prosess som gjennomføres av grunnerverver.

3; Port til Østerveien skal opprettholdes ihht enighet. Sykkелеkspressvegen spleises med eksisterende sykkelveg i ca profil 1320 (se tegning C002) og berører ikke dagens port.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar:

1. Vi kan ikke se at det er en god løsning å lede all trafikk til gartneriet via ny bydel Bjørndalen og så over tunnelmunningen i nord. Gartneriets kunder vil i fremtiden måtte kjøre en ekstra omvei på 300 meter, blant annet forbi nye boliger i Bjørndalen. Regulert veiforbindelse til Bjørndalsbakken er langt fra optimal.

Hverken vi eller ingeniørvesenet har innvendinger mot at avkjørsel til gartneriet i stedet beholdes som i dag, via en femte arm fra rundkjøringen. Dette arealet er imidlertid en fylkesvei, og det er Statens vegvesen som har myndighet til å bestemme trafikkmønsteret.

Stenging av dagens adkomst er en løsning som allerede er vedtatt i reguleringsplanen for Bjørndalen, og videreføres i denne reguleringen. Skal dagens adkomst til gartneriet i stedet beholdes må det gjøres som en del av en endring av planen for Bjørndalen, og godkjennes av vegvesenet.

Vegvesenet krever trafikkberegninger for å se om det er mulig å beholde dagens adkomst til gartneriet.

2. Planen er nå endret til at sidearealet ved gartneriet reguleres til bebyggelse og anlegg-gartneri. Se oransje felt «BAB» i plankartet.

Nabo i Vollebakken 14 a skriver den 27.10.17 at sykkeltraseen vil ligge høyere enn de resterende husene i Vollebakken. De ønsker derfor en buskbeplantning i skråningen ned mot privat vei for å hindre støy og innsyn.

Statens vegvesen sin kommentar: *Innsippet tas med videre til detaljprosjekteringen som er neste fase. Det vil da bli utarbeidet utomhusplan som viser beplantning av skråninger og sideareal generelt.*

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar: *Reguleringsplanen er endret og krever nå en ny trerekke langs ruten ved Vollebakken (felt o_GF4) mellom boliger og sykkелеkspresveien. Ny sykkелеkspresvei vil gå rundt 30 meter fra nærmeste naboer, med en trerekke imellom. Vi vurderer at innsyn derfor vil være begrenset.*

Folkemøte

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten og Vegvesenet arrangerte et åpent møte den 25.09.17. Etter en presentasjon av sykkелеkspresveien var det rom for innspill og diskusjon. Mange av de fremmøtte var naboer eller syklister som kjente strekningen godt.

I dag opplever de støyen fra E-18 som en stor belastning, og etterlyste tiltak for å skjerme både sykkelvei og nabolag bedre enn i dag. Ny sykkelvei krever at mye av dagens skjermende trær langs E-18 forsvinner. Ved Vollevannet er ikke sykkelveien skjermet mot støy og det er heller ikke krav om mer skjerming i planforslaget. Der er det heller ingen fysiske skiller mellom gangvei og E-18. Flere følte seg utrygge.



Kryssingen av gående og syklende ved Meny-Albert ble også diskutert, som gjengitt i merknaden fra Syklistenes Landsforbund over.

Ellers var mange positive til planforslaget, spesielt til at den farlige strekningen i Vollebakken erstattes av sykkelvei.

Endringer etter offentlig ettersyn

Før planen ble sendt på høring vedtok et enstemmig by- og miljøutvalg at

«Der sykkелеkspressveien ligger tett inntil E-18 reguleres inn enkle og rimelige tiltak som kan gjøre den mer attraktiv.»

Her er tiltakene som nå er tatt inn i planen:

A) Det skal plantes en ny rekke av trær langs en stor del av sykkелеkspressveien, i o_GF4 hvor hus skal rives.

B) Vollebekken vil muligens kunne gjenåpnes. En åpen bekk ville gjøre ruten mer attraktiv. Bekker i rør har lavere kapasitet, og risikerer å gå tett. Tiltaket ville være en økt forsikring ved flom. Bekken er gytebekk, og et åpent bekkeløp er positivt for artsmangfoldet. Åpent vann og vegetasjon tar også opp svevestøv

Vollebekken vil muligens kunne gjenåpnes langs Vollebakken, der hvor hus skal rives. Den vil kanskje i større grad kunne gå i dagen fra like ved Vollevannet til bunnen av Vollebakken, der den krysser under E-18. Vegvesenet er usikre på om og i hvor stor grad bekken vil kunne renne i dagen når sykkелеkspressveien bygges. Statens Vegvesen ønsket derfor ikke at reguleringen stilte krav om at Vollebekken skal gjenåpnes. En åpning av bekken kan være teknisk utfordrende og tiltaket kan ikke dekkes av finansieringen av sykkelveien.

Planen krever derfor ikke at bekken skal åpnes. Det skal i følge vegvesenet likevel forsøkes å åpne deler av bekken.

C) Noe mer parkmessig opparbeidelse mellom Vollebakken og Sykkелеkspressveien:

Det skal plantes en trekke langs hele traséen, der hvor hus vil bli revet. Se felt o_GF4 i plankartet.

D) Alléen langs Østerveien skal bevares: Hos Vegvesenet nasjonalt heter det at *Alléen langs vegene våre har store natur- og kulturverdier. Vegvesenet har derfor satt i gang et arbeid med å registrere alléen langs fylkesveger og riksveger. Målet er at verdifulle trær skal bevares.* Det må også gjøres her. Her skal de fleste eksisterende trær beholdes, og er derfor regulert til bevaring. Der hvor det ikke kreves bevaring av trær er planen nå endret til å ha krav om at det skal plantes nye. Samlet vil det dannes en sammenhengende trekke langs hele Østerveien, av trær i varierende alder og størrelse.

PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planen er et resultat av tidligere vedtak om økt tilrettelegging for sykkel i Kristiansand. Det er mange gode grunner til å legge bedre til rette for sykling. Her vil farlige kryss og omveier erstattes av en sammenhengende sykkelvei, helt uten kryssende trafikk. Dermed vil reisetiden vil gå betydelig ned. Mange vil få en kortere og tryggere reisevei. Gevinsten kommer ikke av økt fart, men av å fjerne hinder, farer og stopp underveis.

Ved å gjøre sykling raskere og tryggere senkes terskelen for å sykle. Det gjelder spesielt for mange på Lund, Kongsgård, Gimlekollen, Fagerholt, Justnes/Justvik og til og med Søm.

Dersom flere oftere velger sykkel, gir det en rekke gevinster: Økt aktivitet gir bedre folkehelse og redusert sykefravær. Gange og sykkel har ingen utslipp. Naboer vil få færre plager av støy og svevestøv, og vi får renere og stillere bomiljøer.

Den aller største samfunnsøkonomiske gevinsten kommer av bedret folkehelse, gjennom økt aktivitet. Det ligger også en gevinst i at sykkelveier reduserer behovet for å bygge ut kapasitet på veianlegg, parkering og kollektivtilbud. Flere syklistene kan gi mindre belastning på hovedveiene, og for mange vil det være et raskere reisemiddel enn egen bil.

Transportøkonomisk institutt beregner at den samfunnsøkonomiske nytten av et sammenhengende gang- og sykkelnett i norske byer derfor trolig er minst 4-5 ganger større enn kostnadene. Gang- og sykkelveier er generelt langt mer lønnsomme enn de fleste vei-prosjekter.

El-sykkel har gjort at flere sykler, og lengre distanser enn de ville gjort på vanlig sykkel. I de kommende årene vil antakelig mange trafikanter ha enda flere ulike reisemidler. Elektriske sparkesykler, hoverboards etc har en stor vekst, og antas å bli enda mer populære i framtiden. Sykkelekspressveien er viktig også for gående og nye lette transportmidler.

Trafikksikkerhet: Mange lar sykkel stå fordi de føler seg utrygge i trafikken. Syklistene er involvert i en høy andel trafikkulykker. Spesielt er bakken mellom Vollevannet og Bjørndalssletta en farestrøkning i dag. Ny sykkelvei vil gjøre strekningen langt tryggere for beboere, gående og syklende.

Riving av boliger: i bakken mellom Vollevannet reguleres det for å innløse og sanere seks eneboliger, for å gi rom for sykkelekspressveien. De som bor i disse boligene har uttrykt støtte til at boligene løses ut og rives. Beboerne er forståelig nok utålmodige og lei av å vente på en avgjørelse om hva som skal skje med hjemmene deres. Det er ikke grunnlag for å innløse boligene før reguleringsplanen er vedtatt.

Støy og svevestøv:

Langs hele denne strekningen er det helseskadelig luftforurensing. E-18 er byens største kilde til både støy og svevestøv. For hver enkelt tur som tas på sykkel, og ikke i bil, reduseres denne støy- og støvbelastningen. Alle som beveger seg langs strekningen vil derfor kunne regne med noe mindre trafikkstøy, eller i det minste en lavere økning i støy enn de ellers ville fått.

Ved å rive hus, garasjer og trær langs E-18 forsvinner imidlertid noe av skjermingen mot støy for naboene like ved. Planen krever at dette skal kompenseres for ved skjerming og beplantning, og tiltak på boliger der støyen øker. Vegvesenet planlegger å sette opp støyskjermer der støvbelastningen er høyest, og enklere miljøskjermer på andre deler av strekket. Hvor og hvor mye av strekningen som skal skjermes er ikke endelig avklart i reguleringsplanen. Planen er også endret til at det skal plantes trær langs hele strekningen hvor hus skal rives. Vegvesenet vil også forsøke å åpne en større del av Vollebekken. Dette vil samlet ha en avbøtende effekt.

Samtidig vil en sykkelekspressvei, om den blir en suksess, gjøre at flere vil oppholde seg langs E-18. Resultatet kan derfor bli mindre støy og svevestøv, men at flere utsettes for det i korte perioder. Jo flere som beveger seg ute der hvor forurensingen er verst, jo flere som potensielt kan ta skade av det. VI vurderer at deres økte belastning veies opp for av gevinstene ved økt fysisk aktivitet og generelt redusert belastning av støy og støv.

Syklistene og gående er mer utsatt for svevestøv- partikler. Når det gjelder skadelig Nitrogenoksid er imidlertid bilister akkurat like utsatt for skadelig Nitrogenoksid inne i bilen som mange trafikanter utenfor.

Flere vil utsettes for trafikkstøy nå flere velger sykkelekspressvei framfor andre reisemåter. Samtidig vil den samlede støyen reduseres både av en potensiell nedgang i bruk av privatbil, og ny støyskjerming mot E-18.

Oppsummert: vi vurderer det som akseptabelt at flere syklende og gående kan gjøre at flere eksponeres for helseskadelig støy og støv. Helsegevinstene av økt aktivitet overgår helseskadene fra støy og støv. Nivået på støy og svevestøv går ned når færre reiser tas med bil, som samlet kommer alle til gode.

Kulturminner:

Kulturminnevernevernplanen slår fast at området ved Bjørndalen og Oddernes kirke *har store kvaliteter som kulturlandskap. Alléen må pleies og etter behov fornyes.* Administrasjonen var tidligere har vært negative til at for mange av de gamle trærne langs Østerveien måtte fjernes. Trærne har bevaringsverdi og er en viktig skjerming mot E-18 for den planlagte nye bydel Bjørndalen.

Planforslaget ble siden endret til at en større del av trerekken av Østerveien bevares. Der hvor deler av den gamle trerekken må fjernes krever planen nå at trær skal erstattes av nye, så det dannes en sammenhengende trekke.

I den vestlige enden av Vollevann ligger et lokalt kulturminne, en gammel stem (demning). Den reguleres til bevaring.

Reiseopplevelsen varierer mye langs strekningen. Deler av strekket går gjennom stille parkdrag, mens andre deler vil preges negativt av rutens nærhet til E-18. Vegvesenet har utarbeidet en formingsveileder, som skal legges til grunn for hvordan sykkelveien opparbeides, med underganger og sideareal. Den legges ved sakspapirene.

By- og miljøutvalget vedtok at det skal legges inn enkle og rimelige tiltak der sykkelspressveien ligger nær E-18, for å gjøre den mer attraktiv. Disse er beskrevet over og vurderes som gode bidrag til nærmiljøet.

Naboer til sykkelspressveien vil få nærmiljøet sitt noe endret. Vollebakken er det eneste stedet hvor det ligger boliger nær denne delen av sykkelveien. Husene som rives vil erstattes av en grønn skråning mot naboene, som skal beplantes med blant annet en ny trekke langs sykkelspressveien. (felt o_GF4 i plankartet). Vi vurderer endringen som positiv for naboene, selv om noen beboere dessverre må flytte ut.

Barn og unges interesser:

Skoleveier og barns bruk av areal er omtalt i planbeskrivelsen. En lekeplass i bunnen av Vollebakken skal erstattes av en ny lekeplass like ved (felt o_GF6).

Sykkelspressveien vurderes som en tryggere skolevei enn strekningen slik den er i dag. Slake svinger, økt bredde og eget sykkelfelt gjør at det oppstår få uavklarte trafikksituasjoner. Veien gjøres langt tryggere ved at ingen biler krysser.

For sykler med vogn og foreldre som sykler med barn, er den økte bredden viktig. Sykkelveistandarden vil kunne gi noen syklister høyere fart enn i dag, som samtidig kan gi noe mer risiko der hvor barn krysser sykkelveien.

Senterstruktur:

Beregninger fra andre land har vist at økt fot- og sykkeltrafikk i et område gir økt omsetning for butikker og forretningsdrivende. Ved å tilrettelegge bedre for gående og syklende vil erfaringsmessig flere ta i bruk tilbud i nærmiljøet.

Folkehelse: Anlegget legger til rette for at vi beveger oss mer. En sykkelvei er også en arena hvor mennesker møtes ansikt til ansikt, i en setting hvor man kan se og høre hverandre. Studier har vist at på steder hvor folk har en avstand til hjemmet som tas til fots eller på sykkel, vil flere kjenne noen i nabolaget.

Kriminalitetsforebygging: Syklende og gående kan avverge lovbrudd. Anlegget gjør at det vil være flere mennesker tilstede i dette området, dersom noe skulle skje. Vi antar derfor at strekningen både vil være tryggere og oppleves tryggere enn i dag. Sykkelveien vil også gjøre at ruten blir godt opplyst på kvelds- og nattestid.

Universell utforming: Hele anlegget planlegges for god tilgjengelighet, god synlighet og oversiktighet. Topografien vil jevnes noe ut, bratte bakker gjøres slakere og lengre.

For syns- og kanskje spesielt hørselshemmede til fots, kan det være utrygt å måtte dele fortau med syklistene. Sykkelekspressveien vil da utgjøre en klar forbedring, ved å skille gående og syklende i egne oppmerkede felt.

Risiko- og sårbarhetsanalyse legges ved planforslaget. Den viser at flere forhold skal kartlegges videre: Deler av området ligger på ustabil grunn. Grunnundersøkelser har påvist forurensing i noe av grunnen i området. Dersom det blir overskuddsmasser som skal kjøres bort må forurensete masser leveres til godkjent mottak. Det er fare for flom fra Vollevann/Vollebekken, utsatte hus langs bekken skal rives.

Overvannshåndtering og teknisk infrastruktur: Vegvesenet har ansvar for sine egne anlegg. Overvannshåndtering og flomveier skal være sikret; Vegvesenet ivaretar overvannshåndtering i dialog med ingeniørvesenet. Ingeniørvesenet skal godkjenne teknisk plan for kommunale veier, og godkjenne overvannshåndtering før det gis rammetillatelse. Vollevann vil innsnevres noe under vann, som kan gi en noe endret vannføring. Dette vil måtte løses i byggeplan.

Naturmangfoldloven §§ 8-12 er gjort godt rede for i planbeskrivelsen. Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Vollevann og Prestebekken er registrert i strengeste kategori for vern som *svært viktig bekkedrag* i naturbasen. Bekkene er blant annet viktige sjørrerbekker. Dersom en større del av Vollebekken åpnes og ikke lenger går i rør, kan det gi økt naturmangfold i nærmiljøet. Planen stiller imidlertid ikke krav om at bekken skal åpnes.

§ 11 Kostnader

- Kostnadene bæres av tiltakshaver.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode er beskrevet i planbeskrivelsen.

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

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Anlegget vil finansieres av statlige midler gjennom en byvekstavtale. Sykkelekspressveien er et riksveiprojekt, og vei og sidearealer vil driftes av Statens Vegvesen.

Kommunen ved parkvesenet vil stå for vedlikehold av en ny sandlekeplass o _GF6, i stedet for en tilsvarende eksisterende lekeplass som må fjernes. Driftskostnader for kommunen anslås å være uendret fra i dag.

Estetikk: Vegvesenet har laget en formingsveileder som skal legges til grunn for hvordan anlegget bygges. Den legges ved sakspapirene. Det meste av areal inntil sykkelveien vil endres lite, og fremstå som i dag. Enkelte steder er større tiltak nødvendig.

Oppsummering

Planen vil gi en raskere og tryggere ferdsel for syklende og gående på en viktig strekning. Sykkelekspressveien er et godt miljø- og folkehelseiltak. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at planen vedtas.

Fredrik Sund, 26.06.18

Punkt 102/18: Søknad om fritak fra verv - Isabelle-Louise Aabel, AP

Bilag

Vedtak VALG, 05092018, Sak 14/18, Søknad om fritak fra verv - Isabelle-Louise Aabel, AP



Dato 23. august 2018
Saksnr.: 201606733-72
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang

Valg- og Honorarkomiteen
Bystyret

Møtedato

05.09.2018
12.09.2018

Søknad om fritak fra verv - Isabelle-Louise Aabel, AP

Isabelle-Louise Aabel, AP, søker om fritak fra politiske verv grunnet helsemessige årsaker i epost datert 22.08.18.

Isabelle-Luoise Aabel, AP, har verv som medlem i bystyret, oppvekststyret, jury for frivillighetsprisen, Oddemarka skolestyre, Natteravntjenesten og verv som varamedlem til formannskapet, by- og miljøutvalget, kulturstyret, havnestyret, valgstyret og fellesnemnda (Søgne, Songdalen og Kristiansand).

Nåværende sammensetning:

Bystyret:

Arbeiderpartiet

Medlemmer

1. Trond H. Blattmann
2. Mette Gundersen, (AP)
3. Abdullahi M. Alason, (AP)
4. Jannike Arnesen, (AP)
5. Terje Næss, (AP)
6. Åse Løvdal, (AP)
7. Ingrid Wisløff Jæger, (AP)
8. Lyder Ovesen (AP)
9. Eirik Dåstøl Langeland, (AP)
10. Ernst Håkon Jahr, (AP)
11. Aase Paulsen, G, (AP)
12. Cathrine Skau Nilsen
13. Kenneth Mørk
14. Frode Fredriksen, (AP)
15. Isabelle-Louise Aabel, (AP)

Varamedlemmer

1. Cay Birger Nordhaug (AP)
2. Magne Aasheim Knudsen (AP)
3. Semir Mujkic (AP)
4. Gro Schrader Kvanvig (AP)
5. Tine Dvergsnes Homme (AP)
6. Svein Kjetil Stallemo (AP)
7. Else Marie Tellefsen (AP)
8. Rita J. H. Wroldsen (AP)
9. Reidar Mosland (AP)
10. Hallgeir Oftedal (AP)
11. Bjørn Danielsen, (AP)
12. Bellinda H. Bjercke (AP)
13. Gro Lohne (AP)
14. Naja Amanda L. Møretrø (AP)
16. Iver Holter-Andersen (AP)
17. Khalitza Santos Alason (AP)
18. Helge Johansen (AP)

Oppvekststyret:

7. AP	Kenneth Mørk	For nr. 7, 8 og 9	1. MDG	Anna Despard Asgard
8. AP	Isabella-Louise Aabel		2. AP	Semir Mujkic
9. AP	Lyder Johan Ovesen		3. SV	Kristine Fosshem Godtfredsen
			4. MDG	Mira S. Thorsen
			5. AP	Abdullahi M. Alason

Jury for frivillighetsprisen:

1. Isabelle-Louise Aabel, AP
2. Lisbeth Andersen, H
3. Oddfinn Pedersen, DEM
4. Arvid Solheim, Blå Kors
5. Anne Grete Widding, Randesund og Tveit frivillighetssentral

Oddemarka skolestyre:

Medlem: Isabelle-Louise Aabel (AP), varameld. Helene B. Fredheim (FRP)

Natteravntjenesten:

Medlemmer

1. Toril Pedersen, H
2. Isabelle-Louise Aabel, AP
3. Theodor B. Helland, FRP
4. Leif Egil Reve, V

Varamedlemmer

1. Graciela Nilsen, PP
2. Thomas Edvardsen, DEM
3. Ingrid W. Gundersen, KRF

Formannskapet:

7 AP	Mette Gundersen	For nr. 7, 8, 9 og 10	1 SV	Andreas Landmark
8 AP	Trond Henry Blattmann		2 MDG	Marte R. Ulltveit-Moe
9 AP	Jannike A. S. Arnesen		3 SV	Lars Lied
10 SP	Hans Petter Horve		4 AP	Abdullahi M. Alason
11 AP	Åse Birgit Løvdal		5 AP	Ingrid Wisløff Jæger
			6 AP	Lyder Johan Ovesen
			7 AP	Isabelle-Louise Aabel

By- og miljøutvalget:

7. AP	Trond H. Blattmann	For nr. 7, 8 og 9	1. AP	Aase Paulsen
8. MDG	Marte R. Ulltveit-Moe		2. SP	Hans Petter Horve
9. AP	Eirik Dåstøl Langeland		3. AP	Ingrid Wisløff Jæger
			4. SV	Pål Friis
			5. AP	Isabella-Louise Aabel

Kulturstyret:

7. AP	Terje Næss	For nr. 7, 8 og 9	1. SV	Kourosch Mohammadi
8. AP	Ingrid Wisløff Jæger		2. AP	Isabella-Louise Aabel
9. SV	Lars Lied		3. AP	Rita J. H. Wroldsen
			4. AP	Bjørn Danielsen
			5. AP	Gro Kvanvik

Havnestyret:

4. AP	Aase G. Paulsen	For nr. 4 og 5	1. AP	Cay Birger Nordhaug
5. AP	Rita H. Wroldsen		2. AP	Iver Holter-Andersen
			3. AP	Hallgeir Oftedal
			4. AP	Isabelle-Louise Aabel

Valgstyret:

7	AP	Mette Gundersen	For nr. 7,	1	AP	Jannike A. S. Arnesen
8	AP	Trond H. Blattmann	8, 9, 10	2	MDG	Marte R. Ulltveit-Moe
9	SV	Melissa Lesamana	og 11	3	MDG	Mira Svartnes Thorsen
10	SP	Hans Petter Horve		4	AP	Abdullahi M. Alason
11	AP	Åse B. Løvdal		5	AP	Ingrid Wisløff Jæger
				6	AP	Lyder Johan Ovesen
				7	AP	Isabelle-Louise Aabel

Fellesnemnda (Søgne, Songdalen og Kristiansand):

9	AP	Mette Gundersen	For nr. 9, 10,	1	AP	Jannike Arnesen
10	AP	Trond Blattmann	11 og 12	2	AP	Eirik D. Langeland
11	AP	Åse Løvdal		3	AP	Isabelle Louise Aabel
12	AP	Abdullahi M. Alason		4	AP	Kenneth Mørk
				5	AP	Ingrid Wisløff Jæger
				6	AP	Lyder Ovesen

Forslag til vedtak

1. Søknad om fritak fra politiske verv fra Isabelle-Louise Aabel, AP, møtekommes.
2. Det foretas følgende nyvalg:

Oppvekststyret:
Nytt medlem nr. 8:

Jury for Frivillighetsprisen:
Nytt medlem nr. :

Oddemarka skolestyre:
Nytt medlem:

Natteravntjenesten:
Nytt medlem nr. 2:

Formannskapet:
Nytt varamedlem nr. 7 for AP:

By- og miljøutvalget:
Nytt varamedlem nr. 5 for AP:

Kulturstyret:
Nytt varamedlem nr. 2 for AP:

Havnestyret:
Nytt varamedlem nr. 4 for AP:

Valgstyret:
Nytt varamedlem nr. 7 for AP:

Fellesnemnda (Søgne, Songdalen og Kristiansand):
Nytt varamedlem nr. 3 for AP:

Bystyret:

1. Varamedlem for AP rykker opp til siste medlem nr. 15.
Varamedlemmene fra og med nr. 2, Magne Aasheim Knudsen, rykker alle opp en plass. Nytt siste varamedlem blir Gro Monsen Høiby.

3. Nyvalg/opprykk gjelder for resten av denne valgperioden.

Ragnar Evensen
Rådmann

Eva B. Åsland
Organisasjonsdirektør

Punkt 103/18: Forvaltningsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune

Bilag

Vedtak HELSOS, 16102018, Sak 59/18, Forvaltningsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune

Vedtak OPPVEK, 16102018, Sak 74/18, Forvaltningsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune

Vedtak KOMMUN, 18092018, Sak 66/18, Forvaltningsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune

Forvaltningsrevisjonsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune

Forvaltningsrevisjonsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune

Saksprotokoll KU-KRS, 28062018, Sak 40-18, Forvaltningsrevisjonsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune



Dato 30. august 2018
Saksnr.: 201806796-3
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Bystyret
Kommunalutvalget

Møtedato
12.09.2018
18.09.2018

Forvaltningsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune

Kontrollutvalgets innstilling 28.06.18

Kontrollutvalget tar forvaltningsrevisjonsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune til etterretning.

I tillegg til å oversende saken til bystyret med forslag til vedtak, sendes rapporten til kommunalutvalget som er kommunens arbeidsgiverorgan til orientering.

Innstilling til bystyret:

Bystyret tar forvaltningsrevisjonsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune til etterretning og ber rådmannen følge opp revisjonens anbefalinger for det videre arbeidet med å forebygge og redusere sykefraværet i kommunen.

Bystyret ber videre rådmann om å gi en skriftlig tilbakemelding til kontrollutvalget innen 22.11.18 for de tiltak som er satt i gang for å følge opp vedtaket og rapportens anbefalinger.

Vedlegg:

Saksprotokoll sak 40/18

Saksutskrift sak 40/18

Forvaltningsrevisjonsrapport - Sykefravær i Kristiansand kommune

Punkt 104/18: Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, om "Nye krav for å kunne spille ishockey på Idda Arena"



Saksgang
Bystyret

Møtedato
12.09.2018

Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, om "Nye krav for å kunne spille ishockey på Idda Arena"

Ærede ordfører

Jeg leser til min store overraskelse i Fædrelandsvennen torsdag den 30. august i et kraftfullt leserinnlegg fra den 14-årige Andrea Emblem Auestad, om at Kristiansand kommune ikke vil bruke penger på nødvendige nye sikkerhetstiltak som gjør at det kan spilles nasjonale ishockeyserier på Idda Arena.

Demokratene mener faktisk at å få ordnet i nødvendige økonomiske bevilgninger til en nytt vant/sikring på Idda Arena på langt under 1 millioner kroner - er langt riktigere og viktigere en å få på plass hele 530 millioner kroner til kunstsiloen.

Mitt spørsmål blir da følgende: Kan ordføreren i likhet med Demokratene garantere at det ikke skal stå på penger for at Idda Arena - skal oppfylle alle de nødvendige nasjonale krav som gjør at ingen ishockeylag fra Kristiansand og Sørlandet må trekke seg fra nasjonale og internasjonale kamper og seriespill grunnet nye sikkerhetskrav?

Kristiansand 30.august 2018

Vidar Kleppe
Gruppeleder for Demokratene i Kristiansand bystyre

Punkt 105/18: Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, om "Innføre hotell standard på alle sykehjem i Kristiansand"



Saksgang
Bystyret

Møtedato
12.09.2018

Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, om "Innføre hotell standard på alle sykehjem i Kristiansand"

Ærede ordfører

Demokratene mener at alle beboerne på sykehjemmene i Kristiansand fortjener beste hotell standard på byens sykehjem. Etter et langt liv i tjeneste for det rike norske samfunn har ikke alle disse eldre heder kvinner og menn som ikke kan bo hjemme - noe annet alternativ enn å få plass på et sykehjem, når helsen svikter, og ensomheten gnager. Og selvsagt skal de da være sikret en plass, med eget rom og en komfort som skaper trivsel.

Men maten på byens sykehjem må helt klart kunne tilbys på en mer fleksibel og variert måte enn det som er tilfellet i dag, som avspeiler at samfunnet faktisk vil gi noe igjen for den innsats våre eldre har gitt. Hva med å organisere bespisningen som på et hotell?

Demokratene foreslår som eksempel følgende uten at dette er fastlåste tider: For dem som kan komme til spisesalen kan man få seg frokost fra buffeten fra f.eks. kl. 7:30 til 10:00, med selvbetjening av alle sorter brød, pålegg, varm og/eller kald drikke. De som må ha hjelp, eller må spise på rommet, får den room-service de i så fall trenger.

Lunsjbuffeten er åpen fra 12 til 13:30, med de samme muligheter. Middag med minst 3 valgfrie varmretter og ditto desserter – serveres i spisesalen mellom 16:30 og 18. Kaffe & tebrød eller lignende med mulighet for en cognac eller likør – serveres minimum mellom 19 og 20. Alle måltider med mulighet for rom-service til dem som har vondt for å gå, eller er sengeliggende.

Er ordføreren enig med Demokratene at denne hotell servicen ovenfor beboerne på sykehjemmene i Kristiansand må bli en realitet?

Kristiansand 30. juni 2017

Vidar Kleppe
Gruppeleder for Demokratene i Kristiansand bystyre

**Punkt 106/18: Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, om
"Bomstasjoner og prising"**



Saksgang
Bystyret

Møtedato
12.09.2018

Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, om "Bomstasjoner og prising"

Ordfører:

Debatten om bommers plassering og prising har engasjert alle partier på en god måte, dog med forskjellige vinklinger. Pensjonistpartiet er som de fleste partier mot flere bommer og økte priser, da dette rammer så usosialt. Det første som vi vanskelig kan forstå, er at EL biler skal slippe klar, dette til tross for at disse har et større utslipp målt for bygging og drift de første 5 år. Følgende hentet fra svenske tidsskriftet Teknikens Verld: Utslipp av CO2 for en ny vw Golf 1,2 tsi bensinbil over de første 5 år er 11,80 tonn fra produksjon og 6,84 tonn fra drift. Utslipp av CO2 fra en ny VW EL Golf over de første 5 år er 23,40 tonn for produksjon og 0 for drift, altså er totalutslippet 4,76 tonn høyere for EL bilen. Så er det tanken på mange barne familier som rammes utilsiktet hardt, her bør det la seg gjære å finne en løsning. Videre bør det også finnes en løsning for Lavtlønnende uføre og Pensjonister? Mens de med god økonomi bruker veiene uten kødannelser.

Kan Ordføreren tenke seg å vurdere en reduksjon for barnefamilier under en viss inntekt? Det Anmodes også reduksjon for uføre og trygdede under en viss inntekt?

Odd Salvesen Pensjonistpartiet.

Punkt 107/18: Interpellasjon fra repr. Kristian Landmark, Rødt, om "Kristiansand Kommune som avtalepart, og vårt sanksjonssystem mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet".



Saksgang
Bystyret

Møtedato
12.09.2018

Interpellasjon fra repr. Kristian Landmark, Rødt, om "Kristiansand Kommune som avtalepart, og vårt sanksjonssystem mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet".

Ordfører,

Det må først nevnes at dette ikke handler om å være flinkest i klassen på dette tema og problem. Dette handler om et felt der vi allerede er gode, men der vi likevel kan spørre oss om vi kan bli enda bedre. Hvordan vi samlet, tverrpolitisk kan konstruere et enda bedre system for å beskytte arbeidstakere i samfunnet, og da særskilt de som jobber oppdrags- og deltidsbasert. Christian Justnes i fellesforbundet Agder Fagforening har vært konsulent i prosessen med spørsmålene som i dag stilles ordfører. Denne interpellasjonen omhandler Kristiansand kommune som avtalepart, og hvorvidt vi kan forbedre vår kontroll på dette området. Spesielt anses dette viktig med tanke på at K3 er en realitet om kun kort tid.

Ordfører; Sanksjoner gjeldende et samfunnsproblem som sosial dumping og arbeidslivskriminalitet kan ikke ha en så mild form at kyniske og useriøse aktører kan "budsjettere" dem inn i sin kritikkverdige og uetiske fremferd. Jeg mener det derfor er viktig med en gjennomgang av disse sanksjonene for å se om de kan skjerpes ytterligere. Mitt første spørsmål går som følger:

1. Har Kristiansand som avtalepart et godt nok sanksjonssystem når det gjelder sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i kommunens innkjøp av tjenester? Bør det innføres en anbudskarantene for aktører som har brutt regelverket? Eller i de verste tilfellene, bør det forekomme en "avskilting" av aktører i forhold til fremtidige avtaler med kommunen?
2. Kan kommunens avtaleverk med eksterne aktører bli bedre i forhold til å tydeliggjøre hva som forventes av den innleide aktøren, hva som ikke aksepteres og hvilke konsekvenser brudd på disse kontraktsvilkårene vil få? Har kommunen tilstrekkelige ressurser og kompetanse til vurdering og oppfølging av aktørers seriøsitet, både før kontrahering og under utførelse av prosjekter?
3. Oslo kommune har utviklet HMSREG, som er et meget informativt og oversiktlig system for oppfølging av alle kommunens pågående prosjekter, små som store. Her kan man til enhver tid se hvilke aktører som er inne, hvem de ansatte er, andel fagarbeidere, andel lærlinger m.m. Også andre større byggherrer tar nå i bruk dette. Hvilket system har Kristiansand for liknende oppfølging i dag, og bør det vurderes å se på om HMSREG kan være noe Kristiansand bør investere i?

4. Mitt siste spørsmål gjeld kommunikasjon. Dette er et nasjonalt problem, men kan Kristiansand bli enda bedre, en enda mer offensiv aktør når det gjelder å offentlig ta avstand fra denne typen virksomhet, og hele tiden ha fokus på å aktivt sørge for at det blir mindre av det?

Forslag til vedtak: Rådmannen bes se på muligheten til å komme med en redegjørelse over dagens system sett i lys av disse spørsmålene, og vurdere om tankene kan omformes til konkrete endringer.

Mette Gundersen og Trond Blattmann, AP og Kristian Landmark, Rødt

**Punkt 108/18: Interpellasjon fra repr. Andreas Landmark, SV, om
"Kulturkort for ungdom"**



Saksgang
Bystyret

Møtedato
12.09.2018

Interpellasjon fra repr. Andreas Landmark, SV, om "Kulturkort for ungdom"

Ordfører,

Tromsø kommune vedtok under budsjettbehandlingen i 2017 å etablere et kulturkort for ungdom. Det ble lagt inn 1 million i 2018 og 2 millioner i 2019 til prosjektet. Flere fylkeskommuner har tidligere tilbudt en slik ordning, blant annet Vest-Agder fylkeskommune. Kulturkortet ble utviklet i et samarbeid mellom private og kommunale aktører. Tilbudet kan være i form av et fysisk kort eller faktisk rimeligere priser på kulturinstitusjoner.

Bakgrunnen for kulturkortet har vært å få ungdom til å benytte seg oftere av kulturtilbud og rekruttere nye publikummere i alderen 13-19 år. Økonomi og hvor du bor, er også avgjørende for hvor mye kultur ungdom får med seg. Et slikt tilbud vil forhåpentligvis medføre hyppigere bruk av kulturinstitusjoner blant ungdom.

Spørsmål til ordføreren:

Stiller ordføreren seg positiv til å støtte en sak hvor det vurderes å innføre Kulturkort for ungdom i alderen 13-19 år?

Forslag: Bystyret ber administrasjonen fremlegge en sak hvor det vurderes en etablering av kulturkort for ungdom i alderen 13-19 år.