

REFERAT |KRS| Byutviklingsstyret (2011-2015) d. 14-03-2013

Møtedato Torsdag d. 14. marts 2013 kl. 12:15

Møtested Tollbodgata 22

Innholdsfortegnelse

Protokoller byutviklingsstyret 28.02.13.....	3
E39 - Breimyrveien, fjerning av lysregulering.....	5
Klipperveien 32-36, ny vurdering av nedklassifisering.....	10
Bleget-Fagerholt felt 3. Vedtak av planprogram.....	13
Dvergsnestangen senter - 96/14 - anlegg av parkeringsplass.....	19
96/495 - parkeringplass for 96/13.....	23
Dvergsnesveien 518 - 96/13 - brygge / mur i bukta.....	27
Dvergsnesveien 518 - 96/13 - drensledning.....	31
Dvergsnesveien 520 - 96/53 - mur ut i sjøen mot vest - klage.....	35
Dvergsnesveien 520 - 96/53 - dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for etablering av drenering.....	39
Dvergsnesveien 520 - 96/53 - platting mot vest.....	42
Dvergsnes 522 - 96/102 - Søknad om dispensasjon fra gjeldende kommuneplan for å rive gammel h.....	46
Dvergsnesveien 520 - 96/53 - søknad om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for bruksendring.....	51
Lillemyrveien 5 - 152/828 - riving og oppføring av ny garasje - klage på vedtak.....	55
Stølen - 25/1 - deling. Klage på avslag.....	62
Rødstrupeveien 4 - 14/85 - søknad om dispensasjon fra reguleringsplan for tilbygg til enebolig.....	68
Meldinger til møte i byutviklingsstyret 14.03.2013.....	75
Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.....	77

Sak 47/13: Protokoller byutviklingsstyret 28.02.13

Vedlegg

Protokoll fra møte i byutviklingsstyret 28.02.2013.pdf



Arkivsak-dok. 201300002-20
Saksbehandler Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Protokoller byutviklingsstyret 28.02.2013

Forslag til vedtak

[Byutviklingsstyret godkjenner protokollen fra møtet i byutviklingsstyret 28.02.2013.](#)

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

Saksbehandler.

Sak 48/13: E39 - Breimyrveien, fjerning av lysregulering

Vedlegg

fra SVV stenging av Breimyrkrysset.pdf

uttalelse fra Hellemyr skole FAU og styre.doc

fra SVV høringsbrev stenging Breimyrkrysset.pdf



Arkivsak-dok. 201300137-4
Saksbehandler Per Kjelsaas

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

E39 - Breimyrveien, fjerning av lysregulering

Sammendrag

Statens vegvesen har stengt Breimyrveien for venstresvingende trafikk i forbindelse med pågående anleggsarbeid på E39. De ønsker å beholde stengingen inntil 2-planskryss er etablert (anslått av vegvesenet til 5 år), slik at en vesentlig flaskehals på E39 forsvinner.

FAU og styre på Hellemyr skole går i brev av 1.2.2013 i mot fjerning av lyskrysset pga vesentlig mer trafikk i Hellemyrbakken. Trafikkøkningen vil øke trafikale problemer og risiko for ulykker, spesielt ved skolen.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret krever at vegvesenet foretar følgende tiltak langs Hellemyrbakken dersom lyskryss E39-Breimyrveien ikke blir reetablert:

- utbedring av sikt langs gang-/sykkelvei langs Hellemyrbakken ved Hellemyrtoppen
- fartsdempere i Hellemyrbakken ved Hellemyrtoppen/skolen og gangfeltene ved Breimyråsen og Eigevannet
- nedsatt fartsgrense til 40 km/t i Hellemyrbakken forbi skolen

Byutviklingsstyret forutsetter at vegvesenet prioriterer etablering av 2-planskryss innen 5 år i sine budsjettframlegg til Samferdselsdepartementet og Stortinget.

Terje Lilletvedt
byingeniør

Per Kjelsaas

Vedlegg:

Brev av 23.01.2013 fra Statens vegvesen til kommunen

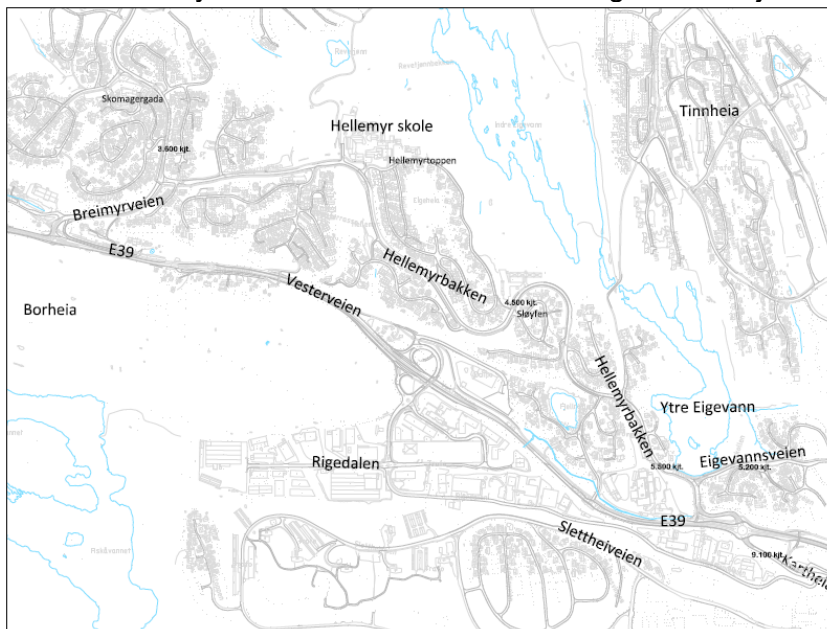
Brev av 28.11.2012 fra Statens vegvesen til skole og velforening og kunngjøring

Brev av 01.02.2013 fra FAU og styre på Hellemyr skole

Bakgrunn for saken

I forbindelse med pågående bygging av kollektivfelt langs E39 mellom Rige og Fidjane fjernet Statens vegvesen lysreguleringen i krysset E39 – Breimyrveien og stengte for venstresving inn- og ut av Breimyrveien med midtdeler på E39. Dette ble opprinnelig utført aht anleggsarbeidene. Endringen har bedret trafikkavviklingen på E39 betydelig og vegvesenet ønsker nå å beholde stengingen av Breimyrveien for venstresvingende trafikk inntil 2-planskryss er etablert (anslått av vegvesenet til 5 år). De sendte 28.11.2012 ut informasjon om dette til Hellemyr skole og Hellemyr velforening med kopi til politiet og ingeniørvesenet og satt inn en kunngjøring i Fædrelandsvennen. Kunngjøringen og brevet fra vegvesenet inviterer ikke direkte til å sende inn merknader til forslaget, og de har heller ikke mottatt noen kommentarer.

Vegvesenet viser til at tellinger foretatt etter stengingen har økt trafikken i Hellemyrbakken med ca. 1.000 kjøretøyer i døgnet, men at den sikkerhetsmessige standarden på veien er god med separat gang-/sykkelvei på hele strekningen, fotgjengerundergang ved skolen, tosidig anlegg for gående og syklende på deler av strekningen og fartsdempere ved 5 av 8 gangfelt. Gjennomsnittshastigheten ved skolen er målt til 39 km/t. Når utbyggingen av kollektivfeltet er ferdig, vil trafikkavviklingen på E39 bedres og en må forvente at flere vil bruke E39 framfor Hellemyrbakken sammenliknet med dagens situasjon.



Oversiktskart med trafikktall

Vi har 01.02.2013 mottatt uttalelse direkte fra FAU og styre på Hellemyr skole der de går i mot fjerning av lyskrysset av følgende grunner:

- Løsningen med en enkelt stenging for venstresving får et perspektiv på 5 – 7 år. I disse år skal trafikken dirigeres 2,5 km gjennom bydelen (Hellemyrbakken). Det er gjennomført trafikktelling etter stenging den 21.8. og 17.9.12 som viste en nær doubling av trafikken mot byen (176-181%) uten vesentlig endring av trafikken inn i bydelen. Døgnetrafikking økte med 34 – 38 % i hovedsak mellom kl.0700 – 1000 og kl. 17 – 2100.
- Denne trafikk doublingen kommer forbi byens største barneskole. Skolen har allerede store trafikale utfordringer. Det er ikke nok parkeringsplasser etter at lærerne har møtt på jobb. Levering skal skje i rundkjøringen på skolens parkeringsplass som er overbelastet. Foreldre velger derfor å kjøre inn Hellemyrtoppen og slipper ungene midt i en uoversiktlig og farlig veitrafikk. Noen velger å stoppe i busslommen som heller ikke er en god løsning. Trafikken vil igjen øke når Hellemyrhallen er på plass om får år uten endringen i trafikkføring/parkeringskapasitet.

- Hellemyr bydel er tett befolket, bare Kvadraturen og Lund har flere innbyggere per kvadratkilometer. Bydelen er ung og vokser. Hver femte av bydelens innbyggere er barn under 13 år. Det planlegges utbygging med 50 boenheter ved Fidjemoen, 89 boenheter ved Solkollen mot Nord og 41 boenheter mot Eige vann (Hellemyr D3 og D4).
- Mens antallet bilulykker faller både i regionen og Kristiansand er antallet ulykker med fotgjengere og syklister uendret på 10 år. Statens Vegvesen kommenterer dette i en pressemelding fra 18.9.12 med tittelen "byen må bli sikrere": "... vi må omdisponere arealene i de mange mellomstore byene. En kan tenke seg at noen av de mest attraktive gatene forbeholdes gående og syklister, mens omveiene blir prioritert biltrafikk. Byplanleggere og de som arbeider med trafikksikkerhet må uansett begynne å jobbe mye tettere sammen for å finne helhetlige og trygge løsninger i bytrafikken"
- Kristiansand kommune formulerer sin versjon av nullvisjonen i trafikksikkerhetsplanen: "...ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikken... transportnettets skal føles trygd og være sikker for myke trafikanter å ferdes på.". Her gjentas også målet om å øke antall elever som går og sykler til skolen. Rektor ved Hellemyrskole, Kjell Gislefoss, henviste til motsetningen av dette målet med den aktuelle trafikkføringen i Fedrelandsvennen 1.10.12.
- Det er opplagt viktig å forbedre trafikkflyten på E39 i Fidjebakken. Vegvesenets løsning med å stenge hovedveien ut av Hellemyr og istedenfor tvinge trafikken gjennom bydelen og forbi byen største barneskole virker derimot forhastet. Det foreligger ingen konkrete planer eller finansiering for et toplanskryss. Vi ser derfor mot en langvarig trafikkøkning på Hellemyr med økt risiko for ulykker med barn og andre myke trafikanter. Det er i direkte motsetning til vegvesenets visjon og Kristiansands trafikksikkerhetsplan.

Lyskrysset ble i sin tid etablert for å bedre forholdene for trafikk fra Hellemyr/Vestheiene ut på E39. Rundkjøring i krysset E39-Kartheia-Eige vannsveien var da ikke etablert slik at utkjøring på E39 fra Hellemyrbakken/Eige vannsveien var vanskelig. Rundkjøringen fungerer godt og håndterer trafikkmengdene på en akseptabel måte også etter stengingen av lyskryset. Fjerning av lyskrysset vil bety at en vesentlig flaskehals ut av byen på E39 forsvinner. Virkningen av dette vil bli enda større når krysset E39 - Brennåsen blir ombygd i løpet av året.

Bygging av rundkjøring i stedet for lyskryss vurderes av vegvesenet som vanskelig og meget kostbart, og vil kreve grunnverv av private eiendommer.

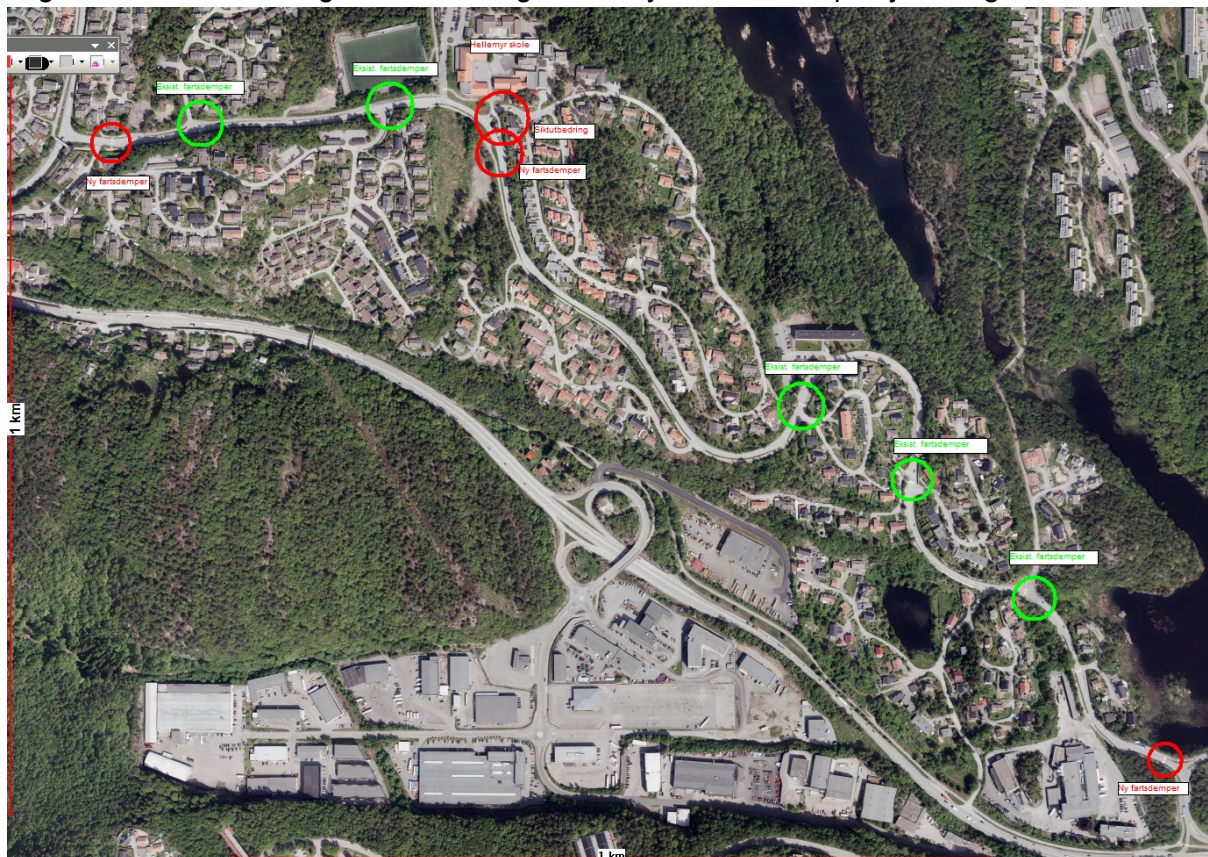
Trafikkøkningen i Hellemyrbakken vil i noen grad øke ulykkesrisiko, utrygghetsfølelse og støynivå for tilliggende bebyggelse. Stengingen har medført en trafikkøkning i Hellemyrbakken på opptil 1500 kjt. i døgnet. Trafikken er i dag etter fjerning av lyskrysset ca. 4.500 ved Sløyfen og 5.500 ved Eige vannet. Vi har i de siste 10 årene utbedret friskt, anlagt flere fartsdempere og støyskjermer i Hellemyrbakken og veien har i dag en forholdsvis god sikkerhetsmessig standard i forhold til trafikkmengdene.

Det vi anser som de viktigste trafikksikkerhetsproblemene i området i dag er:

- dårlig sikt for gående som krysser Hellemyrtoppen fra undergangen ved skolen
- fortsatt forholdsvis høyt fartsnivå ved enkelte gangfelt
- dårlig utkjøring fra Fjellroveien på Hellemyrbakken (denne vil bli omlagt i 2015)
- dårlig parkeringskapasitet ved skolen og idrettsbanen

Statens vegvesen vil anmode politiet om å fatte vedtak om venstresvingforbud (skilt nr. 330.2) fra både E39 og Breimyrveien i hht. skiltforskriftens § 28. Vi mener ulempene ved en

slik stenging må kompenseres med trafiksikkerhetstiltak og foreslår at det stilles krav om at vegvesenet bekoster følgende tiltak langs Hellemyrbakken i sitt prosjekt langs E39:



- utbedring av sikt langs gang-/sykkelvei langs Hellemyrbakken ved Hellemyrtoppen/skolen (plan er utarbeidet og avtale med grunneier foreligger)
- fartsdempere i Hellemyrbakken ved Hellemyrtoppen/skolen og gangfeltene ved Breimyråsen og Eigevannet
- nedsatt fartsgrense til 40 km/t i Hellemyrbakken forbi skolen

Sak 49/13: Klipperveien 32-36, ny vurdering av nedklassifisering

Vedlegg

Klippervn.32.korrespondanse

Dato: 25.02.2013
Saksnr.: 201300274-4
Arkivkode E: Q10 &46
Saksbehandler: Jon Petter Langfeldt

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Klipperveien 32-36. Ny vurdering av nedklassifisering

Eier av Klipperveien 34, Kjell B. Olsen krever i brev av 11.1.2013 at sak om nedklassifisering av stikkvei til Klipperveien 32 og 36 tas opp på nytt pga mangelfull saksframstilling. Han viser til at det ble inngått en muntlig avtale med ingeniørvesenet om brøyting av denne stikkveien i 1996 i forbindelse med opparbeidelse av snuplass som ble bekostet av grunneier. Vi er enige i at dette burde kommet fram i saken, og fremmer den derfor på nytt for byutviklingsstyret.

Ingeniørvesenet har vurdert denne og alle andre stikkveier ut fra samme kriterier. Selv om det ble inngått en avtale om opparbeidelse av snuplass i 1995 mener vi veien må nedklassifiseres pga at stikkveien er mindre enn 50 meter, bare 2 hus er tilknyttet og snuplassen er for liten. Det meste av snuplassen ligger på privat grunn og har mer preg av å være en gårds plass. Kommunens hjemmel til nedklassifisering framgår av Veilovens § 7: «Kommunen kan gjere vedtak om at kommunal veg skal leggest ned.»



Forslag til vedtak:

1. Klipperveien 32-36 opprettholdes med privat vedlikehold.

Terje Lilletvedt
Byingeniør

Per Kjelsaas
Avd. leder

Trykte vedlegg: Korrespondanse i saken

Utrykte vedlegg:

Sak 50/13: Bleget-Fagerholt felt 3. Vedtak av planprogram

Vedlegg

Vedtak BYSTYR, 10042013, Sak 45/13, Bleget-Fagerholt felt 3. Vedtak av planprogram

Planprogram pdf.pdf

Arkivsak-dok. 201001885-29
Saksbehandler Ragnhild Haslestad

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Bleget-Fagerholt felt 3. Vedtak av planprogram

Sammendrag

Bleget – Fagerholt er et næringsområde på ca. 30 000m² som ligger langs Ålefjærveien mellom Fagerholt og Justnes. Arealet er regulert og vist med formål næring/ industri i kommuneplanen. Hensikten med planprogrammet og detaljregulering er å vurdere en utvidelse av bygningsmassen, samt en utvidelse av formål til å romme både kontor, næring, tjenesteyting og forretning. Både kontorformål, tjenesteyting og forretning er brudd med formål angitt i Kommuneplanen.

Det er Justvik som er utpekt som bydelssenter i kommuneplanen. Ved å etablere formålene som foreslås, vil planarbeidet måtte belyse hvilke konsekvens dette har i forbindelse med kommuneplanens føringer for senterstruktur. Justvik har en mindre hensiktsmessig plassering enn Fagerholt når det handler om å fange opp beboere på Fagerholt, Gimlekollen og Justnes. Samtidig er det etablert offentlige funksjoner på Justnes som samfunnshus, kirke og skole, som innebærer en viss grad av tilstrømming i den retningen. Fagerholt vil kunne fungere som et støttesenter til Justvik, der funksjonene og fordelingen av disse vil tjene det lokale befolkningsgrunnlaget. Området ligger uten direkte tilknytning til bussmetroen, og det stilles krav til at potensielle endringer trafikkbildet beskrives.

Planprogrammet var ute på høring i oktober/november 2012.

Plan- og bygningsetaten mener at planprogrammet ivaretar de nødvendige tema for å kunne gjennomføre en konsekvensutredning med en detaljregulering. På nåværende tidspunkt er det vanskelig å vurdere hvor mye og hvilke formål en bør planlegge for. Konsekvensutredningen skal svare for dette. Det signaliseres allikevel at funksjonene som etableres bør samsvare med et lokalt kundegrunnlag, først og fremst knyttet opp mot Fagerholt, Justnes og Justvik. Det er ikke ønskelig å etablere funksjoner som tiltrekker seg et større omland.

Tiltakshaver ønsker en tidlig avklaring på om prosjektet kan løses innenfor ønskede rammer, der formål og utnyttelse utfordrer kommuneplanen. Plan- og bygningsetaten fremmer derfor spørsmålet i forbindelse med behandling av planprogrammet.

Forslag til vedtak

1. Byutviklingstyret vil peke på at det kan synes mer tjenlig for bydelen at det legges til rette for større bredde i arealbruken enn det som er angitt i kommuneplanen.
2. Byutviklingstyret vedtar forslag til planprogram for Bleget – Fagerholt felt 3, sist datert september 2012. Det forutsettes at konsekvensene av kontor, tjenesteyting og forretning blir nærmere analysert før det tas stilling til om det er riktig å avvike fra kommuneplanen.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Ragnhild Haslestad
Saksbehandler

Vedlegg:
Forslag til planprogram, sist datert september 2012.

BAKGRUNN FOR SAKEN

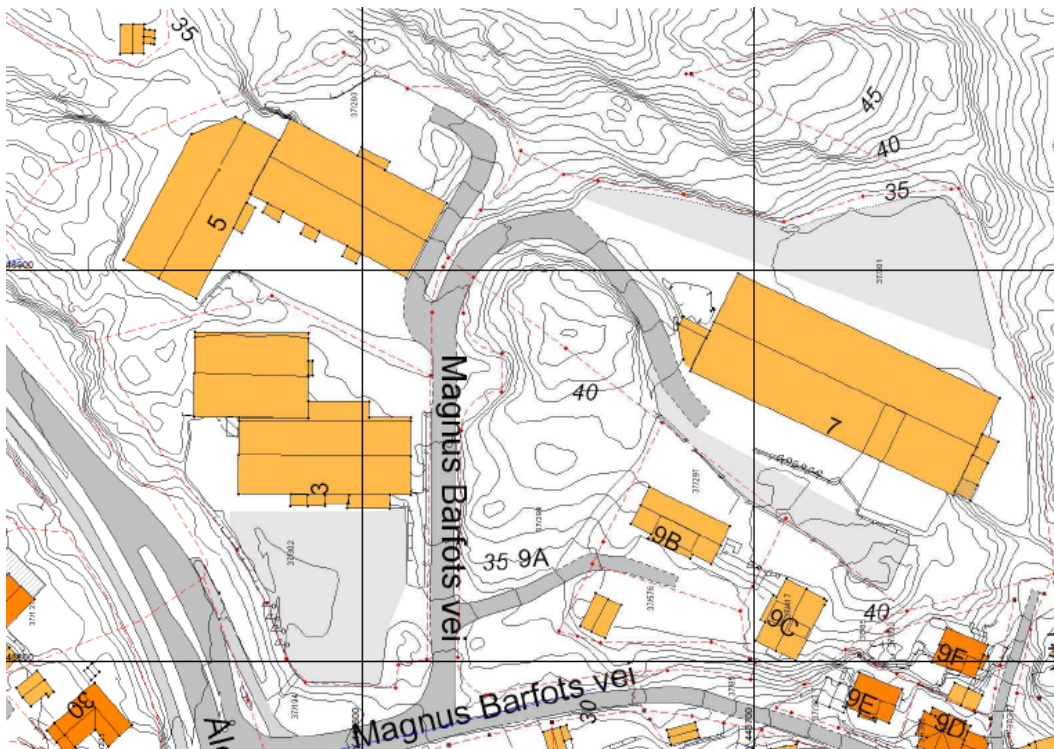
Forslag til planprogram er utarbeidet av Multiconsult og fremmes på vegne av grunneier av Magnus Bafortsvei 3,7 og 9, som er del av Fagerholt Næringspark.

Planprogrammet skal avklare hvilke utredningstema som skal inngå i konsekvensutredning og planbeskrivelsen. Målet med planarbeidet er å øke utbyggingshjemmel for forretning/kontor/næring/tjenesteyting.

Dagens situasjon

Planområdet ligger langs Ålefjærveien, ca 1,5 km fra E-18. Fagerholt Næringspark er etablert, med hjemmel i reguleringsplan fra 1979. Gjeldende plan hjemler ca. 30 000m², og eksisterende bebyggelse utgjør om lag 14 000m². Kommuneplanen viser området som NI11, uten nærmere beskrivelse.





For utredningstema vises det til vedlegg.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

I Regionalplan for Kristiansandsregionen er det anbefalt at bussforbindelse øst-vest aksene og nord-sør (Kvadraturen - Mosby-Vennesla) aksene styrkes ytterligere fremfor å utvikle nye hovedakser. Det innebærer at forbindelse til Fagerholt – Justvik vil baseres på matebusser til hovedaksen.

I Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging er det gitt retningslinjer for at regionale publikumsrettete offentlige eller private servicetilbud skal lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter.

Kommuneplanen sier generelt at samordnet areal- og transportsystem gjelder overordnet for all arealplanlegging i kommunen. Samtidig er det gitt føringer for lokalisering av virksomheter som tiltrekker seg mange kunder og ansatte. Disse skal blant annet ligge langs bussmetroens grunnlinje.

Arealet er vist som NI11, uten konkret beskrivelse. Det er gitt at nærings/industri areal i hovedsak skal benyttes til produksjonsrettet virksomhet, inkludert lager. Kontorformål, forretning, tjenesteyting er i strid med føringer i kommuneplanen, som kun hjemler næring og industri.

Gjeldende reguleringsplan *Bleget/Fagerholt*, felt 3 hjemler kontor og industri formål. Det er angitt en u-grad på 0,4, som tilsvarer om lag 30 000m² BRA.

Høring

Planprogrammet ble sendt på høring 11.10.12 med frist for merknader 26.11.2012. Det kom inn tre merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i vedlegg til planprogrammet.

Eier av Magnus Barfotsvei 5 er blir del av detaljreguleringen, og prosessen videre vil avklare utnyttelse og formål for denne eiendommen.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Plan- og bygningsetaten har tidligere uttrykt ønske om en høyere utnyttelse av området, samtidig som det bør reguleres for at dagens situasjon skal bli i samsvar med regulering. Gjeldende reguleringsplan hjemler ca. 30 000m² næring/industri. Området er i dag utbygd med ca. 15 000m². Innledende tanker om utnyttelse skisserer nærmere 50 000 m² kombinert formål næring/industri /kontor/ tjenesteyting der konseptet knytter industri og kontor sammen.

Kontorformål er i strid med føringer i kommuneplanen, som kun hjemler næring og industri. Metroaksen utfordres samtidig som antall kvadratmeter utfordrer kommuneplanens intensjoner om senterstruktur. Tiltakshaver har vanskeligheter med å se for seg denne utnyttelsen dersom det ikke kan etableres kontor i området.

Tiltakshaver ønsker en tidlig avklaring på om prosjektet kan løses innenfor ønskede rammer, der formål og utnyttelse utfordrer kommuneplanen. Metroaksen utfordres samtidig som antall kvadratmeter utfordrer kommuneplanens intensjoner om senterstruktur.

Planprogrammet bidrar til å avdekke konflikter som kan oppstå ved å legge til rette for en høyere utnyttelse av området.

Kommuneplanen gjengir dagens situasjon i området.

Det kan være positivt å åpne for utvikling som kan supplere Justvik som senter, blant annet for beboere på Justneshalvøya. Et premiss er at området uformes med tanke på denne funksjonen. Samtidig må en være oppmerksom på den økte trafikkmengden en slik utbygging vil kunne generere. Veien fra E-18 til Fagerholt er nylig oppgradert i forbindelse med utbygging av Justneshalvøya.

Plan- og bygningsetaten mener temaene i planprogrammet tar for seg de viktige avklaringene, og at planarbeidet vil avdekke konsekvensene av en endring i forhold til kommuneplanen når det gjelder økt utnyttelse og endring av formål.

Ragnhild Haslestad
Saksbehandler
25.02.13

Sak 51/13: Dvergsnestangen senter - 96/14 - anlegg av parkeringsplass

Vedlegg

Sak 51-13 - skriv fra Eivind Larsen.pdf



Arkivsak-dok. 200700457-58
Saksbehandler Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Dvergsnestangen senter - 96/14 - anlegg av parkeringsplass

Sammendrag

saken gjelder ulovlig etablering av parkeringsplass. Det ble gitt anledning til fjerning av 3-4 store steiner og løsmasse, ikke sprenging og fjerning av fjell.

Saken har vært behandlet i Byutviklingsstyret i møte 25.10.2011. Det ble fattet vedtak om å tilbakeføre området.

Området er i kommuneplanen avsatt som «grøntstruktur – nåværende», ligger ca. 50 meter fra sjøen og med en steinalderboplass i området.

Tiltakshaver sier at det er ønske om å regulere området, men plan- og bygningsetaten mener at en reguleringsprosess neppe vil tillate en omdisponering av et slikt areal.

Under noen tvil foreslås at området må gjenopprettes og tilbakefører fullt ut og ikke kun slik det er utført i dag.

Forslag til vedtak

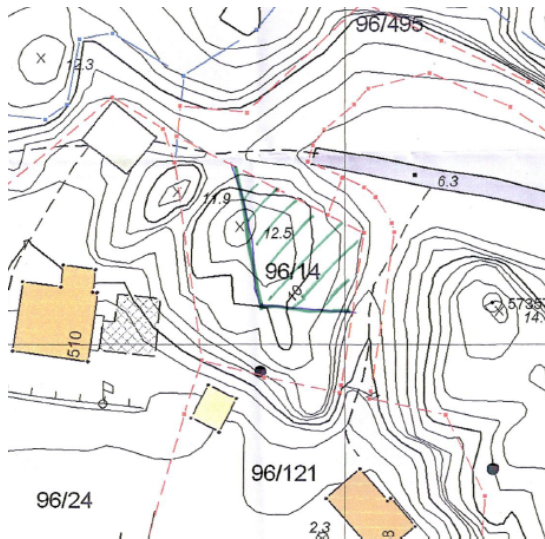
Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og opprettholder sitt vedtak av 25.10.2011. Området må tilbakeføres til slik det var tidligere innen en frist som fastsettes av administrasjonen. Det vises til PBL §§ 1-8 og 11-6.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Espen Pedersen
Saksbehandler

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

Området er uregulert, men i gjeldende kommuneplan avsatt som «grøntstruktur – nåværende».

Eksisterende forhold

Den aktuelle parsellen er en liten, selvstendig parsell av gnr.96 bnr.14, Dvergsnestangen senter. Den er ubebygget.

Gjennomgang av saken

Eivind Larsen søkte 05.01.2007 om tillatelse til etablering av parkeringsplass på grunn av vanskelige parkeringsforhold. Det kom inn protester. Søknaden ble trukket 30. mars 2007.

Det ble sendt inn ny søknad 11.01.2008. Søknaden ble sendt på høring.

I e-post datert 24. juni 2008 ble det gitt anledning til fjerning av 3-4 løse stein og løsmasse.

Plan- og bygningsetaten ble senere kjent med at det var utført sprengningsarbeider på stedet ut over tillatt fjerning av 3-4 løse stein. Søker ble tilskrevet 12.11.2009 og varslet om tilbakeføring.

Etter en del korrespondanse ble det sendt nytt varsel om retting i brev av 23.09.2010.

Pålegg om retting ble sendt ut 18.05.2011. Det ble satt en frist for retting innen 1. juli 2011.

Det ble samtidig gitt anledning til å søke det utførte godkjent i etterkant.

Søknad om dispensasjon og tillatelse til etablering av parkeringsplasser ble sendt inn 7. juni 2011.

Dispensasjon er ikke spesielt begrunnet.



Saken ble behandlet i Byutviklingsstyret i møte 25.10.2011 som sak nr. 195/11.

Det ble fattet følgende vedtak:

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og gir ikke dispensasjon fra plankravet i kommuneplan for å godkjenne omsøkte parkeringsplasser. Området må tilbakeføres som angitt i saksfremstillingen. Administrasjonen fastsetter frist. Det vises til PBL §§ 11-6 og 19-2. (Enst)

Tiltakshaver ble meddelt vedtaket i brev av 26.10.2011 med beskjed om tilbakeføring innen 1. mars 2012. Fristen ble utsatt til 1. april 2012 p.g.a. vanskeligheter med snø og frost. Tilbakeføringsarbeidene ble meldt ferdig 23. mars 2012. Etter plan- og bygningsetatens vurdering er imidlertid ikke området tilbakeført som forutsatt.

Uttalelse fra annen myndighet

Fylkesmannens Miljøvernavdeling viser i brev av 02.01.2013 til at de tidligere har frarådet etablering av parkeringsplass. Kommunen bes vurdere om det er sannsynlig at en reguleringsprosess vil føre til andre vurderinger av området. Dersom en ikke ser det som sannsynlig at en vil tillate omdisponering av arealet, bør tilbakeføringen gjennomføres uavhengig av reguleringsprosessen.

Naturmangfoldloven

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

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

Merknader/protester

Det foreligger merknader/protester til søknaden. Disse ble vurdert ved behandling av saken i Byutviklingsstyret 25.10.2011.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Det opplyses fra tiltakshaver at det arbeides med å sette i gang regulering av området vest for bukta ved Dvergsnestangen. Saken har derfor blitt liggende.

Området er, som nevnt over avsatt som "grøntstruktur – nåværende" i kommuneplanen og skal i utgangspunktet ikke brukes som parkeringsplass.

Plan- og bygningsetaten kan vanskelig se at en reguleringsprosess vil kunne tillate en omdisponering av området til parkeringsplass slik det var opparbeidet.

Området ligger ca. 50 meter fra sjøen. Selv om arealet ikke ligger spesielt eksponert mot sjøen, så er tiltaket i strid med plan- og bygningslovens § 1-8, forbud mot tiltak i strandsonen i tillegg til at området er «det grønneste grønne arealet» i kommuneplanen. I tillegg til den sjønære plasseringen, så er det registrert en automatisk fredet steinalderboplass i dette området, selv om tiltaket ikke direkte berører dette området. Dette er et område som oppfattes å være viktig både i lokal og regional sammenheng.

Plan- og bygningsetaten mener dog under noen tvil at området må gjenopprettes og tilbakeføres fullt ut, slik Byutviklingsstyret forutsatte i 2011, og ikke kun slik det er utført i dag.



Foto 10.04.2012 - Arealet tilbakeført i.h.t. tilbakemelding fra tiltakshaver.

Sak 52/13: 96/495 - parkeringplass for 96/13



Arkivsak-dok. 201201167-6
Saksbehandler Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

96/495 - parkeringsplass for 96/13

Sammendrag

Saken gjelder utsprenkning og planering av et mindre areal vist med pil på situasjonskartet på neste side og opparbeidelse av parkeringsplass nr. 7 vist i gjeldende reguleringsplan.

Planering av et mindre areal oppfattes å være så begrenset at det ansees å være av mindre betydning.

Opparbeidelse av parkeringsplass nr. 7 anbefales opparbeidet i samsvar med gjeldende reguleringsplan, med en mindre justering.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og oppfatter de terrengarbeider som er gjort innerst, bak garasjen på Dvergsnesveien 510 som av mindre betydning, snarere en forskjønning av området. Jfr. Pbl § 32-1.

Byutviklingsstyret har ingen merknader til at parkeringsplass nr. 7 gis en litt endret plassering, som nevnt i saksfremstillingen. Dette godkjennes som en mindre endring av planen. Jfr. Pbl §§ 12-4 og 12-14, 2. ledd.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

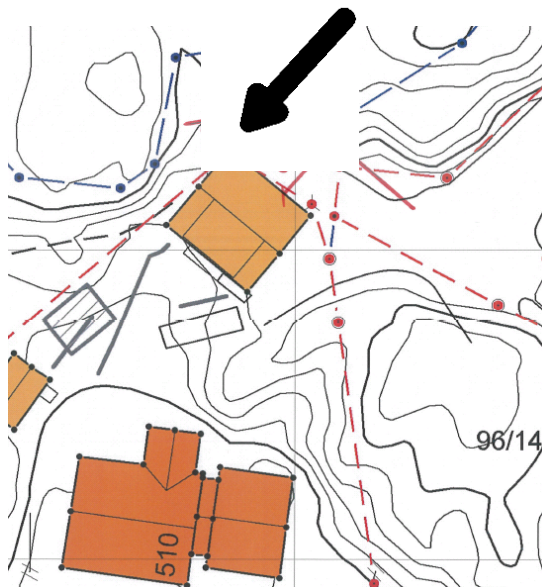
Espen Pedersen
Saksbehandler

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Utsnitt reguleringsplan



Situasjonskart



Foto sommer 2011



Foto 14.05.2012

Gjeldende plangrunnlag

For det aktuelle området er det det reguleringsplan for «gnr.96 bnr.13, 14 – Dvergsnestangen» som er plangrunnlag.

Eksisterende forhold

Det er i planen vist atkomstvei fra Dvergsnesveien og inn til 7 parkeringsplasser. Det er i dag opparbeidet 6 parkeringsplasser. Kommunen er grunneier det veien ligger, men det er eiere av eiendommer i nærheten som har opparbeidet veien.

Saken

Plan- og bygningsetaten har ved melding fra naboer og ved befaring sett at det er plassert 2 biler lengst nord-vest i området, bak garasjen tilhørende Dvergsnesveien 510, i et område hvor det ikke er vist parkeringsplasser.

Adv. Bakka har i e-post datert 8. desember 2011 spurt om det er anledning til å opparbeide parkeringsplass nr. 7 med en litt justert plassering enn vist i planen. Det opplyses at Kristiansand Eiendom har akseptert veirett og rett til parkering.

Plan- og bygningsetaten har i e-post datert 24. januar 2012 ingen merknader til at parkeringsplass nr. 7 opparbeides.

Uttalelse fra annen myndighet

Det foreligger uttalelse til saken fra Fylkesmannens Miljøvernavdeling i brev datert 02.01.2013. De har ingen merknader til en mindre justering av parkeringsplassen.

Naturmangfoldloven

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

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

Plan- og bygningsetatens vurdering

I denne saken har det vært en del uenigheter naboene imellom, fordi tidligere eier av gnr.96 bnr.13 ikke hadde behov for parkeringsplass og dermed ikke ønske om å være med å opparbeide parkeringsplass for 7 biler. Enden på dette var at de resterende 6 grunneierne opparbeidet 6 plasser.

Den nye eieren av gnr.96 bnr.13 har behov for og ønske om parkeringsplass. Det ble derfor sprengt ut noe og planert bak garasjen på Dvergsnesveien 510, på et areal som tilhører eiendommen gnr.96 bnr.13. Disse arbeidene oppfattes å være i strid med gjeldende reguleringsplan, men med så begrenset innhugg at ulovligheten sees på å være av «mindre betydning», jfr. Plan- og bygningslovens § 32-1. Forholder er vist på 2 fotos på forrige side.

Det er viktig at det opparbeides plass for kun en bil i tillegg til 6, slik det er vist i gjeldende reguleringsplan, eventuelt med en mindre forskyving innover. Det er også viktig at inngangen til grøntområdene ikke stenges med ulovlig parkering. Men dette blir eventuelt et håndteringsspørsmål.

Sak 53/13: Dvergsnesveien 518 - 96/13 - brygge / mur i bukta



Arkivsak-dok. 201000763-34
Saksbehandler Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Dvergsnesveien 518 - 96/13 - brygge / mur i bukta

Sammendrag

Saken gjelder mur mot øst, i bukta mot Dvergsnestangen senter.
Heving av mur ble avslått av Byutviklingsstyret i møte 26.03.2010 og vedtaket ble stadfestet av Fylkesmannen i vedtak av 04.02.2011.
Muren ble erstattet av en ny mur våren 2011 fordi den gamle var i ferd med å rase sammen. Dette ble oppfattet som vedlikehold.
Etter plan- og bygningsetatens vurdering er området rustet opp og blitt penere enn det var tidligere. Forholdene på stedet kan neppe være til ulempe eller sjenanse for naboene og den påståtte økte privatiseringen sammenlignet med tidligere oppført mur/brygge må være marginal.

Forslag til vedtak

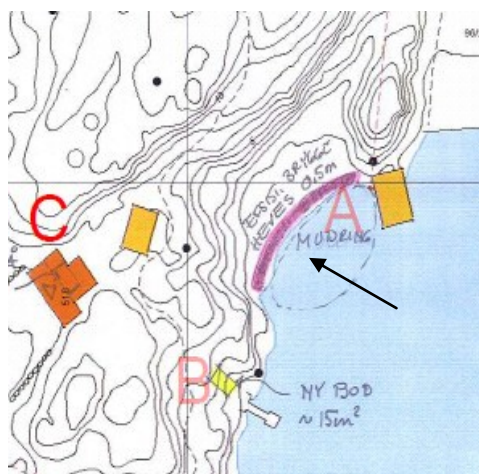
Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og godkjenner muren slik den er oppført.
Muren kan ikke være til sjenanse for omgivelsene og privatiseringen må være marginal.
Merknader fra nabo tas ikke til følge.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Espen Pedersen
Saksbehandler

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Dagens mur/steinsetting



Tidligere mur/steinsetting

Gjeldende plangrunnlag

Området er uregulert, men i gjeldende kommuneplan avsatt som «grøntstruktur – nåværende».

Saken

Plan- og bygningsetaten avsto søknad om å heve steinbrygge med 0,5 meter 26.03.2010. Vedtaket ble påklaget. Byutviklingsstyret opprettholdt avslaget og avslaget ble stadfestet av Fylkesmannen i brev av 04.02.2011.

Området er uregulert, men i kommuneplanen avsatt som "grøntstruktur – nåværende".

I mai 2011 oppdaget plan- og bygningsetaten at det likevel var bygget ca. 0,5 meter høyere enn tillatt med en ny steinmur ca. 1 meter inn fra sjøen. Det ble sendt ut varsel om ulovligheter 04.05.2011.

Adv Bakka sier p.v.a. tiltakshaver i brev av 18.05.2011 at det var skader på murens fundamenter, som besto av tømmerstokker. Skadene kom fram i forbindelse med legging av strøm og vann i bukta.

I brev fra adv. Bakka datert 24.01.2012 argumenteres det med at muren ble delt i 2 for ikke å virke så dominerende fra sjøen. Muren i forkant er lavere enn den gamle og muren i bakkant er 20 cm høy og neppe et søknadspliktig tiltak.

Uttalelse fra annen myndighet

Det foreligger uttalelse fra Fylkesmannens Miljøvernavdeling i brev datert 02.01.2013.

De mener at det er uheldig med oppfylling og anleggelse av plen m.m. på de sjønære arealene, og at dette vil gi en privatiserende effekt.

Naturmangfoldloven

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

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i naturbaser og artsdatabasen. Disse basene er sjekket og det er ikke registrert funn i tiltaksområdet.

På bakgrunn av dette vurderes tiltaket å ikke komme i konflikt med naturmangfoldloven, jf. [NML § 8-12](#). Forholdet til naturmangfoldloven anses dermed å være tilstrekkelig belyst.

Merknader fra nabo

Eier av naboeiendommen, gnr.96 bnr.53, Øystein Tharaldsen har kommentert den nye muren i bukta og mener at den er ulovlig.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Ved behandling av klagesak vedr. oppføring av mur i 2010 mente plan- og bygningsetaten at å heve muren med 50 cm ville gjøre at området fremstår som en stor brygge som vil privatisere området. Den gamle muren langs sjøen ble erstattet av en ny, med samme plassering som den gamle i 2011 etter at de gamle eikefundamentene var gått i oppløsning og muren var i ferd med å rase sammen.

Ser man på forholdene på stedet i dag, så er den nye muren delt i 2 og ikke høyere enn den gamle. Området er rustet opp i forhold til tidligere, men etter plan- og bygningsetatens vurdering fremstår området mye penere i dag enn tidligere, endringene kan neppe være til ulempe eller sjenanse for omkringliggende naboer og den påståtte økte privatiseringen sammenlignet med tidligere oppført mur/brygge må være marginal.

Sak 54/13: Dvergsnesveien 518 - 96/13 - drensledning

Vedlegg

1. søknad om dispensasjon datert 03.01.13.pdf
2. protest datert 16.11.12.pdf
3. protest datert 17.12.12.pdf



Arkivsak-dok. 201209947-7
Saksbehandler Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Dvergsnesveien 518 - 96/13 - drensledning

Sammendrag

Saken gjelder søknad om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for etablering av drensledning vest på tomta. Ledningen skal legges fra en samleikum inne på tomta, bores gjennom fjell under stranda og ut i sjøen. Området er i kommuneplan avsatt som «grøntstruktur – nåværende». Etter protest fra nabo er planene endret, slik at omsøkte tiltak oppfattes å være tilpasset naboens merknader. Fylkesmannen har ikke merknader til at drensledningen legges uten terrenginngrep. Vilkår for å kunne gi den omsøkte dispensasjon etter plan- og bygningslovens § 19-2 foreligger etter plan- og bygningsetatens vurdering.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og gir dispensasjon for etablering av drensledning som omsøkt 03.01.2013. Protest/merknader fra nabo oppfattes å være tatt til følge og tiltaket oppfattes å være i tråd med Fylkesmannens vurdering. Det vises til PBL §§ 11-6, 1-8 og 19-2.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

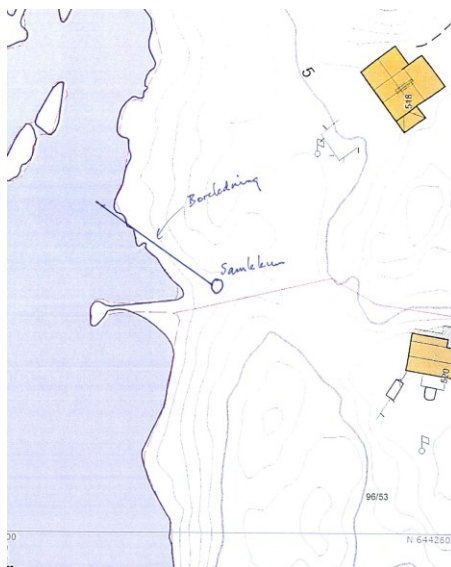
Espen Pedersen
Saksbehandler

Trykte vedlegg

- 1 Søknad om dispensasjon datert 03.01.2013
- 2 Protest datert 16.11.2012
- 3 Protest datert 17.12.2012

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

Området er uregulert, men i gjeldende kommuneplan avsatt som «grøntstruktur – nåværende».

Søknaden

Adv. Bakka søkte p.v.a. tiltakshaver om dispensasjon for etablering av drensledning vest på tomte. Det søkes om å lede bort vannet ved en ledning fra en samlekum inne på eiendommen og gjennom et borehull i retning nord-vest, under stranda og ut i sjøen. På denne måten imøtekommer man merknader fra Øystein Tharaldsen, som hadde innvendinger mot terrenginngrep som kunne virke privatiserende i strandsonen.

Som grunnlag for dispensasjon vises det til at tiltaket i vesentlig grad hindrer at skade på nytt skal oppstå ved fremtidig kraftig nedbør. På denne måten får man få ryddet opp i et problem med overvann som skyller ut sand fra sandstranda.

Uttalelse fra annen myndighet

Fylkesmannens Miljøvernaveiing har i brev av 02.01.2013 ingen merknader til etablering av drensledning så lenge denne kan legges uten store terrenginngrep. Det frarådes sprengning i strandsonen.

Naturmangfoldloven

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

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i naturbaser og artsdatabasen. Disse basene er sjekket og det er ikke registrert funn i tiltaksområdet.

På bakgrunn av dette vurderes tiltaket å ikke komme i konflikt med naturmangfoldloven, jf. [NML § 8-12](#). Forholdet til naturmangfoldloven anses dermed å være tilstrekkelig belyst.

Merknader/protester

Det foreligger merknader/protest fra adv. Wangensteen p.v.a. eier av gnr.96 bnr.53 i brev datert 16.11.2012. og 17.12.2012. Det protesteres mot inngrepet fordi det skal sprenges grøfter på 1 meter i strandsonen.

Plan- og bygningsetatens vurdering

I søknad datert 03.01.2013 endres søknaden slik at vannet nå ønskes ledet bort gjennom et borehull under stranda og ut i sjøen. På denne måten vil inngrepet i terrenget i strandsonen bli minimale.

Merknader fra nabo oppfattes dermed å være tatt hensyn til.

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 er det søkt om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for etablering av drenering. Inngrepet i terrenget i strandsonen blir minimale ved at ledninger bores gjennom fjell, under stranda og ut i sjøen. Etter plan- og bygningsetatens vurdering vil ikke hensynene bak bestemmelsene det dispenseres fra eller lovens formål bli vesentlig tilsidesatt. Fordelene ved å gi en dispensasjon vurderes å være klart større enn ulempene.

Sak 55/13: Dvergsnesveien 520 - 96/53 - mur ut i sjøen mot vest - klage

Vedlegg

1. brev av 16.02.12.pdf
2. klage datert 20.02.12.pdf
3. vedtak utsatt iverksettelse datert 22.02.12.pdf
4. brev fra adv. Torkelsen.pdf



201201955 201201955-16
Arkivsak-dok.
Saksbehandler Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Dvergsnesveien 520 - 96/53 - mur ut i sjøen mot vest - klage

Sammendrag

Saken gjelder klage på plan- og bygningsetatens avgjørelse vedr. oppføring av mur ut i sjøen mot vest. Gammel mur ut i sjøen er revet etter at grensen er flyttet etter en jordskiftesak. Plan- og bygningsetaten skriver i brev av 16.02.2012 at oppføring av ny mur i ny grense er et «tiltak som ikke krever søknad om tillatelse». Plan- og bygningsetatens avgjørelse er påklaget av adv. Bakka p.v.a. naboen.

Fylkesmannens Miljøvernabdeling mener at tiltaket krever dispensasjon, men har ingen vesentlige merknader til en slik plassering for å markere grensen.

Plan- og bygningsetaten mener fortsatt at tiltaket ikke er søknadspliktig og at en ny mur bør kunne godkjennes lik med den som er revet. Tiltaket må anses som en reetablering av gammel grensemur, som for øvrig er vist i revidert kommuneplan.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og opprettholder plan- og bygningssjefens avgjørelse datert 16.02.2012. Klagen fra nabo tas ikke til følge. Saken oversendes fylkesmannen i Vest-Agder for endelig klagebehandling. Det vises til PBL §§ 1-8, 11-6 og 20-3, pkt.d og f.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

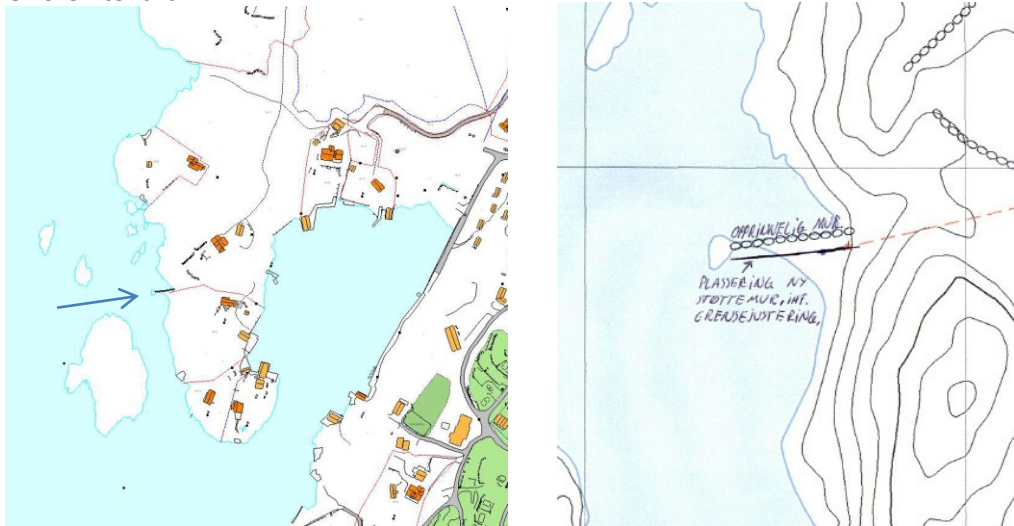
Espen Pedersen
Saksbehandler

Trykte vedlegg

- 1 Plan- og bygningsetatens brev vedr. flytting av mur datert 16.02.2012
- 2 Klage på avgjørelsen fra adv. Bakka i brev datert 20.02.2012
- 3 Vedtak om utsatt iverksettelse datert 22.02.2012
- 4 Merknader til klage fra adv. Torkelsen p.v.a. tiltakshaver datert 07.03.2012

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

Området er uregulert, men i gjeldende kommuneplan avsatt som «grøntstruktur – nåværende».

Forhistorie

Etter en jordskiftesak ble grensen mellom de to eiendommene gnr.96 bnr.13 og gnr.96 bnr.53 flyttet litt mot syd. Den gamle muren ut i sjøen ble dermed i sin helhet liggende på gnr.96 bnr.13 og ble fjernet av eieren av eiendommen.

Søknaden

Eier av gnr.96 bnr.53 sendte 07.02.2012 inn søknad om reetablering av støttemur. Begrunnelse for oppføring av ny mur er i hovedsak å hindre sanddriv fra egen strand, som ble ødelagt allerede uken etter fjerning av opprinnelig mur. Muren skal være lav, mindre enn den gamle muren, bygget i naturstein og skal ikke være/oppleves som et stengsel.

Tidligere eier har for øvrig hevdet at muren som er revet også var et grenseskille.

Avgjørelse

Plan- og bygningsetaten tilskrev søker i brev datert 16.02.2012. Tiltaket vurderes å falle inn under plan- og bygningslovens § 20-3, pkt.d og f, «tiltak som ikke krever søknad om tillatelse».

Klage på avgjørelse

Adv. Bakka sendt p.v.a. eier av gnr.96 bnr.13 inn klage på plan- og bygningsetatens avgjørelse i brev datert 20.02.2012.

Det vises til at dette vil være en relativt omfattende konstruksjon. Området er et LNF-område, som tilsier at oppføring av muren ikke er tillatt. Muren er et tiltak som omfattes av byggeforbudet i 100-meters beltet langs sjøen.

Utsatt iverksettelse

Det ble fattet vedtak om utsatt iverksettelse i brev av 22.02.2012.

Merknader til klage

Adv. Kjell Torkelsen har p.v.a. tiltakshaver kommentert klagen i brev datert 07.03.2012.

Muren har stått fra 1970 til august 2011 som en steinsetting i grensen mellom de to eiendommene og som atkomst til skjæret for bading. Steinsettingen ble svekket gjennom årene, slik at i 2006 ble den forbedret ved at det ble lagt på ny stein.

Det ble avholdt et møte hos plan- og bygningsetaten vedr. etablering av muren 16.04.2012.

Naturmangfoldloven

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

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i naturbaser og artsdatabasen. Disse basene er sjekket og det er ikke registrert funn i tiltaksområdet.

På bakgrunn av dette vurderes tiltaket å ikke komme i konflikt med naturmangfoldloven, jf. [NML § 8-12](#). Forholdet til naturmangfoldloven anses dermed å være tilstrekkelig belyst.

Uttalelse fra annen myndighet

Saken ble sendt på høring og det foreligger tilbakemelding fra Fylkesmannens Miljøvernavdeling i brev datert 02.01.2013. De mener at tiltaket krever dispensasjon fra plan- og bygningslovens § 1-8, byggeforbudet i strandsonen. Området mot vest på Dvergsnestangen ligger eksponert og fremstår som relativt uberørt. Steinene som er vist på bilde vedlagt saken har trolig liten privatiserende effekt, og de har ikke vesentlige merknader til en slik plassering for å markere grensen.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Plan- og bygningsetaten mener fortsatt at tiltaket ikke er søknadspliktig, men det er likevel fattet vedtak om utsatt iverksettelse etter anmodning fra adv. Bakka.

Plan- og bygningsetaten mener at det må kunne gis anledning til å sette opp en ny mur i grensen, men at denne må være helt lik den gamle, som er revet. Dette på samme måte som Fylkesmannen har sagt i sin uttalelse.

Sak 56/13: Dvergsnesveien 520 - 96/53 - dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for etablering av drenering

Vedlegg

1. søknad om dispensasjon datert 19.11.12.pdf
2. protest datert 03.12.12.pdf



Arkivsak-dok. 201212215-4
Saksbehandler Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Dvergsnesveien 520 - 96/53 - dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for etablering av drenering

Sammendrag

Saken gjelder søknad om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for etablering av drensledning vest på tomta. Ledningen skal legges fra en samlelum i kanten av plenen inne på tomta, bores gjennom fjell nær stranden og videre graves ned i sanden og ut i sjøen. Området er i kommuneplanen avsatt som «grøntstruktur – nåværende».

Det foreligger protest/merknader fra nabo på gnr.96 bnr.13, men plan- og bygningsetaten kan ikke se at omsøkte tiltak kan være til ulempe for naboen eller omgivelsene for øvrig. Etter plan- og bygningsetatens vurdering bør det kunne gis dispensasjon.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og gir dispensasjon for etablering av drenering som omsøkt 19.11.2012. Protest fra nabo tas ikke til følge. Det vises til PBL §§ 11-6, 1-8 og 19-2.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

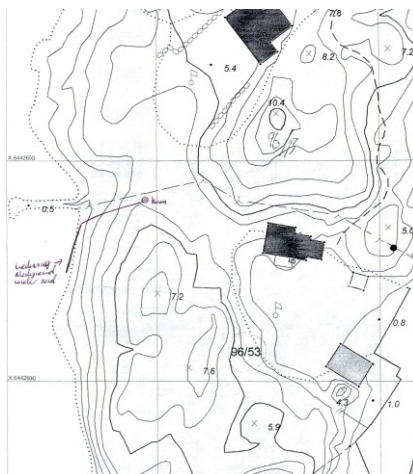
Espen Pedersen
Saksbehandler

Trykte vedlegg

- 1 Søknad om dispensasjon datert 19.11.2012
- 2 Protest datert 03.12.2012

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

Området er uregulert, men i gjeldende kommuneplan avsatt som «grøntstruktur – nåværende»

Søknaden

Advokatfirma Wigemyr & Co søkte 19.11.2012 p.v.a. Øystein Tharaldsen om dispensasjon for etablering av drenering. Det samles ved stor nedbør mye vann på denne delen av eiendommen. Dreneringen legges fra en samlelum kum som graves ned i løsmasser i kanten av eksisterende plen. Deretter bores det en ledning gjennom fjell nær stranden. Ledningen graves ned i sanden utenfor stranden så dypt an man får tilstrekkelig fall. Det skal ikke være nødvendig med sprengning og det skal ikke være mulig å se inngrepet etter at arbeidene er utført.

Uttalelse fra annen myndighet

Det foreligger uttalelse fra Fylkesmannens Miljøvernavdeling i brev datert 02.01.2013. De sier at dersom tiltaket kan gjøres skånsomt, uten store terrenginngrep, så har de ingen kommentarer.

Naturmangfoldloven

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

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

Merknader/protester

Det foreligger merknader fra adv. Jakob Bakka p.v.a. eier av gnr.96 bnr.13.

Det vises til at samlekummen er plassert på et sted man ikke får tatt opp overvann fra gnr.96 bnr.13, og at det dermed er behov for 2 separate anlegg. Bakka har forslag om en løsning for en felles drenering som vist på søknad for naboeiendommen. Denne er vist i sak nr. 201209947 – 96/13. Det protesteres på Tharaldsens tiltak fordi det ikke fremstår som hensiktsmessig.

Tilsvar til merknader/protester

Det foreligger ikke tilsvar på Bakkas protest.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Forslaget til adv. Bakka i protesten synes fornuftig, men tiltakshaver/søker har ikke gitt noen tilbakemelding om dette. I denne saken behandles søknaden som er sendt inn.

Inngrepet i terrenget i strandsonen vil etter plan- og bygningsetatens vurdering bli minimale, på samme måte som den løsningen som er valgt på naboeiendommen.

Plan- og bygningsetaten kan ikke se at omsøkte tiltak vil ha noen privatiserende effekt eller kan være til ulempe for naboen eller omgivelsene for øvrig. Protesten tas ikke til følge.

Sak 57/13: Dvergsnesveien 520 - 96/53 - platting mot vest

Vedlegg

1. søknad datert 02.01.13.pdf
2. protest fra eier av naboeiendom.pdf



Arkivsak-dok. 201209793-6
Saksbehandler Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Dvergsnesveien 520 - 96/53 – ulovlig platting mot vest

Sammendrag

Saken gjelder søknad om godkjenning av platting, som allerede er oppført uten at det på forhånd var innhentet tillatelse. Plattingen ligger eksponert mot sjøen mot vest i et område som tidligere var uberørt og som i kommuneplanen er avsatt som «grøntstruktur – nåværende». Det foreligger protest fra eier av 96/115. Fylkesmannens Miljøvernabdeling anbefaler at plattingen fjernes. I tråd med denne anbefalingen mener plan- og bygningsetaten at plattingen må fjernes.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen finner ikke å kunne godkjenne oppførte platting. Jfr. PBL §§ 1-8 og 11-6. Plattingen må fjernes og området tilbakeføres. Administrasjonen gis fullmakt til å fastsette en frist for fjerningen.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

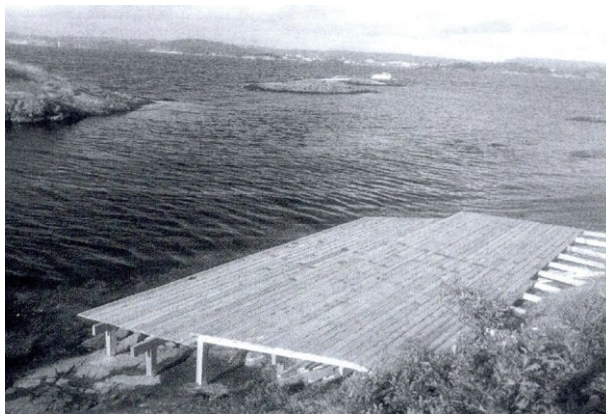
Espen Pedersen
Saksbehandler

Trykte vedlegg

- 1 Søknad datert 02.01.2013
- 2 Protest fra eier av 96/115

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

Området er uregulert, men i gjeldende kommuneplan avsatt som «grøntstruktur – nåværende».

Eksisterende forhold

Området har inntil plattingen ble oppført vært uberørt.

Saken vedr. ulovlig platting

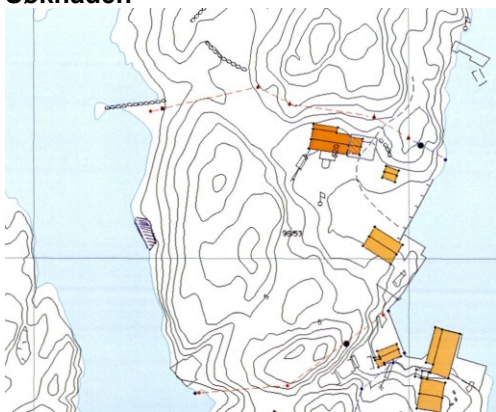
Plan- og bygningsetaten ble ved henvendelse fra naboer kjent med at det var oppført treplatting/bryggeanlegg vest på eiendommen.

Det var ikke sendt inn eller godkjent slikt tiltak i området.

Grunneier ble tilskrevet om forholdet i brev datert 28.09.2012.

I tilbakemelding fra adv. Wigemyr & Co p.v.a. grunneier opplyses det at saksbehandler skal ha sagt at "et slik begrenset tiltak ikke var søknadspliktig". Dette er overhode ikke riktig. En slik muntlig tillatelse har selvsagt heller ikke en saksbehandler fullmakt til å gi og kan derfor heller ikke binde kommunen. Området ligger eksponert til mot vest. Etter plan- og bygningsetatens vurdering er oppførte tiltak uheldig og det kan ikke anbefales at anlegget blir stående.

Søknaden



Øystein Tharaldsen søkte 02.01.2013 om tillatelse til etablering av platting «dersom det er nødvendig». Det opplyses at tiltaket er en liten platting mot sjøen på ca. 35 m², som ligger skjult fra sjøsiden bak en holme. Den er malt i grå steinfarge, glir meget godt inn i terrenget og blir lite synlig fra sjø, naboeiendommer og området rundt. Dette er i hovedsak gjort for å dekke til en liten steinur, som kan være ganske farlig for barn. I tillegg er det lettere for allmennheten å benytte seg av området. Alternativt var å fjerne steinuren, men det hadde vært mer omfattende.

Det er i søknaden ikke spesielt nevnt at det søkes om dispensasjon, men plan- og bygningsetaten oppfatter dette som en søknad om dispensasjon.

Naturmangfoldloven

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

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

Uttalelse fra annen myndighet

Det foreligger uttalelse fra Fylkesmannens Miljøvernavdeling i brev datert 02.01.2013.

Det anbefales at plattingen fjernes. Den vil privatisere området og den eksponerte plasseringen er landskapsmessig uheldig.

Merknader/protester

Det foreligger protest på søknaden fra Jan Erik Larsen p.v.a. eier av gnr.96 bnr. 115 i brev datert 02.10.2012.

Det vises til at plattingen er oppført noen få meter fra et kulturminne (vikinggrav). Den er oppført uten at det er innhentet tillatelse.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Plattingen ligger vest på tomten, rett i vannkanten og svært synlig fra sjøen.

Det er aldri gitt anledning til oppføring av platting på stedet.

Etter plan- og bygningsetatens vurdering vil plattingen få en eksponert plassering mot vest- mot sjøen, plassert i et område som fra før er uberørt. Å godkjenne plattingen vil, etter plan- og bygningsetatens vurdering kunne danne uheldig presedens for lignende saker i strandsonen i området.

Plan- og bygningsetaten mener at dette tiltaket er uakseptabelt og ikke kan tillates.

Plattingen anbefales fjernet.

Sak 58/13: Dvergsnes 522 - 96/102 - Søknad om dispensasjon fra gjeldende kommuneplan for å rive gammel hytte og oppføring av ny

Vedlegg

1. søknad om dispensasjon.pdf
2. protest.pdf
3. merknader til protest.pdf



05502 201205502-8
Arkivsak-dok.
Saksbehandler Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Dvergsnesveien 522 - 96/102 – Søknad om dispensasjon fra gjeldende kommuneplan for å rive gammel hytte og oppføring av ny

Sammendrag

Saken gjelder søknad om dispensasjon fra formålet og plankravet i gjeldende kommuneplan for å rive gammel hytte og oppføring av ny. Området er i kommuneplan avsatt som «grøntstruktur – nåværende». Den nye hytta får samme plassering som den gamle, noe nærmere sjøen, er tilpasset terrenget, men er vesentlig større enn den gamle.

Det foreligger uttalelse fra Fylkesmannen og Fylkeskommunen.

Det foreligger protest fra nabo mot nord.

Plan- og bygningsetaten mener at det vil være uheldig å tillate en utbygging som omsøkt, men vil vurdere søknaden på nytt om omsøkte bygg trekkes lenger vekk fra sjøen.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og godkjenner riving av gammel hytte og oppføring av ny under forutsetning av at et eventuelt nybygg ikke blir så fremtredende som omsøkte bygg viser. Reviderte planer bes endt inn. Protest fra nabo tas ikke til følge. Det vises til PBL §§ 11-6, 1-8 og 19-2.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

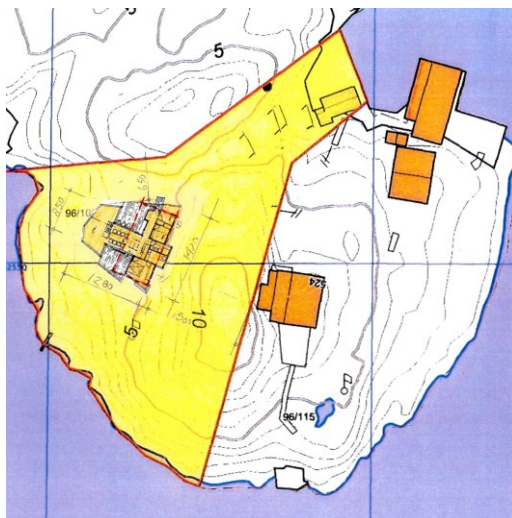
Espen Pedersen
Saksbehandler

Trykte vedlegg

- 1 Søknad om dispensasjon
- 2 Protest fra nabo
- 3 Merknader til protest

SAKSFREMSTILLING

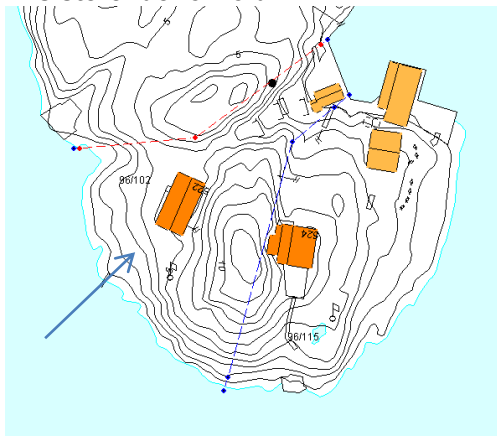
Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

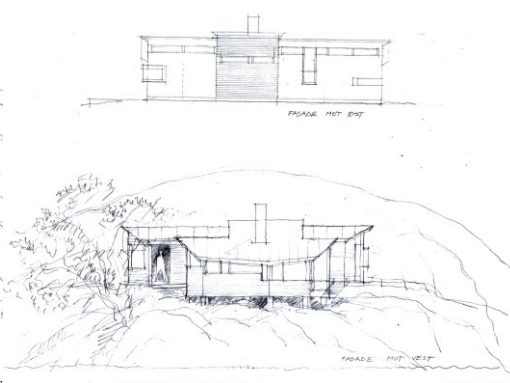
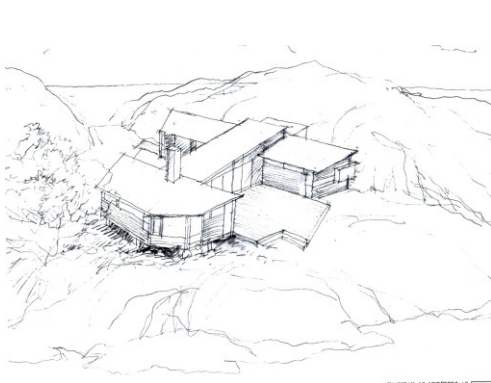
Området er uregulert, men i gjeldende kommuneplan avsatt som «grøntstruktur – nåværende».

Eksisterende forhold



Det ligger i dag en hytte i relativt dårlig forfatning på eiendommen. Hytta er oppført i 1961.

Søknaden



Haarklau og Lindeberg søkte 09.05.2012 p.v.a. Marion og Thor Rosseli om rammetillatelse og dispensasjon for å rive gammel hytte og oppføring av ny fritidsbolig. Fritidsboligen er vist i en etasje tilpasset terrenget og med et bebygd areal på 102,8 m².

Søknad om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen, plankravet og byggeforbudet i strandsonen er begrunnet som følger:

- Det begrensede arealet omkring eksisterende hytte er allerede privatisert. En ny hytte vil ikke endre denne situasjonen.
- Allmennhetens tilgang til sjøen vil forbli uendret.
- Den nye hytta er formet etter terrenget og landskapet.
- Det er tenkt brukt fasadematerialer i et naturlig gråspekter, som vil harmonere bedre med omgivelsene enn dagens hytte.
- Naturhensyn og landskapsmessige hensyn vil ikke bli skadelidende.
- Det konkluderes med at hensynene bak bestemmelsene (LNF-område og byggeforbud i 100-metersonen) ikke er vesentlig tilsidesatt. Fordelene vil være klart større enn ulempene.

Uttalelser fra annen myndighet

Det foreligger uttalelse fra Fylkesmannens Miljøvernnavdeling i brev datert 02.08.2012 og Vest-Agder Fylkeskommune, plan og miljø i brev datert 19.07.2012.

Fylkesmannen sier at den nye hytta er vist ca. 8 meter fra sjøen og den gamle ligger ca. 13 meter fra sjøen. Den nye hytta er lav og følger terrenget på en relativt god måte. Samtidig er bygningskroppen strukket ut, slik at fasaden mot sjøen øker sammenlignet med den gamle hytta. Tiltaket er i strid med de nasjonale føringer med hensyn til forvaltningen i strandsonen. Den nye hytta vil bidra til økt bebyggelse i kystlandskapet. Ved å bygge nærmere sjøen reduseres muligheten til ferdsel langs strandsonen. En dispensasjon vil kunne gi uheldig presedens.

Fylkeskommunen vil ikke motsette seg at eksisterende hytte rives, men for å ivareta allmennhetens friluftsinnteresser mener de at ny hytte ikke bør lokaliseres nærmere sjøen enn eksisterende hytte.

Merknader/protester

Det foreligger protest fra eier av naboeiendommen mot nord, Øystein Tharaldsen i brev datert 06.04.2012. Han viser til følgende:

- Hytta ligger innenfor 100-meters beltet langs sjøen. Dette er den eneste hytta på framsiden av odden. Det er feil å karakterisere området som et område med flere hytter.
- Den nye hytta er dobbelt så stor som den gamle.
- Eiendommen har gangrett over min eiendom.
- Den nye hytta er langt mer prangende enn den gamle.
- Omsøkte utbygging er stikk i strid med å bevare strandområdene uberørt.
- Eksisterende hytte ble i sin tid bygget i nye materialer og fremstår i dag som fullt brukbar. Eiendommen ligger i LNF-område.
- Jeg er overhode ikke enig at fordelene med en utbygging er større enn ulempene.

Tilsvaret til merknader/protester

Protesten er kommentert av søker:

- Den nye hytta ligger mer skjermet og skjult i landskapet bak holmene på vestsiden.
- Arealet på 89 m² bruksareal ligger godt innenfor det areal som vanligvis godkjennes.
- Det foreligger tinglyst veirett.
- Den attraktive sandstranden ligger lenger nord, på 96/13.

Naturmangfoldloven

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

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i naturbaser og artsdatabasen. Disse basene er sjekket og det er ikke registrert funn i tiltaksområdet.

På bakgrunn av dette vurderes tiltaket å ikke komme i konflikt med naturmangfoldloven, jf. [NML § 8-12](#). Forholdet til naturmangfoldloven anses dermed å være tilstrekkelig belyst.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Kristiansand kommune er et område med stort press på bygging i strandsonen. Slike områder er gitt særlig beskyttelse fra sentralt hold

Området ligger relativt eksponert til mot vest, mot Byfjorden. Den nye hytta er vesentlig større enn den gamle og det er ingen tvil om at den hytta som er vist i søknaden vil øke det bebygde preget vesentlig, selv om den nye hytta ser ut til å være tilpasset terrenget på en god måte.

Den nye hytta er vist plassert ca. 5 meter nærmere sjøen enn den gamle.

Det er lite annen bebyggelse på denne siden av odden, og hele området bærer preg av å være uberørt langs sjøen.



Nye tiltak i slike områder bør avklares gjennom en planprosess og ikke ved dispensasjon. Når det gjelder allmennhetens interesser i området, kan imidlertid plan- og bygningsetaten vanskelig se at disse vil være vesentlige i et område som dette, som er relativt utilgjengelig langs sjøen.

Når det gjelder forholdet til protesterende nabo, kan ikke plan- og bygningsetaten se hvilke ulemper et eventuelt nybygg skulle ha for ham. Han vil neppe kunne se nybygget uten at han er på sjøen eller går opp på fjellet nord for hytta. Gangretten fram til hytta ligger der om hytta er ny eller gammel, noe som forøvrig er et privatrettslig forhold.

Plan- og bygningsetaten mener at det kan gis dispensasjon for oppføring av ny hytte under forutsetning av at et eventuelt nybygg ikke blir så fremtredende som omsøkte bygg viser. Bemerkninger fra Fylkesmannen og Fylkeskommunen er dermed lagt vekt på.

Plan- og bygningsetaten anmoder tiltakshaver/søker om å sende inn revidert søknad basert på ovenforstående tilbakemelding.

Sak 59/13: Dvergsnesveien 520 - 96/53 - søknad om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for bruksendring fra sjøbod til fritidsbolig

Vedlegg

1. søknad om dispensasjon.pdf



Arkivsak-dok. 201204567-9
Saksbehandler Espen Pedersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Dvergsnesveien 520 - 96/53 – Søknad om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for bruksendring fra sjøbod til fritidsbolig

Sammendrag

Saken gjelder søknad om dispensasjon fra formålet i kommuneplanen for bruksendring fra sjøbod til fritidsbolig. Boden ligger rett i vannkanten, er i en etasje og har en grunnflate på ca. 40 m². Området er i kommuneplanen avsatt som «grøntstruktur – nåværende» og det foreligger negativ uttalelse fra Fylkesmannens Miljøvernaveiling. Plan- og bygningsetaten mener at omsøkte tiltak vil kunne resultere i økt bruk og press på området og at bruken som fritidsbolig vil kunne ha negativ innvirkning på natur-, landskaps- og kulturmiljø. Det vil også være fare for presedensvirkning her.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og gir ikke dispensasjon for å endre bruken fra sjøbod til fritidsbolig. Det vises til PBL §§ 11-6, 1-8 og 19-2.

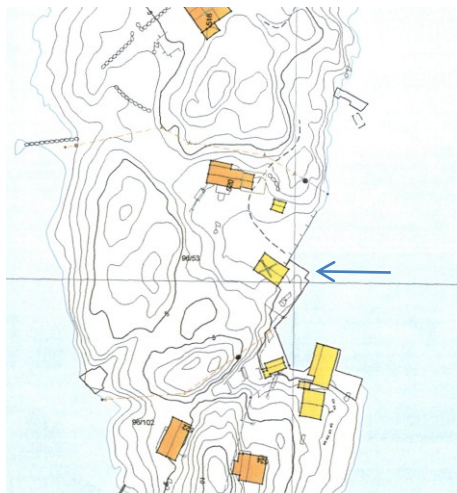
Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Espen Pedersen
Saksbehandler

Trykte vedlegg
1 Søknad om dispensasjon

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



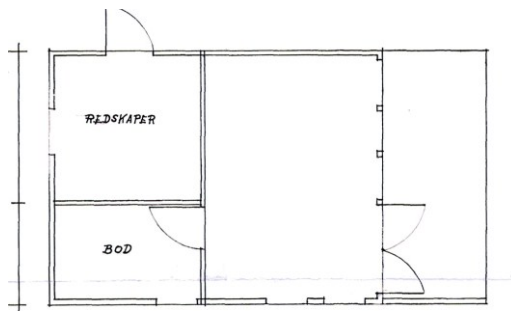
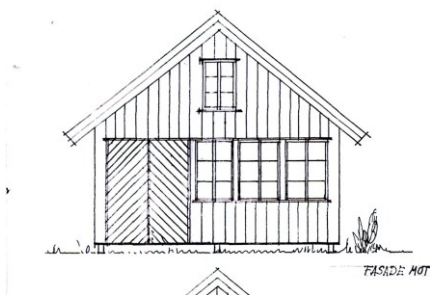
Gjeldende plangrunnlag

Området er uregulert, men i gjeldende kommuneplan avsatt som «grøntstruktur – nåværende».

Eksisterende forhold

Det ligger i dag en fritidsbolig og en «sjøbod» på eiendommen.

Søknaden



Øystein Tharaldsen søkte 02.04.2012 om bruksendring av eksisterende sjøbod til fritidsbolig.

Søknad om dispensasjon er datert 25.04.2012.

Sjøboden er i en etasje og med en grunnflate på ca. 40 m².

Dispensasjon begrunnes med at da sjøboden ble søkt om i 1987, ble det anført at boden ville bli brukt til overnatting. Det blir den brukt til i deler av en kort sommersesong. Vann og strøm er lagt inn.

Avløpsvann går i fellesanlegg til samleikum hos frikirken. Det blir ingen utvendige stengsler eller utvendige endringer eller utvidelser.

Uttalelse fra annen myndighet

Det foreligger uttalelse fra Fylkesmannens Miljøvernavdeling i brev datert 18.06.2012.

Det vises til at regjeringen ønsker en strengere og mer langsiktig strandsoneforvaltning. Strandsonen skal bevares som natur- og friluftsområde tilgjengelig for alle. Den privatiserende effekt av en bod vil normalt være svakere enn for en fritidsbolig.

Naturmangfoldloven

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

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i naturbaser og artsdatabasen. Disse basene er sjekket og det er ikke registrert funn i tiltaksområdet.

På bakgrunn av dette vurderes tiltaket å ikke komme i konflikt med naturmangfoldloven, jf. [NML § 8-12](#). Forholdet til naturmangfoldloven anses dermed å være tilstrekkelig belyst.

Merknader/protester

Det foreligger ikke merknader eller protester.

Plan- og bygningsetatens vurdering

Omsøkte sjøbod ligger få meter fra sjøen i en relativt mye brukt bukt, er relativt liten og området omkring er i dag privatisert med privat plen, privat brygge og med gangrett for de 2 hyttene som ligger lenger ut. Det er etter plan- og bygningsetatens vurdering ikke noe område som naturlig er tilgjengelig for allmennheten.

Etter plan- og bygningsetatens vurdering er ikke dispensasjonssøknaden godt begrunnet, men en finner likevel å kunne vurdere søknaden slik den foreligger.

En bruksendring som omsøkt vil føre til at man får en ny bruksenhet med de behov som følger denne. Endringen vil kunne resultere i økt bruk og press på arealene og vil kunne danne uheldig presedens for tilsvarende saker i området.

Plan- og bygningsetaten mener at bruken av en ny fritidsbolig vil kunne ha negativ innvirkning på natur-, landskaps- og kulturmiljø og at videre utvikling i dette området bør avklares i en samlet plan og ikke på dispensasjon.

Det anbefales at det ikke gis dispensasjon for bruksendring fra sjøbod til ny fritidsbolig.

Sak 60/13: Lillemyrveien 5 - 152/828 - riving og oppføring av ny garasje - klage på vedtak

Vedlegg

Revidert søknad mottatt 04.12.12.pdf

Plan- og bygningsetatens vedtak 03.01.13.pdf



Arkivsak-dok. 201209470-12
Saksbehandler Anne Lise Berland

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Lillemyrveien 5 - 152/828 - riving og oppføring av ny garasje - klage på vedtak

Sammendrag:

Saken gjelder klage på plan- og bygningssjefens vedtak av 03.01.13 vedrørende godkjent bredde på ny garasje på 3,6 m istedenfor omsøkt bredde på 4,6 m.

Vedtaket er påklaget av tiltakshaver i brev av 21.01.13.

Klagen går ut på tiltakshaver mener at uttalelsene fra Byantikvaren ikke gir sterke føringer eller absolutte krav. Klager mener at garasjene i Lillemyrveien bør tillates å ha en bredde på noe mer enn 3,6 m for å gi mulighet for lagringsplass ved siden av bilen og ber om at 4,1 m bredde og maks grunnflate 30 m² godkjennes.

Plan- og bygningsetaten viser til Byantikvarens vurdering om at området har en relativt høy verneverdi på grunn av plankvalitet, arkitektur, helhetlige karakter og historikk. Nyere garasjer i området har bredde ca. 3,6 m. Plan- og bygningsetaten mener at denne bredden bør videreføres for å opprettholde et enhetlig preg i gateløpet.

Klagen inneholder ingen vesentlige nye momenter og anbefales ikke tatt til følge

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret opprettholder plan- og bygningssjefens vedtak av 03.01.13. Klagen fra søker datert 21.01.13 tas ikke til følge. Saken oversendes fylkesmannen i Vest-Agder for endelig klagebehandling

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Anne Lise Berland
Saksbehandler

Trykte vedlegg

- 1 Revidert søknad mottatt 04.12.12
- 2 Plan- og bygningsetatens vedtak av 03.01.13

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart

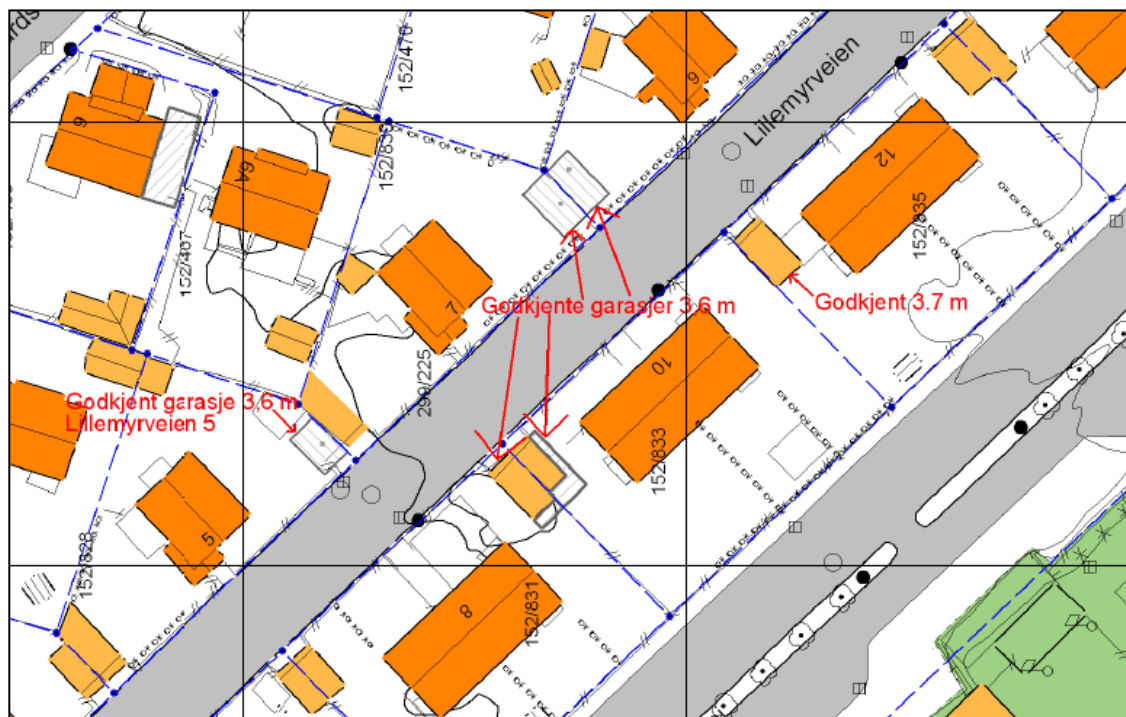


Gjeldende plangrunnlag

Kommuneplan for Kristiansand. Godkjent 22.06.11. Formål bebyggelse og anlegg. Eiendommen inngår i B18 – tidstypiske boligområder med egne bestemmelser:

Garasjer skal kun være i en etasje og ha maksimalt bruksareal 30 m². Mønehøyde skal være maksimum fire meter. Takvinkel og utforming skal tilpasses boligen. Arker, kvister, takoppbygg eller liknende tillates ikke.

Eksisterende forhold



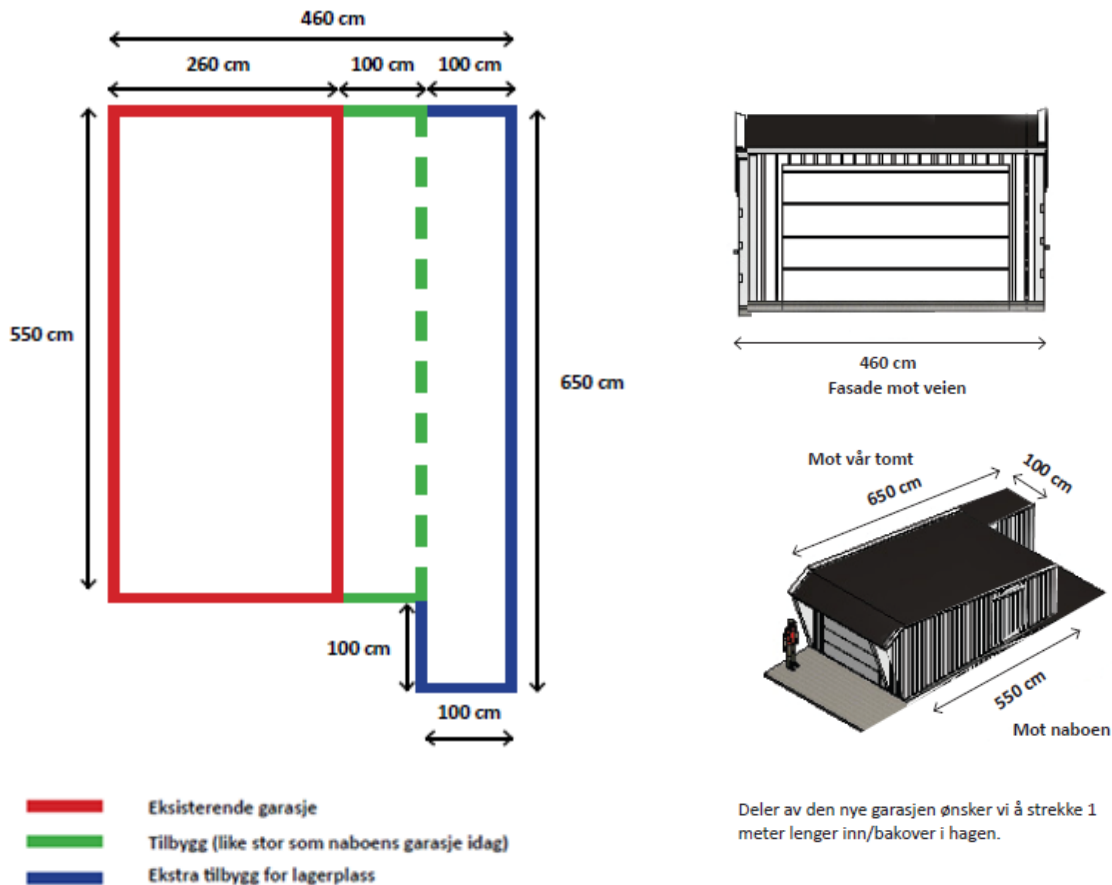
Flere opprinnelige garasjer med bredde 2,56 m er revet og erstattet av med garasjer med bredde 3,6-3,7m og med større dybde enn opprinnelige garasjer. Garasje for Lillemyrveien 5 i grense mot nr. 3 ble godkjent med bredde 3,55 m i 2003.



Utsnitt av Lillemyrveiens bebyggelsesstruktur med to- og firemannsboliger med garasjer mot nabogrense

Søknaden

Søknad om dispensasjon fra kommuneplanens bestemmelser for tidstypiske områder for riving av eksisterende enkeltgarasje og oppføring av dobbelgarasje større enn 30 m² mottatt 14.09.12. Byantikvaren uttalte 14.11.12 at kun enkeltgarasje bør tillates. Saksbehandler informerte tiltakshaver om at det ville bli gitt avslag på søknad om dobbel garasje og anbefalte å revidere søknaden til enkeltgarasje i tråd med Byantikvarens anbefalinger. Tiltakshaver sendte deretter inn revidert tegning med søknad om garasje med bredde 4,6 m.



Revidert søknad mottatt 04.12.12

Uttalelser fra annen myndighet

Ingeniørvesenet uttalte 08.11.2:

"Det søkes om å sette opp dobbeltgarasje med utkjøring rett på vei i en avstand på 1.5m fra eiendomsgrense mot vei. Ingeniørvesenet ber om at garasje trekkes 5m fra eiendomsgrense mot vei i henhold til vegnormalens krav.

Vi ser at det kan virke urimelig når garasjer for øvrig er plassert ca. 1.5m fra vei, men eksisterende garasjer er enten enkeltgarasjer eller fellesgarasjer i grense mellom to eiendommer. Når det i tillegg er plass på tomte til å trekke garasjen tilbake er vår holdning at ny garasje bør plasseres i henhold til veinormalens krav."

Byantikvaren uttalte 14.11.12:

"Eiendommen ligger innenfor området B 18 i gjeldende kommuneplan. Området inngår i en samling av tidstypiske områder som er vedtatt bevart, det vil si ikke fortettet fordi de er både tidstypiske, helhetlige og ikke mye endret, verken plan eller bebyggelse. Området er sammenfallende med kulturminnevernregistreringen for bydel Lund fra 2003. Der fremgår det at arealene på begge sider av Lillemyrveien bør reguleres til spesialområde bevaring for å ta vare på gode representanter for utbyggingsperioden 1924 – 1950 og som et av byens første borettslag (byggemeldt i 1948). Som sådanne er disse boligene relativt høyt verneverdige, bl.a. også fordi de i dag fremstår som relativt intakte.

I bestemmelsene til kommuneplanens arealdel heter det i § 12b om «Bebyggelse og anlegg, områder som ikke skal fortettes» bl.a.: «Formålet er å sikre bevaring av karakteristiske områder hvor arealplan, bebyggelse og eiendomsstruktur både er tydelig, lite endret og der områdets egenskaper er tydelige og gjennomgående slik at de gir området karakter. Områdene regnes som ferdig utbygd og skal ikke fortettes med ny bebyggelse utover det som fremgår av gjeldende reguleringsplaner. Bygningene kan utbedres, moderniseres og bygges om underforutsetning av at bygningens egenskaper og karakter er utgangspunkt for tiltakene. Kommunen kan ved slike arbeider stille krav til materialbruk, detaljering, form og fargebruk. Mindre tilbygg, påbygg og små bygninger kan vurderes tillatt dersom inngrepene innordner seg i strøkets karakter og nye løsninger stemmer overens med bestående bygg/eiendoms uttrykk og tekniske forutsetninger både i helhet og detalj.»

I dette tilfellet er området så godt tatt vare på at det må vurderes som meget verneverdig. En regulering til spesialområde bevaring som nevnt, bør fortsatt være aktuelt her, jfr. for eksempel reguleringen av de nærliggende «ut-inn»- husene som ble vedtatt av bystyret for noen år siden (og som også inngår i kommuneplanens område B18).

Tettheten i området er relativt høy. Bygningene langs nordsiden av Lillemyrveien er like. Det betyr at selv mindre endringer blir godt merkbare i bygningsmiljøet. Det er vanlig med kun en garasje til hver leilighet. Mange av dem er samlet to og to i nabogrensen. Søknaden representerer et brudd med det tidstypiske. I dette tilfellet vil garasjene fremstå som et fellesanlegg på 3 og kan kalles en form for fortetting. For øvrig vil konsekvensene bli svært merkbare dersom flere eller alle etter hvert ønsker seg dobbelt garasje. Da vil bygnings- og gatemiljøet endre karakter.

Plankvalitet, arkitektur, helhetlige karakter og historikk er så interessant at området må sies å ha en relativt høy verneverdi. Det dreier seg om å ta vare på et av byens historiske spor. Søknaden vurderes til å være i konflikt med intensjonen i kommuneplanbestemmelsene. Kun en ny garasje bør tillates som erstatning for den gamle. Noe større bredde og dybde som vist, bør kunne aksepteres. Avstand til gaten bør være som søkt om ut fra vernehensynet."

Ingeniørvesenet uttalte 14.11.2:

"Viser til vår tidligere uttalelse og uttalelse fra byantikvaren. Ingeniørvesenet har ingen merknader til at det tillates ny garasje som erstatning for gammel med samme plassering mot gate."

Byantikvaren uttalte 02.01.13:

"For gjeldende bestemmelser og intensjoner viser jeg til tidligere uttalelse av 14.11.12. En ny og noe større garasje enn den eksisterende bør kunne godkjennes.

Som søkeren skriver har boligene i Lillemyrveien lite lagerplass og boder. Etter hvert vil mange ønske større garasjer for å dekke noe av behovet. Av hensyn til konsekvensene blir det dermed fort et spørsmål om hva som bør være maksimal størrelse på nye garasjer. En grundig og helhetlig vurdering av dette bør primært skje i en reguleringsplanprosess.

Som jeg skrev i den første uttalelsen, bør noe større bredde og dybde som vist, kunne aksepteres. «Som vist» var 360 x 650 cm. I tillegg var det vist en utvidelse av den gamle med 100 cm i bredden. Av hensyn til konsekvensene er jeg i tvil om hva som bør aksepteres.

En breddeutvidelse på 2 meter er relativt mye. Skal en bredde på 460 cm kunne aksepteres, bør det av hensyn til konsekvensene skje på grunnlag av reguleringsplan. Det vil imidlertid ta tid. En slik prosess vil erfaringsmessig ta 1 - 1½ år og resultatet vil være usikkert. Jeg finner det urimelig å stille krav om utarbeidelse av slik plan før tillatelse til ny garasje kan gis og lander derfor skjønnsmessig på å anbefale en garasje på maksimalt 360 x 650 cm.

Søker og eventuelt andre vil kanskje mene dette er en svært nøye, detaljert og for restriktiv vurdering. Bakgrunnen er imidlertid som tidligere nevnt områdets kvaliteter og høye verneverdi.

Plan- og bygningsetatens vedtak av 03.01.13

Plan- og bygningsetaten la vekt på byantikvarens anbefaling og godkjente garasje med bredde 3,6 m istedenfor omsøkt bredde 4,6 m.

Klage

Tiltakshaver påklaget vedtaket rettidig 21.01.13.

"I november 2012 fikk vi avslag på oppføring av dobbelgarasje i Lillemyrveien 5. Vi godtok avslaget, og søkte om oppføring av en enkelgarasje på under 30 m², med en bredde på 4,6 meter. I brev av 3. januar 2013, med tittelen "VEDTAK – TILLATELSE", får vi tillatelse til å oppføre en garasje på inntil 3,6 meters bredde. Vi fikk altså ikke tillatelse til det vi hadde søkt om.

For den siste søknaden har byantikvaren bl.a. følgende uttalelser:

"Skal en bredde på 460 cm kunne aksepteres, bør det av hensyn til konsekvensene skje på grunnlag av reguleringsplan. ... Jeg finner det urimelig å stille krav om..., og lander derfor skjønnsmessig på å anbefale en garasje på maksimalt 360 x 650 cm." (ordene i fet er markert av undertegnede).

Vi finner disse uttalelsene fra byantikvaren ganske forsiktige og indikerende, uten veldig sterke føringer eller absolutte krav.

Det er pr i dag ti garasjer i opprinnelig bredde (2,7 meter). Det er svært sannsynlig at eierne vil ønske å utvide disse, slik at man får bedre plass til dagens biler og tilgang til mer lagerplass.

Vi har i tidligere søknad gitt argumenter for hvorfor vi mener garasjene bør kunne bygges bredere. Vi kan i tillegg nevne at flere av beboerne i gaten i dag bruker garasjen til lagerplass fremfor til parkering av bilen. Dette er vel neppe noe kommunen ønsker, da det jo bidrar til at det blir flere biler i gaten, med derav økende problemer med bl.a. fjerning av snø.

Vår bil måler 2,7 meter i bredden med delvis åpnet dør. Når det på grunn av porten "forsvinner" ca 50 cm på begge sider, blir det ikke veldig mye plass igjen til lagring av diverse gjenstander langs siden av bilen, dersom garasjen er 3,6 meter bred. Garasjen vår er utformet slik at det er svært lavt under taket, uten mulighet for å oppbevare noe der. Vi mener derfor garasjer i Lillemyrveien bør tillates å ha en bredde på noe mer enn 3,6 meter.

Vi innser at en garasjebredde på 4,6 meter blir i meste laget når det gjelder 4-mannsboligene, da det på den siden av gaten er trangere mellom husene enn hos 2-mannsboligene, som vi bor i. Vi reduserer derfor vår søknad fra 4,6 meter til 4,1 meter, da dette er den bredden som er godkjent i Lillemyrveien 12, en 4-mannsbolig. Den garasjen er i dag frittstående, og vi går ut fra at det, dersom det blir søkt om en garasje til der i fremtiden, må godkjennes en garasje i samme størrelse.

Vi klager på vedtaket og ber om at Byutviklingsstyret tar en befaring i gaten for å se hva det innebærer å godta en bredde på 4,1 meter.

Søknad: Vi søker om å bygge vår garasje 4,1 meter bred, med maksimal grunnflate på 30 m²."

Byantikvarens tilsvare til klagen

"Det klages over plan- og bygningsetatens avslag på søknad om oppføring av garasje med bredde 4,6 meter. I klagen søkes det nå om en bredde på 4,1 meter.

Jeg viser til min tidligere anbefaling av 02.01.13 om å gi tillatelse med maksimal bredde 3,6 meter.

Som tidligere påpekt knytter det seg betydelige verneinteresser til arealene på begge sider av Lillemyrveien. Kulturminnevernregistreringen for bydel Lund fra 2003 anbefaler at området reguleres til

spesialområde bevaring for å ta vare på en god representant for utbyggingsperioden 1924 – 1950 og som et av byens første borettslag (byggemeldt i 1948). Nyere garasjer i området har bredde ca. 3,6 m. Plan- og bygningsetaten mener at denne bredden bør videreføres for å opprettholde et enhetlig preg i gateløpet. Plankvalitet, arkitektur, helhetlig karakter og historikk er interessant. Det dreier seg om å ta vare på et av byens historiske spor.

Da bystyret 27.04.2005 vedtok kommunedelplanen for Lund, inngikk det i planen at slik reguleringsplan skal utarbeides for området.

Mange av garasjene i Lillemyrveien er relativt små. Dersom flere etter hvert ønsker å utvide garasjene eller bygge nye, vil konsekvensene bli relativt merkbare. Over tid vil bygnings- og gatemiljøet endre karakter. Dersom en øker garasjebredden til mer enn 3,6 meter bør vurderingen av hva som eventuelt er akseptabelt, ta utgangspunkt i en helhetlig vurdering av hele området. Det bør skje i en reguleringsplanprosess med formål bevaring. Da får en avklart om området «tåler» større garasjer.

Anbefaling: Klagen bør ikke tas til følge.

For øvrig bør det nevnes at administrasjonen har som mål å starte arbeidet med utarbeidelse av en verneplan tilsvarende reguleringen av de nærliggende «ut-inn»-husene som ble vedtatt av bystyret for noen år siden. Det bør imidlertid trolig først fremmes en prinsipp- og oppstartsak for byutviklingsstyret, og oppgaven bør innarbeides i plan- og utredningsprogrammet."

Plan- og bygningsetatens vurdering

Etter plan- og bygningsetatens oppfatning framkommer det ikke nye momenter i klagen som tilsier at vedtaket bør endres.

Tiltakshaver viser i klagen til at garasje i Lillemyrveien 12 har bredde 4,1 m og søker om tilsvarende bredde. Av plan- og bygningsetatens arkiv framgår det at garasjene i Lillemyrveien 12 er godkjent med

- bredde 3,57 m inklusiv takutstikk (1988)
- bredde **3,7 m** (1997)

Nyere garasjer i området er alle godkjent med bredde ca. 3,6 m.

Vi viser til Byantikvarens tilsvaret til klage/revidert søknad som opprettholder anbefalingen om 3,6 m bredde. Plan- og bygningsetaten mener at denne bredden bør videreføres for å opprettholde et enhetlig preg i gateløpet. En utvidelse til 4,1 m vil gi også gi presedensvirkning for framtidige søknader.

For å legge til rette for økt lagringsplass, kan garasjens dybde eventuelt økes (inntil 30 m² bruksareal) som godkjent i Lillemyrveien 8 og 10.

Byutviklingsstyret anmodes om ikke å ta klagen til følge, og opprettholde vedtaket av 03.01.13.

Sak 61/13: Stølen - 25/1 - deling. Klage på avslag.

Vedlegg

- 1 Møteprotokoll fra møte 100113.pdf
- 2 Saksfremstilling til møte 100113.pdf
- 3 Søknad om dispensasjon.pdf
- 4 Klage av 060213.pdf



Arkivsak-dok. 201202567-17
Saksbehandler Thomas J. Aune

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Stølen - 25/1 - deling. Klage på avslag.

Sammendrag

Saken gjelder klage på byutviklingsstyrets vedtak av 10.1.13 vedr. avslag på søknad om dispensasjon til fradeling av boligtomt i LNF-område.

Vedtaket er påklaget av søker i brev av 6.2.13. Klagen går ut på søker ikke er enig i byutviklingsstyrets vurdering. Ellers viser klagen til alternativ mulig adkomstvei som ikke gir så store terrenginngrep som tidligere.

Plan- og bygningsetatens kan ikke se at klagen tilfører saken noen nye momenter av betydning. Hovedspørsmålet er fortsatt om det skal «tas hull» på et uberørt naturområde og ikke adkomstveien. Det er fortsatt en klar overvekt av samfunnsinteresser som taler mot fradeling og også en reell fare for presedensvirkning.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret opprettholder sitt vedtak av 10.1.13. Klagen fra søker datert 6.2.13 tas ikke til følge. Saken oversendes fylkesmannen i Vest-Agder for endelig klagebehandling.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Thomas J. Aune
Saksbehandler

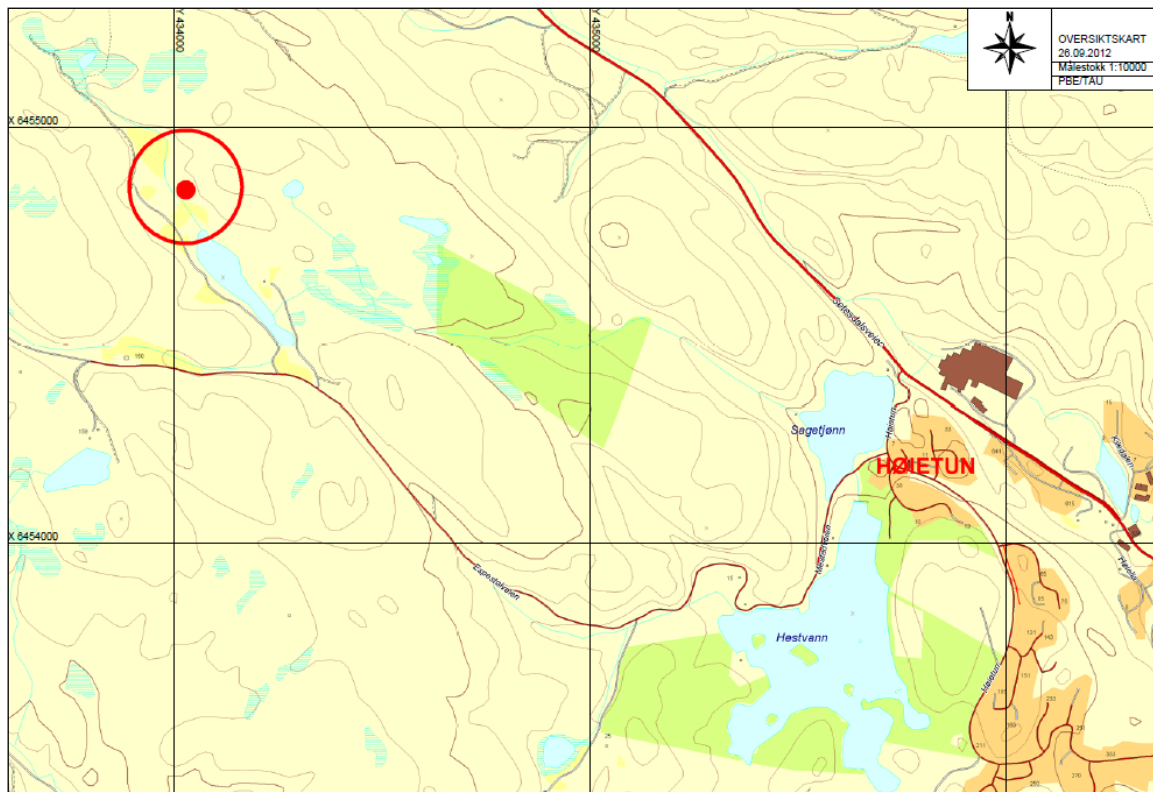
Trykte vedlegg:

- 1 Byutviklingsstyrets vedtak av 10.1.13
- 2 Saksfremlegg til møte 10.1.13
- 3 Søknad av 24.2.12
- 4 Klage på vedtaket av 6.2.13

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

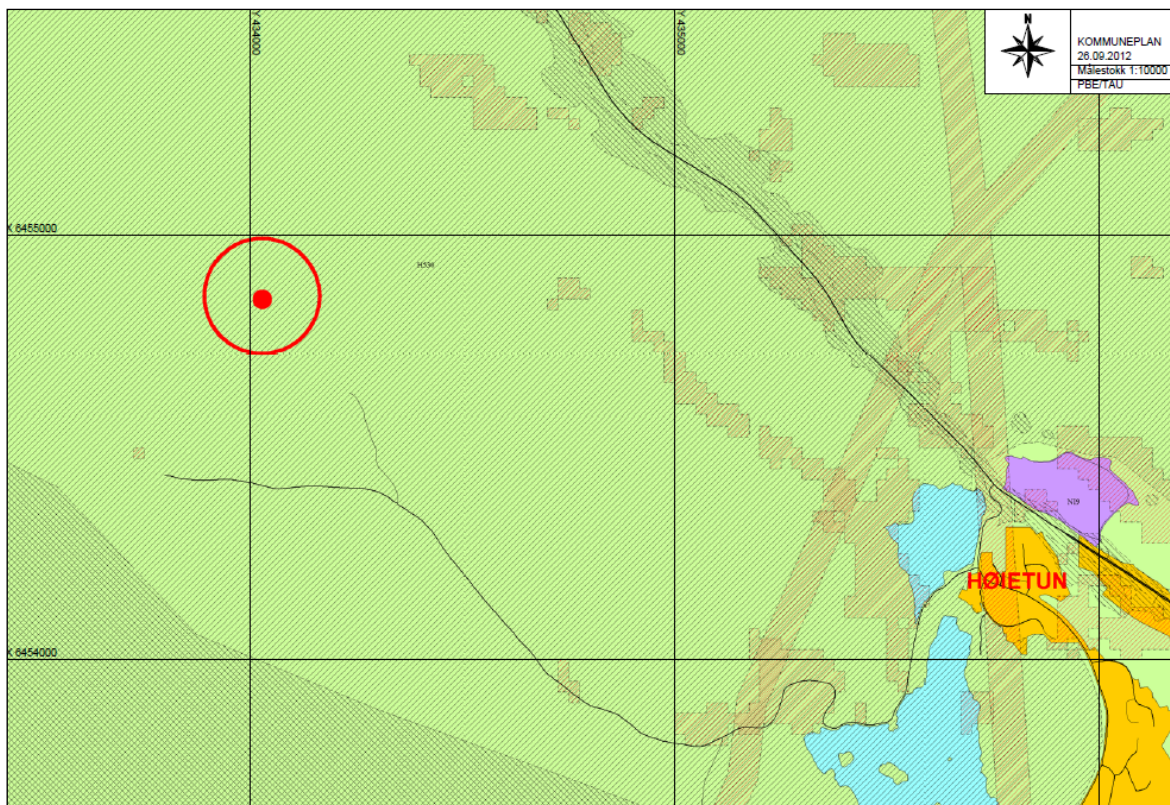
SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



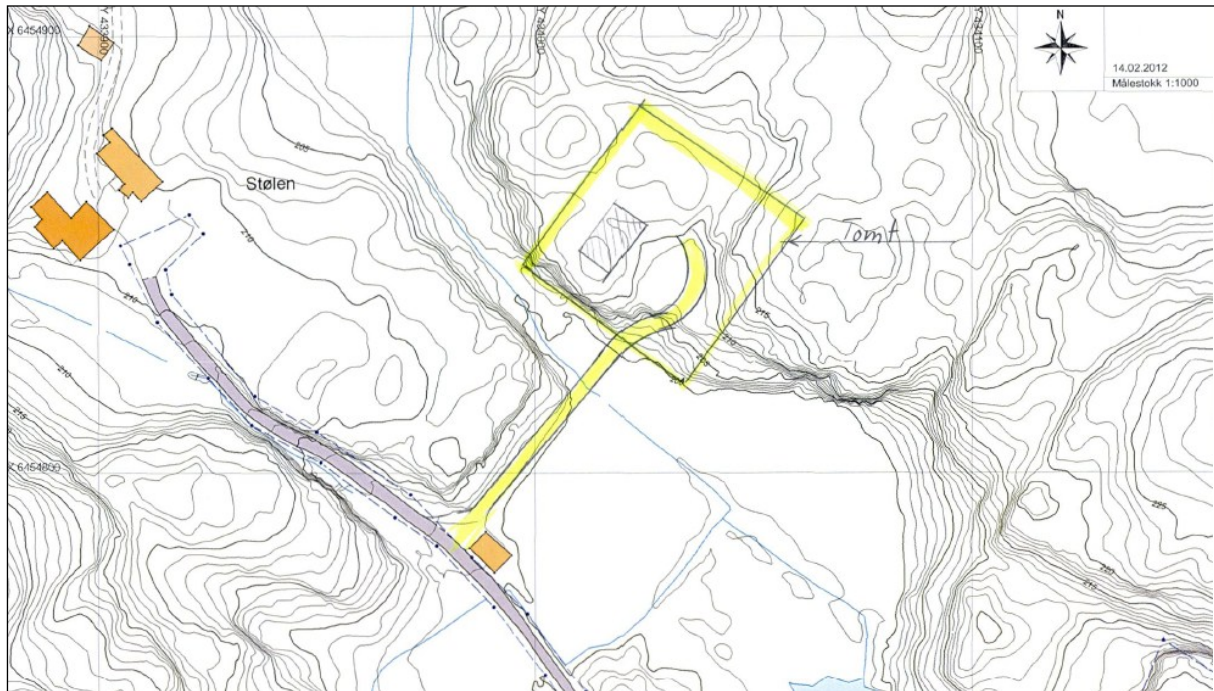
Gjeldende plangrunnlag

I kommuneplanen, godkjent 22.6.2011, angitt med LNF-formål og hensynssone friluftsliv. Ny boligtomt trenger dispensasjon fra kommuneplanens formål og plankrav.



Søknaden

Søknaden gjelder dispensasjon og fradeling av en parsell på ca. 2000 m², fra landbrukseiendommen gnr. 25 bnr. 1 til boligformål. Planlagt adkomst er fra eksisterende gårdsvei ved anlegg av ca 90 m ny adkomstvei. Vann- og avløp planlegges tilknyttet nytt privat vann- og avløpsanlegg.



Uttalelser fra annen myndighet

Parkvesenet har gitt samtykke etter jordlovens § 12 som omsøkt.

By- og samfunnsenheten har kun opplyst om hvilke rensemetoder som kan godkjennes og det er ikke søkt om eller gitt utslippstillatelse.

Fylkesmannen angir at det er få andre boliger i området. Ny adkomstvei vil gi store terrenginngrep. Boligbyggingen er også klart i strid med kommunens retningslinjer om samordnet areal- og transportpolitikk. Kommunen må vurdere om det ønskes legges til rette for boliger i området og om tomten er egnet med tanke på hvor store terrenginngrep som kreves.

Fylkeskommunen fraråder ny bolig da dette er klart i strid med kommuneplanen. Dette med bakgrunn i samordnet areal- og transportplanlegging, samt hensyn til natur- og friluftsområder.

Merknader/protester

Det er gitt fritak for nabovarsling da det er så lang avstand til naboer at disse ikke blir berørt.

Byutviklingsstyrets vedtak av 10.1.13.

Byutviklingsstyret fattet i møte den 10.1.13 følgende vedtak:

Byutviklingsstyret viser til saksfremstillingen og gir ikke dispensasjon til fradeling som omsøkt. Det er en overvekt grunner som taler mot dispensasjon og bl.a. vil omsøkt plassering medføre uheldig store terrenginngrep, jf. plan- og bygningsloven §§ 11-6 og 19-2. (4/4 – lederens dobbeltstemme)

Klage

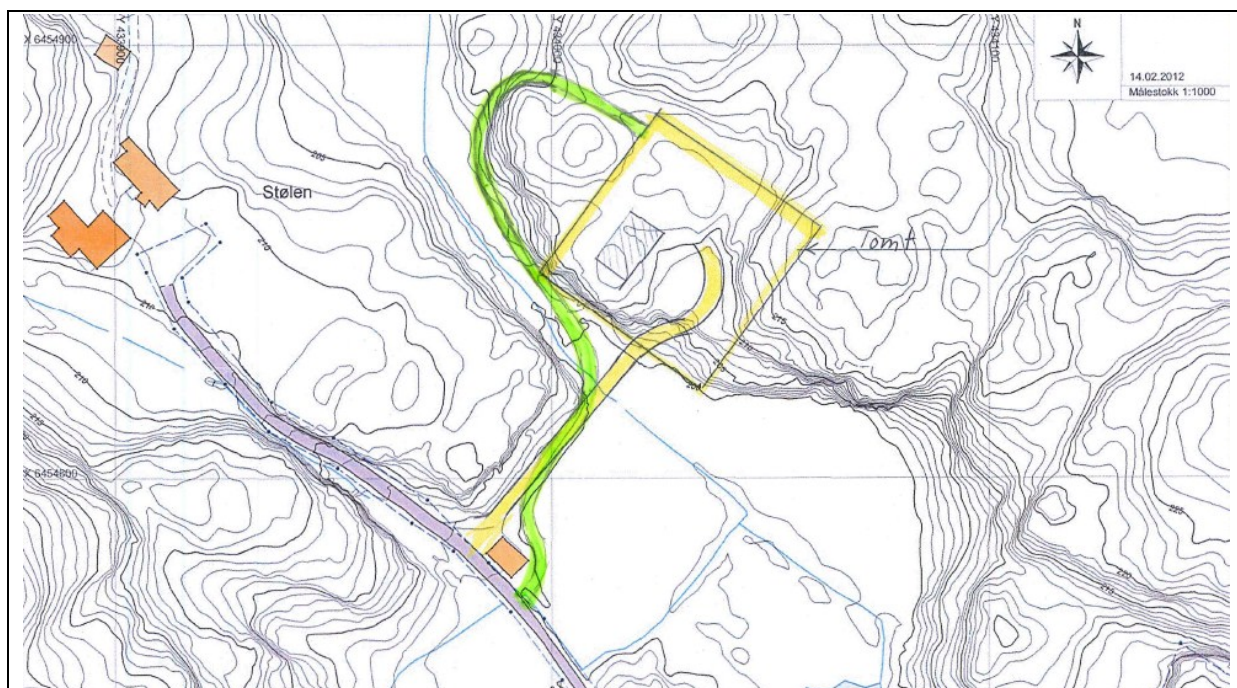
Vedtaket er i rettidig mottatt brev av 6.2.13 påklaget av søker. Innledningsvis beklager søker at han ikke var klar over at reglene om boplikt endret seg til at gården ikke lenger har boplikt.

At gården ligger 600 m fra kommunal vei mener han ikke kan stemme. Veien ble overtatt til offentlig vedlikehold før krigen og den har tidligere vært fylkesvei. Så lenge søker kan huske så har den vært vedlikehold av det offentlige, (både sommer og vinter), frem til garasjen.

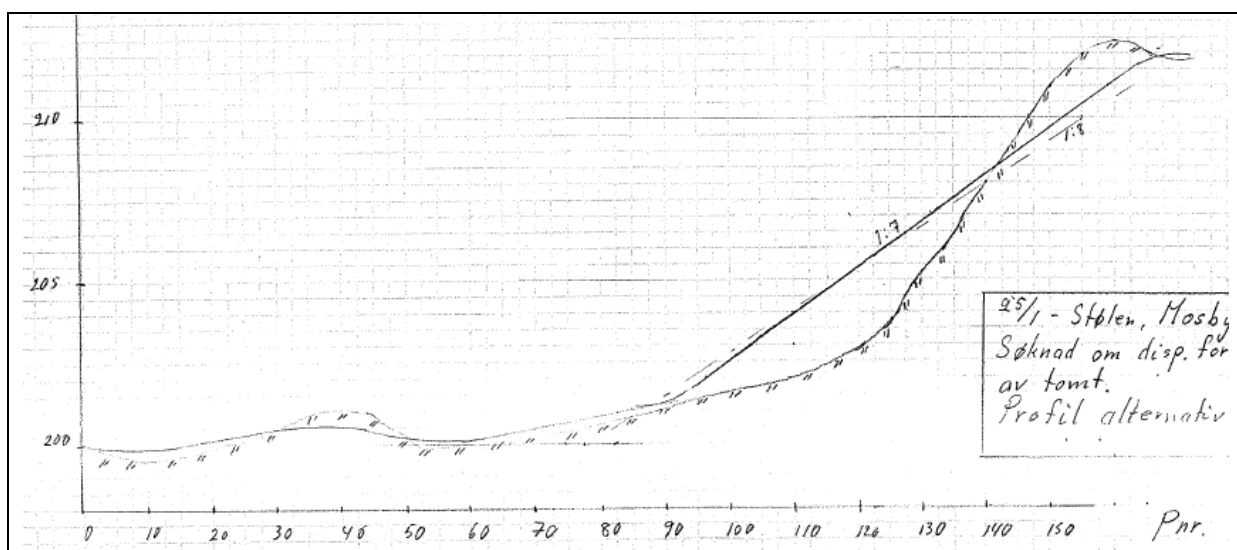
Søker er ikke enig i at ny tomt vil være miljømessig negativt. Hele området har lite ferdsel og aktivitet og ny bebyggelse vil gjøre det lettere for folk flest å ta dette i bruk som turområde. Han mener det er viktig at det blir trafikk og aktivitet også i utkanten av kommunen for at veier, stier og kulturlandskap skal kunne opprettholdes.

Det vises også til parkvesenets samtykke etter jordlovens §12.

Det er på ny situasjonsplan vedlagt klagen tegnet inn alternativ adkomstvei der det i dag går en enkel, meget bratt traktorvei. Alternativ adkomst er tegnet inn med stigning 1:7, vil følge terrenget bedre og ikke gi så store naturinngrep. Søker er klar over at kommunal standard er 1:8, men mener at 1:7 vil minimalisere naturinngrepene og store deler av Espestølveien har stigning 1:7. Ny vei vil også gi bedre adkomst til skogen og slik sett være nyttig for skogdriften.



Alternativ adkomst vist med grønt



Stigningsforhold for alternativ adkomst

Plan- og bygningsetatens vurdering

Iht ingeniørvesenet så er veien registrert som skogbilvei de 600 m fra krysset med Espestølveien og opp til gården. Eierskapet til veien har ikke noen sammenheng med veistatus etter vegloven. Det er riktig at veien også blitt brøytet av kommunen, men dette er nå lite aktuelt da gården er ubebodd.



Grønn=skogbilvei, gul=privat vei og grå=kommunal vei

Samtykke etter jordloven synes vesentlig være gitt på grunnlag av at det ikke er aktiv landbruksdrift i området, og at det i forholdet til landbruket derved ikke blir noen drifts- eller miljømessige ulemper.

Søkers argumenter om at det vil være positivt for bruken av området med en bolig på stedet er en ren gjentakelse av argument i søknaden.

At utbedre dagens traktorvei som adkomst til ny boligtomt er et klart bedre alternativ enn den i søknaden angitte adkomst. Terrenginngrepet med selve veien vil bli klart mindre, men boligtomten vil fortsatt legge ta hull på et uberørt naturområde. Adkomstveiens økte nytteverdi for skogdriften vil være minimal og kan på ingen måte vektlegges.

(Eventuell alternativ plassering av ny boligtomt i tilknytning til gårdstunet og/eller alt eksisterende adkomstvei er ikke vurdert av søker, jf. saksfremstilling til møte 10.1.13).

Konklusjon

Plan- og bygningsetaten kan ikke se at saken er blitt bedre opplyst eller at klagen tilført saken noen nye vesentlige momenter. Plan- og bygningsetaten mener fortsatt at det er en klar overvekt av samfunnsinteresser som taler mot dispensasjon og faren for presedensvirkning er stor. Det anbefales at byutviklingsstyret opprettholder sitt avslag av 10.1.13.

— — —

**Sak 62/13: Rødstrupeveien 4 - 14/85 - søknad om dispensasjon fra
reguleringsplan for tilbygg til enebolig**



Arkivsak-dok. 201211304-6
Saksbehandler Øyvind Fiskaa

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Rødstrupeveien 4 - 14/85 - søknad om dispensasjon fra reguleringsplan for tilbygg til enebolig

Sammendrag:

Det søkes om byggetillatelse og dispensasjon fra reguleringsplan for Hannevikdalen for oppføring av tilbygg til eksisterende bolig. Tilbygget inneholder 2 nye boenheter.

Beliggenhet er på opp siden av Vågsbygdveien, vendt mot Hannevikbukta.

Eiendommen har ifølge kommunens GAB register et areal på 2531,2 m².

Byutviklingsstyret avsto søknad i 2010 om fradeling for oppføring av ny frittliggende bolig med en utleiedel på samme tomte.

Søknaden er nå endret og spørsmålet er om man skal gi dispensasjon, omregulere eller avslå søknaden. Det er derfor kun dispensasjonsspørsmålet som fremmes for Byutviklingsstyret. Plan- og bygningsetaten er i tvil av hensyn til presedens, men saken er noe spesiell på grunn av tomtestørrelsen og det faktum at tomte ligger både i ytterst randsonen av den øvrige bebyggelsen og lavere i terrenget. Isolert sett ligger derfor forholdene til rette for det omsøkte tiltaket, og det foreligger heller ikke protester til søknaden.

I utgangspunktet bør ikke fortetning skje i regulerte områder, men i noen tilfeller kan det være fordelaktig å foreta en omregulering av et større område. Denne tomte skiller seg ut fra de aller fleste andre tomter og ettersom søknaden er endret til et tilbygg så kan søknaden anbefales.

Forslag til vedtak

Byutviklingsstyret gir dispensasjon fra reguleringsplanen for oppføring av tilbygg til bolig med maks. 2 boenheter, jf. plan- og bygningsloven §§ 19-2 og 12-4.

Det vises til saksfremstillingen.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Øyvind Fiskaa
Saksbehandler

Utrykte vedlegg:

Sakens øvrige dokumenter

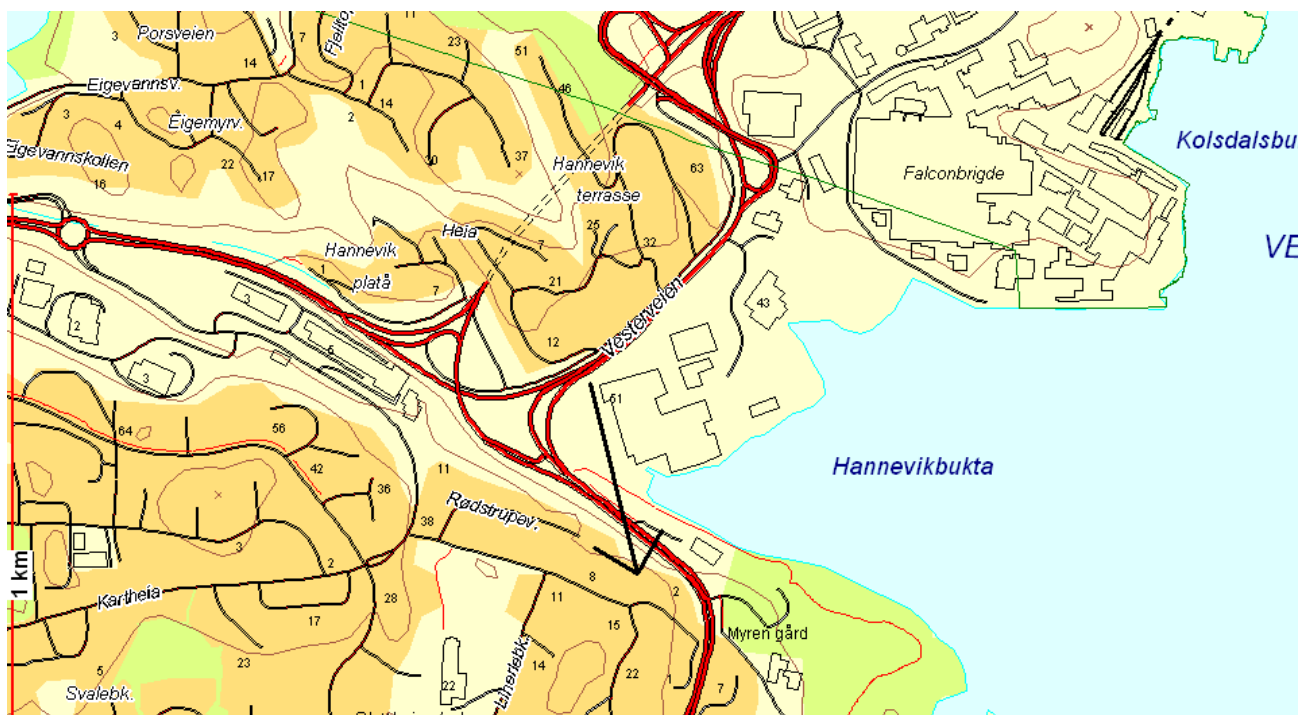
Bakgrunn for saken

Bakgrunn for saken :

Søknaden

Det søkes om byggetillatelse og dispensasjon fra reguleringsplan for Hannevik dalen for oppføring av tilbygg til eksisterende bolig. Tilbygget inneholder 2 nye boenheter.

Søknaden er journalført mottatt den 06.11.2012.



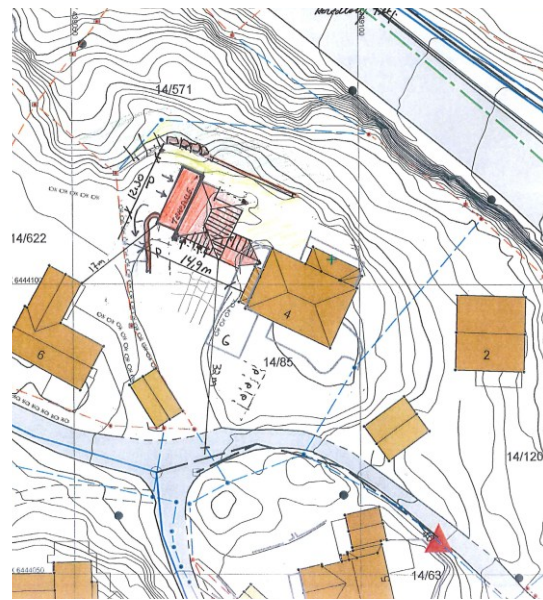
Oversiktskart



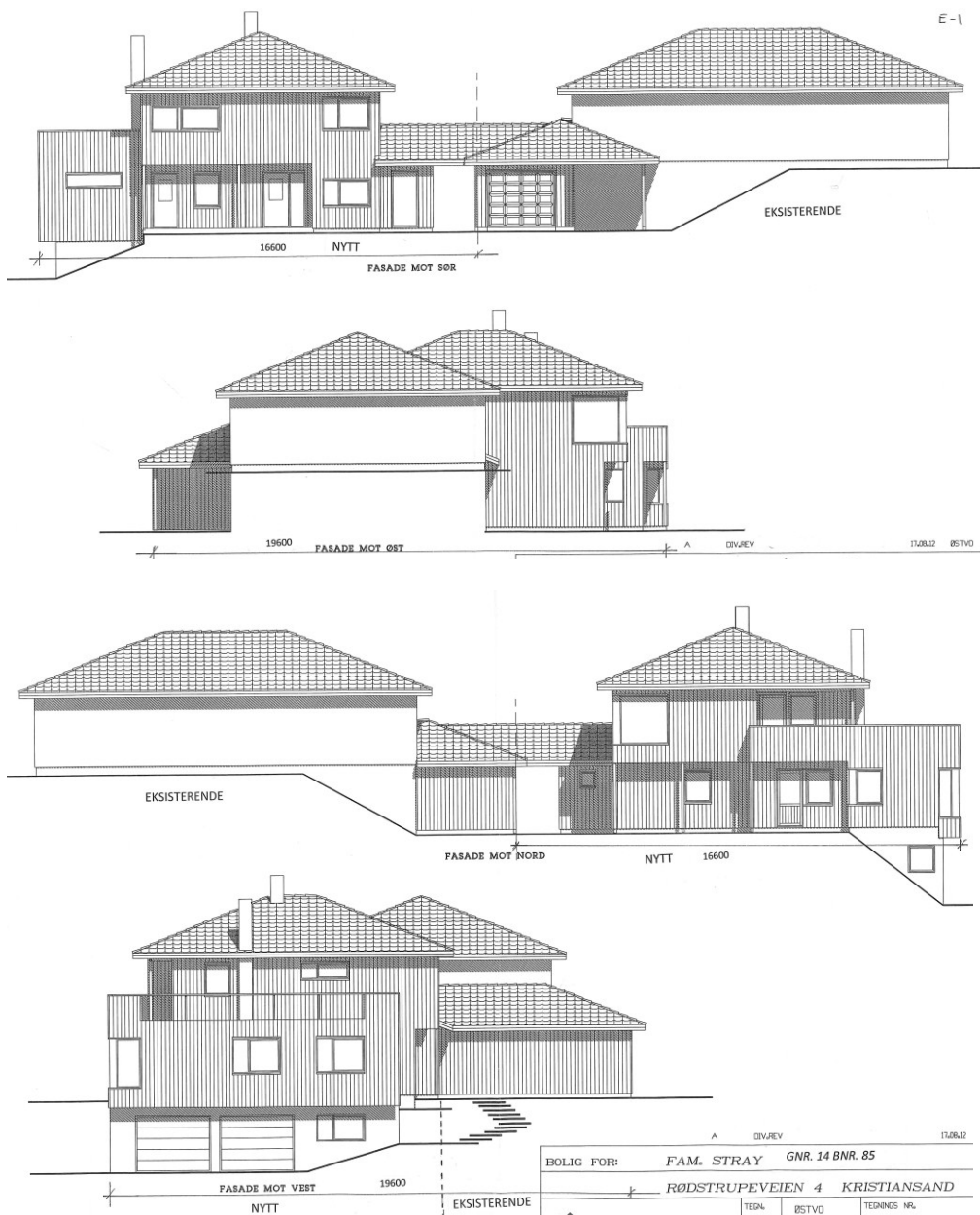
Reguleringsplan



Skråfoto



Situasjonsplan



Gjeldende plangrunnlag;

Reguleringsplan for Hannevik dalen, plan nr. 168, stadfestet 16.02.1967.

Relevante bestemmelser for gjeldende sak er følgende:

§ 1. Det regulerte området er på planen vist med rød begrensningslinje. Innenfor dette området skal bebyggelsen plasseres i forhold til veger og grenser som angitt på planen. Byplanrådet kan tillate mindre forskyvninger av bygninger og kan tillate mindre avvikelser fra Den viste tomteinndeling dersom særlige hensyn tilsier det. Minsteavstand til nabogrense skal være 5 meter.

§2. Tomtene kan bebygges med våningshus i 1 1/2 etasje med takvinkel fra 0 - 30 grader. Garasje kan oppføres frittstående eller sammen med våningshuset.

§3. Bygningsrådet skal påse at hustyper tilpasses terrenget og får en harmonisk utforming med ensartet takvinkel i samme husgruppe.

§14. Når særlige grunner foreligger kan byplanrådet gjøre unntak fra disse reguleringsbestemmelser innenfor rammen av bygningsloven og de kommunale bygningsvedtekter, jfr. §117 nr. 1 i bygningsloven av 18. Juni 1965, §15. Ved siden av disse reguleringsbestemmelser gjelder bygningsloven og de kommunale bygningsvedtekter, jfr. §117 nr. 1 i bygningsloven 18. Juni 1965.

Byggetomten:

Eiendommen har ifølge kommunens GAB register et areal på 2531,2 m².

Mot nord vender tomten mot Hannevik bukta. Tomta ligger høyt over Vågsbygdveien (Rv. 456) og terrenget ligger på ca. kote 44,0.

Uttalelser fra annen myndighet:

Søknad om dispensasjon er ikke sendt på ekstern høring ettersom fylkeskommunen og statlige myndigheters saksområde ikke blir direkte berørt.

Estetiske krav:

Plan og bygningsetaten har lagt foreløpig forslag til utforming av bolig revidert 17.08.2012, til grunn for sin vurdering av fasadeuttrykk og materialvalg. Plan- og bygningsetaten mener at det er vist tilfredsstillende tilpasning mellom den nye bygningen og eksisterende bebyggelse.

Uttalelser fra annen myndighet:

Det er ikke innhentet uttalelse fra statlige eller regionale instanser da deres interesser ikke anses berørt. Det er kun lokale interesser i saken.

Dispensasjoner:

Reguleringsbestemmelsene opplyser om at bebyggelsen skal plasseres i forhold til veger og grenser som angitt på planen. Tiltaket er derfor i strid med reguleringsplan og tiltaket er derfor avhengig av dispensasjon for å kunne gjennomføres..

Generelt:

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

Kommunens adgang til å gi dispensasjon er avgrenset. Det kreves at hensynene bak den bestemmelsen det dispenseres fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må det foretas en

interesseavveining, der fordelene ved tiltaket må vurderes opp mot ulempene. Det må foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon. Det innebærer at det normalt ikke vil være anledning til å gi dispensasjon når hensynene bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra fortsatt gjør seg gjeldende med styrke.

Søknad om dispensasjon:

I brev dat. 23.08.2012, søkes det om dispensasjon fra plankrav. Dette er rettet til søknad om dispensasjon fra reguleringsplan.

Som særlige grunner oppgis følgende:

- Sykdom som medfører betydelig reduksjon i bevegelse. Dette er nærmere begrunnet i søknaden.
- Slik tilbygget nå er tenkt ligger parkeringen i u.etg. med hus adkomst til egen leilighet. Boligen er tilpasset universell utforming.
- Ifølge. GAB registeret er tomte på 2531 m².

Fordelene ved å gi dispensasjon:

- Familien kan fortsette å bo i Rødstrupeveien 4.
- Alle berørte naboer har ikke merknader til utvidelsen.
- Parkering på egen eiendom i garasjeanlegg.
- Ingen endring i adkomstforholdet.
- Ved en eventuell reguleringssak vil det ikke bli tilført nye momenter.

Hensyn:

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

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

Plan- og bygningsetatens vurdering

Reguleringsplanen som gjelder for området er helt fra 1967 og området har endret seg noe forhold til godkjent plan, men mindre enn mange andre steder på så lang tid.

En godkjent reguleringsplan innebærer at arealbruken er vurdert gjennom en omfattende beslutningsprosess, hvor de ulike interessene har hatt anledning til å delta. Planen gir således uttrykk for reguleringsmyndighetenes konkrete vurdering av arealdisponeringen i området. Det skal derfor ikke være enkelt å fravike reguleringsplan gjennom dispensasjon. Dispensasjon fra plan innebærer at det er godkjent avvik fra planen uten at selve planen er blitt endret. Dispensasjon vil derfor være mest aktuelt ved midlertidige og tidsbestemte unntak, men kan også gis ved varige unntak hvor det likevel ikke anses ønskelig å endre selve planen.

Vesentlige offentlige planforutsetninger må ikke fravikes ved dispensasjon. I slike tilfeller bør det reises forslag om å endre planen.

Reguleringsplanen for Hannevik dalen er fra 1967 og området er noe endret, men i hovedtrekk er Hannevikdalen bygd ut i samsvar med reguleringsplanen. De fleste tomtene er relativt store og bebyggelsen er plassert etter et eget mønster i planen. Det gir private grønne områder mellom husrekke. Møneretningen er angitt i reguleringsplanen og dette er i stor grad fulgt opp i byggesakene. Plan- og bygningsetatens generelle vurdering er at viss kvalitetene i området med den åpne villamessige bebyggelsen skal endres så må dette skje gjennom reguleringsendring.

Dersom Hannevik dalen skal tas opp til ny reguleringsmessig gjennomgang så bør det skje etter ønske fra beboerne i fellesskap der hele gjeldende reguleringsplan tas opp til revisjon.

Plan og bygningsetaten utelukker ikke at det innenfor hele reguleringsplanens planområde er mulig å innpasse noen enkeltboliger på noen store tomter eller i grensen mellom to tomter. Med en revisjon av hele reguleringsplanen, sammen med byggeområde i kommuneplan ville det også være mulig å få inn nye boliger og å se på forbedringer mht. skolevei og lekeplasser.

Når Vågsbygdveien blir ferdig lagt i tunnel vil trafikken på nåværende Vågsbygdvei bli betydelig redusert og dette vil føre til redusert støy og at område blir mer attraktivt og kanskje føre til større byggepress.

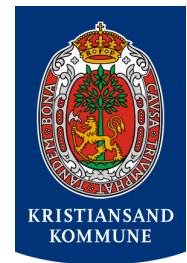
Konklusjon:

Plan- og bygningsetaten har etter intern drøfting, vurdert dispensasjonssøknaden og konkluderer under tvil med at hensynene bak bestemmelsen og lovens formål ikke blir vesentlig tilsidesatt. Forutsetningene for å kunne gi den omsøkte dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 anses å være til stede.

Sak 63/13: Meldinger til møte i byutviklingsstyret 14.03.2013

Vedlegg

Ægirsvei 14.pdf



Arkivsak-dok. 201300003-6
Saksbehandler Grete Skoland Kaspersen

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
14.03.2013

Meldinger til møte i byutviklingsstyret 14.03.2013

Sammendrag

- 28/13 GNR. 92 BNR. 264, Bordalsbakken 16. Fylkesmannens behandling av klage over avslag på søknad, herunder søknad om dispensasjon, om oppføring av garasje. Fylkesmannens skriv 07.02.2013. Plan- og bygningssjefens avslag på søknad, herunder søknad om dispensasjon, om oppføring av garasje er påklaget. Fylkesmannen opprettholder plan- og bygningssjefens vedtak.
- 29/13 GNR- 152 BNR- 106, Ægirsvei 14. Fylkesmannens behandling av klage over godkjenning av søknad om midlertidig dispensasjon for plassering av boligbrakker. Fylkesmannens skriv 18.02.2013. Byutviklingsstyrets godkjenning av søknad om midlertidig dispensasjon for plassering av boligbrakker er påklaget. Fylkesmannen opphever byutviklingsstyrets vedtak. Trykt vedlegg.
- 30/13 Varsel om oppstart av detaljregulering Bosmyrveien. Skriv fra Alexander Stettin datert 11.20.2013.
- 31/13 GNR. 14 BNR. 314, Slettheiveien 14. Fylkesmannens behandling av klage over godkjenning av søknad om oppføring av gjerde. Fylkesmannens skriv 31.01.2013. Plan- og bygningsetatens godkjenning av søknad om oppføring av gjerde er påklaget. Fylkesmannen opprettholder plan- og bygningssjefens vedtak.

Forslag til vedtak

[Byutviklingsstyret tar meldingssakene til orientering.](#)

Grete Skoland Kaspersen
Utvalgssekretær

Saksbehandler.

Sak 64/13: Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

Vedlegg

Vedtak BYSTYR, 13032013, Sak 32/13, Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

Vedtak FORMAN, 06032013, Sak 23/13, Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

Vedtak BYSTYR, 10042013, Sak 47/13, Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

Vedtak FORMAN, 20032013, Sak 35/13, Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

201200619-24 Kommentarer fra SITMA til brevet fra JBV.docx 15016314_1_0.pdf

Høringsuttalelse fra SFR.pdf

Rapport fra kystverket.pdf

VS_ Ny havnestruktur i Kristiansand.msg

Hoveddokument

Hoveddokument

Hoveddokument

scanner@krsn.no_20121211_145501.pdf

SITMA-Rapport Kvalitetssikring havnestrukturvedtak 20-11-2012

Protokoll fra møte om utvikling av tankanlegg på Kolsdalsodden-Signert.pdf

Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003. 15026946_2_0.pdf

Vedtak HAVNES, 18032013, Sak 15/13, Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.

Vedtak HAVNES, 18032013, Sak 15/13, Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.

Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.

Arkivsak-dok. 201200619-20
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
06.03.2013
13.03.2013

Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

Sammendrag

Havnestrukturen som ble vedtatt i 2003 med samlokalisering av containerhavn, ferjeterminal og jernbaneterminal i «KMV-bukta» er i prinsippet en elegant løsning. Utredningen som er gjennomført av konsultentselskapet Sitma viser imidlertid at løsningen ikke er realiserbar både med hensyn til investeringskostnader og arealbehov. Gjennomgangen viser at investeringskostnadene er langt høyere enn det som driftsinntektene og realisering av verdier på Lagmannsholmen vil kunne forsvare. Videre vil tilgjengelige arealer ved full utbygging i KMV-bukta heller ikke være tilstrekkelige samtidig som arealene ikke vil være optimale med tanke på drift av en moderne containerterminal.

Konsulentrapporten konkluderer også med at en integrert containerhavn og jernbaneterminal ikke er avgjørende for Kristiansand havns status som utpekt havn. Det som er viktig er havnens regionale og nasjonale betydning som knutepunkt for gods og persontransport, betydningen som import- og eksporthavn for næringslivet og at det er en god og fungerende tilknytning mellom havn og jernbaneterminal på Langemyr.

Konsulentrapporten anbefaler at flytting av containerhavnen til KMV-bukta ikke gjennomføres, containerhavnen blir inntil videre på Lagmannsholmen, ferjeterminalen videreføres og at det iverksettes en prosess for å avklare fremtidig lokalisering av containerhavna med nødvendige arealer. Kongsgård/Vige anses som det eneste realistiske sted for fremtidig lokalisering av containerhavn, bulkhavn og oljeservicehavn. På lang sikt kan eventuelt ferjeterminalen flyttes til Vigebukta.

Konsulenten foreslår at tankanlegget på Kolsdalsodden utvikles til regionalt tankanlegg. Administrasjonen foreslår at det settes i gang en prosess for å få på plass en avtale om utvikling av tankanlegget på Kolsdalsbukta. Arbeidet vil ta utgangspunkt i punktene i protokoll fra møte mellom Kristiansand kommune, Kristiansand havn, KNAS og Statoil fuel & retail 20.12.2012

Rapporten ble sendt til uttalelse til en rekke aktører, både innen offentlig forvaltning og privat næringsliv. Dette var ikke en formell høring siden rapporten og dens innhold er konsulentens ansvar, men administrasjonen ønsket å kvalitetssikre fakta og relevans. Det ble ikke mottatt uttalelser som bestred rapportens konklusjoner og anbefalinger. Jernbaneverket mente imidlertid at forholdet mellom såkalt uledsaget gods på ferje og videre transport med jernbane kunne vært behandlet bredere. Administrasjonen mener dette er tatt hensyn til i forslaget til vedtak, pkt. 3. Kystverket pekte på at Kristiansand havn mangler en strategisk plan som tilfredsstiller kravene for en utpekt havn i henhold til havne- og farvannslovens §46, 2. ledd. Administrasjonen mener utarbeidelsen av en slik plan passer godt med å sette i gang et arbeid for å avklare fremtidig utvikling av Kristiansand havn, jf. pkt. 7.

For å avklare det arealmessige handlingsrommet på lang sikt mener administrasjonen det er nødvendig å sette i gang et planarbeid for arealer som grenser til de regulerte havnearealene i Marvika, Kongsgård og Vige. Arbeidet må avklare hvilke arealer som bør båndlegges fram til havnens langsiktige arealbehov er avklart i den strategiske planen og slik at situasjonen for øvrig byutvikling i området kan bli forutsigbar.

For å skape forutsigbarhet for byutviklingen i Vestre havn bør det også, som en del av ferdigstilling av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn del 2 avklares hvilke arealer som kan utvikles i påvente av en flytting av containerhavnen fra Lagmannsholmen. Administrasjonen forslår også at det tas initiativ overfor Jernbaneverket for å fjerne eksisterende havnespor slik at handlingsrommet for både ferjeterminalen og øvrig byutvikling kan utvides.

Saksfremlegget er forelagt Havnestyret i møte 26.02.2013.

Forslag til vedtak

- 1) Vedtak om flytting av containerhavna fra Lagmannsholmen til KVM-bukta gjennomføres ikke.
 - a) Gjeldende planbestemmelser om bruk av arealene på KVM-området opprettholdes.
- 2) Vedtak om bygging av jernbanespor med tilhørende terminalfunksjoner i KVM-bukta gjennomføres ikke.
- 3) Områdeplan for KVM-området inkludert sikring av arealtilgang for tankanlegg, ferje, E39 og vegtilknytning sluttføres. Det utredes mulighet for fremtidig etablering av lastespor for omlasting mellom bane og ferje innenfor eksisterende arealer mellom ferjeterminal og tankanlegg. Utredningen skal bl.a. omfatte teknisk gjennomførbarhet, kostnader og markedsbehov. Det forutsettes at lastespor ikke kommer i konflikt med øvrige ikke-havnerelaterte planer.
- 4) Ferjeterminalen rustes opp med sikte på effektiv drift i overskuelig framtid.
- 5) Lokalisering av cruisehavn utredes av Kristiansand havn.
- 6) Det settes i gang en prosess for fortsatt drift etter 2019 av tankanlegget på Kolsdalsodden og utvidelse av produktsortimentet. Protokoll fra møte den 20.12.2012 mellom Kristiansand havn, Statoil Fuel & Retail, KNAS og Kristiansand kommune legges til grunn for prosessen.
- 7) Kristiansand havn setter i gang et arbeid for å finne langsiktig løsning for havnevirksomheten. Arbeidet skal munne ut i en plan som tilfredsstiller §46, 2. ledd i havne- og farvannsloven.
 - a) Arbeidet gjennomføres av Kristiansand havn og Kristiansand kommune, og det etableres en arbeidsgruppe med deltakelse fra Vest-Agder fylkeskommune og andre relevante aktører.
 - b) Kristiansand havn utarbeider en strategi for prioritering av markedsområder med angivelse av tilhørende arealbehov.
 - c) Det settes i gang et planarbeid for å sikre kort- og langsiktige arealbehov basert på markedsstrategien.
 - d) Det utredes muligheter for mer kostnads- og tidseffektive løsninger for tilbringertransport mellom havna og Langemyr
 - e) Avklare hvor det er mest fordelaktig å deponere steinmasser for innvinning av sjøarealer for å dekke behov for havneareal.
- 8) For å avklare det arealmessige handlingsrommet på lang sikt setter Kristiansand kommune i gang et planarbeid for arealer som grenser til regulerte havnearealer i Marvika, Kongsgård og Vige. I tråd med at KNAS skal drive med og legge til rette for eiendoms- og næringsutvikling i Kristiansand skal KNAS involveres i arbeidet. Avgrensning av byutviklingsområdet Marviksletta må avklares før plan fremmes til sluttbehandling.

- 9) Det utredes om det finnes arealer for trinnvis byutvikling i Vestre havn i påvente av en eventuell utflytting av containervirksomheten fra Lagmannsholmen. Arbeidet kan gjøres som del av slutføring av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn del 2.
- 10) Det tas initiativ overfor Jernbaneverket med sikte på å fjerne jernbanesporene på strekningen Vestervegbrua-Odderøya, dersom sporene kommer i konflikt med andre funksjonelle forhold i området.

Tor Sommerfeldt
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

- Sitma: Rapport om kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket av 2003
- Sitma: Tilsvar til Jernbaneverkets kommentarer til rapporten
- Protokoll fra møte om utvikling av kolsdalsodden tankanlegg
- Eksterne kommentarer til rapporten:
 - Kystverket
 - Jernbaneverket
 - Statens vegvesen
 - KNAS
 - Xtrata
 - Statoil
 - Shell

Bakgrunn for saken

Bystyrets vedtak om kvalitetssikring

I forbindelse med høringen av Kommuneplanen 2011-2022 leverte Kystverket (KV) innsigelse til planen og stilte spørsmål ved arealtilgangen i Kongsgård-Vige området: «(...) manglende vurdering av behovet for arealreserve til en fremtidig utvidelse for havnevirksomheten til Kristiansand havn. Tilstøtende areal i Marvika vil ligge til rette for slik utvikling. (...) Ber om at det blir etablert hensynssoner for støy ved den planlagte containerhavna og for området øst for ferjeterminalen av hensyn til etablert og planlagt havnevirksomhet.»

På bakgrunn av KVs innsigelse vedtok bystyret ved behandling av kommuneplanen at det skulle gjennomføres en kvalitetssikring av havnevedtaket fra 2003:

«Bystyret ber rådmannen foreta en kvalitetssikring av strukturvedtaket av 2003. En slik kvalitetssikring skal også avklare nødvendige areal i i området Kongsgård-Vige (med nærområde) med tanke på framtidig behov og funksjonsfordeling. Det må ikke gjøres irreversible eiendomsdisposisjoner i området før slik kvalitetssikring foreligger.»

Videre har Kristiansand havn startet arbeid med områderegulering av Vestre havn og ved Byutviklingsstyrets behandling av planprogram 03.02.2011 ble det fattet følgende vedtak knyttet til spørsmålet om lokalisering av tankanlegg:

«Det fremmes en egen sak om fremtidig lokalisering for tankanleggene, og hvilke konsekvenser en eventuelt nedleggelse vil få og sluttbehandles før saken områderegulering for Hampa (KMV) – Kolsdalsbukta godkjennes.»

Utvikling av containerhavn på KMV området kan dessuten ikke ses isolert fra mulige ønsker om utvikling av jernbanens områder til jernbaneformål samt planer om etablering av den såkalte Euroterminalen. Avklaring av arealbruken knyttet til Vesterhavnen inkludert lokalisering av tankanlegg og tiliggende jernbaneområder m.m. er kritisk for beslutninger om videre byfornyelse og gjennomføring av deler av sentrumsplanen og E18/E39.

Som grunnlag for å legge fram en sak til politisk behandling ble det besluttet å sette i gang et eksternt utredningsprosjekt.

Havnestrukturvedtaket av 2003

Bystyret gjorde følgende vedtak 10.06.2003 om fremtidig havnestruktur i Kristiansand:

1. Det er et mål at Kristiansand havn skal ha status som internasjonal intermodal knutepunktshavn. Videre utvikling av Kristiansand havn skal bygge opp om denne målsettingen. (Enst.)
2. Havnefunksjoner på Silokaia, bortsett fra cruise og Natos beredskapslager for olje, flyttes til Kongsgård straks denne er ferdig, senest 2007. (31/20)
3. a) Containerhavna flyttes fra Lagmannsholmen/Caledonienområdet til KMV-området. I denne forbindelse innledes det et samarbeid med Falconbridge for å tilrettelegge for en optimalisert havneløsning. (45/7)
3. b) Det forutsettes at den videre tilrettelegging og utvikling av KMV/Falconbridge tilpasses tilgang på overskuddsmasser fra E39 og avhending av arealene på Silokaia. (Enst.)
4. Det innledes et samarbeid med Falconbridge for å tilrettelegge en optimalisert havneløsning på KMV/Falconbridgeområdet der havn/ bane integreres på en best mulig måte. (Enst.)
5. a) Kongsgård/Vige inngår i en langsiktig havne- og næringsutvikling. (51/1)
5. b) Det forutsettes at det tilrettelegges for kontinuerlig å kunne ta imot overskuddsmasser i Vigebukta, slik at denne gradvis tilrettelegges for havneformål- og næringsformål. (Enst.)

6. a) Fraflytting av havna i sentrum må skje innenfor en økonomisk bærekraftig utvikling. (36/15)
6. b) Utbyggingspolitikken må samordne interessene i havna med den øvrige utbyggingen i kommunen, og med de store brukerne av havna. (Enst.)

Det eksterne kvalitetssikringsoppdraget

Det ble utlyst et anbud for et kvalitetssikringsoppdrag med følgende hovedproblemstilling:

«Formålet med utredningen er å framskaffe et beslutningsgrunnlag for å kvalitetssikre havnevedtaket fra 2003 med utgangspunkt i KVs innsigelse og bystyrets vedtak ved behandlingen av kommuneplanen 2011-2022 samt avklaring av spørsmålet om framtidig lokalisering av tankanlegg.»

I utlysningsteksten er hovedproblemstillingen utdypet med følgende problemstillinger (underpunkter er ikke tatt med her):

«

1. En gjennomgang av forutsetningene som lå til grunn for Econs anbefaling og bystyrets vedtak:
2. Lokalisering av tankanlegg. Siden vedtaket i 2003 er det oppstått en diskusjon om lokalisering av de tre tankanleggene i tilknytning til havna. Særlig er det viktig å få klarlagt premissene for om tankanlegget i Kolsdalsbukta kan eller bør utvides, reduseres eller nedlegges, her under:
3. Hvilke muligheter finnes for å utvikle KMV-området for å tilfredsstille arealbehovene, (...).
4. Finnes det muligheter for arealmessig samordning og bruk av arealene på KMV-området og tilstøtende arealer på Xstrata?
5. Hvordan påvirker ulike forutsetninger om framtidig rutetilbud (person og gods) behovet for jernbanespor i tilknytning til Kristiansand jernbanestasjon, jf. også pkt. 2 - 4?»

Det ble presisert at konsulenten måtte på selvstendig grunnlag vurdere om de opplistede problemstillingene var relevante og dekkende for besvarelse av hovedproblemstillingen.

Etter en samlet vurdering av kompetanse, forståelse for oppgaven og pris ble konsultentselskapet SITMA AS valgt, med konsultentselskapet VISTA analyse som partner og kvalitetssikrer.

Konsulentrapportens hovedkonklusjoner

Rapporten inneholder en stor mengde fakta og vurderinger, nedenfor gjengis konsulentens konklusjoner og kommentarer til de til sammen ni vedtakspunktene fra 2003. Konklusjonen knyttet til pkt. 1 er forkortet og for fullstendig tekst vises det til side 76 i konsulentrapporten.

«

1. Kristiansand havn skal ha status som internasjonal og intermodal knutepunktshavn, med tiltak som bygger opp omkring denne målsettingen.

Dette punktet må ses i sammenheng med de statlige føringene om reduksjon fra ti til fem nasjonale trafikkhavner, med tilhørende forventninger til statlige samferdselsinvesteringer i de utvalgte havnene. I ettertid har Kristiansand havn blitt en såkalt utpekt havn sammen med fire andre havner i Norge. Statusen som utpekt havn har hittil ikke påvirket fordelingen av statlige samferdselsmidler i vesentlig omfang, hverken til havnene som nasjonalt betydningsfulle gods- og logistikkentra eller for deres tilknytning til de nasjonale stamnettene for bil og bane. Det mest synlige tiltaket for godskonsentrasjon er tilretteleggingen for konsolidering, nye eierformer og samarbeid mellom havnene i den nye havne- og farvannsloven i 2010.

(...)

Konklusjonen er at Kristiansand havn er anerkjent som en nasjonalt viktig internasjonal og intermodal knutepunktshavn, selv om banetrafikken mellom sjø- og baneterminalene har opphørt. Havna er blant de aller største havnene i Norge når det gjelder internasjonal trafikk, både når det gjelder kombinerte bil- og passasjerferger, containertrafikk og cruise.

2. Havnefunksjonene på Silokaia flyttes til Kongsgård straks denne er ferdig, senest 2007. Flyttingen er med noen unntak utført. Det gjenstår å avklare hva som skal skje med en kornsilo og et betonganlegg.

3a. Containerhavna flyttes fra Lagmannsholmen/Caledonienområdet til KMV-området. Dette er ikke utført. Denne utredningen konkluderer med at containerhavna ikke bør flyttes til KMV-området. Årsakene er både knyttet til arealtilgjengelighet, Statoils virksomhet, økonomien i prosjektet og manglende behov for sidespor til havn.

3b. Utviklingen av KMV-området tilpasses tilgangen på overskuddsmasser fra E39 og avhendingen av arealene på Silokaia. Det er foretatt noe utfylling i sjøen. I skisseprosjektet er det foreslått en frittstående bærekonstruksjon fremfor tradisjonell utfylling

4. Det innledes et samarbeid med Falconbrigde for å tilrettelegge en optimalisert havneløsning på KMV/Falconbrigdeområdet der havn/bane integreres på best mulig måte. Det har foreløpig ikke vært en aktuell problemstilling, da utbyggingsplanene fortsatt er på skissestadiet. En optimalisert havneløsning på KMV/Xstratas område forutsetter lønnsomhet for begge parter. Xstrata ønsker at en ny containerterminal blir nærmeste nabo, men uten å begrense videre utvikling av raffineringsverket. Veitilknytningen må endres.

5a. Kongsgård/Vige inngår i en langsiktig havne- og næringsutvikling. Arbeidet pågår. Opparbeidelse av Vigebukta synes å bli så kostbart at det er tvil om området kan tas i bruk til havneformål. Hensynet til støy bør også vurderes nærmere før arealet kan disponeres til havneformål.

5b. Det forutsettes at det tilrettelegges for kontinuerlig å kunne ta imot overskuddsmasser i Vigebukta, slik at denne gradvis tilrettelegges for havneformål og næringsformål. Fylling pågår. Hittil er ca. 15 % av behovet for steinmasser innenfor reguleringsplanens grenser trygt plassert på sjøbunnen.

6a. Fraflytting av havna i sentrum må skje innenfor en økonomisk bærekraftig utvikling. Det eneste alternativet som synes å være økonomisk realiserbart de nærmeste årene er flytting av både containerterminalen og aktiviteten over Silokaia til Kongsgård. Selv dette alternativet synes å innebære betydelige underskudd for havna.

6b. Utbyggingspolitikken må samordne interessene i havna med den øvrige utbyggingen i kommunen og med de store brukerne av havna. Det synes å være en tett dialog mellom de berørte partene. Utredningen anbefaler økt fokus på sjøbasert næringsutvikling, der også dialog med næringssselskaper og andre kommuner inngår.»

I konsulentoppdraget ble det spesielt bedt om en vurdering av betydningen av jernbanetilknytning til containerhavna. Dette spørsmålet er vurdert i rapportens kapittel 4, side 39-48. Fra kapittel 4.7 Konklusjoner vedrørende sidespor til containerterminalen siteres følgende:

«Nærlokalisering av terminalene for skip og godstog er en fullt ut tilfredsstillende tilknytningsform. Det er hovedregelen mer enn unntaket for de fleste godsknutepunktene i Europa. Et sidespor til havna virker besnærende, men hverken bedriftsøkonomisk eller samfunnsøkonomisk er det et tilfredsstillende trafikkgrunnlag for en slik transportkorridor med dagens rolle for Kristiansand havn. Det er mer fornuftig å tilrettelegge for modulvogntog i fast trafikk mellom havna og baneterminalen på Langemyr dersom godsgrunnlaget skulle bli tilstrekkelig. Forholdene ligger godt til rette for slik transport ved relokalisering av containerterminalen til Kongsgård/Vige, med ny indre hovedvei i umiddelbar nærhet til både havneterminalen og baneterminalen. Trekkingen av containere bør skje med trekkvogner som anvender fornybar energi.

Samlokalisering av sjø- og baneterminalene er på mange måter en idealsituasjon for å gjøre banetransport mer konkurransedyktig for utenriks gods, forutsatt at godsgrunnlaget er tilstede. Færrest mulig terminaloperasjoner kan være avgjørende for banetransportens konkurranseevne, og spesielt over de kortere distansene. For de kollektive transportmidlenes godsgrunnlag er det avgjørende at også store vareeiere inngår i samme knutepunkt. (...) I skisseprosjektene for KMV-bukta er det forutsatt et areal som i beste fall kan utvides til 200 daa. Et sidespor til havna har liten hensikt uten at det kombineres med en ambisiøs strategi for utvikling av en europeisk godskorridor på bane over Kristiansand. Dersom Jernbaneverket på sikt skulle velge å satse på en slik ambisjon blir arealet i KMV-bukta altfor lite til å ivareta både fergas behov, havnas behov og jernbanens behov i et langsiktig perspektiv.

Det er samtidig viktig å understreke at visjonen om mer gods mellom skip og tog fullt ut kan realiseres uten et fysisk sidespor til havna, og sannsynligvis mye rimeligere enn med kostbare infrastrukturinvesteringer. Staten kan yte et økonomisk bidrag til transportører som overfører gods direkte mellom skip og tog, slik at merkostnaden ved mellomtransporter utlignes.(..)

Kristiansand kommune har hverken arealer til, eller tid til, å vente på at banetransport av containere på en fem kilometer lang strekning mellom sjø- og baneterminalene skal bli attraktivt, både for brukerne og for storsamfunnet. I dag er et slikt prosjekt langt fra realisering, og sannsynligheten for gjennomføring minsker mer enn øker. Arealbruk til sidespor i KMV-området vil enten gå på bekostning av regionens viktigste drivstoffanlegg eller knappe havnearealer. Det synes å være en enkel prioritering når godsterminalen på bane er lokalisert rett utenfor sentrum.»

Den siste problemstillingen konsulentene skulle gi en vurdering av var spørsmålet om lokalisering av tankanlegg. Dette var ikke en problemstilling i vedtaket fra 2003. Spørsmålet er blitt særlig aktualisert etter opphør av driften på Shellanlegget på Odderøya, i tillegg pågår det reguleringsplaner som er lite forenlige med videre drift av tankanlegget på Krodden. Spørsmålet om lokalisering av tankanlegg er behandlet i rapportens kapittel 7, side 70-74.

Fra kapittel 7.2 Containerterminal eller oljeterminal for Agderregionen, side 72, siteres følgende:

«Planene om etablering av en containerterminal i KMV bukta er ikke forenlig med videre utvikling av drivstoffanlegget til et felles regionalt anlegg for alle selskapene. Dette skyldes ikke at samlokalisering av drivstoff og containere ikke er mulig. En slik kombinasjon har eksistert på Sjursøya i Oslo i mange år. Årsaken er i første rekke at det vil medføre store flyttekostnader for drivstoffanlegget, og fortrinnsvis for det kompliserte rørledningsnett og lagringstankene som ikke er i fjell. Det er banesporene til containerterminalen som er den største kostnadsdriveren, ifølge Statoil. Tilpasningskostnadene for samlokalisering med containerterminalen antas å bli omkring 200 mill. kroner. I tillegg vil det bety at containerterminalen får mindre arealer til disposisjon enn planlagt. Disse synspunktene er ikke verifisert gjennom tekniske analyser, men er Statoils tilbakemelding vedrørende havnas planer.

(...)Nedleggelse av Statoils anlegg for å etablere en containerterminal i KMV området er imidlertid en dårlig løsning. Befolkningen vil merke konsekvensene på to områder:

- *Dyrere drivstoff ved forsyning med tankbil fra Vestfold eller Rogaland. Frakt med store skip til en vel etablert terminal er betydelig rimeligere enn dør-til-dør transport med lastebil for de fleste drivstoffkvalitetene.*
- *Ved nedleggelse blir det flere tankbiler på veiene til/fra Agderfylkene. Forsyningssituasjonen for drivstoff blir mer usikker. Sjøtransport og mellomlagring i et regionalt tankanlegg er mer stabilt enn lastebiltransport over lange avstander. Miljøkostnadene ved transport er lavere.»*

Fra kapittel 7.4 Arealbehov på Kolsdalsodden, side 74, siteres følgende:

«Nåværende anlegg er meget arealeffektivt, med 17 daa uteområde. Supplering med nye tanker vil kreve litt mer plass, ingen betydelig utvidelse. Lagring av naturgass krever dobbelt så stor plass som lagring av oljeprodukter. I mange land i Europa kombineres naturgass med biogass i felles anlegg. Det er foreløpig ikke vurdert hvordan biogass fra et renseanlegg kan implementeres i et felles drivstoffanlegg.»

Kapittelet om lokaliseringa av tankanlegg oppsummeres med følgende konklusjon, side 74:

«I de tidligere kapitlene er konklusjonen at en containerterminal i KMV bukta er et prosjekt som ikke bør realiseres. Behovet for opprettholdelse og styrking av det regionale drivstoffanlegget i Kolsdalsbukta forsterker denne konklusjonen. Nærlokaliseringen til Xstrata Nikkelverk er fordelaktig gjennom felles beredskapsopplegg og felles øvelser. Kommunen bør legge forholdene til rette for at Agderregionen også i fremtiden har et regionalt drivstoffanlegg der mest mulig av forsyningene skjer gjennom sjøveis transport.»

Eksterne kommentarer til konsulentrapporten

For å sikre at ikke rapporten hadde utelatt forhold av vesentlig betydning for rapportens analyse og dens konklusjoner ble konsulentrapporten sendt til et stort antall relevante aktører. Det ble også avholdt et eget møte i regi av Ordføreren der alle relevante bedrifter var invitert. Siden rapporten og dens innhold helt og holdent er konsulentens faglige ansvar har «høringen» ingen formell status, men ble gjennomført for å kvalitetssikre rapportens relevans.

Det er ikke mottatt uttalelser som imøtegår rapportens konklusjoner eller det faglige grunnlaget konklusjonene bygger på. Nedenfor refereres kort de mottatte uttalelsene.

Kystverket

Kystverket støtter i all hovedsak utredningens forslag omtalt i rapportens kapittel 8.3. I tillegg preseserer Kystverket følgende:

- Kystverket viser til §46, 2. ledd i havne og farvannsloven: *«Utpekte havner etter første ledd skal utarbeide en plan som ivaretar krav til arealtilgang og effektivitet som er nødvendig som operativt knutepunkt. Planen skal følge kravene til rullering som kommuneplan».*
- *«Det gis ikke statstilskudd til sidespor til havner slik som omtalt på s. 43» (i rapporten). «I transportetatens forslag til NTP for 2014-2023 er det foreslått at en slik støtte kan gis.»*

Første punkt er ivare tatt i forslag til vedtak.

Jernbaneverket

Jernbaneverkets (JBV) uttalelse bestrider ikke konsulentrapportens konklusjoner og anbefalinger angående flytting av containerhavna til KMV-bukta. JBV har imidlertid kommentarer til rapportens fremstilling av grunnlaget for samspill mellom ferjen og jernbanen. For utfyllende kommentarer til JBV's uttalelse vises det til konsulentens kommentarer som er vedlagt.

Administrasjonen mener JBV's uttalelse ikke tilfører substansielt nye opplysninger som tilsier andre konklusjoner enn de rapporten kommer til. Det grunnleggende spørsmålet er om det er realistisk å forvente en trafikkøkning for uledsaget gods på ferjen som er stor nok til å forsvare nødvendige jernbaneinvesteringer på ferjeterminalen? Basert på administrasjonens egen vurdering og konsulentens tilsvaret til JBV's uttalelse gir ikke JBV's uttalelse grunnlag for å endre rapportens hovedkonklusjoner.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ingen merknader til rapporten.

KNAS

KNAS har avgitt en fylldig uttalelse som støtter rapportens anbefaling. Videre foreslår KNAS å etablere en arbeidsgruppe mellom havna, KNAS og Kristiansand kommune for å finne gode løsninger for havnas utvikling. Knas foreslår også som en mulighet å etablere et felles selskap med havna for å utvikle næringsområder i nær tilknytning til havna.

Administrasjonen mener KNAS har et positivt innspill som bør vektlegges i den videre prosessen og at KNAS bør trekkes inn i det videre arbeidet. KNAS er dessuten eier av arealene som benyttes til tankanlegget på Kolsdalsodden og har eiendomsutviklingsprosjekter nær Kongsgård og Vige.

Xstrata

Xstrata viser til at for bedriften ville lokalisering av containerhavna i KMV-bukta være det gunstigste både med hensyn til transportkostnader ved transport av containere fra bedriften til havna, effektivisering av selve tilbringer transporten samt reduserte miljøkostnader som følge av bedriftens tilbringertransporter. Det forutsettes imidlertid at flytting til KMV-bukta ikke medfører økte kostnader for vareierne som følge av investeringene i ny havneinfrastruktur. Xstrata peker videre på at flytting av Containerhavna ut av sentrum vil bety økte kostnader for tilbringertransport som følge av lengre transportavstand.

Administrasjonen mener Xstratas kommentarer er naturlige sett fra bedriftens ståsted. Det hersker imidlertid usikkerhet rundt hvor mye kostnadene forbundet med tilbringertransport vil øke ved en flytting av containerhavna til Kongsgård. Lengre kjøreavstand betyr økte drivstoffkostnader, samtidig er det usikkert om tidsbruken vil øke tilsvarende særlig om det tas hensyn til økt trafikk fram til Lagmannsholmen.

Statoil Fuel & Retail

Statoil støtter rapportens konklusjoner og påpeker at det er uaktuelt for selskapet å gå inn med store investeringer for å flytte hele eller store deler av anlegget. Videre er Statoil åpen for å utvide anlegget i egen regi eller i samarbeid med Statoils trekkpartnere for at anlegget skal kunne tilby alle typer drivstoff.

AS Norske Shell

Shell sier i sin tilbakemelding at det ikke er aktuelt å gå inn i et felles drivstoffanlegg på Kolsdalsodden. Videre vises det til avtalen Shell har med Moldegaard Maritime Logistics om bruk av tankanlegget på Odderøya.

Administrasjonen mener Shells tilbakemelding må ses i lys av den på nåværende tidspunkt uavklarte situasjonen for drift av anlegget på Odderøya.

Administrasjonens vurdering

Innledning

Det er administrasjonens vurdering at konsulentrapporten holder generelt god faglig kvalitet og gir en utfyllende drøfting av de problemstillingene som inngikk i oppdraget. Tilbakemeldingene, formelle og uformelle, fra eksterne aktører understøtter dette inntrykket. Etter at rapporten ble gjort offentlig er det ikke mottatt kommentarer som bestrider det faglige grunnlaget, det er heller ikke mottatt kommentarer som bestrider konklusjonene i rapporten. Administrasjonen mener rapporten gir et godt grunnlag for det videre arbeidet med å finne en langsiktig løsning for utvikling av Kristiansand havn.

I administrasjonens vurdering er hovedvekten lagt på de til nå uløste spørsmålene: lokalisering av containerhavnen på kort og lang sikt, spørsmålet om jernbanetilknytning og jernbanespor, byutvikling langs Vestre havn og lokalisering av tankanlegg.

Lokalisering av containerhavn

Konsulentrapporten konkluderer med at forutsetningene for å utvikle en moderne containerhavn og –terminal i KMV-bukta ikke er tilstede. Konklusjonen bygger på to forhold som hver for seg er avgjørende for konklusjonen.

For det første er tilgjengelige arealer, etter utvidelse i sjøen, ikke tilstrekkelige for en moderne containerhavn. For å håndtere det antall containere som er forutsatt i gjennomførte skisseprosjekter i regi av havna, forutsettes det en svært høy terminalproduktivitet og at anløp skjer tilnærmet hver dag og hele døgnet. Konsulenten mener det ikke er realistisk å anta så høy anløpsfrekvens og mener døgkontinuerlig drift kan bli problematisk av hensyn til naboer. Det er rimelig å forvente høyere anløpsfrekvens når antall containere øker, samtidig påpeker konsulenten at det er en trend med større skip noe som innebærer behov for færre anløp. Hva som faktisk vil skje fremover er vanskelig å forutse, men det synes rimelig å anta at behovet for lagring av containere i påvente av skipsanløp øker. Arealene er, selv med full utbygging i sjøen, for langstrakte og smale sammenlignet med det som kreves av en containerterminal. En containerterminal for sjøtransport er mer enn et omlastingspunkt, dvs. at det er behov for større arealer enn det som kun kreves for en effektiv håndtering av containere mellom skip og land. Konsulenten peker på en trend der det vil etterspørres tilbud av ulike former for verdikjeder tjenester i tilknytning til containerterminalen. Selv med full utbygging i KMV-bukta vil tilgjengelige arealer være mindre enn på Lagmannsholmen i dag.

For det andre er utbyggingskostnadene i KMV-bukta langt høyere enn det havneinntektene og verdien av Lagmannsholmen kan dekke. De høye utbyggingskostnadene skyldes primært grunnforholdene, men i tillegg har det vært en sterk kostnadsøkning for denne typen investeringer de senere årene. Kristiansand havn har utredet både utfylling i sjø og kaikonstruksjoner basert på pæler. Uavhengig av metode blir kostandene svært store, fordelene med pælekonstruksjon er at byggetiden blir kortere og det dermed blir mulig å ta i bruk anlegget raskere enn ved utfylling i sjøen. Kostnadsanslagene fra Kristiansand havns egne utredninger ligger på 23-24 mill. kr/mål. Til sammenligning viser konsulentrapporten til utbygging av Revet i Larvik havn, side 57, en gjennomsnittlig investeringskostnad på 1,2 mill. kr/mål (totalt 600 mill. kr). Konsulenten har beregnet at Kristiansand havn har en økonomisk bæreevne basert på egen drift tilvarende investeringskostnad på om lag 2 mill. kr/mål. Og totalt 6 mill. kr/mål medregnet mulig realisering av arealene på Lagmannsholmen, side 59 i rapporten.

Administrasjonen mener rapporten gir et godt grunnlag for å beslutte ikke å gå videre med etablering av containerhavn i KMV-bukta.

Konsulentrapporten peker på at Lagmannsholmen har tilstrekkelige arealer for fortsatt drift i mange år. Sett fra et rent havnefaglig synspunkt er behovet for flytting av containerhavnen ikke presserende. Det er likevel, etter administrasjonens mening, andre viktige forhold som taler for å starte en prosess for å sikre havnens langsiktige utvikling, her under utflytting av containerhavnen fra Kvadraturen.

Selv med containerterminal på Lagmannsholmen vil det bli byutvikling i områdene rundt, bl.a. Silokaia. Etter hvert som containertrafikken øker og byutviklingen gjennomføres vil trafikken både til/fra containerhavnen og i omliggende områder øke. I et fremtidsbilde, som kanskje ikke er så mange år frem, med både økt godstrafikk og annen trafikk (kjørende, syklende, gående) mener administrasjonen Lagmannsholmen vil oppfattes som en krevende lokalisering også havne- og logistikkfaglig.

I konsulentrapporten pekes det på Kongsgård/Vige som det mest relevante området for utvikling med tanke på container-, tørrbulk- og offshoreservicevirksomhet. På lang sikt kan også ferjeterminalen flyttes til Vige. Konsulenten foreslår at følgende rammer legges for den videre utvikling for Kristiansand havn:

- Samlet havneareal for havneaktiviteter bør være minimum 500 mål for å sikre den langsiktige utviklingen.
- Fratrasket dagens arealer til ferjeterminalen bør det sikres minimum 400 mål til den øvrige havnevirksomheten.
- Klargjøring av nye arealer bør skje innenfor en gjennomsnittskostnad på om lag 2 mill. kr per mål. Dette betyr at det vesentligste av nyvundne arealer bør finnes på land.

- Nye havnearealer bør utvikles med nødvendig dybde innover fra kaikant.
- Utviklingen bør skje basert på en overordnet strategi for hvilke forretningsområder som er viktigst, og ha en tilstrekkelig lang tidshorisont. Det må tas høyde for at arealer som benyttes til en type inntektsgivende aktivitet på ett tidspunkt kan omgjøres til annentype aktivitet uten betydelige investeringskostnader. F.eks. kan arealer som er tiltenkt fremtidig containerterminal benyttes til lager, tørrbukk e.l. i påvente av flytting av containerhavn, men at det ikke settes opp konstruksjoner eller inngås bruksavtaler som hindrer fremtidig containerterminal.
- Det bør inngås et nært samarbeid med relevante bedrifter for å kartlegge om tilstøtende arealer regulert til næring kan inngå som arealer brukt til havnerelatert virksomhet. Dette kan være lagerfunksjoner, servicefunksjoner for offshorenæringen osv.
- Det bør vurderes om samarbeid med andre havner i regionens kommuner kan bidra til å dekke behovet for arealer der konsentrasjon av gods ikke er sentralt.
- Det bør utvikles tids- og kostnadseffektive løsninger for tilbringertransport mellom havnen og jernbaneterminalen på Langemyr.

Kystverket påpeker at Kristiansand havn mangler en strategisk plan som tilfredsstiller §46 i havne- og farvannsloven. Administrasjonen foreslår derfor at det settes i gang et arbeid med en slik plan, her under å avklare endelig lokalisering av fremtidig containerhavn og sikre nødvendige arealer for havnens utvikling. Administrasjonen mener det bør etableres en arbeidsgruppe ledet av Kristiansand havn med representanter fra Kristiansand kommune.

Det bør også, som en del av ferdigstilling av kommunedelplan for Kvadraturen, avklares hvilke arealer som kan inngå i byfornyelse i påvente av at containerhavnen flyttes.

Jernbanetilknytning, eksisterende havnespor og byutvikling Vestre havn

Konsulentrappporten peker på at nærheten til jernbanen bør utnyttes for å gi et komplett transporttilbud til og fra Kristiansand havn, men at løsningen ikke er å integrere jernbaneterminalen i container- eller ferjeterminalen på havnen. Dette begrunnes dels ved at arealene som er foreslått i skisseprosjektet avsatt til jernbaneterminal ikke er tilstrekkelige for en fungerende jernbaneterminal. Jf. størrelsen på Langemyr, selv om det vil være noen sambrukseffekter med havneterminalen. En jernbaneterminal i havnen vil i praksis fortrenge tankanlegget på Kolsdalsodden. Det vil ikke være nok gods til å forsvare hverken arealbruken eller investeringskostnadene.

Konsulenten peker også på at det er vanskelig å finne eksempler på integrerte sjø- og jernbaneterminaler i Europa. Trenden er nærløkalisering med tids- og kostnadseffektive systemer for tilbringertransport. I Trondheim er det nylig avsluttet en KVV for lokalisering av ny jernbaneterminal, den er foreslått lagt syd for Trondheim og altså ikke integrert i havnen. Dersom fremtidig containerhavn legges til Kongsgård vil dessuten nye ringveg gi god tilknytning for effektiv tilbringertransport mellom havn og Langemyr. Med ny motorteknologi vil det også være mulig å etablere tilbringertransport med et minimum av miljøutslipp.

I JBV's uttalelse til rapporten pekes det på at det er overføring av såkalt uledsaget gods mellom ferje og jernbane som utgjør potensialet for overføring av gods mellom sjø og bane. I sitt tilsvarende svar er konsulenten prinsipielt enig i dette, men stiller spørsmål ved om potensialet er stort nok til å forsvare store jernbaneinvesteringer i havna. Konsulenten fremhever at overfarten mellom Kristiansand og Hirtshals er så pass kort at det er andre forhold en sparte sjåførkostnader på ferja som vil avgjøre om transportører velger å sende tilhengere/containere uledsaget med ferjen. Et spørsmål som ikke er vurdert av konsulenten, Kristiansand havn eller JBV er om det er mulig å etablere en mindre kostnads- og arealkrevende jernbaneløsning ved ferjeterminalen spesialtilpasset overføring mellom ferje og bane? Så langt administrasjonen er kjent med dagens praksis skjer overføring av gods mellom ferjen og jernbanen ved bruk av trailere til Langemyr. Dagens jernbanespor på/langs kaien er dermed ikke egnet for denne typen operasjoner.

Konsulentoppdraget omfattet ikke en vurdering av eksisterende jernbanespor fra ferjeterminalen til Lagmannsholmen. Administrasjonen mener likevel at dette er et tema som er relevant å ta opp ved behandling av denne saken. Rapporten gir en god drøfting av hvilke krav som stilles til moderne jernbaneterminaler. Administrasjonen kan vanskelig se at eksisterende jernbanespor tilfredsstiller krav for å fungere som en containerterminal verken teknisk eller med hensyn til beliggenhet. Det er videre vanskelig å tenke seg at en modernisering av sporet eller terminalfasiliteter langs sporet er forenlig verken med dagens byfunksjoner eller fremtidig byutvikling på strekningen. Administrasjonen mener derfor det bør settes i gang en prosess i samarbeid med Jernbaneverket med sikte på å fjerne eksisterende jernbanespor. I prosessen må det foretas en grundig kartlegging av dagens bruk før et forslag til vedtak legges fram. Det bør også foretas en vurdering av om en forenklet jernbaneløsning på sikt kan legges på de arealene som tidligere var tiltenkt containerhavn for å eventuelt legge til rette for direkte overføring av uledsaget gods mellom ferjen og bane.

Administrasjonen mener vurderingene i rapporten er godt begrunnet og mener utvikling av gode løsninger for tilbringertransport mellom havn og jernbaneterminal kan gi en fullgod tilknytning mellom sjø og jernbane i Kristiansand. Det er ikke avgjørende for havnens utvikling at havn og jernbaneterminal er samlokalisert. Når konsulentrapporten sammenholdes med den utviklingen som kan observeres andre steder underbygges konklusjonen om at det er god tilknytning som er viktig. Det er heller ikke praksis andre steder i landet som skulle tilsi at statusen som utpekt havn hviler på samlokalisering av havn og jernbaneterminal.

Lokalisering av tankanlegg

Kristiansand har i dag tre tankanlegg for drivstoff, Odderøya, Krodden og Kolsdalsodden. Av disse er bare de to siste i drift. Spørsmålet om tankanlegg er behandlet i et eget kapittel 7 i konsulentrapporten. Administrasjonen mener rapporten gir en grundig behandling av relevante faglige sider ved spørsmålet. Tankanlegget på Odderøya er som kjent under behandling og de spørsmålene som tas opp der er av en art som ikke hører naturlig hjemme i denne utredningen. Konsulenten konkluderer med at tankanlegget på Kolsdalsodden er egnet både med hensyn til dagens kapasitet, arealer for utvidelse og lokalisering for å tjene som et regionalt drivstoffanlegg.

Administrasjonen har gjennom møter med berørte parter, Kristiansand havn, KNAS og Statoil fuel & retail, fått informasjon som understøtter de faktiske forhold beskrevet i rapporten. Anlegget på Kolsdalsodden kan bygges ut til å dekke alle typer drivstoff for land, sjø og luft. Det må forutsettes at anlegget driftes på en måte som ikke diskriminerer mellom leverandører av drivstoff til sluttbruker. Dette innebærer at dagens praksis ved anlegget videreføres, dvs. både Esso, Shell og Statoil benytter i dag anlegget som lager og henter ut drivstoff med bil. Når ikke planene for containerhavn i KMV-bukta videreføres vil det også være større fleksibilitet for utvikling av anlegget på sikt dersom nye behov oppstår.

Administrasjonen foreslår at KNAS i samarbeid med Kristiansand havn og kommunen starter en prosess med sikte på å etablere en ny festeavtale med Statoil der krav til etablering av nye tilbud i samarbeid med relevante drivstoffleverandører inngår. Prosessen fortsettes gjennomført innenfor rammene av vedlagt protokoll fra møte 20.12.2012 mellom Kristiansand havn, Statoil Fuel & Retail, KNAS og Kristiansand kommune. Det forutsettes at reguleringssaken på Odderøya finner en løsning.