

# **REFERAT |KRS| By- og miljøutvalget (2015-2019) d. 09-06-2016**

**Mødedato** Torsdag d. 09. juni 2016 kl. 09:00

**Mødested** Rådhuskvartalet møterom Gerda Ring og Anna Jensen

## Indholdsfortegnelse

Protokoll fra møte i by- og miljøutvalget 26.05.16.....	3
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 - forslag om forlengelse av innkrevingsperiode, Gyldenløves gate 37B - 150/389 - Avslag dispensasjon.....	5
Voie 17 - detaljregulering. Sluttbehandling.....	11
Kvartal 58 del av - detaljregulering - sluttbehandling.....	19
Eg – Sødal – ny bru – detaljregulering – offentlig ettersyn.....	34
Havnegata og Vestre Strandgate - detaljregulering - fastsetting av planprogram.....	50
Bliksheia 32 - 59/43 - Tilbygg - Klage.....	66
Holskogkilen - gnr 11/776 - klage på avslag på dispensasjon til oppføring av tilbygg til fritidsbolig.	78
Meldingssaker til by- og miljøutvalget 09.06.16.....	86
	94

## **Punkt 112/16: Protokoll fra møte i by- og miljøutvalget 26.05.16**

### **Bilag**

Protokoll By- og miljøutvalget 26.05.16.docx



Arkivsak-dok. 201600002-93  
Saksbehandler Thore Granheim

Saksgang  
By- og miljøutvalget

Møtedato  
09.06.2016

### **Protokoll fra møte i by- og miljøutvalget 26.05.16**

Forslag til vedtak:

[By- og miljøutvalget godkjenner protokollen fra møte i by- og miljøutvalget 26.05.16.](#)

Thore Granheim  
Utvalgssekretær

# **Punkt 113/16: Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 - forslag om forlengelse av innkrevingsperiode, vedtak i Kristiansand kommune**

## **Bilag**

Vedtak FORMAN, 15062016, Sak 73/16, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 - forslag om forlengelse av innkrevingsperiode, vedtak i Kristiansand kommune

Vedtak BYSTYR, 22062016, Sak 93/16, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 - forslag om forlengelse av innkrevingsperiode, vedtak i Kristiansand kommune

Vedtak BYUTVIK, 09062016, Sak 113\_16, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 - forslag om forlengelse av .pdf

Vedtak FORMAN, 15062016, Sak 73/16, Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 - forslag om forlengelse av innkrevingsperiode, vedtak i Kristiansand kommune

Forlengelse av Samferdelspakke fase 1.pdf

Rettelse tabell 4 - sak om forlengelse av samferdselspakke.pdf

sak 93-16



Dato 23. mai 2016  
Saksnr.: 201506596-3  
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

### Saksgang

By- og miljøutvalget  
Formannskapet  
Bystyret

### Møtedato

09.06.2016  
15.06.2016  
22.06.2016

## Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 - forslag om forlengelse av innkrevingsperiode, vedtak i Kristiansand kommune

### Innledning

Det foreslås å forlenge bompengeneinnkrevningen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 for å finansiere videre planlegging av ny Bompengepakke for Kristiansandsregionen samt å gjennomføre flere mindre utbyggingstiltak over en innkrevingsperiode på to år. Dagens Samferdselspakke vil etter prognosene være nedbetalt tidlig i 2018, forlengelsen medfører innkreving til tidlig i 2020. Det legges opp til å fremme ny bompengepakke for Kristiansandsregionen i sammenheng med søknad om Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen innen 2020.

Samferdselspakke fase 1 for Kristiansandsregionen ble behandlet og vedtatt i Stortinget ved to anledninger:

- *St.prp. nr. 98 (2008-2009) Om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1.*
- *Prop. 156 S (2012-2013) Ein del saker på Samferdselsdepartementets område. Kapittel 3.2 Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 – innføring av tidsdifferensierte bompengetakstar.*

Samferdselspakke fase 1 omfatter cirka 200 mill. kr i planleggingsmidler for fase 2, omregnet fra 2009- til 2016-prisnivå. Kostnadene til planlegging, prosjektering og andre forberedende arbeider til ny bompengepakke for Kristiansandsregionen er imidlertid høyere enn rammen til dette formålet i St.prp. nr. 98 (2008-2009). For å holde framdriften ble det vurdert å be Vest-Agder fylkeskommune forskuttere det nødvendige beløpet. Etter forslag fra Statens vegvesen om å vurdere en forlengelse av inneværende ordning vedtok styringsgruppen for Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen 03.09.2015 å arbeide videre med en forlengelse av inneværende bompengeperiode med to år. Styringsgruppe vurderte i møte den 23.11.2015 å utvide til inntil fire års forlengelse, men opprettholdt sin tidligere beslutning om å søke forlengelse på om lag to år for å opprettholde momentum i saken.

Forlengelsen har som intensjon å framskaffe de nødvendige midler til å fortsette planlegging og prosjektering av E39 Gartnerløkka-Kolsdalen på delstrekningen Gartnerløkka – Breimyrkrysset og andre prosjekt, samt gjennomføring av flere høyt prioriterte mindre prosjekt som bidrar til null-vekstmålet i bymiljøavtalen og en ny bompengepakke for Kristiansandsregionen.

Endringer i eksisterende bompengepakker må formelt behandles på samme måte som nye bompengepakker. Det må fattes lokalpolitiske vedtak innenfor de rammer som gjelder for bompengesøknad, før saken behandles av Stortinget. Omfanget av nødvendige utredninger og analyser er imidlertid avhengig av hvilke endringer det søkes om. Av hensyn til framdriften søkes det ved denne anledning ikke om bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk eller andre tiltak som krever særlige utredninger og prinsipielle avklaringer. Det må på vanlig måte legges til grunn at omfanget av tiltak i pakken må tilpasses den økonomiske rammen som blir vedtatt.

Det er lagt opp følgende prosess for saken:

- Statens vegvesen oversender saken til Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune for lokal politisk behandling.
- Kristiansand kommune som vertskommune for innkrevingspunktene fatter eget vedtak og oversender Vest-Agder fylkeskommune.
- Vest-Agder fylkeskommune sender saken på høring til kommunene i ATP-samarbeidet, med unntak av Kristiansand kommune.
- Vest-Agder fylkeskommune sammenstiller høringsuttalelser og vedtak i Kristiansand kommune og fatter vedtak som oversendes Statens vegvesen region Sør for videre behandling.

### **Forslag til investeringstiltak og bruk av planleggingsmidler**

Tabell 1 nedenfor viser forslag til investeringsplan for den foreslåtte forlengelsen av Samferdselspakke fase 1. Bompengeinntekter i disse to årene vil sammen med forutsatte fylkeskommunale bevilgninger kunne finansiere i størrelsesorden 500 mill. 2016-kr. Den endelige investeringsrammen vil være avhengig av utviklingen for bompengeinntekter i toårsperioden.

*Tabell 1 Fordeling av økonomisk ramme på hovedtiltak, mill. 2016 kr.*

	<b>2016-2017</b>	<b>2018-2019</b>	<b>Total</b>
E18 Håneskryssset	60	65	125
Sum sykkel- og kollektivtrafikktiltak mv	40	200	240
Planlegging, grunnerverv mv.	95	60	155
<b>Sum</b>	<b>195</b>	<b>325</b>	<b>520</b>

Tabell 2 viser fordeling av økonomisk ramme for sykkel- og kollektivtiltak på foreslåtte prosjekter. I vedlagte saksfremstilling fra Statens vegvesen er det redegjort kort for hvert prosjekt. Ved valg av prosjekter er det lagt vekt på prioritering i den foreløpige tiltakporteføljen for bymiljøavtalen, det foreligger reguleringsplan og at tiltaket kan gjennomføres innenfor forlengelsesperioden. Summen av kostnader for de foreslåtte prosjektene overstiger den totale rammen for sykkel- og kollektivtiltak. Når det foreligger vedtak av Stortinget om forlengelse av innkrevingsperioden må det derfor gjøres en prioritering om å enten redusere omfanget av enkelte tiltak eller tilføre midler fra f.eks. en ny belønningsavtale. Det arbeides med ny belønningsavtale som kan avløse gjeldende Belønningsavtale 2013-16. Forslag til ny belønningsavtale ventes å bli behandlet i ATP-utvalget tidlig høsten 2016 slik at den kan oversendes Samferdselsdepartementet i god tid før utgangen av året.

*Tabell 2 Foreslåtte sykkel- og kollektivtiltak, ikke prioritert rekkefølge, total ramme mill. 2016-kr.*

	<b>Ramme</b>
Fv 405 Grovane – Hagen, GS-veg	38
Fv 456 x fv 457 Kjoskrysset	118
Kollektivterminaler i omkringliggende kommuner	40
E18 Vollevann – Oddemarka, Sykkelekspressveg	164
<b>Sum</b>	<b>360</b>

Tabell 3 viser forslag til disponering av økonomisk ramme for planlegging, prosjektering, grunnerverv m.v. Prioriteringen av planleggingsmidlene er begrunnet dels for at viktige tiltak skal kunne iverksettes raskt når Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen og ny bompengepakke er vedtatt og dels for å oppnå prioritering i Nasjonaltransportplan 2018-2029. Manglende fremdrift i planleggingen kan ha negative konsekvenser for prioriteringer i kommende NTP, dette er særlig viktig for E39 Gartnerløkka-Kolsdalen-Breimyrkrysset.

*Tabell 3 Fordeling av planleggingsmidler, mill. 2016-kr*

		<b>Ramme</b>
E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	Planlegging, prosjektering og grunnerverv	95
E39 Kolsdalen–Breimyrkrysset	Innløsning av boliger	10
Gang- og sykkeltiltak, kollektivtrafikktiltak	Planlegging av tiltak som er aktuelle tidlig i ny bompengepakke	15
Prosjektledelse, trafikkanalyser, utredningsarbeider	Forberedelse av en ny bompengepakke	10
Refusjon forskuttering	Refusjon av evt. forskutterte midler til planlegging før Stortingets vedtak av forlengelsen	25
<b>Sum</b>		<b>155</b>

Tabell 4 viser fordelingen av økonomiske ramme på de ulike finansieringskildene og år.

*Tabell 4 Forslag til finansiering, mill. 2016-kr.*

	<b>2016-2017</b>	<b>2018-2019</b>	<b>Total</b>
Statlig bidrag	15	5	20
Fylkeskommunalt bidrag	40	40	80
Netto bompengebidrag	180	240	420
<b>Sum</b>	<b>235</b>	<b>285</b>	<b>520</b>

### **Endring av takser og rabatter**

Ved behandling av Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015–2016) den 15.12.2015 vedtok Stortinget endringer i takstog rabattstrukturen for bompengeprojekt. Det er lagt opp til at endringen også skal gjelde etablerte bompengeorordninger. Endringen innebærer at lette kjøretøy (takstgruppe 1) som er utstyrt med elektronisk brikke, skal ha 20 pst. rabatt. Det legges ikke opp til brikkerabatt for tunge kjøretøy (takstgruppe 2). Det er lagt til grunn at den samlede omleggingen ikke skal innebære en kostnadsoverveltning fra lette til tunge kjøretøy.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen få på plass omlegging av rabattsystemet også i eksisterende bompengeprojekter. Statens vegvesen anbefaler derfor at det nye rabattsystemet legges til grunn ved den lokalpolitiske behandlingen av forslaget til

forlengelse av innkrevingsopplegget for Samferdselspakke Kristiansand fase 1. Dersom det ikke blir lokalpolitisk tilslutning til en slik omlegging i denne omgang, kan det bli nødvendig med ny lokalpolitisk behandling på et senere tidspunkt.

Dagens Samferdselspakke har 20 pst. rabatt for kjøretøy med lokale avtaler. Ny rabattstruktur innebærer at også kjøretøy med elektronisk brikke med avtale i andre bompengeselskap skal ha 20 pst. rabatt, mens rabattene bortfaller for tunge kjøretøy. Takstene for tunge kjøretøy skal om nødvendig nedjusteres slik at den samlede andelen av bompengedrag fra tunge kjøretøy blir omtrent som før omleggingen.

Dagens takst for tunge kjøretøy er 42 kr og 28 kr henholdsvis i og utenfor rushperiodene, med 20% rabatt hhv. 32,60 kr og 22,40 kr. Statistikk fra Nye Kristiansand bompengeselskap viser at nær to tredeler av inntektsgivende passeringer med tunge kjøretøy er med 20 pst. rabatt, mens en tredel er med 10 pst rabatt. Ut fra dette må takstene fra tunge kjøretøy nedjusteres til rundt 84 pst. av dagens nivå for at kravet om uendret bompengedrag skal være oppfylt.

Endringene av rabatten for lette kjøretøy innebærer at kjøretøy med avtale i andre bomselskap og som i dag får 10 pst. rabatt, nå skal ha 20 pst. rabatt. Dette utgjør rundt 10 pst av de inntektsgivende passeringene. Beregningene viser at denne økningen i rabatt reduserer de samlede bompengedragene med rundt 1,3 pst. Inntektstapet på rundt 3 mill. kr årlig, sammenliknet med i dag, vurderes så lite at takstene forslås beholdt uendret.

- Statens vegvesen foreslås at når rabattene for tunge kjøretøy bortfaller, endres takstene for disse til 36 kr i rushperiodene og 24 kr ellers.
- Lettbiltakstene foreslås beholdt uendret i forhold til dagens nivå, dvs. takster på 21 kr i rushperiodene og 14 kr ellers, før rabatt. Etter rabatt blir takstene 16,80 kr i rushperiodene og 11,20 kr ellers.

Administrasjonen vil gjøre oppmerksom på at takstene som er foreslått av Statens vegvesen er nominelt uendret siden 2013, dvs. at realprisen i 2018 vil være lavere enn i 2013 med en faktor tilsvarende den generelle prisstigningen. Dersom historisk prisstigning blir lagt til grunn bør lettbiltaksten justeres til hhv. 15 kr og 23 kr i utenfor og i rush for å tilsvare 2016-kr. Tilsvarende justering burde også gjøres for tunge kjøretøy. Et grovt overslag indikerer at en justering til 2016-kr vil gi mellom 10 mill. kr og 20 mill. kr per år i økte bompengedrag sammenliknet med saksfremlegget fra Statens vegvesen.

### **Styringsmodell for prioritering og forvaltning av den økonomiske rammen**

Statens vegvesen anbefaler at følgende prinsipper legges til grunn for prioriteringene:

- E18 Håneskrysset prioriteres
- Planlegging, grunnverv mm: Prioriteres innenfor en ramme av rundt 155 mill. kr
- Sykkel- og kollektivtrafikktiltak mv. Rammen tilpasses tilgjengelige midler fra forlengelsen, samt eventuelle midler som blir tilgjengelige fra den opprinnelige rammen i Samferdselspakken.
- Dersom rammen tillater det, kan det også vurderes å prioriteres ytterligere tiltak med god måloppnåelse, hentet fra arbeidet med ny Bompengepakke for Kristiansandsregionen.

Rådmannen mener også at prioritering av tiltak i ny belønningsavtale med Samferdselsdepartementet bør ses i sammenheng med prioritering av sykkel- og kollektivtiltak i forlengelsen av samferdselspakken.

### **Garanti for låneopptak**

I følge Bystyrets vedtak av 23.05.2007 garanterer Kristiansand kommune for 50% av bomselskapets gjeld. Tilsvarende forpliktelse gjelder for Vest-Agder fylkeskommune. Det legges til grunn at vedtaket videreføres i henhold til vedtak med selvskyldnerkausjon for to års forlengelse av Samferdselspakke fase 1 utover opprinnelig innkrevingsperiode.

Garantien for forlengelsesperioden tar utgangspunkt i at maksimalt låneopptak reduseres til 200 mill. kr. Det legges til grunn en beregningsteknisk lånerente på 5,5 prosent. Det er et vilkår at garantien blir sikret i 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger. Det tas forbehold om Stortingets samtykke til forlengelse av garantien. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt. Det legges til grunn at Vest-Agder fylkeskommune gjør tilsvarende vedtak.

### **Forslag til vedtak**

I tråd med Statens vegvesens saksfremlegg om forslag til vedtak i Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune foreslås at Bystyret gjør følgende vedtak:

1. Samferdselspakke Kristiansand fase 1 forlenges med om lag 2 år, i tråd med saksutredningen fra Statens vegvesen Region sør.
2. Det legges til grunn at Vest-Agder fylkeskommune bekrefter sitt bidrag på 80 mill. 2016-kr, fordelt med 40 mill. kr på hvert av årene 2018 og 2019.
3. Midlene disponeres slik det går fram av saksutredningen fra Statens vegvesen Region sør, og med de rammer for porteføljestyring som der legges til grunn.
4. Garantien om 50% av bomselskapets gjeld i henhold til vedtak av 23.05.2007 videreføres med selvskyldnerkausjon for to års forlengelse av Samferdselspakke fase 1 utover opprinnelig innkrevingsperiode. Det legges til grunn at Vest-Agder fylkeskommune gjør tilsvarende vedtak.
5. Det anbefales at eventuelle overskytende midler til rv 41/rv 451 Timenes – Kjevik fra opprinnelig ramme i Samferdselspakke fase 1 kan omdisponeres til Sykkell- og kollektivtiltak mv. som vist i saksgrunnlaget fra Statens vegvesen.
6. Når brikkerabatt for tunge kjøretøy bortfaller, reduseres takstene for disse til 36 kroner i rushtid og 24 kroner utenom rush. Rabattsatsen 20 pst. for lette kjøretøy elektronisk brikke og gyldig avtale utvides til også å gjelde slike kjøretøy med avtale fra andre bompengeselskap. Taksten for lette kjøretøy settes til 21 kroner i rush og 14 kroner (2013-kroneverdi). Takstene justeres til 2018-kr ved ikrafttredelse av forlengelsesperioden. For øvrig videreføres dagens ordninger for passeringstak 50 per måned og timesregel - slik det ble vedtatt ved innføringen av tidsdifferensierte takster gjennom Stortingets behandling av Prop. 156 S (2012–2013).

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Vedlegg:  
Oversendelsesbrev og saksfremstilling fra Statens vegvesen

**Punkt 114/16: Gyldenløves gate 37B - 150/389 - Avslag dispensasjon**



Arkivsak-dok. 201510429-8  
Saksbehandler Marius Raael

Saksgang

Møtedato

## **Gyldenløves gate 37 B - GBR 150/389 – Avslag dispensasjon**

### **Sammendrag:**

Saken gjelder søknad om rivning av eksisterende bolig samt tillatelse til oppføring av 6 studieleiligheter/studentleiligheter i Posebyen, og tilhørende dispensasjoner. Søknad om dispensasjon fra reguleringsplanens § 7 avslås. Søknad om dispensasjon fra kommuneplanens § 11 bokstav b, om krav til parkeringsplasser i sentrum avslås. Søknad om dispensasjon fra tilkobling til fjernvarme innvilges, jf. Pbl. § 27-5. Konklusjonen blir at søknaden samlet sett avslås. Se eget avsnitt under saksfremstilling for begrunnelse.

### Forslag til vedtak

Søknad om dispensasjon fra reguleringsplanens § 7 avslås. Søknad om dispensasjon fra kommuneplanens § 11 bokstav b, om krav til parkeringsplasser i sentrum avslås. Søknad om dispensasjon fra tilkobling til fjernvarme innvilges, jf. Pbl. § 27-5. Konklusjonen blir at søknaden samlet sett avslås. Se eget avsnitt under for begrunnelse.

---

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef

---

Marius Raael  
Saksbehandler

### Trykte vedlegg

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

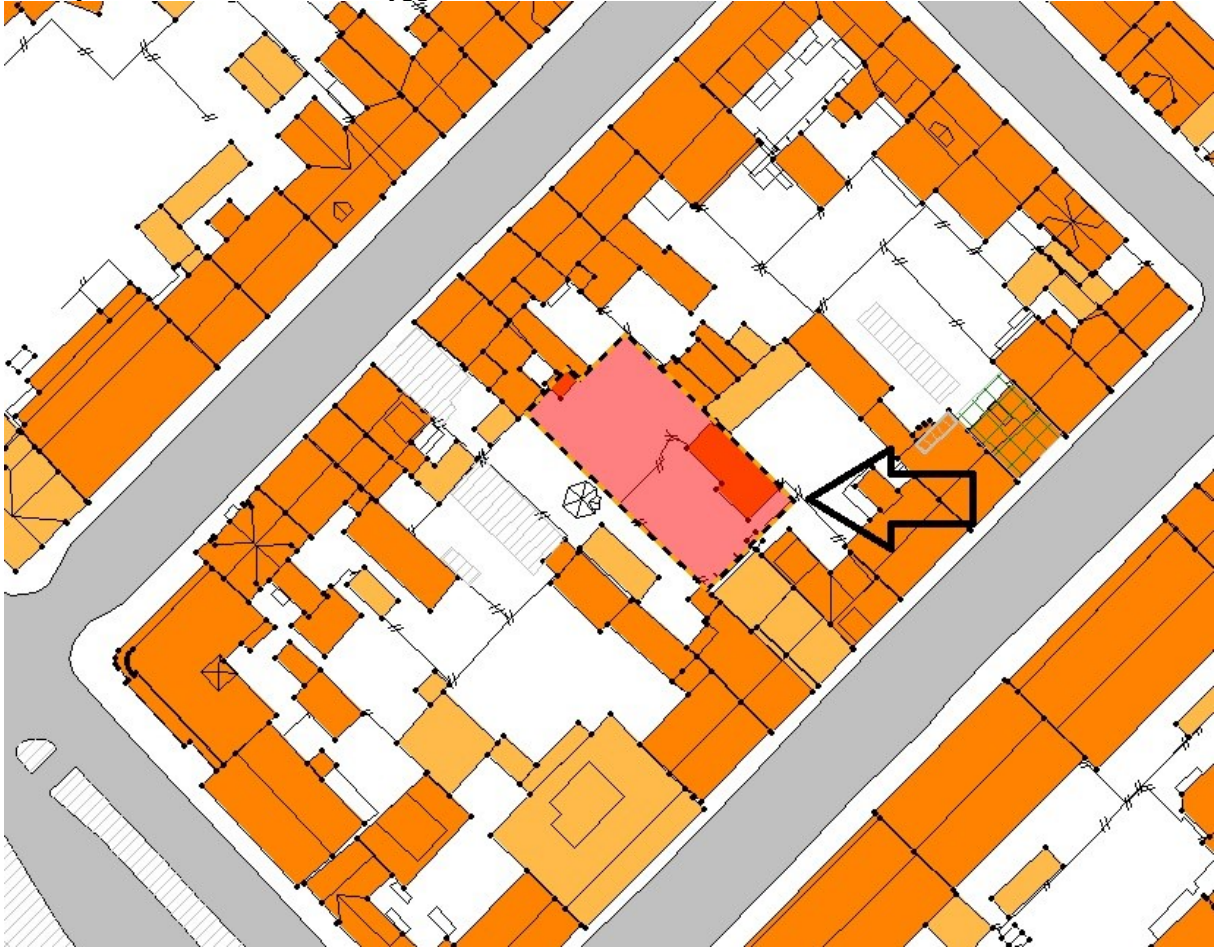
**Utrykte vedlegg:** Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

## SAKSFREMSTILLING

### Søknaden:

Saken gjelder søknad om rivning av eksisterende bolig samt tillatelse til oppføring av 6 studioleiligheter/studentleiligheter i Posebyen, og tilhørende dispensasjoner.

Situasjonskart av eksisterende bygg som skal rives:



Illustrasjon av nytt omsøkt tiltak:



Nytt bygg vil bli plassert slik:



Leilighetene vil kunne leies ut til studenter eller enslige og vil således dekke et behov i sentrum. Dette formålet anses for å være i tråd med kommuneplanens intensjon. Det anføres at de fleste studenter som bor i byen ikke disponerer egen bil, slik at parkeringskravet ikke bør være relevant. Det vil bli tilrettelagt for sykkelparkering ved bodene. Tiltaket holder seg videre innenfor reguleringsplanens krav til utnyttning. Det er godt med uteoppholdsareal på tomten, ca. 200 m<sup>2</sup>. Det er i de siste år gitt en rekke dispensasjoner i forhold til reguleringsplanens § 7. Det følger av prinsippet om likhet for loven at like saker skal behandles likt:

Av tillatelser/dispensasjoner som er gitt i nærområdet de siste årene kan nevnes:

- 150/398 - Gatehus revet og erstattet med nytt
- 150/1619 - Nytt bakgårdsbygg 2 etasjer
- 150/391 - Nytt bakgårdsbygg 2 etasjer
- 150/270 - Utvidelse og nybygg av gammelt bakgårdsbygg 2 etasjer
- 150/1189 - Nytt bakgårdsbygg 2 etasjer
- 150/1194 - Gatehus revet og erstattet med nytt. Riving av bakgårdshus
- 150/385 - Nybygg med 2 boliger i bakgård
- 150/423, 425, 427 - 7 stk nye boenheter - BYA= 63% - Disp uteoppholdsareal
- 150/1068 - 12 nye leiligheter - ombygging av bakgårdshus og bruksendring av hovedhus
- 150/520 - 6 nye leiligheter
- 150/570 - 10 nye leiligheter
- 150/1051 - Nytt tilbygg i bakgård og ny kvist
- 150/569 - Nytt bakgårdsbygg
- 150/1364 - Nytt bakgårdsbygg og ombygging av hovedhus til 7 nye leiligheter
- 150/1065 - Nytt tilbygg og nytt påbygg mot bakgård
- 150/1076 - 6 nye boenheter

Ved vurdering av hensyn bak bestemmelsen anføres det: Det vises til at en ny plan isolert sett ikke vil endre de faktiske forhold ut i fra dagens situasjon. Allmenhetens interesser i område vil ikke bli berørt. Utarbeidelse av en plan vil være økonomisk uforsvarlig hensett prosjektets størrelse. Fordelene som det vises til er at eiendommens potensial blir utnyttet. Det er en fordel for Kvadraturen med fortetting i Posebyen med leiligheter til studenter og enslige. Den eldre og tilnærmet uisolerte bygningen forsvinner og man får opp et bygg etter dagens standard. Det vises til formålsparagrafen i Pbl. Fordelene vurderes av søker å være større enn ulempene.

#### **Naboklage:**

Tiltaket er påklaget av nabo i brev av 16.07.15 og i senere eposter senest av 09.02.16.

Klagen går ut på at tiltaket samlet sett innebærer vesentlig ulempe for posebyen, og at fordelene må veies opp mot disse.

I forhold til dispensasjon fra reguleringsplanens § 7: Av ulemper nevnes lys til hage, at bygget i praksis ikke fremstår som et ett-etasjes bygg i om. at det er hems. Videre fremheves det at treet på deres tomt er omfattet av bestemmelsen i § 7 om bevaring og at dette kan medføre at treet råtner.

Vedrørende dispensasjon fra Kommuneplanens krav om parkeringsplass: Det anføres at søkers argument om at de fleste studenter ikke har bil er feil, og det vises til «Kvalitetsstudie av studiebyer» fra 2014: «Forutsetningen om at studenter ikke har råd til bil, viste seg dermed å ikke stemme». Dette underbygges videre av daglig leder for Kristiansand parkeringsselskap som sier at nær 100% av bosoneparkeringen i sone 1 (Posebyen) er utleid siden 2014.

Klagemotpart fremhever bakgårdene som byens grønne lunger, og at det er viktig at disse ikke utbygges ytterligere. De henviser også til et ca. 25 år gammelt Japansk magnolia som er på tiltakshavers eiendom, og at dette bør bevares i tråd med planens § 7. Det gjøres også et poeng ut av at Posebyen bør være en langsiktig levende bydel med barnefamilier som blir værende, og ikke «hyblisering» av midlertidige studenter. Her henvises det til Posebyen velforening.

For øvrig vises det også her til Pbl. § 1-1, hvor det står at tiltak skal være i samsvar med plan og at konsekvenser skal beskrives.

Til sist anføres det at de som naboer vil bli avskåret fra rømningsvei gjennom hagen, og at tiltaket vil medføre en brannrisiko.

#### **Tiltakshavers kommentar til protester:**

Tiltakshaver bestrider at tiltaket vil ha innvirkning på sol forholdene til klagemotpart. Det vises til solens gang over eksisterende bebyggelse, og at gavlveggen deres i hagen er 4,3 m og gjerdet er 1,93 m. Videre viser han til at 50% av tomten til tiltaket vil bestå av gress slik han har opparbeidet tomten. Følgende punkter inntas etter dette: 1. Studentboliger er i ofte i dårlig forfatning, disse vil være av god kvalitet. 2. Bygget er i tråd med reguleringsplan og er innenfor bebygd areal. 3. Uteareal er godt ivaretatt. 4. Naboers interesse er hensyntatt ved at det ikke er hems på de siste 1,5 boligene. 5. Sol, og utsyn/innsyn vil i begrenset omfang gjøre seg gjeldende. 6. Det er viktig at man oppnår en større balanse mellom rimeligere og dyrere boenheter innenfor kvadraturen. 7. Studenter ønsker seg inn i Kvadraturen. 8. Kvadraturen skal ha bolig variasjon, med mulighet for studenter, enslige til å etablere seg. Dette er i tråd med kommuneplanens bestemmelser. 9. Byantikvaren har ingen innvendinger til at den eksisterende boligen rives. 10. «*En plan kan utarbeides for flere eiendommer, men kommunen kan ikke pålegge den enkelte grunneier å utarbeide en reguleringsplan for kvartalet*». 11. Det er tale om en eldre plan. 12. Prinsippet om likhet skal gjelde, og det vises til en rekke dispensasjoner fra reguleringsplanens § 7.

#### **Byantikvarens vurdering:**

*«Byantikvaren finner det beklagelig at en hageparsell i nyere tid er godkjent fradelt uten å ha sin tradisjonelle gateadkomst. Dette er, etter vår vurdering, ikke i samsvar med bevaringsplanens hovedformål, §2.*

*Vi viser også til bestemmelsenes §7 som beskriver hvilke hensyn som skal ivretas ved nybygg inne i kvartalet og kan ikke anbefale et langstrakt nybygg «på tvers» slik som søkt om. Vi kan imidlertid anbefale at bestående bygg erstattes av et nybygg på samme sted, slik at dagens bygningsstruktur videreføres.»*

#### **Plan- og bygningssejers vurdering:**

Ved spørsmål om dispensasjon er det flere vilkår som må vurderes etter Pbl. § 19-2:

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

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, og naboer skal varsles. Regionale og statlige myndigheter skal få mulighet til å uttale seg før det gis dispensasjon fra planer, plankrav og forbudet i § 1–8 om forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag hvis deres saksområde blir direkte berørt. Dette er viktig for å sikre at nasjonale og viktige regionale interesser blir ivaretatt. Kommunen bør ikke dispensere fra planer, lovens bestemmelser om planer og forbudet i § 1-8 når en direkte berørt etat eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

Kommunens mulighet til å gi dispensasjon er begrenset. Hensynene bak bestemmelsen det dispenserer fra må ikke bli vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved tiltaket 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.

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

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

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-1 er det søkt om dispensasjon fra reguleringsplanens § 7 vedrørende plan kran og tiltaket krever dispensasjon fra krav om tilkobling til fjernvarme, jf. Pbl. § 27-5 sammenholdt med TEK10 § 14-8. Videre søkes det om dispensasjon fra kommuneplanens § 11

bokstav b, om krav til parkeringsplasser i sentrum. Det er krav om 3 parkeringsplasser på egen tomt til bygget.

Hensynet bak bestemmelsene det søkes dispensasjon fra, er å sikre at bebyggelsen får en enhetlig utforming, tilfredsstillende adkomstforhold og utearealer, samt tilstrekkelig tilgang på lys og luft mellom bebyggelsen. Videre er det at tilkobling til fjernvarme vil være energibesparende og det oppnås en miljøgevinst samt driftsinsentiv for anlegget. Til sist er det et kommunalt krav om parkeringsplasser hvor hensynet er til beboere og at det skal sikres atkomst med bil og parkeringsplass hensett bilens posisjon i dagens samfunn.

Kommunen vurderer at søknaden om dispensasjon bør avslås, med følgende begrunnelse: Posebyen er et område som er viktig i Kvadraturen, og dispensasjoner som bryter med det etablerte bygge mønsteret bør man være varsomme med. Det er Byantikvaren som har uttalt seg negativt og hensynet med bestemmelsen § 7 sammenholdt med § 2 vurderes til å være satt ut fra antikvariske interesser at områdets arkitektoniske og antikvariske kvaliteter skal ivaretas, dvs i dette tilfelle skal bebyggelsens autenticitet og særpreg bevares. Det vises til Byantikvarens uttalelse: *«Typisk for Kvadraturen, spesielt Posebyen, er at bebyggelsens karakter oppsto ved at folk som flyttet fra landsbygda og inn til byen bragte med seg sin byggeskikk. Bondegården ble med andre ord plassert inn i den strengt regulerte by-strukturen. Bolighusene ble lagt med langfasaden ut mot gata, og dannet etter hvert en sluttet rekke. Inn mot gårdsrommet lå uthusene, stallen, fjøset og bryggerhuset på arealer senere omdannet til hager/grøntarealer. Posebyens eiendomsstruktur, utviklet over tid, er enkelt-eiendommer som strekker seg fra gata og inn til midten av kvartalet. Dette har gitt forholdsvis likeverdige eiendommer, ofte ikke større enn 15x30 meter. For deler av kvartal 22 er denne eiendomsstrukturen annerledes ved at noen eiendommer har langstrakte og smale hageparseller, på bekostning av uteareal til nabo på motsatt gateside. Når Posebyplanen ble vedtatt hadde eiendommene Gyldenløvesgate 35, 37, 39 og 41 eiendommer som strekker seg ca 44 meter inn i kvartalet. Denne eiendomsstrukturen ser ut til å være etablert allerede rundt begynnelsen av 1900-tallet.»* Kommunen vektlegger at Byantikvaren har uttalt seg negativt om det forelagte prosjektet. Videre foreligger det et brannkonsept for tiltaket, og det viser at det er gjennomførbart, også iht. brannvesenets adkomst med slokkeredskaper. Like fullt anser kommunen det som negativt med en såpass stor bygning i et allerede eksisterende gårdsrom som vil kunne fungere som en brannlunte opp i mot omkringliggende eksisterende bebyggelse, til tross for at bygget skal forhindre brannsmitte ved å etablere vegger og tak med brannmotstand. Ved en slik etablering vil derimot risikoen alltid øke for brann, og dette mener vi er et uheldig moment, særlig i Posebyen.

Ved vurdering av bestemmelsenes formål mener vi at hensynet bak reguleringsplanens § 7 ikke vil bli vesentlig tilsidesatt, da en plan ikke vil avklare særlig mer enn det som en byggesøknad med dispensasjon vil gjøre. Dette er vurdert ut i fra tiltakets enkle kompleksitet, og at det allerede er gitt en god del dispensasjon fra reguleringsplanens § 7. Like fullt vil kommunen kommentere følgende til tiltakshavers anførsler om prinsippet med likhet for loven:

Vedrørende at området er generelt mer utbygd og at det er tale om en eldre plan:

Reguleringsplanen er helt frem til den opphører juridisk bindene for et område. At det er tale om en eldre plan hvor det er gitt dispensasjoner tidligere endrer etter vårt syn ikke det faktum. Dette underbygges av flere avgjørelser hos Sivilombudsmannen og i forarbeidene: Forarbeidene understreker i så måte viktigheten av at plan- og bygningsmyndighetene ikke må føre en dispensasjonspraksis som undergraver arealplaner, og det uttales blant annet følgende:

*«Avvik fra arealplaner reiser særlige spørsmål. De ulike planene er som oftest blitt til gjennom en omfattende beslutningsprosess og er vedtatt av kommunens øverste folkevalgte organ, kommunestyret. Planene omhandler dessuten konkrete forhold. Det skal ikke være en kurant sak å fravike gjeldende plan.»* Videre følger det av sak 2015/1365 hos Sivilombudsmannen: *«Ombudsmannen har tidligere uttalt at de hensyn som ligger til grunn for planen, vil kunne svekkes med tiden. Planens alder og områdets utvikling vil kunne ha betydning ved vurderingen av om det skal gis dispensasjon. Dersom planen over lang tid ikke er fulgt, og det vil være vanskelig å ivareta hensynene som planen bygger på, vil dette ha betydning i dispensasjonsvurderingen. Ombudsmannen har imidlertid også lagt til grunn at en gammel plan ikke automatisk mister sin relevans. Dersom det fortsatt er mulig å ivareta hensynene bak planen slik den ble vedtatt, er det i utgangspunktet av mindre betydning at den er gammel.»*

Alle saker må behandles konkret ut i fra den gjeldende plan, og det er ingen selvfølge at tidligere gitte dispensasjoner automatisk gir tillatelse i den neste sak. Selv om saker tilsynelatende kan være like, vil det som oftest være forskjell i faktum, slik som beliggenhet, fasade uttrykk, og forhold til lys, luft og brann.

Ved vurdering av fordelene og ulempene må det 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.

Samlet sett kan ikke kommunen se at fordelene for tiltakshaver gjør seg gjeldende med styrke hensett Byantikvarens negative uttalelse, naboens klage, og forholdet til brannsmitt i en tett bakgård med omkringliggende eldre trehus bebyggelse. Det vil oppstå en større samfunnsmessig ulempe ved tillatelse av prosjektet slik det nå foreligger enn fordelene ved fortetting av kvadraturen. Det er i seg selv positivt med fortetting, og dette er i tråd med politikernes ønsker, men det må skje innenfor rammene av gjeldende reguleringsplan. Det er ikke alle områder som egner seg like godt til fortetting som andre i Kvadraturen. Kommunen har etter en samlet vurdering kommet til at fordelene ved å gi dispensasjon fra reguleringsplanens § 7 ikke er klart større enn ulempene, og at det følgelig ikke bør innvilges dispensasjon.

I forhold til hensynet bak parkeringskravet vurderer vi at kommuneplanens krav vil bli tilsidesatt, i den grad at det vil være vesentlig. Minimums kravet i kommuneplan fremstår som begrenset i forhold til antall bruksenheter som tiltakshaver søker om å oppføre, i alt 6 hvorav det er krav til 3 parkeringsplasser på egen tomt. Tiltakshaver har i sin søknad vist hvordan dette kan løses, og vi legger til grunn at det da som et utgangspunkt ikke bør gis dispensasjon all den tid at det foreligger plass på tomten, og at dette er i tråd med intensjonen bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra. Parkeringsplasser i sentrum vil være en fordel for beboerne etter vår vurdering, og at dette tillegges boligene må anses å være en objektiv fordel. Hensynet vil etter dette bli tilsidesatt, og en dispensasjon bør ikke innvilges. Det er forutsatt at parkeringsplasser til sykkel løses i forbindelse med oppføring av boder, jf. beskrivelse til søknad.

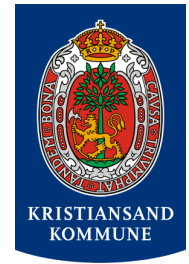
Vedrørende fjernvarme: Hjemmel i den nærværende dispensasjon er PBL § 27-5 sammenholdt med kommuneplanens § 5 bokstav c. Fjernvarme anlegg er et lukket energisystem som er ansett mer miljøvennlig enn bruk av fossile brenslere eller ren elektrisitet. Det er følgelig en miljø- og samfunnsmessig gevinst. Hensynet til å sikre driftsgrunnlag for de kostnadsintensive fjernvarmeanleggene er begrunnelsen bak reglene om tilknytningsplikt. Hensynet bak tilkoblingsplikten bør det ikke dispenseres fra dersom Agder Energi har planer om å utbygge Posebyen med fjernvarme, men pr. d.d. opplyser ansvarlig søker om at det ikke foreligger slike planer inn til bakgården i den nærværende sak. For det tilfelle at utbygging ikke er aktuelt, vil det være naturlig å innvilge dispensasjon. Tiltaket skal oppfylle energikravene til TEK10. Bestemmelsen er formulert som en skjønsmessig unntaksbestemmelse for kommunen. Det fremgår av forarbeidene at departementet forutsetter at unntaksbestemmelsen skal benyttes i praksis, se prp. 45 s. 338. Vi kan ikke se at hensynet bak bestemmelsen vil bli vesentlig tilsidesatt så lenge Agder Energi ikke ønsker å utbygge inn til bakgården. Det er tale om relativt små leiligheter, slik at verken driftsinsentiv eller den miljømessige besparelsen vil være betydelig over boligens livsløp. Fordelene må slik sett sies å være større enn ulempene, og dispensasjon bør innvilges.

Konklusjonen blir følgelig at søknad om dispensasjon samlet sett avslås etter en helhetlig vurdering av fordeler og ulemper ved tiltaket.

## **Punkt 115/16: Voie 17 - detaljregulering. Sluttbehandling**

### **Bilag**

1. Plankart sist datert 30.05.2016.pdf
2. Bestemmelser, sist datert 26.05.2016.docx
3. Planbeskrivelse sist datert 30.05.2016.pdf



Arkivsak-dok. 200802925-42  
Saksbehandler Anne Mari Aasaaren

Saksgang  
By- og miljøutvalget  
Bystyret

Møtedato  
09.06.2016  
22.06.2016

## Voie 17 – detaljregulering - sluttbehandling

### Sammendrag

Området ligger i Voie 17 ytterst i Kjosbukta. Avstanden til Kristiansand sentrum er rundt 6,5 km. På barnehagetomta lå det tidligere et verneverdig hus med uthus og sjøbu hele anlegget fra 1915-20, i gjennomført jugendstil. Hovedbygning brant ned for noen år siden. Planområdet er på 24 888 m<sup>2</sup>. Hensikten med planarbeidet er bygging av barnehage, sikring av friområder på rundt 9200 m<sup>2</sup> med turveier med rundt 300 meters lengde som sikrer offentlig tilgjengelighet i området, strand med friluftsområde i sjø på rundt 6800 m<sup>2</sup>, samferdselsanlegg med fortau, parkeringsplass og annen veigrunn/grøntareal. Barnehagetomten har et areal på rundt 4,4 dekar, og planen fastsetter et bruksareal på maksimum 1500 kvadratmeter. Barnehagebygget kan ha to etasjer, og en underetasje. Byggegrensen gir mulighet til å bygge der det tidligere stod bolighus, mens den gamle hagen blir barnehagens uteareal. Terrenget ved eksisterende bolighus i Hammerstien 2-16 ligger på kote 14, mens mønehøydene varierer fra kote 18 til 23. Terrenget ved planlagt barnehage ligger på kote 6, og bygget kan få mønehøyde på 14,5. Planlagt barnehagebygg blir lavere enn boligen som tidligere stod på tomten.

Hul eik ved turvei o\_GT1 og to sjeldne trær fra hagen sikres gjennom regulering til hensynssone naturmiljø, H\_560. Det går en eldre grusvei gjennom planområdet i dag, men i forbindelse med planen skal denne legges om mellom den hule eika og skrenten mot Andåsen. Ned mot sjøen, og videre langs sjøen er det eksisterende tursti som reguleres som i dag, o\_GT2. Barnehagetomta har tidligere vært boligtomt med hage. Den første delen av grusveien fra regulert parkeringsplass inn til gården med gnr. 11 bnr. 3 er tatt med i planen etter merknad fra grunneier. Den gir en fin tur fra nærområdet og ned til sjøen.

Sentrale problemstillinger er å sikre allmennhetens tilgjengelighet til sjønære friområder, Regulering av tomten til offentlig barnehage sikrer at utearealene vil være åpne for allmennheten utenom barnehagens åpningstider. Det har vært utfordrende å sikre barnehagen parkering på areal eid av Andøya industripark. Planen åpner for å ha åtte parkeringsplasser for barnehagens ansatte inne på barnehagetomta, men det gjør at barnehagens uteoppholdsareal blir mindre. Illustrasjonsplanen viser at parkeringsplassen kan romme 14 korttidsplasser for barnehagen, og rundt 38 parkeringsplasser for industriparken. Turgåere må også kunne parkere her. Akseptable støyforhold for barnehagetomta har også vært viktig å sikre i planen. Derfor er det tatt med i bestemmelsene at det skal foreligge oppdatert støyrapport før det gis rammetillatelse til bygging.

Direktoratet for naturforvaltning har gitt 5 millioner, og Miljøverndepartementet 2,5 millioner til kommunens kjøp av eiendommen. Teknisk direktør vurderer at hovedgrepet med offentlig tjenesteyting med en kommunal barnehagetomt på tidligere boligeiendom, og sikring av

allmennhetens atkomst til sjønære friområder vurderes å være i tråd med premissene for kommunens kjøp av eiendommen. Planen regulerer hele den aktuelle eiendommen, og allmennheten sikres atkomst til hele eiendommen.

Denne reguleringsplanen tar stilling til at friområder og barnehagetomt skal ha offentlig tjenesteyting og være i kommunalt eie, mens eventuell kommunal eller privat drift, blir et tema i gjennomføringen av planen.

Teknisk direktør anbefaler at planen vedtas.

#### Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Voie 17 sist datert 30.05.2016, med bestemmelser sist datert 26.05.2016.
2. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Venke Moe  
Plan- og bygningsjef

#### Lovpålagte vedlegg:

1. Plankart, sist datert 30.05.2016
2. Bestemmelser, sist datert 26.05.2016
3. Planbeskrivelse, sist datert 30.05.2016

#### Bakgrunnsstoff

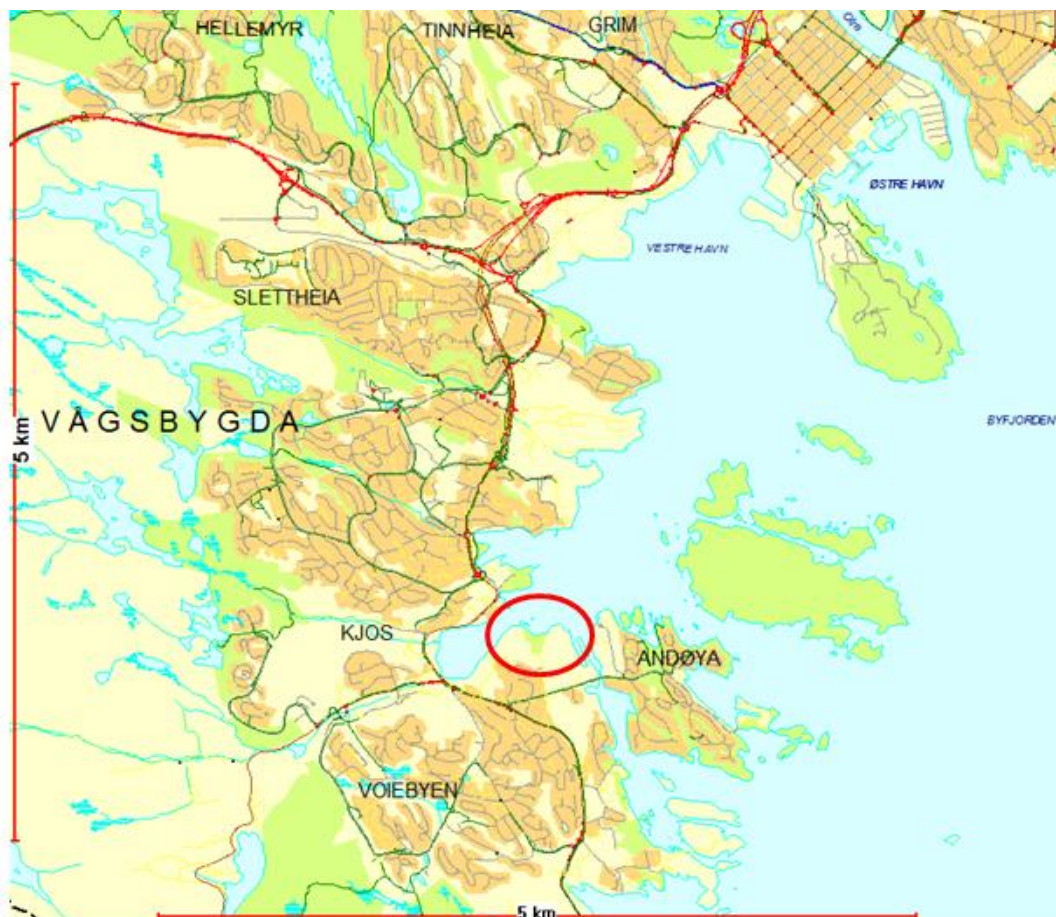
1. Saksprotokoll bystyret 04.11.2009 (sak 159/09)
2. ROS-sjekkliste
3. Arkeologisk rapport
4. Forurensningsrapport datert 03.06.2010
5. Støyberegning datert 26.05.2010
6. Situasjonsplan

## BAKGRUNN FOR SAKEN

Kristiansand Eiendom v/Amtedal & Hansen Arkitektkontor fremmer planforslaget for barnehage, friområde og tilhørende parkering.

## Dagens situasjon

Planområdet ligger ved Voie 17, gårdsnummer 11 bruksnummer 13 og 32 ytterst i Kjosbukta.

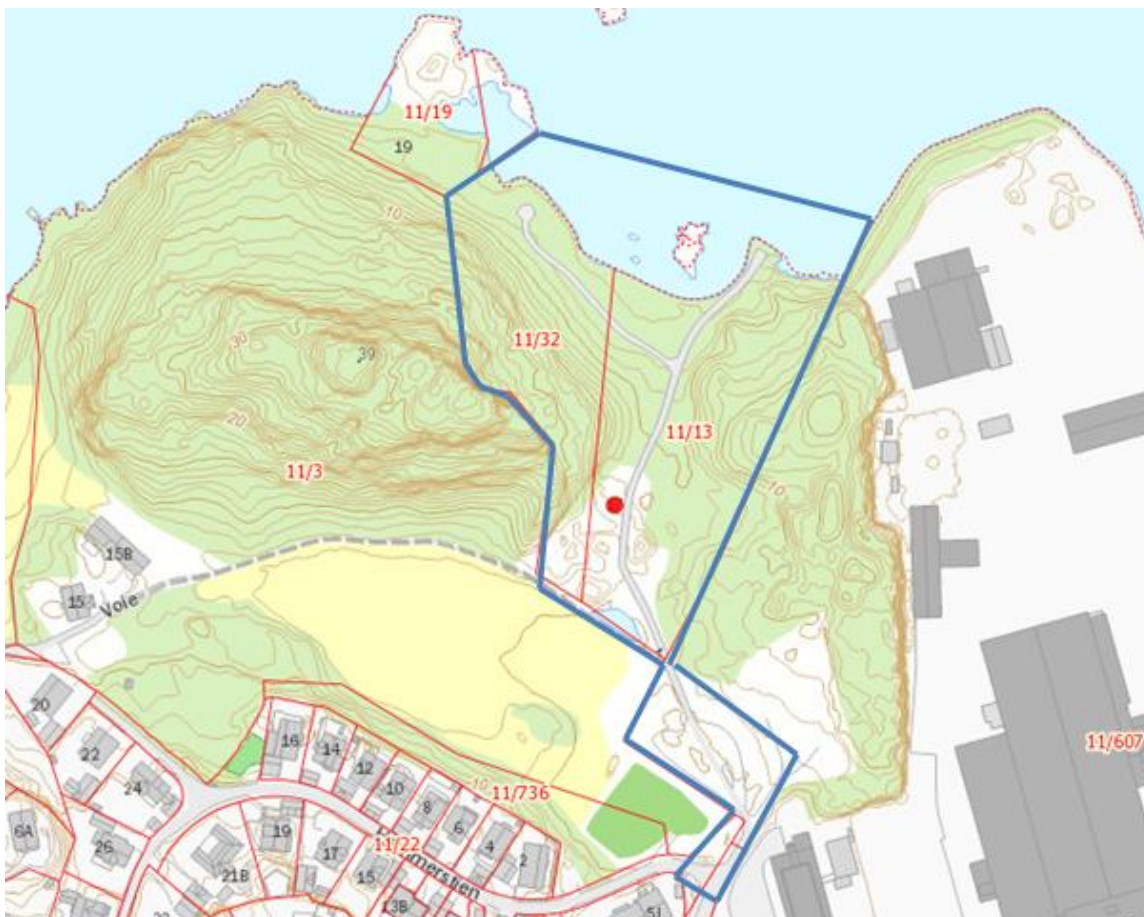


Planområdet, markert med rød sirkel ligger rundt 6 km sørøst for Kristiansand sentrum

Det er ingen bygninger innenfor planområdet her i dag. Ved stranda er det nye betongfundamenter for sjøbu. Der hovedbygningen stod er det hauger og groper etter gravearbeider. Øst for dette ligger den gamle hagen med rester av terrengbearbeiding og verdifull vegetasjon/trær med uvanlige arter.

På barnehagetomta lå det tidligere et verneverdig hus med uthus og sjøbu hele anlegget fra 1915-20, i gjennomført jugendstil. Hovedbygning brant ned for noen år siden. Like før kommunen kjøpte eiendommene ble det gitt byggetillatelse til utvidelse av bolig, uthus og sjøbu.

Det er rundt 600 meter til busstopp i Vågsbygdeveien. Kjøreadkomst til området er sørfra via Andøyveien som betjener kontorbyggene på Andøya Industripark og boligene i Hammerstien. Andøyveien fortsetter inn i søndre del av planområdet og ender opp på grusplass med rekker med store trær mot sør og vest. Det er i hovedsak popler som delvis er i dårlig forfatning. Dette arealet er regulert til parkering, men ikke opparbeidet. Grusveien fortsetter vestover med lavere standard og benyttes som turvei/sykkelvei, og det går en turvei gjennom planområdet ned til sjøen.



Kart som viser planområdet med eiendomsgrens

## Planens innhold

### Hovedgrep

Planens hovedgrep er å legge barnehage på den kommunalt eide tidligere boligeiendommen med kombinert parkering for Andøya industripark, korttidsparkering for bringing og henting av barnehageunger og parkering for turfolk. Nord for barnehagen reguleres det inn friområder mot sjøen for allmenn bruk, og muligheter for å anlegge strand. Atkomsten mellom offentlig vei og turveier går over privateid parkeringsplass og turvei i sørenden av barnehagetomten. Tilrettelegging for allmennhetens tilgjengelighet er avhengig av avtale med grunneierne av Andøya industripark og Eli Tangvall Aasen om rettigheter.

Planområdet er på rundt 24 888 m<sup>2</sup>, og fordelingen av areal går fram av planbeskrivelsen. Barnehagetomten har et areal på rundt 4,4 dekar, og planen fastsetter et bruksareal på maksimum 1500 kvadratmeter der eventuelle boder inngår. Barnehagebygget kan ha to etasjer, og en underetasje.

### Parkering

Bestemmelsene åpner for åtte parkeringsplasser for ansatte på barnehagetomten. Situasjonsplan viser rundt 38 plasser for Andøya industripark, og i tillegg skal det være 14 korttidsplasser for bringing og henting av unger hvorav en skal være HC-plass. Turgåere skal også kunne parkere her.

### Samferdselsanlegg

O\_SV og SV blir kjøreatkomstveien til området. Kjøreatkomst til barnehagen løses over parkeringsplassen, SPA. Ved bringing og henting av ungene gir fortau langs parkeringsplassen trafiksikker gangatkomst til barnehagen. Gående og syklende kan bruke o\_GT1 som atkomst til friområdene. Det vil bli skiltet. Bom skal settes opp mellom

parkeringsplassen og turvei o\_GT1. Det blir bare tillatt med kjøring for vedlikehold av friområdene. Bom er merket av på plankartet.

### Landskap og grønnstruktur

Planområdet ligger i et drag med retning nord/sør med løvskogkledte koller på hver side. I vest ligger den høyeste og karakteristiske Andåsen 39 m o.h. som også er klatrefelt, og koller mot øst på mellom 13 og 15 m o.h. danner en buffer mot industribebyggelsen i Andøya Industripark. I nord heller tomte ned til sjøen i Kjosbukta, og mot sør grenser arealet inn til et jorde.

### Eiendomsforhold

<b>Grunneiere</b>	<b>Gnr./bnr:</b>
Kristiansand kommune	11/13 og 11/32
Eli Tangvall Aasen	11/3 – del av o_GT1 sør for barnehagen
Andøya industripark	11/607 – tidligere regulert parkeringsplass

De to kommunale eiendommene 11/13 og 11/32 bør sammenføres før barnehagetomten skal deles fra, se bestemmelsene pkt. 6 l).

Turveiene gir atkomst til friområdene ved sjøen avhengig av at rettighetene sikres over parkeringsplassen eid av Andøya industripark og grusveien sør for barnehagen eid av Eli Tangvall Aasen. Det er tinglyste rettigheter fra 1913 og 1918 for allmennhetens ferdsel på grusveien.

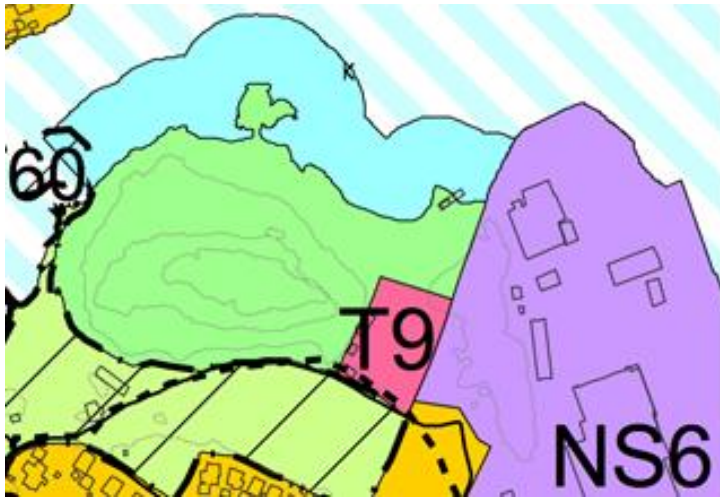
## **PLANPROSESSEN**

### **Overordnede planer og føringer**

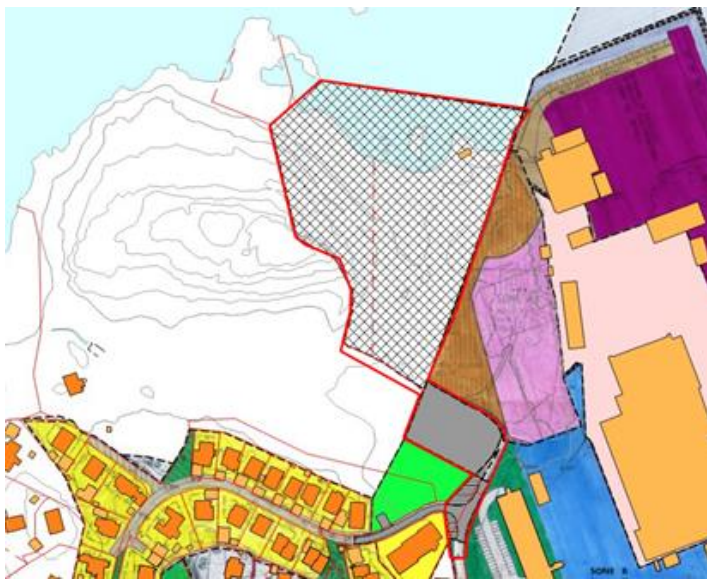
Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, T-1/95 og T-2/08 sier blant annet at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Videre skal nærmiljøet inneholde arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø, det vil si at de må være store nok og egne seg for lek og opphold, gi muligheter for ulike typer lek på ulike årstider, og kan brukes av ulike aldersgrupper og gi muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.

Planen er i tråd med disse føringene.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandarealer, 2011 har som formål å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig utbygging og privatisering langs sjøen. Kystkommunene deles i tre kategorier der vernet er strengest i sentrale områder der presset på arealene er stort. Kristiansand kommune tilhører sone 2 som er en mellomkategori hvor utbygging skal vurderes strengt. Det skal legges vekt på at tiltak skal skje samlet, gjennom utarbeidelse av reguleringsplaner og at arealet er avsatt til utbygging gjennom overordnet planlegging. Planen ivaretar allmenhetens ferdsel og bruk av friområdene langs sjøkanten, og er i tråd med disse føringene.



Kommuneplanen vedtatt 22.06.11 (over), viser barnehagetomta som framtidig tjenesteyting (T9): Kjos (T9) legges det inn en barnehage i eksisterende gårdsbebyggelse. Endringen er svært liten areal-messig og er derfor ikke utredet i kommuneplanen. Parkerings-plassen er vist som nåværende bebyggelse og anlegg. Ubebygde areal nord og vest for barnehage-tomta er vist som nåværende grønnstruktur. Grus-veien er vist som eksisterende hovedturvei. Sjøen er vist som friluftsområde.



Gjeldende reguleringsplaner  
 -Voie Kyresund, endring og utvidelse av planen, plan nr. 261, 26.4.1982: Isolasjonsbelte med beplantet jordvoll (gråbrunt) grenser inntil  
 -Gnr.11,bnr.14 "Sole", plan nr. 474, 20.10.1986: Parkeringsplass (grå) inngår i planområdet, og vegetasjonsbelte (brunt) grenser inntil.  
 -Gnr. 11, bnr. 14, plan nr. 662, 29.3.1995: Vegetasjonsbelte grenser inntil  
 -Gnr.11,bnr. 3,736 Voie, plan nr. 982, 25.8.2004: Friområde med eldre grusbane grenser inntil.

### Tidligere saksgang

Bystyret vedtok 04.11.2009 (sak 159/09) kjøp av eiendommene gnr. 11 bnr 13 og 32 og gav samtidig føringer for bruken i vedtakets punkt 3:

"Kommunalutvalget understreker at intensjonen med kjøpet blant annet er å lokalisere en barnehagetomt og opparbeide strand og ber administrasjonen om umiddelbart å iverksette nødvendige tiltak for å legge til rette for en slik utnyttelse av området."

Ifølge barnehagebehovsplanen for perioden 2016-26 forventes dekningsgraden i Voie/Møvig å gå ned midt i perioden for så å øke mot slutten av perioden. Samlet sett for Vågsbygd er det tilstrekkelig med barnehageplasser. Voie 17 står nå oppført i planen uten tidsangivelse.

Naboer i Voie 2, 4, 6, 6a, 8, 9, 13, 13a og 15 kom med merknad til oppstart av planarbeidet om at de forutsetter at planen ikke medfører økt ferdsel på den private veien til eiendommene deres. De vurderer boligområdet som veietablert med et unikt kulturlandskap, kyststi, LNF-område, våtmark og ikke minst barn og husdyr. Dette ble besvart med at kjørekomst til barnehagen skal være via Andøyveien. Med tilrettelegging av friområde og mulig strand kan det bli mer ferdsel på kystveien Voie av gående og syklende.

### Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 23.09.2011 – 04.11.2011 Det kom inn 6 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og Plan-, bygg- og oppmålingssetats vurdering

#### Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 01.11.2011

- Innspillene til oppstart er i hovedsak innarbeidet med fortau fra parkeringsplass til barnehage og turvei 1 som gir trafikkikker atkomst for levering/henting av barn, og til friområder. Barnehagens uteområde vil tilfredsstillende grenseverdiene for støy i henhold til retningslinje T- 1442. Planens bestemmelser pkt. 2.7, 2.6 og 6.3 vurderes å sikre god håndtering av forurensede masser på land og i sjø. Planlagt uthus/naust/badephus samsvarer med tillatelse gitt 19.08.2004. Stiller spørsmål ved barnehagens behov for et så stort bygg, og anbefaler at størrelsen reduseres på bakgrunn av nasjonale føringer for strandsonen og for å begrense byggets virkning på landskapet. Planen bør være tydelig på funksjon slik at bygget får ett reguleringsformål. Badephus vurderes å gi mer aktivitet og privatisering enn naust.

#### Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Formålet naust/uthus/badephus tas ut. Bestemmelsene åpner for at det kan bygges ilandstigningsbrygge samme sted.

#### Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 01.11.2011

- Fraråder sterkt reguleringsformål uthus/naust/badephus i § 8. Bør ikke åpnes for ny bebyggelse langs sjøen og der det gjøres bør kommuneplanens bestemmelser om størrelse for bod/lager følges. Det er 60 – 70 m fra barnehagen til sjøen og god tilgjengelighet. Dersom barnehagen har behov for lagringsplass på 95 kvm bør det legges inn i barnehagen. Formålet uthus/naust/boder må tas ut og området vises som grønnstruktur/friområde, og formålet ferdsel bør endres til friluftsområde, sjø og vassdrag. Norsk Maritimt Museum sier i brev av 05.03.2010 at det ikke er aktuelt med undersøkelse, men minner om stanse- og meldeplikten ved funn.

#### Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Merknaden om uthus/naust/badephus og ferdsel imøtekommes. Og reguleringsformålene tas ut. Bestemmelsene åpner for å anlegge en ilandstigningsbrygge i friområdet o\_GF2.

#### Fiskeridirektoratet, brev datert 31.10.2011

- Punkt 6 i bestemmelsene vurderes som tilfredsstillende i forhold til behandling av forurensede masser i sjø, og å begrense spredning.

#### Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Tas til etterretning.

#### Rådet for funksjonshemmede, brev datert 22.09.2011

- Minner om at arbeidsplasser også skal tilrettelegges for funksjonsnedsatte grupper. Lekeplasser skal utføres og utstyres slik at de er tilgjengelige for alle.

#### Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Tas til etterretning.

#### Eli Tangvall Aasen, brev datert 04.11.2011

- Eier gnr. 11/3. Uheldig at grusvei sør for barnehagen ikke er inkludert i planområdet siden den gir tilgang til turvei 1. Forutsetter at kommunen bekoster skilting av friområdet og båndtvang. Det biologiske mangfoldet i området vil reduseres av økt allmenn ferdsel. Steingjerder er allerede skadet. Ønsker ikke økt ferdsel på den private veien Voie, og den må skiltes med at det kun er lov med innkjøring til eiendommene. Kyststien går gjennom gårdstun/private hager, og er etablert uten godkjenning fra grunneiere. Turvei 2 skal rustes opp til tre meters bred grusvei, og det antas at kyststien skal rustes opp tilsvarende. Forutsetter at det settes bom der grusveien går over til kyststi dersom det er enighet om det. Ønsker at dagens vegetasjon vest for parkeringsområdet beholdes som buffer mot landskapsvernområdet. Det er bra at grønne ubebygde områder gjøres mer tilgjengelige for allmennheten, men det bør gjøres i områder som tåler økt slitasje og der

det ikke skaper unødvendig friksjon med naboene.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Grusvei sør for barnehagen tas med i planområdet og blir en del av turvei o\_GT1. Det vil bli satt opp skilt som viser at o\_GT1 er atkomst til friområdene. Det er viktig med informasjon om båndtvang ved innfallsporten til friområder. Kyststien videre forbi planområdet tas ikke opp i dette planarbeidet. Det er merket av bom på plankartet mellom parkeringsplass og turvei slik at det bare er åpent for gående/syklende, og kjøring for vedlikehold av friområdet.

Wangensteen, Wigemyr & co, brev datert 01.11.2011

- Parkeringsarealet for barnehagen er plassert på eiendommen til Andøya Industripark AS selv om det er nok areal på kommunens eiendom. Det kan ikke aksepteres. De planlegger å bygge kontorer og næringsbygg, og de har behov for arealet selv. Kommunen må i tilfelle ekspropriere arealet. Mener at det kan være lite trafiksikkert å kombinere parkering for barnehagen med parkeringen for industriområdet siden det er henting/bringning av unger samtidig med at folk kommer og drar fra jobb.

Plan- bygg og oppmålingsetatens kommentar

- Det er satt av mulighet for åtte p-plasser for ansatte på barnehagens eiendom, og resten av arealet behøves for barnehagebygg med tilhørende uteoppholdsareal. Parkering for bringing/henting av unger er planlagt som en trafiksikker løsning med fortau. Parkeringsplassen er i dag ikke opparbeidet. Etter at den er opparbeidet vil det være ca. 38 plasser som kan brukes av industriparken. Andøya industripark har ikke ønsket å selge arealet regulert til parkeringsplass til kommunen. Det er avklart med Andøya industripark at arealet kan leies ut på 10 års basis.

### **Endringer etter offentlig ettersyn**

- Plankart og bestemmelser er oppdatert med nye feltkoder.
- Hul eik bevares, og turvei o\_GT1, tidligere turvei 1 er lagt utenom. Turveien tar med grusveien sør for barnehagen.
- Turvei o\_GT2, tidligere turvei 2 er endret på plankartet for å stemme med den som er bygd, og snuhammeren er flyttet fra stranda opp til krysset med turvei o\_GT2
- Sjøbod er tatt ut. Felt U/N/B er tatt ut og innlemmet i friområdet o\_GF2
- Ferdsel i sjø er innlemmet i friluftsområde i sjø og vassdrag, felt o\_VFV
- Fortauet langs parkeringsplassens nordside er blitt en del av parkeringsplassen
- Fortau utvidet med 0,75 meter inn i annet veiareal SVG, og fortauet fram til krysset med Hammerstien er offentlig.
- Avkjørselspil for barnehagen og bom mellom parkeringsplass og turvei er tatt med.
- Barnehagetomta har beholdt dagens offentlige eierskap.

### **Medvirkning**

- Privat eier av grusvei/kyststi (11/1) er kontaktet direkte for drøfting av bruk av denne veien og ellers oppklaring av forhold til grenser med mer (gamle avtaler knyttet til boligen på 11/13 og 32).

### **Samarbeidsgruppa for bydelen**

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa 30.11.2011, og flere møter med parkvesenet, ingeniørvesenet og oppvekst etter det.

- Ferdsel i sjø tas med i friluftsområde i sjø hvis formålet åpner for begrenset båttrafikk. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten: Imøtekommet. Dersom forurensning i sjø kan løses bør det ikke være blanding av bading og båttrafikk.
- Unødvendig at tursti til barnehagen/friområdet er med i planen siden allmennheten har ferdselsrettigheter på veien, og barnehagen har atkomst via parkeringsplassen. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten: Det vurderes at det er behov for å ha med grusveien sør for barnehagen i planområdet. Parkvesenet og KE er enig i endringen.

- Planen for barnehage ”står og faller” til dels med at en får en tilfredsstillende løsning for bringing og henting over parkeringsplassen. KE har forhandlet med Andøya industripark for å finne en tilfredsstillende løsning. 10 års leieavtale er resultatet.
- Ingeniørvesenet: Illustrasjonsplanen viser for smal atkomst fra parkeringsplassen og inn til barnehagen for varelevering, for smale fortau.  
Plan-, bygg- og oppmålingsetaten: Atkomsten er ikke fra kommunal vei, er fem meter bred og det er bredt nok for varelevering med liten lastebil. Ingeniørvesenet er enig i dette. Fortau er utvidet med 0,75 meter inn i veiens sideareal.
- Oppvekst ønsket vurdering av å utvide byggegrense hvis ikke det er spesielle forhold som tilsier at det bør bygges på østre del av tomte.  
Plan-, bygg- og oppmålingsetaten: Bygging på østre del av tomte der det har stått bolig tidligere er mest gunstig. Da blir den tidligere hagen uteoppholdsareal for barnehagen, og den er sørvestvendt som gir gode solforhold.
- Oppvekstdirektøren er enig i kommunalt eierskap for barnehagetomten.

## PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planens hovedgrep er å legge barnehage på den tidligere boligeiendommen. Med kommunalt eie vil uteområdene kunne brukes av barn og beboere i området. Nord for barnehagen, mot sjøen blir det friområder for allmenn bruk, og det kan det anlegges strand dersom forurensning i sjø ryddes opp i. Det kan legges et begrenset antall parkeringsplasser for ansatte på barnehagetomta. Øvrig trafikk og parkering knyttet til levering/henting av barn, varelevering og liknende legges til regulert parkeringsplass. Det beste hadde vært å legge all parkering på regulert parkeringsplass for å få større uteoppholdsareal for barnehagen. Utvidelsen av parkeringsplassen vil også bety en tilrettelegging for bedriftene i tilstøtende næringsområde som Andøya Industripark.



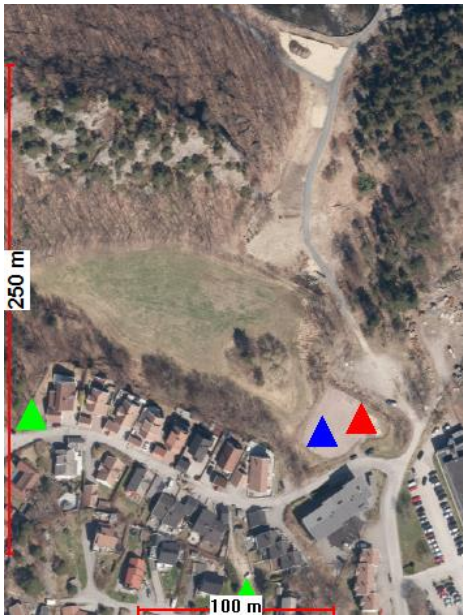
### Kulturminner

Kulturminnevernplanen del 1 – Ingen registreringer av kulturlandskap.  
Kulturminnevernplanen del 2 – Ingen registrering av nyere tids kulturminner.  
Fylkesarkeologen undersøkte området i april 2010. Totalt ble det tatt 16 prøvestikk. Samtlige var negative. Det ble ikke funnet synlige kulturminner. Store deler av planområdet er sterkt berørt av moderne inngrep.  
Konklusjonen er at planen ikke er i konflikt med kulturminner.

### Universell utforming

Barnehagen og dens uteområder utformes etter gjeldende regler og kommunens normer for universell utforming. Universell utforming sikres også i bestemmelsene § 1.1.2.

Turvei ned til sjøen følger terrenget og har stedvis stigningsforhold på ca. 1:10. Mot sjøen er terrenget flatt.



### Barn og unges interesser

Eiendommen har vært i privat eie, og planforslaget innebærer ikke at barn mister lekeområder. Tilrettelegging av friområder vil derimot bli en utvidelse av tilbudet til barn og unge.

### Uteoppholdsarealer og lekeareal

I nærområdet i dag er det sandlek rundt 270 meter unna og kvartalslek/grusbane rundt 190 meter unna.

Grusbanen er regulert i reguleringsplan for Gnr.11, bnr. 3, 736 Voie, plan nr. 982, 25.8.2004, men planen hadde ikke rekkefølgekrav til opparbeidelse av kvartalslek så den er ikke opparbeidet.

### Barnehagetomten

Barnehagebehovsplanen har tatt med 122 plasser og 7 avdelinger som aktuelt for denne barnehagen. Det settes av fem dekar til barnehagetomter nå, mens denne tomten er 4,5 dekar. Rådmannen har i forbindelse med kommuneplanen åpnet for at barnehager som bygges i nærheten av større friområder kan ha noe redusert krav til uteoppholdsareal. For en normalbarnehage for 100 barn skal det avsettes minimum 2,8 dekar til uteoppholdsareal. Bygg, lekeareal og uteoppholdsareal skal godkjennes av blant annet oppvekst og miljørettet helsevern etter retningslinjer og lovverk de forvalter. Denne reguleringsplanen tar stilling til at friområder og barnehagetomt skal ha offentlig tjenesteyting og være i kommunalt eie, mens eventuell kommunal eller privat drift, blir et tema i gjennomføringen av planen.

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utført en kartlegging av forurensningssituasjonen. Det er påvist noe forurenset grunn på land og mye i sjøen. I sjøområdet nærmest land anbefales utarbeidet en risikovurdering mht. helse og spredning for påvist forurensning i sedimentene. Dette er sikret med rekkefølgekrav i reguleringsbestemmelsenes pkt. 6.

Det er etablert buffersoner mellom industri og øvrige formål for å skjerme omgivelsene mot støy og utslipp av eksplosjonsfarlige stoffer. Gjentatte rivningsarbeider/rehabilitering av bygninger fra 1950 -1980 og brann har gitt byggeavfall, og særskilte tiltak kreves for håndtering av forurenset masse (tiltaksplan). Forurensede sedimenter i sjø – særskilte tiltak kreves for håndtering av forurenset masse (tiltaksplan).

Vest for barnehagen, på Andåsen, høyere enn denne, er det et lite parti som brukes til blant annet fjellklatring.

Sjekkliste for risiko og sårbarhet er ikke oppdatert etter ny mal, men det vurderes at det viktigste for denne saken er tatt med.

### Biologisk mangfold jf. Naturmangfoldloven §§ 8-12

§8 Kunnskapsgrunnlaget.

Området er beskrevet av forslagstiller. Det er registrert ei stor eik som kvalifiserer til å være utvalgt naturtype på grunn av størrelse. Det er videre registrert noen større verdifulle trær i området som har inngått i hagen/parken nærmere - en spesiell alm *Ulmus glabra* 'Camperdownii' og bjørk *Betula pendula*, 'Youngii'). Både eika og gruppen med større trær er innlemmet i planforslaget og er vist på plankartet med hensynsone H560\_1 og H\_560\_2.

## §9 Førevar prinsippet

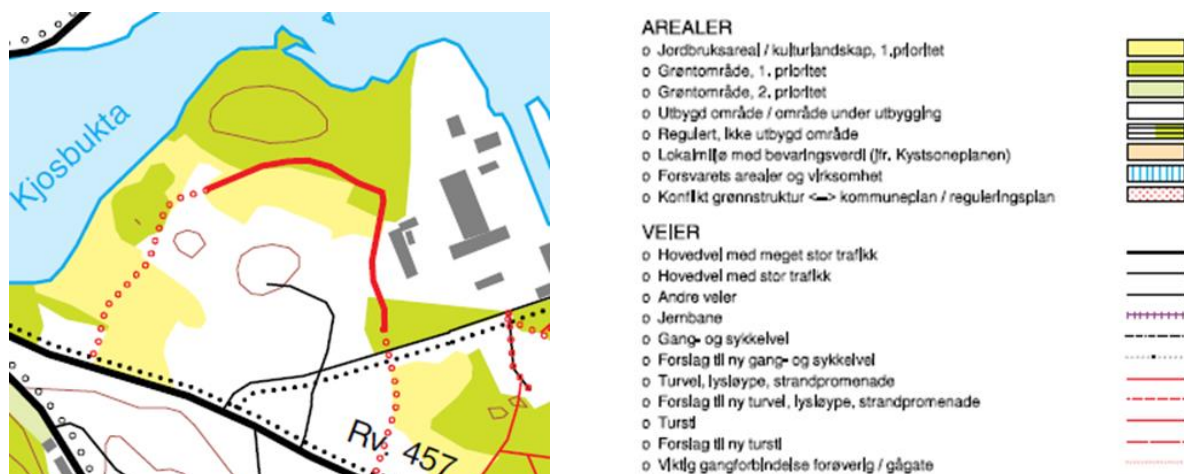
Konsekvensene av tiltaket er kjent. Trærne vil bli berørt av tiltakene i planforslaget. Trærne innlemmes i planen og er sikret med bestemmelser. Turvei o\_GT1 er lagt rundt eika. Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være i tilstrekkelig grad belyst.



Bildet viser hvor turvei o\_GT1 skal gå mellom hul eik og fjellet som er del av Andåsen

## Økonomiske konsekvenser for kommunen

- Direktoratet for naturforvaltning har bevilget fem millioner kroner til kjøp av eiendommen, og Miljøverndepartementet bevilget 2,5 millioner kroner. Midlene er klausulert med at hele eiendommen skal være tilgjengelig for allmennheten. Barnehagetomten ble tatt ut av friområdet på bakgrunn av at det skulle være kommunal barnehage.
- Kommunen ved ingeniørvesenet skal stå for drift av kommunal vei o\_SV, og kommunalt fortau fram til krysset med Hammerstien
- Kommunen ved parkvesenet skal stå for drift av turvei og friområder. Kostnadene er anslått til ca. 10 kr pr. løpemeter turvei (2016- priser). Økte driftskostnader foreslås lagt inn ved rullering av handlingsprogrammet.



Grønnstrukturutredningen viser at planområdet og området vestover mot Kjosbukta er grøntområde med 1. prioritet. Den viser også en runde med viktig gangforbindelse fra Vågsbygdveien via turvei i sørenden av planområdet til Andøyveien, og videre via Gamle Andøyvei som er en viktig gangforbindelse ut til Vågsbygdveien der det er gang- og sykkelvei på nordsiden. Strandsonen i planområdet er tilgjengelig for allmennheten i dag, og planen åpner for å opparbeide strand dersom det er forsvarlig i forhold til forurensning og økonomi.

## Estetikk

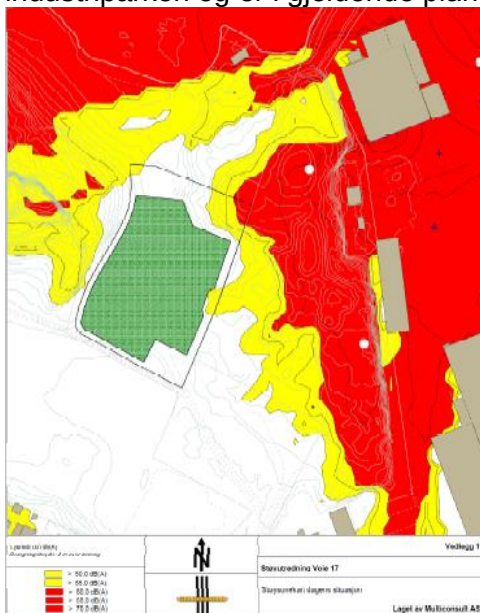
Bestemmelsenes pkt. 1.1.7 har med at tekniske installasjoner over tak skal utformes som integrerte elementer i en arkitektonisk helhet. Solfanger bør integreres i takflaten dersom det blir pulttak.

## Folkehelse

Planen gir oppgradering av turveier, og barnehagen vil kunne være i gang- og sykkelavstand for folk som bor i nrområdet og for eksempel jobber i Andøya industripark.

## Støy

Det er i dag støy fra Andøya industripark, men terrenget danner i øst en buffer mot industriparken og er i gjeldende plan for Gnr.11, bnr.14 "Sole" regulert til vegetasjonsskjerm.



Støyutredningen omfatter dominerende støykilder fra tilgrensende industrivirksomhet. Beregningene viser at barnehagens avgrensede lekeområde tilfredsstillere grenseverdiene for støy på uteareal i henhold til norsk standard for lydforhold i bygninger, NS 8175 og støyretningslinjen, T-1442 for dagens støysituasjon. Beregning av støysonekart for 1,5 meters høyde viser at barnehagens avgrensede uteareal (skravert felt på støysonekartene) har et ekvivalent støynivå som er mindre eller lik 50 Ld. L<sub>d</sub> er i T-1442 definert som ekvivalent lydnivå i tidsrommet kl. 0700-1900.

Støysonekartet for 4 meters høyde viser større gul og rød sone fordi åsryggen mot industriparken skjermer mindre i den høyden.

Støyrapport, Multiconsult 26.05.2010

I henhold til T-1442 bør det også beregnes støy for en prognosesituasjon som tar høyde for utviklingen 10 – 20 år fram i tid. Siden framtidig utvikling på industriområdet ikke kan fastslås er det ikke mulig å beregne støysonekart for en slik prognosesituasjon. Miljørettet helsevern anbefaler derfor å stille krav til nivå på støyutslipp ved etablering av nye støykilder på området til Andøya industripark. Dette vil sikre at støynivået for barnehagens avgrensede uteareal ikke overstiger 50 Ld for en framtidig situasjon. Det er tatt med i bestemmelsene, pkt. 6 a) før rammetillatesle til bygging kan gis skal det utarbeides en oppdatert støyrapport.

## Forurensning

Undersøkt sjøområde ligger nært opp til industriområdet på Andøya. Tidligere undersøkelser blant annet i Kristiansandsfjorden har vist at sedimentene i fjorden er sterkt forurenset av miljøgifter. Multiconsult har foretatt miljøtekniske undersøkelser i grunn og sedimenter på deler av et område ved Voie 17. De har utarbeidet en rapport som viser høye verdier av kobber, nikkel og delvis bly, samt tributyltinnforbindelser, TBT og ulike typer polysykliske aromatiske hydrokarboner, PAH i sedimentene i området som er planlagt benyttet som badestrand. Det ble kun påvist høyere verdier av benso(a)pyren og sum PAH(16) i én sjakt i området hvor det planlegges etablert barnehage.



Figuren viser sjakt 1-13 på land



Figuren viser prøvetakingsstasjoner

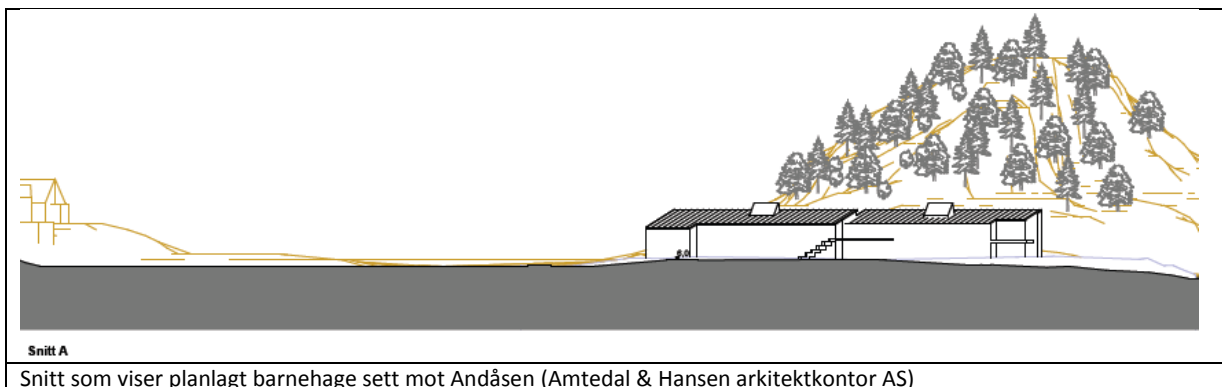
Rapportens anbefaling ut fra en samlet vurdering av analyseresultater og observasjoner:

- I sjøområdet nærmest land anbefales det utarbeidet en risikovurdering mht. helse og spredning for påvist forurensning i sedimentene.
- For utfylling/legging av sand må det innhentes tillatelse fra forurensningsmyndighet som i dette tilfellet er Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder. Sikret i bestemmelsene pkt. 4.
- I området for planlagt friområde på land ble det kun påvist verdier over Klifs normverdi mht. benso(a)pyren i én sjakt. Eventuelle gravemasser herfra kan ikke disponeres fritt.
- I området for planlagt barnehage ble det kun påvist verdier over Klifs aksepterte verdier mht. benso(a)pyren og sum PAH(16) i én sjakt. Det anbefales at massene i og like ved sjakt 9 fjernes fra området og transporteres til godkjent mottak for forurensete masser.
- Det må utarbeides en tiltaksplan for graving i og håndtering av forurensete masser. Tiltaksplanen skal godkjennes av Kristiansand kommune før arbeidene starter.

Vannforskriften sier blant annet at alt vann skal ha god kjemisk og god økologisk tilstand. Nærmeste resipient som mottar utslipp av avløpsvann er Kristiansandsfjorden og naturreservatet i Kjosbukta rundt 500 m vest for bukta. Rapportens anbefalinger vurderes å være sikret gjennom bestemmelsenes pkt. 4 og 6.

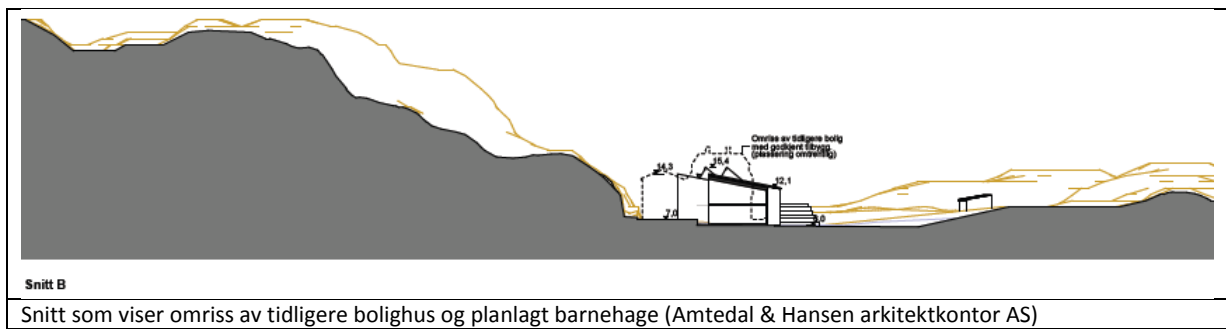
### Konsekvenser for naboene

For noen av boligene i Hammerstien vil den nye barnehagen bli liggende i siktområdet ned mot sjøen. Terrenget ved disse boligene ligger på rundt kote 14., mens terrenget ved planlagt barnehage ligger rundt 8 meter lavere på kote 6. Planlagt barnehagebygg kan få mønehøyde på 14,5, mens mønehøyden på boligene i Hammerstien 2-16 varierer fra kote 18 til 23. Det nye bygget har større grunnflate, men er lavere enn boligen som stod her før. I og med at det lå bygninger her før, vil dette i det vesentligste tilsvare situasjonen slik den var.



Snitt A

Snitt som viser planlagt barnehage sett mot Andåsen (Amtedal & Hansen arkitektkontor AS)



### Utbygging

Kjøpet av Voie 17 ble finansiert i et samarbeid mellom stat og kommune. Direktoratet for naturforvaltning og Miljøverndepartementet ga til sammen 7,5 millioner kroner i støtte til kjøpet. Eiendommen ble klausulert med tinglyst erklæring om at eiendommen skal være offentlig tilgjengelig friområde. Selve barnehagetomten ble unntatt som del av friområdet, fordi barn på ettermiddag og i helger kan bruke det som en åpen lekeplass. Dersom barnehagetomta skulle selges til private kunne det vært stilt spørsmål ved om vilkåret fortsatt ble ivaretatt. Ved å beholde barnehagen som kommunal vil både utearealene og friområdene nær barnehagen være offentlig tilgjengelige.

Kjøring til barnehagen og korttidsparkering må av flere grunner skje annet sted. Kommunen har jobbet for å få til en frivillig avtale med Andøya industripark A/S om langtidsleie av arealet. Resultatet er tilsagn om 10 års leietid. Barnehagen er planlagt bygd etter 2020.

### Oppsummering

Tidligere i planprosessen skulle barnehagen være kommunalt eid og ha kommunal drift. I handlingsplanen for 2015-2018 ble det endret til privat barnehage. Barnehagetomtens areal er litt mindre enn kommuneplanens bestemmelse om barnehagetomter på fem dekar, men det er gode muligheter for uteaktiviteter med friområder rundt barnehagen og sjøen like ved.

Ved å beholde hele eiendommen i kommunalt eie vil barnehagens uteoppholdsareal være åpent for barn og beboere i området utenom barnehagens åpningstider. Selv om nærområdet har sandlek og grusbane var et av premissene for tildeling av midlene fra Direktoratet for naturforvaltning at utearealet kunne brukes av allmennheten/folk i området utenom barnehagens åpningstid. Planen er derfor regulert med offentlig eie på barnehagetomt og friområder.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten vurderer at hovedgrepet med kommunal barnehagetomt på tidligere boligeiendom, og sikring av allmennhetens atkomst til friområdene i planen og tilgjengelige utearealer utenom barnehagens åpningstid er godt. Dette vurderes å være i tråd med premissene for midlene bevilget fra Direktoratet for naturforvaltning og Miljøverndepartementet til kjøp av eiendommen. Planen regulerer hele den aktuelle eiendommen, og allmennheten sikres atkomst til eiendommens sjønære friluftsområder. Denne reguleringsplanen tar stilling til at friområder og barnehagetomt skal ha offentlig tjenesteyting og være i kommunalt eie, mens kommunal eller privat drift blir et tema i gjennomføringen av planen.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at planforslaget vedtas.

Anne Mari Aasaaren, 30.05.2016

# **Punkt 116/16: Kvartal 58 del av - detaljregulering - sluttbehandling**

## **Bilag**

Vedtak BYSTYR, 22062016, Sak 92/16, Kvartal 58 del av - detaljregulering - sluttbehandling

1\_Kv58\_plankart\_2016-05-23.PDF

2\_Kv58\_bestemmelser\_2016-05-11.docx

3\_Kv58\_planbeskrivelse\_2015-12-15.docx

4\_Kv58\_illustrasjonsplan\_2015-12-17.pdf

5\_Kv58\_3D-illustrasjoner.pdf

6\_Kv58\_snitt-oppriss\_2016-05-18.pdf

7\_Kv58\_sol-skygge\_2015-12-16.pdf

8\_Kv58\_sjekkliste-ROS\_2015-01-20.pdf

9\_Kv58\_høringsuttalelser.pdf

10\_Kv58\_saksprotokoll\_bmu\_2016-03-10.pdf

201405980-43 Anmodning om bystyrebehandling.PDF

Vedtak BYUTVIK, 09062016, Sak 116/16, Kvartal 58 del av - detaljregulering - sluttbehandling

Vedtak BYUTVIK, 09062016, Sak 116/16, Kvartal 58 del av - detaljregulering - sluttbehandling

sak 92-16

Arkivsak-dok. 201405980-38  
Saksbehandler Elin Aabel Bergland

Saksgang  
By- og miljøutvalget  
Bystyret

Møtedato  
09.06.2016  
22.06.2016

### Kvartal 58 del av - detaljregulering - sluttbehandling

Planen omfatter den vestre delen av Kvartal 58, som ligger mellom Strandpromenaden, Holbergs gate, Østre Strandgate og Langfeldts allmenning. Mot de to sistnevnte gatene ligger det i dag en «påbegynt» karrébebyggelse i 3-4 etasjer. Inne i kvartalet ligger det et frittstående bygg omkranset av en stor hage, som gir området et grønt og åpent preg sett fra Strandpromenaden og Holbergs gate



I planforslaget er det foreslått å rive eksisterende bygg inne i kvartalet, og erstatte det med et leilighetsbygg langs Holbergs gate. Planforslaget åpner for 10 boenheter i et tre-etasjes bygg med saltaksform.

Planområdet er regulert i Murbyplanen. Østre Strandgate 60B er ikke regulert til bevaring og kan erstattes av nybygg. Imidlertid er planforslaget i strid med Murbyplanen når det gjelder høyder og plassering på tomta. De sentrale problemstillingene i saken er derfor å:

- rive et punktbygg «midt på tomta», og forlenge bygningsmassen langs Holbergs gate.
- øke byggehøydene.

Murbyplanen viser et variert møte mellom bybebyggelsen og parkarealene i Strandpromenaden, og det er ingen snorrett byggelinje mot Strandpromenaden. Området har en større åpenhet og større grøntarealer enn ellers i Kvadraturen. Dette er kvaliteter som må ivaretas, og som er spesielt viktige for Strandpromenadens særpreg.

Å etablere ny bebyggelse i eksisterende bomiljøer er krevende, og kan utfordre eksisterende kvaliteter for nabobebyggelsen. Teknisk direktør mener likevel at planen viser en løsning som balanserer forslagsstillers ønske og forholdet til naboeiendommene. Teknisk direktør mener videre at bebyggelsen som er vist i illustrasjonene har kvaliteter som tilpasser seg Murbyens kvaliteter med hensyn til materialbruk, volumer og utforming, og at hovedgrepet i planforslaget viser en løsning som ivaretar offentlige interesser knyttet til Strandpromenaden og Holbergs gate.

Bebyggelsens avslutning mot Strandpromenaden/ gårdsrommet bør bearbeides noe, og det bør inn et tillegg til bestemmelsene punkt 1.2.4 som medfører at takopplett ikke kan etableres helt ut i gavlfasaden: «Bygningsmassen skal ha saltak. Åpninger i taket tillates for å kunne etablere takterrasser. Takopplett som samlet ikke overstiger 30 % av den enkelte fasadens lengde, unntatt gavlfasaden, kan oppføres med maks. gesimshøyde c+ 14,2. Takopplett kan være maks. 3 m brede, slik at de ikke oppfattes som dominerende elementer. Tekniske installasjoner tillates ikke på tak».

Bilkjøring på Strandpromenaden ble framholdt som problematisk i oppstartsmøtet i samarbeidsgruppa. Denne problemstillingen har dukket opp igjen i revidert planforslag. I diskusjonen i samarbeidsgruppa var det stor enighet om at bilkjøring på Strandpromenaden må unngås. Vi skal tilrettelegge for å doble innbyggertallet i Kvadraturen, og da er kvaliteten på rekreasjonsareal i umiddelbar nærhet til sentrum svært viktig å sikre. At det er tillatt bilkjøring inn på Strandpromenaden, som er et av de mest brukte tur- og parkområdene i byen, er problematisk.

Forslagsstiller framholder at det ikke er noen naturlig sammenheng mellom byggeprosjektet og bruken av naboens garasje. Teknisk direktør er imidlertid opptatt av at når det nå vedtas en plan som styrer arealbruken i området, må det sikres gode løsninger. Det må legges inn et tillegg i rekkefølgebestemmelse som sikrer at eksisterende avkjørsel til garasje på eiendommen 150/1601 stenges, slik at kjøring til denne over Strandpromenaden opphører, og anbefaler at eier av garasjen tilbys parkeringsplass i parkeringskjelleren som etableres. Garasjen kan fortsatt stå, og benyttes til hagebod e.l.

Teknisk direktør anbefaler at forslag til detaljregulering for Kvartal 58 del av vedtas med tillegg/ endringer i bestemmelsene punkt 1.2.4 og 5.3.1.

#### Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Kvartal 58 del av sist datert 23.05.16 med bestemmelser sist datert 11.05.16 med følgende endringer i bestemmelsene:
  - a. Tillegg til punkt 5.3.1: Før det kan gis brukstillatelse til bebyggelse i B1 skal avkjørsel til eiendommen 150/1601 være stengt.
  - b. Endring av punkt 1.2.4 til: Bygningsmassen skal ha saltak. Åpninger i taket tillates for å kunne etablere takterrasser. Takopplett som samlet ikke overstiger 30 % av den enkelte fasadens lengde, unntatt gavlfasaden, kan oppføres med maks. gesimshøyde c+ 14,2. Takopplett kan være maks. 3 m brede, slik at de ikke oppfattes som dominerende elementer. Tekniske installasjoner tillates ikke på tak.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å fremlegge en utbyggingsavtale.
3. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef

**Lovpålagte vedlegg**

1. Plankart, sist datert 23.05.16
2. Bestemmelser, sist datert 11.05.16
3. Planbeskrivelse, sist datert 15.12.15

**Bakgrunnsstoff**

4. Illustrasjonsplaner, sist datert 17.12.15
5. 3D-illustrasjoner
6. Snitt og oppriss, sist datert 18.05.16
7. Sol-/skyggeanalyse, datert 17.12.15
8. Sjekkliste for risiko- og sårbarhet, sist datert 20.01.15
9. Høringsuttalelser
10. Vedtak, byutviklingsstyret, sak 47/16, 10.03.16

## BAKGRUNN FOR SAKEN

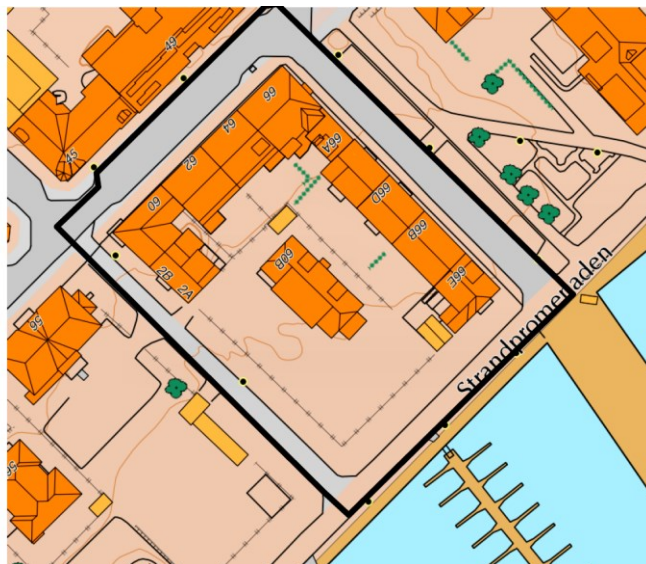
Forslag til detaljregulering for Kvartal 58, del av, er utarbeidet av Arkitektfirmaet MAD AS, Rambøll, og Faveo Prosjektledelse. Planen fremmes av Skeie Eiendom. Utgangspunktet for detaljreguleringen er forslagsstillers ønske om å erstatte dagens bygg i Østre Strandgate 60 b (murhuset i midten av kvartalet, vist på skråfoto) med bebyggelse langs Holbergs gate.

### Dagens situasjon

Planen omfatter den vestre delen av Kvartal 58, som ligger mellom Strandpromenaden, Holbergs gate, Østre Strandgate og Langfeldts allmenning. Mot de to sistnevnte gatene ligger det i dag en «påbegynt» karrébebyggelse i 3-4 etasjer. Inne i kvartalet ligger det et frittstående bygg omkranset av en stor hage, som gir området et grønt og åpent preg sett fra Strandpromenaden og Holbergs gate.

Strandpromenaden er på sitt smaleste forbi planområdet. Både Holbergs gate og Langfeldts allmenning er viktige atkomster til Strandpromenaden.

Det er i dag registrert 3 boenheter på Østre Strandgate 60B.



Illustrasjon fra planbeskrivelsen som viser planområdet.

## Planens innhold

I planforslaget er det foreslått å rive eksisterende bygg inne i kvartalet, og erstatte det med et leilighetsbygg langs Holbergs gate. Planforslaget åpner for 10 boenheter i et tre-etasjes bygg med saltaksform.



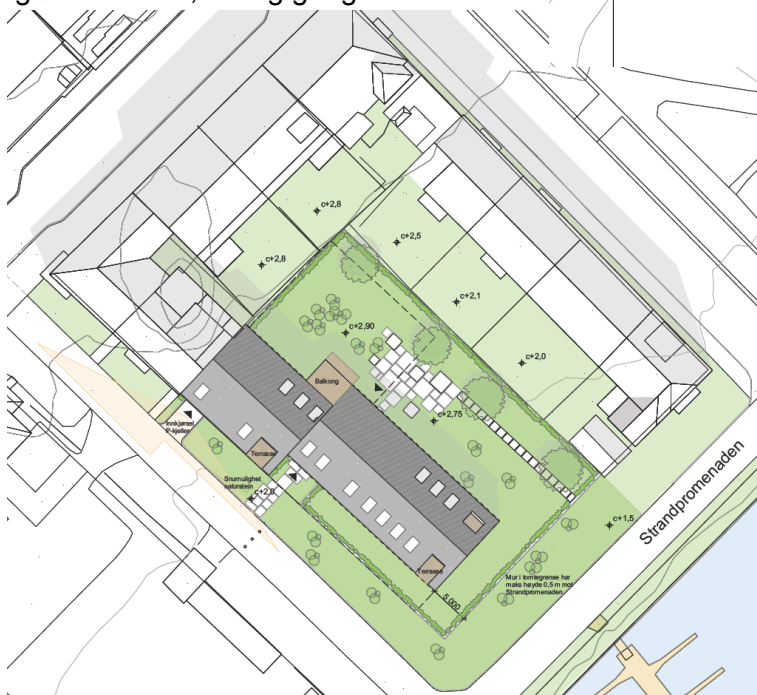
Bebyggelsen i Holbergs gate nærmest Strandpromenaden trekkes noe tilbake, slik at atkomsten til Strandpromenaden fra Holbergs gate framstår mer åpen.

På plankartet avsettes hele denne delen av Kvartal 58 til boligformål. På B1 reguleres det inn ny bebyggelse, mens B2 beholder eksisterende bebyggelse og struktur.

Parkering etableres i parkeringskjeller, med atkomst fra Holbergs gate. Det etableres ingen lekeplass i planområdet, men gjennom rekkefølgekrav vil planen bidra til opprusting av lekeplassen i Tresse.

Gårdsrommet i B1, samt uteareal i f\_BAU skal være felles for de nye boenhetene.

Kommunal eiendom i omsluttende gater reguleres til offentlig grønnstruktur, vei og gangvei.



## PLANPROSESSEN

### Gjeldende planer

#### Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Ifølge retningslinjene skal «*planer fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer*». Videre heter det at «*i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt*».

#### Regionalplan for Kristiansandsregionen 2010-2050

Forslaget er i tråd med regionalplanens anbefalte strategi for utbygging ved å fortette i eksisterende sentrum.

#### Kommuneplanen

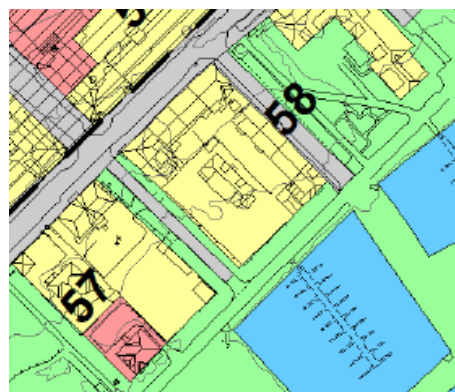
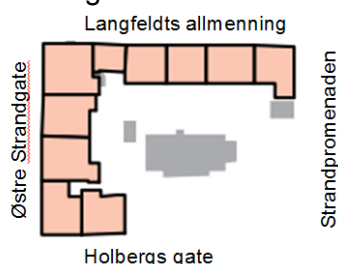
Klimabyen (s.37) sine målsetninger oppfylles på flere måter. Planen bidrar til fortetting i et eksisterende område, noe som vil medføre redusert transportbehov med bil.

Byen som drivkraft (s.27): Planforslaget bidrar til å nå kommuneplanens målsetning om å legge til rette for et velfungerende, rikelig og variert boligmarked i regionen.

Byen det er godt å leve i (s. 31). Alle boligområder skal gjøres attraktive gjennom etablering av trygge nærmiljøer og grøntarealer med rom for fysisk aktivitet og utfoldelse. Planen bidrar ikke til dette i seg selv, men boligene i planområdet vil få disse kvalitetene ettersom eiendommen grenser til Strandpromenaden, som er et viktig tur- og rekreasjonsområde.

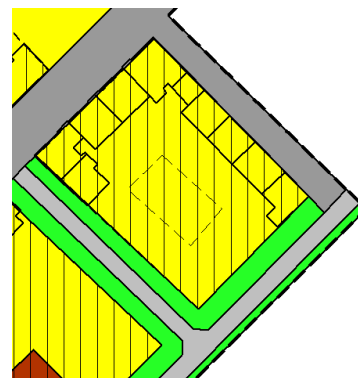
#### Kommunedelplan for Kvadraturen

- Formål: Boligformål, grønnstruktur og samferdsel.
- Bestemmelser: Ved eventuell motstrid gjelder Murbyplanen foran.
- Temakart bevaring (se under) viser karrébebyggelsen mot Langfeldts allmenning og Østre Strandgate som bevart, mens bygget på Østre Strandgate 60B ikke har bevaringsstatus. Dette samsvarer med Murbyplanen.



#### Reguleringsplan for Murbyen

- Boligformål.
- Spesialområde bevaring i hele kvartalet. Bebyggelse mot Langfeldts allmenning og Østre Strandgate er vist som «verneverdig bygning». Spesialområde bevaring opprettholdes på kvartalet, unntatt Østre Strandgate 60 B.
- Byggegrenser er vist rundt eksisterende bygg på Østre Strandgate 60B. Bygget kan rives, og erstattes av et nytt innenfor de viste byggegrensene. I planen er ny bebyggelse flyttet til ytterkant av eiendommen. Dette er i strid med Murbyplanen.
- Bestemmelsene angir 50 % BYA for kvartalet, dette er fulgt opp.
- Bestemmelsene tillater 11 m mønehøyde (tilsvarende c+13) og 8 m gesimshøyde (tilsvarende c+10). Planforslaget viser høyere bygg.
- Bestemmelsene stiller krav til utforming av nye bygninger (materialer, byggedybder, volumer mv). Dette er i stor grad fulgt opp i ny plan.



## Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 18.03.16 - 06.05.16. Det kom inn 9 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og Plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering

### Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 02.05.16

- Positiv til planforslaget, da det støtter opp under kommunens målsetting om å doble antall innbyggere i Kvadraturen, og er i tråd med sentrale føringer for bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Etablering av garasje i underetasjen fjerner behov for parkering i garasje i Østre Strandgate 66. Gir råd om rekkefølgebestemmelse som sikrer at personbilkjøring på Strandpromenaden opphører.

### Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Rekkefølgebestemmelse som sikrer at eksisterende avkjørsel til garasje på eiendommen 150/1601 stenges, og at kjøring over Strandpromenaden opphører legges inn som vedtakspunkt ved sluttbehandling, da forslagsstiller er prinsipielt uenig i dette. Se også eget punkt under plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering av planforslaget.

### Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 22.04.16

- Fylkeskonservatoren vil ikke motsette seg de foreslåtte høydene i kvartalet, som synes å være tilpasset kvartalets bebyggelse for øvrig.
- Gavlfasaden synes å være noe ut av proporsjoner i forhold til det omkringliggende miljø. Anbefaler en videre bearbeiding for å dempe og nyansere uttrykket. Gir sin tilslutning til rådene plan-, bygg- og oppmålingsetaten ga i sitt saksfremlegg. Fraråder ut fra dette en endelig godkjenning av prosjektet slik det framstår på den ytre delen/ gavlfasaden.
- Fylkeskonservatoren gir sin tilslutning til grepet i revidert planforslag der kvartalet i større grad holdes åpent mot Strandpromenaden ved at nybygget kun legges langs Holbergs gate.
- Fylkeskommunen anbefaler kommunen å vurdere om det burde tilrettelegges for et høyere antall boenheter, jf. målsetting om at det skal planlegges for at flere mennesker skal bo i sentrumsområdene.
- Forutsetter at det utarbeides en rekkefølgebestemmelse som sikrer at kjøring på Strandpromenaden til eks. garasje opphører.

### Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Utformingen av nybygget er bearbeidet, se illustrasjoner som følger planen til sluttbehandling.
- Vi mener antall boenheter er godt tilpasset størrelsen på prosjektet.
- Kjøring på Strandpromenaden: se kommentar til fylkesmannen og eget punkt i plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering av planforslaget.

### Harald Hageland pva sameiet Østre Strandgate 66e, brev datert 03.05.16

- Ny bebyggelse i B1 bør i sin helhet følge eks. byggelinje fra Holbergs gate 2B. Dette sikrer solforhold i kvartalet. Å ha deler av bygget inntrukket vil ikke i vesentlig grad forbedre inntrykket for ferdsel i Holbergs gate.
- Innkjøring til eks. garasje på eiendommen 150/1601 bør opprettholdes. De trafikale utfordringene dreier seg mindre om ferdsel langs Strandpromenaden enn kryssing av gaten. Båtoppstillingsplass i Langfeldts allmenning er parkeringsplass om sommeren.
- Om Strandpromenaden stenges for kjøring til garasjen, må det foreligge en avtale om hvordan dette skal kompenseres.
- Pkt 1.2.3: Møne- og gesimshøyde for B1 bør ikke overstige henholdsvis kote +14,0 og kote +11,0.
- Pkt 1.2.8: Det bør ikke tillates utkragede balkonger/terrasser utenfor byggegrense, verken mot gårdsrom eller mot Strandpromenaden.
- Pkt 5.1.1: Nytt kulepunkt: Avtale om kompensasjon til erstatning for eks. garasje på eiendommen 150/1601.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- For plassering av bebyggelse, høyder og utkraging av balkonger og terrasser, se plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering av planforslaget.
- All kjøring på Strandpromenaden, både biler som krysser og kjører langsmed, er uheldig av hensyn til gående. Se også kommentar til fylkesmannen og eget punkt i plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering av planforslaget.
- Ved planvedtak kan man stille krav til at tiltak gjennomføres, men det kan ikke legges inn rekkefølgebestemmelser om kompensasjon eller avtaler av privatrettslig art, dette må ivaretas i egne prosesser/ avtaler.

Sameiet Østre Strandgate 64; Ragnhild Olivia Fürst, Tone Lise Jensen, Alv Johan Erikstad, Cristian Leonard Verdetti, Torstein Olsen, Lillian Borgen, Klaus Borgen, brev datert 03.05.16

- Fornøyd med at opprinnelig planforslag er redusert i omfang, men har kjøpt leiligheter og etablert seg under antakelsen om at Murbyplanens bestemmelser skal gjelde.
- Ikke akseptabelt at Murbyplanens høydebestemmelser avvikes selv om NVE har stilt nye krav til minstehøyde på gulv over havnivå. Ber om at høyden på planlagt bygg reduseres i tråd med Murbyplanens bestemmelser.
- Innforstått med verdien av leilighetene blir redusert når vesentlige deler av utsikten forsvinner. Må også akseptere at bokkvaliteten forringes når den solfylte hageflekken blir mer skyggefull enn i dag. Protesterer mot å avvike Murbyplanens høydebestemmelser slik at forringelsen blir forsterket.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- For høyder, se eget punkt i plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering av planforslaget.

Kay Fosberg, Holbergs gate 2b, e-post datert 06.05.16

- Festningsområdet, Tresse og Strandpromenaden er en oase i byens sentrum, kvalitetene må bevares.
- Viser til at Strandpromenaden er utpekt i det fellesnordiske SMS-prosjektet (Stedsutvikling, Medvirkning, Sosiale møteplasser). Dette borger for å åpne opp, og ikke lukke igjen kvartaler.
- Tilbrakte 3 ettermiddager høsten 2015 i Strandpromenaden og spurte over 1000 mennesker om hagene i kvartal 57 og 58 bør bevares. 85-90 % svarte ja.
- Et boligbygg i hagen vil gi følgende resultater:
  - o Sett fra Holbergs gate: et høyd boligbygg som bryter med dagens arkitektur. Det grønne preget med blomster, busker og trær blir borte,
  - o Sett fra Strandpromenaden: Garasjekjeller vil heve hagen 1,5-2 m over nåværende bakkenivå. Blir dagens frodige og varierte hage byttet ut med en hekk og noen busker? Hagen blir i alle fall skjermet for innsyn utenfra.
- La denne unike 80 år gamle bevaringsverdige hagen med flotte busker og trær gi oss glede i minst 80 år til!

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Se plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering av planforslaget.

Randi Kleppan, Østre Strandgate 66d, brev datert 24.04.16

- Har innspill til enkelte av bestemmelsene.
- Punkt. 1.3.1: Det blir galt å sette utnyttelsen til 50 % BYA, da en del av eiendommene (i B2) allerede i dag har større utnyttelse. Dette må innarbeides i bestemmelsene.
- På grunn av hevet grunn på B1, blir plenområdene på eiendommene langs Langfeldts allmenning mindre attraktive og egnet for utebruk. Første etasje bør derfor få bygge inntil 15 m<sup>2</sup> store terrasser.
- Punkt 4.1.2 – kulepunkt 1: Spør om også maling av fasader og bytte av vinduer inngår i «alle tiltak» (som skal forelegges antikvarisk myndighet før sluttbehandling).
- Punkt 4.1.2 – kulepunkt 3: Mener at «En skadet bygning kan nektes revet» bør erstattes av «rives». Det bør også utformes bestemmelser som omtaler hvilke vilkår som vil gjelde

for nye bygg som erstatter bygninger som tillates revet.

- Punkt 4.1.2 – kulepunkt 4: For å unngå unødvendig byråkrati og fordyrende gebyrer bør tiltak som maling og skifting av vinduer mm. kunne tillates uten kontakt med kommune og antikvariske myndigheter når disse tiltakene er i tråd med områdetets karakter. Setningen «Vinduer skal være av tre, med glass i faste, gjennomgående sprosser og med kittfals i ytre ramme» har liten relevans i denne del av byen og bør utgå.
- Punkt 4.1.2 – kulepunkt 5: Det refereres til punkt 2.2.4 i bestemmelsene, og dette punktet finnes ikke. Kan først ta stilling til dette når det er innarbeidet i bestemmelsene.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Punkt 1.3.1: Utnyttelsen er hentet fra Murbyplanen. Det er riktig at B2 i dag har en utnyttelse som er høyere enn 50 %, og i realiteten er eiendommene ferdig utbygde. Utnyttelsen endres ikke i bestemmelsene.
- Etter høring er punkt 1.2.9 i bestemmelsene endret til «I bakgården/hagen skal arealet opparbeides slik at det ivaretar funksjoner for felles uteopphold. Utformingen skal ivareta åpenhet mot Strandpromenaden. Mot hagene i Østre Strandgate 66 skal terrenget utformes og tilpasses høydenivået i de tilgrensende hagene». Overgangen mot eks. hager i Østre Strandgate 66 vil ivaretas i videre detaljering.
- Punkt 4.2.1 – kulepunkt 1: det er kun søknadspålagt tiltak om som skal forelegges antikvarisk myndighet. Byantikvaren kan for øvrig gi råd ved henvendelser ang. vedlikehold, skifte av vinduer mv.
- Punkt 4.2.1 – kulepunkt 3: Formuleringen «en skadet bygning eller deler av denne kan nektes revet dersom det etter kommunens skjønn ikke ansees som urimelig å pålegge eier å sette i stand bygningen» er hentet fra Murbyplanen. Hensikten er at bevaringsverdige bygg skal holdes vedlike, og gjenoppbygges ved skade. Vi ser ingen grunn til å oppheve denne bestemmelsen i dette kvartalet.
- Punkt 4.2.1 – kulepunkt 4: Bestemmelsen er hentet fra Murbyplanen. Innholdet i den er drøftet med byantikvaren, som mener formuleringen er like aktuell i dette kvartalet som i øvrige kvartaler i Murbyen.
- Punkt 4.1.2 – kulepunkt 5: Henvisningen er feil; referansen er endret fra «§ 2.2.4» til «4.1.2, fjerde prikkpunkt».

Bjørn Bertelsen, Holbergs gate 2b, e-post datert 05.05.16

- «Tro er man kun når man er det mod seg selv» - sitat på skulpturen av Camilla Collett i Strandpromenaden ved Tresse. Politikere og byråkrater er ikke tro mot Kristiansand når det tillates nedbygging av hagene nederst i Holbergs gate. Området er unikt i byen, med gamle hager og vakre hus.
- Høyden på nybygget må ned så mye som mulig.
- Hele bygningen må følge byggelinja langs Holbergs gate. Nåværende plassering vil føre til enda mer tapt utsikt for eksisterende leiligheter.
- Garasjen til Dvergsnes må rives for å åpne mer opp hage og gi utsikt til de nederste leilighetene i Holbergs gate 2.
- Utformingen av bygget er ikke pent mot Strandpromenaden.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

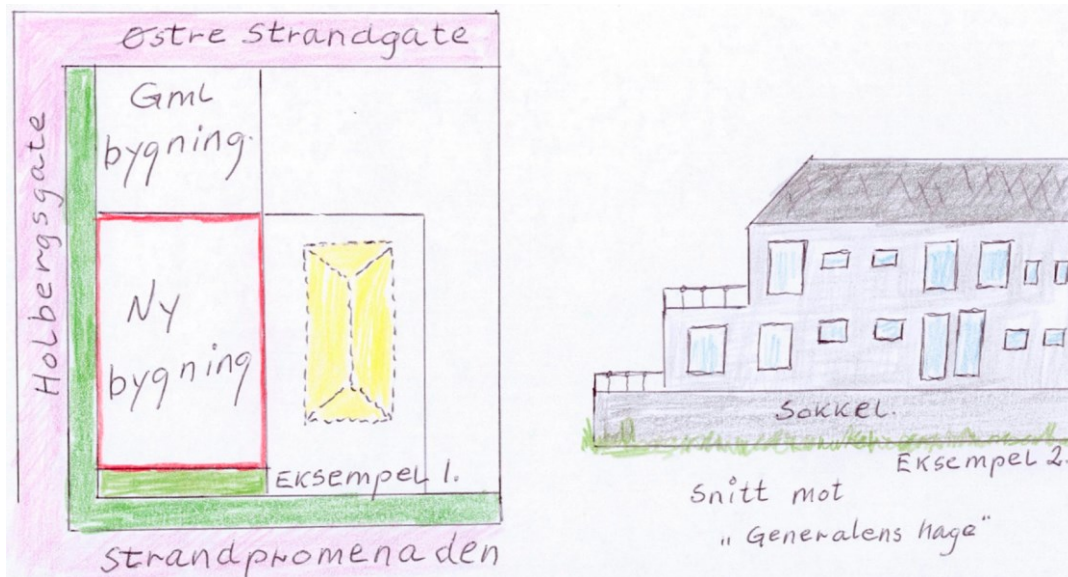
- Alle punktene drøftes under plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering av planforslaget.

Lillian og Klaus Borgen, Østre Strandgate 64, brev datert 02.50.16

- Kompakt ny boligbebyggelse på tomte blir et av de sterkeste angrep på Murbyplanen siden den ble vedtatt i 1998.
- «Brakka» som er vist i planforslaget er en arkitektonisk katastrofe.
- Viser til at Kristiansand kommune var et av satsningsområdene i SMS-prosjektet (Stedsutvikling, Medvirkning, Sosiale møteplasser). Formålet var å jobbe for å gi «grønne» rammer mot elv og hav, og gi byens befolkning et «grønt pusterom» og en sammenhengende nærmiljøpark i det som fortsatt var igjen og ubebygget langs Strandpromenaden. Med den massive utbyggingen fra Tangen mot Fiskebrygga må politikere nå si nok er nok. Det unike området rundt Festningen med hager og grønne

plener må fortsatt være et sentralt rekreasjons- og aktivitetsområde. Dette må politikerne ta på alvor.

- Bygningsmassen må forlenges i samme vegglinje på begge sider ned mot Strandpromenaden som Holbergs gate har i dag.
- Det må ikke tillates at en stor del av bygningsmassen trekkes inn mot midten av hagen for at de innerste leilighetene skal få eksklusiv sjøutsikt.
- Protesterer kraftig på at plassering av ny bygningsmasse skal få lov å forringe utsikt og verdi for et stort antall bakenforliggende boenheter.
- Nytt bygg bør ikke være på mer enn to etasjer over høy sokkel, slik at det kan holde seg innenfor Murbyplanens høydebestemmelser.
- Høyden på gavlen ut i det åpne rom kan ikke tillates.
- Andre etasje på bygningsmassen må være godt tilbaketrukket. Gavlen må vende bakover.



Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Alle punktene drøftes under plan-, bygg- og oppmålingsetaten vurdering av planforslaget.

Thea Iselin Øyhus-Revlin, e-post datert 07.05.16

- Viktig at det ikke blir laget barrierer mellom nye og eksisterende bygg.
- Det vil se best og helhetlig ut om ny bebyggelse blir en forlengelse av Holbergs gate 2.
- Den nye høyden på bygget samsvarer ikke med Murbyplanen. Høyden på bygget bør reduseres for å komme mer i samsvar med Murbyplanen og bebyggelsen rundt.
- Legger merke til at samtidig som man snakker om å bygge ut grøntarealer, så bygges de ned, så det kan settes opp store bygg så folk kan tjene penger.
- Strandpromenaden bør tas vare på som den er i dag.
- I kvartal 58 bør det kun tillates bebyggelse der det allerede står en grunnmur.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentar

- Alle punktene drøftes under plan-, bygg- og oppmålingsetaten vurdering av planforslaget.

### **Endringer etter offentlig ettersyn**

Etter offentlig ettersyn er prosjektets utforming bearbeidet, se vedlagte illustrasjoner. Plankart og bestemmelser er endret i tråd med by- og miljøutvalgets vedtak 10.03.16, og plan-, bygg- og oppmålingsetatens kommentarer til plandokumentene som var gjengitt i saksfremlegget.

### **Medvirkning**

Forslagsstiller har hatt egne informasjonsmøter med arbeidsgruppen og kvartalets beboere.

## Samarbeidsgruppa for bydelen

Et tidligere forslag til detaljregulering for Kvartal 58 del av ble diskutert i samarbeidsgruppa 18.03.15 og ledergruppa i teknisk sektor 23.03.15 og 21.04.15. Dette forslaget ble behandlet av byutviklingsstyret 10.09.15, som vedtok å sende planen tilbake for bearbeiding for å ivareta åpenhet, romlig kvalitet og grøntareal.

Revidert planforslag ble diskutert i samarbeidsgruppa 27.01.16. Samarbeidsgruppa er enig i at revidert plan følger opp vedtaket i byutviklingsstyret, og gir en større åpenhet mot Strandpromenaden. Spesielt ble bruken av eksisterende garasje på eiendommen 150/1601, og tilhørende bilkjøring på kommunalt friområde tatt opp som problematisk i gruppa.

## PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

### Vurderinger i planbeskrivelsen

Det vises til planbeskrivelsen for gjennomgang av de temaene som alltid skal vurderes i planarbeid (kulturminner, barn og unges interesser, universell utforming, risiko- og sårbarhetsanalyse og naturmangfoldloven §§ 8-12). Plan-, bygg- og oppmålingsetaten oppfatter at temaene er tilstrekkelig beskrevet i framlagt planbeskrivelse.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

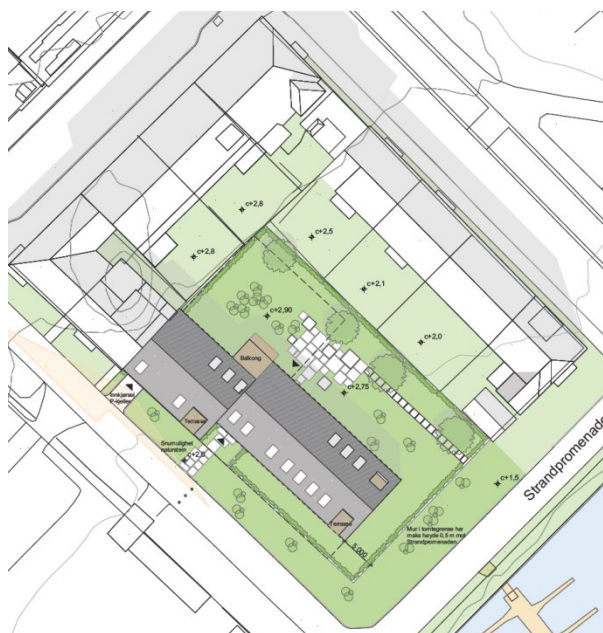
Planforslaget innebærer ikke økte investerings-/driftsutgifter for kommunen.

### Bebyggelsesstruktur / avgrensning mot offentlig areal

Eksisterende bygg på Østre Strandgate 60 B er ikke regulert til bevaring i Murbyplanen. Det kan følgelig rives og erstattes av et nytt bygg innenfor angitt byggegrense, og i tråd med Murbyplanens bestemmelser. Planforslaget viser plassering av ny bebyggelse som er i strid med Murbyplanen, og en sentral problemstilling i saken er å endre bebyggelsesstrukturen ved å rive et punktbygg «midt på tomta», og bygge nytt i ytterkant av eiendommen.

I planforslaget viser illustrasjonene den nederste delen av bebyggelsen noe tilbaketrukket fra Holbergs gate. Flere av naboene ber om at hele bebyggelsen trekkes ut mot Holbergs gate, for å åpne kvartalets uterom mer opp mot Strandpromenaden, og minimere tap av utsikt for eksisterende leiligheter. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at vist løsning gir mer åpenhet i atkomsten til Strandpromenaden fra Holbergs gate, og anbefaler at bygget plasseres som vist i planforslaget.

Å plassere bygget på denne måten vil gi noe mer skygge i gårdsrommet og begrense utsikten for leilighetene i det vestre hjørnet av kvartalet, enn om bygget var plassert helt ut i tomtegrense mot Holbergs gate. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener likevel at hensynet til kvaliteten og åpenheten på den offentlige atkomsten til Strandpromenaden veier tyngre.



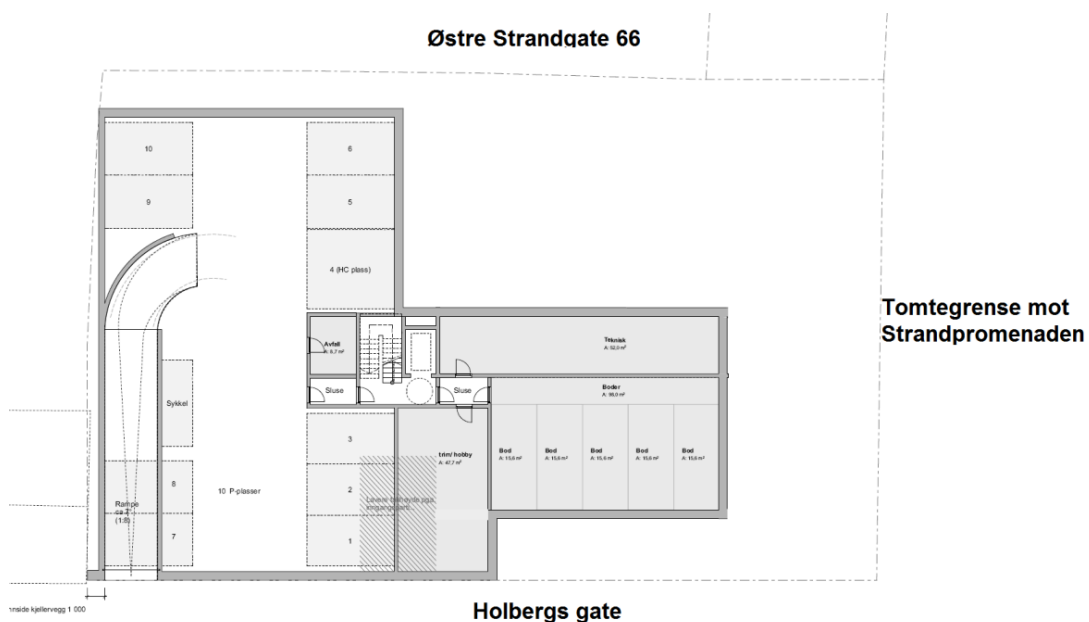
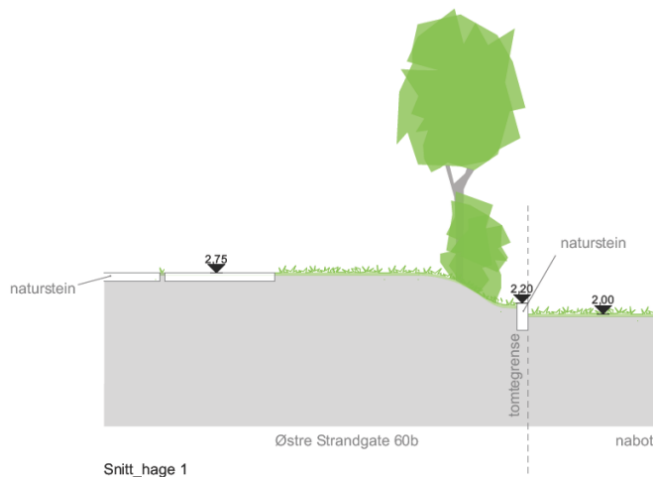
Murbyplanen viser et variert møte mellom bybebyggelsen og parkarealene i Strandpromenaden, og det er ingen snorrett byggelinje mot Strandpromenaden. Området har en større åpenhet og større grøntarealer enn ellers i Kvadraturen. Dette er kvaliteter som må ivaretas, og som er spesielt viktige for Strandpromenadens særpreg.

I planforslaget er nå bygget trukket 5 m tilbake fra eiendomsgrense mot Strandpromenaden. I utgangspunktet ønsket forslagsstiller bygget plassert i eiendomsgrense, men etter gjennomgang i samarbeidsgruppa, to drøftinger i teknisk sektors ledergruppe og behandling i byutviklingsstyret 10.09.15, ble det avklart at bebyggelsen måtte trekkes 5 m inn på tomta. På denne måten ivaretas offentlige interesser knyttet til Strandpromenaden, og variasjonen i møtet mellom bybebyggelsen og parkarealet opprettholdes.

Strandpromenaden var et av områdene som inngikk i SMS-prosjektet (Stedsutvikling – Medvirkning - Sosiale møteplasser), og det var flere forslag til aktivisering av hele strekningen. I planforslaget er det etter kommunens innspill stilt krav om at det skal etableres en sittegruppe innenfor det offentlige grøntarealet i Strandpromenaden.

Naboer i Østre Strandgate 66 er opptatt av overgangen mellom uteareal tilhørende B1 og eksisterende hager i B2. Plankartet hjemler parkeringskjeller helt til tomtegrense, mens illustrasjon av parkeringskjeller viser denne lenger inn på tomta, se illustrasjon under.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten er også opptatt av at høydeforskjellen i overgangen må tas opp på et lenger strekk, og gis en utforming som tar hensyn til dagens kvaliteter på nabohagene. Etter høringen er følgende formulering lagt inn i bestemmelsene punkt 1.2.9: «*Mot hagene i Østre Strandgate 66 skal terrenget utformes og tilpasses høydenivået i de tilgrensende hagene*». Overgangen mot eks. hager i Østre Strandgate 66 vil ivaretas i videre detaljering.

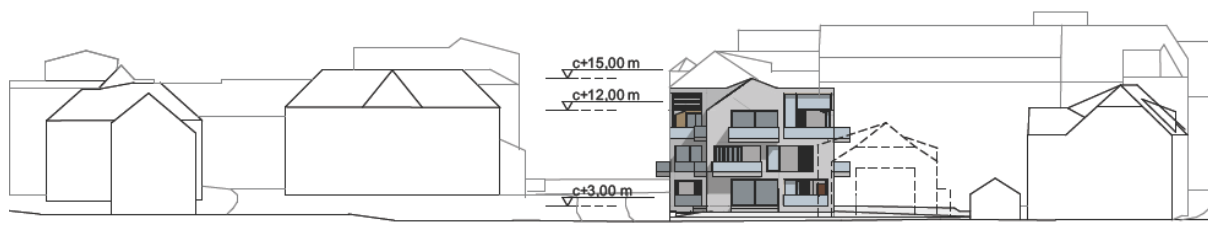


## Byggehøyder

Murbyplanens bestemmelser tillater å erstatte eks. bygg på Østre Strandgate 60 B med et nybygg med 11 m mønehøyde (tilsvarer kote +13) og 8 m gesimshøyde (tilsvarer kote +10). Planforslaget viser bebyggelsen med større høyder enn dette. Den innerste delen av bygget er angitt med gesims kote +12,5 og møne kote +15,5. Den delen av bygget som ligger nærmest Strandpromenaden er angitt med gesims kote +12,0 og møne kote +15,0, i tråd med by- og miljøutvalgets vedtak før offentlig ettersyn.

Høydeøkningen i forhold til Murbyplanen er delvis for å ivareta kommuneplanens krav om at 1. etg. ikke skal være lavere enn c+3, delvis er det også en reell økning. Forslagsstiller begrunner økningen med at bebyggelsen ellers i kvartalet har større høyder enn hva som er angitt i Murbyplanen.

Flere naboer i kvartalet har i høringen anført at høydene må reduseres, slik at skyggevirkning og tap av utsikt minimeres. Problemstillingen knyttet til høyder ble omtalt og vurdert ved politisk behandling av planen før offentlig ettersyn. Som tidligere mener vi at høyden på foreslått bebyggelse er akseptabel sett i forhold til volumene på øvrig bebyggelse i kvartalet.



OPPRISS FRA STRANDPROMENADEN

## Arkitektur – utforming – balkonger mv.



Perspektiv sett fra Strandpromenaden

Østre Strandgate 60B | Med Arkitektur | Steen Eendren



Perspektiv sett fra Strandpromenaden

Østre Strandgate 60B | Med Arkitektur | Steen Eendren

## Reviderte illustrasjoner

Forslagsstiller har etter høringen utarbeidet nye illustrasjoner for prosjektet. Byggets hovedform og plassering er fortsatt den samme, men det er jobbet mer med fasadeuttrykk ved utforming og plassering av balkonger og vinduer. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener bebyggelsen i de reviderte illustrasjonene framstår med et mye «lettere» uttrykk, og mer i samsvar med Murbyens kvaliteter. Noen elementer bør imidlertid justeres før rammesøknad, spesielt gjelder dette hjørnet mot Strandpromenaden/ gårdsrommet, som vi mener ser «overdimensjonert» ut.

Nå skal det riktignok sies at illustrasjonene kun er illustrasjoner, og at utformingen ikke nødvendigvis blir som vist over i endelig byggeprosjekt. Rammesøknaden må vise bygg som er i tråd med de juridisk bindende reguleringsbestemmelsene.

Punkt 1.2.4 i bestemmelsene som var på høring sa følgende om takform o.l:  
*«Bygningsmassen skal ha saltak. Åpninger i taket tillates for å kunne etablere takterrasser. Arker, kvister og tekniske installasjoner tillates ikke på tak».*

Etter høringen er punktet endret slik at takoppsettene som er vist i illustrasjonene kan etableres: *«Bygningsmassen skal ha saltak. Åpninger i taket tillates for å kunne etablere takterrasser. Takoppsett som samlet ikke overstiger 30 % av den enkelte fasadens lengde, kan oppføres med maks. gesimshøyde c+ 14,2. Takoppsett kan være maks. 3 m brede, slik at de ikke oppfattes som dominerende elementer. Tekniske installasjoner tillates ikke på tak».*

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten har i tillegg anbefalt at bestemmelsen også angir at takoppsett ikke kan etableres helt ut i gavlveggen, jf. vurderingen vår om at byggets avslutning mot Strandpromenaden/ gårdsrommet bør bearbeides. Denne begrensningen ønsker ikke forslagsstiller å fremme. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at punkt 1.2.4 i bestemmelsen bør endres til: *«Bygningsmassen skal ha saltak. Åpninger i taket tillates for å kunne etablere takterrasser. Takoppsett som samlet ikke overstiger 30 % av den enkelte fasadens lengde, unntatt gavlfasaden, kan oppføres med maks. gesimshøyde c+ 14,2. Takoppsett kan være maks. 3 m brede, slik at de ikke oppfattes som dominerende elementer. Tekniske installasjoner tillates ikke på tak».*

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefalte ved offentlig ettersyn å ta ut punkt 1.2.8 i bestemmelsene, som hjemlet mulighet for punktvis utkragede balkonger både mot gårdsrommet, Strandpromenaden og mot Holbergs gate. Dette punktet er ikke tatt ut av bestemmelsene som fremmes til sluttbehandling av planen. Vi vurderer at utkragede balkonger kan være akseptabelt, da det er krav om at balkonger skal utformes med lette og transparente materialer, og illustrasjonene viser kun én balkong som krager ut over offentlig areal i Holbergs gate. Øvrige balkonger vil krage ut over uteoppholdsareal som er felles for nybygget. Fri høyde er endret fra 4 m til 3,5 m etter høring, for at høyden på balkong skal treffe innendørs golvhøyde. Illustrasjonene viser som sagt kun én balkong over offentlig grøntareal, og vi ser det ikke som dramatisk å redusere fri høyde med en halv meter.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at planforslaget viser bebyggelse med en god tilpasning til Murbyens kvaliteter med hensyn til materialbruk, volumer og utforming, men at enkelte mindre justeringer bør gjøres i videre prosjektering før rammesøknad.

Kjøring på Strandpromenaden - garasje på eiendommen 150/1601, Østre Strandgate 66 e  
I det opprinnelige planforslaget, som viste bygg i tomtegrensa mot Strandpromenaden, var garasjen på eiendommen 150/1601 forutsatt revet, for å gi en større åpenhet mellom gårdsrommet og Strandpromenaden. Etter at denne fløyen er fjernet, og bebyggelsen er trukket tilbake, ser ikke forslagsstiller noen sammenheng mellom byggeprosjektet og behov for å fjerne garasjen og tilby eier av garasjen parkeringsplass i ny parkeringskjeller.

Bilkjøring på Strandpromenaden ble framholdt som problematisk i oppstartsmøtet i samarbeidsgruppa. Denne problemstillingen har dukket opp igjen i revidert planforslag. I diskusjonen i samarbeidsgruppa var det stor enighet om at bilkjøring på Strandpromenaden må unngås. Vi skal tilrettelegge for å doble innbyggertallet i Kvadraturen, og da er kvaliteten på rekreasjonsareal i umiddelbar nærhet til sentrum svært viktig å sikre. At det er tillatt bilkjøring inn på Strandpromenaden, som er et av de mest brukte tur- og parkområdene i byen, er problematisk.

Forslagsstiller framholder at det ikke er noen naturlig sammenheng mellom byggeprosjektet og bruken av naboens garasje. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten er imidlertid opptatt av at når det nå vedtas en plan som styrer arealbruken i området, må vi sikre gode løsninger. Vi mener at det må legges inn et tillegg i rekkefølgebestemmelse som sikrer at eksisterende avkjørsel til garasje på eiendommen 150/1601 stenges, slik at kjøring til denne over

Strandpromenaden opphører, og anbefaler at eier av garasjen tilbys parkeringsplass i parkeringskjelleren som etableres. Garasjen kan fortsatt stå, og benyttes til hagebod e.l.

På plankartet er Strandpromenaden regulert til offentlig grønnstruktur, og garasjen er ikke markert med atkomstpil. Plankartet legger dermed ikke opp til kjøreatkomst til garasjen.

Noenlunde samme problemstilling var oppe i detaljregulering for Kvartal 57 – del av (nærmest Kirkegata) der følgende rekkefølgebestemmelse er knyttet til nybygget mot Strandpromenaden: *«Eks. avkjørsel til Østre Strandgate 34 og midlertidig avkjørsel til Østre Strandgate 40 skal være stengt og fortauet være opparbeidet ihht. kommunens norm før brukstillatelse kan gis».*

#### Oppsummering

Å etablere ny bebyggelse i eksisterende bomiljøer er krevende, og kan utfordre eksisterende kvaliteter for nabobebyggelsen. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener likevel at planen viser en løsning som balanserer godt forslagsstillers ønske og forholdet til naboeiendommene. Vi mener videre at bebyggelsen som er vist i illustrasjonene har kvaliteter som tilpasser seg Murbyens kvaliteter og at hovedgrepet i planforslaget viser en løsning som ivaretar offentlige interesser knyttet til Strandpromenaden og Holbergs gate.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at forslag til detaljregulering for Kvartal 58 del av vedtas med et tilleggspunkt i rekkefølgebestemmelsene om at eksisterende avkjørsel til garasje på eiendommen 150/1601 stenges, slik at kjøring til denne over Strandpromenaden opphører.

Elin Aabel Bergland, 23.05.16

# **Punkt 117/16: Eg – Sødal – ny bru – detaljregulering – offentlig ettersyn**

## **Bilag**

1. Plankart, sist datert 06.05.16.pdf
2. Bestemmelser, sist datert 06.05.16.docx
3. Planbeskrivelse, sist datert 18.05.16.pdf
4. Temakart, hensynssoner og bestemmelsesområder, sist datert 06.05.16.pdf



Dato 24. mai 2016  
Saksnr.: 201504773-39  
Saksbehandler Christina Rasmussen

Saksgang	Møtedato
By- og miljøutvalget	09.06.2016

## **Eg – Sødal – ny bru – detaljregulering – offentlig ettersyn**

### **Sammendrag**

Statens vegvesen fremmer detaljreguleringsplan for ny bru mellom Eg og Sødal i Kristiansand. Planen hjemler etablering av bru over Otra, der det er satt av plass til gange, sykkel, kollektivtrafikk og biltrafikk.

På Eg hjemler planen etablering av rundkjøring med 5 armer i krysset mellom Andreas Kjærs vei og Egsveien. På Sødal hjemler planen etablering av X-kryss med Torridalsveien og Arenfeldts vei. Det er avsatt nok areal til rundkjøring, dersom fremtidig behov skulle melde seg for en slik løsning. På begge sider av Otra avsetter planen arealer til erosjonssikring langs elva og midlertidig rigg- og anleggsområde. På Sødal er det to boliger som må rives som konsekvens av planen.

Ny bru er en viktig brikke i byutviklingssatsning der viktige arbeidsplasser i Kristiansand koples sammen gjennom videreutvikling rundt triangelen Kvadraturen, universitetet og sykehuset. Tiltaket støtter opp om planer for Helsebyen på Eg, sikrer bedre fremkommelighet til og økt beredskap for Sørlandet sykehuset, styrker kollektivnettet med en ny forbindelse og sikrer fysisk kopling mellom to av Kristiansands største arbeidsplasser, hhv. Sørlandet sykehus på Eg og universitetet i Agder på Gimlemoen. Det er bred enighet om dette, og hovedgrepet i planen er i tråd med tidligere premisser lagt i planprosessene for Eg sykehusområde og Ytre ringvei. Om broa skal være reservert myke trafikanter og kollektivtrafikk, eller om privat bilisme tillates over broa er ikke konkludert i planen.

Sentrale diskusjoner ved behandling av planen har vært

- valg av normalprofil for brostrekningen, med tanke på byplangrepet som broa representerer i triangelen Kvadraturen-universitetet-sykehuset, og med hensyn til trafiksikkerhet for myke trafikanter i kryssene på Eg og Sødal
- prioritering av trafikktype over broa – skal planen ta stilling til det?
- trafikk- og støykonsekvenser på tilstøtende veinett
- tydelig vurdering av barn og unges interesser, opplevelse og bruk av arealene når broa er ferdigbygd og i drift
- forslag til veinavn
- formalisering av plankart og bestemmelser til å ivareta viktige forhold i planen, siden vei- og anleggsplaner ikke trenger byggetillatelse.

Se nærmere beskrivelse av disse temaene i saksfremlegget.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten vurderer at hovedgrepet er i tråd med føringer gitt i tidligere planprosesser. Konsekvensutredningen er gjennomført i tråd med godkjent planprogram. Planens konsekvenser for barn og unge må belyses nærmere i plandokumentene og det foreslås en ekstra bestemmelse under §1.5 for å sikre barnas medvirkning når riggområde nær Direktørens have (innenfor #10) tilbakeføres til grøntareal. Dette legges inn som ekstra vedtakspunkt. Nytt veinavn må høres under offentlig ettersyn og eget vedtakspunkt sikrer dette. Planen anbefales lagt ut på offentlig ettersyn.

### Forslag til vedtak

1. By- og miljøutvalget legger detaljregulering for Eg – Sødal – ny bru sist datert 18.05.2016, med bestemmelser sist datert 06.05.2016, ut til offentlig ettersyn.
2. Før planen legges ut til offentlig ettersyn, må bestemmelsene endres slik at det tilføyes følgende setning under § 1.5.: «*Etablering av nytt grøntareal innenfor #10 (ved dagens parkeringsplass) skal opparbeides med tanke på barn og unges bruk*»
3. Veinavnet «*Egsbroa*» høres sammen med planforslaget som legges ut til offentlig ettersyn.

Venke Moe  
Plan- og bygningsssjef

Christina Rasmussen  
Saksbehandler

### Lovpålagte vedlegg

1. Plankart, sist datert 06.05.2016
2. Bestemmelser, sist datert 06.05.2016
3. Planbeskrivelse, sist datert 18.05.2016
4. Temakart, hensynsoner og bestemmelsesområder, datert 06.05.2016

### Bakgrunnsstoff

1. Temakart, datert 18.03.2016
2. Tegningshefte
3. Illustrasjonssnitt
4. Illustrasjonsplan
5. *Flom og erosjon* (oppdragsnr. 5151245, dokumentnr. B0007, versjon 01\_Rev\_01), rapport datert 06.05.2016
6. *Støyvurdering* (oppdragsnr. 5151245, dokumentnr. AKU, revisjon AKU-02L), rapport datert 18.03.2016
7. *Luftkvalitet* (oppdragsnr. 5151245, dokumentnr. ML01, versjon J01), rapport datert 18.03.2016
8. *Forprosjekt, Geotekniske beregninger og tiltak* (oppdragsnr. 515245, dokumentnr. RIG05, revisjon 00), rapport datert 18.03.2016
9. *Geoteknisk parameterrapport Sødal* (oppdragsnr. 515245, dokumentnr. RIG03, revisjon 02), rapport datert 18.03.2015
10. *Geoteknisk analyserapport, områdestabilitet Sødal* (oppdragsnr. 515245, dokumentnr. RIG04, revisjon 02), rapport datert 18.03.2016

11. *Forprosjektrapport* (oppdragsnr. 515245, dokumentnr. K01, revisjon 01), rapport datert 18.03.2016
12. *Prissatte konsekvenser* (oppdragsnr. 515245, versjon 01) rapport datert 06.05.2016
13. *Ikke prissatte konsekvenser* (oppdragsnr. 515245, dokumentnr. B0003, versjon 01), rapport datert 18.03.2016
14. *Risiko- og sårbarhetsanalyse* (oppdragsnr. 515245, dokumentnr. B0003-ROS, revisjon 01-J04), rapport datert 18.03.2016
15. *Ytre miljøplan*, rapport datert 06.05.2016
16. Saksprotokoll fra tidligere politiske vedtak i saken.

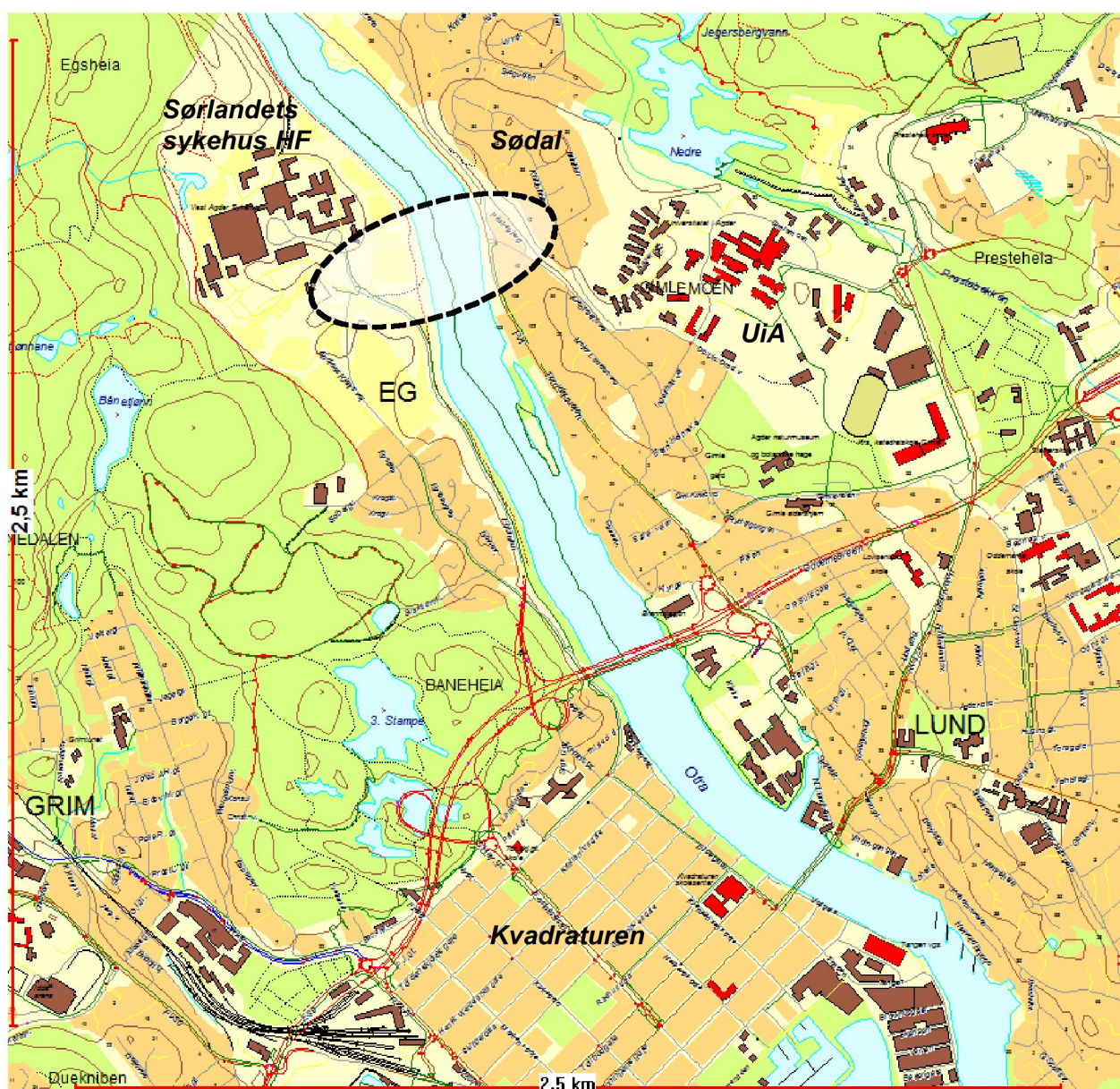
## BAKGRUNN FOR SAKEN

Statens vegvesen fremmer detaljreguleringsplan for ny bro mellom Eg og Sødal i Kristiansand. I planarbeid med områdeplanen for Eg sykehusområde og kommunedelplanen for Ytre ringvei ble reguleringsarbeidet for ny bro over Otra utpekt som viktig til tiltak som skulle avklares i egen detaljreguleringsprosess. Broa er svært sentral for å øke beredskapen for ambulanseskjøring ved Sørlandet sykehus. Samtidig vil den være med på å legge til rette for mer sykkel, gange og kollektivtrafikk mellom to av Kristiansands største arbeidsplasser, hhv. Sørlandet sykehus på Eg og universitetet i Agder på Gimlemoen.

## Dagens situasjon

Planområdet ligger ca. 2 km nord for Kristiansand sentrum og 1,5 km nord for Kvadraturen og berører vest- og østsida av Otra, nærmere bestemt arealer på Eg ved Sørlandet sykehus og ved Sødal på motsatt side av elva. Planområdet utgjør totalt ca. 68 daa.

Planavgrensningen er blitt redusert siden varsel av oppstart av planarbeid. På Eg er arealer som inngår i planen offentlige (statlige eller kommunale), på Sødal er arealene private (bolig- og strandeiendommer) og offentlige (noe areal langs elvebredden, fylkeskommunal og kommunal veiareal).



Lokalisering av planområdet

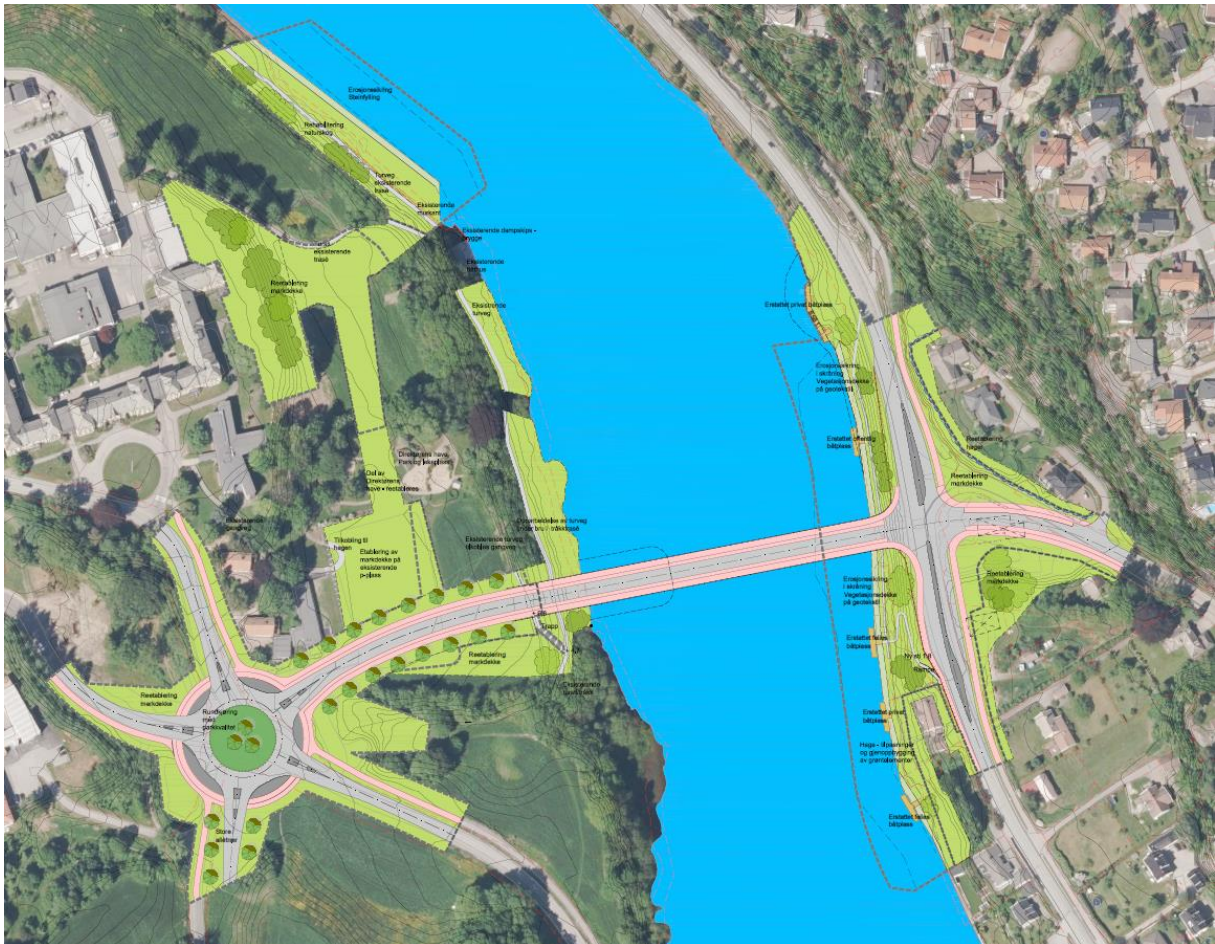
## Planens innhold

Planen hjemler etablering av bro over Otra, der det er satt av plass til gange, sykkel, kollektivtrafikk og biltrafikk. Om broa skal være reservert myke trafikanter og kollektivtrafikk, eller om privat bilisme tillates over broa er ikke konkludert i planen. Trafikktall, støyanalyse og utredning av prissatte konsekvenser viser begge alternativer.

På Eg hjemler planen etablering av rundkjøring med 5 armer i stedet for dagens X-kryss. På Sødal hjemler planen etablering av X-kryss med Torridalsveien og Arenfeldts veien. Det er avsatt nok areal til rundkjøring, dersom fremtidig behov skulle melde seg for en slik løsning. På begge sider av Otra avsetter planen arealer til erosjonssikring langs elva og midlertidig rigg- og anleggsområde. På Sødal er det to boliger som må rives som konsekvens av planen. Brygger langs Otra videreføres i planen. Arealer som tas i bruk til rigg- og anlegg skal tilbakeføres.

Bro skal tilpasses elverommet og landskapet rundt. Illustrasjoner viser en lav bro med lett uttrykk.

Ny bro skal tildeles navn. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten foreslår *Egsbroa*.



Illustrasjonsplan (SVV, 2016)

## **PLANPROSESSEN**

### **Gjeldende planer**

Det vises til planbeskrivelsen for relevante planer og føringer (statlige, regionale og kommunale).

### **Tidligere saksgang**

Forbindelsen er avsatt i kommuneplanen. Da det ble tydelig at trasé for Ytre ringvei vil ligge lenger nord for planområdet, ble etablering av broa også et eget prosjekt. Tiltaket er allerede diskutert i områdeplanen for Eg sykehusområde og i kommunedelplanen for Ytre ringvei, og forutsatt som en premiss for videreutvikling av sykehuset på Eg.

Planprogram ble vedtatt i by- og miljøutvalget den 12.11.2015.

### **Melding om oppstart og høring av planprogram**

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 12.06.2015 med frist 05.08.2015. Planprogram ble hørt samtidig med varsel om oppstart av reguleringsarbeid. Det kom inn 7 merknader hvorav 1 merknad er fra privat grunneier i området. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i planbeskrivelsen.

Gode løsninger for kollektivtrafikk, sykkel og gange er hovedfokus til fylkeskommunen og fylkesmannen, i tillegg til respektive ansvarsområder. Fylkeskommunen er også opptatt av beredskapsbehov, friluftsinnteresser knyttet til elvebredden, kulturminner og landskaphensyn. Fylkeskommunen ber om at det utredes hvorvidt ny bru skal være reservert for beredskapskjøretøy, kollektiv, sykkel og gange eller om den skal være åpen for annen trafikk.

### **Medvirkning**

Statens vegvesen har informert kommunen om at det har vært løpende dialog med grunneiere som berøres av planen.

Statens vegvesen informerer om at det har vært jevnlig møter med ekstern samarbeidsgruppe, med deltagere fra Statens vegvesen, fylkeskommunen, Fylkesmannen og kommunen. I tillegg er det avholdt egne drøftingsmøter med sykehuset og Kristiansand kommune.

### **Samarbeidsgruppa for bydelen**

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa den 06.04.2016. Hovedtemaer har vært trafikksikkerhet for myke trafikanter og barn og unge i kryss/rundkjøring og over broa. Valg av tverrsnitt over broa var en viktig diskusjon (bymessig tverrsnitt med fortau og sykkelfelt på begge sider, eller G/S-vei på sørside). Plan-, bygg- og oppmålingsetaten ønsker en bymessig utforming, mens ingeniørvesenet heller mot tverrsnitt med G/V-vei på sørside av trafikksikkerhetsårsaker. Konklusjonen ble at plankartet ikke regulerer valgt løsning, bymessig tverrsnitt er løsningen som gjennomføres, og broas strukturell bæreevne skal kunne tåle begge løsninger. På denne måten sikres muligheten for fremtidig omlegging av kjørefeltene dersom behov for dette skulle oppstå. Se eget avsnitt lenger nede i saksfremlegget.

Mengder midlertidig tilføringsveier og anleggsområder har vært et fokus i forhold til konsekvenser for nærmiljø og friluftsinnteresser, samt sikring av kvalitetsfylt tilbakeføring etter anleggsperioden. Sikring av friluftsinnteresser langs elvebredden, fiskeinteresser og turstinnett er også viktig for kommunen.

For øvrig hadde samarbeidsgruppa noen spørsmål og kommentarer til utredninger og analyser som er utført i konsekvensutredningen.

Mesteparten av temaer anses å være imøtekommet i det reviderte planforslag. Det mangler fremdeles eget avsnitt i konsekvensutredningen om planens konsekvenser for barn og unge. Støykartene er ikke revidert til å inneholde strekningen mellom Torridalsveien og Kokleheia, på Arenfeldts vei (men støybildet for denne strekningen er kort kommentert) og strekningen fra ny rundkjøring på Eg til Baneheiatunellen. Ingeniørvesenet mener at dette bør gjøres før planen sluttbehandles.

## **PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET**

Ny bro er en viktig brikke i byutviklingsstrategien der viktige arbeidsplasser i Kristiansand koples sammen gjennom videreutvikling rundt triangelen Kvadraturen, universitetet og sykehuset. Tiltaket støtter opp om planer for Helsebyen på Eg, sikrer bedre fremkommelighet til sykehuset, styrker kollektivnettet med en ny forbindelse og sikrer fysisk kopling mellom sykehuset og universitetet. Det er bred enighet om dette, og hovedgrepet i planen er i tråd med tidligere premisser lagt i planprosessene for Eg sykehusområde og Ytre ringvei. Planen tar ikke stilling til trafikkprioritering over broa: fri flyt eller uten privat bilisme (altså kollektiv/sykkel/gange/beredskapskjøring). Vei/bro mellom rundkjøringen på Eg og kryss på Sødal forventes å være fylkeskommunal.

Det er sagt at ny vei skal bidra til å øke beredskapen ved og tilgjengeligheten til sykehuset, og samtidig gi et mer attraktivt og tilgjengelig tilbud for gående og syklende, samt bidra til et bedre kollektivtilbud. Det er også sagt at ny veiløsning skal bedre trafikksikkerheten. Statens vegvesen har satt følgende mål for planen: et mer robust veinett ved hjelp av en ekstra adkomst til sykehuset, og hinderfri fremføring av buss og sykkel fra øst og nord.

Noen viktige diskusjoner i planarbeidet har vært plassering og utforming av broa, normalprofil, trafikksikkerhet i kryss og over broa, og prioritering av trafikktypene over broa. Også effekt i landskapet, ivaretagelse av nærliggende friluftsinnteresser og kopling til turstinnett har vært temaer for planen. Områdestabilitet og flom har vært viktige temaer å få avklart i planprosessen.

Plan med konsekvensutredning er i samsvar med vedtatt planprogram, og utredningstemaer som er nevnt i denne. For temaer vurdert i planforslaget vises til kort beskrivelse herunder, og til planbeskrivelsen med konsekvensutredning i sin helhet.

### Plassering og utforming av broa

Ved oppstart av planarbeid ble det varslet et bredt planområde, som også holdt åpent valg av trasé over Otra og plassering av landkar. Det er under planarbeidet blitt vurdert ulike løsninger. Det vises til planbeskrivelsen og forprosjektrapporten for nærmere beskrivelse av de ulike alternativene. Endelig plassering er valgt ut ifra hensyn til bl.a. trafikksikkerhet, fremkommelighet og redusert reisetid, tekniske og strukturelle fordeler, økonomi (både gjennomføring og behov for innløsning av eiendommer) og kvaliteter (arkitektur og landskapstilpasning).

Valgt veisystem utgjør alternativet som er konsekvensutredet i plandokumentene. Dette består av en fem- armet rundkjøring på Eg med fortau og separate gang- og sykkelveier. Østlig arm går mot ei lav stålbro over Otra, med tre spenn som til sammen er ca. 185 meter lang, og som møter et signalregulert firearmet kryss på Sødal. På Sødal er det sikret areal til rundkjøring dersom det skulle oppstå behov for en slik løsning i fremtiden. Broa vil fremstå forholdsvis lav i landskapsrommet. Veien møter eksisterende terrengnivå på begge sider, ca. 9,8 moh på Eg og ca. 8,3 moh ved Sødal. Dette gir ca. 8 m. seilingshøyde ved normalvannstand som her er 0,0 moh.



Valgt løsning med nytt veianlegg (SVV,2016)

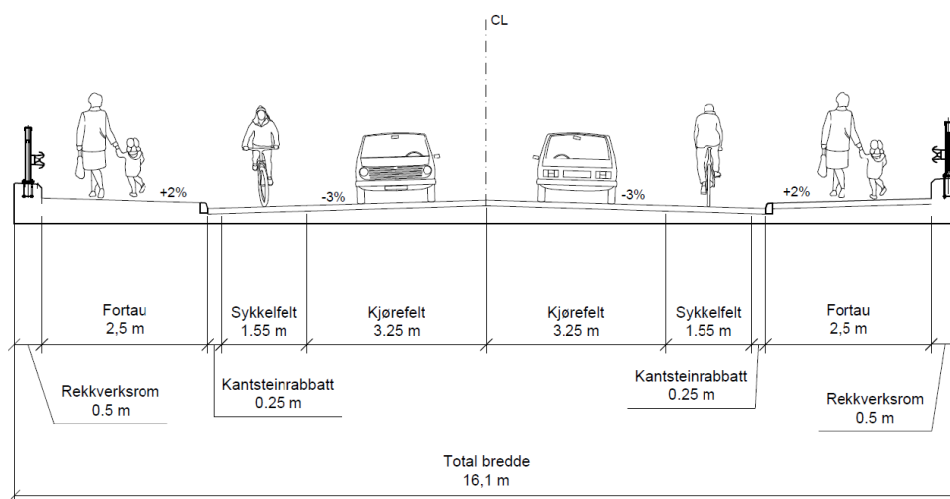


Visualisering av ny bro (SVV,2016)

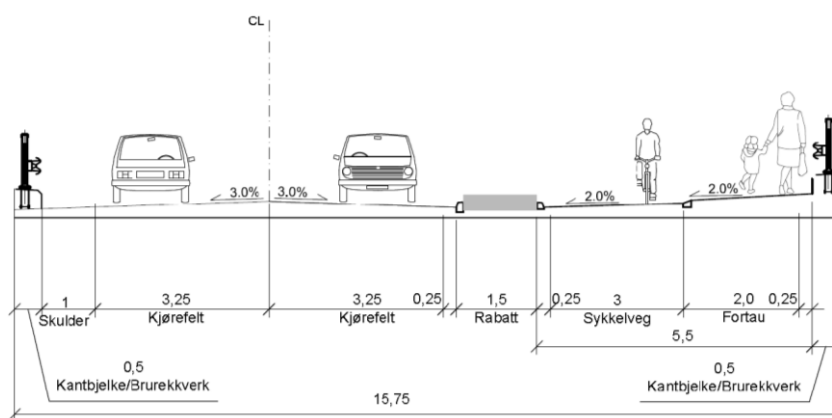
### Normalprofil og trafikksikkerhet

Normalprofil detaljeres ikke i plankartet, annet enn at nødvendig bredde sikres for å gi så stor fleksibilitet som mulig i valg av profil i fremtiden. Utbyggingen vil ta for seg løsning med bymessig tverrsnitt som vist i illustrasjonen under. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten støtter denne løsningen ut ifra vurderingen at krysset Torridalsveien/Arenfeldts vei (på akse universitet-sykehus) vil utgjøre porten til byen i fremtiden. Veier bør få en bymessig utforming derfra og mot sentrum.

Det har vært en intern diskusjon om slik løsning ivaretar tilstrekkelig trafikksikkerheten for syklende og gående. Statens vegvesen har argumentert for at forskjellene med hensyn til trafikksikkerhet mellom de to løsningene er minimale. Likevel reserverer kommunen seg muligheten til å endre normalprofilen dersom dette skulle vurderes nødvendig ut ifra et trafikksikkerhetsperspektiv. Det er sagt at broa skal ha strukturell bæreevne og bredde nok for å ivareta både symmetrisk bymessig tverrsnitt, og løsning med gang- og sykkelvei.



Normalprofil for tosidig sykkel felt med fortau, såkalt bymessig tversnitt (SVV,2016)



Normalprofil med gang- og sykkelvei på en side (SVV,2016)

### Prioritering av trafikktypen over broa

Videre har det vært diskutert hvilken type trafikk som bør prioriteres over broa: beredskapskjøretøy, kollektivtrafikk, sykkel og gange, eller fri flyt (der privat bilisme også tillates over broa). Planen vurderer begge alternativer uten å ta stilling til løsning.

Kommunen har tidligere gitt et sterkt signal på at broa skal være reservert for kollektiv, sykkel, gange og beredskapskjøring. Dette med hensyn til kollektivtraffikkens fremkommelighet på strekningen universitetet – sykehuset. Hele poenget med sentral plassering av viktige arbeidsplasser og funksjoner (som sykehuset og universitetet), er at de skal kunne dra nytte av kollektivlenkene, og også i fremtiden gi grunnlag for at kollektivnettet kan øke sin dekning (tilrettelegge for flere avganger, mulighet for bussring, mm).

Nærmere vurdering for prioritering av trafikken over broa finnes også i trafikk- og støyanalysen utført av Rambøll (2015) for områdeplanen. Av trafikkmengde som forutsettes å gå over ny bro i 2045, kan det se ut som trafikken til/fra sykehuset utgjør mellom 30 og 40 % av totaltrafikken. Resten av trafikken er gjennomgangstrafikk der mange vil kjøre over Egsveien som snarvei til byen. Eg vil få mye fremmed trafikk, mens trafikken på Torridalsveien vil gå ned. Større trafikkmengder vil legge press på kapasiteten i rundkjøringen ved sykehuset i rushperiodene, og dermed påvirke fremkommeligheten for kollektivtrafikken i rushperiodene. Beregningene viser at hvis broa er åpen for biltrafikk vil kollektivandelen reduseres og bedre biltilgjengelighet medfører færre syklist. Rambøll anbefalte i sin analyse å stenge broa for biltrafikk for å unngå en relativ stor mengde gjennomkjøringstrafikk gjennom Egsområdet. Dette vil medvirke forbedret luft- og støyforhold samt bedre trafikkavvikling i rundkjøringen ved sykehuset. Det vil også medvirke til en

høyere sykkelandel og bedre fremkommelighet for bussene. Tillatt beredskapskjøring over broa vil medvirke til en mer direkte adgang til områdene øst for Otra.

#### Friluftsimteresser, landskapsbilde og elvepromenaden

Planområdet inneholder en del nærmiljøkvaliteter og friluftslivsinteresser, og tiltaket medfører endring i landskapsbildet. Selve broa er et nytt element i elverommet, og medfører andre inngrep i form av motfyllinger og bearbeiding av elvebredden. Tilbakeføring av rigg- og anleggsområdene til friluftsområder, og tilpasning til landskap og terreng blir et viktig arbeid for at broa skal falle godt inn i landskapsbildet. Bestemmelsene ivaretar dette. Noe av elvebredden endres på grunn av erosjonssikring, og eksisterende brygger erstattes med nye.

Det er gode muligheter for fritidsaktiviteter og fising langs elva. Allmennhetens ferdsel er derfor viktig å sikre, også med tanke på videreutvikling av elveparken fra Sødal og nordover. Der private hager grenser ned mot elvebredden reguleres den nye elvebredden til naturområde (privat). Der dagens reguleringsplan for Otrabredden (1995) viser friområder og intensjonen om allmenn tilgjengelighet er mulig å ivareta, reguleres arealene til offentlig friluftsområde. Opparbeidelse av sti på østsiden av Otra er også sikret i bestemmelsene som videreføring av den eldre plans intensjoner, og føringer i kommunedelplanen for idrett og friluftsliv 2011 – 2014 om videreutvikling av elvepromenaden.

Se nærmere beskrivelse i planbeskrivelsen og rapport om ikke prissatte konsekvenser.

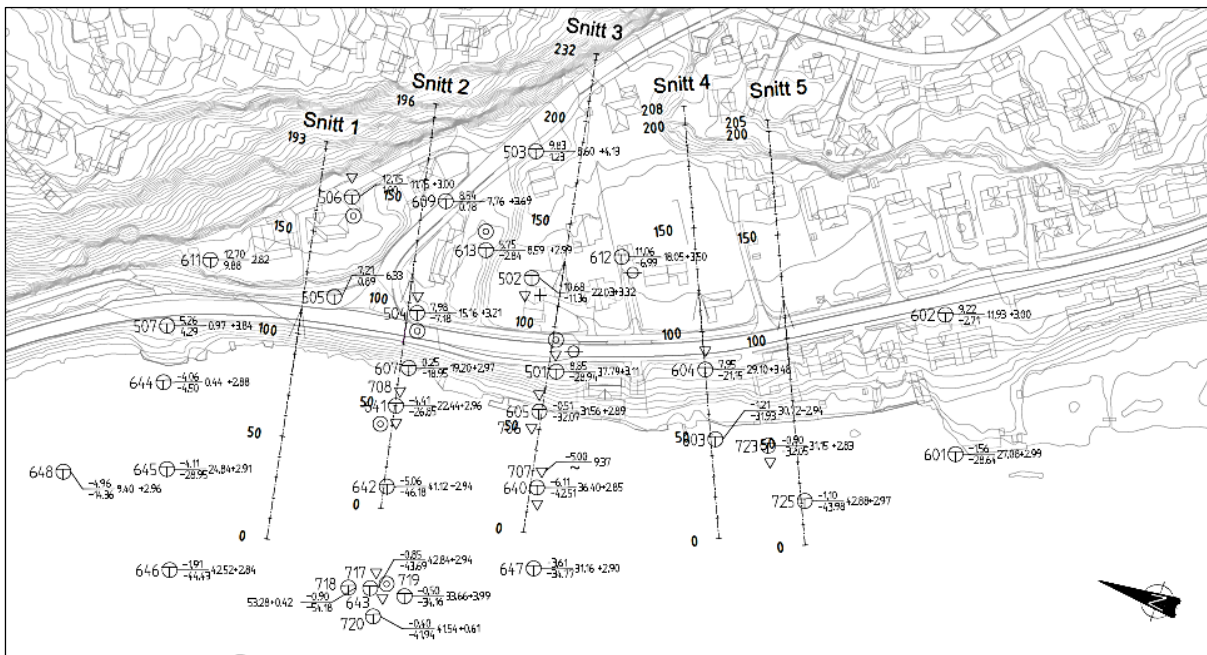
#### Geoteknikk

##### *På Egsiden*

Områdestabiliteten på Eg er utredet av Rambøll i forbindelse med områdeplanen for Eg sykehusområde og ihht. krav fra NVE. Detaljplanen for Eg – Sødal – ny bru tar for seg erosjonssikringstiltakene på Egsiden, da noe av veianlegget etableres innenfor hensynsonen H310\_1 (hensynsone for ras- og skredfare) som utløser erosjonssikringstiltak i bestemmelsesområdene #2 og #3. Disse er sikret i områdeplanens bestemmelser, og vurderes derfor tatt ut av detaljplanen for broa etter offentlig ettersyn. Sørlandet sykehus HF har også gitt tydelig signal om at anleggsarealer og tilgang til disse tiltakene ikke skal være noe problem å tilrettelegge for. Derfor er det heller ikke nødvendig å avsette arealene til midlertidig rigg- og anleggsområde, som det ellers ville være for privat eid arealer.

##### *På Sødalsiden*

Det er utført omfattende geotekniske undersøkelser på Sødalsiden i forbindelse med planarbeidet. På land er det et lag med sand/grus/fyllmasser over sensitiv/kvikk leire over morene over berg. I snitt 1 og 2 er det registrert en lomme med leirige, ikke sensitive masser i det øverste friksjonslaget. I elven er det, nord for snitt 5, ikke registrert friksjonsmasser over leiren av betydning. Løsmassene her består stort sett av leire over morene, over berg. Det er også her registrert en lomme/et område i dybden der leiren ikke er kvikk.



Analyserte snitt på Sødalsiden, kart fra geoteknisk analyserapport (SVV, 2016)

Lokalstabiliteten for veien i de tre nordligste snitt er ikke god nok, og det må utføres stabiliserende tiltak i form av støttefylling i elven. En støttefylling med et 3 meter bredt platå på kote +1,00 og helning 1:3 ned mot elvebunnen gir tilstrekkelig sikkerhet (1,4 ihht krav fra NVE). Denne utfyllingen må strekkes fra helt nord i planområdet ved knausen som stikker ut i Otra og syddover forbi snitt 3 og Torridalsveien 109, ned mot snitt 4. Dette er tiltak som må gjennomføres dersom det skal utføres anleggsarbeid i området som for eksempel det planlagte veiprojektet, men også dersom en av huseierne/beboerne ønsker å bygge ut/fylle opp på sin tomt.

#### Stabilitet for nytt veianlegg

For de planlagte veiarbeidene i forbindelse med ny bro mellom Eg og Sødal må Vegvesenets håndbok V220 (3) følges der sikkerhetskrav ligger på 1,6. Områdestabilitet for anleggsperioden og for permanent løsning er beregnet. På Sødalsiden må det utføres tiltak for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet for det nye veianlegget. For å få etablert broen på Egsiden må det etableres en spuntavstivet byggegrop.

Se nærmere beskrivelse i geoteknisk rapport for områdestabilitet på Sødal, stabilitetsberegning for nyttveianlegg og forprosjektrapport for broa. Området bebyggbart etter tiltak i rapporten er utført.

#### Flom

Flomvannføringer og vannstand i Otra (samt erosjon ved stormflo) og flomveier innenfor planområdet er utredet i forbindelse med planarbeidet. Flomvannføringer i vassdrag er vurdert for 200 års flom. Flomvei under rundkjøring er beregnet for 1000 års flom +30% klimapåslag. Det er uklart om beregningene tar høyde for fremtidig ferdig bebygd situasjon på sykehusområdet (dvs. fremtidig utbygging hjemlet i områdeplanen) og om størrelse på kulvert under rundkjørsel tar hensyn til dette. Kommunen har stilt spørsmål til om det er riktig å benytte 200 års flom for vannstand i elva. Det legges til grunn at SVV har hatt nødvendig dialog med NVE om beregning av overvann og flomveier.

#### Støy og luftkvalitet

Støykart er levert og luftkvalitet vurdert under planarbeidet.

Luftforurensning er beregnet, basert på beregnede trafikkmengder i 2045. Konklusjonen er at planområdet generelt vil ha god luftkvalitet uansett om det er fri ferdsel eller reservert kollektivtrafikk over broa. Ingen boliger blir liggende i gul sone.



Generelt vurderer SVV en økning med 3-4 dB for fremskrevet situasjon i 2045 langs Torridalsveien, hvilket er en merkbar endring. Boliger i Torridalsveien 110 A og B berøres av rød støysone dersom bro blir reservert for kollektiv og beredskap. Planen sikrer etablering av støyskjerming i form av fasadetiltak og lokale skjermer, men det kan være behov for at bestemmelsene sikrer mer tydelig støyskjerming av boligene i Torridalsveien 110 A og B.

Støybildet i nedre del av Arenfeldts vei (dvs. mellom Kogleheia og Torridalsveien) er ikke vist på støykartet i sin helhet. Siden trafikken i dag er lav på denne strekningen antas det at økt støysjenanse kan oppleves. Ut ifra støykartene virker det til at fasadene til boligene i Arenfeldts vei vil være i gul støysone, og kan derfor ha krav til støyreducerende tiltak på fasaden. Støysjenansen økes mindre om bro reserveres for kollektiv og beredskap. Støykartet bør derfor vise hvilke boliger lander i gul støysone helt frem til Kogleheia.

#### Veinavn

Ny bro må tildeles nytt navn. Kommunen foreslår *Egsbroa*. Navnet referer til sted, samt uttales og skrives på sørlandsk dialekt. Navn må høres sammen med planforslaget og vedtas av by- og miljøutvalget ved sluttbehandling av planen. Christianssand Byselskab og historielaget skal høres. Statens vegvesen har i tillegg sendt veinavn til høring ved Kartverket og Språkrådet i epost datert 29.april. Innspill som måtte komme før sluttbehandling vil bli behandlet på samme måte som innspill som kommer under offentlig ettersyn.

#### Kulturminner

Automatisk fredete kulturminner og viktige kulturmiljøer på Egsiden er identifisert i forbindelse med områdeplanen for Eg sykehusområde. Planforslaget medfører behov for frigiving av tre kulturminner på Egsiden angitt i plankart som #25, #26 og #27. På Sødalsiden skal det gjennomføres supplerende arkeologisk registrering under høringsperioden. Vegvesenet informerer om tett dialog med fylkeskonservatoren med tanke på frigiving av automatisk fredet kulturminner og supplerende arkeologisk registreringer.

#### Barn og unges interesser

Barn og unges bruk av arealer er beskrevet i planbeskrivelsen, men ikke planens konsekvenser for denne gruppen. Fra barn- og unges representant ble påpekt en stor bekymring for barna og unges sikkerhet i trafikken på Egsiden, der de skal krysse flere armer i rundkjøringen for å komme seg til broa, eller til *Direktørens have*. Under behandling av planen i samarbeidsgruppa ble det etterspurt om alternative, og kreative løsninger ikke kunne brukes for å redusere antall krysningspunkter for barna. Disse vurderinger mangler i konsekvensutredningen.

Kommunen har hatt et ønske om at barn og unge skal medvirke ved utforming av grøntområdene innenfor #10 og o\_GF4. Dette friområde er i dag en parkeringsplass, og at barna skal kunne medvirke for å bidra i utforming og innhold til dette nye friområde rett ved *Direktørens have*, er et positivt og rimelig tiltak. Kommunen har vært tydelig på dette og ønsker derfor at dette sikres ved en ekstra bestemmelse i § 1.5.

Universell utforming, tilgjengelighet for gående og syklende og folkehelse er beskrevet i planbeskrivelsen.

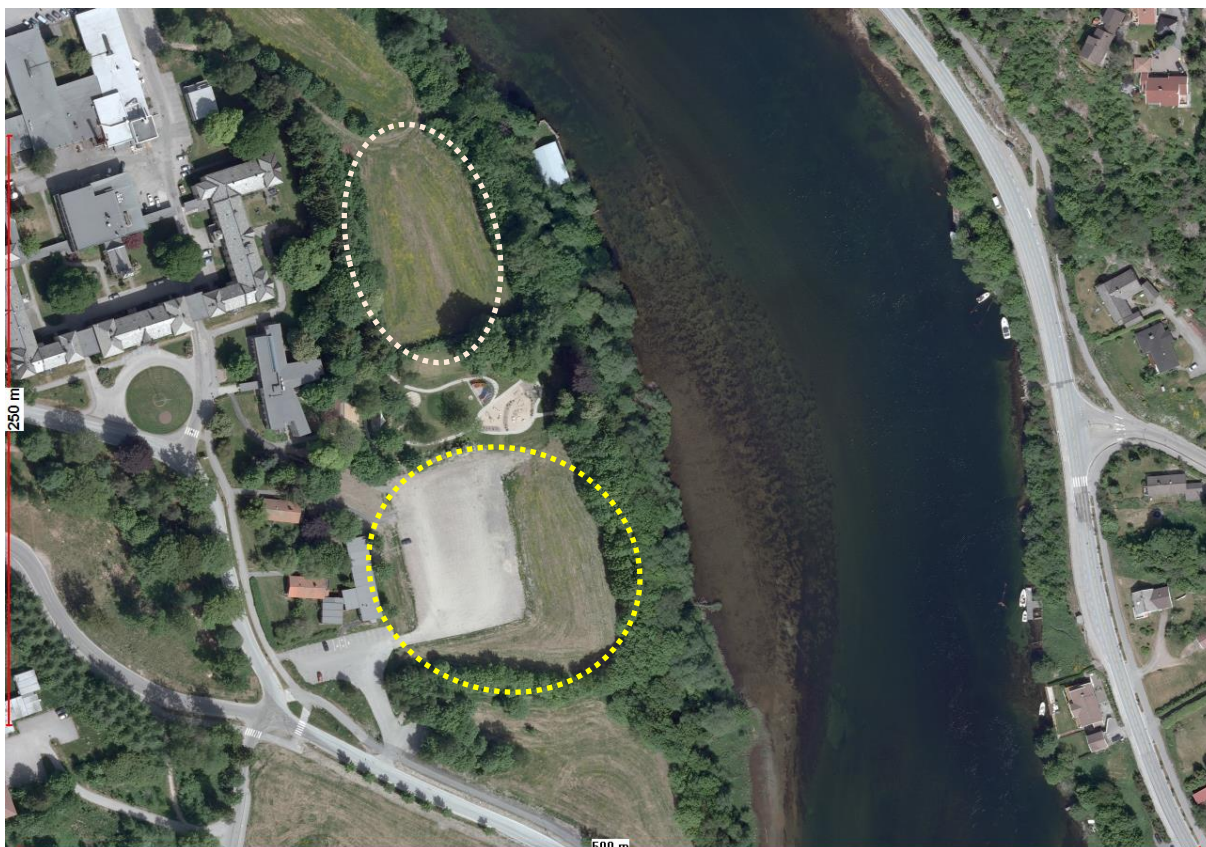
#### Risiko- og sårbarhetsanalyse og ytre miljøplan

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse, samt en ytre miljøplan for håndtering av hendelser under både anleggs- og driftsperioden. Bestemmelsene sikrer at disse oppdateres før anleggsarbeid settes i gang. Det vises for øvrig til rapportene i deres helhet for nærmere beskrivelse av hendelser og nødvendige risikoreducerende tiltak.

#### Matjord

Noen av arealene som brukes til å høste gress på Egsiden blir berørt av det nye veianlegg (ca. 1,2 daa) og av midlertidig rigg- og anleggsområder (ca. 2,8 daa). Det gjelder

hovedsakelig arealer øst for dagens parkering (innenfor o\_GF4 og #10 på plankartet) og lite jorde øst for det gamle bygget.



Med gul sirkel er arealer som berøres av ny bru og midlertidig anleggsområder, med hvit sirkel er arealer som berøres av midlertidig anleggsområde for erosjonssikringstiltakene i #2 og #3. Sykehuset har sagt seg villig til å legge til rette for anleggsveier og riggområder over sin eiendom, når det gjelder etablering av erosjonssikringstiltakene langs elva. Det er mulig at andre anleggsvei kan finnes enn over grøntarealer (innenfor #10), men noe matjord ved den hvite sirkel vil antakeligvis berøres under anleggsperioden uansett løsning for anleggsvei.

### Naturmangfoldloven §§ 8-12

Området på Egsiden er tidligere godt undersøkt med tilleggsregistreringer gjort i forbindelse med planarbeidet for områdeplanen. Planområdet for ny bro er generelt grundig beskrevet og vurdert med hensyn til naturmangfold. Konsekvenser av tiltaket er belyst og avbøtende tiltak vurdert. Forhold under anleggsperioden er også beskrevet. Se nærmere beskrivelse i planbeskrivelsen og rapport om ikke prissatte konsekvenser.

Kommunen vurderer at kunnskapsgrunnlaget (§8) er tilstrekkelig. Konsekvensene av tiltaket når dette er ferdig bygget og i drift er ikke dramatisk negative, men dette forutsetter stor grad av bevissthet rundt naturmangfold i anleggsfasen. Det er særlig verdiene knyttet til store trær i parkanlegget rundt sykehuset, og den spesielle kantvegetasjonen ved elvebredden som vil bli påvirket av tiltaket. Kommunen er enig i denne vurdering og vurderer at samlet belastning er lite negativt for naturmangfoldet i området (§10-12), særlig med tanke på broas betydning for tilgjengelighet og beredskap for sykehuset. Tiltaket har betydelig samfunnsnytte. Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være ivaretatt.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

#### Vei og teknisk infrastruktur

Opparbeidelse av samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur innenfor planområdet er forutsatt finansiert gjennom Bymiljøavtalen. Fordeling av driftsansvar, og dermed driftskostnader, mellom fylkeskommunen, vegvesenet og kommunen er ikke avklart. Kommunen ønsker at dette blir avklart i løpet av høringsperioden.

### *Grønninfrastruktur*

Kommunen ved parkvesenet skal stå for drift av turvei og friområder. Kostnadene er anslått til ca. 33.000,- (2015-priser). Økte driftskostnader foreslås lagt inn ved rullering av handlingsprogrammet.

### Oppsummering

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten vurderer at hovedgrepet er i tråd med føringer gitt i tidligere planprosesser. Konsekvensutredningen er gjennomført i tråd med godkjent planprogram. Planens konsekvenser for barn og unge må belyses nærmere i plandokumentene og det foreslås en ekstra bestemmelse under §1.5 for å sikre barnas medvirkning når riggområde innenfor #10 tilbakeføres til grøntareal. Dette legges inn som ekstra vedtakspunkt. Nytt veinavn må høres under offentlig ettersyn og eget vedtakspunkt sikrer dette. Planen anbefales lagt ut på offentlig ettersyn.

Christina Rasmussen, 24.05.2016

# **Punkt 118/16: Havnegata og Vestre Strandgate - detaljregulering - fastsetting av planprogram**

## **Bilag**

Planprogram Ny Havnegate Juni 2016.pdf

Havnegt\_innspill\_samla.pdf

Arkivsak-dok. 201601018-17  
Saksbehandler Elin Aabel Bergland

Saksgang  
By- og miljøutvalget

Møtedato  
09.06.2016

### **Havnegata og Vestre Strandgate - detaljregulering - fastsetting av planprogram**

Formålet med denne saken er å fastsette planprogrammet, samt å informere by- og miljøutvalget om de merknader og innspill som er kommet inn.

Planen er vurdert til ikke å utløse konsekvensutredning, da den i all hovedsak er i samsvar med gjeldende planer. Det er likevel utarbeidet et planprogram. Hensikten med planprogrammet er å gjøre rede for planarbeidet som igangsettes, beskrive prosess og medvirkning samt belyse problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn. Planprogrammet gir føringer for planbeskrivelsen som skal legges fram med planforslaget.

Detaljreguleringen skal finne en løsning for ny Havnegate som skal fungere for både gående, syklister og biler samt tungtrafikk og godstog til containerhavna så lenge denne er på Lagmannsholmen. Busstrafikk skal gå via Vestre Strandgate. Det er altså mange trafikanttyper som skal ivaretas innenfor samme areal, og i planarbeidet må man ha fokus på å finne løsninger som fungerer godt for alle.

En del av innspillene til planprogram og planoppstart er knyttet til konkrete trafikkløsninger, og er ikke tatt inn i planprogrammet. Planprogrammet går ikke helt ned i detalj på hvilke løsninger som skal utredes, men en sentral del av planoppgaven er å finne en optimal løsning for alle trafikantgrupper med utgangspunkt i planprogrammet punkt 8.3.6. Gjennom dette vil innspillene ivaretas i videre arbeid med planen. Vegvesenets trafikkmodell vil i prosessen bidra til å gi svar på hvordan trafikken bør fordeles på de to gatene, hvilke begrensninger som bør legges på biltrafikk for å nå målet om nullvekst i privatbilisme mv.

Fylkeskommunen har spilt inn et ønske om en hinderfri framkommelighet for bussen. I planen må man finne en løsning som ivaretar busstrafikk, men at framkommeligheten blir helt hinderfri er tvilsomt, all den tid man planlegger i eksisterende bystruktur, og det også skal tas hensyn til gående, syklende og til en viss grad privatbiler. Det er også kommet innspill om at planen må åpne for at kollektivtraseene gjennom Kvadraturen kan endres i framtida, og at planen må ha fleksibilitet i forhold til dette. I planprogrammet som nå legges fram, er det tatt høyde for dette i punkt 8.3.6, ved at reguleringsplanen skal ha fleksibilitet i forhold til at kollektivtraseen gjennom Kvadraturen kan bli endret i framtiden. Planen skal altså ikke ødelegge for muligheten til en eventuell endring av bussystemet i Kvadraturen, men den forutsetter ikke en endring.

Et annet viktig punkt som er trukket fram i flere innspill, og som også kommunen er opptatt av, er at barrierevirkning av ny Havnegate og Vestre Strandgate mellom byen og sjøen må begrenses. Spesielt gjelder dette i forlengelsen av Rådhusgata, der man ønsker å etablere en plass som bidrar til å knytte sammen Kvadraturen og sjøen. Dette forholdet vil vi ha stort fokus på i arbeidet med planen

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten vurderer at planprogrammet er dekkende for å belyse formål med planarbeidet, forholdet til overordna planer og føringer, planprosessen og hvilke tema som skal vurderes i planarbeidet.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at planprogrammet vedtas.

Forslag til vedtak

By- og miljøutvalget fastsetter planprogram for Havnegata og Vestre Srandgate, sist datert juni 2016.

Venke Moe  
Plan- og bygnings sjef

Elin Aabel Bergland  
Saksbehandler

**Trykte vedlegg:**

1. Planprogram, sist datert juni 2016
2. Innspill til planprogram og oppstartsvarsel

## **BAKGRUNN FOR SAKEN**

Det ble i 2011 utarbeidet en konseptvalgutredning for samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Prosjektet ny havnegate inngår i det vedtatte konseptet «Ytre ringveg» og ligger inne i fase 2 med bygging etter 2017. Planen utarbeides som en detaljregulering fordi bygging forventes innenfor et 10-års perspektiv.

Formålet med reguleringen er å etablere ny Havnegate som kobler seg til eksisterende gate slik den er regulert i plan for E18/E39 Gartnerløkka-Meieriet. Infrastrukturen er i stor grad avklart, og planprosessen har til hensikt å få en bedre helhet, tydeligere fordeling av trafikk og bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Planarbeidet er vurdert til ikke å utløse konsekvensutredning, da den i all hovedsak er i samsvar med gjeldende planer. Statens vegvesen har i samarbeid med Kristiansand kommune likevel valgt å utarbeide planprogram og vurdere særskilte temaer for å få en god planprosess.

Planarbeidet ses i samarbeid med Kristiansand kommune sitt arbeid med kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, del 2. Det er opprettet en arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen og Kristiansand kommune for samordning av planarbeidene.

Statens vegvesen har også opprettet en ekstern samarbeidsgruppe der representanter fra Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, Vest-Agder fylkeskommune, Jernbaneverket, Kristiansand havn, Kristiansand kommune og Statens vegvesen deltar.

## **Planprogrammet**

Planprogrammet gjør rede for formålet med planarbeidet og planprogrammet, beskrivelse av dagens situasjon, mål for prosjektet, overordna rammer og føringer og hvilke tema som skal vurderes i planarbeidet.

## **Høring**

Planprogrammet lå ute til offentlig ettersyn samtidig med melding om oppstart av planarbeid i perioden 04.03.16 – 20.04.16. Det kom inn 15 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og Statens vegvesens kommentar. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten slutter seg til vegvesenets kommentarer, og har i tillegg kommentert enkelte temaer under vurderingen av planprogrammet til slutt i saksfremlegget.

### Fylkesmannen i Aust-og Vest-Agder, 19.04.2016

Miljøvernavdelingen bemerker at kommunedelplan for Kvadraturen legger til grunn en vesentlig reduksjon i antall kjørefelt i Vestre Strandgate enn hva som er skissert i hovedkonseptet i planprogrammet. I kommunedelplanen er det også «lagt til grunn at Vestre Strandgate skal nedklassifiseres på deler av strekningen og stenges for gjennomfart av ordinær trafikk mellom Skippergata og Tollbodgata, samt at det mellom Skippergata og Tollbodgata kun beholdes ett gjennomgående felt for vestgående busser. (.....) En målsetting om en bedre forbindelse mellom torvet og sjøen kan være i konflikt med 4-felts vei med mye trafikk i krysset Rådhusgata-Vestre Strandgate» Vestre Strandgate kan oppfattes som en barriere mot havneområdene. Kommunedelplanens målsetting om å begrense trafikk i Vestre Strandgate bør være førende for det videre planarbeidet. Anbefaler sterkt at det legges til grunn nullvekst i personbiltrafikk i arbeidet med trafikkanalyser. Nullvekstmålet ligger til grunn for kommende bymiljøavtale.

Er også opptatt av god utforming av trygg skoleveg fra Silokaia til Grim skole og øvrig tilrettelegging for myke trafikanter. Minner om ny revidert utgave av «samfunnssikkerhet i arealplanlegging – Kartlegging av risiko og sårbarhet» fra 2010.

*SVV sine kommentarer:*

*I planbeskrivelsen til kommunedelplan for Kvadraturen, del 1 legges det opp til at Vestre Strandgate bør stenges for gjennomfart av ordinær trafikk mellom Skippergata og Tollbodgata, og med kun ett felt for vestgående busser. Denne løsningen forutsatte en forbindelse fra Havnegata til Vestre Strandgate via Skippergata. Denne forbindelsen vanskeliggjør en god utforming av rutebilstasjonen, og den er fjernet i reguleringsplanen for Kristiansand jernbanestasjon. Vi vil imidlertid vurdere løsninger for å begrense biltrafikken i Vestre Strandgate i planarbeidet.*

*Vi ser at målsettingen om en bedre forbindelse mellom torvet og sjøen kan være i konflikt med 4-felts gate med mye trafikk i krysset Rådhusgata-Vestre Strandgate, og at Vestre Strandgate kan oppfattes som en barriere mot havneområdene. Vi vil vurdere disse forholdene i planarbeidet og legge vekt på å finne best mulig løsninger her. I arbeidet med trafikkanalysen vil det legges til grunn nullvekst i personbiltrafikken. For øvrig tas innspillet til orientering.*

#### Vest-Agder Fylkeskommune, 20.04.2016

Forslag til planprogram ivaretar i hovedsak fylkeskommunens interesser i planarbeidet, men kommenterer følgende:

- I planprogrammet må det komme tydelig fram at arbeidet skal bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, og det må innarbeides i trafikkanalysene.
- Forholdet til vedtatt plan for Kristiansand jernbanestasjon må avklares.
- Må planlegge gode løsninger for inn- og utkjøring fra rutebilstasjonen.
- Hinderfri framføring for kollektivtrafikken i Vestre Strandgate må sikres. Konklusjonene i utredning «Buss i sentrum» vil foreligge i mai 2016 og må ivaretas i planarbeidet. Reguleringsplanen må ha fleksibilitet i forhold til at kollektivtraséen gjennom Kvadraturen kan bli endret i framtiden.
- Legge til rette for gode terminalløsninger i begge retninger i Vestre Strandgate ved jernbanen, uavhengig av hvilken gate som blir østgående busstrase.
- Gatene må utformes på en måte som bidrar til å skape trygghet, trafiksikkerhet og trivsel for gående og syklende.
- Legge til rette for økt beplantning av trær langs gatene.
- Ivareta en «grønn» forbindelseslinje Nedre torv – Børsparken – sjøen på en trafiksikker måte.
- Mulig at det vil komme idéer i parallelloppdraget for Vestre havn som kan være nyttige.
- Minner om at Fylkeskommunen er vegeier.
- Gir tilslutning til planprogrammets punkter om kulturminner og kulturmiljø og byutvikling. Anmoder om at Havnelageret, Kai 6 og Sjømannshjemmet reguleres til bevaring.
- Viser til Norsk Maritimt Museum sin uttalelse ang. kulturminner. For øvrig ingen merknader ang kulturminner på land, men minner om varslingsplikten.

*SVV sine kommentarer:*

*Nullvekst i personbiltrafikken ligger som en forutsetning for planarbeidet, og det blir innarbeidet i trafikkanalysene. Vi vil ikke gjøre noen endringer i vedtatt reguleringsplan for Kristiansand jernbanestasjon. I «vår» plan vil vi lage illustrasjoner av vegløsninger forbi stasjonen og vise en mulighet for at inn- og utkjøringen til dagens parkeringsplasser på Kristiansand stasjon kan bli opprettholdt. (jf. innspillet fra Jernbaneverket). I «vår» plan skal også innarbeides god atkomst ut og inn fra rutebilstasjonen.*

*Det er et mål for planen å skape best mulig forhold for kollektivtrafikken, men den kan ikke bli hinderfri i dette som er en bygate, der også annen trafikk og myke trafikanter må ivaretas. Vi foreslår følgende tilføyelse i planprogrammet kap 8.3.6: Reguleringsplanen skal ha fleksibilitet i forhold til at kollektivtraséen gjennom Kvadraturen kan bli endret i framtiden. Sjømannshjemmet inngår ikke i planområdet, og skal ikke reguleres nå. Spørsmålet om regulering av Havnelageret og Kai 6 til bevaring vil bli drøftet med kommunen og Havna og vurdert i planarbeidet. For øvrig tas innspillene til orientering, og vil bli vurdert i det videre planarbeidet.*

#### Norsk Maritimt museum, 18.04.2016.

Planen omfatter arealer som i dag er land, men som tidligere har vært åpen sjø i tilknytning til Kristiansands gamle havneområde og «har stort potensial for marine kulturminner. (...) Eventuelle inngrep i bakken under kote 0 kan berøre maritime kulturminner, og det må da påregnes arkeologiske undersøkelser.

*SVV sine kommentarer:*

*Detaljreguleringen vil ikke legge opp til inngrep i bakken under kote 0.*

#### Jernbaneverket, 19.04.2016

Viser til Havnestrukturvedtaket (2013). Inntil containerhavna flyttes til Kongsgård-Vige skal jernbanespolet til containerhavna opprettholdes. Jernbanespolet er nylig rustet opp for å kunne ta imot trafikk igjen. Dagens transportbehov er anslått til ett godstog på 430 m pr dag, fra Voss Water i Iveland. Transportbehovet kan øke med 35 % de neste 3 årene. «Vi ser for oss at en stenging av Havnegata for kjøring av kiptog kan skape trafikkø opp mot E39, avhengig av når på døgnet det skjer». JBV mener at reguleringsbestemmelsene for E39 Gartnerløkka-Meieriet innebærer at havnespolet til enhver tid skal være operativt. JBV vil gjøre en nærmere vurdering av sporbehovet for ferjehavna. «Havnespolet forutsettes å ligge i den nye Havnegata. Togveien ut til containerhavna vil da få både tungtrafikk, personbiltrafikk og myke trafikanter. Det må gjennomføres en sikkerhets-/ risikovurdering av hvordan det skal kunne etableres en sikker togvei til containerhavna. (...) Å lede myke trafikanter gjennom et område hvor det foregår kjøring av godstog er en utfordrende kombinasjon med tanke på kontroll av risiko. Dette forhold må behandles særskilt i ROS-analysen.»

Utbyggingen av Kristiansand stasjon «er noe usikker og er skjøvet fram i tid.» Planen må derfor sikre at dagens inn- og utkjøring og parkeringsplasser opprettholdes.

*SVV sine kommentarer:*

*Jernbanespolet til containerhavna vil bli opprettholdt. Tolkingen av bestemmelsene for E39 Gartnerløkka-Meieriet vil bli drøftet i annet forum. SVV vil ta initiativ til en sikkerhets-/ risikovurdering i planarbeidet. SVV er klar over utfordringene med myke trafikanter i forhold til godstog, og dette blir et viktig forhold i risikovurderingen. Inn- og utkjøringen til dagens parkeringsplasser på Kristiansand stasjon vil bli opprettholdt.*

#### Kystverket, 20.04.2016

«Flytting av containerhavner er fremdeles uavklart, og adkomst og jernbanespor til containerhavna må derfor opprettholdes og ivaretas. Adkomst til ferjeterminalen er planlagt fra E39 via nytt kryss ved Arkivet, men planarbeidet må også vise mulig atkomst fra ny Havnegate.» Løsninger for trafikkavvikling i anleggsfasen må vurderes.

*SVV sine kommentarer:*

*Disse forholdene vil bli ivaretatt i detaljreguleringen.*

#### Iveland kommune, 27.04.2016

Planprogrammet «ivaretar ikke utviklingen i regionen og landsdelen som må benytte Kristiansand havn. Det «Grønne skiftet» ivaretas ikke på alle områder selv om det legges opp til økt tilgjengelighet for kollektivtrafikk samt økt fremkommelighet for gange og sykkel». Industriområdet på Vatnestrøm passer godt inn i det grønne skiftet ved at godstransport kan overføres fra veg til bane. Den økte aktivitet ved VOSS Water AS gir økt godstrafikk på veiene, med trafikkfarlige og miljømessige utfordringer. Har jobbet sammen med flere for å få den økende godstransporten over på jernbane, og Vennesla kommune støtter også dette arbeidet. SVV «må påta seg å vurdere konsekvensene for økt bruk av bane og båt for et større område enn Kristiansand kommune i forhold til trafiksikkerheten og miljøet. Statens vegvesen må i detaljreguleringen fronte løsninger som gir god regional veiløsning og støtter et jernbanespor til Kristiansand Havn uten krysningpunkter eller planoverganger.» Må forvente økt bruk av bane og vei, som må «etableres slik at de ikke påvirker hverandres bruksfrekvens negativt eller utfordrer sikkerheten» i Havnegata/ Vestre Strandgate.

*SVV sine kommentarer:*

*Vi mener at planprogrammet ivaretar utviklingen i regionen og landsdelen i forhold til Kristiansand havn. Jernbanesporet til containerhavna vil bli opprettholdt i «vår» plan, slik at godstransport fra Voss Water AS og andre aktører kan overføres fra veg til bane. I planen skal det innarbeides en sammenkopling av det nye jernbanesporet til ferjehavna og det eksisterende sporet til containerhavna. De detaljerte løsningene vil bli avklart i reguleringsplanarbeidet. Øvrige forhold knyttet til Kristiansand havn må ivaretas i havnas reguleringsplaner.*

Kristiansand Havn, e-post 11.05.2015

«Vi må gjøre oppmerksom på at de arealer som eies av Kristiansand havn langs havnegata ikke uten videre kan omdisponeres i reguleringsplanen. Dette gjelder arealer som i dag leies ut som parkeringsplasser ved Vestre kiosk, kai 6 og ved kongestaten. Disse arealer gir årlige inntekter til havna på ca. 1 mill. kr. I tillegg er arealene langs sjøen en viktig mulig transportakse for overføring av gods fra fergehavna til containerhavna i en situasjon hvor man skal foreta omlasting av gods til og fra bane.»

*SVV sin kommentar:*

*Innsippet vil bli vurdert i planarbeidet.*

Tollregion Sør Norge, e-post 11.04.2016

Det er 75 ansatte ved tollboden, dvs. en stor arbeidsplass. Tollvesenets biler er i dag avhengig av å kunne kjøre og parkere helt inn til inngangsdørene både mot Havnegata og Tollbodgata. Det er ikke parkeringskjeller under bygningen, er derfor helt avhengige av parkeringsarealene. Det er 30 biler i regionen.

«Besøkende i tjenestebiler og ansatte fra andre kontorer i regionen i parkerer i bakgården. Vogntog som er inne til kontroll bruker arealene mot Havnegata som oppstillingsplass ved kontroll. Regionens 2 tollbåter ligger i perioder ved «Honnørbygga» og genererer trafikk til og fra tollboden. I dag fungerer arealet mot Tollbodgata som parkerings- og adkomst-område til bygningen for personer, dvs. kunder, sjåførere og ansatte. Arealet mot havnegata benyttes til utstyr, varer og hunder. Dersom reguleringsplanen legger opp til at dagens parkeringsplasser i Havnegata fjernes, så må disse erstattes med økt tilrettelegging for parkering i Tollbodgata.»

Tollboden ble senest ombygget i 2005, og «er tilpasset våre behov og vår logistikk av tjenestemenn og varer, gjennom mange års bruk.» Bygningen er i dag godt plassert, og anmoder om at reguleringsplanen gir rom for fortsatt bruk av tollboden til dagens formål.

*SVV sine kommentarer:*

*I planarbeidet vil det bli arbeidet med løsninger for i best mulig grad å ivareta behovet for parkeringsplasser for Tollboden.*

Agder energi Varme, 04.03.2016

Ønsker å bygge fjernkjøletrase i Vestre Strandgate fra Rådhusgata til Tordenskjolds gate. Vil gjerne ha dialog om hvordan og når dette best kan løses.

*SVV sine kommentarer:*

*Dette vil bli ivaretatt i detaljprosjekteringen, som gjennomføres etter at reguleringsplanen er vedtatt.*

Christianssands byselskab, 13.04.2016

«Vi ser det som svært positivt at Vestre Strandgate får avlastning og at havneområdet får et estetisk løft.» Parkeringen må fjernes. Nord for honnørbygga «bør det anlegges en presentabel bryggekant, gjerne med trapper, slik at folk kan komme nærmere vannkanten». Gatenes siktlinjer må forbli åpne. Eventuell ny bebyggelse må planlegges i respekt for de verneverdige byggene Tollboden og Sjømannshjemmet.

SVV sine kommentarer:  
Innspillet vil bli vurdert i reguleringsplanarbeidet.

Næringsforeningen i Kristiansandsregionen, Kvadraturen Gårdeierforening og Kvadraturforeningen, 03.05.2016

Viser til at det planlegges 2-felts Havnegate med sykkelveg og Vestre Strandgate med 5-6 felt for buss og bil. «Vi frykter at et så stort veganlegg kan skape store barrierenvirkninger mellom Kvadraturen og de nye attraktive byutviklingsområdene ved havna». Det er nødvendig med en grundig planprosess og vurdere alternative løsninger, og det må ses i et langt perspektiv. Veksten i Kvadraturen med bedre byliv, flere boliger og flere arbeidsplasser må skje uten økning i biltrafikken, og dette må legges til grunn for planarbeidet. Det må gjøres en grundig vurdering av forutsetningene for planene, og det må vurderes på nytt om det er behov for ny Havnegate.

Anbefaler en «kreativ planprosess der en ser på mulighetene for hvordan gatene fysisk skal utformes slik at en både ivaretar behovet for god tilgjengelighet og god avvikling for kollektivtrafikken uten at det skapes uheldige barrierer mellom Kvadraturen og de framtidige byutviklingsområdene ved havna. Her må en være villig til å avvike fra tradisjonelle vegnormaler for å få løsninger som sikrer videre utvikling av Kvadraturen samtidig som trafiksikkerheten ivaretas. Ulike avbøtende tiltak må også vurderes, for eksempel underganger og broer, slik at det blir gode forbindelser mellom Kvadraturen og havna. Undertegnede foreninger ønsker å delta i den videre planprosessen.»

SVV sine kommentarer:

*Vi ser at målsettingen om en bedre forbindelse mellom Kvadraturen og sjøen kan være i konflikt med brede gater med mye trafikk, og at Vestre Strandgate og Havnegata kan oppfattes som en barriere mot havneområdene. Vi vil vurdere disse forholdene i planarbeidet og legge vekt på å finne best mulig løsninger her. Det er for øvrig nærmest Gartnerløkka at det er behov for den største bredden i Vestre Strandgate. Her må vi minst ha et kjørefelt for biler og et for busser i hver retning, dvs totalt 4 felt. Med en dobling av busstrafikken i framtida kan det bli behov for bussholdeplasser i tillegg. Lenger nede i Vestre Strandgate vil vi vurdere et smalere gatetverrsnitt. Vi vil gjøre trafikkanalyser av ulike alternativer og vurdere dette videre i planarbeidet. SVV er enig i at biltrafikken ikke må økes. I arbeidet med trafikkanalyser vil det legges til grunn nullvekst i personbiltrafikken.*

*Det er helt klart behov for en ny Havnegate. Dersom busstrafikken skal dobles og framkommeligheten skal være god, må mye av biltrafikken bort fra Vestre Strandgate, og ledes til ny Havnegate. Det kan ikke overføres vesentlig mer trafikk til Festningsgata. Det er dessuten viktig å ha en god forbindelse til Containerhavna. Når containerhavna flyttes og det kommer ny bebyggelse der, må den tilhørende trafikken komme i Havnegata og ikke i Vestre Strandgate.*

*Vi vil i planarbeidet se på om det blir nødvendig å avvike fra vegnormalene for å ta hensyn til bymiljøet. Vi anser det ikke som aktuelt å bygge underganger verken i Vestre Strandgate eller Havnegata, og vil ikke utrede det videre. Det ville blitt behov for løsninger med heis og/eller svært lange ramper, som både er arealkrevende, blir uheldige inngrep i bybildet, mange ville oppleve dem som utrygge, og de ville blitt vanskelig å plassere slik at de ville blitt brukt. Eventuelle bruløsninger måtte trolig være integrert i bebyggelsen, se kommentar til innspill fra Lillemarkens.*

*Statens vegvesen ønsker kreative innspill i planprosessen. Vi sendte ut over 150 brev og 4800 informasjonsbrosjyrer til beboere og næringsdrivende, inklusive Næringsforeningen med orientering om planarbeidet og invitasjon til åpen informasjonsdag 7.april, der vi ønsket kreative innspill til planen. Det kom kun 8 personer og av disse var kun en næringsdrivende. Vi vil invitere Næringsforeningen på nytt til møte i løpet av planprosessen.*

Kristiansand Venstre, 20.04.2016

Planprogrammet må åpne for at østgående kollektivtrase kan bli lagt i Dronningens gate, dette bør avklares i en helhetlig analyse. For Vestre Strandgate må flere alternativer vurderes: Midtstilte kollektivfelt, begge kollektivfelt på bysiden, shared space, bare tillatt med høyresving og envegskjørt for bil.

For ny Havnegate bør det vurderes å legge strekningen Skippergata – Dronningens gate i tunnel. Vestre Strandgate og ny Havnegate vil til sammen kunne få inntil 9 felt, det er lite forenlig med mål om å skape bedre kontakt mellom Kvadraturen og sjøen. Dessuten vil ny Havnegate legge beslag på verdifulle sjønære arealer.

*SVV sine kommentarer:*

*Spørsmålet om østgående kollektivtrase i Dronningens gate vil bli vurdert i prosjektet «Buss i sentrum» som er en del av utredningsarbeidet i forbindelse med ny Bymiljøavtale.*

*Reguleringsplanen vil vise en hovedløsning med østgående kollektivtrase i Henrik Wergelands gate som i dag, men reguleringsplanen vil bli utformet med slik fleksibilitet at kollektivtraseen kan flyttes til Dronningens gate dersom det blir vedtatt. Dette tas med som en endring i planprogrammet. Det vil bli laget illustrasjoner som viser denne løsningen.*

*Tunnel i Havnegata er vurdert og forkastet av Statens vegvesen, inngår ikke i planprogrammet og den videre reguleringsplanleggingen. (Se vurderinger nedenfor). Øvrige innspill vil bli vurdert i planarbeidet.*

Basis arkitekter AS på vegne av Havnekvartalet AS, 19.04.2016.

«Det er vesentlig at Havnekvartalets interesser blir ivaretatt i reguleringsplanarbeidet».

Arealet foran bygget mot sjøen må gis mulighet for byutvikling og ikke bli ytterligere beskåret av trafikk som vanskeliggjør atkomst og muligheter for utvikling av eiendommen på sjøsiden. Dette må ses i sammenheng med å skape attraktive byrom som vil knytte byen til sjøen. Flytting av biltrafikken fra Vestre Strandgate til Havnegata vil skape ytterligere en barriere for myke trafikanter mot sjøen, området vil bli lite attraktivt å bevege seg i, og det vil være negativt for Havnekvartalet. Ny Havnegate bør legges i kulvert, dette gir bedre kontakt med sjøen og åpner for utvikling av arealene til park og næringsvirksomhet. Kartskisse er vedlagt og gjengitt nedenfor.

Selv om Vestre Strandgate blir vanskeligere tilgjengelig for biltrafikk «er vi usikre på om det oppnås ønsket effekt med at ny Havnegate får overført denne trafikken. Det er positivt å fokusere på kollektivtransport her, men vi mener arealbruken også bør begrenses mht. veiareal. Ved å anlegge gang/sykkelvei langs «bysiden» vil en også kunne gi gående og syklende en bedre framkommelighet enn i dag. En bør unngå ekstra areal til busstopp, men la bussene stoppe i den reserverte bussfilen.»

Rådhusgata og Tollbodgata bør få sine utløp til havna slik at det er trygt å ferdes ned dit til fots, f.eks ved opphøyet kjørebane i krysningspunktene med Vestre Strandgate.



*SVV sine kommentarer:*

Forslaget ligner litt på det tidligere forslaget i forbindelse med kommunedelplan for Kvadraturen, men nå er kulverten trukket sørover slik at Havnekvartalet får kulvert foran seg. Kartskissa viser en kulvert på ca 140m. Det blir lange ramper forbi rutebilstasjonen og forbi Dronningens gate. Det blir ikke mulig å kople Havnegata til Dronningens gate og Vestre Strandgate. Trafikken må dermed ledes helt ned til Østre Strandgate før den kan komme opp igjen til Vestre Strandgate og Dronningens gate. Dette er en stor ulempe og helt uakseptabelt så lenge Dronningens gate skal være avlastningsveg for E18 Baneheitunnelen. Løsningen er slik at flere biler trolig ville velge Vestre Strandgate i stedet for Havnegata. Forslaget ville gitt økt trafikkbelastning i Østre Strandgate og/ eller Kongens gate, og det er ikke ønskelig.

Det blir dobbelt sett med gater, delvis i forskjellig høyde forbi Containerhavna og Caledonienkvartalet. Dette blir en dårlig løsning og stor barriere mot Kvadraturen når Containerhavna flyttes og området skal bli en ny bydel. Kartskissa ivaretar Havnekvartalet godt, men forskyver ulempene mot «Tollboden-kvartalet» og Caledonien-kvartalet, som får en sterk barriere mot containerhavna og det framtidige byutviklingsområdet der. Visuelt uheldig med lange ramper, som vil være spesielt uheldig for det nye byutviklingsområdet på Containerhavna (når den flyttes).

Jernbanesporret er foreslått lagt i ny trase nærmere sjøen og godt inn på Containerhavna. Det må dermed graves opp og legges på nytt over en strekning på ca 380 m. Sporet er foreslått gjennom en ny park mot sjøen, videre integrert i et nytt bygg og tvers over to plasser. Det er lite sannsynlig at vi vil få tillatelse til å etablere nytt jernbanespor slik. I planskissa er det ikke vist atkomst til Containerhavna, det er ikke mulig å få til atkomst fra Havnegata. All atkomst må da bli med ny atkomst fra Gravane. Havna avviser en slik løsning. En slik atkomst ville også skape trafikkfarlige situasjoner for ferdsel på fortauet/skolevegen fra Silokaia.

En kulvertløsning som vist ville blitt svært kostbar. Tidligere vurderinger (kulvertløsningen i kommunedelplanen) var beregnet til 200 mill kr i 2011. Denne løsningen vil bli langt dyrere, fordi her blir lengre strekninger med dobbelt gatenett, rampene må bli lengre enn kommunedelplanløsningen, og kostnader for bygging av et helt nytt jernbanespor til Containerhavna må også legges til. Det er vanskelige grunnforhold, da vi må under havnivået og det er påvist kvikkleire i området.

I denne løsningen ville vi måtte ta hensyn til havnivåstigningen. (Det trenger vi ikke når vi bygger Havnegata i dagen). Terrenget måtte bygges opp mot sjøen og det måtte gjøres tiltak ved kulvertåpningene for å unngå at kulverten fylles ved vann.

Kulvertløsningen ville også krevd større bredde forbi jernbanestasjonen/havna (pga av/påkjøringsramper til Havnelageret som krever ekstra areal.) Dette ville gitt mindre plass til nytt havnespor og framtidig ny sporplan for jernbanestasjonen.

Statens vegvesen konkluderer med at det er uhensiktsmessig å etablere en ev. kulvert så lenge containerhavna og jernbanesporret er der og Dronningensgate skal være avlastningsveg for Baneheitunnelen. Vi gjør i denne omgang bare enkle tiltak i området, og de vanskeliggjør ikke en kulvertløsning i framtida. Tunnel vil derfor ikke bli utredet videre i reguleringsplanarbeidet. Det er mange gode ideer i løsningen, og de bør vurderes på nytt når forutsetningene er endret og området skal utvikles på nytt.

For øvrig pekes det i innspillet på en del sentrale og viktige problemstillinger som vi skal vurdere i det videre planarbeidet. Tiltak for å redusere barrierevirkningen og redusere arealbeslaget vil bli vurdert. God framkommelighet for bussen er en forutsetning, men vi vil vurdere om bussen kan ha kantstopp i stedet for egne bussholdeplasser. Spørsmålet om opphøyet kjørebane i krysningspunktene i Vestre Strandgate vil bli vurdert i detaljprosjekteringen. I skissen er det foreslått ny bebyggelse i havneområdet og å beholde mange av parkeringsplassene. Dette innspillet vil bli vurdert i planarbeidet.

#### Lillemarkens AS, 22.04.2016

«Det er av stor viktighet at tilgang med privatbil til Skippergata og Gyldenløves gate, fra Vestre Strandgate, opprettholdes som i dag, både når man kommer fra Gartnerløkka og Silokaia. Uten at denne adkomsten opprettholdes, ser vi det som vanskelig å drive mange av de virksomhetene som i dag er med på å gi et viktig mangfold til Kvadraturen.»

Er negativ til en løsning med midtstilte kollektivfelt, som ville kreve at tilførsel til disse gatene fra Gartnerløkka ikke vil være mulig pga midtdeler.

«I tillegg vil vi komme med et innspill på å bygge en gangbro fra Vestre Strandgate 24C over Vestre Strandgate, over til ny rutebilstasjon. (for øvrig en idè som ble lansert for over 40 år siden). En ny gangbro videre til Havnebygget over den nye Havnegata, er også en mulighet. Man vil da kunne gå direkte fra Markens gate, via Lillemarkens, i tilnærmet samme plan, helt til sjøfronten og pir 6 området.» Viser til eksempel i Oslo.

*SVV sine kommentarer:*

*Innspillet vil bli vurdert i reguleringsplanarbeidet. Ønsket om opprettholdelse av atkomstene med tillatt venstresving til Skippergata og Gyldenløves gate som i dag, vil bli vurdert i forhold til ønsket om god trafikkavvikling og framkommelighet for kollektivtrafikken.*

*Interessant innspill om gangbru fra Lillemarkens til Rutebilstasjonen og videre til Havnelageret. Dette vil først og fremst være et tiltak som kommunen må vurdere i sammenheng med utviklingen av Rutebilstasjonen (og evt Havnelageret). «Vår» reguleringsplan vil ikke hindre muligheten for bygging av en slik bru.*

Svein Gitlestad, 12.04.2016

I Vestre Strandgate er dagens kjøremønster oppstykket og med dårlig flyt pga. atkomst til tverrgatene uansett kjøretning. Foreslår å gjøre midtdelene mer kontinuerlig, slik at kjøring til og fra tverrgatene blir med høyresving, inn og ut fra gatas «øvre» side. «Kommer bilene fra Gartnerløkka må de da svinge 180 grader via Tollbodgt, Havnegata og Dronningens gate. Denne løsningen gjør det litt vanskeligere for privatbiler, og bedre for kollektivtransporten. Det er vel også litt av hensikten med prosjektet?» Kartskisse vedlagt, med sammenhengende midtdeler fra Henrik Wergelands gate til Dronningens gate.

*SVV sine kommentarer:*

*Kontinuerlig midtdeler kan være positivt for trafikkavviklingen og vil bli vurdert i reguleringsplanarbeidet.*

## **Medvirkning**

Statens Vegvesen inviterte til åpent møte om planarbeidet 7. april. Det kom 8 deltakere.

## **Samarbeidsgruppa for bydelen**

Planprogrammet ble diskutert i samarbeidsgruppa i oppstartsmøtet 10.02.16. Innspill fra samarbeidsgruppa er innarbeidet i planprogrammet.

## **PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING AV PLANPROGRAMMET**

Detaljreguleringen skal finne en løsning for ny Havnegate som skal fungere for både gående, syklister og biler samt tungtrafikk og godstog til containerhavna så lenge denne er på Lagmannsholmen. Busstrafikk skal gå via Vestre Strandgate. Det er altså mange trafikanttyper som skal ivaretas innenfor samme areal, og i planarbeidet må man ha fokus på å finne løsninger som fungerer godt for alle.

Når den tid kommer at containerhavna flyttes til Kongsgård/Vige, vil trafikkbildet bli annerledes ved at godstog og tungtrafikk forsvinner, og dette vil gi en større frihet med tanke på utforming av gate-/trafikkareal og bruk av området.

En del av innspillene til planprogram og planoppstart er knyttet til konkrete trafikkløsninger, og er ikke tatt inn i planprogrammet. Planprogrammet går ikke helt ned i detalj på hvilke løsninger som skal utredes, men en sentral del av planoppgaven er å finne en optimal løsning for alle trafikantgrupper med utgangspunkt i planprogrammet punkt 8.3.6. Gjennom dette vil innspillene ivaretas i videre arbeid med planen. Vegvesenets trafikkmodell vil i

prosessen bidra til å gi svar på hvordan trafikken bør fordeles på de to gatene, hvilke begrensninger som bør legges på biltrafikk for å nå målet om nullvekst i privatbilisme mv.

Fylkeskommunen har spilt inn et ønske om en hinderfri framkommelighet for bussen. I planen må man finne en løsning som ivaretar busstrafikk, men at framkommeligheten blir helt hinderfri er tvilsomt, all den tid man planlegger i eksisterende bystruktur, og det også skal tas hensyn til gående, syklende og til en viss grad privatbiler. Det er også kommet innspill om at planen må åpne for at kollektivtraseene gjennom Kvadraturen kan endres i framtida, og at planen må ha fleksibilitet i forhold til dette. I planprogrammet som nå legges fram, er det tatt høyde for dette i punkt 8.3.6, ved at reguleringsplanen skal ha fleksibilitet i forhold til at kollektivtraseen gjennom Kvadraturen kan bli endret i framtiden. Planen skal altså ikke ødelegge for muligheten til en eventuell endring av bussystemet i Kvadraturen, men den forutsetter ikke en endring.

Et annet viktig punkt som er trukket fram i flere innspill, og som også kommunen er opptatt av, er at barrierevirkning av ny Havnegate og Vestre Strandgate mellom byen og sjøen må begrenses. Spesielt gjelder dette i forlengelsen av Rådhusgata, der man ønsker å etablere en plass som bidrar til å knytte sammen Kvadraturen og sjøen. Dette forholdet vil vi ha stort fokus på i arbeidet med planen

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten vurderer at planprogrammet er dekkende for å belyse formål med planarbeidet, forholdet til overordna planer og føringer, planprosessen og hvilke tema som skal vurderes i planarbeidet.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at planprogrammet vedtas.

Elin Aabel Bergland  
24.05.16

## **Punkt 119/16: Bliksheia 32 - 59/43 - Tilbygg - Klage**

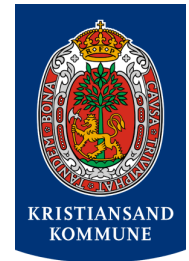
### **Bilag**

Klage på vedtaket av 28.04.16.pdf

Plan- og bygningsjefens vedtak av 28.04.16.pdf

Søknad.pdf

Naboprotest.pdf



Arkivsak-dok. 201602727-5  
Saksbehandler Marius Raael

Saksgang  
By- og miljøutvalget

Møtedato  
09.06.2016

### **Bliksheia 32 - 59/43 - Påbygg - Klage**

#### **Sammendrag:**

Saken gjelder klage på kommunens vedtak av 28.04.16 om avslag til påbygg samt terrasse til eksisterende kjedehus. Tiltaket ble vurdert å være i strid med § 1 og § 4 vedrørende ensartet utforming i reguleringsplan for del av gnr. 59, bnr. 27 Torsvikheia, plan nr. 166.

Tiltakshaver påklagde kommunens vedtak den 17.05.16. Klagen begrunnes ut i fra prinsippet om likhet for loven, og at like saker skal behandles likt. Det vises her til flere eksempler på tiltak som er sammenlignbare og gitt tillatelse i nærområdet, se vedlagte dokumentasjon. Videre vises det til reguleringsplanens bestemmelser og fortolkningen av disse.

Kommunen kan ikke se at det er kommet nye momenter som endrer vårt synspunkt. Som det fremgår av saken vil påbygget bryte med eksisterende ensartede utforming, og hensynet bak reguleringsplanens bestemmelse vil bli tilsidesatt. Vi er uenig med tiltakshaver i at det foreligger forskjellsbehandling, da de eiendommer han viser til ikke ligger i samme husgruppe.

Forslag til vedtak

[By- og miljøutvalget opprettholder plan- og bygningssjefens vedtak av 28.04.16. Klagen fra søker datert 17.05.16 tas ikke til følge. Saken oversendes fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder for endelig klagebehandling](#)

---

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef

---

Marius Raael  
Saksbehandler

#### Trykte vedlegg

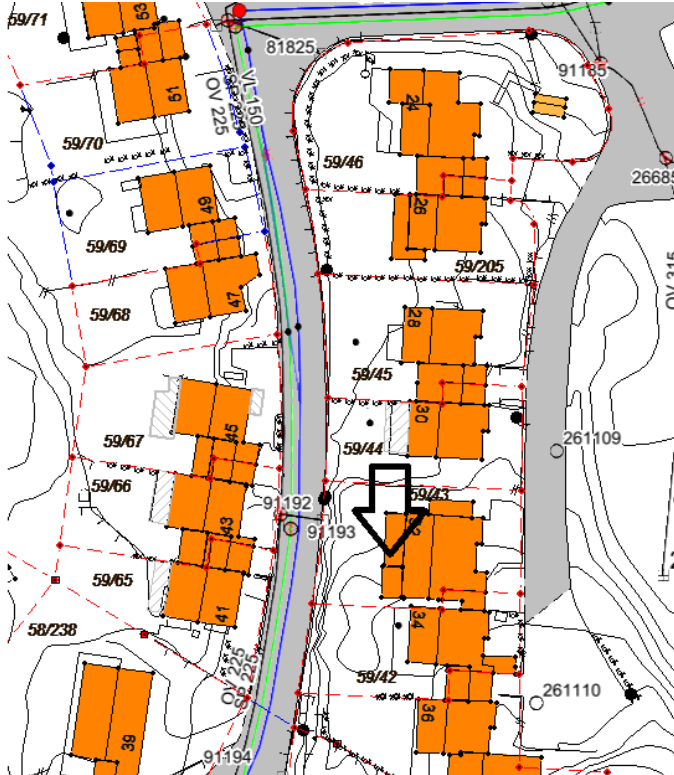
- 1 Søknad
- 2 Naboprottest
- 3 Plan- og bygningssjefens vedtak av 28.04.16
- 4 Klage på vedtaket av 28.04.16

**Utrykte vedlegg:** Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

# SAKSFREMSTILLING

## Oversiktskart

Situasjonskart:



## Gjeldende plangrunnlag

Reguleringsplan for i reguleringsplan for del av gnr. 59, bnr. 27 Torsvikheia, plan nr. 166. Godkjent 10.09.1966. Formål bolig.

Utsnitt av gjeldende reguleringsplan:



## Eksisterende forhold

Det er tale om et kjedehus/atriumhus, med et oppgitt tomte areal til 419 m<sup>2</sup>. Bestemmelser i reguleringsplanen som er relevante for tiltaket:

### § 1.

Det regulerte området er på planen vist med reguleringsgrense (rød strek).

Innenfor denne grense skal bebyggelsen plasseres i forhold til veier og tomtegrenser som vist på planen.

Mindre avvikelser kan tillates av byplanrådet når det skjer i harmoni med bebyggelsen forøvrig.

### § 4.

De øvrige tomter kan bebygges med atriumshus eller kjedehus i inntil 2 etasjer. Høyden til henholdsvis gesims og møne må ikke overstige:

For 1 etasjes bygg 3,5 m og 6,5 m.

" 2 " " 5,5 m og 8,0 m.

Høyden måles som bestemt i § 2. Avstand mellom frittliggende hus skal være minimum 8 m. Hus i samme gruppe skal ha mest mulig ensartet utforming. Hvor terrenget tilsier det kan byplanrådet tillate variert hustype.

Garasje eller biloppstillingsplass kan plasseres i tilbygg mellom husene.

Ved byggeanmeldelsen skal redegjøres for innhegninger og husenes innbyrdes forhold i samme husgruppe både med hensyn til plan, snitt og fasader.

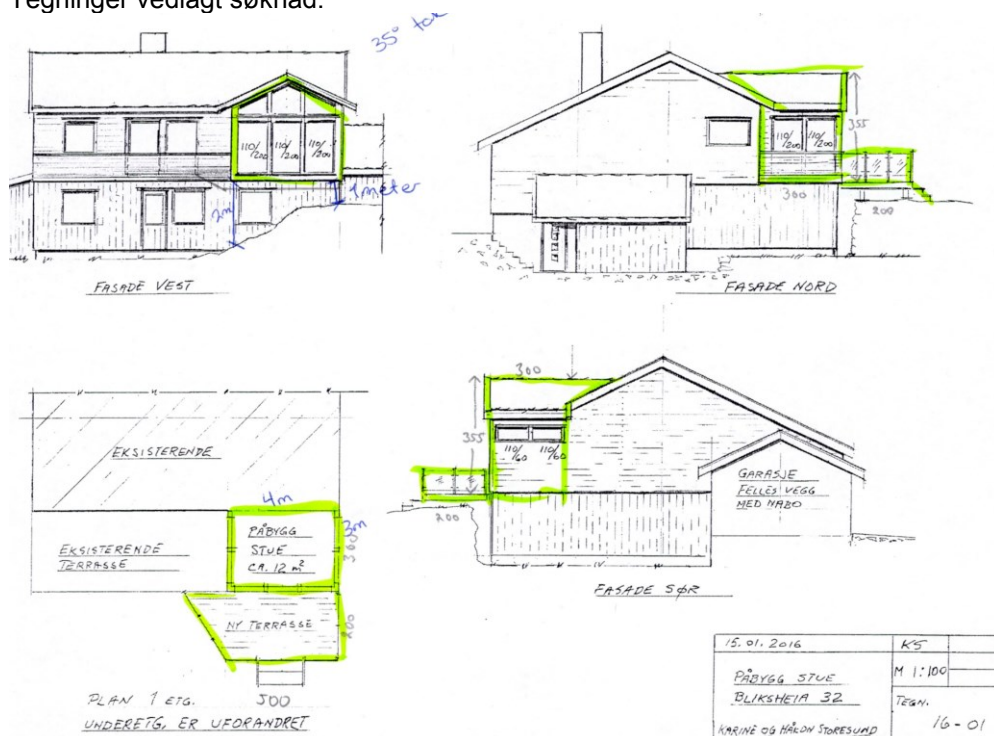
Fargen på hus skal godkjennes av byplanrådet.

## Søknaden

Kommunen mottok søknad om tiltak den 09.03.16. Kommunen utstedte avslag på søknad den 28.04.16. Kommunens vedtak ble deretter påklagd den 17.05.16. Klagen er rettidig kommet inn til kommunen.

Søknaden omfatter påbygg og terrasse til eksisterende bolig. Tiltakshaver har vist til at det er bebygd 150 m<sup>2</sup> på tomten, og at dette gir en utnyttelsesgrad på 35 %. Avstand til nabogrense er angitt til 1,5 m, og avstand til vei er angitt til 12 m, avstand til annen bygning er angitt til 0 m. Påbygget er oppgitt i tegning til 12 m<sup>2</sup>, terrasse er ikke oppgitt, men utgjør ca. 11 m<sup>2</sup>.

Tegninger vedlagt søknad:



Situasjonskart vedlagt søknad:



### **Merknader/protester**

Det foreligger protest fra Rødsvik/Løyning som er nærmeste nabo i Bliksheia nr. 34. De har kort gjengitt anført følgende: Utsikten forringes, kjedehusene vil virke mer innklemt, påbygget vil påvirke solforhold, innsyn og medføre verdiforringelse for deres eiendom.

### **Tilsvar til merknader/protester**

Det foreligger tilsvar til protest fra tiltakshaver. Han har kort gjengitt anført følgende: Det er allerede oppført en levegg som hindrer utsyn/innsyn på deres tomt, det må påregnes fortetting, det vises til solens gang og at tiltaket ikke vil påvirke solforhold og at innsynet er begrenset, verdiforringelse er en subjektiv vurdering fra klagemotpart. Det familiære behov må gå foran klagemotparts behov ifm. utsyn/innsyn.

### **Plan- og bygningssejers vedtak av 28.04.16.**

En imøtekommelse av søknaden er betinget av at det kan gis dispensasjon fra ovennevnte reguleringsplan vedrørende regulerings grense og ensartet utforming for område. Det foreligger søknad om dispensasjon for § 1.

Kommunen avslo søknaden i medhold av plan- og bygningsloven § 19-2, jfr. samme lovs § 12-4 "Rettsvirkning av reguleringsplan". Tiltaket ble vurdert å være i strid med § 1 og § 4 i reguleringsplan for del av gnr. 59, bnr. 27 Torsvikheia, plan nr. 166.

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-1 er det søkt om dispensasjon fra reguleringsplanens bestemmelse § 1, vedrørende reguleringsgrensen.

Som begrunnelse oppgir ansvarlig søker/tiltakshaver at det er tale om en eldre plan, at område generelt er mer utbygd enn som vist på planen, Gbr. 59/43 er allerede utbygd. Hensynet bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra, er å sikre at bebyggelsen plasseres innenfor de regulerte byggelinjene. Sikrer strøkskvalitet og ordnet byggemønster, lys, luft og åpenhet, terreng- og omgivelsesplassing.

Fra vår vurdering: «Plan- og bygningssejeren har vurdert at hensynene bak bestemmelsen vil bli vesentlig tilsidesatt og at en dispensasjon vil gi en særdeles uheldig presedens virkning for område, samt undergrave planen. Dette begrunnes med følgende: Vedrørende at området er generelt mer utbygd og at det er tale om en eldre plan: Reguleringsplanen er helt frem til opphører juridisk bindene for et område. At det er tale om en eldre plan hvor det er gitt dispensasjoner tidligere endrer etter vårt syn ikke det faktum. Dette underbygges av flere avgjørelser hos Sivilombudsmannen og i forarbeidene: Forarbeidene understreker i så måte viktigheten av at plan- og bygningsmyndighetene ikke må føre en dispensasjonspraksis som undergraver arealplaner, og det uttales blant annet følgende:

*«Avvik fra arealplaner reiser særlige spørsmål. De ulike planene er som oftest blitt til gjennom en omfattende beslutningsprosess og er vedtatt av kommunens øverste folkevalgte organ,*

kommunestyret. Planene omhandler dessuten konkrete forhold. Det skal ikke være en kurant sak å fravike gjeldende plan.» Videre følger det av sak 2015/1365 hos Sivilombudsmannen: «Ombudsmannen har tidligere uttalt at de hensyn som ligger til grunn for planen, vil kunne svekkes med tiden. Planens alder og områdets utvikling vil kunne ha betydning ved vurderingen av om det skal gis dispensasjon. Dersom planen over lang tid ikke er fulgt, og det vil være vanskelig å ivareta hensynene som planen bygger på, vil dette ha betydning i dispensasjonsvurderingen. Ombudsmannen har imidlertid også lagt til grunn at en gammel plan ikke automatisk mister sin relevans. Dersom det fortsatt er mulig å ivareta hensynene bak planen slik den ble vedtatt, er det i utgangspunktet av mindre betydning at den er gammel.»

Til slutt heter det i sak 2012/654 hos Sivilombudsmannen: «Jeg er enig med fylkesmannen i at forvaltningspraksis kan være et relevant moment ved tolkningen av planen. Hvilken selvstendig vekt slik praksis bør tillegges, må imidlertid vurderes konkret. Det skal mye til før forvaltningspraksis kan medføre at en planbestemmelse har mistet sin rettsvirkning, slik at det ved anvendelse av planen kan ses helt bort fra denne.»

Kommunen kan ikke se at det er gitt dispensasjoner i området som kan sammenlignes med den i nærværende sak, gitt byggets plassering i en rekk av kjedeboliger med ensartet fasadeuttrykk. Et avvik fra dette vil ikke være i tråd med reguleringsplanens formål, jf. § 4: «De øvrige tomter kan bebygges med atriumshus eller kjedehus i inntil 2 etasjer. ... Høyden måles som bestemt i § 2. Avstand mellom frittliggende hus skal være minimum 8 m. Hus i samme gruppe skal ha mest mulig ensartet utforming. Hvor terrenget tilsier det kan byplanrådet tillate variert hustype.»

Kommunen legger til grunn at det her er tale om en rekke av kjedet boliger som i dag fremstår med likt fasadeuttrykk. Et avvik fra dette tilsier at planen vil undergraves, og det bør foreligge tungtveiende grunner noe det etter vår vurdering ikke gjør i den nærværende sak. Personlige ønsker om utnyttning av tomten kan i visse tilfeller tillegges vekt, men vil ikke alene være avgjørende. I den nærværende sak kan ikke kommunen se at det foreligger slike momenter som taler for at det bør innvilges dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan gitt at formålet klart blir tilsidesatt. Subsidiært kan vi for øvrig heller ikke se at fordelene er større enn ulempene, da påbygget vil bryte med den øvrige bebyggelsen, og at den personlige gevinsten av påbygget ikke etter vår vurdering vil veie opp for ulempene det potensielt kan medføre i forhold til fremtidig presedens virkning.»

## **Klage**

Tiltakshaver påklagde kommunens vedtak den 17.05.16. Det anføres følgende:

Først og fremst er det en vurdering ut i fra prinsippet om likhet for loven som ligger til grunn for klagen, og at like saker skal behandles likt. Det anføres at det er begått forskjells behandling og uriktig saksbehandling. Det vises her til flere eksempler på tiltak som er sammenlignbare og gitt tillatelse i nærområdet, se vedlagte dokumentasjon. Videre vises det til reguleringsplanens bestemmelser og fortolkningen av disse:

For avstand til grense: «I den gjeldende reguleringsplan står det ingenting om nærhet til grense, annet enn at det i reguleringsplanens § 4 står at "avstanden mellom frittliggende hus, skal være minimum 8 meter". Det aktuelle bygg, samt nabobygg i denne søknad er ikke frittliggende hus.

I tillegg foreligger det underskrevet erklæring i søknaden med underskrift fra nabo med enighet om at vi kan bygge inntil 1,5 meter fra eiendomsgrensen – se vedlagt illustrasjonsmappe.

Videre bemerkes det at dette påbygg ikke vil komme nærmere nabogrense, enn allerede godkjent tilbygg på vår bolig som i dag er byggets 1. etasje.»

Vedrørende ensartet utforming for området: «Her viser jeg til vedlagt illustrasjonsmappe som viser et tilfeldig utvalg av hus omfattet av reguleringsplanen med ulike tilbygg/påbygg som antas godkjent av kommunen innenfor de samme vilkår som mitt påbygg er avslått på.

Det er hevet over enhver tvil at det innenfor reguleringsplanens geografiske areal per i dag ikke er ett eneste originalhus igjen. Videre er det også foretatt ulike påbygg og tilbygg som overhodet ikke følger de retningslinjer som deres avslag henviser til, jfr. gjeldende reguleringsplan og de føringer som er lagt opp mot plan- og bygningslovens § 19 -1 og § 19 – 2. Det foreligger ikke en ensartet utforming av området per i dag. Å hevde at det ikke foreligger dispensasjoner gitt av kommunen i området som kan sammenlignes med den i nærværende sak, er direkte feil. Viser her til vedlagt fotomappe med foto av Bliksheia 71 med påfallende likt påbygg som det vi har søkt om. Viser ellers til vedlagt fotomappe for flere tilfeller på dispensasjoner gitt i det aktuelle område.»

## **Plan- og bygningssejens vurdering**

Kommunen kan ikke se at det er kommet inn nye momenter som endrer vårt standpunkt. Det vises prinsipielt til vår vurdering i vedtak av 28.04.16. Deler av vurderingen er gjengitt ovenfor under eget avsnitt.

Videre vektlegges det at tiltakshaver allerede har utbygd sin tomt mer enn alle de nærliggende boligene. I tillegg vil man ved tillatelse til tiltak fraskrive seg et prinsipp i reguleringsplanen om takutbygg til eksisterende saltak som til nå ikke er brutt for denne typen kjedehus. Det vises til følgende illustrasjons bilde:



Som det fremgår av ovenstående bilde vil påbygget bryte med eksisterende ensartede utforming, og hensynet bak reguleringsplanens bestemmelse vil bli tilsidesatt. Vi er uenig med tiltakshaver i at det foreligger forskjellsbehandling, da de eiendommer han viser til ikke ligger i samme husgruppe, jf. § 4 i reguleringsplanen og ovenstående bilde. Enhver sak vurderes konkret i forhold til sine omgivelser og eksisterende nærliggende bygningsmiljø. Planen er delt inn i forskjellige områder og grupper med variasjoner, men etter vår vurdering fremstår denne gruppen fremdeles som ensartet. Det vises til vårt vedtak vedrørende gyldigheten av eldre reguleringsplaner, og sak 2015/1365 hos Sivilombudsmannen.

Tiltaket vil etter vår vurdering gi innsyn til nabotomten som ikke er påregnelig i et område som er «satt» hvor beboerne har fått god tid til å innrette seg. Eiendommen er regulert og det er angitt en byggegrense i arealdel av reguleringsplanen, tiltaket er allerede utbygd over grensen. I den forbindelse vises det til en uttalelse fra Sivilombudsmannen i sak 2011/3124: «Videre finner jeg grunn til å kommentere fylkesmannens anførsel om at tiltakshavers nabo måtte påregne en slik utvidelse av verandaen. At man må påregne en viss utvikling i tettbebygde strøk, slik at utsikt og solforhold endres, er et alminnelig utgangspunkt når det gjelder fortetning innenfor de rammene som er stilt opp i lov og plan. Når det gjelder bygging i strid med det lovbestemte kravet om fire meters avstand til naboeiendommer er utgangspunktet motsatt – borgerne skal kunne innrette seg i tiltro til de bestemmelsene som fremgår av loven.» Selv om bestemmelsen ikke kommer til anvendelse vil argumentet til Sivilombudsmannen gjelde tilsvarende for byggegrense bestemt i reguleringsplan, jf. Pbl. § 29-4 annet ledd. Hensynet bak reguleringsplanens bestemmelse § 4 vil etter vår vurdering bli tilsidesatt ved innvilgelse av dispensasjon: «Hus i samme gruppe skal ha mest mulig ensartet utforming.»

**Punkt 120/16: Holskogkilen - gnr 11/776 - klage på avslag på dispensasjon til oppføring av tilbygg til fritidsbolig**



Arkivsak-dok. 201602922-15  
Saksbehandler Øyvind Fiskaa

Saksgang  
By- og miljøutvalget

Møtedato  
09.06.2016

## Holskogkilen - gnr 11/776 - klage på avslag på dispensasjon til oppføring av tilbygg til fritidsbolig

### Sammendrag:

Det søkes om dispensasjon fra reguleringsplanens bestemmelser § 2 om areal og antall enheter. Tilbygg til hovedhytta «seksjon 1» er oppgitt til 20 m<sup>2</sup> BYA og tilbygg til «seksjon 2» er oppgitt til 18 m<sup>2</sup> BYA.

Iflg. tidligere vedtak var eksisterende hytte og tilbygg til sammen 60 m<sup>2</sup> bruttoareal etter Norsk Standard 3940.

Iflg foreliggende søknad er samlet BYA oppgitt til 103 m<sup>2</sup> og BRA 91,5 m<sup>2</sup>.

Begge tilbyggene er i 2 etasjer med innredet loft og planlagt på baksiden av eksisterende hytte fra sjøsiden.

Reguleringsplan for Buvannsområde, regulert til byggeområde fritidsbolig. Hver tomt kan bebygges med en hovedbygning på inntil 60 m<sup>2</sup> brutto grunnflate i en etasje. Byutviklingsstyret kan tillate 2 etasjer der dette er akseptabelt i forhold til landskapsestetiske hensyn og naboskap.

I vedtak fattet av plan- bygg- og oppmålingsetaten den 09.05.2016, ble det gitt avslag på søknaden pga arealbegrensningen i reguleringsplan. Vedtaket inkluderer også avslag på 2 selvstendige hytter. Det vises til at tilbygget i 1996 ble godkjent under tvil på at det kan regnes som en bygning. Det skulle bygges sammen med eksisterende bygning med halvtak.

Vedtaket er påklaget av tiltakshaver med begrunnelse som gjengitt i saken.

### Forslag til vedtak

[By- og miljøutvalget opprettholder plan- og bygnings sjefens vedtak av 09.05.2016. Klagen fra søker datert 18.05.2016 tas ikke til følge. Saken oversendes fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder for endelig klagebehandling](#)

---

Venke Moe  
Plan- og bygnings sjef

---

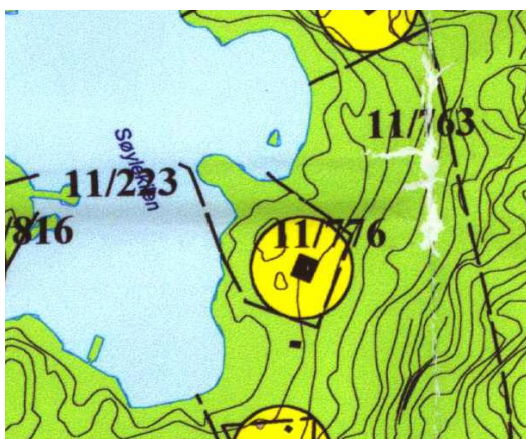
Øyvind Fiskaa  
Saksbehandler

Trykte vedlegg: Ingen  
Utrykte: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

## SAKSFREMSTILLING



Oversiktskart – plassering som vist med sort pil



Reguleringsplan



Skråfoto

### Historie

I 1996 ble det søkt om tilbygg til eksisterende fritidsbolig, der hovedhytta og tilbygget var forbundet med hverandre med et takoverbygg.

I kommunens vedtak heter det bl.a.:

*«Reguleringsbestemmelsene angir at hver tomt kan bebygges med en hovedbygning på inntil 60 m<sup>2</sup> brutto grunnflate. Det stilles ikke krav om at denne bygning skal bestå av en enhet. Plan- og bygningssjefen finner at det kan aksepteres flere enheter under forutsetning at arealkravet ikke overskrides. I dette tilfellet ble det under tvil akseptert at det kan regnes som en bygning. En medvirkende årsak til at det aksepteres, er en fornuftig, terrengtilpasset og enhetlig løsning av prosjektet.»*

I brev fra Statens kartverk den 02.07.2010, mottok kommunen retur av tinglyst dokument der ovennevnte tilbygg og hovedhytta ble seksjonert i hver sin seksjon.

*Det anmodes derfor på bakgrunn av ovenstående om at det gis dispensasjon fra planens bestemmelser i § 2 om areal antall enheter, og at tillatelse til tiltak kan gis.»*

### Historie

I 1996 ble det søkt om tilbygg til eksisterende fritidsbolig, der hovedhytta og tilbygget var forbundet med hverandre med et takoverbygg.

I kommunens vedtak heter det bl.a.:

*«Reguleringsbestemmelsene angir at hver tomt kan bebygges med en hovedbygning på inntil 60 m<sup>2</sup> brutto grunnflate. Det stilles ikke krav om at denne bygning skal bestå av en enhet. Plan- og bygningssjefen finner at det kan aksepteres flere enheter under forutsetning at arealkravet ikke overskrides. I dette tilfellet ble det under tvil akseptert at det kan regnes som en bygning. En medvirkende årsak til at det aksepteres, er en fornuftig, terrengtilpasset og enhetlig løsning av prosjektet.»*

I brev fra Statens kartverk den 02.07.2010, mottok kommunen retur av tinglyst dokument der ovennevnte tilbygg og hovedhytta ble seksjonert i hver sin seksjon.

*Det anmodes derfor på bakgrunn av ovenstående om at det gis dispensasjon fra planens bestemmelser i § 2 om areal antall enheter, og at tillatelse til tiltak kan gis.»*

#### **Søknad:**

Det søkes om dispensasjon fra reguleringsplanens bestemmelser § 2 om areal og antall enheter. Tilbygg til hovedhytta (seksjon 1) er oppgitt til 20 m<sup>2</sup> BYA og tilbygg til seksjon 2 er oppgitt til 18 m<sup>2</sup> BYA.

Iflg. tidligere vedtak var eksisterende hytte og tilbygg til sammen 60 m<sup>2</sup> bruttoareal etter Norsk Standard 3940. Dette stemmer også med søknaden som den gang ble fremlagt.

Iflg foreliggende søknad er samlet BYA oppgitt til 103 m<sup>2</sup> og BRA 91,5 m<sup>2</sup>.

Begge tilbyggene er i 2 etasjer med innredet loft og planlagt på baksiden av eksisterende hytte fra sjøsiden.

#### **Gjeldende plangrunnlag**

Reguleringsplan for Buvannsområde. Godkjent 16.9.1998. Formål byggeområde fritidsbolig.

Relevante bestemmelser i forbindelse med søknaden:

*«Hver tomt kan bebygges med en hovedbygning på inntil 60 m<sup>2</sup> brutto grunnflate i en etasje. Byutviklingsstyret kan tillate 2 etasjer der dette er akseptabelt i forhold til landskapsestetiske hensyn og naboskap.*

*Bygninger skal gruppevis utformes enhetlig.»*

#### **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 ikke å komme i konflikt med naturmangfoldloven, jf. NML § 8-12. Forholdet til naturmangfoldloven anses dermed å være tilstrekkelig belyst.

#### **Protester/bemerkninger:**

Det forelå merknader fra nabo, men denne er ikke aktuell lenger etter som søknaden er endret til også å omfatte deres del av bygningsmassen.

#### **Uttalelser fra annen myndighet:**

Fylkesmannens miljøvernavdeling skriver bl.a. følgende:

*«Kommunen må vurdere om det er grunnlag for dispensasjon. Ved vurdering av om det kan gis dispensasjon bør det også vektlegges om et positivt dispensasjonsvedtak kan gi uheldige presedensvirkninger for senere tilsvarende saker. En liberal dispensasjonspraksis vil kunne medvirke til uheldig presedensvirkning og økt utbyggingspress. Vi minner kommunen om at det kan settes vilkår ved en eventuell dispensasjon.»*

#### **Plan- og bygningssjefens kommentarer til uttalelse:**

Saksdokumentene som ble oversendt til Fylkesmannen ble sendt før kommunen mottok revidert søknad som også inneholdt tilbygg til seksjon nr. 2. Arealet er således økt med ytterligere 18 m<sup>2</sup> BYA etter oversendelsen.

#### **Dispensasjoner:**

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

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, og naboer skal varsles. Regionale og statlige myndigheter skal få mulighet til å uttale seg før det gis dispensasjon fra planer, plankrav og forbudet i § 1–8 om forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag hvis deres saksområde blir direkte berørt. Dette er viktig for å sikre at nasjonale og viktige regionale interesser blir ivaretatt. Kommunen bør ikke dispensere fra planer, lovens bestemmelser om planer og forbudet i § 1-8 når en direkte berørt etat eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

Kommunens mulighet til å gi dispensasjon er begrenset. Hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra må ikke bli vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved tiltaket vurderes opp mot ulemperne. 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.

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

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

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

Som begrunnelse oppgir søker bl.a. følgende:

*«Det søkes med dette om tillatelse til å utvide eksisterende fritidsbolig på gnr/bnr 11/776, seksjon 1 med 20 m<sup>2</sup> BYA, og seksjon 2 med 18 m<sup>2</sup> BYA. Utvidelsene er planlagt bak eksisterende hytte, og skal romme soverom og bad/WC i begge seksjonene. Dette vil gi dagens hytter økt brukbarhet, og være bedre tilpasset de behovene eierne har for soverom og oppholdsrom på en flate. Tilbyggene utformes med saltak med samme takvinkel som eksisterende hytte, og vil grunnet liten grunnflate ikke få måleverdig areal i loftsetasjen. Plasseringen av tilbyggene vil ikke være synlig fra sjøen, og vil ikke bidra til ytterligere privatisering og nedbygging av strandsonen.*

*Tomten består av to seksjoner hvorav begge er bebygget. Samlet BYA for eiendommen i dag er 68 m<sup>2</sup> BYA, samt to frittliggende bodbygninger på 5 m<sup>2</sup> (seksjon 2) og 10 m<sup>2</sup> BYA (seksjon 1). Gjeldende reguleringsplan tillates bebygget med en hovedbygning på inntil 60 m<sup>2</sup> BYA pr tomt. I tillegg godkjennes redskapsbod el.l. på inntil 5 m<sup>2</sup> i rimelig nærhet til hytta. Gjeldende reguleringsplan er fra 1998, mens den nyeste bruksenheten er godkjent i 1996. Det ble 29.02.16 innsendt søknad om tillatelse til utvidelse av kun seksjon 1. Imidlertid ønsker også seksjon 2 å bygge til sin hytte, og det sendes derfor inn revidert søknad som omfatter begge seksjonene. Iht eierseksjonslovens § 30 skal byggesaker i sameier gjennomføres med min 2/3-dels flertall av eierne, og i dette tilfellet betyr det i praksis enighet. Det vises i denne sammenheng til brev fra eier av seksjon 2 til PBOE datert 28.03.16. Revidert søknad omfattende begge seksjonene anses for et fyldestgjørende tilsvarende til dette. På bakgrunn av at det kun var eier av seksjon 2 som hadde merknader til nabovarsel vurderes det som unødvendig å foreta ytterligere nabovarsling i denne saken. Av kapasitethensyn har SPISS Arkitektur & Plan kun tegnet ut tilbygg til seksjon 1. Seksjon 2 har engasjert arkitekt Helge Rui til å skissere utvidelse av sin hytte. I fortsettelsen søkes det om selvbyggeransvar for begge seksjonene gitt den lave kompleksiteten i tiltaket.*

*Da eiendommen omfatter to bruksenheter søkes det om fravik fra TEK for energikravene jfr PBL §31-2. Eksisterende bygninger planlegges ikke oppgradert til dagens standard da disse som fritidsboliger kun benyttes i sommerhalvåret. Det vil være uforholdsmessig kostbart å skulle utbedre de eksisterende byggene, og den energireducerende effekten vil også være marginal.*

*Da tiltaket ikke er i samsvar med planens bestemmelser er tiltaket avhengig av dispensasjon. Det søkes derfor dispensasjon fra reguleringsplanens § 2 for følgende forhold:*

- Antall bruksenheter innen tomten er 2 stk
- Samlet BYA for tomten på 103 m<sup>2</sup> BYA overstiger planbestemmelsens 60m<sup>2</sup> BYA
- Det er oppført en redskapsbod på hver seksjon på 5 m<sup>2</sup> (seksjon 2) og 10 m<sup>2</sup> BYA (seksjon1)

*I plan- og bygningslovens § 19-2 vedrørende dispensasjon heter det bl.a:*

*Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering. Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler.*

*Ved dispensasjon fra loven og forskrifter til loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, sikkerhet og tilgjengelighet.*

*Gjeldende regulering tillater i utgangspunktet en bygning pr tomt. På den aktuelle tomten er det allerede godkjent oppført to enheter på til sammen 68 m<sup>2</sup> BYA. Den nyeste bruksenheten ble godkjent i 1996 og oppført i 1997, mens den eldste delen ble oppført i ca 1946. Disse er plassert på en måte som gjør at de i fjernvirkning tilnærmet fremstår som en enhet. Den aktuelle utvidelsen endrer ikke på dette preget. Vi er av den oppfatning at tiltaket til tross for at det er i strid med reguleringsplanens bestemmelser, ikke bryter vesentlig med intensjonene i planen. Hensikten med en sterk arealbegrensning i planen har vært å begrense området preg av å være nedbygget, samt å begrense privatisering-en av strandsonen i størst mulig grad. Imidlertid er det etablert en rekke fritidsboliger i Holskogkilen, og området verdi som fritids- og rekreasjonsområde er mindre enn om arealet skulle vært ubebygget i sin helhet. Man kan ut fra dette argumentere med at alle utvidelser og nybygg/tilbygg vil være negativt i forhold til å bygge ned området, men det er vår oppfatning at man kan og bør utøve skjønn i hvert enkelt tilfelle. Den omsøkte utvidelsen vil skje på en måte som ikke vil være synlig fra sjøen. Høyden på tilbygget vil være lavere enn dagens fritidsbolig, og vil således oppfattes som en svært underordnet del av bygningen. Arealet er svært begrenset, og antall bruksenheter blir uendret. Arealet bak hytta inn mot terrenget har lav bruksværdi både for eierne av fritidsboligen og som naturområde. Utbyggingen vil ikke influere negativt på naturmangfold, og vil ikke bidra til ytterligere privatisering av området.*

*Det aktuelle gårds- og bruksnummeret er seksjonert i to seksjoner. Disse to seksjonene er som nevnt bebygget med hver sin fritidsbolig. Seksjoneringen er gjennomført slik at begge seksjonene skal ha likeverdig atkomst og tilgang til brygge og strandareal. Selv om reguleringsplanen viser disse to seksjonene som en tomt, vil man kunne hevde at det vil være hensiktsmessig og rettfærdig at de to seksjonene vurderes som om det skulle være to tomter. Gitt at det allerede i dag står to fritidsboliger på seksjonene vil det ikke være urimelig å tillate at samlet grunnflate i noen grad overskrider 60 m<sup>2</sup> BYA som angitt i reguleringsplanens bestemmelser.*

*Basert på ovenstående er det vår oppfatning at tiltaket til tross for at det ikke er i samsvar med planens bestemmelser bør kunne tillates. Vi hevder at fordelene med å gi dispensasjon iht PBL§19-2 vil være større enn ulempene. Det kan ikke påvises at en dispensasjon vil ha negative konsekvenser i forhold til overordnede planforutsetninger og retningslinjer, heller ikke for helse, miljø, sikkerhet og tilgjengelighet.*

*Eventuelt presedensskapende virkning vil være minimal, da utvidelsen er liten og plassert på en måte som ikke er synlig fra sjøsiden. En eventuell dispensasjon vil ikke innebære noen form for liberalisering av vernepraksisen i strandsonen, og kan etter vår oppfatning ikke benyttes som argument for å tillate andre og større inngrep i strandsonen.*

*Det anmodes derfor på bakgrunn av ovenstående om at det gis dispensasjon fra planens bestemmelser i § 2 om areal antall enheter, og at tillatelse til tiltak kan gis.»*

Hensynet bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra er at kommunen ønsker å sikre en forsvarlig utbygging av hytteområder etter å ha gjennomført en reguleringsprosess.

#### Vurdering:

Kommunen kan gi dispensasjon dersom hensynene bak planen eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, ikke blir vesentlig tilsidesatt, i tillegg til at fordelene ved å gi dispensasjon må være klart større enn ulempene.

Plan- og bygnings sjefen konstaterer at eiendommen allerede er vesentlig nedbygd med 2 boenheter med store terrasser, jf. skråfoto i saken. Bebygd areal blir bortimot det dobbelte av hva som reguleringsplanen tillater. Det vil være svært uheldig med ytterligere avvik fra reguleringsbestemmelsene med tanke på nedbygging av strandsonen, og føre til at reguleringsplanen mister sin verdi som styringsmiddel.

Selv om tilbygget kommer på baksiden av hytta så betyr ikke dette at det er fritt frem bare det ikke blir synlig fra sjøen. En dispensasjon vil føre til nedbygging, økt privatisering av strandsonen. Det er stort byggepress i område, og en dispensasjon vil skape presedens og forventninger for andre hytteiere i samme område om at også de vil få dispensasjon.

Det vil være uheldig å dele tomte i 2 parseller med en hytte på hver eiendom. Dette vil kunne skape forventninger om at kan oppføres 60 m<sup>2</sup> på hver av eiendommene, med de uheldige konsekvensene dette vil medføre av hensyn til presedens.

De argumenter som fremføres i søknaden om dispensasjon medfører ingen samfunnsmessige fordeler, men kun tiltakshavers egne interesser.

#### Konklusjon:

Plan- og bygningssjefen konkluderer med at hensynene bak reguleringsplanen blir vesentlig tilsidesatt og at vilkårene for å gi dispensasjon ikke er tilstede

\*\*\*\*\*

### **KLAGEBEHANDLING**

#### I klagen anføres følgende:

«Bakgrunnen for avslaget er at plan- og bygningsetaten vurderer det som at vesentlige hensyn bak planen blir tilsidesatt. Dette er begrunnet i en frykt for at strandsonen og den aktuelle eiendommen får et mer nedbygget preg enn i dag. Det refereres også til at et positivt vedtak kan gi uheldige presedens-skapende virkninger.

Vi er faglig uenig i kommunens vurdering av konsekvensene av tiltaket. Det vises til at eiendommen er vesentlig nedbygget, og det ligger underforstått i denne argumentasjonen at det omsøkte tiltaket vil innebære en uheldig ytterligere nedbygging. Kommunen viser til at det ikke er fritt frem bare tiltaket ikke er synlig fra sjøen. I det aktuelle området er det vår oppfatning at dette ikke er et relevant argument. Det er tvert om svært viktig å tillegge fjernvirkningen fra sjøen større vekt enn et skråfoto fra luften fra en vinkel som aldri vil bli opplevd i praksis. Eiendommen vil ikke oppleves som mer utbygget eller "nedbygget" dersom det omsøkte tiltaket realiseres i og med at fasader, høyder og takformer vil fremstå helt uforandret mot sjøen i forhold til i dag. Antall bruksenheter vil være uendret, og det vil ikke være mulig å kvantifisere økte uheldige konsekvenser som følge av tiltaket. Ved å stille vilkår i dispensasjonsvedtaket i forhold til fjernvirkninger av tiltaket sett fra sjøen, vil kommunen kunne sikre seg mot uheldige presedensskapende virkninger i forhold til andre byggesaker. Det er vår oppfatning at det opplevde volumet fra sjøen er en vesentlig viktigere arkitektur- og landskapsfaglig vurdering enn en teoretisk arealbetraktning. Økningen i areal i forhold til reguleringsplanens bestemmelser er derfor etter vår oppfatning ikke en vesentlig tilsidesettelse i denne saken. Det anmodes i denne sammenheng om at kommunen redegjør for eventuell praksis i øvrige byggesaker i Holskogkilen. Hensikten med gjeldende reguleringsplan er i hovedsak å sikre at strandsonen ikke nedbygges slik at tilgjengeligheten for allmennheten reduseres. Det omsøkte tiltaket tilsidesetter ikke dette hensynet. Det kan heller ikke påvises at tiltaket vil innebære økt privatisering av strandsonen. Den aktuelle strandlinjen vil fremstå uendret i forhold til dagens godkjente bruk, og tilgjengeligheten for allmennheten vil være som i dag.

At tiltakshaver har en privat egeninteresse av å gjennomføre tiltaket bør ikke brukes som argument mot å fatte et positivt vedtak. At tiltaket ikke kan påvises å ha negative samfunnsmessige konsekvenser bør derimot veie tungt ved en fornyet behandling av søknaden om dispensasjon og tillatelse til tiltak.»

#### **Vurdering av klage**

Klagen anses å være rettidig innkommet.

Iflg. foreliggende søknad er samlet BYA oppgitt til 103 m<sup>2</sup> og BRA 91,5 m<sup>2</sup>, altså en betydelig overskridelse av det som er satt som maks areal i reguleringsplan.

Det er ikke slik at bare utvidelsen plasseres på baksiden av eksisterende hytte så er det nærmest fritt fram for å overskride arealgrensen på 60 m<sup>2</sup>. En slik utvidelse vil selvsagt bidra til nedbygging og privatisering av strandsonen. Kommunen har allerede strukket seg langt i denne saken da tilbygg til eksisterende fritidsbolig ble godkjent i 1996, der hovedhytta og tilbygget kun var forbundet med hverandre med kun et takoverbygg.

Plan- bygg- og oppmålingsetaten mener at hensynene bak reguleringsplanen vil bli vesentlig tilsidesatt dersom søknaden godkjennes. Dette vil også åpne opp for en helt ny praksis og reguleringsplanen vil miste sin betydning som styringsmiddel. Det er avslått andre saker i Holskogkilen med mindre tilbygg enn det omsøkte, jfr. sak 200907792.

Generelt kan man si at Holskogkilen er et pressområde. Videre er det et poeng at kommunen ønsker å behandle alle sammenlignbare saker innenfor samme plan område likt. Dette medfører at en evt

dispensasjon i denne saken, vil være med på å danne et mønster for senere avgjørelser innenfor det aktuelle planområde. Kommunen har hatt flere henvendelser fra hytteeiere i dette området som ønsker større areal, og kommunen har vært konsekvent på å ikke dispensere utover reguleringsbestemmelsenes maks areal. Kommunen skal og må vurdere dispensasjonssøknaden opp imot planområdet som en helhet. Dersom det her gis tillatelse, må det legges til grunn at kommunen også må åpne for at også andre fritidseiendommer i området kan oppføre hytter med samme størrelse. Dette vil i realiteten medføre at man har uthulet reguleringsplanens begrensninger i forhold til hytter innenfor dette planområde, og nettopp dette skal man være meget forsiktig med.

Miljøhensyn må anses å være tungtveiende i vurderingen av om det skal gis dispensasjon fra bestemmelsen om arealbegrensninger.

Man må kunne forutsette at reguleringsplanen har tatt hensyn til hvor stor del som kan bebygges på hver eiendom, samt hvor stort areal som skal benyttes som fellesområde for de øvrige hytteeierne, og at arealbegrensningene kommer som en følge av dette.

Videre er det slik at grad av utnyttning, sammen med reguleringsformålet er det viktigste premisset for utvikling av et område. Dette medfører at det skal mye til før kommunen kan gi dispensasjon fra dette punktet. Summen av dette medfører at planen blir vesentlig tilsidesatt, og at vilkårene for dispensasjon således ikke er tilstede.

Ved å tillate det omsøkte tilbygget vil eiendommen bli ytterligere bebygget, hvilke vil påvirke både den konkrete eiendom og området som helhet. Dispensasjon fra arealbegrensningen vil også medføre at reguleringsplanen på sikt uthules.

Det er også et faktum at det kun tillates en hovedhytte på eiendommen og viss en skulle tillate 2 hytter på hver eiendom så vil dette få svært negative konsekvenser mht. presedens.

De argumenter som fremføres i klagen om å stille vilkår i dispensasjonsvedtaket i forhold til fjernvirkninger av tiltaket sett fra sjøen anses ikke som en relevant løsning og er noe som alle ville kunne påberope seg og reguleringsplanen vil miste sin betydning som styringsmiddel.

## **Punkt 121/16: Meldingssaker til by- og miljøutvalget 09.06.16**

### **Bilag**

Forslag til forskrift om fredning av Dronningensgate 30 i Kristiansand.msg

Forslag til forskrift om fredning av Dronningensgate 30 i Kristiansand.msg

Varsel om mindre endring av detaljregulering for Gnr. 1 bnr. 586 m.fl, Myra.PDF

Hausebergveien 11 detaljregulering - klage på bystyrets vedtak.pdf

Justneshalvøya felt B2.PDF

Torkelsmyra skole.PDF

Kjøita FK1 og FK4.PDF

Kongens gate 45 - varsel om igangsatt arbeid med privat detaljplan



Arkivsak-dok. 201600003-14  
Saksbehandler Thore Granheim

Saksgang  
By- og miljøutvalget

Møtedato  
09.06.2016

### **Meldingssaker til by- og miljøutvalget 09.06.16**

- 66/16 Forslag til forskrift om fredning av Dronningensgate 30. Byantikvarens skriv 20.05.16. Trykt vedlegg.
- 67/16 Varsel om mindre endring av detaljregulering for GNR 1 BNR 586 m.fl., Myra. Plan- og bygningssjefens skriv 25.05.16. Trykt vedlegg.
- 68/16 GNR 6 BNR 72, Andåstangen – Fylkesmannens behandling av klage over avslag på søknad om byggetillatelse for oppføring av enebolig og dispensasjon fra plan- og bygningsloven § 18-1. Fylkesmannens skriv 19.05.16. Fylkesmannen opprettholder kommunens vedtak.
- 69/16 Hausebergveien 11 – klage på bystyrets vedtak. Plan- og bygningssjefen skriv 02.05.16. Trykt vedlegg.
- 70/16 Justneshalvøya, felt B2. Offentlig ettersyn. Plan- og bygningssjefen skriv 18.05.16. Trykt vedlegg.
- 71/16 Torkelsmyra skole. Offentlig ettersyn. Plan- og bygningssjefen skriv 23.05.16. Trykt vedlegg.
- 72/16 Kjøita F/K1 og F/K4 – endring av detaljregulering. Offentlig ettersyn. Plan- og bygningssjefens skriv 13.05.16. Trykt vedlegg.
- 73/16 Varsel om igangsatt arbeid med privat detaljplan for Kongensgate skole – Kongensgate 45. TBG Arkitekters AS skriv 23.05.16. Trykt vedlegg.

Forslag til vedtak

[By- og miljøutvalget tar meldingssakene til orientering.](#)

Thore Granheim  
Utvalgssekretær