

REFERAT |KRS| By- og miljøutvalget (2015-2019) d. 27-10-2016

Møtedato Torsdag d. 27. oktober 2016 kl. 09:00

Møtested Rådhuskvartalet møterom Gerda Ring og Anna Jensen

Indholdsfortegnelse

Møteprogram by- og miljøutvalget 27.10.16.....	3
Protokoll fra møte i by- og miljøutvalget 13.10.16.....	5
Tranestien 55 - GBR 14/1027 - Tilbygg/garasje.....	7
Holbergs gate 46 - 150/597 - rammesøknad.....	17
Østre Strandgate - fortausutvidelse og sanering av gateparkering mellom Vestre Strandgate og Festi	21
Gangdalen - 18/124,125 m.fl. - detaljregulering - offentlig ettersyn.....	24
Fartsgrenser og fartsdempende tiltak i buss- og samleveier 2016.....	34
Major Laudals vei 13 - 40/120 - søknad om dispensasjon - klage på avslag.....	38
Forslag til møteprogram 2017 for by- og miljøutvalget.....	48
Meldingssaker til by- og miljøutvalget 27.10.16.....	50
Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy.....	52

Sak 171/16: Møteprogram by- og miljøutvalget 27.10.16

Arkivsak-dok. 201600002-128
Saksbehandler Thore Granheim

Saksgang
By- og miljøutvalget

Møtedato
27.10.2016

Møteprogram by- og miljøutvalget 27.10.16

9.00 – 9.30 Informasjon om buss i sentrum v/Jan Erik Lindjord, by- og samfunnsenheten
9.45 – 10.00 Tranestien 55
10.10 – 10.25 Holbergsgate 46
10.30 – 10.50 Østre Strandgate/Kirkegata (tilbake til Rådhusgata til fots)
11.00 Møtet begynner
12.00 – 12.30 Lunsjpause

SAKSKART	
171/16	Møteprogram by- og miljøutvalget 27.10.16
172/16	Protokoll fra møte i by- og miljøutvalget 13.10.16
173/16	Tranestien 55 - GBR 14/1027 - Tilbygg/garasje
174/16	Holbergs gate 46 - 150/597 - rammesøknad
175/16	Østre Strandgate - fortausutvidelse og sanering av gateparkering mellom Vestre Strandgate og Festningsgata
176/16	Gangdalen - 18/124,125 m.fl. - detaljregulering - offentlig ettersyn
177/16	Fartsgrenser og fartsdempende tiltak i buss- og samlevereier 2016
178/16	Major Laudals vei 13 - 40/120 - søknad om dispensasjon - klage på avslag
179/16	Forslag til møteprogram 2017 for by- og miljøutvalget
180/16	Meldingssaker til by- og miljøutvalget 27.10.16

Sak 172/16: Protokoll fra møte i by- og miljøutvalget 13.10.16

Vedlegg

Protokoll By- og miljøutvalget 13.10.16.pdf



Arkivsak-dok. 201600002-129
Saksbehandler Thore Granheim

Saksgang
By- og miljøutvalget

Møtedato
27.10.2016

Protokoll fra møte i by- og miljøutvalget 13.10.16

Forslag til vedtak:

[By- og miljøutvalget godkjenner protokollen fra møte i by- og miljøutvalget 13.10.16.](#)

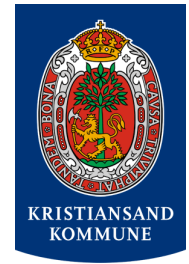
Thore Granheim
Utvalgssekretær

Sak 173/16: Tranestien 55 - GBR 14/1027 - Tilbygg/garasje

Vedlegg

Søknad.pdf

Tilleggsopplysninger.pdf



Arkivsak-dok. 201408545-12
Saksbehandler Marius Raael

Saksgang	Møtedato
By- og miljøutvalget	13.10.2016

Tranestien 55 - GBR 14/1027 - Tilbygg/garasje

Sammendrag:

Saken gjelder en dispensasjons søknad og søknad om tillatelse til rivning av garasje, oppføring av forstøtningsmur, ny garasje med flatt tak og terrasse. Tiltaket er i strid med reguleringsplan, og avstand til vei samt siktlinje. Fjernvirkningen av å etablere en terrasse på omsøkt garasje vil etter Plan- og bygningsjefen være en klar ulempe sammenholdt med avstand til vei og siktlinje. Plan- og bygningsjefen konkluderer med at fordelene ved å gi dispensasjon ikke er klart større enn ulempene etter en samlet vurdering, og at formålet vil bli tilsidesatt.

Plan- og bygningsjefen mener at tiltaket kan tillates hvis det utføres med saltak og at tilleggsareal blir kjøpt fra Kristiansand Eiendom. Konklusjonen nå er derimot at slik tiltaket er omsøkt avslås dispensasjonen.

Forslag til vedtak

By- og miljøutvalget avslår søknad om dispensasjon fra reguleringsplanens § 3 og § 4 for Tranestien 55. Det foreligger ikke en klar overvekt av fordeler og hensynet bak bestemmelsen blir tilsidesatt. Tiltaket kan godkjennes hvis det bygges med saltak og tiltakshaver får kjøpt tilleggsareal fra Kristiansand Eiendom som sikrer forsvarlig utkjøring på egen tomt.

Venke Moe
Plan- og bygningsjef

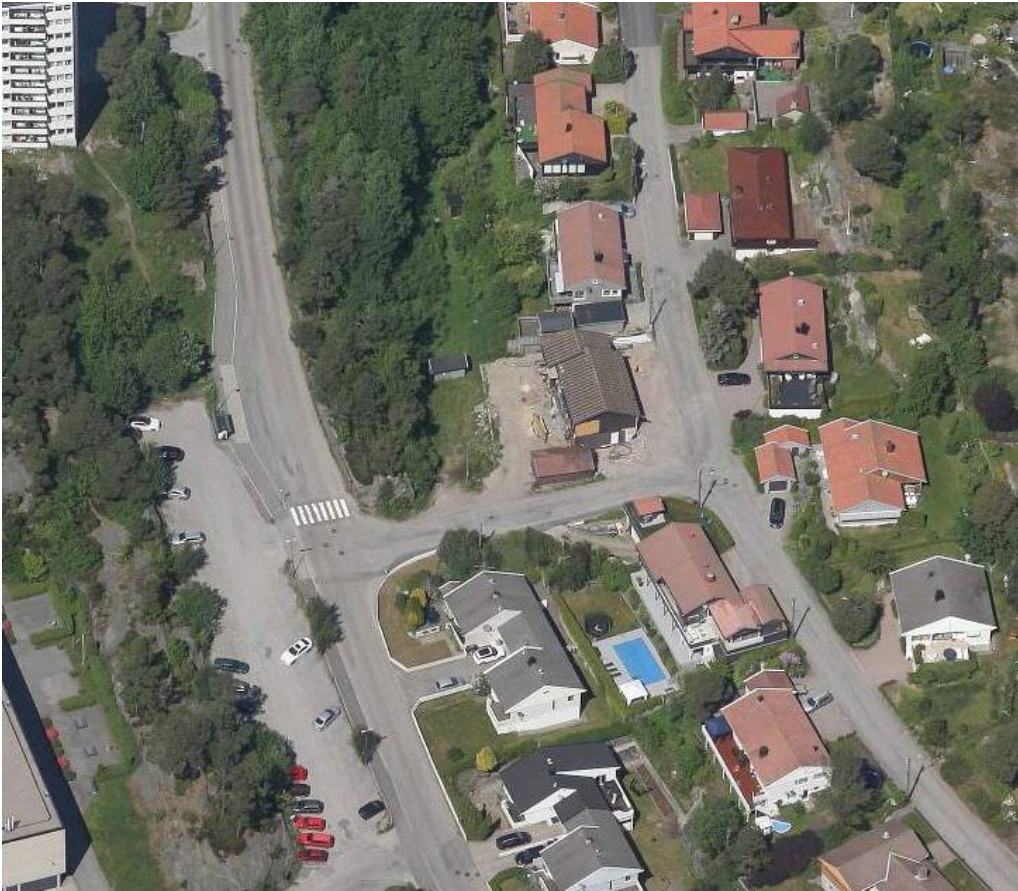
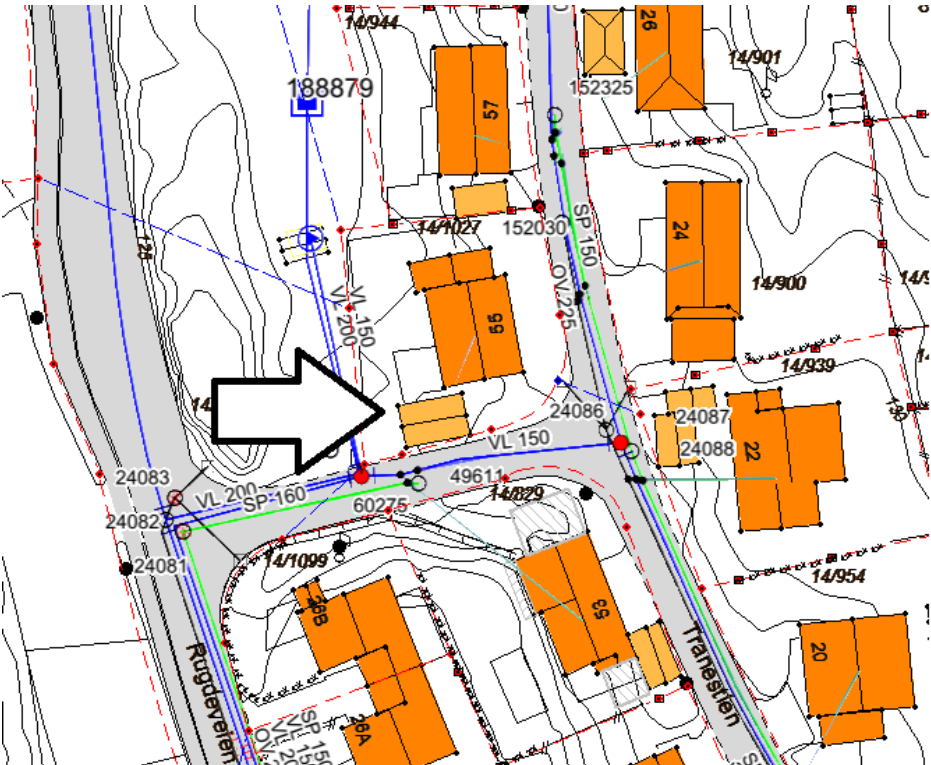
Marius Raael
Saksbehandler

Trykte vedlegg
1 Søknad
2 Tilleggsopplysninger

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart



Gjeldende plangrunnlag

Området omfattes av reguleringsplan for Slettheia V, Plan nr. 191. Stadfestet 19.10.1968. Formål bolig.

Relevante bestemmelser:

«

§ 1.

Det regulerte området er på planen vist med rød begrensningslinje. Innenfor dette området skal bebyggelsen plasseres i forhold til vegger og tomtegrenser som angitt på planen. Bygningsrådet kan tillate mindre forskyvninger av bygninger og gjøre unntak fra den viste tomteinndeling dersom spesielle grunner gjør dette påkrevet. Minsteavstand til nabogrense skal være 4 m.

§ 3.

De øvrige tomter skal bebygges med våningshus i 1 etasje. Bygningsrådet kan innenfor rammen av bestemmelsene i byggeforskriftene tillate oppført halv underetasje, dersom terrengforholdene ligger til rette for det. Takvinkel skal ikke være over 25°. Garasje kan oppføres frittstående eller sammen med våningshuset.

§ 4.

Bygningsrådet skal påse at husene tilpasses terrenget og får en harmonisk utforming med ensartet takvinkel i samme husgruppe.»

Eksisterende forhold

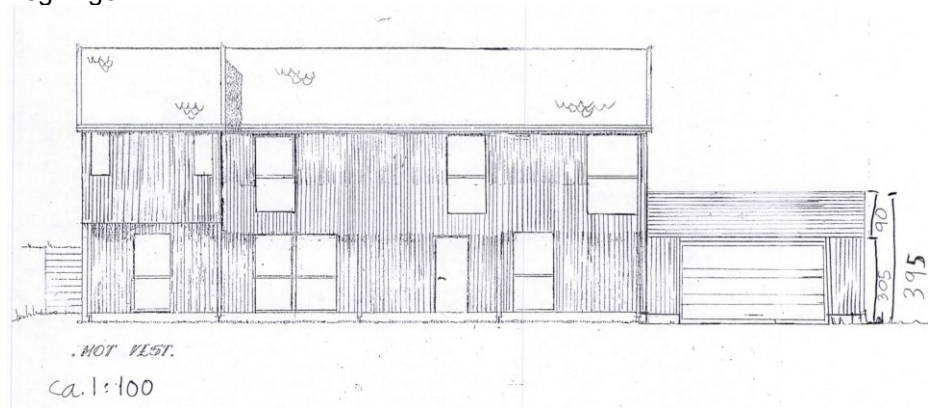
Tomten er på ca. 638 m². Boligen har et BRA på 198 m², og garasjen som er revet var oppgitt til 28 m². Huset er i to etasjer.

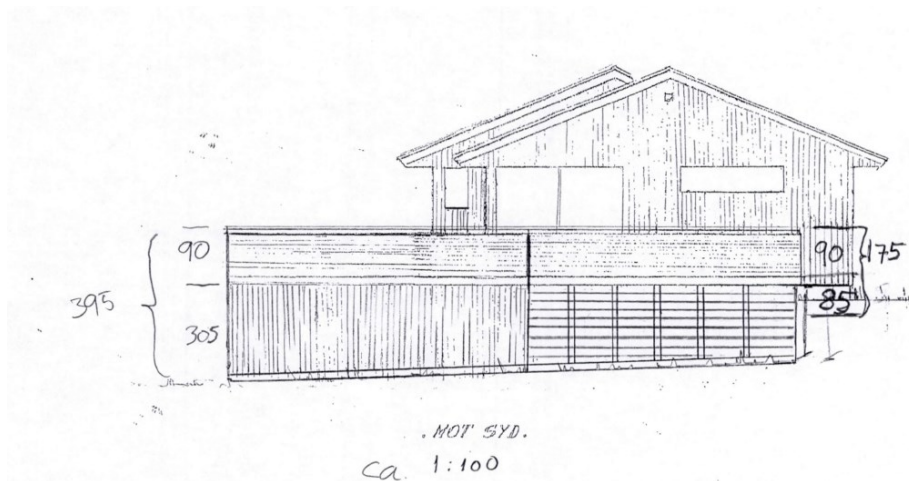
Søknaden

Kommunen mottok tips om mulig ulovlig byggevirkosomhet den 28.08.14. Den 21.01.16 utstedte kommunen forhåndsvarsel om pålegg om retting og ileggelse og tvangsmulkt. Den 03.03.16 mottok kommunen søknad om mindre støttemur, tilbygg, terrasse og garasje. Kommunen avviste søknaden den 13.04.16, da tiltaket var i strid med reguleringsplanen og var betinget dispensasjon. Den 01.09.16 mottok kommunen søknad om dispensasjon, som ble oversendt til Ingeniørvesenet for uttalelse, hvorpå ansvarlig søker kommenterte uttalelsen den 16.09.16.

Søknaden omfatter rivning av garasje, forstøtningsmur, oppføring av ny garasje med flatt tak og terrasse.

Tegninger:





Tiltakshavers kommentar:

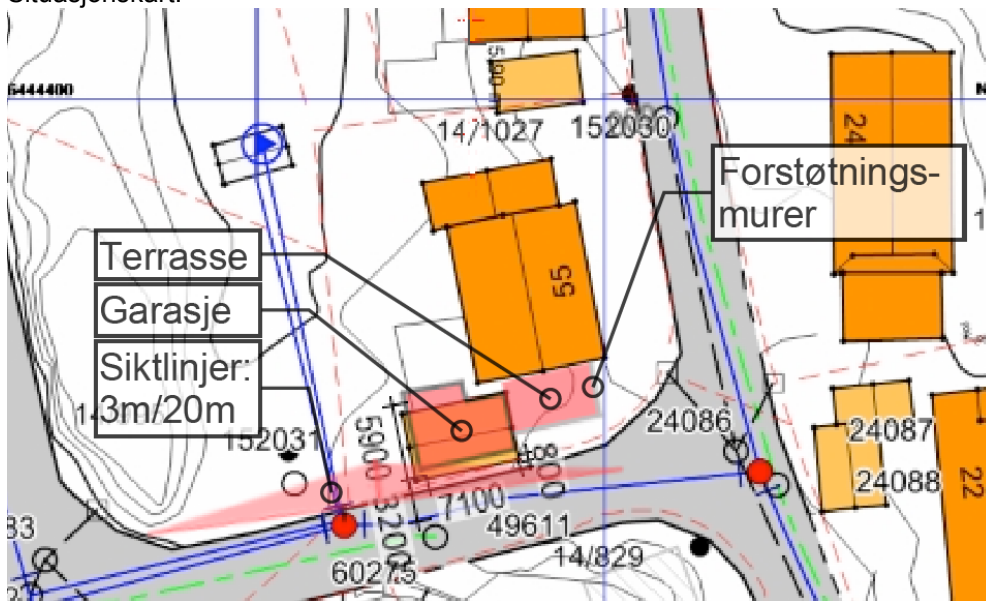
«Tiltakshaver har utført en ikke-søknadspliktig rehabilitering av fasader. I den forbindelse ble gammel nedslitt garasje revet for å komme bedre til fasader.

I god tro, etter samtaler med servicekontoret, begynte tiltakshaver å bygge opp garasjen.

Kommunen foretok en befaring etter at tiltaket ble fremlagt i lokalavisen, hvor tiltaket ble fremlagt som langt større enn det i realiteten var.

Tiltakshaver ble gjort klart over at rivning og gjenoppføring av garasjen var søknadspliktig. Murene var allerede oppført, men tiltaket ble øyeblikkelig satt på vent.»

Situasjonskart:



Uttalelse fra Ingeniørvesenet:

- «Det virker som om garasjen er plassert nærmere til eiendomsgrensen enn 1,5m som er minimum-krav til avstand for private garasjer mot offentlig vei. Under tvil kan ingeniørvesenet akseptere dagens plassering av garasjen mot at tiltakshaver installerer snøfang på taket på garasjen. Denne skal plasseres på høyre siden (mot veien) av taket.
- Minimumskrav til sikt i avkjørselen er 3x20m. På vedlagte kart er siktsonen tegnet for små. Det som er tegnet er i beste fall 3x17m som er underdimensjonering av sikten. Rygging i offentlig veg av typen A1 ved manglende sikt er ikke tillat.
- Ingeniørvesenet krever at tiltakshaver inngår leieavtale med KE om ekstra manøvreringsareal siden tilgjengelig areal på egen tomt ikke er tilstrekkelig.»

Tilsvaret til Ingeniørvesenets uttalelse:

- Tiltakshaver aksepterer vilkåret om å sikre med snøfanger/rekkverk som hindrer snøfall ut mot vei.
- Tiltakshaver rygger ikke ut i offentlig vei. Det er 5,05 meter foran garasjeport til mur i grense, og mener det er tilstrekkelig manøvreringsareal på egen tomt.

Tiltakshaver viser til bildeserie:



- Det er videre sendt inn søknad, den 16.09.16, til KE om å kjøpe et mindre tilleggsareal, som vist i vedlegg.

Plan- og bygningsjefens vurdering

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 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. 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 § 3 og § 4, vedrørende krav til takvinkel og estetikk.

Som begrunnelse oppgir ansvarlig søker følgende:

«Fortolkning av reguleringsplaner bør ses i sammenheng med eksisterende praksis. Stort antall garasjer med flatt tak/takterrasse viser tydelig at slike tiltak har vært i overenstemmelse med planen.»



- De rehabiliterte fasadene har et moderne uttrykk, og omsøkt garasje står godt i stil til bolig.
- Det er flere garasjer og boliger med flatt tak. Det vises til likestillingsprinsippet.
- Tiltaket er i samsvar med tidligere praktisert behandling i område, og man kan ikke se tiltaket er i strid med reguleringsplanens intensjoner.
- Tiltaket er ikke til hinder utvikling av andre eiendommer i området.
- Tiltaket berører ikke naturmangfoldet på en negativ måte.
- Tiltaket har ikke negativ konsekvens på offentlig infrastruktur i området, da ny garasje er plassert lengre inn på eiendommen enn tidligere.
- Alle naboer har samtykket.

Vi mener at fordelene ved å gi dispensasjon er vesentlige, og at det ikke kan identifiseres ulemper ved dispensasjonen.»

Hensynet bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra, er å sikre en enhetlig utforming.

Etter bygningssjefens vurdering bør garasjen ha saltak med takvinkel som ikke overstiger 25°, likt med huset, under henvisning til planens §§ 3 og 4:

«§ 3.

De øvrige tomter skal bebygges med våningshus i 1 etasje. Bygningsrådet kan innenfor rammen av bestemmelsene i byggeforskriftene tillate oppført halv underetasje, dersom terrengforholdene ligger til rette for det.

Takvinkel skal ikke være over 25°. Garasje kan oppføres frittstående eller sammen med våningshuset.

§ 4.

Bygningsrådet skal påse at husene tilpasses terrenget og får en harmonisk utforming med ensartet takvinkel i samme husgruppe.»

Slik garasjen er tegnet i dag med flatt tak og terrasse bør den ikke godkjennes av hensyn til fjernvirkninger av terrassen som etableres på garasjen. Terrassen fremstår etter befaring fra kommunen som svært godt synlig, og vil ikke være sammenlignbar med de øvrige terrasser i området.

Et bygg kan i seg selv være godt arkitektonisk utformet, men likevel ha mangelfulle visuelle kvaliteter på grunn av plasseringen eller sammenhengen med omgivelsene slik som i den nærværende sak. Plasseringen i landskapet er også en faktor i vurderingen, jf. Ot.prp. nr. 45 (2007-2008) s. 342. Strengheten i kravet om visuell kvalitet må vurderes i forhold til tiltakets plassering og funksjon. Det må stilles strengere krav til utformingen av tiltak som i kraft av sin størrelse eller plassering har en dominerende effekt på sine bygde eller naturlige omgivelser. Det kan være tiltak som er særlig eksponerte slik som det som her søkes oppført.

Plan- og bygningssjefen er av den klare oppfatning at eldre saksbehandlingsfeil ikke kan binde dagens forvaltning av gjeldene reguleringsplan. Det ble også en innskjerping i kommunens praksis vedrørende dispensasjoner fra 2005 i tråd med statlige retningslinjer. Vedrørende den nærværende sak er vi av den oppfatning at verken Transetien 24, 20 eller 53 er direkte sammenlignbare da de ikke er eksponert i den særlige grad og heller ikke i størrelsesomfang som det omsøkte tiltaket.

Inn- og utkjøring er også problematisk i forhold til siktlinje, og dette er et moment i vår vurdering. Det vises til Ingeniørvesenets uttalelse over. Vi mener dog at plasseringen i seg selv er grei, da den er omtrent lik den tidligere garasjen, så lenge det innhentes en erklæring om avstand til offentlig vei fra Ingeniørvesenet. Det fremheves også at det for den garasjen som er revet foreligger et samtykke til plassering fra Ingeniørvesenet. Videre er det på det rene at denne garasjen var i dårlig forfatning, slik at rivning var påregnelig med tiden og garasjens alder.

Plan- og bygningssjefen konkluderer med at fordelene ved å gi dispensasjon ikke er klart større enn ulempene etter en samlet vurdering, og at formålet vil bli tilsidesatt.

Plan- og bygningssjefen mener derimot at tiltaket kan tillates hvis det utføres med saltak og at tilleggsareal blir kjøpt fra Kristiansand Eiendom som sikrer forsvarlig utkjøring på egen tomt.

Sak 174/16: Holbergs gate 46 - 150/597 - rammesøknad

Vedlegg

Søknad mottatt 27.04.16 og 16.08.16.pdf

Merknad fra nabo og dialog med søker.pdf

Uttalelse fra byantikvar og ingeniørvesenet.pdf

Reguleringsbestemmelser for Posebyen.pdf

Brev fra Ole Lunde-Borgersen.pdf

Svar fra PBO.pdf



Arkivsak-dok. 201605358-10
Saksbehandler Morten Østerud

Saksgang
By- og miljøutvalget

Møtedato
13.10.2016

Holbergs gate 46 - 150/597 – Rammesøknad.

Sammendrag:

Den 27.04.2016 mottok plan- bygg og oppmålingsetaten (PBO) rammesøknad for gjenoppbygging av et nytt bygg med 4 boenheter etter at Holbergs gate 46 og naboeiendom ble totalskadet av brann i vinter. Eiendommen er regulert til bevaring og inngår i Posebyplanen.

Svensson Sivilarkitekter AS søker på vegne av tiltakshaver Lundegården Holbergs gate AS. Tiltaket er i strid med gjeldende reguleringsplan for Posebyen § 4 mht. utnyttelse og § 7 mht. krav om bebyggelsesplan, samt Kommuneplan for Kristiansand § 7 mht. krav om uteareal og § 11 mht. krav om parkering. Det søkes derfor om dispensasjon, jfr. pbl. § 19-1.

Den 16.08.2016 mottok PBO opplysninger om at parkeringskrav, jfr. §11, kan ivaretas på naboeiendom til tiltakshaver.

Det forelå naboprotest til omsøkte tiltak fra Skippergata 95A, men tiltakshaver/søker har vært i dialog med nabo og søknaden er bearbeidet i forhold til slik den opprinnelig var, for å etterkomme nabobemerkning.

Søknaden fremmes for By- og miljøutvalget som førstegangsvedtak.

PBO er av den oppfatning at en bør avslå søknaden og ikke gi dispensasjon, i dette tilfellet, da tiltaket er i strid med Kommuneplan for Kristiansand § 7 mht. krav om uteareal og § 11 mht. krav om parkering. Dette sett i forhold til det antall boenheter som nå omsøkes (4) og det antall boenheter (2) som PBO har dokumentasjon for i sine arkiver. Ved å gi dispensasjon kan i dette tilfellet gi presedens for lignende saker i denne del av Kvadraturen. Ut fra en samlet vurdering er PBO av den mening at hensynene bak bestemmelsene i dette tilfellet blir vesentlig tilsidesatt, slik tiltaket nå er utformet mht. antall boenheter, jfr. pbl. §19-2. PBO ber By- og miljøutvalget vurdere saken.

Forslag til vedtak:

By- og miljøutvalget viser til begrunnelse i saksfremstillingen og avslår omsøkte tiltak med 4 boenheter. Det gis ikke dispensasjon fra Kommuneplan mht. § 7 og §11 mht. krav om uteareal og parkering, da en er av den oppfatning at hensynene bak bestemmelsen i dette tilfellet blir vesentlig tilsidesatt, jfr. pbl. § 19-2.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Morten Østerud
Saksbehandler

Trykte vedlegg:

1. Søknad mottatt 27.04.2016 og 16.08.2016.
2. Merknad fra nabo og dialog med søker.
3. Uttalelse fra Byantikvar og Ingeniørvesenet.
4. Reguleringsbestemmelser for Posebyen.

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

SAKSFREMSTILLING

Gjeldende plangrunnlag:

Reguleringsplan for Posebyen

Godkjent: 29.08.1990.

Formål: Bolig / spesialområde bevaring.

Eksisterende forhold:

Holbergs gate 46 og naboeiendommen ble total skadet etter brann i vinter og lot seg ikke rehabiliterer. Det ble derfor gitt rivingstillatelse for bygget, som nå er revet. Dette ble gjort i samråd med Byantikvaren. Eiendommen er regulert til bevaring og omfattes av bevaringsbestemmelsene for Posebyen.

Søknaden

Den 27.04.2016 mottok PBO rammesøknad for gjenoppbygging av nybygg for eiendommen med fire leiligheter. Nybygget er i 2 etasjer med kjeller og loft, slik opprinnelig bygg var, før brann. Det søkes om 2 leiligheter i 1. etasje og 2 leiligheter i 2. etasje, hvor loft blir en del av leilighetene i 2. etasje. Tiltakshaver kan vise til at det tidligere har vært registrert opptil 6 boenheter på eiendommen, men har funnet det optimalt med fire mindre leiligheter med alle fasiliteter.

Nybygget får litt endring av fasadene som følge av nye krav i nye bygningsregler.

Endringene er presentert for Byantikvaren, som kan akseptere gatefasader, men har merknader til nytt fotavtrykk og fasade mot bakgård. Detaljer og utførelse søkes utført som det gamle bygget. Det er en forutsetning at nybygget får samme mønehøyde og detaljutførelse, slik det tidligere var. Allikevel er det en rekke forhold som ikke blir oppfylt ved nybygget. I søknad av 27.04.2016 søkes det derfor om dispensasjon, jfr. pbl. § 19-1, fra § 4 mht. utnyttelse, fra § 7 mht. krav om bebyggelsesplan - i gjeldende bevaringsplan, samt fra § 7 mht. krav om uteareal og fra § 11 mht. krav om parkering – i Kommuneplan for Kristiansand. Dette har sammenheng med eksisterende forhold, som eiendommens størrelse, tidligere eksisterende byggs fotavtrykk og adgang til bakgård, som lå til grunn for eiendommen før reguleringsplanen og bestemmelsene for Posebyen ble vedtatt i 1990. Dette sett i forhold til det antall boenheter som nå omsøkes.

Det har vært korrespondanse mellom Kommunen og tiltakshaver/søker mht. antall boenheter for eiendommen. Den 16.08.2016 opprettholder søker/tiltakshaver søknad av 27.04.2016 med 4 boenheter, hvor det opplyses om at dersom det er krav om ekstra parkering, kan tiltakshaver ordne med parkeringsplasser i nabogården i Kvartal 16, hvor det er tilgjengelige ledige plasser i kjelleren.

Det forelå nabo bemerkning/protest fra Skippergata 95A som gikk på hyblifisering, da det nå søkes om en 4-mannsbolig i forhold til opprinnelig 2-mannsbolig. Nabo påpeker også forhold til økt innsyn fra bakgård slik tiltaket nå er utformet. Naboprotest fra Skippergata 95A er datert 26.04.2016.

Det har vært dialog mellom søker/tiltakshaver og ovennevnte nabo, der en har kommet frem til en løsning som reduserer innsyn. Det vises til brev fra nabo av 14.06.2016 og til brev/mail av 22.06.2016 fra søker, som bekrefter dette.

Plan- bygg- og oppmålingsetatens samlede vurdering:

I utgangspunktet skulle dette være en kurant sak mht. gjenoppbygging etter at en bygning som er regulert til bevaring er blitt totalt skadet etter brann, da det iht. gjeldende bevaringsplan legges til rette for gjenoppbygging. En viser da til § 5 der det står: «Dersom brann eller annen skade nødvendiggjør riving kan/skal bygningene fortrinnsvis gjenoppbygges på samme sted og med eksteriør som tilsvarer det som var tidligere.» Forhold mht. volum, mønehøyde, fotavtrykk og eksteriør, i samsvar med § 5, har tiltakshaver/søker prøvd å etterkomme i søknaden, men det kan virke som om fotavtrykket er

økt i forhold til tidligere gatehus, som nå er revet, samt at fasader mot bakgård ikke er i samsvar med slik det var tidligere. Dette er forhold som også Byantikvar har påpekt i sin uttalelse av 20.05.2016.

I følge søknaden kan tiltakshaver vise til at det tidligere har vært registrert opp til 6 boenheter på eiendommen. Iht. vårt arkiv kan vi ikke se at dette er tilfellet, da det ikke foreligger godkjenninger for dette antall eller at dette er omsøkt tidligere. Det vi har dokumentasjon på er en registrering mht. antall boenheter i Kvadraturen som Teknisk Rådmann utførte i 1982/83 på bestilling fra Bystyret. Iht. til denne undersøkelsen er det kun registrert 2 boenheter for Holbergs gate 46. Dette stemmer også med den dokumentasjon som ellers er arkivert i kommunens arkiver i dag. Med andre ord søkes det nå om flere boenheter enn de som kommunen kan se er registrert for eiendommen i kommunens arkiver. Dersom tiltaket hadde forholdt seg til § 5 i gjeldende plan og antall enheter(2) som er registrert i kommunens arkiv, hadde en dispensert fra forhold som er omsøkt, med hjemmel i § 5 for Posebyen. Da det søkes om ett nytt bygg med 4 boenheter, vil forhold til Kommuneplanen og § 7 mht. uteareal og § 11 mht. parkering være avgjørende for tiltaket, samt forhold til bevaringsbestemmelsen § 5 mht. gjenoppbygging.

Tidligere har politikerne opprettholdt krav om at det må være 25 kvm uteareal for hver ny boenhet i Kvadraturen, jfr. § 7 i Kommuneplan for Kristiansand. Dette forhold har en ikke tidligere praktisert å dispensere fra, jfr. pbl. § 19-2. I sak for Østre Strand gate 3, i nyere tid, dispenserte derimot Byutviklingsstyret fra kravet om uteareal, da en i dette tilfellet hadde lett tilgang til parkområder i umiddelbar nærhet langs Strandpromenaden. For Holbergs gate 46 har en ikke denne mulighet mht. tilgang til grønt områder i nærheten, slik Østre Strand gate 3 hadde, så disse sakene er ikke sammenlignbare. Det å tilrettelegge med 25 kvm uteareal for hver boenhet er viktige kriterier som en må hegne om for å ivareta gode boforhold for beboerne i Kvadraturen, samtidig som det er viktig å ikke dispensere fra dette forhold, da det kan gi presedens for lignende saker for omkringliggende eiendommer i Posebyen og denne del av Kvadraturen, jfr. pbl. § 19-2.

Iht. Kommuneplan for Kristiansand og § 11 er det krav til opparbeidelse av 2 parkeringsplasser for de 4 boenhetene for eiendommen. Det er ikke kjøreadkomst til eller plass på eiendommen. Det søkes derfor om dispensasjon fra gitte forhold, jfr. pbl. § 19-1. Det opplyses for øvrig om at tiltakshaver har tilgang til parkering i Kvartal 16, hvor det er ledig kapasitet, for eiendom han eier. Ankepunktet mot å benytte disse parkeringsplassene er at disse plassene er forbeholdt og er vilkår for godkjenning av de nye boenhetene som ble oppført for Kvartal 16, for noen år siden og kan ikke tilegnes omsøkte tiltak. Ved en dispensasjon fra krav om parkering, kan dette medføre økt belastning på en allerede presset situasjon for de som i dag parkerer og bor i denne delen av Kvadraturen og Posebyen. Forhold til presedens ved å gi en dispensasjon vil være uheldig for dette boområdet.

Dette er forhold en har lagt avgjørende vekt på ved vurdering av omsøkte tiltak, samt forhold til fotavtrykk og fasader mot bakgård, som også Byantikvaren har påpekt.

PBO har vurdert dispensasjonssøknaden og har konkludert med at hensynene bak bestemmelsene og lovens formål i dette tilfellet blir vesentlig tilsidesatt. Vilkårene for å kunne gi de omsøkte dispensasjoner, fra Kommuneplanen mht. § 7 for uteareal og § 11 mht. parkering, etter plan- og bygningslovens § 19-2 foreligger ikke. PBO ber By- og miljøutvalget vurdere saken.

Sak 175/16: Østre Strandgate - fortausutvidelse og sanering av gateparkering mellom Vestre Strandgate og Festningsgata

Vedlegg

Østre Strandgate plan datert 29-6-16.pdf



Dato 3. oktober 2016
Saksnr.: 201609085-5
Saksbehandler Per Kjelsaas

Saksgang
By- og miljøutvalget

Møtedato
13.10.2016

Østre Strandgate - fortausutvidelse og sanering av gateparkering mellom Vestre Strandgate og Festningsgata

I forbindelse med bystyrets behandling av justeringer av handlingsprogram 2016-2019 og årsbudsjett 2016 ble følgende vedtatt (Saksnr: 233/15 – Sektor 5 – Teknisk, pkt. 10):

Bystyret ber om at det i løpet av 2016, som en del av allerede vedtatt reguleringsplan for torvet, også legges frem en plan der en innarbeider en betydelig reduksjon av gateparkeringen i sentrale deler av Kvadraturen. I samme plan legges det frem forslag om utvidet gågatenett, bilfrie soner og midlertidige byrom i Kvadraturen. Det skal legges til rette for bedre fremkommelighet for buss og sykkel. Forslagene utarbeides i nært samarbeid med næringslivet som berøres av tiltakene.

Arbeidet med en gatebruks- og parkeringsplan pågår og er ventet å bli fremmet for bystyret mot slutten av året. Pga nær forestående gravearbeider med fjernvarme og nye vann- og avløpsledninger, fremmes vedlagte plan datert 29.6.2016 for fortausutvidelser og fjerning av gateparkering på den ene siden i Østre Strandgate mellom Vestre Strandgate og Festningsgata. Planen fremmes allerede nå slik at istandsetting av gate med kantstein og sluk kan skje i tråd med prinsippene i den pågående planen for gatebruk og gateparkering.

Ovennevnte del av Østre Strandgate består av 3 kvartaler med varierende bredder på fortau og kjørevei. Vi foreslår å endre gateprofilen slik at fortauene blir bredere, på samme måte som kvartalene på den andre siden av Festningsgata. Følgende bredder foreslås: fortau langs sydsiden ca. 3,5 m, kjørevei/parkering 8,0 m og fortau langs nordsiden ca. 3,0 m.

Forslaget vil medføre at gateparkering på den ene siden av gata fjernes. Det er i dag ca. 95 gateparkeringsplasser i de tre kvartalene, hvorav 30 plasser i bosonen i murbyen. Ca. 42 gateparkeringsplasser fjernes, hvorav 15 i bosonen. De aktuelle gateparkeringsplassene har høyt belegg, spesielt på kveldstid utenom avgiftstiden (etter kl. 17.00). Planen legger til rette for et ensartet gateprofil med høy standard i hele Østre Strandgate. Den vil bedre forholdene for gående og syklende og vil kunne avlaste Strandpromenaden for sykkeltrafikk.

Kristiansand Parkering har anslått inntektsbortfallet ved å fjerne de 42 plassene til 0,4 mill. pr. år. I forbindelse med gatebruksplanen vil det bli foreslått endringer i tidsrommet for avgiftsparkering til senere på kvelden for å få bedre balanse mellom tilbud og etterspørsel på gateparkeringsplasser og for å begrense inntektsbortfallet der man fjerner gateparkering. Det er følgelig ikke mulig å gi et fullgodt anslag over de økonomiske konsekvensene av fjerning av de 42 plassene i dag.

Velforeningen har tidligere fremmet ønske om utvidelse av bosoneordningen i murbyen. Dette vil bli også bli behandlet i gatebruksplanen senere.

Planen ble sendt på høring til 450 huseiere, Syd-Kvadraturen velforening, Christiansands Byselskab, Kvadraturforeningen, Kvadraturen gårdeierforening og politiet. Det er flere foreninger og firmaer i de 3 kvartalene som ikke fikk tilsendt planen til uttalelse før det første saksframlegget til BMU. Disse har nå fått tilsendt planen med invitasjon til å delta på befarings med BMU 13.10.16. Innkomne merknader fra den første høringsrunden og våre kommentarer:

Christiansands byselskab, brev av 26.8.16

Byselskapet ser positivt på en reduksjon av gateparkeringen. De ber om at behov for gjesteparkering til beboere og kulturinstitusjoner vurderes, da planen berører den vedtatte «kulturaksen». De mener en økning av satsene for parkering i byen vil få uheldige sosiale konsekvenser og advarer mot dette.

Kommentar:

Fordeling av gateparkeringsplasser, utvidelse av bosonen og satsene på parkeringsavgifter vil bli behandlet i gatebruksplanen.

Kvadraturen Gårdeierforening, e-post av 17.8.16

Styret anser de foreslåtte endringene som en forbedring av miljøet i Østre Strandgate og har ingen innvendinger til planen.

Ragnar Nielsen, Østre Strandgate 27b, e-post av 26.8.16

Han har bosonekort og ber om at beboere gis fortrinnsrett til de gjenværende gateparkeringsplassen hele døgnet. Han håper det gis mulighet for lading av el-biler på gategrunn.

Kommentar:

Se kommentarer over om gateparkeringsplasser. Evt. lademuligheter av el-biler vil også bli behandlet i gatebruksplanen.

Forslag til vedtak

[By- og miljøutvalget vedtar plan datert 29.6.2016 for fortausutvidelser og sanering av gateparkering i Østre Strandgate mellom Vestre Strandgate og Festningsgata](#)

Tor Sommerseth
rådmann

Per Kjelsaas

Vedlegg:
plan datert 29.6.16

Sak 176/16: Gangdalen - 18/124,125 m.fl. - detaljregulering - offentlig ettersyn

Vedlegg

1. Plankart, datert 15.09.16.pdf
2. Bestemmelser, datert 15.09.16.docx
3. Planbeskrivelse med sjekklister for risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 09.09.16.docx



Arkivsak-dok. 201212475-17
Saksbehandler Kathrine Hesthag

Saksgang
By- og miljøutvalget

Møtedato
27.10.2016

Gangdalen - 18/124,125 m.fl. - detaljregulering - offentlig ettersyn

Sammendrag

Planområdet ligger på Strai ca. 6 km nord for Kristiansand sentrum.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for oppføring av to eneboliger på allerede fradelte tomter, samt opparbeide offentlig sandlekeplass. Planen regulerer også friområde, naturområde, eksisterende atkomstvei, trafo og et felles garasjeanlegg

Reguleringsplanen bidrar med ny sandlekeplass for nærområdet. Kommunens areal reguleres til friområde. Det er positivt at kollens ytterrand reguleres til naturområde for å unngå for stor eksponering i terreng og ovenfor naboer. Plangrepet med eneboliger viderefører dagens bebyggelsesstruktur. Det er ikke behov for oppgradering av vei, men atkomstveien reguleres for å sikre areal i fremtiden.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten har i prosessen vært opptatt av å bygge videre på dagens eneboligstruktur, samt å unngå for stor eksponering for naboene da tomtene ligger høyt oppe på en kolle. Planens hovedgrep er i tråd med kommuneplanen. Planen fraviker kravene i kommuneplanen angående gjesteparkering, størrelse på sandlekeplass og bidrag til kvartalslek.

Plan-, bygg- og oppmålingsetatens anbefaler at planen legges ut på offentlig ettersyn.

Forslag til vedtak

1. [By- og miljøutvalget legger detaljregulering for Gangdalen – 18/124, 125 m.fl. sist datert 15.09.16, med bestemmelser sist datert 15.09.16, ut til offentlig ettersyn.](#)

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

Kathrine Hesthag
Saksbehandler

Lovpålagte vedlegg

1. Plankart, sist datert 15.09.16
2. Bestemmelser, sist datert 15.09.16
3. Planbeskrivelse, med sjekklister for risiko- og sårbarhetsanalyse, sist datert 09.09.16

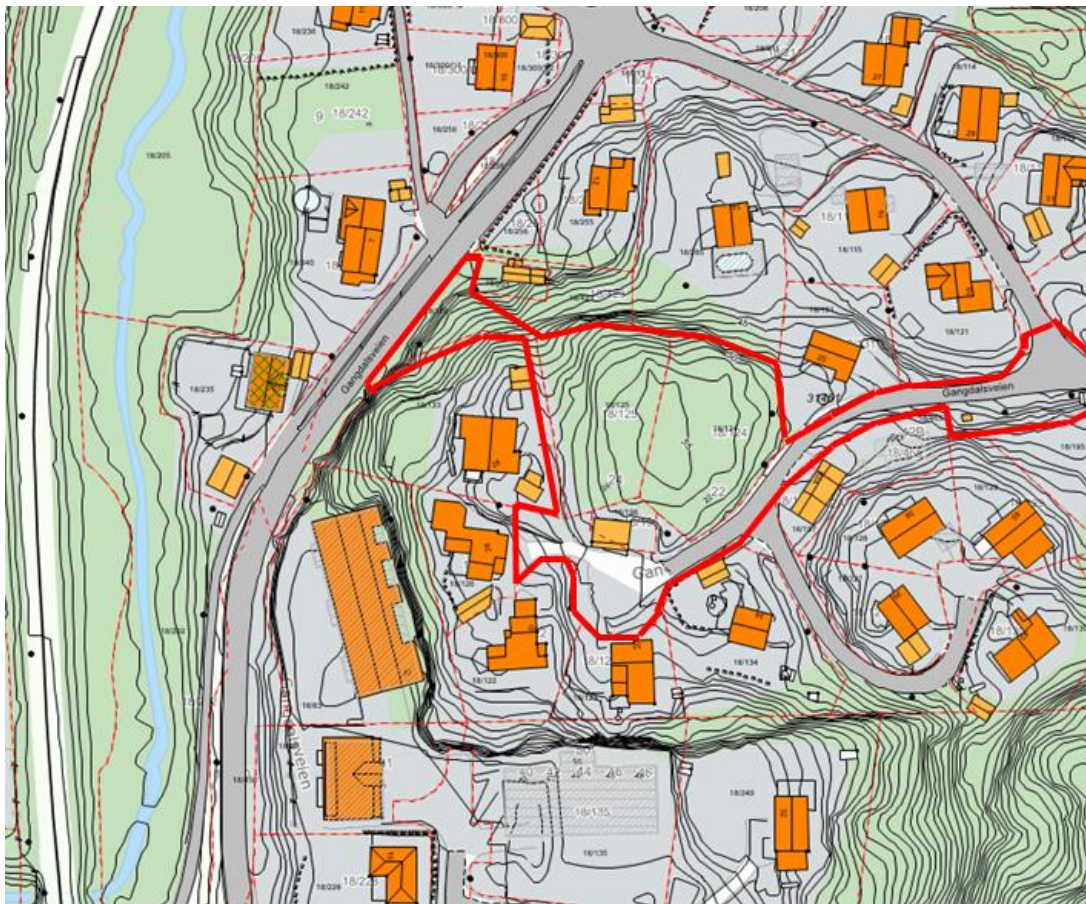
BAKGRUNN FOR SAKEN

Forslaget fremmes av Møvik byggetjenester AS for utbyggere Rebekka Olsen/ Mur i Sør Eiendom AS. Hensikten med planen er å tilrettelegge for oppføring av to boliger på allerede fradelte tomter, samt opparbeide offentlig sandlekeplass.

Dagens situasjon

Planområdet ligger på Strai ca. 6 km nord for Kristiansand sentrum.





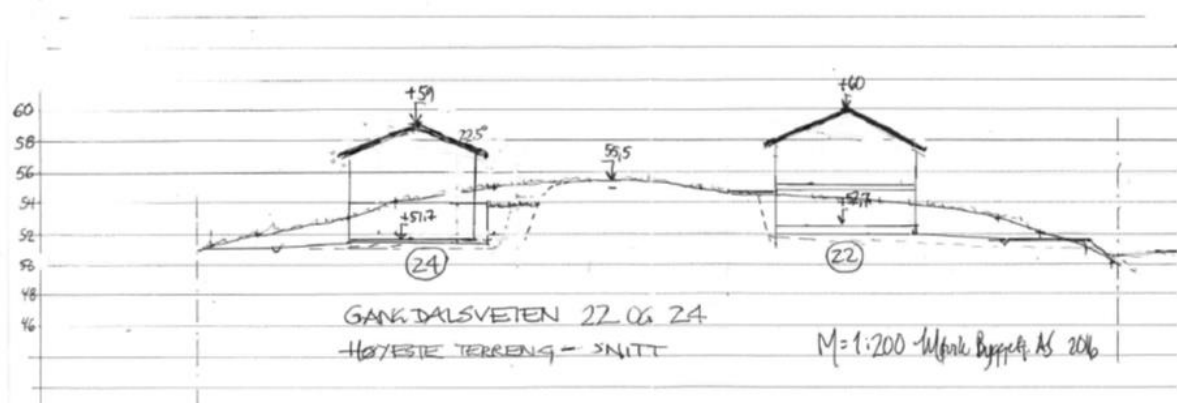
Planområdet er markert med rødt.

Planområdet ligger i Gangdalen oppe på en ubebygget kulle. Kullen er i dag skogkledd og avsluttes naturlig mot vei som tidligere er opparbeidet for boligfeltet. Mot nord er det et terrengsprang mot annen bebyggelse. Selve kullen ligger litt over veiplan og er flat på toppen, og faller ut mot vest og øst. To tomter er allerede fradelte og foruten om en felles garasje inn mot kullen, er tomtene uberørt. Kjøreveien opp til tomtene er kommunal.

Planens innhold

- Planen regulerer formålene bolig, offentlig friområde, lekeplass, vei og trafo.
- Planen legger til rette for to nye eneboliger. Tomtene har en størrelse på ca. 800 til 840 m².
- Eksisterende felles garasjeanlegg opprettholdes i planen.
- Sandlekeplass på 211m² skal etableres.
- Offentlig kjørevei og snuplass reguleres for å sikre areal, men skal ikke utbedres.
- Kollens randsone reguleres som uteoppholdsareal for å sikre vegetasjonsbelte.
- Kommunen eier noe grøntareal innenfor planområde som bl.a. innebærer en kobling fra hovedveien utenfor planområde og opp til kullen. Arealet reguleres til friområde
- Parkering løses på den enkelte tomt jf. krav i kommuneplanen med 2 biloppstillingsplasser pr. boenhet.

Illustrasjon av eneboligene:



Illustrasjonen ovenfor illustrerer boligene med takvinkel på 22,5 grader.

Bestemmelsene sikrer at boligene skal ha saltak mellom 22,5 – 36 grader. Det vil bli behov for terrengbearbeiding. Reguleringsplanen låser i midlertidig ikke arrondering av terreng. Bebygd areal pr.tomt er satt til BYA = 150 m² og tomtene innfrir kravet i kommuneplanen til 80 m² uteoppholdsareal.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

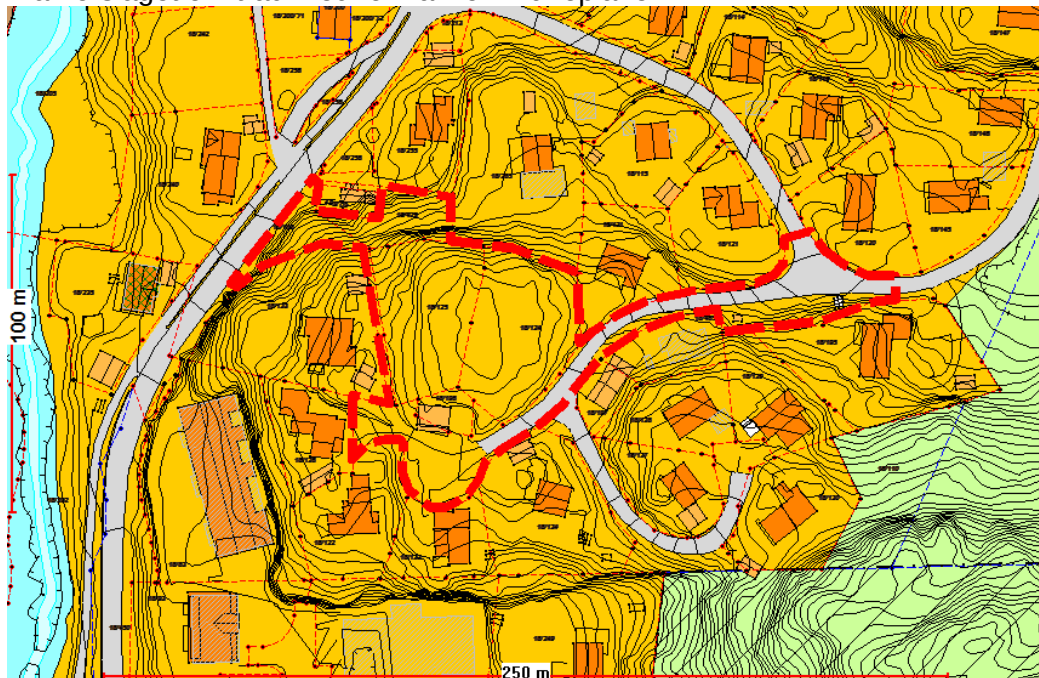
Rikspolitiske retningslinjer

- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging:

Konsulent opplyser at området har vært i bruk av barn i området. Rikspolitiske retningslinjer sier følgende «Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning». Tomtene er uregulert og ligger som byggeområde i kommuneplanen. Tomtene har vært i privat eie og det har vært opp til eier å tillate slik bruk. Det er vurdert at det ikke er behov for erstatningsareal. Planen legger uansett opp til en ny sandlekeplass som ligger solfylt til og vil kunne fungere som møteplass for beboere i området. Det vurderes at barn og unges interesser er ivarettatt i planen.

Kommuneplan

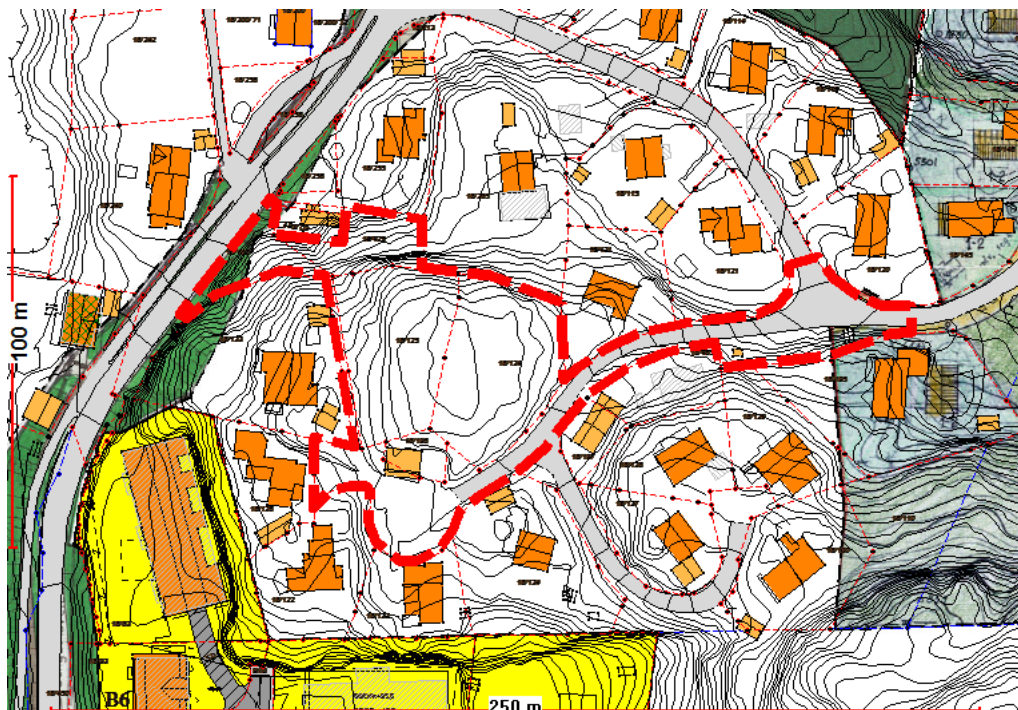
Planforslaget er i tråd med formål kommuneplanen.



Arealet er avsatt til bebyggelse og anlegg i kommuneplanen. Dagens situasjon med veier og bygninger er lagt inn i kartet. Planavgrensningen er vist med rødt

Reguleringsplan

Området er uregulert, men tangerer planene *Gangdalsmoen II* (vedtatt 1963) og *Gangdalen ny adkomst, alt.4* (vedtatt 1988).



Historikk

Det har tidligere søkt om å oppføre boliger gjennom byggesak, men det ble gitt avslag administrativt og politisk med argumentasjon om å opprettholde plankrav. Dette ble også stadfestet av Fylkesmannen. Det var da et ønske om å få en vurdering av antall boenheter gjennom en planprosess, samt vurdering av veiforholdene og lekeplasstilbud.

Melding om oppstart

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble første gang varslet 01.12.12, med frist 23.12.12. Det kom inn 1 merknad.

Merknaden er et felles skriv fra beboere i området. Naboene tar opp følgende tema:

- Kollen er et viktig landskapselement som bør bevares
- Atkomst og parkeringsmuligheter er en stor utfordring i område
- Nye boliger må innpasses i eksisterende byggestil, ikke som boliger i 2 etasjer
- Atkomstveien vil ikke tåle selv en marginal økning i trafikk. Det finnes ikke gjesteparkering for noen av husene i området.
- Det må avsettes et lekeareal innenfor område.

Merknaden er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i planbeskrivelsen.

Forslagstiller har også oppsummert merknader i forbindelse med søknad om disp. i en tidligere prosess.

Medvirkning

Det har vært flere møter med konsulent og kommunen. Konsulent opplyser at naboer har vært tilskrevet i forbindelse med ulike versjoner av planforslaget. Konsulent opplyser også at det tidligere har vært befarings med naboer og byutviklingsstyret.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa for bydel vest.

Planforslaget imøtekommer merknadene fra samarbeidsgruppa.

PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planen tilfører lokalmiljøet en ny sandlekeplass. Etablering av to nye eneboliger bygger videre på bygningsstrukturen i området. De nye boligene får et volum og en bebyggelsestype som tilpasser seg omgivelsene.

Problemstillinger som er løst så langt er:

- Løsning for vei og snuplass
- Løsning for bidrag til grønnstruktur
- Plassering og størrelse på sandlekeplass
- Inngrepsgrense for nye boliger er trukket tilbake fra skrenten for unngå store skjæringer og fyllinger.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten har i prosessen vært opptatt av å beholde eneboligstrukturen i område samt å få etablert en sandlekeplass for å sikre leketilbud for nærmiljøet. Planens hovedgrep er i hovedsak i tråd med kommuneplanen. Planen fraviker fra kravene i kommuneplanen angående gjesteparkering, størrelse på sandlekeplass og bidrag til kvartalslek. Se videre under *Grønnstruktur* og *Transport og infrastruktur*.

Det er vurdert at det ikke er behov for konsekvensutredning.

Barn og unges interesser

Se avsnitt ovenfor om «Gjeldende planer».

Universell utforming

Boligene skal tilfredsstillere krav til tilgjengelig boenhet ved at hovedfunksjoner skal ligge på inngangsplan. Lekeklassen skal utformes etter prinsippene om universell utforming.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Utarbeidet ROS-analyse peker ikke på spesielle forhold, men det er kommentert på tre forhold:

- Området har kun en mulig atkomst for brannbil – veien er kommunal
- Radon – det er ikke foretatt målinger av radon i grunnen. Dette blir i varetatt gjennom byggesaken
- Terrengformer som utgjør spesiell fare – det er stor høydeforskjell i området. Det legges opp til at vanlig sikring må gjennomføres av tomteeier der det er nødvendig. Det er ikke aktuelt å sikre utenfor planområdet

Matjord

Matjord omdisponeres ikke.

Naturmangfoldloven §§ 8-12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

- Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i kommunens kartdatabase. Det er i forbindelse med dette planarbeidet ikke foretatt tilleggsregistreringer.

§ 9 Føre-var prinsippet

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

§ 10 Samlet belastning, § 11 kostnader og § 12 miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode

- Er vurdert som ikke aktuelt.

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

Det henvises til planbeskrivelsen for utdypende info.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen ved parkvesenet skal stå for drift av turvei og friområder. Kostnadene er anslått til ca. 5000,- (2015- priser). Økte driftskostnader foreslås lagt inn ved rullering av handlingsprogrammet.

Ingeniørvesenet får ingen ekstra utgifter ift dagens drift og vedlikehold.

Grønnstruktur

Planområdet ligger høyt i terrenget på en kolle og vil få gode solforhold.

Kommunen eier areal innenfor planområde som reguleres til offentlig friområdet. Det sikres også en snarvei fra hovedveien og opp til kollen. Det er ikke nødvendig å gjøre gjennomføringstiltak for stien. Arealet er bratt og egner seg ikke for opparbeidelse av sti, men kan benyttes som et tråkk/snarvei.

- Sandlekeplass:

Det har i prosessen vært diskutert muligheten for å stille krav til oppgradering av sandlekeplass ved kvartalslekeplass som ligger ca. 170 m nord-øst for planområdet. Kommunen har konkludert med at plassering av sandlekeplass oppe på kollen er den beste løsningen da dette ivaretar kommuneplanens avstandskrav, gir kort avstand for de mindre barna og lekeplassen kan fungere som en møteplass for beboerne. Det aksepteres at lekeplassen er noe mindre i størrelse enn krav i kommuneplanen for å unngå for store terrenginngrep. En sandlekeplass på 250 m² kan dekke opp mot 100 boenheter. I dette boligområde ligger boligantallet langt under dette tallet og kommunen mener derfor en mindre lekeplass vil fungere like fint.

- Kvartalslekeplass:

Bidrag til kvartalslekeplass har også vært tema for i denne planprosessen. Et standard forholdsmessig bidrag for to boenheter gir svært lite bidrag til kvartalslek. Det er konkludert med at det ikke stilles krav til oppgradering av kvartalslek, men det gis i stedet et økt bidrag inn til sandlekeplassen.

Transport og infrastruktur

o Atkomstvei og snuhammer:

I prosessen har det vært diskusjoner rundt behov for oppgradering av atkomstvei og snuhammer. Veien er pr i dag ikke i henhold til kommunens veinormal. Det er etablert private anlegg på kommunal grunn helt i enden av veien som gjør at justering av snuhammer vanskelig lar seg gjennomføre iht. kommunes veinormal. Da planen kun regulerer 2 nye boenheter og utviklingspotensialet i området er lite, medfører ikke dette en særlig økning i biltrafikk. Kommunen mener det er ikke nødvendig å endre på vei og snuhammer. Det er likevel valgt å regulere veien med A1 standard for å sikre areal.

o Infrastruktur:

Eksisterende infrastruktur skal benyttes. Området har kommunalt vann og avløpsnett.

Estetikk

Bestemmelsene sikrer at bygningene skal ha saltak med vinkel mellom 22,5 og 36 grader og bebygd areal (BYA) er satt til 150m² pr. tomt. Både høyde og utnyttelse på de nye boligene blir tilsvarende lik nabobebyggelsen. Deler av kollen må fjernes. Ved søknad om byggetillatelse skal det legges frem snitt som viser forhold til nabotomt/nabobebyggelse og tilstøtende vei. Tomtene ligger såpass høyt i terrenget noe som gir solrike tomter.

Garasjer skal være maks 50m² og maks høye 4 m fra gjennomsnittlig terrengnivå. Fellesgarasje tillates en størrelse på 75 m² noe som viderefører dagens størrelse.

Kommunen har vært opptatt av at inngrepsgrense for nye boliger ikke trekkes for nærme skrent mot nord. Dette for å unngå store skjæringer og fyllinger, samt med tanke på hvordan prosjektet henvender seg til nabobebyggelsen. Kollens yttergrense reguleres til naturområde og bestemmelser sikrer at vegetasjon skal beholdes.

Støy og forurensning

Forholdene er ikke omtalt i planbeskrivelsen. Planområdets beliggenhet høyt oppe i terrenget, nært store friområder, samt at planområdet ligger utenfor støysonekart i kommuneplanen tilsier at dette ikke er problematisk for området. Plan-, bygg – og oppmålingsetaten mener derfor at temaene ikke trenger å omtales.

Utbyggingspolitikk

Området kan gjennomføres uten utbyggingsavtale.

Følgende tema er beskrevet i planbeskrivelsen:

- Kulturminner
- Folkehelse
- Skolevei
- Overvannshåndtering og blågrønne løsninger

Oppsummering

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener bebyggelsen med den utnyttelse som er gitt, vil passe godt inn i området.

Med bakgrunn i at reguleringsplan er svært liten, har det vært fokus på å ikke kreve for omfattende utredninger. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener de viktigste elementene i planen er vurdert og anbefaler at planen legges ut på offentlig ettersyn.

Kathrine Hesthag, 11.10.16

Sak 177/16: Fartsgrenser og fartsdempende tiltak i buss- og samleveier 2016

Vedlegg

Kart fartsdempere vest 2016.pdf

kart fartsdempere øst 2016.pdf

Dato 10. oktober 2016
Saksnr.: 201500358-33
Saksbehandler Per Kjelsaas

Saksgang
By- og miljøutvalget

Møtedato
27.10.2016

Fartsgrenser og fartsdempende tiltak i buss- og samleveier 2016

Sammendrag

Søknader om nye fartsgrenser og fartsdempere er gjennomgått sammen med politiet og forslag til nye fartsdempere er sendt på høring til utrykningsetater m.fl. Vi har fått tilbakemelding fra Norsk transportarbeiderforbund, klubben i Nettbuss, avd. Kristiansand som ikke har merknader til forslagene.

Forslag til vedtak

1. Byutviklingsstyret vedtar nye fartsgrenser og fartsdempere som vist i nedenstående tabell:

Veinavn	Sted	Tiltak
Tretjønneveien	Kristins vei- Tyres vei	bussputer
Justnesskauen	Eidsdalen	bussputer

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

Veinavn	Sted	Tiltak
Lauåsen hovedvei	Gneistoppen	fartsdemper
Lauåsen hovedvei	snarvei fra Gneistoppen	fartsdemper
Lauåsen hovedvei	snarvei fra Granittveien	fartsdemper
Tretjønneveien	Ålefjærveien	fartsdemper
Tretjønneveien	Bergljots vei	fartsdemper
Ålefjærveien	Tretjønneveien	fartsdemper
Kuholmsveien	nr. 51 - 61	30 km/t + fartsdemper

Terje Lilletvedt
byingeniør

Per Kjelsaas

Vedlegg:
kart over eksisterende og foreslåtte fartsdempere i buss- og samleveier

Bakgrunn for saken

Det er i dag anlagt 150 bussputer, busshumper og opphøyde gangfelt på kommunale samle-/bussveier i Kristiansand. Vi har siden siste behandling av slike søknader 2015 mottatt søknader/forslag fra velforeninger og skoler om 10 fartsdempere og endret fartsgrense på 1 strekning på samle-/bussveinettet. Søknader om nye fartsgrenser og fartsdempere er gjennomgått sammen med politiet og forslag til nye fartsdempere er sendt ut på høring. Nedenstående tabell viser veier og steder der det søkes/foreslås fartsdempende tiltak og/eller endret fartsgrense med vår anbefaling.

Veinavn	Sted	Ønsket tiltak	ÅDT	Fartsgr.	Fart 85%	Fotgj. kryssing	Anbefaling
Lauvåsen hovedvei	Gneistoppen	Gangfelt m. fartsdemper	1250	50	55	3(3)	avslag
Lauvåsen hovedvei	snarvei Gneistoppen	Gangfelt m. fartsdemper	1460	50	49	9	avslag
Lauvåsen hovedvei	snarvei Granittveien	Gangfelt m. fartsdemper	1350	50	60	1	avslag
Tretjønneveien	Ålefjærveien	Fartsdemper	1950	40	43	7(3)	avslag
Tretjønneveien	Tyres vei	Fartsdemper	2540	40	45	8(9)	innvilges delvis
Tretjønneveien	Kristins vei	Fartsdemper	2540	40	45	5(4)	innvilges delvis
Tretjønneveien	Bergljots vei	Fartsdemper	1760	40	40	11 (1)	avslag
Ålefjærveien	Tretjønneveien	Fartsdemper	2130	40	41	7(3)	avslag
Justnesskauen	Eidsdalen	Fartsdemper	260	40	39	117(72)	innvilges
Kuholmsveien	nr. 51-nr. 61	30 km/t, fartsdempere	1520	40	37		avslag

x) tellinger mellom kl. 07.30 - 09.30

xi) kryssinger utenfor fotgjengerundergang
tall i parentes angir antall syklist

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

Brev datert 31.08.15 fra Lauvåsen velforening

Velforeningen ønsker bedre belysning og gangfelt med fartsdempende tiltak ved Gneistoppen og der snarveier fra Granittveien og Gneistoppen kommer ned til i Lauvåsen hovedvei. Snarveiene er mye brukt av skolebarn og biltrafikken holder høy hastighet.

Vår vurdering: Målinger viser moderat fartsnivå og liten biltrafikk. Det er få kryssende fotgjengere ved alle stedene. Søknaden avslås.

E-post av 03.11.2015 fra Gimlekollen velforening

De søker om flere fartsdempere i Tretjønneveien pga økt hastighet etter forkjørregulering (ved kryss med Ålefjærveien, Bergljots vei, Tyres vei og Kristins vei) og Ålefjærveien ved kryss med Tretjønneveien.

Vår vurdering: Målinger moderat fartsnivå. Det er god sikt og få kryssende fotgjengere alle steder og ved Tretjønneveien x Ålefjærveien er det gangfelt med trafikkøyer. Vi foreslår at det legges bussputer mellom Kristins vei og Tyres vei der fartsnivået er høyest, øvrige fartsdempere avslås.

Brev datert 19.05.2016 fra Justnesshalvøya velforening

Velforeningen ønsker en fartsdemper i Justnesskauen ved kryss med Eidshaven pga stor hastighet på busser og mange kryssende skolebarn.

Vår vurdering: Målinger viser moderat fartsnivå. Det er mange kryssende fotgjengere. Bussputer foreslås på oversiden av kryssningspunktet.

E-post av 25.11.2016 fra Lahelle og Kuholmsveien velforening

Velforeningen ønsker fartsgrense 30 km/t og fartsdempere i Kuholmsveien mellom nr. 51 og 61b pga smalt fortau på den ene siden og stor gjennomgangstrafikk.

Vår vurdering: Målinger viser forholdsvis lavt fartsnivå og liten biltrafikk. Det er forholdsvis god sikt og et bredt fortau på sydsiden og et smalt fortau på nordsiden. Busstopper og endret fartsgrense avslås.

Sak 178/16: Major Laudals vei 13 - 40/120 - søknad om dispensasjon - klage på avslag

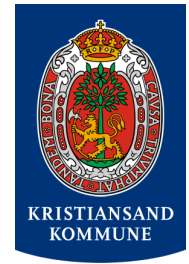
Vedlegg

01-1 Protester.pdf

01-2 Protester - kommentar til disse.pdf

02 Plan- og bygningsjefens vedtak av 15.3.2016.pdf

03 Klage på vedtaket av 25.5.2016.pdf



Arkivsak-dok. 201509292-14
Saksbehandler Andre Berntsen

Saksgang
By- og miljøutvalget

Møtedato
13.10.2016

Major Laudals vei 13 - 40/120 - søknad om dispensasjon - klage på avslag

Sammendrag:

Saken gjelder klage på plan- og bygningssjefens vedtak av 15.3.2016. Det søkes om å oppføre ny enebolig i tillegg til godkjent tomannsbolig på ovennevnte eiendom. Når det gjelder utnyttingsgrad på eiendommen blir denne vesentlig overskredet dersom både enebolig og tomannsbolig tillates. Plan- og bygningssjefen finner derfor at hensynene bak planen blir vesentlig tilsidesatt hvis det gis dispensasjon, og at vilkårene i § 19-2 er da ikke oppfylt. Det er ikke grunnlag for å gi dispensasjon. Vedtaket er påklaget av tiltakshaver i brev datert 25.5.2016. Klagen går i det vesentlige ut på administrasjonens vurderinger mht. om hensynene bak reguleringsplanen blir vesentlig tilsidesatt.

Forslag til vedtak

[By- og miljøutvalget opprettholder plan- og bygningssjefens vedtak av 15.3.2016. Klagen fra tiltakshaver datert 25.5.2016 tas ikke til følge. Saken oversendes fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder for endelig klagebehandling](#)

Venke Moe
Plan- og bygningssjef

André Berntsen
Saksbehandler

Trykte vedlegg

- 1) Protester/ kommentar til disse
- 2) Plan- og bygningssjefens vedtak av 15.3.2016
- 3) Klage på vedtaket av 25.5.2016

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

SAKSFREMSTILLING

Oversiktskart:

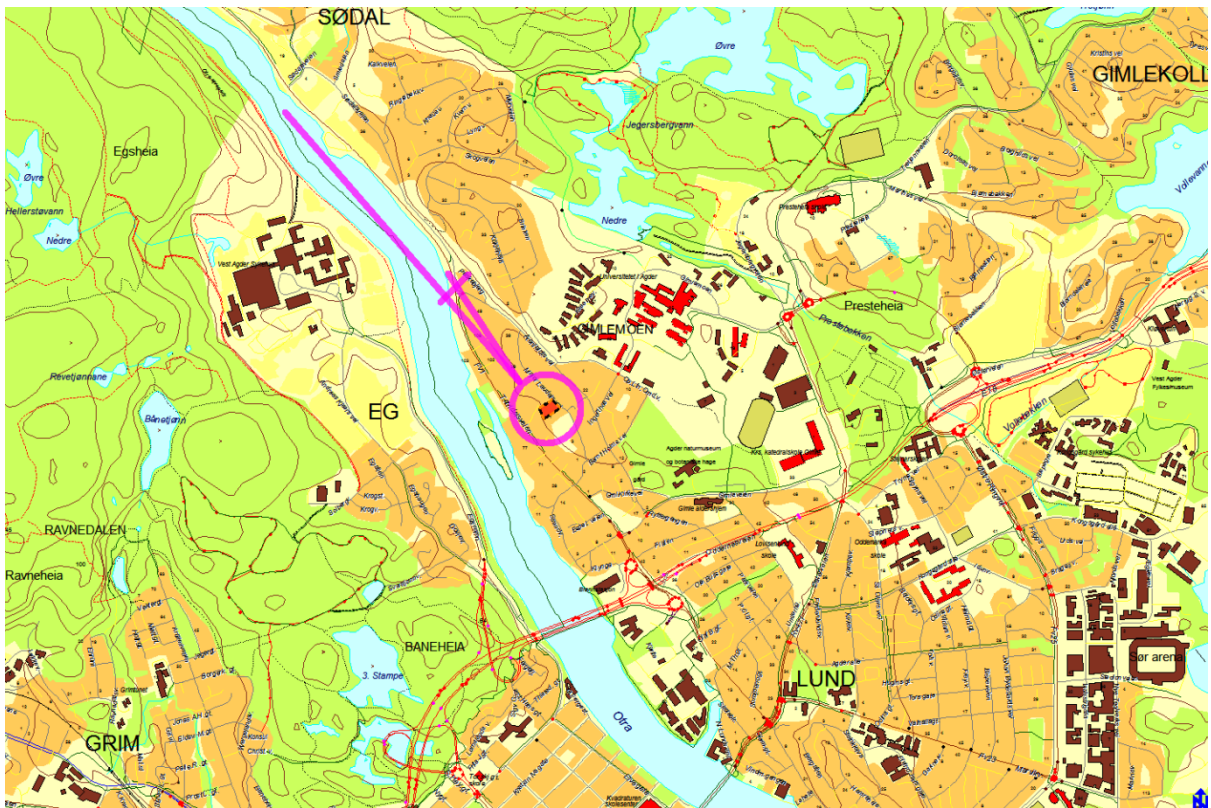


Fig. 1:
Oversiktskart over planområdet. Major Laudals vei 13 (40/120) er uthevet med rødt (innenfor rosa sirkel).

Gjeldende plangrunnlag:

Området omfattes av reguleringsplan nr. 87: *Nedre Lund*. Godkjent 17.10.1958. Formål bolig.

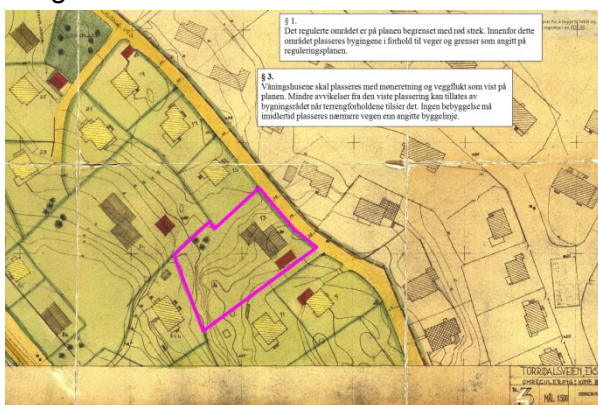


Fig. 2:
Utsnitt av reguleringsplan nr. 87: *Nedre Lund*. Eiendom 40/120 er uthevet med rosa linjer.

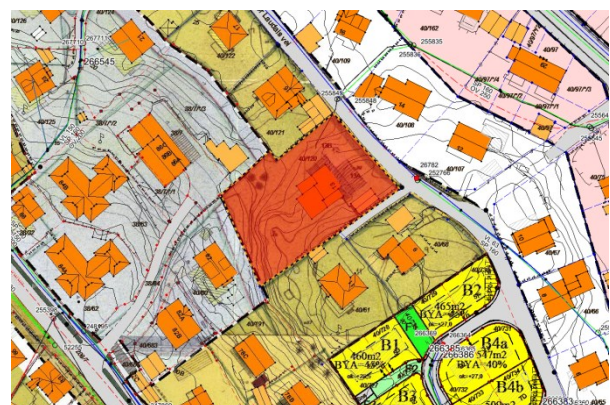


Fig. 3:
Samme som fig. nr. 2, men med situasjonskart lagt over reguleringsplanen. Eiendom 40/120 er uthevet med rødt.

Eksisterende forhold:



Fig. 4:
Eksisterende enebolig som er forutsatt revet ifm. oppføring av godkjent to-mannsbolig



Fig. 5:
Flyfoto datert 2014, jf. fig. 6.

Eiendom 40/120 har et flateinnhold på 1,98 daa. Reguleringsplanen angir ingen utnyttelsesgrad, men bebyggelsen skal plasseres som angitt på reguleringsplanen i forhold til vegger og grenser. Bebyggelsen skal være åpen villamessig med våningshus inntil 2 fulle etasjer. Våningshusene skal i tillegg plasseres med møneretning og veggflukt som vist på planen.

Det er p.t. godkjenning for oppføring av tomannsbolig på eiendommen som forutsetter at eksisterende enebolig rives. Godkjenningen er gyldig fremt til 10.9.2017.

Søknaden:

På bakgrunn av avslaget på forrige søknad og de signaler som da ble gitt ble prosjektet vedr. eneboligen omformet for å ivareta hensynene om å fremstå mindre ruvende i omgivelsene. På bakgrunn av forhåndskonferanse 17.12.2014 med saksbehandler og byggesaksleder ble det besluttet og i første omgang kun å søke om dispensasjon fra reguleringsplanen, fremfor full søknad. Illustrasjoner vedlagt søknaden var kun ment som en illustrasjon for hvordan en så for seg et sluttresultat.

Søknad om dispensasjon er mottatt 15.12.2015. Tiltakshaver ønsker å oppføre ny enebolig i tillegg til en godkjent tomannsbolig på ovennevnte eiendom. Tiltakshaver-/søker hevder at hovedbegrunnelsen for tidligere avslag (sak 201300930-31, dat. 13.3.2014) nå er imøtekommet med illustrasjon til søknad som viser en annen utforming, jf. fig. 7.

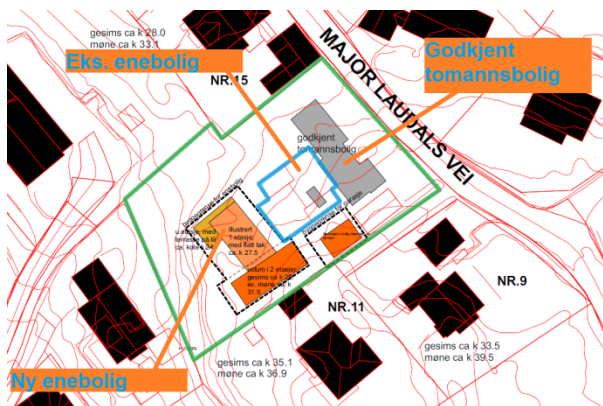


Fig. 6:
Situasjonskart som viser plassering av eks. enebolig (som rives), godkjent tomannsbolig, og evt. ny enebolig.



Fig. 7:
Illustrasjon vedlagt søknad om dispensasjon. Til venstre i bildet illustreres omriss av godkjent tomannsbolig. Til høyre vises prinsippkisse av ny enebolig slik man tenker seg denne.

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-1 er det søkt om dispensasjon fra samme lov § 12-4 *Rettsvirking av reguleringsplan* for oppføring av nytt bygningsvolum i motstrid plan.

Som begrunnelse oppgir ansvarlig søker/tiltakshaver at:

1.

- *Hensynet bak bestemmelse § 1 er å sikre entydig plassering av bebyggelsen, for å gi området en enhetlig karakter og størrelse på bebyggelse. Vi mener at den ønskete plasseringen av ny enebolig, ikke vesentlig tilsidesetter dette. Foreslåtte plassering av bebyggelse følger etablert bebyggelsesmønster (hus i to rekker).*
- *Bestemmelse § 2 regulerer bolighusenes høyde. Det antas at det på planens vedtakstidspunkt ble brukt et annet etasjebegrep (ikke definert i byggeforskrift av 1949). Normal byggeskikk ville tilsvare bolighus med to etasjer + loft og kjeller. I nærområdet er det eksempler på dette. Gjeldende byggteknisk forskrift (TEK10) definerer etasje som plan med hoveddel (soverom, bad, kjøkken, stue). Vi søker nå om dispensasjon for fremtidig bolig med tre målverdige etasjer. Likevel vil bygget med foreslåtte avtrapping (se illustrasjon), ikke fremstå som ett treetasjes bygg. Bygget forutsettes også å prosjekteres innfor de generelle høydeangivelse gitt i plan- og bygningslovens § 29-4, med maks 8 m gesims og 9 m møne. Det anføres videre at en videre prosjektering på illustrerte prinsipper, vil gi en preg av en moderne villa – i samsvar med bestemmelsene.*
- *Hensikten med bestemmelse § 3 vurderes å vært tilsvarende som for § 1, å sikre et enhetlig bebyggelsesmønster. Dispensasjonsforholdet gjelder plassering av nytt bygg, utenfor angitte plassering og dermed også uten angitt møneretning. Illustrasjoner til dispensasjonssøknaden viser et oppdelt bygningsvolum, hvor det ene volumet følge møneretning på omkringliggende bebyggelse og hvor det andre volumet ligger vinkelrett på dette. Vi mener likevel at dette ikke vesentlig tilsidesetter intensjonen med bestemmelse. Fordelen er at ny bolig med oppdeling av volum, både gir mulighet for bedre terrengtilpasning og i den grad naboer berøres – gir noe mindre byggehøyder for deler av bygget.*
- *Hensikten med bestemmelse § 4 er å vurdere å sikre området preg av frittliggende boligbebyggelse. Eiendommens størrelse og etablerte bebyggelsesmønster med to rader av hus, mener vi tilsier at omsøkte plassering ikke vesentlig tilsidesetter bestemmelsenes intensjoner.*

2.

Grad av utnytting: Gjeldende regulering har fastsatt utnyttelse av eiendommene med inntegnet plassering av bebyggelse på kart, samt bestemmelser om maks antall etasjer. Igjen mener vi bestemmelsenes hensikt er å sikre at området bebygges med frittliggende bolighus, med tilhørende hageanlegg og med relativt ensartete omfang/størrelse av bebyggelsen. En tillatelse til oppføring av ny enebolig på en så stor tomt, mener vi ikke vesentlig kommer i strid med planens intensjoner. For sammenlikning har vi beregnet grad av utnytting med % -BYA, som antas å ville ha vært målebegrepet som ville ha blitt benyttet ved ny regulering. Se eget vedlegg. Beregningen viser at tomten med godkjente tomannsbolig, ny enebolig (jf. illustrasjoner), bod, garasje og parkering på terreng – vil gi ca. % -BYA = 23 %. Tilsvarende tall for nabobebyggelse er ca. 38 % (Major Laudalsvei 15), 17,5 % (nr. 9) og 14 % (nr. 11). En utbygging av tomten i samsvar med gitt tillatelse og denne dispensasjonssøknaden, vil etter vår vurdering derfor være i samsvar med planens intensjoner.

Merknader/protester:

Det foreligger merknader til søknaden. Disse gjengis her i kortform. Det vises forøvrig til klagen i sin helhet.

Adresse:	Eiendom:	Protest/merknad:
1) Major Laudals vei 14	40/108	Søknad om dispensasjon inneholder ikke nye momenter som det ikke ble tatt stilling til i avslag på forrige søknad. Det fremstår derfor som utidig å fremme ny søknad med samme innhold kort tid etter avslag på forrige søknad. Merknadshaver tiltrer ikke vurderinger i ny søknad vedr. utsikt og solforhold. Det anmodes om at ny søknad må gis avslag.
2) Major Laudals vei 15	40/121	Det forventes av gjeldende plan skal sikre forutsigbarhet i området. En dispensasjon vil innebære en økning fra én til tre boenheter. Tiltaket vil ligge på en kolle og kan bli ruvende. Det vil bli innsyn til uteoppholdsarealer. Det protesteres på dispensasjon som baseres på prinsippskisser med vage rammer.
3) Torridalsveien 82	40/60	Klagen trukket i epost datert 3.3.2016.
4) Major Laudals vei 12	40/107	Samme som Major Laudals vei 14

Tilsvaret til merknader/protester:

- 1) Vi vil fortsatt anføre at plassering av en ny enebolig jf. vedlagte kart og illustrasjoner ikke vil føre vesentlig tap av sol og utsyn – i forhold til allerede godkjente tomannsbolig.
- 2) Boligen er nå betydelig modifisert fra sist søkerunde. Slik den nye boligen er plassert vil det bli mindre innsyn, både fra søker sine utearealer/terrasser og fra innvendig i selve boligen. Uansett vil MLV 15, etter vår mening, ligge så langt unna at sjenanse av eventuelt økt innsyn eller tap av utsyn – ikke kan tillegges vekt.
- 3) –
- 4) Major Laudals vei 12 har protestert sammen med MLV-14.

Plan- og bygningsseksjonens vedtak av 15.3.2016:

Det ble i 2013 fremmet tilsvarende søknad med avvik fra grad av utnyttning i plan. Saken ble behandlet administrativt, politisk og avslutningsvis hos overordnet klageinstans. Søknad ble ikke godkjent, og klagen ikke tatt til følge, jf. fylkesmannens vedtak datert 1.9.2014.

Herværende søknad er likelydende med søknad fra 2013 hva gjelder avvik fra av utnyttelsesgrad angitt i reguleringsplan. Den arkitektoniske utformingen av tiltaket er i denne sammenheng underordnet.

Vurdering:

Hensynet bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra er som følger:

Grad av utnyttning fastsettes i arealplaner for å styre volum og omfang på bebyggelsen, enten bebyggelsen i seg selv eller i forhold til tomtearealet. Grad av utnyttning er, sammen med reguleringsformål, det viktigste premisset for utviklingen av et område. Derfor er det også et krav om at enhver reguleringsplan skal definere disse to forholdene, jf. tolkningsuttalelsen fra dept. i Planjuss 1/2012.

I lys av dette hensynet er omsøkte eiendom, hva gjelder grad av utnyttning, ferdig utbygd i forhold til plan. Det gjelder for den eksisterende boligen, men også i forhold til den godkjente tomannsboligen dersom tiltaket gjennomføres (forutsetter riving av eks. bolig). Det fremgår

av reguleringsbestemmelse § 1 at plasseringen er en nøyaktig angivelse av hvor mange bygningsvolumer det kan oppføres på eiendommen. M.a.o. et viktig premiss for utviklingen av tomten etter en konkret vurdering i planprosessen. Bygningssymbolet i plankartet er derfor ikke inntatt kun som en illustrasjon. Avstand i tid fra planvedtaket endrer ikke denne vurderingen. Fylkesmannens behandling i 2014 av kommunens tidligere vedtak har stadfestet at planen fortsatt gjør seg gjeldende med styrke. Etter 2014 er rettstilstanden på dette punkt ikke endret.

Generelt kan det sies at betydelige eller vesentlige fravikelser fra reguleringsplanens bestemmelser normalt bør skje ved reguleringsendring i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-14, og det klare utgangspunktet er at borgerne skal kunne innrette seg i tiltro til de formål og bestemmelser som fremgår av planen.

Plan- og bygningsetaten tiltrer ikke tiltakshaver-/søkers vurdering av hensynene bak reguleringsbestemmelse § 1, og at dette hensynet ikke blir vesentlig tilsidesatt. Det generelle argumentet om at bestemmelsens hensikt er å sikre at området bebygges med frittliggende bolighus, med tilhørende hageanlegg og med relativt ensartete omfang/størrelse av bebyggelsen, kan ikke imøtekommes. Det har formodningen for seg at den angitte plassering av bygningsvolumet som er valgt; er gjort etter en planfaglig vurdering, og hvis en var åpen for videre eller ytterligere fortetning, måtte det kommet frem i saken og i planforslaget. Selv om tomtens størrelse isolert sett har fysisk rom for et bygningsvolum, slik det fremkommer av illustrasjonene til søknaden, er ikke dette angitt i planen.

Tiltakshaver-/søkers skjønn må kunne sies å være av allmenngyldig karakter, og kan derfor føre til en utilsiktet fortetning etter dispensasjoner. Et vedtak begrunnet i argumenter av generell gyldighet kan av hensyn til likebehandling tenkes påberopt av andre. Det vises her til vurderingen av fortetningspotensialet i området som er beskrevet i forrige behandling av søknad om likelydende tiltak.

Dersom en dispensasjon vesentlig tilsidesetter hensynet bak bestemmelsen er ikke vilkåret for å kunne gi dispensasjon oppfylt. Det er i tillegg vanskelig å se for seg hvilke vesentlige fordeler som kan sette til side ett av de to viktigste premissene i en plan som fortsatt gjør seg gjeldene med styrke, jf. fylkesmannens vedtak i 2014.

Kommunen finner ikke av søknaden begrunnelser som viser at hensynene bak grad av utnytting i plan, jf. reguleringsbestemmelse § 1, ikke blir vesentlig tilsidesatt ved en dispensasjon. Derfor finner kommunen etter en konkret samlet vurdering at vilkårene ikke er oppfylt for å kunne gi dispensasjon.

Vi går derfor ikke videre til å vurdere fordeler og ulemper ved tiltaket. Vi går heller ikke videre til å vurdere hensynet bak de øvrige bestemmelsene nevnt i tiltakshavers begrunnelse for dispensasjon.

Klage:

Tiltakshaver har påklaget vedtaket den 5.4.2016. Klagen innkom således rettidig. Utfyllende klage er mottatt 25.5.2016. Det klages over avslaget på søknad om dispensasjon fra reguleringsplanen vedr. plassering og grad av utnytting for oppføring av en enebolig.

Begrunnelsen for klagen knytter seg i det vesentlige til administrasjonens vurderinger mht. om hensynene bak reguleringsplanen blir vesentlig tilsidesatt.

Administrasjonens vurdering av intensjonen bak planen synes i for sterk grad å være influert av dagens regelverk fremfor å se hen til hva som var situasjonen på planens tilblivelsespunkt. Dagens regelverk skal riktignok utfylle og supplere gamle reguleringsplaner, men kan vanskelig si noe om intensjonene på daværende tidspunkt.

Med bakgrunnskunnskap i kommunens prosjekt fra 2013 er en av den oppfatning at bygningsvolumets plassering ikke har vært så sentralt tema ved planens tilblivelse som administrasjonen fremstiller det. Hertil kommer at huset rent faktisk ble plassert et helt annet sted på tomten enn det var inntegnet da det ble bygget (jf. fig. 3 - red. anm.)

Utnyttelsesgrad slik vi kjenner det i dag er et nyere fenomen (siden 1969, red. anm.). Uttalelsen som administrasjonen viser til i Planjuss 1/2012 må sees i lys av gyldighetsvilkåret for reguleringsplaner om at de må inneholde bestemmelser om utnyttelsesgrad. Da eldre planer ikke sa noe om dette har løsningen vært å legge til grunn at inntegnede hus viser utnyttelsesgrad. Det er dermed ikke sagt at utnyttelsesgraden har vært et sentralt tema i planprosessen. Det blir da feil å foreta en vurdering av om økt utnyttelse vesentlig tilsidesetter intensjonene i planen.

For å gi dispensasjon fra reguleringsplanen er det et krav i plan- og bygningsloven § 19-2 at dispensasjonen ikke vesentlig tilsidesetter hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra. I det ovenstående fremkommer det at dispensasjonen i dette tilfellet fremstår mer som en komplettering av planen, herunder hensynene bak planen fremfor en tilsidesettelse.

Ved vesentlighetsvurderingen må det også sees hen til hvordan planen i sin helhet er fraveket for de øvrige tomtene som ligger inn under planen. Det vises til at det i området er gitt en rekke dispensasjoner både hva angår størrelse på hus, garasjer, hybelleiligheter osv. I jo større grad planen generelt er fraveket jo mer skal det til for at en dispensasjon på omsøkte tomt kan anses for en vesentlig tilsidesettelse av reguleringsplanen.

På bakgrunn av det ovenstående er en av den oppfatning at en dispensasjon som omsøkt ikke er en vesentlig tilsidesettelse av reguleringsplanen.

Plan- og bygningssjefens vurdering

Kommunen avslo søknad om dispensasjon og rammetillatelse for oppføring av enebolig med hybel/sokkelleilighet den 1.10.2013. Vedtaket ble påklaget av tiltakshaver den 5.11.2013.

Byutviklingsstyret tok ikke klagen til følge i møte den 13.3.2014. Saken ble deretter oversendt Fylkesmannen for endelig avgjørelse.

Fylkesmannen skriver i sitt vedtak datert 1.9.2014 at omsøkte enebolig ikke er plassert i samsvar med planen. Når det gjelder utnyttingsgrad på eiendommen, blir denne vesentlig overskredet dersom både enebolig og tomannsbolig tillates, jf. § 1.

Kommunen bemerker at rettstilstanden ikke er endret på dette punkt, og at ny søknad om enebolig vil derfor omfattes av den samme vurderingen.

Fylkesmannen viser til at etasjeantallet (3 et.) ikke er i samsvar med plan, jf. § 2.

Kommunen bemerker at rettstilstanden ikke er endret på dette punkt, og at ny søknad om enebolig vil derfor omfattes av den samme vurderingen, jf. fig. 7 (boligen er vist med 3 plan, red. anm.)

Fylkesmannen skriver videre at omsøkte enebolig er ikke tegnet inn på plankartet, og avviker derfor i betydelig grad fra planen, jf. § 3.

Kommunen bemerker at rettstilstanden ikke er endret på dette punkt, og at ny søknad om enebolig vil derfor omfattes av den samme vurderingen.

Dersom administrasjonens vurdering av intensjonen bak planen synes i for sterk grad å være influert av dagens regelverk fremfor å se hen til hva som var situasjonen på planens tilblivelsespunkt, så skulle fylkesmannen i 2014 følgelig ha kommet til et annet resultat.

Kommunen finner derfor, i likhet med Fylkesmannen i 2014, at hensynene bak planen fortsatt blir vesentlig tilsidesatt hvis det gis dispensasjon, og vilkårene i § 19-2 er da ikke oppfylt. Det er ikke grunnlag for å gi dispensasjon.

Plan- og bygningssjefen finner derfor ikke å kunne ta klagen til følge.

Avslutningsvis; plan- og bygningssjefen viser til avsnitt i klagen om *kommunens tidligere praksis for eldre planer* - annet avsnitt. De allmenngyldige vurderingene/tolkingsreglene som det henvises til er ikke fra kommunens egen praksis, men et utdrag/sitat fra veileder *Grad av utnyttning (Beregnings- og målerregler)* side 53-54, inntatt i vedtak på sak 201206990. Veilederen er utgitt av KOM dept. i 2014.

André Berntsen, 12.9.2016

Sak 179/16: Forslag til møteprogram 2017 for by- og miljøutvalget

Vedlegg

Kalender 2017.docx



Arkivsak-dok. 201600002-130
Saksbehandler Thore Granheim

Saksgang
By- og miljøutvalget

Møtedato
27.10.2016

Forslag til møteprogram 2017 for by- og miljøutvalget

Forslag til vedtak:

[Følgende møteplan vedtas for 2017](#)

Nr.	Møtedato	Skrivefrist
1	12.01.17	13.12.16
2	26.01.17	10.01.17
3	09.02.17	24.01.17
4	09.03.17	14.02.17
5	23.03.17	07.03.17
6	06.04.17	21.03.17
7	27.04.17	04.04.17
8	11.05.17	25.04.17
9	01.06.17	16.05.17
10	15.06.17	30.05.17
11	31.08.17	15.08.17
12	14.09.17	29.08.17
13	28.09.17	12.09.17
14	19.10.17	26.09.17
15	02.11.17	17.10.17
16	16.11.17	31.10.17
17	30.11.17	14.11.17
18	14.12.17	28.11.17

Thore Granheim
Utvalgssekretær

Sak 180/16: Meldingssaker til by- og miljøutvalget 27.10.16

Vedlegg

Ravnåsveien 6.PDF

Palle Rozenkrantzgate 15.pdf

Strømme omsorgssenter - oppstart av planarbeid.pdf

Andåsveien 62 - orientering om saksbehandlingstid

Østre Strandgate 60B.pdf



Arkivsak-dok. 201600003-24
Saksbehandler Thore Granheim

Saksgang
By- og miljøutvalget

Møtedato
27.10.2016

Meldingssaker til by- og miljøutvalget 27.10.16

- 116/16 GNR 151 BNR 685, Grimsvollen 3. Fylkesmannens behandling av klage over rammetillatelse for riving av eksisterende garasje og oppføring av ny garasje, samt oppføring av tilbygg til bolig. Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agders skriv 27.09.16. Fylkesmannen opprettholder kommunens vedtak.
- 117/16 Ravnåsveien 6 – detaljregulering – klage på bystyrets vedtak. Plan- og bygningssjefens skriv 28.09.16. Trykt vedlegg.
- 118/16 Palle Rosenkrantzgate 15. Svar på prosessvarsel etter tvl. § 5-2 i forbindelse med krav om erstatning i forbindelse med byggesak. Kommuneadvokatens skriv 05.10.16. Trykt vedlegg.
- 119/16 Strømme omsorgssenter – oppstart av detaljregulering. Amtedal & Hansens skriv 03.10.16. Trykt vedlegg.
- 120/16 GNR 6 BR 89, Andåsveien 62. Foreløpig svar, orientering om saksbehandlingstid. Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agders skriv 06.10.16. Trykt vedlegg.
- 121/16 Arkitektfaglig notat vedrørende utforming av nytt boligbygg i Østre Strandgate 60B. Udatert skriv fra Mad Oslo AS. Trykt vedlegg.

Forslag til vedtak

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

Thore Granheim
Utvalgssekretær

Sak 181/16: Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy

Vedlegg

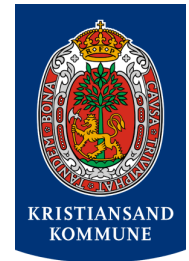
Vedtak FORMAN, 16112016, Sak 135/16, Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy

Vedtak FORMAN, 02112016, Sak 126/16, Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy

Vedtak BYUTVIK, 27102016, Sak 181/16, Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy

Vedtak FORMAN, 02112016, Sak 126/16, Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy

Kommentarer i forhold til debatten i by-og miljøutvalget - parkeringsavgift for el- og hydrogendrevne kjøretøy.pdf



Dato 17. oktober 2016
Saksnr.: 201612397-1
Saksbehandler Raymond Solaas

Saksgang
By- og miljøutvalget
Formannskapet

Møtedato
27.10.2016
02.11.2016

Parkeringsavgift for elektriske og hydrogenrevne kjøretøy

Sammendrag

Storting og regjering har vedtatt nye vilkårsparkeringsbestemmelser med virkning fra 1.1. 2017 etter en forutgående høring. Formålet med de nye bestemmelsene er å sikre forutsigbar og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomheten uavhengig av utøver. En av bestemmelsene som endres med virkning fra 1. januar 2017, er det generelle betalingsfritaket for el- og hydrogenrevne kjøretøy i forbindelse med avgiftsparkering på kommunale parkeringsplasser, som er skiltet med hvit p på blå bakgrunn **P**.

I ny parkeringslovgivning er hovedregelen betalingsplikt for elektriske og hydrogen drevne motorvogner på kommunale avgiftsplasser fra 1. januar 2017. Kommunen har anledning til å fravike denne hovedregelen, men dette må skiltes særskilt for hvert område eller gate, i tillegg til den øvrige skiltingen som gjelder

Bakgrunnen for å oppheve det generelle betalingsfritaket for el-biler er de mange høringskommentarene i forbindelse med utarbeidelse av nytt parkeringsregelverk, som viste til at en videreføring av betalingsfritaket vil redusere effekten av offentlig parkeringsregulering, hindre sirkulasjonen på parkeringsplassene og føre til mer søketrafikk. Videre mener samferdselsdepartementet at det er hensiktsmessig å vurdere betalingsfritaket i forbindelse med innføring av nytt parkeringsregelverk, fremfor senere når publikum har innrettet seg etter regelverket.

Ny parkeringslovgivning legger opp til at kommunene selv skal avgjøre hvorvidt det skal tilbys betalingsfritak for elbiler på kommunale parkeringsplasser. Avhengig av kommunens valg kan det medføre bedre tilgjengelighet samt økte inntekter, i forhold til dagens situasjon. Det er ønskelig at persontrafikken skal utføres så klimavennlig som mulig og i så henseende har fordelene knyttet til anskaffelse og bruk av elbiler bidratt til dette. Imidlertid bidrar elbiler til trafikk i sentrale strøk hvor trafikk belastningen fra før er høy. Dette er på mange måter et dilemma.

Av kommunens tilbud hvor det er betalingsfritak for elbiler, viser tellinger i en uke i september 2016 at elbiler står parkert på 13 % av de aktuelle plassene i tidsrommet mandag-fredag kl. 10-15. Dette er betydelig høyere enn andelen elbiler (person) i Vest- Agder (3 %) og Kristiansand (5 %) skulle tilsi. Det dreier seg om nær 3 ganger mer. Dette til tross for innføring av maksimaltid de fleste steder.

I følge elbilforeningen medfører bruk av elbil redusert lokal luftforurensing og støy. Den har tilnærmet null klimagassutslipp ved bruk, så lenge elektrisiteten kommer fra fornybare kilder som vann, sol og vind. Elbilen er billig i drift og bidrar til å oppnå klima og energimål.

Dagens ordning med betalingsfritak for elbiler på kommunale parkeringsplasser har en del negative konsekvenser, som samlet sett innebærer svekket tilgjengelighet og dermed økt letetraffic. Parkeringsavgift som reguleringsvirkemiddel svekkes og dermed større muligheter for arbeidsreiseparkering til tross for innføring av maksimaltid. Videre kan det bli krevende å oppfylle målsettingen om at veksten i persontrafikken skal tas ved kollektiv transport, sykkel og gange.

På bakgrunn dette, til tross for elbilens positive sider, tilrås det at Kristiansand kommune følger hovedregelen i de nye parkeringsbestemmelsene om betalingsplikt også for el- og hydrogen drevne kjøretøy, med unntak av Kilden parkeringshus i nær tilknytning til Kvadraturen. Det foreslås en overgangsordning med betalingsfritak for elbiler i Kilden parkeringshus i tidsrommet kl. 06-18, av hensyn til tilgjengelighet på kveldstid i forhold til besøkende til teater- og konserthuset. Parkeringshuset har god ladeinfrastruktur. Det foreslås en prøveordning i 2 år fra 1.1.2017, av hensyn til at utbyggingen i området kan endre på forutsetningene.

Forslag til vedtak

1. Kristiansand kommune følger hovedregelen i nye parkeringsbestemmelser om betalingsplikt for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy på kommunale parkeringsplasser hvor avgift er innført.
2. Det etableres en overgangsordning ved at betalingsfritaket for elbiler videreføres i parkeringshuset Kilden på dagtid (kl.06-18) i en prøveperiode på 2 år.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:
Skriv inn vedlegg.

Bakgrunn for saken

Innledning

Parkeringsvirksomhet i kommunal regi er nært knyttet til trafiksikkerhet, miljø og trafikkstyring, herunder tilgjengelighet og fremkommelighet. Dette er også hovedmålene i vegtrafikklovgivningen. For å sikre god tilgjengelighet for de fleste brukergrupper benyttes en rekke virkemidler, herunder avgiftsparkering, maksimaltid og ulike reservasjoner (HC, Taxi, Buss, bosone, MC mv.). Parkering mot avgift er mest utbredt som reguleringsvirkemiddel, trolig fordi det er både fleksibelt og effektivt, i forhold til sirkulasjon på parkeringsplassene.

Stortinget vedtok endringer i vegtrafikkloven våren 2015 og det ble vedtatt ny parkeringsforskrift i statsråd 18. mars 2016, som berører både offentlige og private virksomheter som tilbyr vilkårsarkering (avgiftsparkering, maksimaltid reserverte grupper, HC mv.) for allmennheten. De nye bestemmelsene er stort sett basert på høringsforslaget som kommunen gav høringsuttalelse til i 2014. De nye bestemmelsene omfatter ikke adferdsreguleringen (myndighetsutøvelsen), dvs. stanse - og parkeringsforbudene i vegtrafikkloven.

Formålet med nytt parkeringsregelverk er å sikre forutsigbar og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomheten, herunder at parkeringstilbudet er universelt utformet, at parkeringsvirksomheten utøves med god kvalitet og mest mulig likt, likere konkurranseforhold, samt tilrettelegge for tilsyn med virksomhetene.

Fra 1. januar 2017 oppheves dagens parkeringsbestemmelser og nye innføres med en overgangsordning for enkelte bestemmelser.

En av bestemmelsene som endres med virkning fra 1. januar 2017, er det generelle betalingsfritaket for el- og hydrogendrevne kjøretøy i forbindelse med avgiftsparkering på kommunale parkeringsplasser (skiltforskriftskilt). Denne saken dreier seg om denne endringen. I praksis gjelder det elbiler da hydrogendrevne kjøretøy er lite utbredt i våre nærområder. I det etterfølgende omtales det i all hovedsak kun som en ordning for elbiler. Kristiansand kommune arbeider med en egen sak om ladeinfrastruktur så denne saken går ikke nærmere inn på dette.

Regelverk i forhold til elbiler og betaling for parkering

Som de aller fleste kjenner til, har det til dags dato vært betalingsfritak for el-biler ved offentlig skiltet avgiftsparkering ved bruk av såkalte skiltforskriftskilt (hvit p på blå bakgrunn- **P**), dvs. skilt som krever skiltvedtak av veimyndighetene (vegvesenet, kommunene, politiet).

Elektrisk og hydrogendrevne kjøretøy bidrar til miljøvennlig transport og derfor er det etablert gunstige ordninger for anskaffelse og bruk av denne type kjøretøy. Betalingsfritaket ved offentlig skiltet parkering (skiltforskriftskilt) ble innført på 90 tallet, men har først fått synlig effekt de siste 4-5 årene, parallelt med utviklingen av antall elbiler. I og med at private aktører i liten grad tilbyr betalingsfritak for elbiler, har dette vært et tilbud som kommunene stort sett har vært alene om. Kommunale parkeringsplasser er derfor elbilførerens førstevalg.

Gjeldende forskrift:

*§8a. Avgiftsfri parkering for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn.
Elektrisk og hydrogendrevet motorvogn kan, på plass der det er innført avgiftsparkering etter § 2, parkeres uten at det betales avgift. På plasser med tidsbegrensning, må urskive brukes for å dokumentere at parkering skjer i henhold til tidsbegrensningen.*

Ny forskrift:

§ 34. Betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevne motorvogner

Kommuner kan innføre betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser.

I ny forskrift er hovedregelen betalingsplikt for elektriske og hydrogen drevne motorvogner på kommunale avgiftsplasser fra 1. januar 2017. Kommunen har anledning til å fravike denne hovedregelen, men dette må skiltes særskilt for hvert område eller gate, i tillegg til den øvrige skiltingen som gjelder. For gateparkering kan det medføre omfattende skilting og dermed påfølgende kostnader og mer for publikum å forholde seg til. Der hvor kommunen tilbyr avgiftsparkering på områder eid av andre må samtykke fra grunneier innhentes dersom betalingsfritak for elbiler skal gjelde.

Departementet mener at lokale forhold, og dermed den enkelte kommune, skal avgjøre om det er hensiktsmessig med betalingsfritak for elbiler ut i fra lokale behov og strategier. I og med at det kreves at betalingsfritaket skal skiltes for hvert område kan det være både betalingsfritak og betalingsplikt på kommunale avgiftsparkeringsplasser. Når det gjelder private tilbydere av parkering så er det ikke tradisjon for å tilby betalingsfritak for elbiler, trolig fordi virksomheten er forretningspreget.

I Prop. 93 L (2014-2015) fremgår det at bakgrunnen for å oppheve det generelle betalingsfritaket for elbiler er de mange høringskommentarene i forbindelse med utarbeidelse av nytt parkeringsregelverk, som viste til at en videreføring av betalingsfritaket vil redusere effekten av offentlig parkeringsregulering, hindre sirkulasjonen på parkeringsplassene og føre til mer søketransitt. Videre mener samferdselsdepartementet at det er hensiktsmessig å vurdere betalingsfritaket i forbindelse med innføring av nytt parkeringsregelverk, fremfor senere når publikum har innrettet seg etter regelverket.

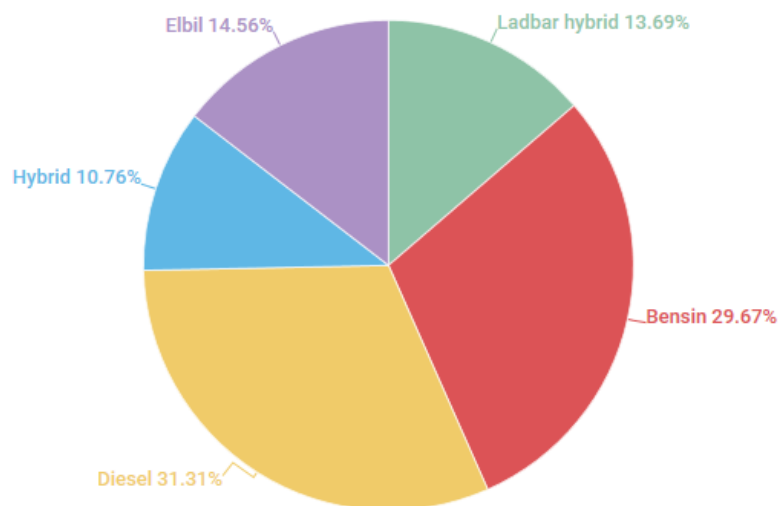
Fakta om elbiler

Det er en rekke fordeler knyttet til anskaffelse og bruk av elbiler. Fra NAF sine hjemmesider gjengis følgende:

- Ingen engangsavgift.
- Ingen moms ved kjøp
- Halv firmabilbeskatning
- 435 kroner i årsavgift
- Gratis offentlig parkering
- Fritak for bompenger
- Kan kjøre i kollektivfeltet
- Fritak for fergeavgifter
- Gratis lading på offentlige ladestasjoner

En del av disse ordningene hadde en tids-/volumramme (klimaforliket fra 2012) som antydde at fordelene ved anskaffelse og bruk ville kunne opphøre når ett eller flere mål var nådd. Antall elbiler i Norge passerte 50 000 (et av måltallene for insentivordningen) våren 2015. Ved utgangen av 2015 var det registrert om lag 69.000 elbiler i Norge, dvs. en økning på 79 % fra året før. I dag er det om lag 90.000 elbiler i Norge. Antall elbiler er flest i tett befolkede strøk i og rundt de største byene i landet. Sterk vekst i antall elbiler og ladbare hybridbiler innebærer at Norge er på god vei til å oppfylle målet om gjennomsnittlig utslipp for nyregistrerte personbiler på 85 g CO₂ pr.km i 2020.

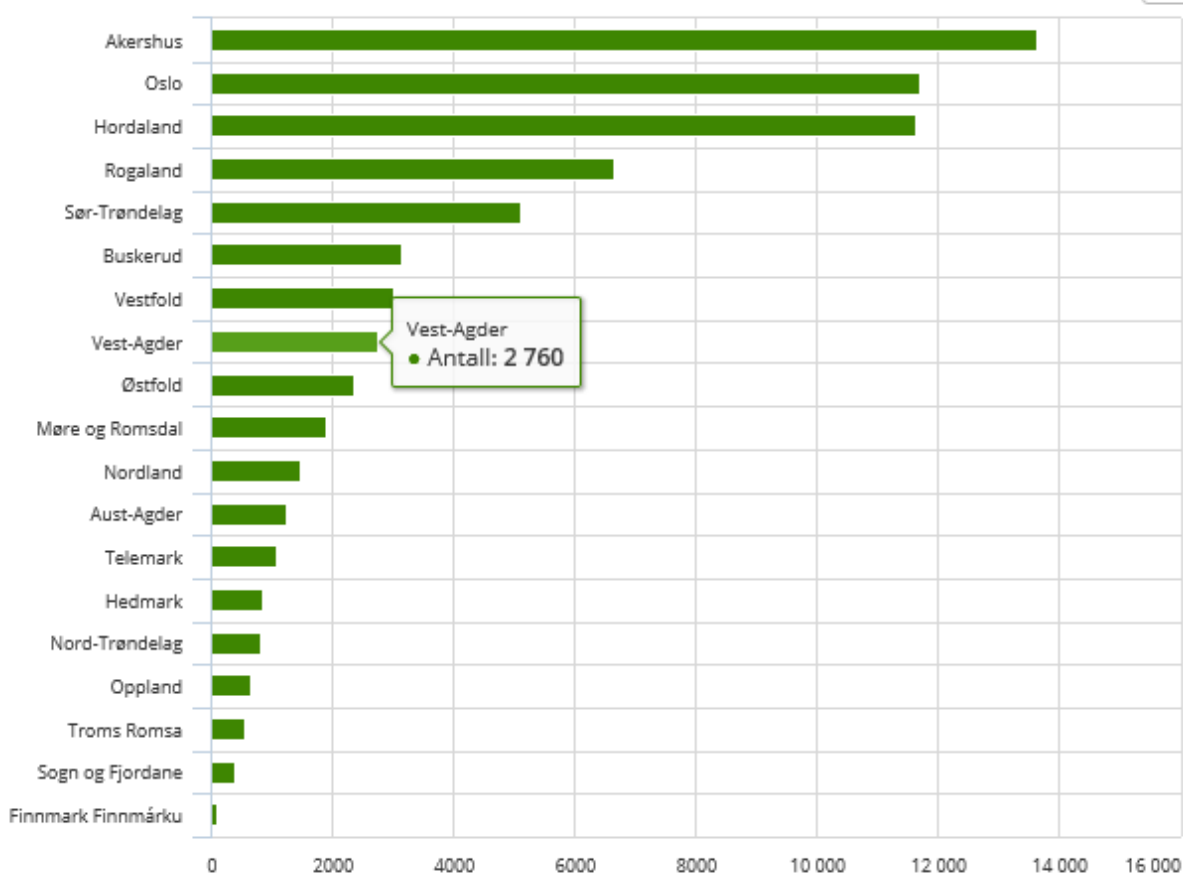
Nyregistrerte personbiler i pr 31.8.2016



Nyregistrerte personbiler i Norge 1. januar - 31. september 2016. Kilde: OFV

Elbiler og hybridbiler utgjør om lag 39 % av nybilsalget ved utgangen av august 2016.

Figur 2. Bestanden av el-personbiler etter fylke. 2015



Kilde: Motorvognregisteret i Vegdirektoratet.

El-bil parkering i Kristiansand

I Kristiansand er det betalingsfritak for elbiler for gateparkeringen og på en rekke parkeringstomter og i parkeringshuset Kilden som i dag er skiltet med skiltforskriftsskilt (hvit

P med blå bakgrunn- **P**). Til sammen utgjør dette om lag 2.700 parkeringsplasser. Betalingsfritaket følger av nasjonale bestemmelser knyttet til skiltingen. Som nevnt tidligere oppheves dette fra 2017. Av disse er det stort sett kun Kilden som ikke har maksimaltid.

I dag er det betalingsplikt for alle kjøretøy i de to sentrale parkeringshusene Gyldengården (310, herav 27 plasser utenom bomanlegget har betalingsfritak) og Slottet (400) som begge har bomanlegg. Bomanlegg innebærer verken maksimaltid eller håndheving og dermed minimal risiko for sanksjonering, hvilket er kundevennlig. Det er tekniske utfordringer å tilby betalingsfritak i bomanlegg, da verken selve bomanlegget eller betalingsløsningene er tilrettelagt for det. Betalingsfritak i disse anleggene vil trolig endre bruken fra korttidsparkering for besøkende til beboer og arbeidsreiseparkering med liten sirkulasjon. Det kan videre ikke utelukkes at disse anleggene vil kunne fylles helt opp som følge av et eventuelt betalingsfritak.

I følge SSB var det registrert 429 elbiler (personbiler) i Kristiansand kommune i 2013. Tilsvarende tall i 2014 og 2015 utgjør hhv. 960 og 1832, dvs. en økning på 124 % og 91 %. I hele Vest-Agder var det registrert 2760 (personbiler) ved utgangen av 2015. Andelen i Kristiansand (2015) utgjør dermed om lag 2/3 av alle registrerte elbiler i Vest-Agder. I 2015 var om lag 19 % av alle nye personbiler i Vest Agder en elbil. I Kristiansand utgjør elbilene (person) om lag 5 % av personbilparken. Tilsvarende for Vest Agder er ca. 3 % av personbilparken.



Bilde fra Holbergsgate før maksimaltid var innført.



Bilde fra parkeringshuset Kilden september 2016, hvor det er betalingsfritak for elbiler uten maksimaltid.



Bilde fra Gyldengården oktober 2016 utenfor bomanlegget, betalingsfritak med maksimaltid 3 timer.

Økningen i antall elbiler de siste årene medfører utfordringer i forhold til tilgjengelighet for parkering i sin alminnelighet, som følge av betalingsfritaket for avgiftsparkering på kommunale parkeringsplasser.

Basert på tellinger utført høsten 2013, 2014, 2015 og 2016 anslås det i gjennomsnitt at det var parkert ca. 78 el-biler pr. time på kommunens avgiftsparkering i tidsrommet kl. 10-15 i 2013, mens tilsvarende måling i 2014, 2015 og 2016 viste hhv. 166, 255 og 348 el-biler i gjennomsnitt. Det er en økning på 113 % i 2014, 54 % i 2015 og 36 % i 2016. Justert for forskjeller mellom årene utgjør veksten i 2016 47 %. Avgiftsparkering som reguleringsvirkemiddel svekkes og det blir mindre sirkulasjon på parkeringsplassene.

Bruttoverdien anslås å utgjøre 1,5-2 Mill kr i 2013, 3,5- 4 Mill kr i 2014 og 5-5,5 Mill kr i 2015 og 7-7,5 Mill kr i 2016. Uten betalingsfritaket vil den reelle inntektssvikten nok være en del lavere, fordi reguleringseffekten av avgiftsparkering slår inn og reduserer etterspørselen, samt at parkeringsanlegg fra andre utøvere blir mer aktuelle.

Maksimaltid 3 timer begrenser langtidsparkering/arbeidsreiseparkering ved bruk av elbil. Imidlertid observeres det at kjøretøyet flyttes flere ganger i løpet av en arbeidsdag, for å unngå overtredelse av maksimaltiden. I enkelte tilfeller samarbeider førere ved at man bytter plass eller flytter kjøretøy for hverandre. Selv etter at maksimaltid gradvis ble innført fra høsten 2013, viser tellingene likevel betydelig vekst i antall el-biler som benytter kommunale parkeringsplasser. I dag er praktisk talt all gateparkering regulert med maksimaltid i Kvadraturen.

Av kommunens tilbud hvor det er betalingsfritak for elbiler, viser tellinger at elbilandelen utgjør 13 % (15 % for gateparkeringen) av de aktuelle plassene i tidsrommet mandag-fredag kl. 10-15. Dette er betydelig høyere enn andelen elbiler (person) i Vest- Agder (3 %) og Kristiansand (5 %) skulle tilsi. Det dreier seg om nær 3 ganger mer.

Elbilens fordeler i persontrafikken

I følge elbilforeningen er fordelene at elbiler gir redusert lokal luftforurensing og støy. Den har tilnærmet null klimagassutslipp ved bruk, så lenge elektrisiteten kommer fra fornybare kilder som vann, sol og vind. I Norge har vi stor grad av fornybare kilder i strømproduksjonen (vannkraft). Produksjon av elbiler medfører klimagassutslipp men det mer enn oppveies av at bruken er klimavennlig. Hvor mye det dreiere seg om er avhengig av en rekke faktorer som type bil man sammenlikner med, kjørelengde og om hvordan strømmen er produsert.

Elbilen er billig i drift og bidrar til å oppnå EUs klima og energimål for 2030.

I Norge har vi tatt i bruk mange incitament for å stimulere til bruk av utslippsfrie biler, som sammen med stadig flere attraktive modeller fra bilfabrikantene, har medført en voldsom vekst av denne type kjøretøy de senere år. I fjor hadde elbiler 17 prosent markedsandel av nybilsalget. Norge er vel her et foregangsland.

Ulemper knyttet til betalingsfritaket for el-biler

Avgiftssatsene er innrettet med sikte på sirkulasjon. Gateparkeringen er som regel dyrere enn parkeringshus og parkeringstomter, for å vri parkering fra gate til parkeringsanlegg. Betalingsfritaket for elbiler svekker avgiftsparkering som reguleringsvirkemiddel i takt med økningen i antall elbiler. Som regel innebærer dette svekket tilgjengelighet som igjen resulterer i økt letetraffikk, og de uheldige miljømessige sider dette har. Som en konsekvens av dette har det vært nødvendig å innføre maksimaltid (hovedsakelig 3 timer) i store deler av Kvadraturen, der det tidligere var tilstrekkelig med progressive avgiftssatser. Dette innebærer en mer krevende regulering enn nødvendig for andre kjørende og dermed mindre fleksibilitet, samt økte muligheter for å misforstå. Maksimaltid krever også økte ressurser til oppfølging

og kontroll for at ordningen skal etterleves. Kontrollmetodene er tidkrevende og omstendelige.

Tellingene viser også at maksimaltiden har hatt begrenset effekt i forhold til betalingsfritaket for elbiler, hvilket understreker at parkeringsavgift trolig er et mer effektivt og fleksibelt reguleringsvirkemiddel. Eventuell innføring av mer varierende maksimaltider (1-2-3 timer), innebærer at det settes større krav til publikums oppmerksomhet og planlegging og kan virke stressende. Dessuten krever det enda mer kontroll- og håndheving. Kontroll av maksimaltid er som nevnt en tidkrevende og omstendelig prosess.

Videre er det grunn til å anta at avgiftsfritaket for elbiler medfører et «overforbruk» av parkering for denne kundegruppen, hvilket innebærer at etterspørselen trolig ville vært lavere, dersom det måtte betales for parkering. Resultatet av tellingene i Kristiansand antyder at bruken av kommunens avgiftsplasser er nærmere tre ganger mer enn hva andelen elbiler i kommunen skulle tilsi. Det kan også medføre at færre benytter kollektive transportmidler eller sykkel og gange.

Ved å videreføre betalingsfritaket må kommunen bære hele konsekvensen i form av svekket parkeringsregulering, tilgjengelighet og påfølgende søketrafikk og inntektstap. De kommunale parkeringsplassene blir derfor elbilførerens førstevalg, selv om tilbud i privat regi kunne vært vel så aktuelle i forhold til bestemmelsesstedet. Dette fenomenet forsterkes jo lenger det skal parkeres.

I Samfunnsøkonomen nr. 5- 2012 hevder forsker Bjarte Holtsmark at det er en del uheldige sider av dagens fordeler knyttet til anskaffelse og bruk av elbiler. Ulempene er først og fremst knyttet til økt bruk av bil på bekostning av kollektive transportmidler, samt at elbil politikken synes å motivere at flere husholdninger får to biler.

I høringen i forbindelse med nytt parkeringsregelverk ble det hevdet at fortsatt betalingsfritak vil medføre betydelige utfordringer i forhold til flere byers oppfylning av kriterier for tildeling av statlige midler. En subsidiering av elbiler begunstiger disse i forhold til biler på fossilt brennstoff, men også i forhold til det offentlige transportsystem. Det siste er i strid med det politisk vedtatte målet om at veksten innen persontrafikk i byområdene skal skje gjennom kollektivtransport, sykkel og gange.

Overgangsordninger

Det kan tenkes en overgangsordning hvor elbiler innrømmes lavere parkeringsavgift enn andre kjøretøy, men det krever spesialordninger som må utvikles og ressurser for å kontrollere at ordningen ikke misbrukes av andre. Bruk av billettløs parkering via mobiltelefon vil i så fall være en mulig vei å gå, da dagens betalingsautomater i Kristiansand ikke kan håndtere dette. En liknende ordning (halv parkeringsavgift på private plasser) ble ikke støttet av samferdselsdepartementet i forbindelse med utarbeidelsen av nytt parkeringsregelverk.

Betalingsfritak for enkelte områder kan også være et alternativ, men det må skiltes særskilt og dermed flere ordninger å håndtere, både for publikum og de kommunale virksomhetene som berøres. Spesielt gjelder dette for gateparkeringen hvor særskilt skilting vil medføre kostnader, da skiltingen blir så omfattende. Betalingsfritak og maksimaltid benyttes i dag og det krever mer ressurser til håndheving enn ordinær avgiftsparkering.

Kilden parkeringshus (400) i nær tilknytning til Kvadraturen har i dag betalingsfritak for elbiler uten maksimaltid. Utviklingen i området innebærer stigende belegg for parkeringshuset, herunder også i forhold til antall elbiler, men fremdeles er det god kapasitet på dagtid. Utbyggingen i området kan endre på dette.

Tellingene viser at 12 % av parkeringshusets kapasitet benyttes av elbiler på dagtid. Det er viktig at betalingsfritaket for elbiler ikke medfører svekket tilgjengelighet på kveldstid i forhold til besøkende til teater- og konserthus. Parkeringshuset har ladeinfrastruktur og egen

sikker sykkelparkering, hvor sykkel kan benyttes til det endelige bestemmelsesstedet eksempelvis sentralt i Kvadraturen. Kilden parkeringshus uten maksimaltid med utbygd ladeinfrastruktur, fremstår som best egnet til å videreføre et eventuelt betalingsfritak for elbiler.

Hva gjør andre sammenliknbare byer?

Flere kommuner har oppe til vurdering hva som skal skje med betalingsfritaket fra 2017, men få har fattet vedtak om hva som skal skje. Dersom det ikke fattes vedtak om betalingsfritak opphører fritaket 1. januar 2017.

En rundspørring i september 2016 viser at Trondheim kommune har vedtatt at el- og hydrogen drevne kjøretøy skal betale avgift på lik linje med øvrige motorvogner fra 2017. Det samme har Tønsberg.

I Fredrikstad skal det være en delt løsning med betalingsfritak i enkelte områder. Drammen kommune har vedtatt å videreføre betalingsfritaket etter 1.1.2017.

I Tromsø, Sandnes og Stavanger er det foreløpig ikke tatt initiativ til politisk behandling i følge de kommunale parkeringsvirksomhetene. Oslo kommune har ikke avklart hva som skal skje med betalingsfritaket. Tilsvarende i Bergen.

Vurdering og konklusjon

Ny parkeringslovgivning legger opp til at kommunene selv skal avgjøre hvorvidt det skal tilbys betalingsfritak for el-biler på kommunale parkeringsplasser. Avhengig av kommunens valg kan det medføre bedre tilgjengelighet samt økte inntekter, i forhold til dagens situasjon. På den annen side er det ønskelig at persontrafikken skal utføres så klimavennlig som mulig og i så henseende har fordelene knyttet til anskaffelse og bruk av elbiler bidratt til dette. Imidlertid bidrar elbiler til trafikk i sentrale strøk hvor trafikk belastningen fra før er høy. Dette er på mange måter et dilemma.

- Det er ønskelig å legge bedre til rette for handels- og besøksparkering og for de forflytningshemmede, ved at arbeidsreiseparkering begrenses, samt at parkeringstilbudet preges av god sirkulasjon for alle ordninger.
- Elbiler krever også areal i tettbygde strøk som er et knapphetsgode og som reguleres ved ulike ordninger, herunder parkeringsregulering ved bruk av avgift.
- Betalingsplikt for elbiler innebærer lik ordning for all avgiftsparkering uavhengig av tilbyder og er enkelt å kommunisere og forstå, med påfølgende færre misforståelser, samt krever mindre tilpasninger, oppfølging og kontroll.

Antall elbiler har vært sterkt stigende de siste årene og betalingsfritaket har dermed forsterket problemene knyttet til tilgjengelighet for parkering i sentrumsnære områder, hvor kommunene står for en betydelig andel av parkeringstilbudet. Fremtidig vekst i antall elbiler vil forsterke denne utviklingen. Spørsmålet er derfor om man skal ta bort betalingsfritaket nå helt eller delvis, eller vente til problemene blir enda vanskeligere å håndtere. I forhold til nytt regelverk kan det være hensiktsmessig å gjøre endringene nå fremfor senere, når publikum har innrettet seg etter nytt regelverk.

Ulempene knyttet til betalingsfritaket må avveies i forhold til at elbilene som transportmiddel er både miljøvennlige og støyer mindre enn andre kjøretøy. Betalingsfritaket for parkering er ett av flere virkemidler for å få flere til å satse på elbil. I følge elbilforeningen er det et viktig virkemiddel, men neppe det viktigste i forhold til økonomisk uttelling. Her er lave «drivstoffutgifter» ved hjemmelading, moms-fritaket, fritak for bompenger og engangsavgiften også betydelige fordeler. Selv uten betalingsfritaket for parkering vil det fremdeles være

andre betydelige fordeler. Imidlertid kan det ikke utelukkes at innføringa av parkeringsavgift for elbiler, sammen med bortfall av andre av dagens fordeler, kan medføre at færre ønsker å anskaffe elbil.

Ingeniørvesenet fremhever at fortsatt betalingsfritak vil forverre balansen mellom tilbud og etterspørsel for gateparkeringen og gi elbilbrukere urimelige store økonomiske fordeler på bekostning av kommunens økonomi.

Det anbefales ikke overgangsordninger hvor elbiler innrømmes lavere parkeringsavgift enn andre kjøretøy, da dagens betalingsautomater og bomanlegg ikke er tilpasset en slik løsning. Det krever løsninger som må anskaffes og utvikles, samt ressurser for å kontrollere at ordningen ikke misbrukes av andre.

Betalingsfritak anbefales ikke for gateparkeringen og de øvrige sentrale parkeringsanleggene i Kvadraturen, da det erfaringsmessig medfører en opphopning av elbiler i disse områdene og svekket tilgjengelighet for andre brukere. Dessuten må det skiltes særskilt og dermed flere ordninger å håndtere, både for publikum og de kommunale virksomhetene som berøres. Spesielt gjelder dette for gateparkeringen hvor særskilt skilting vil medføre kostnader, da skiltingen blir så omfattende. For gateparkeringen er det ønskelig med stor grad av sirkulasjon. Også sett i lys av det pågående arbeidet med å redusere gateparkeringen kan det være et fornuftig standpunkt.

Dagens ordning med betalingsfritak for el-biler på kommunale parkeringsplasser har en del negative konsekvenser som samlet sett innebærer svekket tilgjengelighet og dermed økt letetraffikk. Parkeringsavgift som reguleringsvirkemiddel svekkes og dermed større muligheter for arbeidsreiseparkering til tross for innføring av maksimaltid. Videre kan det bli krevende å oppfylle målsettingen om at veksten i persontrafikken skal tas ved kollektiv transport, sykkel og gange.

På bakgrunn dette, til tross for elbilens positive sider, tilrås det at Kristiansand kommune følger hovedregelen i de nye parkeringsbestemmelsene om betalingsplikt også for el- og hydrogen drevene kjøretøy, med unntak av Kilden parkeringshus i nær tilknytning til Kvadraturen.

Det foreslås en overgangsordning med betalingsfritak for elbiler i Kilden parkeringshus i tidsrommet kl. 06-18, av hensyn til tilgjengelighet på kveldstid i forhold til besøkende til teater- og konserthuset. Parkeringshuset har god ladeinfrastruktur og egen sikker sykkelparkering. Det foreslås en prøveordning i 2 år fra 1.1.2017, av hensyn til at utbyggingen i området kan endre på forutsetningene.

Kristiansand 17. oktober 2016

Raymond Solaas