

REFERAT Areal- og miljøutvalget d. 12-06-2025

Mødedato Torsdag d. 12. juni 2025 kl. 08:45

Mødested Bystyresalen

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
Behandling av utvalgssak.....	12
Protokoll fra møte i areal- og miljøutvalget 5.6.2025.....	13
1664 Fjellhalldeponi - Nikkelverk (Glencore) - detaljregulering - sluttbehandling.....	15
1654 Eg sykehusområde - del av BOP1 – detaljregulering - offentlig ettersyn.....	35
1661 Detaljregulering Strai Kjøkken - Offentlig ettersyn.....	37
1595 Marviksletta BKH6 – detaljregulering – offentlig ettersyn.....	39
Vinterdrift - kostnadsreducerende tiltak.....	61
Verbalvedtak 2025 - Kommunens arbeid for å nå klimamålene og en organisering med tverrsektori	68
Helgøya, 401/61 - dispensasjon fra teknisk forskrift - flom.....	89
Lahelle - 151/671 - Søknad om dispensasjon og tillatelse for etablering av uttrigger.....	92
Odderøya - reduksjon av bilbruk.....	95
Trafikksikkerhetsplan 2022-2026 - status 2025.....	99
Høringsinnspill til «Planprogram til regional plan for vannforvaltning for vannregion Agder 2028-2	111

Punkt .: Møtedokumenter

Bilag

Møteinnkalling med saksfremlegg Areal- og miljøutvalget 12.06.2025

Orientering støysoner KPA

Areal og miljøutvalget 12062025 info om rulleanlegget

SV Telt i Børsparken sommeren 2025

Møteinnkalling Areal- og miljøutvalget 12.06.2025

Tilleggskart Areal- og miljøutvalget 12.06.2025



PROTOKOLL AREAL- OG MILJØUTVALGET

Dato: 12.06.2025
Sted: Bystyresalen
Behandlede saker: 143/25 - 153/25
Møtets varighet: Kl. 08.45 til 11.35
Møteleder: Leder i utvalg Odd Nordmo

Til stede:

Odd Nordmo (H)
Randi Røinaas Lomeland (H) for
Christine Alveberg (V)
Sigrid Moseid Øverland (KRF)
Andreas Jacobsen (FRP)
Kenneth Mørk (AP)
Audun Øvrebø (AP) for
Marte Rostvåg Ulltveit-Moe (MDG)
Ole Magne Omdal (Grønt)
Roy Fardal (PP)
Audun Abrahamsen (KRF) for

Forfall:

Vegard Launes (H)

Robin Hansson (UAVH)

Atle Aasen (KRF)

Til stede fra administrasjonen:

Byutviklingsdirektøren
Plan- og bygningssjefen v/planleder Eirik Heddeland Martens
Byggesakslederen
Byingeniøren
Parksjefen
Utvalgssekretæren

Dessuten møtte:

Bjørn-Erik Enge, Barn og unges representant
Charlotte Wesenberg, råd for personer med funksjonsnedsettelse

Befaringer:

Sak 146/25 – 147/25 ble befart før møtestart.

Orienteringer:

Støysonekartet v/Planleder Eirik Heddeland Martens

143/25 Protokoll fra møte i areal- og miljøutvalget 5.6.2025
(ark.nr. 2025000195)

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget godkjenner protokollen fra møte 5.6.2025.
(Enst.)

144/25 1664 Fjellhalldeponi - Nikkelverk (Glencore) - detaljregulering - sluttbehandling
(ark.nr. 2024015388)

Areal- og miljøutvalgets innstilling:

Bystyret vedtar detaljregulering for Fjellhalldeponi – Nikkelverk (Glencore) med plankart datert 13.03.2025 og bestemmelser sist datert 26.05.2025.
(10/1)

Forslag:

Byutviklingsdirektøren fremmet følgende innstilling:

«Bystyret vedtar detaljregulering for Fjellhalldeponi – Nikkelverk (Glencore) med plankart datert 13.03.2025 og bestemmelser sist datert 26.05.2025.»

MDG fremmet følgende alternative forslag:

«Bystyret vedtar detaljregulering for eksisterende Fjellhalldeponi – Nikkelverk (Glencore) med plankart datert 13.03.2025 og bestemmelser sist datert 26.05.2025, med følgende endring: Bystyret vedtar ikke del av detaljregulering som hjemler utvidelse av eksisterende fjellhalldeponi.»

Voteringer:

Ved alternativ votering ble Byutviklingsdirektørens innstilling vedtatt med 10 mot 1 stemme (MDG).

145/25 1654 Eg sykehusområde - del av BOP1 – detaljregulering - offentlig ettersyn
(ark.nr. 2023031610)

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget legger detaljregulering for Eg sykehusområde – del av BOP1 med plankart sist datert 20.05.2025 og bestemmelser sist datert 20.05.2025, ut til offentlig ettersyn.
(Enst.)

146/25 1661 Detaljregulering Strai Kjøkken - Offentlig ettersyn
(ark.nr. 2024014204)

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget legger detaljregulering for 1661 Strai kjøkken med plankart og bestemmelser sist datert 21.05.2025 ut til offentlig ettersyn.
(Enst.)

147/25 1595 Marviksletta BKH6 – detaljregulering – offentlig ettersyn
(ark.nr. 2025003613)

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

1. Areal- og miljøutvalget legger detaljregulering for Marviksletta BKH6 med plankart sist 21.05.2025 og bestemmelser sist datert 26.05.2025, ut til offentlig ettersyn.
(Enst.)

Forslag:

Plan- og bygningssjefen fremmet følgende innstilling:

- «1. Areal- og miljøutvalget legger detaljregulering for Marviksletta BKH6 med plankart sist 21.05.2025 og bestemmelser sist datert 26.05.2025, ut til offentlig ettersyn.
2. Før planen legges ut til offentlig ettersyn, må bestemmelsene pkt. 4.1.1.k. Støy endres slik at andel boenheter uten tilgang til stille side reduseres til å gjelde kun unntaksvis og for en liten andel av boenhetene, f.eks. for hjørneleiligheter.»

Voteringer:

Plan- og bygningssjefens innstilling pkt. 1 ble enstemmig vedtatt.

Plan- og bygningssjefens innstilling pkt. 2 falt med 10 mot 1 stemme (MDG).

148/25 Vinterdrift - kostnadsreducerende tiltak
(ark.nr. 2022000488)

Areal- og miljøutvalgets innstilling:

1. Bystyret tar saken til orientering.
(Enst.)
2. Bystyret ber om at det igangsettes en grundigere gjennomgang av veitraseer som bør vurderes nedklassifisert, for å redusere kommunalt vedlikehold.
(8/3)
3. Bystyret ber om at arbeidet med å optimalisere roder fortsetter, slik at man har færrest mulig roder for å redusere de faste beredskapskostnadene.
(Enst.)
4. Høyere utnyttelse av kommunalt utstyr, og økt egenregi på sentralt organisert vintervedlikehold benyttes i større grad for å redusere kostnader med vintervedlikehold.
(Enst.)

Forslag:

Byutviklingsdirektøren fremmet følgende innstilling:

- «1. Bystyret tar saken til orientering.
2. Bystyret ber om at det igangsettes en grundigere gjennomgang av veitraseer som bør vurderes nedklassifisert, for å redusere kommunalt vedlikehold.
3. Bystyret ber om at arbeidet med å optimalisere roder fortsetter, slik at man har færrest mulig roder for å redusere de faste beredskapskostnadene.
4. Høyere utnyttelse av kommunalt utstyr, og økt egenregi på sentralt organisert vintervedlikehold benyttes i større grad for å redusere kostnader med vintervedlikehold.»

Voteringer:

Byutviklingsdirektørens innstilling pkt. 1, 3 og 4 ble enstemmig vedtatt.
Byutviklingsdirektørens innstilling pkt. 2 ble vedtatt med 8 mot 3 stemmer (AP, PP).

149/25 Verbalvedtak 2025 - Kommunens arbeid for å nå klimamålene og en organisering med tverrsektoriell forankring
(ark.nr. 2025011954)

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Saken tas til orientering.
(Enst.)

150/25 Helgøya, 401/61 - dispensasjon fra teknisk forskrift - flom

(ark.nr. 2024015154)

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Saken utsettes for nødvendige avklaringer.
(Enst.)

Habilitet:

Repr. Roy Fardal (PP), ba utvalget vurdere sin habilitet da det er sønnen hans som er tiltakshaver. Han fratrådte under behandlingen.

Votering:

Repr. Roy Fardal (PP), ble enstemmig erklært inhabil. Vararepresentant Bernt Erik Olsen (UAVH) tiltrådt. Fvl § 6 første ledd bokstav b).

Forslag:

Plan- og bygningssjefen fremmet følgende innstilling:

«Areal- og miljøutvalget avslår søknad om dispensasjon fra teknisk forskrift og PBL § 28-1, jf. plan og bygningsloven § 19-2.

Areal- og miljøutvalget finner at hensynene bak ovennevnte bestemmelser det søkes dispensasjon fra blir vesentlig tilsidesatt. Vilkårene for innvilgelse av dispensasjon foreligger ikke, og dispensasjon kan derfor ikke innvilges. Det vises til begrunnelsen i saksfremlegget.»

Høyre, FRP, PP og Grønt fremmet følgende alternative forslag:

- «1. Areal- og miljøutvalget godkjenner søknad om dispensasjon fra teknisk forskrift og PBL § 28-1, jf. plan og bygningsloven § 19-2. Areal- og miljøutvalget finner at hensynene bak ovennevnte bestemmelser det søkes dispensasjon fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. Vi finner videre at det er gjort grundig arbeid og valgt en løsning for flomsikring som er godt dokumentert og utprøvd. Det er også vist til at dette er praktisk gjennomførbart. Tiltaket bærer preg av å være et positivt ombruksprosjekt og det ligger en samfunnsinteresse i at bygget bevares, i tråd med Kulturminnevernmyndighetens syn.
2. Det skal gjøres avtale med lokalt foretak om vaktordning e.l., slik at man er sikret at noen rykker ut og setter opp flomsikringen ved varsel om stormflo. Det skal tinglyses på eiendommen at eier til enhver tid plikter å sørge for at det foreligger slik avtale.
3. Det vises til at Kristiansand kommune primært ønsket at Tek17 flomsikring ble brukt, og er uten ansvar for flomskade på bygning, utstyr og mennesker hvis slikt skulle oppstå.»

FRP fremmet følgende utsettelsesforslag:

«Saken utsettes for nødvendige avklaringer.»

Voteringer:

FRP sitt utsettelsesforslag ble enstemmig vedtatt. Innstilling og alternativt forslag ble ikke votert over.

151/25 Lahelle - 151/671 - Søknad om dispensasjon og tillatelse for etablering av utrigger
(ark.nr. 2024023337)

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget godkjenner dispensasjon fra byggeforbudet i 100-metersbeltet, jf. plan- og bygningslovens § 19-2, for plassering av privat utrigger. Utvalget finner at hensynene bak byggeforbudet i 100-metersbeltet ikke blir vesentlig tilsidesatt. Videre finner utvalget at fordelene ved en dispensasjon er klart større enn ulempene. Det vises til at utriggeren vil sørge for bedre og sikrere fortøyning for båt, bedre og sikrere ilandstigning, samt at utriggerne ikke vil forringe ferdselsrett for allmennheten. Det vises videre til at utriggeren i liten grad blir synlig fra land, og ikke vil medføre ulemper for allmennheten, samt at eiendommen er privatisert som følge av eksisterende sjøbod, og at en utrigger i liten grad vil føre til mer privatisering.
(10/1)

Forslag:

Plan- og bygningssjefen fremmet følgende innstilling:

«Areal- og miljøutvalget avslår søknad om dispensasjon fra byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen, jf. plan- og bygningsloven § 1-8. Areal- og miljøutvalget finner at vilkårene for dispensasjon ikke foreligger, jf. plan- og bygningsloven § 19-2. Det vises til begrunnelsen i saksfremlegget.»

KRF, Høyre, FRP, PP og Grønt fremmet følgende alternative forslag:

Areal- og miljøutvalget godkjenner dispensasjon fra byggeforbudet i 100-metersbeltet, jf. plan- og bygningslovens § 19-2, for plassering av privat utrigger. Utvalget finner at hensynene bak byggeforbudet i 100-metersbeltet ikke blir vesentlig tilsidesatt. Videre finner utvalget at fordelene ved en dispensasjon er klart større enn ulempene. Det vises til at utriggeren vil sørge for bedre og sikrere fortøyning for båt, bedre og sikrere ilandstigning, samt at utriggerne ikke vil forringe ferdselsrett for allmennheten. Det vises videre til at utriggeren i liten grad blir synlig fra land, og ikke vil medføre ulemper for allmennheten, samt at eiendommen er privatisert som følge av eksisterende sjøbod, og at en utrigger i liten grad vil føre til mer privatisering.

Voteringer:

Ved alternativ votering ble forslaget fra KRF, Høyre, FRP, PP og Grønt vedtatt med 10 mot 1 stemme (MDG).

152/25 Odderøya - reduksjon av bilbruk
(ark.nr. 2025010353)

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

1. Areal- og miljøutvalget tar saken til orientering og støtter forslag til tiltak.
(10/1)

2. Bystyret ber administrasjonen vurdere et to-årig prøveprosjekt hvor det etableres en bom der Odderøyveien går opp fra P-plassen ved mannskapsmessa. Leietagere på oversiden av bommen, radioamatørene, Vest-Agder Museet og Parkvesenet gis tilgang til å åpne bommen og kjøre inn med bil/anleggskjøretøy (samme ordning som på Wilhelm Rosenvolds vei). Spesialordning for russebiler og -busser kan etableres i samarbeid med russen og fylkeskommunen. Ordningen evalueres etter to år.
(10/1)
3. Areal- og miljøutvalget stiller seg positiv til å vurdere omdisponering av parkeringsareal til kulturell næringsvirksomhet.
(9/2)

Forslag:

Byutviklingsdirektøren fremmet følgende innstilling:

«Areal- og miljøutvalget tar saken til orientering og støtter forslag til tiltak.»

MDG fremmet følgende tilleggsforslag:

«Bystyret ber administrasjonen vurdere et to-årig prøveprosjekt hvor det etableres en bom der Odderøyveien går opp fra P-plassen ved mannskapsmessa. Leietagere på oversiden av bommen, radioamatørene, Vest-Agder Museet og Parkvesenet gis tilgang til å åpne bommen og kjøre inn med bil/anleggskjøretøy (samme ordning som på Wilhelm Rosenvolds vei). Spesialordning for russebiler og -busser kan etableres i samarbeid med russen og fylkeskommunen. Ordningen evalueres etter to år.»

Venstre fremmet følgende tilleggsforslag:

«Areal- og miljøutvalget stiller seg positiv til å vurdere omdisponering av parkeringsareal til kulturell næringsvirksomhet.»

Voteringer:

Byutviklingsdirektørens innstilling ble vedtatt med 10 mot 1 stemme (FRP), vedtakets pkt. 1.

MDG sitt tilleggsforslag ble vedtatt med 10 mot 1 stemme (FRP), vedtakets pkt. 2.

Venstre sitt tilleggsforslag ble vedtatt med 9 mot 2 stemmer (FRP, PP), vedtakets pkt. 3.

153/25 Trafikksikkerhetsplan 2022-2026 - status 2025
(ark.nr. 2025010354)

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget tar saken til orientering.
(Enst.)

154/25 Høringsinnspill til «Planprogram til regional plan for vannforvaltning for vannregion Agder 2028-2033» og «Hovedutfordringer i vannregion Agder»
(ark.nr. 2024032020)

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget godkjenner at høringsinnspill til planprogrammet og hovedutfordringer for vannforvaltningsplan 2028–2033 sendes til Agder Fylkeskommune slik som foreslått i vedlagt dokument.
(Enst.)

Eventuelt

Repr. Kenneth Mørk (AP):

1. Etterlyser status på tidligere omtalt bolig på Grim om pålegg om utbedring og opprydding.

Byggesaksleder informerte at dette følges opp. Det er gitt pålegg om retting, og fattet vedtak om tvangsmulkt. Pålegg om retting er ikke fulgt av tiltakshaver, og tvangsmulkten løper. Kommunen vurderer om det skal utferdiges forelegg, som gir tvangsgrunnlag til å gjennomføre pålegget for eiers bekostning.

2. Skinngarveriet i Kiledalen på Mosby. Dette har tidligere hatt ulike saker knyttet til seg, blant annet forurensning, ulik forsøpling m.m. Stedet er langs skolevei, og området er i dag av en slik befatning at det kan utgjøre fare for helse for barna.

Byggesaksleder informerte at stedet følges opp av miljøvernheten. Det er gitt pålegg om opprydding, og det er varslet tvangsmulkt. Det har vært avholdt møter med tiltakshaver, men pålegg er ikke fulgt. Kommunen må eventuelt vurdere om kommunen skal gå inn å rydde opp for eiers regning. Kommunen må i så fall legge ut for opprydningskostnadene, og kreve disse tilbake fra tiltakshaver.

3. Uteservering i Børsparken og La Famiglia

Parksjefen informerte at mulighetene her er svart ut til restauranten og ordfører (vedlagt). Når det gjelder manglende vann i fontenen, så skyldes det at en vannledning er gravd over i Bryggebakken. Dette vil ikke være på plass før til neste sesong.

Parksjefen ga også en kort orientering om arbeidet med skatepark i Nybyen. Etter samtale med skatemiljøet er man kommet fram til at Nybyen ikke er egnet, men at derimot et område på Kjøita vil være svært bra. Se vedlagte presentasjon.

Møtet hevet.

Punkt .: Behandling av utvalgssak

Punkt 143/25: Protokoll fra møte i areal- og miljøutvalget 5.6.2025

Bilag

Protokoll Areal- og miljøutvalget 05.06.2025



Dato 27. mai 2025
Saksnr.: 2025000195-68
Saksbehandler Thore Granheim
Godkjent av Venke Moe

Saksgang
Areal- og miljøutvalget

Møtedato
12.06.2025

Protokoll fra møte i areal- og miljøutvalget 5.6.2025

Forslag til vedtak

[Areal- og miljøutvalget godkjenner protokollen fra møte 5.6.2025.](#)

Thore Granheim
Utvalgssekretær
Sign.

Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift

Punkt 144/25: 1664 Fjellhaldeponi - Nikkelverk (Glencore) - detaljregulering - sluttbehandling

Bilag

Vedtak byst, 18062025, Sak 67/25, 1664 Fjellhaldeponi - Nikkelverk (Glencore) - detaljregulering - sluttbehandling

1. Plankart datert 13.03.25
2. Reguleringsbestemmelser datert 26.05.2025
3. Planbeskrivelse datert 10.01.2025
4. ROS analyse datert 04.03.2025
5. Støy i anleggsperioden
6. KU - hydrogeolgi og vannmiljø
7. Bærekraftsvurdering av ombruks- og avfallslosninger for Fe-2-slam
8. Tilstandsvurdering hoydebasseng Dueknipen
9. Tilstandsvurdering damanlegg Dueknipen
10. Snitt
11. Planprogram
12. Uttalelse fra Miljørettet helsevern
13. Saksfremlegg - offentlig ettersyn
14. Saksprotokoll - areal og miljøutvalget 10.04.2025
15. Høringsinnspill
16. Kommentar til høringsinnspill



Dato 4. juni 2025
Saksnr.: PLAN-24/01730-47
Saksbehandler Anne Marit Tønnesland
Godkjent av Eirik Heddeland Martens
Venke Moe
Tone Iglebæk

Saksgang

Areal- og miljøutvalget
Bystyret

Møtedato

12.06.2025
18.06.2025

**1664 Fjellhaldeponi - Nikkelverk (Glencore) - detaljregulering -
sluttbehandling**

Forslag til vedtak

1. [Bystyret vedtar detaljregulering for Fjellhaldeponi – Nikkelverk \(Glencore\) med plankart datert 13.03.2025 og bestemmelser sist datert 26.05.2025.](#)

Sammendrag

Planområdet ligger i fjellet under Dueknipen, ca. 1 km vest for Kristiansand sentrum. Sør for planområdet ligger Glencore Nikkelverk AS. Planforslaget regulerer altså arealer under bakkenivå. Planforslaget regulerer eksisterende og nye fjellhaller med tilknyttet teknisk infrastruktur.



Figur 1 - oversiktsbilde. Planområdet er vist med rød linje

Nikkelverkets eksisterende fjellhaller vil være fulle innen 2027, og det er derfor nødvendig å etablere nye for å opprettholde driften. Bedriftens bærekrafts vurdering konkluderer med at lokal deponering fortsatt er den beste løsningen.

Byutviklingsdirektøren mener det er fornuftig at de eksisterende og nye fjellhalldeponiene blir regulert. Ettersom dette er arealbruk inne i fjellet, vil den synlige påvirkningen være minimal. Planforslaget er utarbeidet med konsekvensutredning. Det er pekt på at det er anleggsfasen som medfører mest påvirkning for nærområdet.

Grenseverdiene for støy i anleggsperioden på kveldstid er kritisk. Byutviklingsdirektøren foreslår at grenseverdiene, som er satt i Støyretningslinjen T-1442, for støy på dagtid i anleggsfasen utvides til også å gjelde på kveldstid (kl. 19-23). Dette er gjort ut fra en helhetsvurdering mht. sumstøy, størrelsen på belastet nærområde, mindre transportbehov og kritisk fremdrift i prosjektet. Utvidelsen støttes av kommunens næringsavdeling, mens Miljørettet helsevern er uenig i at støyintervallet utvides.

Rystelser og vibrasjoner kan påvirke nærliggende bygninger. Det vil derfor gjennomføres undersøkelser av bygningsmassen i forkant. Det er krav om varslingsrutiner og oppfølging for å redusere risiko og bekymringer.

Transport av steinmasser vil hovedsakelig skje via lekter og skal benyttes på Kongsgård-Vige-prosjektet. Bruk av lekter vil begrense belastning på veinettet, spesielt mht. parallelliteten med Gartnerløkka-prosjektet.

Klima- og miljøhensyn ivaretas ved at steinmassene brukes lokalt, og at transport gjennomføres med lekter for å redusere CO₂-utslipp.

I driftsfase er det vurdert at vannmiljøet i liten grad vil påvirkes ytterligere, ettersom grunnvannet allerede er forurenset av eksisterende haller. Tiltak som sigevannrensing vil sikre akseptabel vannkvalitet. Bruken av fjellhallene til deponering av restprodukt hjemles igjennom egne tillatelser gitt av Miljødirektoratet og reguleres ikke gjennom detaljreguleringen.

Byutviklingsdirektøren vurderer at prosjektet er godt utredet, og at tiltakene for å håndtere miljø- og samfunnspåvirkning er tilstrekkelige. Det anbefales at planforslaget vedtas.

Ragnar Evensen
Byutviklingsdirektør
Sign.

Venke Moe
Plan- og bygnings sjef
Sign.

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Vedlegg:

1. Plankart datert 13.03.25
2. Reguleringsbestemmelser datert 26.05.2025
3. Planbeskrivelse datert 10.01.2025
4. ROS analyse datert 04.03.2025
5. Støy i anleggsperioden
6. KU - hydrogeologi og vannmiljø
7. Bærekraftsvurdering av ombruks- og avfallslosninger for Fe-2-slam
8. Tilstandsvurdering hoydebasseng Dueknipen
9. Tilstandsvurdering damanlegg Dueknipen
10. Snitt
11. Planprogram
12. Uttalelse fra Miljørettet helsevern
13. Saksfremlegg - offentlig ettersyn
14. Saksprotokoll - areal og miljøutvalget 10.04.2025
15. Høringsinnspill
16. Kommentar til høringsinnspill

BAKGRUNN FOR SAKEN

Planforslaget fremmes av Norconsult, Kristiansand, på vegne av Glencore Nikkelverk AS. Glencore Nikkelverk AS er et moderne raffineringsverk lokalisert ca. 1 km vest for Kristiansand sentrum. Her produseres det blant annet nikkel, kobolt og kobber. I 2023 produserte de 95 000 tonn nikkel. Produksjonsanleggene i Kristiansand har raffinert, produsert og eksportert nikkel og andre metaller siden 1910. Innenfor råvaresektoren er bedriften et av verdens største globale diversifiserte konsern.

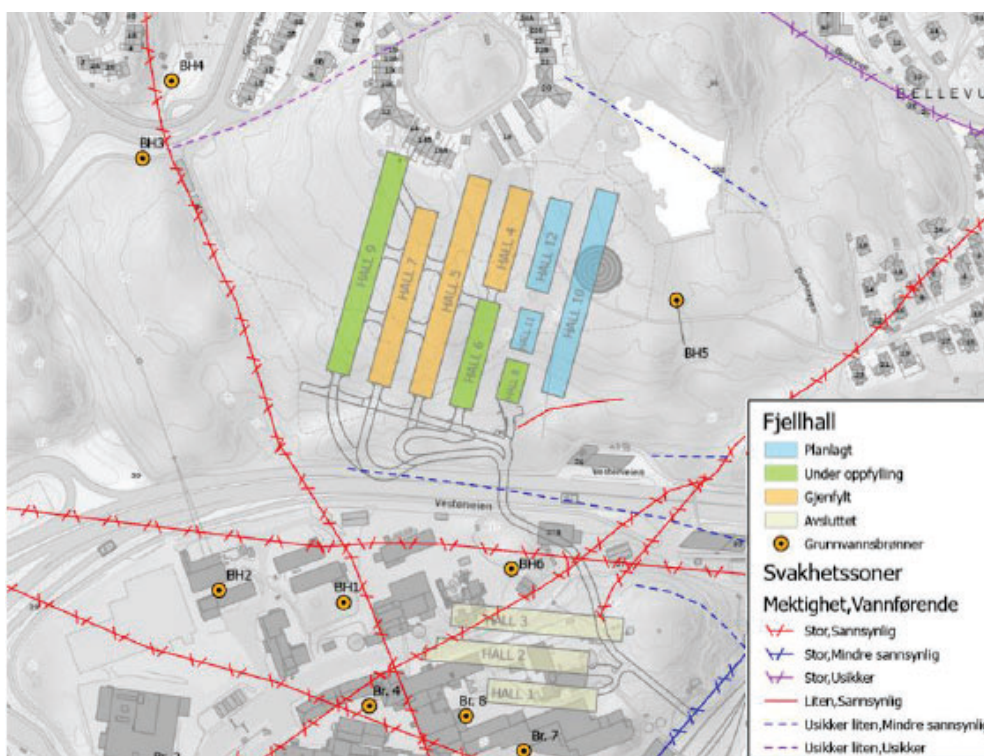
I forbindelse med produksjonen oppstår det et restprodukt som må lagres i deponi. Hensikten med planarbeidet er å utarbeide en detaljreguleringsplan som regulerer eksisterende og nye fjellhaller under Dueknipen. Fjellhallene benyttes til deponering av avfall (restproduktet) fra produksjonen.

Planforslaget har krav om konsekvensutredning. Planprogrammet ble fastsatt av areal- og miljøutvalget i møtet 12.12.2024

Dagens situasjon

Planområdet ligger i fjellet under Dueknipen, ca. 1 km vest for Kristiansand sentrum, se fig. 1. Sør for planområdet ligger Nikkelverket. Planforslaget regulerer altså arealer under bakkenivå, omtalt som vertikalnivå 1 i planterminologien.

Det er pr. i dag allerede seks eksisterende haller under Dueknipen. Disse vises som oransje og grønne på illustrasjonen under. Nye haller er blå. Se mer under temaet planens innhold.



Figur 2 - dagens situasjon i fjellet under Dueknipen (hentet i fra planbeskrivelsen)

I og med at anlegget er i fjellet, er det undersøkt geologiske og hydrogeologiske forhold i forkant av plasseringen av nye haller. Dette bygger videre på tidligere undersøkelser som er gjort i forbindelse med etableringen av de eksisterende fjellhallene. Det er vurdert svakhetssoner og jordskjelvpåvirkning. Det er etablert grunnvannsbrønner for å ha kontroll på grunnvannet og for å hindre tilsig av grunnvann gjennom et pumpesystem. Resipienter for vann fra anlegget er Kristiansandsfjorden – indre, - indrehavn og Østergapet-indre. Alle disse har økologisk tilstand som er moderat og kjemisk tilstand som er dårlig. Det henvises til planbeskrivelsen for detaljer om geologi, hydrogeologi og vannforekomster.

På bakkenivå over planområdet er det noe boligbebyggelse (Kobberveien), kommunalteknisk infrastruktur og grønnstruktur. Det henvises til planbeskrivelsen for omtale av arealene på bakkeplan. Det er ikke knyttet større verdier til naturmangfold eller kulturminner på bakken, men Duekniben er benyttet til nærfriluftsliv og rekreasjon, og er et landskapselement som preger det nære bybildet.

Når det gjelder eierforhold, er det en pågående søknadsprosess for anlegget som anleggseiendom. Slike tillatelser knyttes til et anlegg og ikke til et areal.

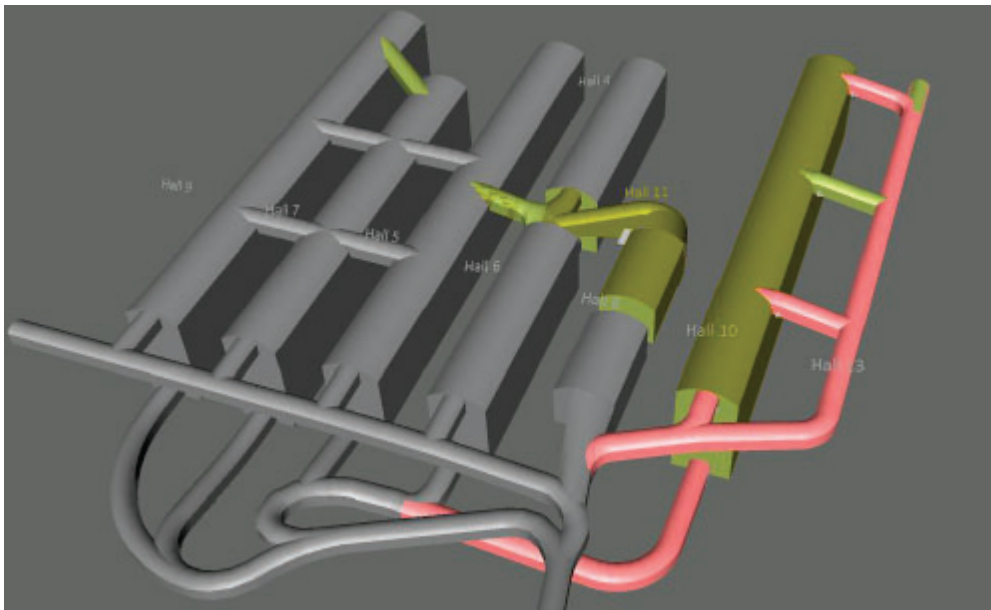
Planens innhold

Planforslaget regulerer eksisterende og nye fjellhaller under Dueknipen. Til grunn for planarbeidet er det utarbeidet et forprosjekt som har identifisert tekniske muligheter og løsningsalternativer for utbygging av nye haller.

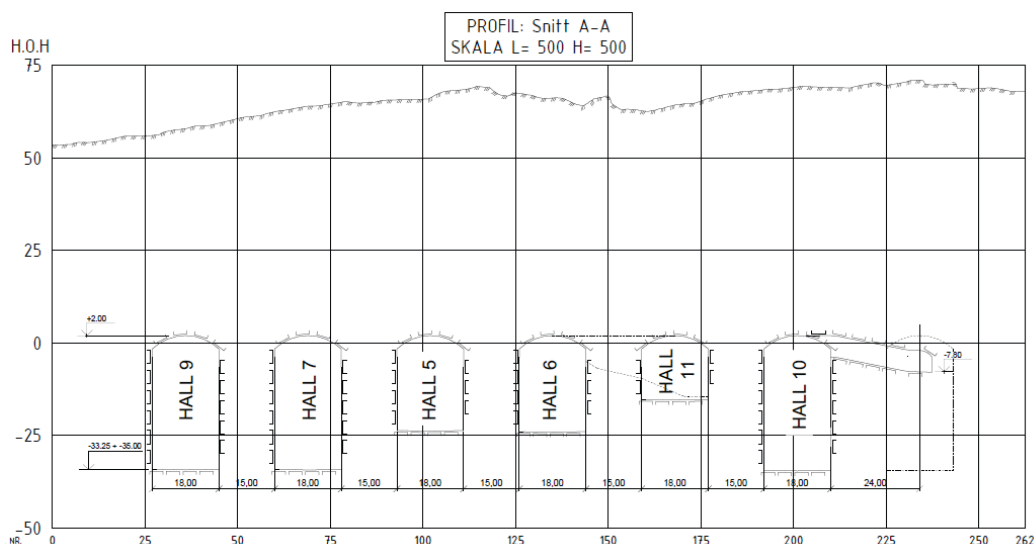
Planforslaget gir mulighet til å etablere fjellhaller og tilhørende teknisk infrastruktur fra kote +10 til kote -50. Det er ikke gitt noe antall eller volum, men inntil videre er det to, ev. tre, nye haller som er aktuelle å etablere. Behovet for ytterligere haller må fortløpende vurderes opp mot hvilke muligheter det er til å benytte restproduktet til andre formål, som er en kontinuerlig arbeidsprosess hos bedriften.

Det er lagt inn krav til situasjonsplan og snitt i forbindelse med fremtidige utviklinger. Det er også lagt inn en begrensning med bestemmelsesområde #1 slik at tiltak som etableres under kote +17, innenfor planområdet, må avklares spesielt.

Utover dette hjemles det noe utvidede grenser for anleggsstøy på kveld, varslingsrutiner for støy og rystelser, og massehåndteringsplan.



Figur 3 - Nye haller og tilførselsadkomster under planlegging vist med farge (hentet i fra planbeskrivelsen)



Figur 4 - Prinsippsnitt for hallene sett fra "sør" som viser plassering i høyder (Sweco, RIGberg, datert 27.01.2025)

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

Regionplaner

Regionalplan Agder 2030 har som hovedmål å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region innen 2030. Regional plan for bolig, areal og transport i Kristiansandsregionen (2023-2050) skal fremme bærekraftig by- og stedsutvikling i hele regionen. Verdiskapingen skal styrkes samtidig som arealforbruket og transportarbeidet effektiviseres og klimagassutslippene reduseres.

Inn under dette er utvikling av arbeidsplasser som har fokus på forskning og utvikling av et miljømessig og bærekraftig samfunn, samtidig som man må bruke arealressursene på en fornuftig måte.

Å gi bedrifter som Nikkelverket rom til å vokse er en viktig brikke i å gjennomføre målene om økonomisk bærekraft og økt verdiskaping i regionen. Dette planforslaget gir rom for vekst og utvikling samtidig som miljøet skjermes og arealressursene ikke blir beslaglagt.

Regional plan for vannforvaltningen i vannregion Agder 2022-2027 skal beskytte vannmiljøet mot forringelse, og forbedre og gjenopprette miljøtilstanden der forholdene ikke er gode nok. Det er startet opp rullering av dette planarbeidet våren 2025. Det er i planforslaget fokusert på hensynet til vannforvaltning og vannforekomster jf. konsekvensutredningen. Det er gjort gode vurderinger og tiltak for å kunne følge opp og ikke forverre tilstanden ved gjennomføring av planforslaget.

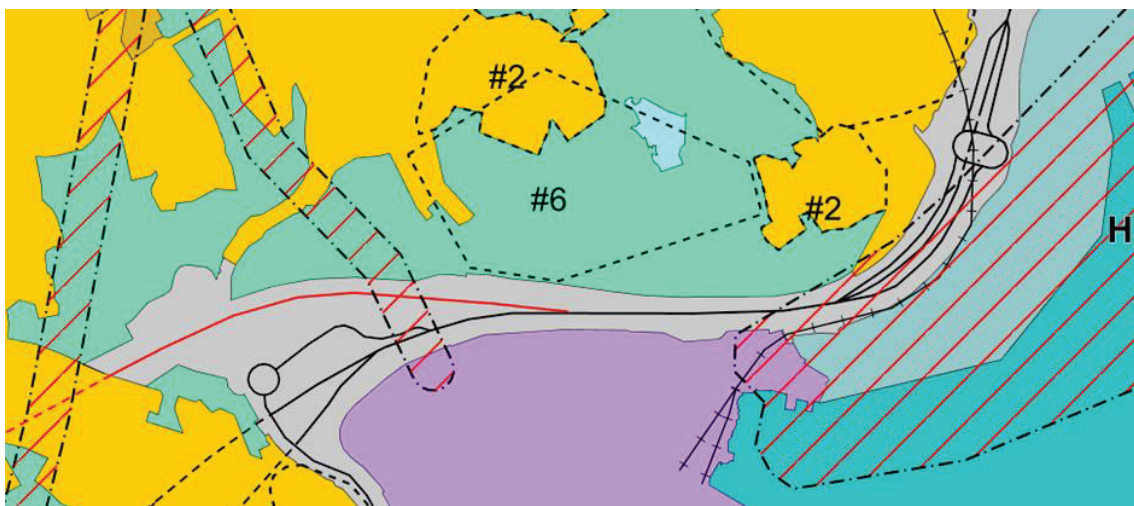
Kommuneplanens samfunnsdel og overordnet arealstrategi 2020 – 2030

Samlet sett bidrar byggingen av deponihallene til å oppfylle flere av de sentrale målene i Kristiansand kommunes overordnede arealstrategi 2020-2030. Det bidrar til bærekraftig arealbruk gjennom å redusere behovet for overflatearealer som kan brukes til boligbygging eller grøntområder. Prosjektet inkluderer tiltak for å minimere miljøpåvirkningen for å sikre at grunnvannet som strømmer til Kristiansandsfjorden ikke tilfører mer forurensning enn akseptabelt. Det sikrer kontinuerlig drift av Nikkelverket, opprettholder viktige arbeidsplasser og bidrar til økonomisk vekst i regionen.

Kommuneplanens arealdel 2024 – 2035

I kommuneplanens arealdel er området merket med formål blå/grønnstruktur og med bestemmelsesområde #6. Følgende bestemmelsene er gitt: «Innenfor #6 tillates ikke

inngrep i grunnen som kan påvirke fjellhallene». I beskrivelsen til arealdelen er det spesifisert at bestemmelsesområdet er av hensyn til fjellhallene under Duekniben.



Figur 5 - Planforslaget ligger innenfor arealet merket med #6 i kommuneplanen

Planforslaget ligger innenfor avgrensingen i kommuneplanen og regulerer både eksisterende og nye tiltak inne i fjellet. Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel.

En trasse til en evt. fremtidig kobling mellom E39 ved rundkjøring ved Dueknipen og Rv.9 ved Krossen kan etableres uavhengig av fjellhallen.

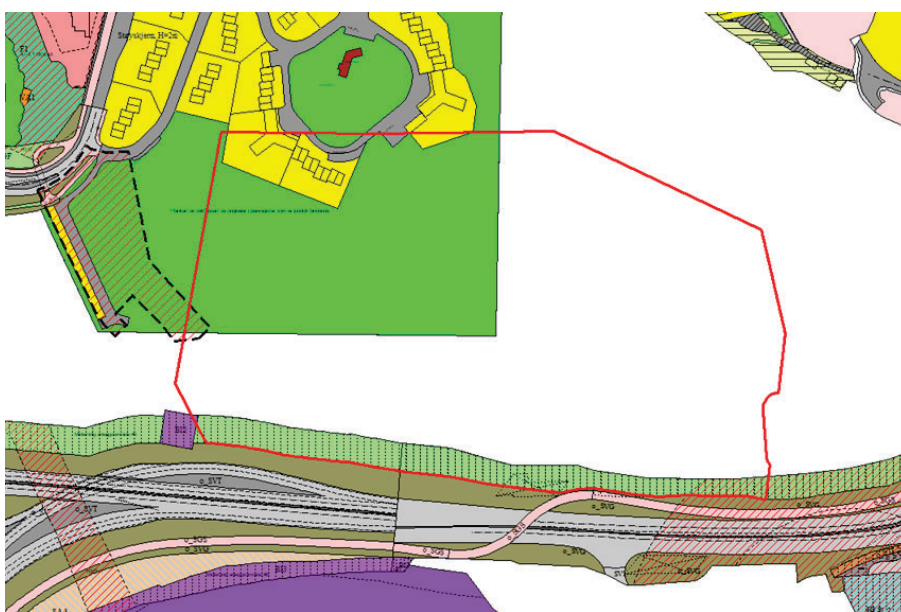
Reguleringsplaner

Det er ingen gjeldende reguleringsplaner under bakken (vertikalnivå 1).

På bakken (vertikalnivå 2) berøres delvis:

- reguleringsplan for Kolsdalsheia (Dueknipen vest) (planID 96). Området er regulert til bolig og grønnstruktur.
- E18/E39 – Gartnerløkka – Meieriet (planID 1380). Området er regulert til diverse veiformål, grønnstruktur og anleggssone.

Det pågår også et planarbeid for Kobberveien, gnr. 151 bnr. 2473 mfl. (PlanId 1534), Hovedformålet med denne reguleringen er boligbygging.



Figur 6 - Planforslaget vist med rød linje

Planforslaget kommer ikke i konflikt med gjeldende reguleringer, i og med at arealbruken er forbeholdt under bakken mellom kote +10 og kote -50. Det ligger en begrensning opp til kote +17 på inngrep uten avklaring med Nikkelverket. Dette kommer ikke i konflikt med bakkeplan, som ligger langt høyere, ca. kote +70 på Duekniben.

Andre aktuelle saker i området

Det er ingen pågående byggesaker i planområdet, men utbygging av Gartnerløkkaprosjektet er igangsatt og ligger nær planområdet og vil påvirke hovedinfrastrukturen i samme tidsrom som anleggsarbeidet i dette planområdet.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 22.04.2025 – 03.06.2025. Det kom inn 9 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og Plan og byggs vurdering

Statsforvalteren i Agder v/ Miljøvern avdelingen, 22.05.2025

1. Det er miljødirektoratet som er myndighet og har gitt tillatelse etter forurensningsloven til Glencore. Med bakgrunn i dette vil det være Miljødirektoratet, og ikke Statsforvalteren, som vil vurdere de konkrete konsekvensene knyttet til planlagt deponi for farlig avfall.
2. Det er i utgangspunktet positivt at det vises til retningslinjen, T-1442. Men bestemmelsen er lite konkret og sikrer dermed ikke et tilfredsstillende støynivå i tråd med anbefalte støygrenser for anleggsfase og driftsfase. Vi har derfor **faglig råd** om at bestemmelsen angir konkrete støygrenser som skal overholdes, alternativt må det i bestemmelsen vise konkret til tabell 4 i kap. 6.1 i T-1442.
3. Andre avsnitt første kulepunkt i ovennevnte bestemmelse åpnes det for at grenseverdier for dagstøy tillatelse frem til kl. 23. Vi viser da til T-1442 kap. 6.1, Tabell 4: *Anbefalte støygrenser utendørs for bygge og anleggsvirksomhet med varighet over 6 mnd*, som angir støykrav på dagtid (kl. 07-19) til 60 db og for kveldstid (kl. 19-23) er det redusert til 55 db. Bestemmelsens andre kulepunkt er dermed ikke i tråd med anbefalingene i T-1442 og anbefalingene fra kommunens Miljøretta helsevern og kommuneoverlegen – dette ansees uheldig. Vi har derfor **sterkt faglig råd** om å endre bestemmelsen slik at krav til støy samstemmer med anbefalingen i T-1442 og ovennevnte uttalelse.
4. Slik vi forstår det er ikke etablering av midlertidig lekterkai en del av det aktuelle planforslaget. Vi minner likevel om at utfylling i sjø er søknadspliktig etter forurensningslovverket. Det er ikke gitt at man får nødvendige tillatelser etter nevnte lovverk selv om tiltaket er avklart etter plan- og bygningsloven.

Plan og byggs kommentar

1. Tas til orientering.
2. Pkt. 2.1.1 i reguleringsbestemmelsene er endret til:
 - Grenseverdiene for dagstøy, også for strukturstøy jf. tabell 4 og 5 i kap. 6.1 i T-1442, tillates fram til kl. 23.00.
 - Grenseverdiene for nattstøy (23.00-07.00), jf. tabell 4 og 5 i kap. 6.1 i T-1442, skal overholdes.
3. Støyvurderingen viser at støyen er akkurat på grensen ved gjennomsnittlig kontinuerlig støy, og at anlegget i hovedsak vil klare å være innenfor kravene, men kan overskride i enkelte tidsrom. Utvidelse av tidsrommet for grenseverdiene vil medføre at anlegget kan gjennomføres i tråd med tidsplanen og kanskje raskere. Begrenset fleksibilitet kan føre til lengre støypåkjenning for nærområdet. Kommunens næringsavdeling påpeker at fremdriften i prosjektet er kritisk. Utsettelse kan føre til at en av kommunens og regionens viktigste bedrifter må stoppe arbeidet over kortere eller lengre tid. Anleggsperioden vil

medføre en midlertidig støybelastning. Plan og bygg har etter en helhetsvurdering kommet fram til at et avvik fra retningslinjen om kveldsstøy i anleggsperioden kan aksepteres. Plan og bygg ønsker ikke å ukritisk påføre økt helsebelastning for nærområdet, men at det i anleggsperioden gis fleksibilitet for en god og tilpasset gjennomføring, og at dette kan avklares i samråd med anleggsgjennomførere og bedriften.

4. Tas til orientering.

Agder Fylkeskommune, 28.05.2025

Etter fylkeskommunedirektørens vurdering er regionale interesser ivaretatt i planforslaget. Vi har ingen merknader til saken.

Plan og byggs kommentar
Tas til etterretning.

Nye veier, 23.05.2025

Nye Veier takker for muligheten til å gi innspill, men har ikke merknader til denne høringen.

Plan og byggs kommentar
Tas til etterretning.

Miljødirektoratet, 16.05.2025

Vi viser til "1664 Fjellhalldeponi - Nikkelverk (Glencore) - detaljregulering -offentlig ettersyn" datert 22. april 2025. Miljødirektoratet har ikke merknader til planen

Plan og byggs kommentar
Tas til etterretning.

Bane nor, 05.05.2025

Bane NOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader.

Plan og byggs kommentar
Tas til etterretning.

Norges vassdrag og energidirektorat, 22.05.2025

Det er laget en egen rapport «Konsekvensutredning for hydrogeologi og vannmiljø» utført av Norconsult, datert 13.01.2025 som omhandler konsekvenser for grunnvann og sjøresipient. Konsekvensutredningen konkluderer med at tiltaket vil ha ubetydelig påvirkning av grunnvann og Kristiansandsfjorden.

Vannmiljøet må ivaretas både under anleggsfasen og senere driftsfase. Fjellhallene vil delvis ligge under vannet Dueknipen. Vi forutsetter at tiltaket ikke vil påvirke vannet negativt.

Plan og byggs kommentar
Tas til orientering.

Naturvernforbundet i Kristiansand, 11.05.2025

Naturvernforbundet i Kristiansand vil med dette peke på en del forhold som kunne trenge mer utredning.

Klimagasser

1. NGI/NORSUS har vurdert miljøkonsekvensene av ulike alternativer for deponering eller ombruk. Ombruk kommer ut med høyere utslipp av klimagasser enn deponering. Men det skyldes i hovedsak transport til den andre siden av jordkloden. NGI/NORSUS anbefaler derfor å undersøke om det er mulig å finne

alternativ for ombruk uten så lang transport. Vi kan ikke se at det er gjort noen slik vurdering.

2. Sigevann

Vi savner en plan for hva som skal skje med sigevann dersom produksjonen av nikkel blir lagt ned i løpet av etterdriftsfasen på 50 år.

3. Vi merker oss også at det er det valgte alternativet som har den største lekkasjen av forurenset vann til resipient.

Glencore har kommentert innspillet. Plan og bygg har ingen ytterligere kommentar.

1. Det er vurdert ombruksløsninger i Indonesia og Australia, da det disse plassene eksisterer konkrete anlegg som vil kunne ta inn Fe-II slam og nyttiggjøre det i produksjonen. Det har så langt ikke blitt identifisert tilsvarende anlegg i kortere avstand til Kristiansand. Det er også utført ulike studier av Nikkelverk prosessen, der formålet har vært å se om Fe-II slammet kan behandles slik at det kan benyttes som et fellingsmiddel i avløpsrensaneanlegg. I forbindelse med dette arbeidet er det sett på ulike metoder for å ta ut eksisterende deponert jernslam. Konklusjonen på dette arbeidet er per nå; at det med dagens teknologi og maskiner ikke er mulig å gjennomføre uttak av eksisterende slam og at det foreløpig ikke er markert for å kunne gjenvinne jernslammet på en bærekraftig måte.
2. I tråd med regelverket (avfallsforskriftens kapittel 9) er det utarbeidet en avslutnings- og etterdriftsplan for deponiet. Planen beskriver blant annet hvordan man skal håndtere sigevannet i etterdriftsfasen - både i en situasjon med drift hos Glencore Nikkelverk og i tilfelle av konkurs eller nedleggelse av bedriften. I dag samles sigevannet opp, renses og de verdifulle elementene gjenvinnes inn i produksjonen til Glencore Nikkelverk. Miljødirektoratet er myndighet for deponiet og er ansvarlig for saksbehandling av avslutnings- og etterdriftsplanen. Glencore Nikkelverk stiller en finansiell sikkerhet, den skal dekke utgiftene Miljødirektoratet vil ha med å gjennomføre avslutnings- og etterdriftsplanen i tilfelle av konkurs, eller nedleggelse av bedriften.
3. Dette er bakgrunnen for den ekstraordinært lange etterdriftsfasen på 50 år. Den skal sikre at utslipp fra fjellhalldeponiet ikke vil føre til en forringelse av miljøtilstanden i Kristiansandsfjorden og ei heller være til hinder for at miljømålene om god økologisk og kjemisk tilstand kan oppnås.

Knut Henriksen, 21.05.2025

Nikkelverket deponerer giftig avfall som er vannløselig, og som ikke vil kunne fanges opp av partikkelfilter. Stoffene er helseskadelige. Regnvann siger inn i hulrom i fjellet og forurenset vann siger ut i grunnvannet. Nikkelverket samler opp sigevann og pumper det etter et rensetrinn ut i vestre havn. Dette vil fortsette til evig tid. Jeg har utviklet et patent og en metode for å gjenvinne nikkel og jern fra slammet til et produkt som heter nikkelfråjern. Glencore takket nei til å delta i patentsøknaden. Patentet er et godt eksempel på at det lar seg gjøre å anse avfall som en ressurs. Dette er sirkulærøkonomi i praksis. Vi må slutte å gjemme bort farlig avfall for evigheten, og overlate til våre barn og barnebarn å finne løsninger på problemet. Deponi av farlig avfall er ikke morgendagens løsning med gårldagens løsning.

Plan og byggs kommentar

Det er i planarbeidet gjennomført en konsekvensutredning som omhandler konsekvenser for grunnvann og sjøresipient for to alternative forbehandlingsmetoder for slam. Det fremgår at konsekvensen for begge alternativer betegnes som ubetydelige. Miljømålene for resipienten er god kjemisk og økologisk tilstand. Dagens tilstand er dårlig kjemisk og moderat økologisk tilstand. For Kristiansandsfjorden er også konsekvensene vurdert som ubetydelige da tilstanden ikke vil forringes ytterligere grunnet bidraget fra de nye fjellhallene.

I henhold til Miljødirektoratets veileder M-1941 skal avbøtende tiltak vurderes i en konsekvensutredning. Det vesentlige avbøtende tiltak for å begrense

forurensningsspredning – for alle alternativer – er i dette tilfellet å gjennomføre en lang etterdriftsfase. I denne konsekvensutredningen er det tatt utgangspunkt i en etterdriftsfase på 50 år, fordi det er beregnet at utslippet ved alternativ 1 da vil være akseptabelt for Kristiansandsfjorden, som er den eneste viktige resipienten. Det vesentlige avbøtende tiltak er altså lagt inn som premiss for utbyggingen og konsekvensutredningen, og betydningen av det er omtalt i kapittel for påvirkning og konsekvenser for hydrogeologi og vannmiljø (kapittel 8 og 9 i utredningen). I tillegg til en lang etterdriftsfase er etablering av fjellhallene under kote 0, drenslag i bunn av hallene med system for oppsamling av sigevann, samt systematisk forinjisering av berg for nye haller avbøtende tiltak for å begrense forurensningsspredning. Forsegling av fjellhallene ved driftens opphør vil også bidra til å redusere utlekkingen av forurensning fra hallene.

Aleksander Taanevig, 09.05.2025

Jeg og min kone har nettopp tatt over vårt nye hus på Dueknipen hvor forrige eier påpekte at på grunn av sprengningsarbeidet som foregikk sist gang i hallene under Bellevue/Dueknipen ble det flere sprekker i mur og vegger. Hvilke tiltak vil bli gjort for at ikke dette skjer igjen? Vil Kommunen/Glencore komme på befaring hos de berørte før sprengning begynner på nytt?

Plan og byggs kommentar

For å ivareta naboene i anleggsperioden vil Glencore sammen med entreprenør etablere:

- Nabomøter under byggeperioden (før skifte av type arbeidsoppgaver, eller ved spesielle hendelser)
- Varslingsplan (blant annet sirene, sms-varsel) ved sprengningsarbeid.
- Koordineringsplan som skal ivareta at tilbakemeldinger fra naboer blir fanget opp slik at tiltak kan iverksettes hvis der oppstår uønskede hendelser.
- Trafikkplan som skal koordinere massetransporten inn mot eksisterende trafikkforhold på land og til sjøs.
- Oppdatering og oppfølging av støyvurderinger etter utarbeidet detaljert fremdriftsplan og oppstart av arbeidet. Det vil utføres kontrollmålinger i forhold til totalstøy i området.

Naboer anses for å bli ivaretatt i anleggsperioden.

Endringer etter offentlig ettersyn

Det er i bestemmelsene pkt. 2.1.1 henvist til retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021). Bestemmelsen er endret til:

- Grenseverdiene for dagstøy, også for strukturstøy jf. tabell 4 og 5 i kap. 6.1 i T-1442, tillates fram til kl. 23.00.
- Grenseverdiene for nattstøy (23.00-07.00), jf. tabell 4 og 5 i kap. 6.1 i T-1442, skal overholdes.

Ekstern medvirkning

Bedriften er opptatt av å ha en god dialog med naboer og berørte av prosjektet. Før oppstart av planprosessen ble det avholdt et informasjonsmøte den 09.08.2024 for beboere/velforeninger o.l. i området. Informasjonsmøtet ble holdt i lokalene til Nikkelverket. Det var godt oppmøte, og det var anledning til å stille spørsmål og komme med innspill. Hovedspillene knyttet seg til tidligere gjennomføringer og rystelser og støy som dette hadde medført. Det ble tydelige signalisert behov for befaringer i forkant av anleggsfasen og gode varslingsrutiner. Det har underveis også vært kontakt med SVV for å utveksle informasjon om pågående Gartnerløkka-prosjektet. Særlig mht. støyundersøkelser.

Intern medvirkning

Planforslaget har vært drøftet i samarbeidsgruppen, og det har også vært gjennomført et eget møte med ingeniørvesenet for å samle informasjon om de kommunaltekniske anleggene før gjennomføring av ROS-analysen.

Det er uenighet mellom plan og bygg og miljørettet helsevern når det kommer til bestemmelsen knyttet til støy. Kort oppsummert vil plan og bygg åpne for at det i anleggsperioden tillates at støykravene for kveldsperioden (kl. 19.00-23.00) blir tilsvarende som for dagtid (kl. 07.00-19.00), iht. T-1442. Dette er begrunnet i at det vil gi bedre fleksibilitet til å styre gjennomføringen av anleggsperioden. Det er viktig med hensyn til driften at hallene etableres raskt og uten forsinkelser. Det er sannsynliggjort i støvvurderingen at de vil kunne holde seg innenfor grenseverdiene, men at de er på grensen, og at det kan bli behov for overskridelser i enkelte perioder. Miljørettet helsevern argumenterer på sin side med at det er en stor støypåkjening i nærområdet allerede med flere pågående utbygginger – Gartnerløkka og Quadrum. Miljørettet helsevern kan ikke anbefale at støykravene utvides slik som foreslått av plan og bygg. Kommunens næringsavdeling støtter plan og bygg av hensyn til fremdriften til prosjektet og bedriften daglige drift.

Planforslaget legges fram for vedtak med foreslåtte utvidelser av støykravene, til tross for intern uenighet.

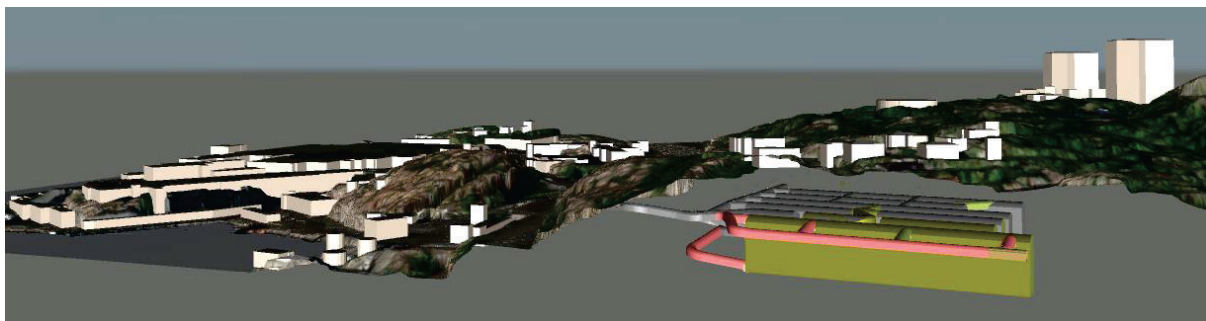
Det har ikke blitt vurdert som nødvendig å ha en spesiell involvering eller medvirkning av de kommunale rådene til nå i planprosessen. Plan og bygg vurderer det heller ikke som nødvendig å legge denne saken fram som en enkeltsak for de ulike rådene i forbindelse med et offentlig ettersyn.

PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Fjellhallene er viktige for driften av anlegget. Eksisterende haller vil være fylt i løpet av 2027. Det er gjennomført en bærekraftsvurdering av ombruks- og avfallsløsninger og Fe2-slam, vedlagt, som konkluderer med at lokal deponering fortsatt er det mest bærekraftige, men at det på sikt kan komme andre løsninger. Derfor er det viktig å få i gang arbeidet med å etablere nye haller slik at driften ikke må stenge ned. Det henvises til planbeskrivelsen og vedlagt analyse for mer detaljert informasjon om dette temaet.

Plan og bygg mener det er fornuftig at de eksisterende og nye fjellhalldeponiene blir regulert. Ettersom dette er arealbruk inne i fjellet, vil den synlige påvirkningen være minimal. Det er god overdekning mellom bakkeplan og hallene. Det er lite som tyder på at det vil være konflikter med hensyn til fremtidig utbygging, i og med at arealene over fjellhallene er avsatt til grønnstruktur eller allerede er bebyggt. Dette hensynet er uansett ivare tatt i bestemmelsesområdet.

For plan og bygg er det viktig å presisere at planforslaget hjemler etablering og bruk av arealet under bakken til fjellhaller. Selve innholdet som skal fylle hallene – restproduktet – skjer etter tillatelse gitt av Miljødirektoratet etter en stedspesifikk miljørisikovurdering. Dette har vært et parallelt arbeid.



Figur 7 - illustrasjon av anlegget i fjell (hentet i fra planbeskrivelsen)

Konsekvensutredning

Det er gjennomført en konsekvensutredning som samsvarer med planprogrammet. Konklusjonen fra konsekvensutredningen er at hallene i liten grad vil gi negativ påvirkning på de aktuelle temaene.

Det er etter plan og bygg sin vurdering gjort grundige undersøkelser og vurderinger knyttet til etablering og regulering av fjellhallene. Det er videre tydelig at det er anleggsgjennomføringen som gir størst påvirkninger for miljø og samfunn, mens driftsfasen i liten grad vil gi påvirkning.

Massehåndtering

Steinmassene som tas ut for å etablere hallene har behov for omlasting utenfor planområdets areal, men det vil skje inne på bedriftens område. Det er avtaler om bruk av massene for utfylling i Kongsgård/Vige og for utvidelse av kaiarealer nær dagens fergekai i indre havn. Det er utført testing av massene, og de viser seg å være egnet til formålet. Det er satt krav til en massehåndteringsplan før igangsettingstillatelse for ytterligere detaljer.

Plan og bygg er positive til at steinmassene kan benyttes lokalt og mener det er gjort tilstrekkelige avklaringer i reguleringsplanen. Detaljer må avklares i videre detaljering av prosjektet, og det henvises til kravet om en massehåndteringsplan.

Transport

Massene planlegges håndtert for utskiping via leker og i noen grad via eksisterende veisystem. På grunn av sammenfallet med utbygging av Gartnerløkka, kombinert med at massene skal til havneutbyggingen på Kongsgård/Vige, er det mest hensiktsmessig å benytte lekertransport. Plan og bygg er positive til at belastningen på veianlegget begrenses i perioden hvor det også arbeides med Gartnerløkka-prosjektet. Selv om veianlegget vil håndtere dette, er det fornuftig å eliminere mest mulig trafikk, også av hensyn til trafikksikkerhet. Plan og bygg mener transport på leker er riktig selv om dette gir en større støybelastning enn transport via lastebil.

I driftsfasen vil all transport inn, ut og i planområdet være intern på bedriftens arealer eller i planområdet, og det vil ikke belaste offentlig vei.

Rystelser

Det er gjennomført innledende vurderinger med hensyn til rystelser i anleggsfasen. Det blir vist til behov for tilstandsvurdering før anleggsarbeidet gjennomføres iht. retningslinjen NS8141-4:2021. Dette kravet framkommer også av bestemmelsene. Etter en totalvurdering vil det gjennomføres undersøkelser av bygningsmassen som vises på figuren under.

Rystelser i forbindelse med anleggsfasen er ikke til å unngå. Plan og bygg vurderer at vurderinger gjort i planarbeidet med krav til oppfølging vil ivareta dette forholdet. I tillegg til tilstandsvurderinger vil det også utarbeides varslingsrutiner for rystelseshendelser.

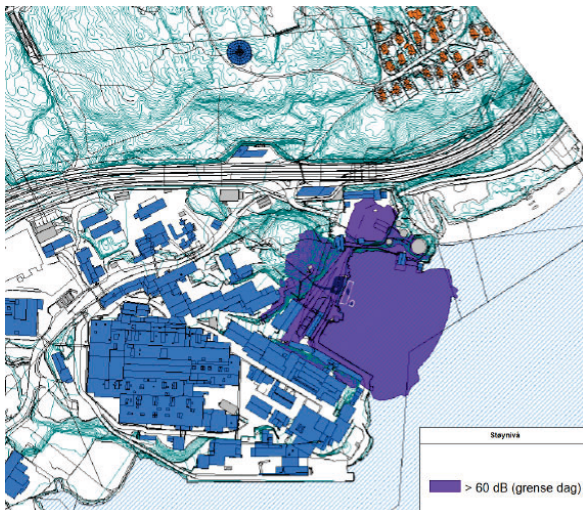


Figur 8 - Bygningsmasse som skal undersøkes iht. NS 8141-4:2021 (hentet i fra planbeskrivelsen)

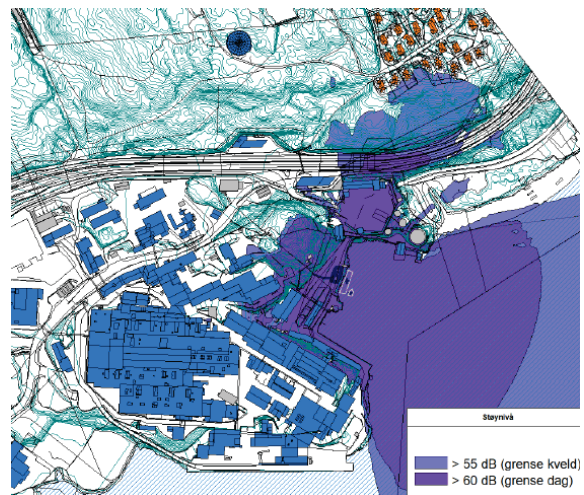
Støy

Det er utført beregning av støy i anleggsperioden for etablering av to nye fjellhaller. Retningslinjen for støy i arealplanlegging T-1442 (2021) er benyttet.

Støyen er vurdert ut fra et typisk gjennomsnittsdøgn med høy aktivitet, med støvende arbeider på dag (kl. 07-19) og kveld (kl. 19-23). Inne i tunnel/fjellhaller er det planlagt døgnkontinuerlig drift. Støynivåene forventes å være lavere enn grenseverdien på dagtid, men på kveldstid kan det være på grensen for boliger på Dueknipen/Bellevue, jf. illustrasjon under. Anleggsaktiviteten vil variere gjennom anleggsperioden, og enkelte perioder vil ha mer intensiv drift enn andre.



Figur 9 - gjennomsnittlig støynivå på dagtid LD fra anleggsarbeidene. Masse transport på lekter. Beregningshøyde 4 m.o.t (hentet i fra støyrapporten)



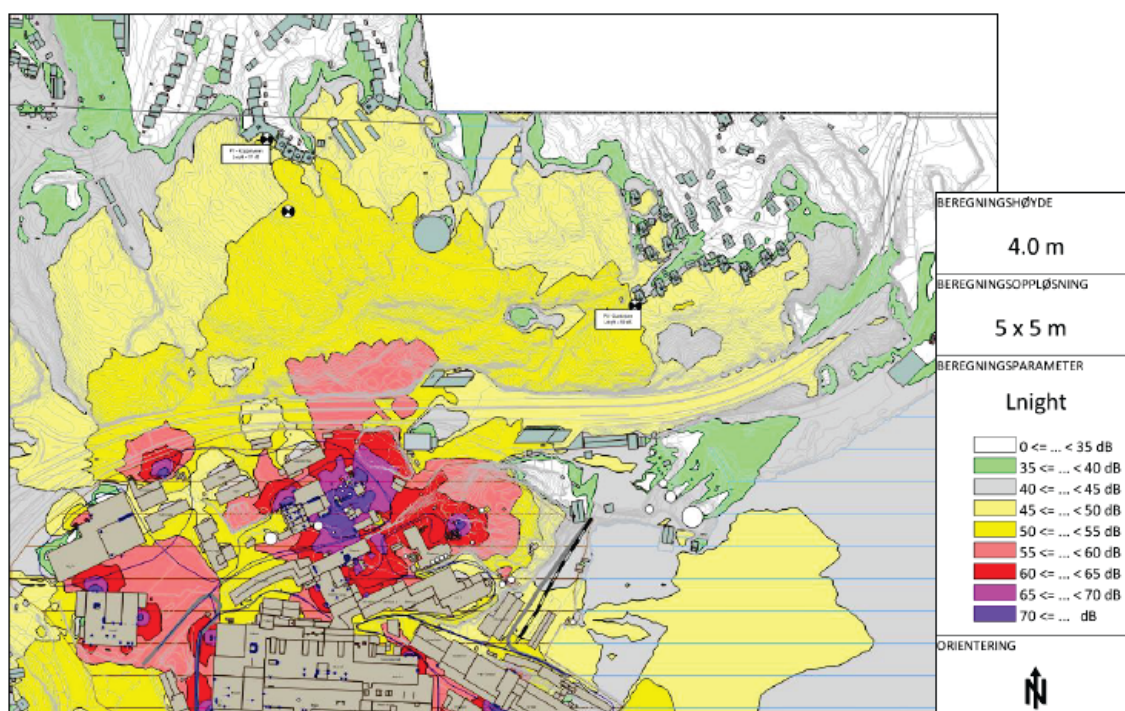
Figur 10 - gjennomsnittlig støynivå på kveldstid Le fra anleggsarbeidene, "full" drift. Massetransport på lekter. beregningshøyde 4 m.o.t (hentet i fra støyrapporten)

Effektive tiltak for å redusere støynivået på kveld kan være å redusere intensiteten på anleggsdriften i denne døgnperioden og legge deler av opprinnelig planlagt kveldsarbeid til dagtid hvor marginene er større. For alternativ med massetransport på lastebil kan ett tiltak være å laste opp på mindre lastebiler inne i fjellhall slik at man unngår støy fra omlasting av masser ute på kaiområdet, eller å benytte lastebil flere dager i uken.

Samtidig kan disse tiltakene bidra til at den aktive anleggsperioden øker i tid og at trafikken som medfører økt støy og miljøbelastning langs transportåren øker, fordi lastebilene som kan benyttes inne i tunnelen er mindre og det trengs flere for å utføre samme transport sammenliknet med lekter eller større lastebiler. Økt trafikk vil også gi økt støy på veistrekningen mot Kongsgård/Vige.

Strukturoverført lyd fra boring, pigging og sprengning kan være hørbar innendørs i boliger over og nært tunneler. Pigging genererer mer støy enn boring. Utførte overslagsvurderinger viser at grenseverdien forventes å være tilfredsstillt på dagtid, og at det forventes strukturstøynivåer som ligger helt i grenseland med hensyn til overholdelse av grenseverdien på kveld og natt. Dette gjelder spesielt i perioder hvor det er arbeid i den nordligste delen av hall 10, som ligger nærmest bebyggelsen.

Det er gjort en vurdering av sumstøy for pågående utbyggingsprosjekter og eksisterende støybelastning i området (bedriften og veistøy). Det er utfordrende å kalkulere sumstøy, men det vises til at det allerede er jevn støy i nærområdet. Pågående anleggsarbeider vil sannsynligvis oppleves som enkelte støyhendelser fordi bakgrunnsstøyen vil «sluke» en del av anleggsstøyen. Quadrum-prosjektet, Gartnerløkka-prosjektet og fjellhallene har heller ikke det samme nærområdet som blir berørt av anleggsstøyen.



Figur 9 - Støybilde for natt Ln for døgnekstrem drift at nikkilverket (hentet i fra støyrapporten). Det bemerkes at Nikkelverket har egne tillatelse mht. støy.

Anleggsfasen er antatt å vare i ca. 18 måneder, og eksisterende haller er fulle i løpet av 2027. For Nikkelverket er det kritisk at fjellhallene blir ferdigstilt, med oppstart av arbeidet i september 2025. Det er derfor lite rom for uforutsette utsettelse i anleggsfasen. Plan og bygg foreslår at støykravene på dagtid, jf. figur under, også skal gjelde for kveld kl. 19.00 – 23.00 i anleggsperioden.

Tabell 1: Anbefalte støygrenser for bygg- og anleggsvirksomhet. Alle grenser gjelder ekvivalent lydnivå i dB (fritt feltsverdi) utenfor rom for støyfølsom bruk. Gjelder anleggsarbeider med varighet mer enn 6 måneder.

Bygningstype	Støykrav på dagtid (L _{pAeq12h} 07-19)	Støykrav på kveld (L _{pAeq4h} (19-23) eller søn-/helligdag (L _{pAeq16h} 07-23))	Støykrav på natt (L _{pAeq8h} 23-07)
Bolig	60 dB	55 dB	45 dB
Skole, barnehage	55 dB i brukstid		

Tabell 2: Anbefalte støygrenser for bygg- og anleggsvirksomhet. Alle grenser gjelder ekvivalent lydnivå (middelverdi for rommet) i dB, i rom for støyfølsom bruk.

Bygningstype	Støykrav på dagtid (L _{pAeq12h} 07-19)	Støykrav på kveld (L _{pAeq4h} (19-23) eller søn-/helligdag (L _{pAeq16h} 07-23))	Støykrav på natt (L _{pAeq8h} 23-07)
Bolig	40 dB	35 dB	30 dB

Figur 10 - Støyverdien som det henvises til i retningslinjer for støy i arealplanleggingen T-1442 (2021)

Støyende aktivitet på ettermiddag og kveld er en kilde til klager, som kan føre til utsettelse på grunn av oppfølging fra kommunens avdeling for miljørettet helsevern eller tilsynsavdeling. Miljørettet helsevern mener at det ikke bør gis utvidede fullmakter til støyende aktivitet i anleggsfasen, på grunn av sumstøysbetraktninger og påkjenningen for nærmiljøet med flere parallelle anleggsarbeider. De henviser også til støyrapporten som foreslår tiltak for å ivareta støykravet.

Plan og bygg mener at andre hensyn også må vurderes i denne saken. Støyyvurderingen viser at støyen er akkurat på grensen ved gjennomsnittlig kontinuerlig støy, og at anlegget i hovedsak vil klare å være innenfor kravene, men kan overskride i enkelte tidsrom. Utvidelse av tidsrommet for grenseverdiene vil medføre at anlegget kan gjennomføres i tråd med tidsplanen og kanskje raskere. Begrenset fleksibilitet kan føre til lengre støypåkjenning for nærområdet.

Fleksibilitet vil også bidra til at lekter kan benyttes mest mulig, og dermed redusere trafikk på E18 mot Vige under Gartnerløkka-prosjektet. Bruk av lekter kan også medføre mindre mellomlagring og omlastning på Kongsgård/Vige-prosjektet, som vil være støyende aktivitet for nærområde på Søm og Kongsgård. Miljørettet helsevern har uttalt at ettermiddagen er et viktig tidsrom å redusere støypåvirkningen i. Plan og byggs foreslåtte utvidelse vil gjelde i tidsrommet 19.00 til 23.00. Støykrav for dagtid, vist i figuren over, gjelder uansett for timen på ettermiddagen.

Vurdering av sumstøybelastningen indikerer at ulike anleggsprosjekter i hovedsak vil påvirke nærområdet som støyhendelser, i og med at det er støy fra andre konstante aktiviteter i området.

Kommunens næringsavdeling påpeker at fremdriften i prosjektet er kritisk. Utsettelse kan føre til at en av kommunens og regionens viktigste bedrifter må stoppe arbeidet over kortere eller lengre tid.

Anleggsperioden vil medføre en midlertidig støybelastning. Plan og bygg har etter en helhetsvurdering kommet fram til at et avvik fra retningslinjen om kveldsstøy i anleggsperioden kan aksepteres. Plan og bygg ønsker ikke å ukritisk påføre økt helsebelastning for nærområdet, men at det i anleggsperioden gis fleksibilitet for en god og tilpasset gjennomføring, og at dette kan avklares i samråd med anleggsgjennomfører og bedriften.

Plan og bygg foreslår at støykrav for dagtid, vist i figuren over, også skal gjelde for kveld kl. 19.00 – 23.00 i anleggsperioden, og det legges inn krav om varslingsrutiner og

oppfølging slik som for rystelser. Planforslaget legges fram for politisk behandling selv om det er intern uenighet mellom kommunalrådene på dette punktet.

Driftsfasen vil ikke medføre økt støypåvirkning fra planområdet eller bedriftens arealer generelt. Dette er ikke vurdert ytterligere.

Vannmiljø

Konsekvensutredningen konkluderer med at nye deponihaller vil ha ubetydelige konsekvenser. Grunnvannet i influensområdet er sterkt forurensset i dag og vil forbli forurensset på grunn av de eksisterende fjellhallene. Disse vil ha større betydning for vannkvaliteten enn de nye hallene. For Kristiansandsfjorden er konsekvensene også vurdert som ubetydelige, med en etterdriftsfase på 50 år som sikrer akseptabel vannkvalitet. Avbøtende tiltak med rensing av sigevann og etterdriftstid vil bidra til ubetydelige konsekvenser for grunn og resipienter.

Midlertidig anleggsarbeid (inntil 3 år) er lovlig etter forurensningsloven, så lenge det ikke medfører nevneverdige skadevirkninger på vann- og vassdrag. Anleggsaktivitet nært vann kan forringe økologisk og kjemisk tilstand. Lekterkai og mellomlagring av sprengsteinsmasser kan føre til partikkel- og nitrogenspredning. Drivevann inneholder forhøyede konsentrasjoner av nitrogen, høy pH, olje og suspendert stoff. Høy vannutskifting i området forventes å minimere negativ påvirkning på resipient i anleggsperioden, men dette avhenger av anleggsgjennomføring og ytre faktorer. Det allerede etablerte interne rensenanlegget for sigevann vil kunne fungere også for drivevannet. Planlegging av utslippstillatelse eller behov for andre tiltak reguleres ikke i planarbeidet. Statsforvalteren er ansvarlig myndighet etter forurensningsloven.

Plan og bygg vurderer Vannressurslovens § 12 som tilstrekkelig ivarettatt

Klima- og miljøkonsekvenser

Det vises til bærekraftsanalysen og konsekvensutredningen for vannmiljø som også omhandler klima- og miljøkonsekvenser. Konklusjonene er at lagring av reststoffene er mest bærekraftig med hensyn til transport til andre anlegg. Rensemåtene er også så gode at utslippene er minimale, og det er avsatt ressurser til oppfølging etter at bedriften har avvirket driften.

Steinmassene i seg selv har ikke et CO₂-utslipp, men anleggsvirksomheten rundt vil være utslippsbelagt – utvinning, transport og bearbeiding. Bruk av elektriske maskiner kan redusere dette. Det er positivt at steinmassene kan benyttes lokalt og at frakt kan gjennomføres med lekter. Dette vil bidra til å redusere transportens miljøpåvirkning sammenlignet med veitransport.

Plan og bygg mener det er gjort gode vurderinger av klima- og miljøkonsekvensene og tatt beslutninger for å redusere påvirkningen mest mulig.

Naturmangfoldloven §§ 8-12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget.

Planområdet ligger under bakken inne i fjell. Området er ikke undersøkt og antas ikke å inneholde relevant informasjon. Arealene på bakkeplan er ikke undersøkt på nytt. I Artsdatabanken er det enkelte registreringer. Planområdet kommer ikke i direkte berøring med naturmangfold på land

§ 9 Føre-var-prinsippet.

Konsekvensene av tiltaket er kjent. Viktige naturverdier, truede eller sårbare arter/naturtyper og viktige viltområder vil ikke bli berørt. Anleggsgjennomføringen med midlertidige steinmasser på land kan føre til sigevann til sjø. Dette er vurdert under temaet Vannmiljø, vannforskriften §12.

Føre-var-prinsippet kommer ikke til anvendelse.

§ 10 Samlet belastning.

Planforslaget vil ikke øke samlet belastning på naturmangfoldet. Det er ingen lokaliteter eller arter som blir direkte berørt.

§§ 11 Kostnader og 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode.

Dette vil ivaretas av forslagstiller. Hensynet til vannmiljø omtales under temaet Vannmiljø, vannforskriften §12. Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være ivaretatt.

Teknisk infrastruktur til både anleggs- og driftsfase håndteres privat og internt i planområdet og på bedriftens tilgrensende arealer. Noe av dette må oppgraderes og utvides for å kunne etablere flere haller. Utover dette er det ikke endringer i privat teknisk infrastruktur.

Når det gjelder kommunale tekniske anlegg, er disse omtalt i ROS-analysen. Plan og bygg vurderer hensynet til disse anleggene som ivaretatt.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er gjennomført en full ROS-analyse for planforslaget. Dette er gjort både med hensyn til anleggsfasen og driftsfasen. Konklusjonen for driftsfasen er at det er få risikoer og sårbarheter knyttet til planområdet. Det pekes på risikoen for forurensning under bruk av anlegget. Dette har bedriften rutiner og anlegg som håndterer. Forurensning er også grundig vurdert i konsekvensutredningen. Et annet forhold er brann/eksplosjon på anlegget. I og med at bedriften er underlagt storulykkesforskriften, har bedriften rutiner for håndtering.

Til anleggsfasen, som i hovedsak gjelder driving (etablering) av fjellhallen, er det pekt på sprengningsarbeid, trafikale forhold og til dels forurensning som mulige risikoer. Generelt er planområdet moderat sårbart, og det er anlegg som f.eks. kommunaltekniske anlegg og boliger som er sårbare. Risikoen for hendelser vurderes som akseptabel. For å dokumentere forhold og minimere risikoen er det igangsatt et arbeid med å kartlegge tilstander og utarbeide varslingsrutiner. Det er i bestemmelsen satt krav til dokumentasjon i forbindelse med igangsettingstillatelsen.

Plan og bygg mener analysen gir et godt grunnlag for å vurdere både drift og anleggsgjennomføring som akseptable med hensyn til sårbarhet og risiko. Det henvises til planbeskrivelsen og analysen for mer detaljer.

Barn og unges interesser

Planforslaget vil ikke komme i konflikt med barn og unges interesser eller i områder hvor disse beveger seg. Planforslaget utløser ikke krav om erstatningsarealer etter RPR for barn og unge.

Kulturminner

Planforslaget vil ikke komme i konflikt med kulturminner. Det henvises til planbeskrivelsen.

Matjord

Planforslaget vil ikke komme i konflikt med matjord.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vil ikke føre til drift eller investeringskostnader for kommunen. Det er tiltakshaver som håndterer alle økonomiske konsekvenser.

Oppsummering

Nikkelverkets eksisterende fjellhaller vil være fulle innen 2027, og det er derfor nødvendig å etablere nye for å opprettholde driften. Bedriftens bærekrafts vurdering konkluderer med at lokal deponering fortsatt er den beste løsningen.

Plan og bygg mener det er fornuftig at de eksisterende og nye fjellhalldeponiene blir regulert. Ettersom dette er arealbruk inne i fjellet, vil den synlige påvirkningen være minimal. Planforslaget er utarbeidet med konsekvensutredning. For planforslaget isolert sett er det pekt på at det er anleggsfasen som medfører mest påvirkningen for nærområdet:

- Transport av steinmasser vil hovedsakelig skje via lekter for å begrense belastning på veinettet, spesielt mht. parallelliteten med Gartnerløkka-prosjektet.
- Støy er vurdert som et kritisk punkt. Det foreslås at dagtidsgrenseverdier også skal gjelde for kvelden (19-23) for å sikre fremdrift, selv om dette er omstridt internt i administrasjonen. Det er krav om varslingsrutiner og oppfølging for å redusere risiko og bekymringer.
- Rystelser og vibrasjoner kan påvirke nærliggende bygninger. Det vil derfor gjennomføres undersøkelser av bygningsmassen i forkant. Det er krav om varslingsrutiner og oppfølging for å redusere risiko og bekymringer.
- Klima- og miljøhensyn ivaretas ved at steinmassene brukes lokalt, og at transport gjennomføres med lekter for å redusere CO₂-utslipp.

I driftsfase er det vurdert at vannmiljøet i liten grad vil påvirkes, ettersom grunnvannet allerede er forurenset av eksisterende haller. Tiltak som sigevannsrensing vil sikre akseptabel vannkvalitet. Bruken av fjellhallene til deponering av restprodukt hjemles igjennom egne tillatelser gitt av Miljødirektoratet og reguleres ikke gjennom detaljreguleringen.

Byutviklingsdirektøren vurderer at prosjektet er godt utredet, og at tiltakene for å håndtere miljø og samfunnspåvirkning er tilstrekkelige. Det anbefales at planforslaget vedtas.

Anne Marit Tønnesland, 03.06.2025

Punkt 145/25: 1654 Eg sykehusområde - del av BOP1 – detaljregulering - offentlig ettersyn

Bilag

1. Plankart, sist datert 20.05.2025
2. Bestemmelser, sist datert 20.05.2025
3. Planbeskrivelse, sist datert 26.05.2025
4. Illustrasjonsplan, datert 16.05.2025
5. Skisseprosjekt med 3 D bilde
6. Landskap og grøntstruktur rapport
8. Veitegninger
9. Biologisk mangfold rapport
10. Mobilitetsplan
11. Geoteknisk notat
12. Støyberegninger
13. Klimagassberegninger
14. ROS-analyse
15. Merknader ved oppstart



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2023031610
Saksbehandler Jøran Syversen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Areal- og miljøutvalget	12.06.2025	145/25

1654 EG SYKEHUSOMRÅDE - DEL AV BOP1 – DETALJREGULERING - OFFENTLIG ETTERSYN

**AREAL- OG MILJØUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 12.06.2025 SAK
145/25**

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget legger detaljregulering for Eg sykehusområde – del av BOP1 med plankart sist datert 20.05.2025 og bestemmelser sist datert 20.05.2025, ut til offentlig ettersyn.
(Enst.)

13.06.2025

Punkt 146/25: 1661 Detaljregulering Strai Kjøkken - Offentlig ettersyn

Bilag

- 1 Plankart 21.05.2025
- 2 Reguleringsbestemmelser 21.05.2025
- 3 Planbeskrivelse 09.05.2025
- 4 Illustrasjoner 09.05.2025
- 5 Rapport miljøtema 14.01.2025
- 6 Referat fra nabomøte 15.01.2025
- 7 Sjekkliste, ROS - analyse 20.01.2025
- 8 Støynotat 09.12.2024
- 9 Vurdering av sikkerhet mot jernbanen 09.05.25
- 10 Notat Flomutredning Strai Kjøkken 08.05.2025
- 11 Overvannsnotat 12.12.2024
- 12 VA notat 19.12.2024
- 13 Geotekniske grunnundersøkelser 06.09.2022
- 14 Kvalitetssikring av områdestabilitet 22.11.2024
- 15 Områdestabilitet 29.10.2024
- 16 Mobilitetsplan Strai Kjøkken 16.04.2025



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2024014204
Saksbehandler Frode Solheim

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Areal- og miljøutvalget	12.06.2025	146/25

1661 DETALJREGULERING STRAI KJØKKEN - OFFENTLIG ETTERSYN

**AREAL- OG MILJØUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 12.06.2025 SAK
146/25**

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget legger detaljregulering for 1661 Strai kjøkken med plankart og bestemmelser sist datert 21.05.2025 ut til offentlig ettersyn.
(Enst.)

13.06.2025

Punkt 147/25: 1595 Marviksletta BKH6 – detaljregulering – offentlig ettersyn

Bilag

1. 1595 Plankart, sist datert 21.05.25
2. 1595 Bestemmelser, sist datert 26.05.2025
3. 1595 Planbeskrivelse, sist datert 22.04.2025
4. 1595 Illustrasjonsvedlegg, 11.04.2025
5. 1595 Landskapsplan, 11.04.2025
6. 1595 Faseplaner, 27.05.2025
7. 1595 Veiplan, 26.03.2025
8. 1595 Mobilitetsplan, 01.04.2025
9. 1595 Støyrapport, 02.04.2025
10. 1595 Geoteknisk vurdering, 21.06.2022
11. 1595 Miljøtekniske grunnundersøkelser og tiltaksplan, 03.03.2021
12. 1595 Risiko- og sårbarhetsanalyse, 12.12.2022
13. 1595 Referater fra medvirkningsmøter
14. 1595 Mottatte merknader til varsel om oppstart



Dato 3. juni 2025
Saksnr.: PLAN-25/00362-108
Saksbehandler Gisela Nilsen
Godkjent av Eirik Heddeland Martens
Venke Moe

Saksgang
Areal- og miljøutvalget

Møtedato
12.06.2025

1595 Marviksletta BKH6 – detaljregulering – offentlig ettersyn

Forslag til vedtak

1. Areal- og miljøutvalget legger detaljregulering for Marviksletta BKH6 med plankart sist 21.05.2025 og bestemmelser sist datert 26.05.2025, ut til offentlig ettersyn.
2. Før planen legges ut til offentlig ettersyn, må bestemmelsene *pkt. 4.1.1.k. Støy* endres slik at andel boenheter uten tilgang til stille side reduseres til å gjelde kun unntaksvis og for en liten andel av boenhetene, f.eks. for hjørneleiligheter.

Sammendrag



Skråfoto med planområdet markert

Planområdet ligger i nordre del av Marviksletta, mellom Østre ringvei og Industrigata. Mot nord grenser planområdet til rekkehusbebyggelse. Øst for planområdet ligger Blå

kors skatepark og Salem misjonskirke. Sør for planområdet ligger et bygg som inneholder kontor og håndverksvirksomhet, blant annet trykkeri (Aksell) og Elektroexperten.

Det tilrettelegges for 18 rekkehus mot Østre ringvei. Mot Industrigata og Nye teglverksvei tilrettelegges det for leilighetsbygg med 100 boenheter. I første etasje mot Industrigata og hjørnebygget mot Nye teglverksvei/Østre ringvei skal det etableres utadretta virksomhet som kontor, forretning, tjenesteyting, bevertning og håndverksvirksomhet, samt fellesfunksjoner for boligene.

Planforslaget regulerer nordre del av felt BKH6 i områdereguleringen for Marviksletta og er i hovedsak i tråd med områdeplanen. Forslaget avviker fra områdeplanen når det gjelder boligandel i forhold til andre formål, realisering av parkdraget o_Park, utnyttelse og parkeringskrav. Planforslaget har rekkefølgekrav til etablering av en møteplass (tidligere sandlekeplass) innenfor felt KBA som erstatning for sandlekeplassen som skulle plasseres mot parkdraget.

Mht. at det i vedtatt områdeplanen skulle vært 20-40% andre type formål enn bolig, har man i planprosessen vært mest opptatt av å sikre næringsarealer mot Industrigata som er store og fleksible nok til å kunne fungere, og som bidrar til å aktivere fasaden mot gate. Selv om prosentandelen er lavere enn regulert i områdeplanen, så oppfyller forslaget områdereguleringens intensjon om en aktiv bygate i Industrigata. Plan- og bygningssjefen mener at det er naturlig at det er høyest konsentrasjon av utadretta virksomheter, kontor og næring rundt Marvika torg, mens andelen avtar når man beveger seg lengre unna. Kontorformål er ivarettatt i områdeplanen i områdene rundt Stadion.

Etter varsel om oppstart ble det besluttet å ta eiendom 152/446 (Industrigata 33) ut av planområdet, siden transformasjon av denne eiendommen ligger langt frem i tid. Eier av Industrigata 33 er ikke interessert i at fortau forbi eiendommen blir realisert i tråd med områdereguleringen, siden eiendommen i så fall vil miste parkeringsplasser. Kommunen mener det er viktig å sørge for god trafiksikkerhet og har jobbet lenge for å få til en løsning for sammenhengende trafiksikre forbindelser for myke trafikanter som både forslagstiller og eier av Industrigata 33 kan akseptere. Det foreligger nå forslag for midlertidige løsninger for trafiksikkerhet som har blitt forelagt eier av Industrigata 33. Disse må være konkretisert og sikret i planen før sluttbehandling.

Planområdet er utsatt for støy fra veitrafikk. Boenheter som ikke får tilgang til stille side, er i hovedsak hjørneleiligheter og ensidige leiligheter mot Industrigata. Forslagstiller ønsker å løse dette ved å tillate dempet fasade for 15% av leilighetene. Plan og bygg mener at andel boenheter uten stille side er for høy i forhold til den totale bokvaliteten for disse leilighetene, siden de ligger både østvendt og mot støy. Dette bør kun tillates unntaksvis, og plan og bygg har derfor foreslått en endring av bestemmelsene på dette punktet.

Planforslaget støtter opp under senterområdet på Marviksletta ved å legge til rette for høy utnyttelse med bolig og utadretta funksjoner i første etasje. Dette er det første prosjektet i den nordlige delen av Marviksletta, og det er positivt at dette området nå blir transformert.

Plan- og bygningssjefen anbefaler at planforslaget legges ut på offentlig ettersyn etter at endringen er innarbeidet i bestemmelsene.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef
Sign.

Eirik Heddeland Martens
Planleder
Sign.

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Vedlegg:

1. 1595 Plankart, sist datert 21.05.25
2. 1595 Bestemmelser, sist datert 26.05.2025
3. 1595 Planbeskrivelse, sist datert 22.04.2025
4. 1595 Illustrasjonsvedlegg, 11.04.2025
5. 1595 Landskapsplan, 11.04.2025
6. 1595 Faseplaner, 27.05.2025
7. 1595 Veiplan, 26.03.2025
8. 1595 Mobilitetsplan, 01.04.2025
9. 1595 Støyrapport, 02.04.2025
10. 1595 Geoteknisk vurdering, 21.06.2022
11. 1595 Miljøtekniske grunnundersøkelser og tiltaksplan, 03.03.2021
12. 1595 Risiko- og sårbarhetsanalyse, 12.12.2022
13. 1595 Referater fra medvirkningsmøter
14. 1595 Mottatte merknader til varsel om oppstart

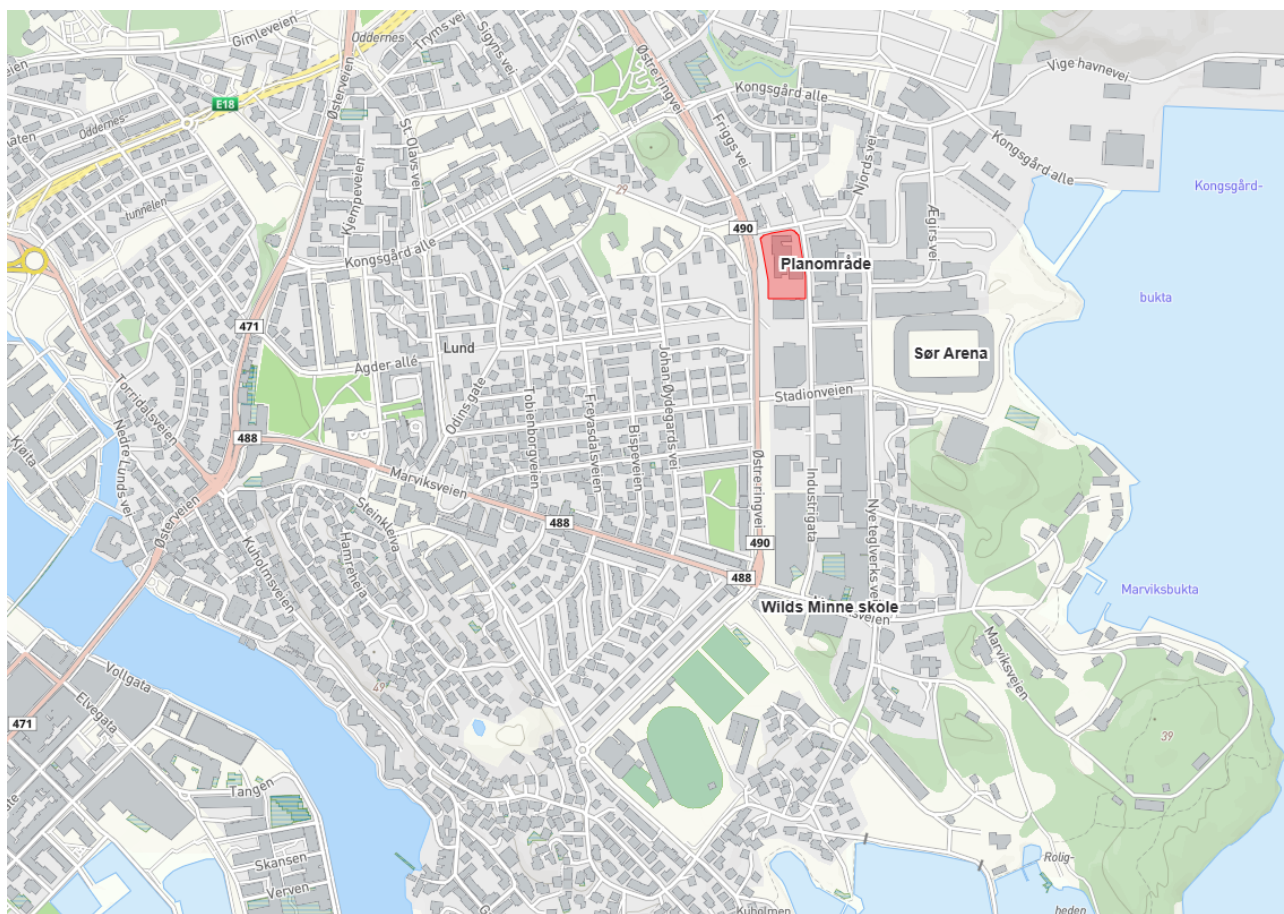
BAKGRUNN FOR SAKEN

Asplan Viak, i samarbeid med Code Arkitektur, fremmer planforslaget på vegne av Solon Eiendom AS.

Hensikten med planen er å legge til rette for en transformasjon fra industribebyggelse til et kvartal for boligbebyggelse med grønne fellesområder kombinert med næring/utadrettet virksomhet/fellesfunksjoner mot Industrigata og Nye teglverksvei.

Planområdet er del av felt BKH6 i områdereguleringen for Marviksletta. Felt BKH6 er delt i 3 eiendommer med to ulike eiere. Det foreligger ikke planer om å transformere den sørligste eiendommen i nærmeste fremtid. Denne er derfor ikke tatt med i planområdet. Planforslaget beskriver influensområdet og har med den sørligste eiendommen i faseplaner som beskriver fremtidig utvikling.

Dagens situasjon



Oversiktskart

Planområdet ligger i nordre del av Marviksletta, mellom Østre ringvei og Industrigata. Mot nord grenser planområdet til rekkehusbebyggelse. Øst for planområdet ligger Blå kors skatepark og Salem misjonskirke. Sør for planområdet ligger et bygg som inneholder kontor og håndverksvirksomhet, blant annet trykkeri og Elektroexperten.

Eksisterende bebyggelse på tomten er enkle lagerbygg i én etasje og parkeringsarealer med adkomst fra Industrigata. Kristiansand kommune har hatt sitt medvirkningskontor «Byfabrikken» innenfor planområdet. Området er preget av utflytende asfaltflater, bilparkering og lite trafikksikkerhet.



Ortofoto med situasjonskart. Planområdet markert med rødt.

Terrenget i planområdet er tilnærmet flatt. Planområdet omfatter eiendommene gnr./bnr. 152/450 og 152/448 (Industrigata Utvikling AS) og deler av gnr./bnr. 299/193 (Kristiansand kommune).

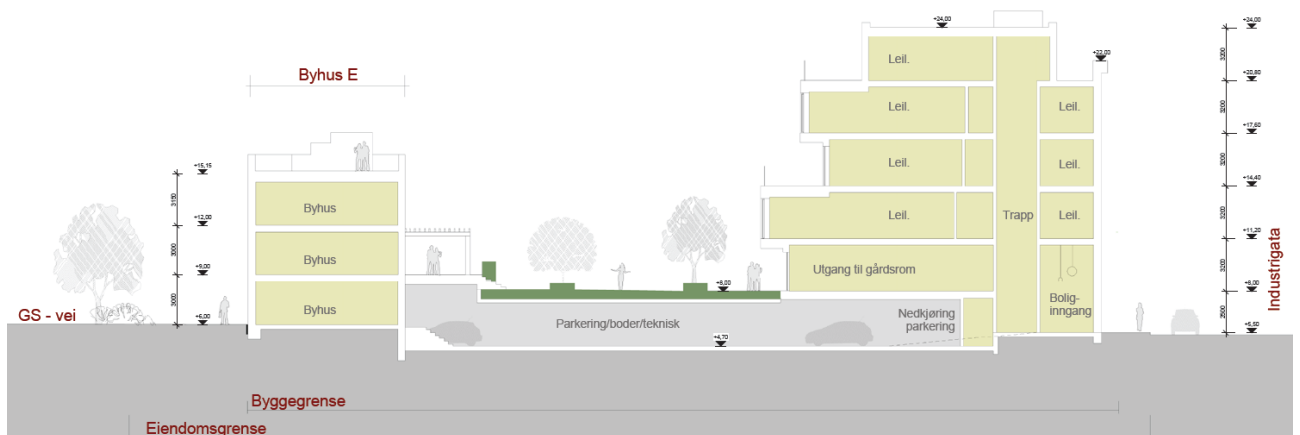
Planens innhold

Planforslaget legger til rette for utbygging av eiendommene med boligbebyggelse. Bebyggelsen danner en kvartalsstruktur med uteoppholdsarealer i et indre gårdsrom i 2. etasje over parkeringsanlegget. I første etasje mot Industrigata og hjørnebygget mot Nye teglverksvei/Østre ringvei skal det etableres utadretta virksomhet som kontor, forretning, tjenesteyting, bevertning og håndverksvirksomhet, samt fellesfunksjoner for boligene.

Det tilrettelegges for 18 rekkehus mot Østre ringvei. Disse har adkomst både fra Østre ringvei og fra parkeringsanlegget og terrasser i det indre gårdsrommet. Mot Industrigata og Nye teglverksvei tilrettelegges det for leilighetsbygg med 100 boenheter. I Nye teglverksvei er det vist utadretta virksomhet og fellesarealer i første og andre etasje og leiligheter over. Mot Industrigata er leilighetsbebyggelsen delt opp i 3 terrasseblokker i 5 etasjer med tilbaketrunket øverste etasje og høy første etasje.



Illustrasjoner fra Code Arkitektur.



Prinsipsnitt



Rekkehus mot Østre ringvei



Leilighetsbygg mot Industrigata med utadrettet virksomhet i første etasje

Planforslaget legger opp til 0,8 parkeringsplasser per boenhet og 0,1 gjesteparkingsplasser per boenhet i felles parkeringsanlegg med innkjøring fra Industrigata. Det kan etableres noe gateparkering i Industrigata, som kan brukes i forbindelse med parkering til de utadrettete funksjonene.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

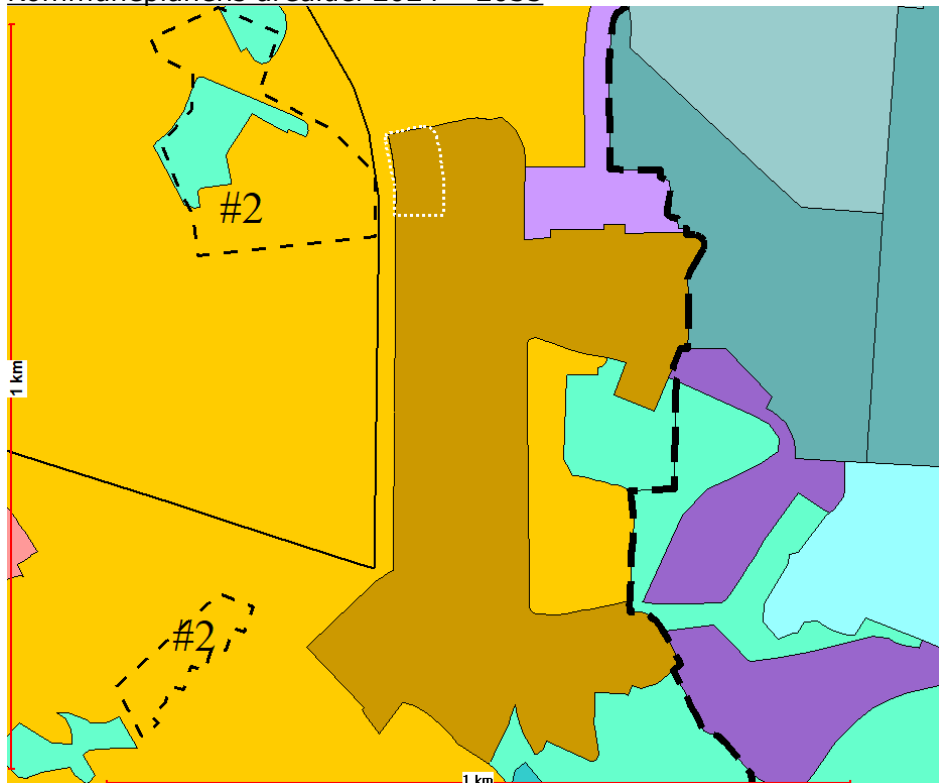
Byvekstavtale 2024 – 2033

Planforslaget innebærer boligbygging ved transformasjon i et senterområde og er dermed i tråd med byvekstavtalen. Byvekstavtalen sier at fortetting og transformasjon skal være sosialt bærekraftig: *Planleggingen skal derfor også fremme trafiksikkerhet, gode bomiljøer uten helseskadelig støy- eller luftforurensning, attraktive rekreasjons- og møteplasser og allmenn tilgjengelighet. Kollektivtransporttilbudet skal utvikles slik at det også bidrar til å redusere ulikhetene i samfunnet.* Trafikksystemet og grøntområder på Marviksletta er avklart i områdereguleringen. Det anbefales at AKT styrker kollektivtilbudet i området. Østre ringvei inngår som prosjekt i byvekstavtalen og skal bygges om til bygate, der gående, syklende og busen skal prioriteres. Agder fylkeskommune har startet å regulere strekningen høsten 2024.

Kommuneplanens samfunnsdel og overordnet arealstrategi 2020 – 2030

Planforslaget er i tråd med kommunens arealstrategi ved å tilrettelegge for boligbygging i et bydelscenter og i form av transformasjon.

Kommuneplanens arealdel 2024 – 2035



Kommuneplanens arealdel. Planområdet i nordvest av senterområdet, markert med hvit stiplet linje.

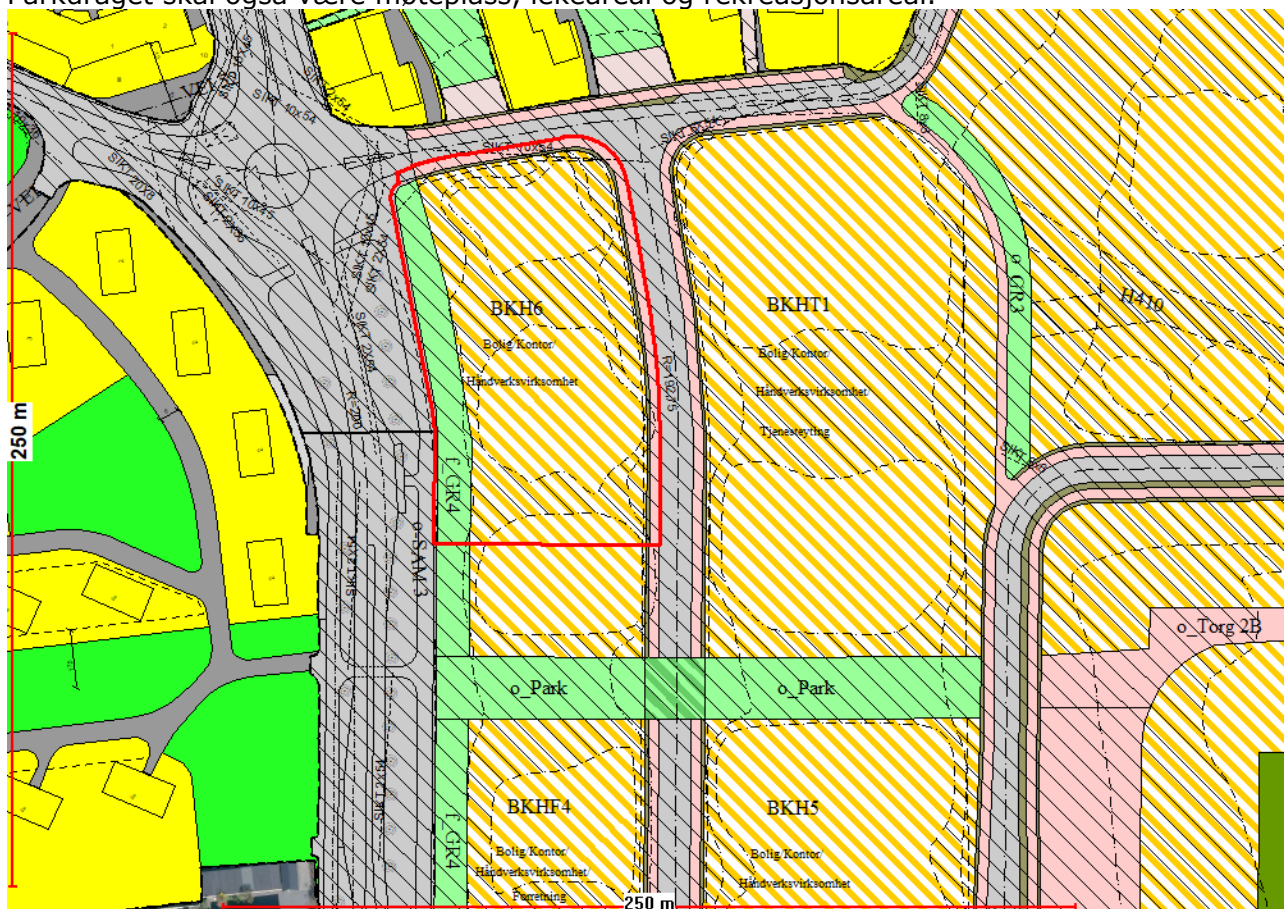
I kommuneplanens arealdel er planområdet avsatt til sentrumsformål, som en del av bydelscenteret på Lund.

Områderegulering for Marviksletta

Planområdet omfatter den nordlige delen av felt BKH6 i område regulering for Marviksletta.

Innenfor området kan det oppføres bygninger for kombinert formål bolig, kontor, og håndverksvirksomhet. Hovedfasader/ innganger skal orienteres mot Industrigata. Prosentbruks- areal (%-BRA) = 175 %. Boliger skal utgjøre mellom 40-80 % av bruksarealet i feltet. Minimum 1 sandlek skal lokaliseres mot grønnstrukturen i sør. Bebyggelsen skal oppføres i formålsgrensen mot Østre Ringvei og i byggelinjen mot Industrigata. Åpninger i bebyggelsen skal i utgangspunktet skje ut mot tverrgatene/ tverrforbindelsene/ grønnstruktur.

Områdeplanen sier videre at første etasje mot gate er forbeholdt forretninger, bevertning, håndverksvirksomhet og tjenesteyting. Sør for felt BKH6 er det regulert et parkdrag o_Park som skal være en grønn forbindelse mellom Agder Allé og Sør Arena. Parkdraget skal også være møteplass, lekeareal og rekreasjonsareal.



Planforslaget er i hovedsak i tråd med område reguleringen, men avviker på noen punkter:

- Boligandel:

Iht. områdeplanen skal det være 20-40% andre type formål enn bolig. I planforslaget utgjør utadretta virksomheter (kontor, forretning, tjenesteyting, bevertning, håndverksvirksomhet) ca. 4% (417 m²).

Kommunen ønsker at Marviksletta blir et levende område med bolig, næringsaktivitet og besøkende. Det er viktig å tilrettelegge for andre funksjoner enn bare bolig på Marviksletta, siden det er den eneste arealreserven til næring med sentral beliggenhet utenfor Kvadraturen.

Plan og bygg har i planprosessen vært mest opptatt av å sikre næringsarealer mot Industrigata som er store og fleksible nok til å kunne fungere, og som bidrar til å aktivere fasaden mot gate. Det har blitt jobbet mye med dette i planarbeidet, og selv om prosentandelen er lavere enn regulert i områdeplanen, så oppfyller forslaget område reguleringens intensjon om en aktiv bygate i Industrigata. Plan og bygg mener at det er naturlig at det er høyest konsentrasjon av utadretta virksomheter,

kontor og næring rundt Marvika torg, mens andelen avtar når man beveger seg lengre unna. Kontorformål er ivarettatt i områdeplanen i områdene rundt Stadion.

- **Park og sandlekeplass**
Det er krav i områdeplanen om å etablere parkdraget o_Park i forbindelse med feltet BKH6. Det er også krav til sandlekeplass, og denne skal plasseres mot parkdraget. Parkdraget ligger sør for BKH6 og brukes i dag som parkeringsplass for eiendommene nord og sør for parkdraget (Industrigata 33 og Stadionveien 1/Coop Mega Lund). Siden eiendommen nord for parkdraget ikke har planer om transformasjon i nærmere fremtid, er det utfordrende å etablere parkdraget nå i denne prosessen. Det er heller ikke mulig å etablere en sandlekeplass i tilknytning til parkdraget. Plan og bygg foreslår derfor at etablering av o_Park knyttes til transformasjon av eiendommen sør i BKH6 og felt BKHF4.

Plangrepet med parkdraget sikrer en viktig grønn og trafikksikker forbindelse. Trafikksikkerheten i dette området er utfordrende i dag. Det er derfor stilt rekkefølgekrav til midlertidige tiltak for å bedre trafikksikkerheten i dette området. Se avsnitt om *Midlertidige tiltak for trafikksikkerhet*.

Planforslaget har rekkefølgekrav til etablering av en møteplass (tidligere sandlekeplass) innenfor felt KBA som erstatning for sandlekeplassen som skulle plasseres mot parkdraget.

- **Utnyttelse**
Prosjektet har valgt å planlegge parkering over bakken, slik at den regnes med i beregning av utnyttelsen. Med parkeringen er utnyttelsen angitt å være 225% BRA. Uten parkeringen er utnyttelsen angitt å være 169% BRA. Områdeplanen tillater 175% for felt BKH6. Plan og bygg mener at høyder og fotavtrykk i fremlagt forslag kan aksepteres.
- **Parkeringskrav**
Planforslaget legger opp til lavere parkeringsdekning enn områdeplanen. Dette er i tråd med overordna føringer og mål om å redusere biltrafikken.

Andre aktuelle saker i området

Det pågår flere reguleringsaker lengre sør innenfor områdeplanen for Marviksletta, sør for Stadionveien: en endring av planen for Marviksletta senterområde, plan-ID 1363, og en detaljregulering for feltene BKHF2 og BKHF3, plan-ID 1522.

Agder fylkeskommune har startet arbeidet med å detaljregulere Østre ringvei. Planforslaget forholder seg til formålsgrenser i områdeplanen, slik at planforslaget fungerer uavhengig av valgt løsning for Østre ringvei og krysset med Idunveien.

Melding om oppstart

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 03.06.2021 med frist 04.07.2021. Det kom inn 3 merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i planbeskrivelsen.

Statsforvalteren er spesielt opptatt av hensyn til barn og unge, trafikksikkerhet, sosial bærekraft, aldersvennlig bomiljø, universell utforming, støy og luftkvalitet. Det er spesielt viktig at intensjonen i rekkefølgekravene til uteområder og grønnstruktur etterleves og at Industrigata transformeres med dobbel trerekke og oppgradert trafikksikkerhet.

Planforslaget ivaretar mange av temaene, men siden eiendommen sør i felt BKH6 ikke transformeres på nåværende tidspunkt, er det utfordringer med å få realisert overordna grønnstruktur (parkdraget) og med å få løst utfordringer med trafikksikkerhet i gateareal tilgrensende eiendommen i sør (Industrigata 33). Se avsnitt om Midlertidige tiltak for trafikksikkerhet.

Ekstern medvirkning

Forslagstiller har gjennomført flere medvirkningsopplegg som er godt beskrevet i planbeskrivelsen, blant annet digitalt informasjonsmøte, åpne kontordager i «Byfabrikken» (kommunens tidligere medvirkningslokale), møte med FK Donn, møte med elevrådet på Wilds Minne skole og møte med 07 Media (nåværende Aksell) som er leietaker hos Oksøy Eiendom i Industrigata 33.

Elevrådet var blant annet opptatt av at Industrigata er skummel pga. den uoversiktlige trafikksituasjonen, mange gamle og skumle bygg og noen skumle folk. Elevene hadde også innspill til utforming av lekeplasser. Det er viktig at lekeklassene er store og fine for at elevene får lyst til å møtes der.

Det har vært flere møter mellom forslagstiller, Oksøy Eiendom (som eier av Industrigata 33) og administrasjonen for å finne en trafikksikker løsning for myke trafikanter forbi Industrigata 33 og i det som er regulert til o_Park. Oksøy Eiendom har ingen planer om å utvikle eiendommene på nåværende tidspunkt og er mest opptatt av å kunne fortsette sin drift som i dag. Se eget avsnitt om Midlertidige tiltak for trafikksikkerhet.

Se planbeskrivelsen og vedlagte referater for utdypende informasjon om medvirkningsprosessen.

Intern medvirkning

Planforslaget har vært drøftet i samarbeidsgruppa 04.12.2024. Både ingeniørvesenet og Barn og Unges representant er opptatt av at en sammenhengende trafikksikker løsning for myke trafikanter forbi Industrigata 33 kommer på plass.

Klima og areal og Samhandling og innovasjon har stilt spørsmålstegn til hvorfor man tillater høyere boligandel enn det som områdeplanen legger opp til og om funksjonsblandingen som ligger som intensjon i områdeplanen er ivaretatt. Det virker som at man ikke ser området som helhet med tanke på næring, og at hver detaljregulering fører til at mer og mer næring forsvinner ut av området. Dette gjelder spesielt for eksisterende håndverksbedrifter. Plan og bygg ser at det er utfordrende å tilrettelegge for håndverksbedrifter i et boligprosjekt. Samtidig er funksjonsmiksen innenfor hele felt BKH6 ivaretatt, siden eksisterende bygg i Industrigata 33 (utenfor planområdet) inneholder håndverksbedrifter og annen næring.

De kommunale rådene har fått tilsendt varsel om oppstart av planarbeid, men har ikke sendt innspill.

PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planforslaget støtter opp under senterområdet på Marviksletta ved å legge til rette for høy utnyttelse med bolig og utadretta funksjoner i første etasje. Dette er det første prosjektet i den nordlige delen av Marviksletta, og det er positivt at dette området blir transformert med tanke på trafikksikkerhet i området, estetikk, kriminalitet og for å få inn urbane kvaliteter.

Arkitektur, stedstilpasning og estetikk

Planområdet ligger i overgangen mellom småhusbebyggelsen vest og nord for Marviksletta og transformasjonsområdet på Marviksletta med eksisterende industribebyggelse og fremtidig urban bebyggelse. Planområdet markerer også «inngangen» til Lund bydelssenter for alle som kommer nordfra i Østre ringvei.

Plan og bygg har vært opptatt av å ivareta kvaliteter i forhold til romlige utearealer, overganger fra felles uteareal til offentlige gangarealer, skyggepåvirkning og arkitektonisk tilpasning til omgivelsene.

Planforslaget danner en karrébebyggelse rundt et felles gårdsrom. Mot Østre ringvei planlegges det rekkehus, en bebyggelsestype som henger godt sammen med bebyggelsen på andre siden av Østre ringvei. Mot Industrigata vises blokkbebyggelse med et uttrykk lånt fra eldre industribebyggelse. Dette, sammen med bruk av tegl i fasadene, kan passe inn i området som et minne om områdets fortid som industriområdet og om det tidligere teglverket lengre sør på Marviksletta. Mot det indre gårdsrommet er det planlagt tre i fasadene for å få til et mykere uttrykk.

Det er planlagt to gjennomganger på tvers av kvartalet fra fortau i Industrigata mot Østre ringvei. I Industrigata skal bebyggelsen trekkes tilbake ved hver gjennomgang for å skape et rom med tuntre. Dette er et fint grep som kan bidra positivt for byliv i Industrigata og kan skape variasjon i en lang fasade. Det er viktig at smugene ikke blir for trange, slik at de oppleves utrygge.



Gjennomgang og tuntre.



Fasade mot sør med rampe opp til gårdsrommet.

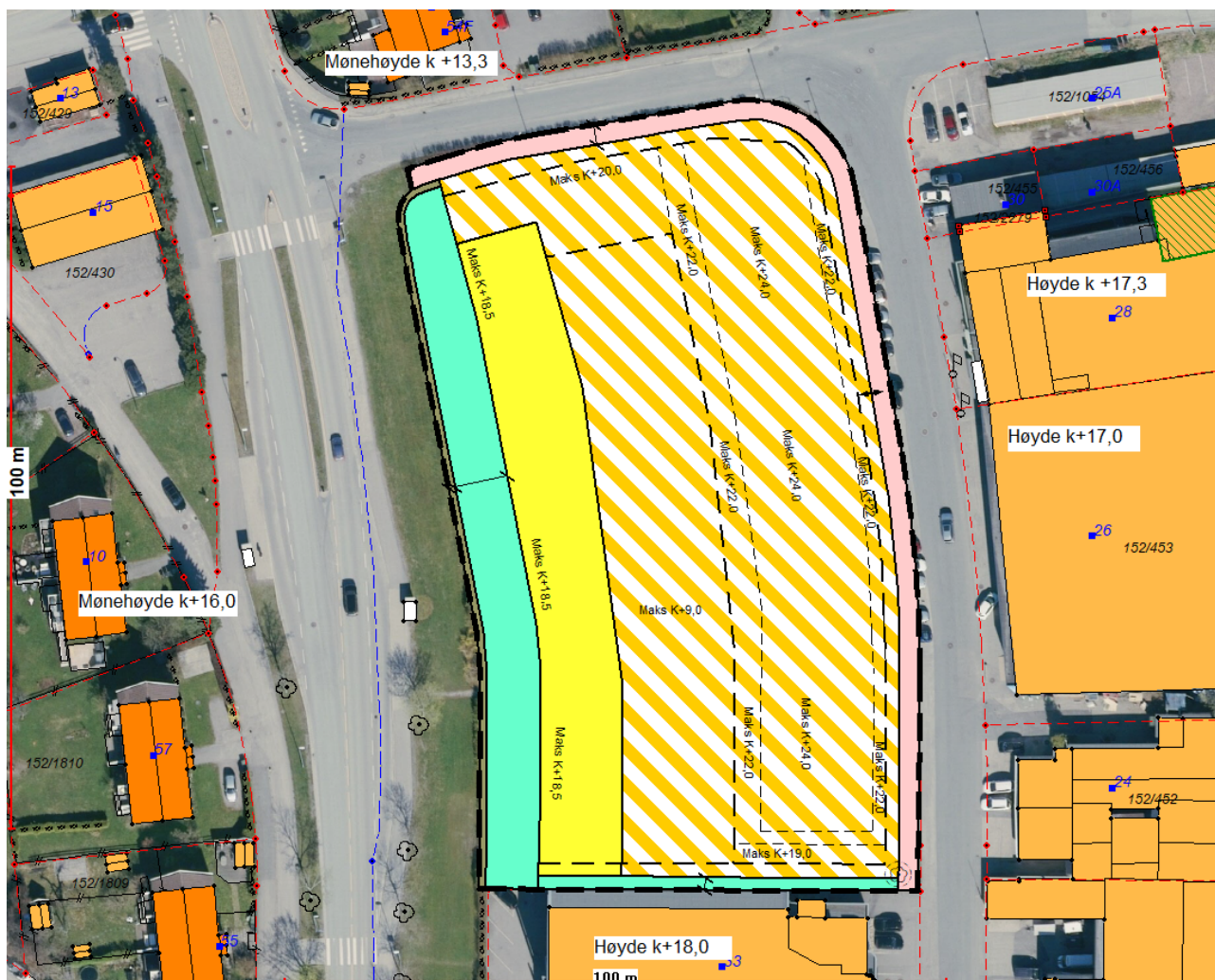
Illustrasjoner: Code Arkitektur

De viste illustrasjonene er ikke bindende, og den endelige utformingen kan avvike fra illustrasjonene. Følgende kvaliteter er sikret i plandokumentene: flatt tak, tegl i fasade mot gate, tre i fasade mot gårdsrom, gjennomganger og små rom med tuntrær. I tråd med områdeplanen legges det til rette for blågrønn struktur foran rekkehusene i Østre ringvei. Arealet skal utformes som en grønn buffer og forhager og med regnbed. Det er vist en utforming som kan gi gode kvaliteter i området. Disse er sikret i bestemmelsene.

Det har blitt jobbet mye med overgangen mellom gårdsrommet og nabobebyggelsen i sør. Det er nå sikret i planen at gårdsrommet trapper seg helt ned til gatenivå, og at det etableres en universelt utformet rampe til det indre gårdsrommet som er integrert i landskapsutformingen.

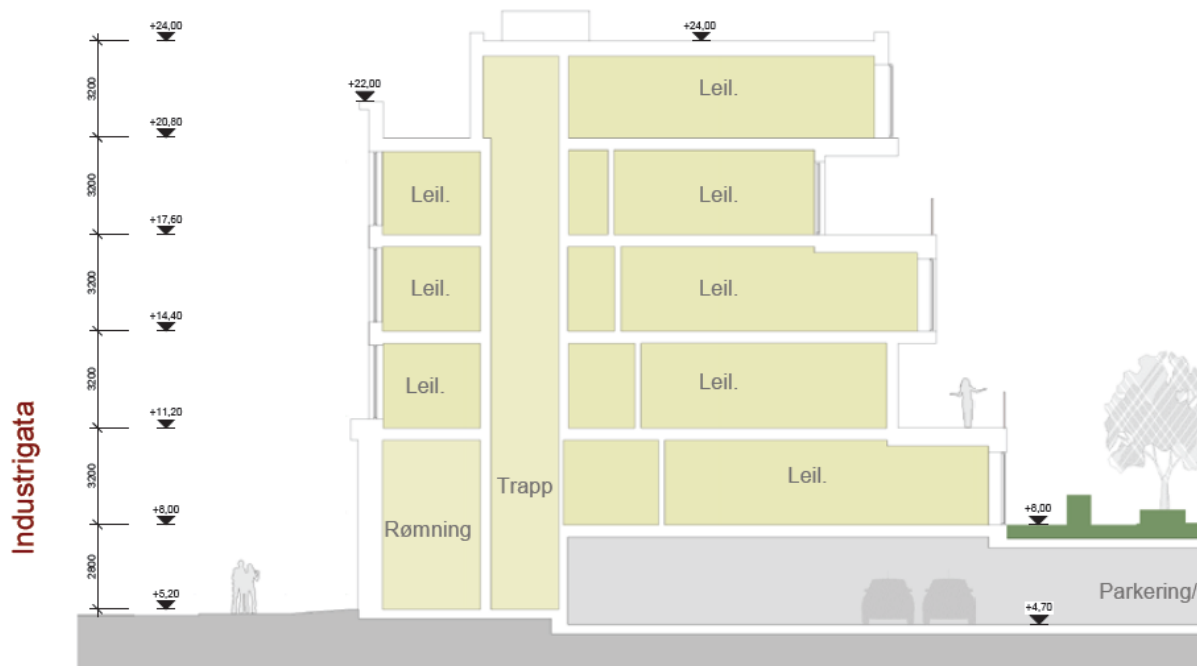
Prosjektet sikrer dessuten en avtrapping i høyde mot nord og sør, og at øverste etasje er tilbaketrukket mot øst (Industrigata), sør og mot det indre gårdsrommet. Dette gir en bedre overgang til bebyggelsen rundt.

Sol-/skyggediagramme viser at det vil bli noe skyggepåvirkning mot nabobebyggelsen i nord og i øst. Samtidig er en utbygging i 5 etasjer hjemlet i områdereguleringen. Dagens bebyggelse i planområdet er lav, slik at det må påregnes en forandring av solforholdene ved transformasjon av området.



Regulerte høyder i forhold til høyder på bebyggelsen rundt

Plan og bygg har i prosessen vært kritisk til den høye første etasjen mot Industrigata som gir et monumentalt uttrykk spesielt i samspill med den tunge klassisistiske fasaden. Bakgrunnen for etasjehøyden er at den må ta opp høyden av parkeringsetasjen pluss en boligetasje (se snitt under). Forslagstiller har i løpet av prosessen senket parkeringsetasjen 0,4 meter lengre ned i terrenget, slik at høyden på første etasjen er redusert noe. Høyden på topp gesims ble også redusert, slik at største kotehøyde nå er k +24,0 meter. Høyden på første etasjen varierer mellom 5,6 til 6,0 meter på grunn av helning i terrenget. I henhold til områdereguleringen skal forretningsetasjer være 4,6 meter. Plandokumentene sier ikke noe om kotehøyden på de enkelte etasjene. Blokkbebyggelsens totalhøyde er sikret i plandokumentene, og plan og bygg mener at denne er akseptabel og innenfor områdeplanens intensjoner.



Prinsippsnitt som viser høy første etasje



*Fasade i Industrigata
Illustrasjoner: Code Arkitektur*

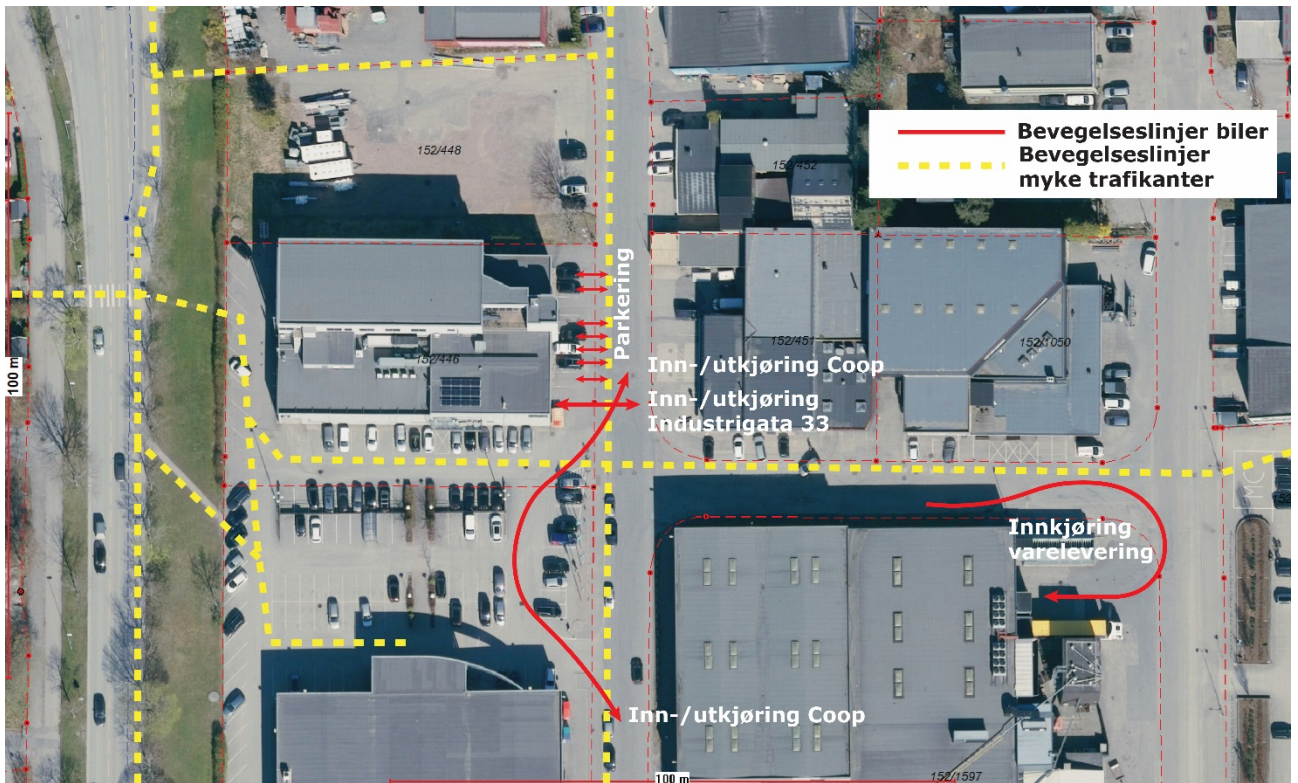
Midlertidige tiltak for trafiksikkerhet



Oversikt over eierskap av eiendommene rundt planområdet

Områdereguleringen sikrer trafiksikre løsninger for hele Marviksletta. Det er svært viktig å sikre sammenhengende trafiksikre løsninger i en midlertidig fase, når ikke hele Marviksletta er ferdig utbygd, spesielt når det tilrettelegges for mange nye boliger. Industrigata vil bli brukt som skolevei av elever som bor i leilighetsbebyggelsen. Den er også brukt av barn og unge som benytter seg av andre tilbud på Marviksletta, f.eks. skatehallen. Oksøy eiendom er en stor grunneier i området og er berørt av foreslåtte tiltak for å bedre trafiksikkerheten.

Dagens trafiksituasjon er svært dårlig. Det er ingen fortau, men utflytende asfaltflater som inviterer til høy fart. Det parkeres langs med nesten hele felt BKH6 (se ortofoto) med rygging direkte ut i veibanen. Situasjonen ved Industrigata 33 er spesielt farlig. Det er både parkering med rygging ut i veibanen og en kjøreport. Rett ved siden av har Coop-butikken en inn- og utkjørsel til parkeringsplassen. Det er en del myke trafikanter som krysser over parkeringsplassen når de kommer fra Østre ringvei eller Agder allé og skal til Sør Arena.



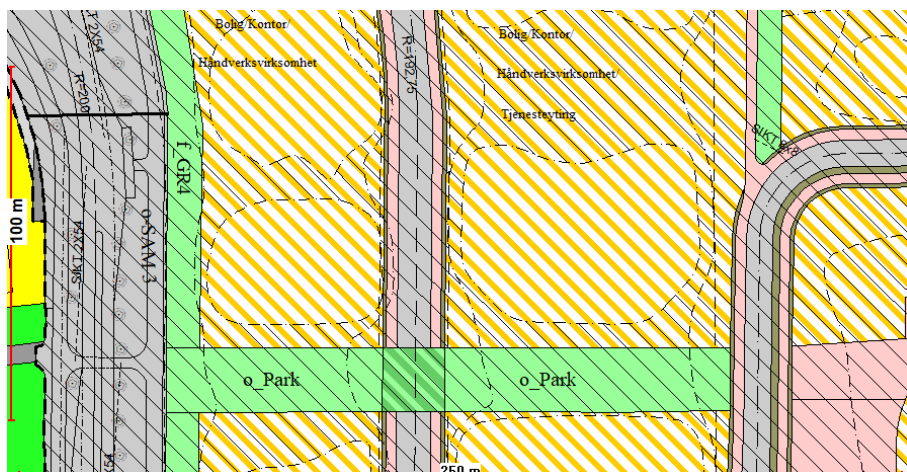
Illustrasjon av bevegelseslinjer gjennom området



Industrigata ved nr. 33 og inn-/utkjøring til Coop



Gateavsnitt mellom Industrigata og Sør Arena.



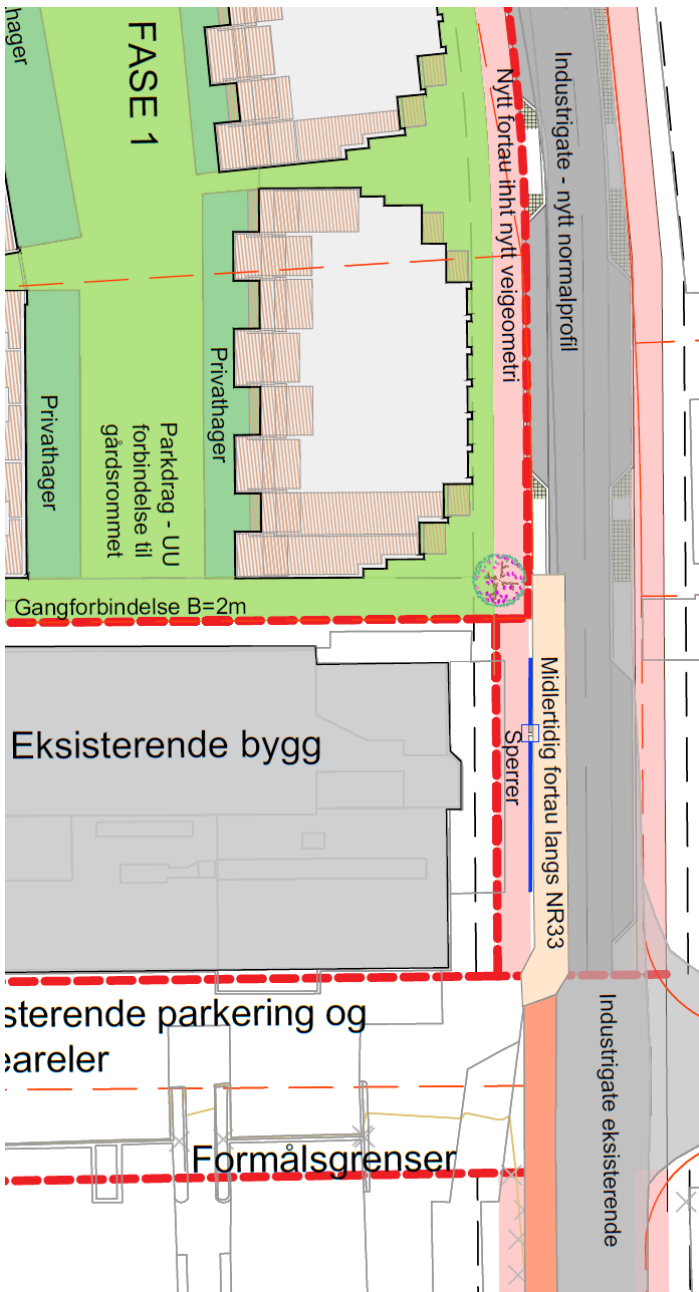
Fortau og parkforbindelse slik det er regulert i områdereguleringen

På grunn av langvarige leieavtaler har ikke eier av Industrigata 33 (Oksøy eiendom) vært interessert i at fortau i Industrigata bygges forbi eiendommen slik det er regulert i områdereguleringen, siden dette vil komme i konflikt med dagens parkeringsplasser. Administrasjonen har foreslått en løsning med et midlertidig fortau på kommunens grunn, adskilt med rabatt med kantstein mot Industrigata 33 for å hindre rygging over fortauet.

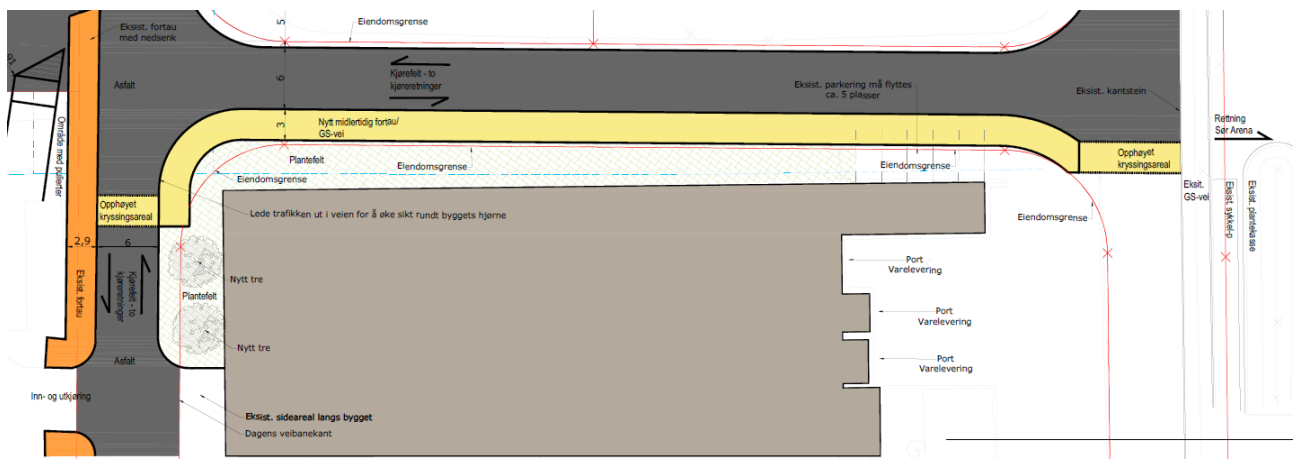
Det er spesielt uheldig at Coop har 2 inn- og utkjøringer, og at den nordlige sammentreffer med utkjørselen til Industrigata 33. Oksøy eiendom er i dialog med Coop om hvordan denne situasjonen kan gjøres mer trafikksikker.

For å ivareta noe av hensikten med parkdraget o_Park som trygg forbindelse, er det i tillegg foreslått et midlertidig fortau i veien mellom Industrigata og Sør Arena. Dette vil gi et mer trafikksikkert tilbud til myke trafikanter i påvente av at øvrige eiendommer i området transformeres og parkdraget realiseres.

Løsningene er ikke endelig avklart med Oksøy eiendom, men må være avklart før sluttbehandling. Det er stilt rekkefølgekrav til de midlertidige løsningene.



Foreløpig illustrasjon av løsning i Industrigata med midlertidig fortau forbi Industrigata 33 (Asplan Viak)



Foreløpig illustrasjon av løsning i gate mellom Industrigata og Sør Arena (Henning Larsen)

Støy



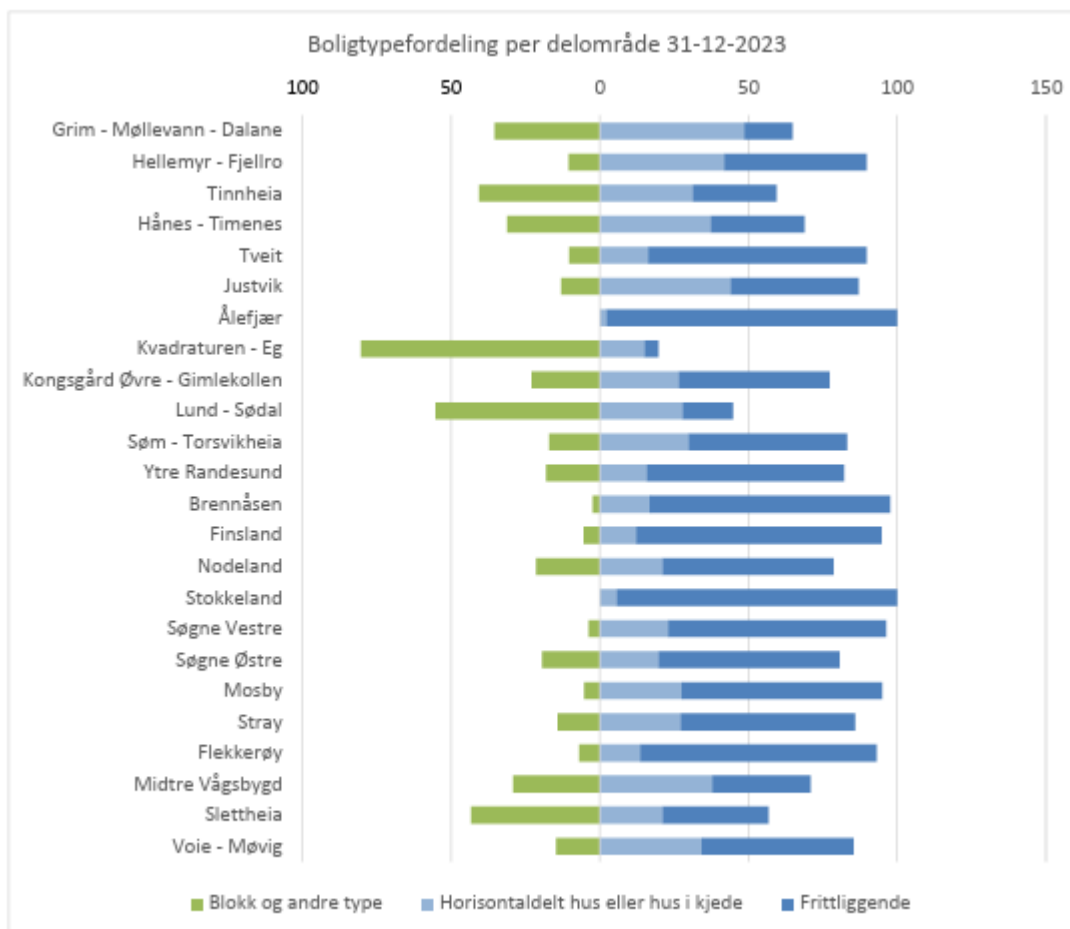
Utdrag av støyrapport

Planområdet er utsatt for støy fra veitrafikk. I nattperioden vil enkelte fasader mot havna få støynivå 1 dB over grenseverdi for havnestøy. Størsteparten av uteoppholdsarealer i gårdsrom og på takterrasser til rekkehusene får støynivå under grenseverdi.

Alle rekkehusene får minst ett soverom med vindu mot stille side. Boenheter som ikke får tilgang til stille side, er i hovedsak hjørneleiligheter og ensidige leiligheter mot Industrigata. Forslagstiller ønsker å løse dette ved å tillate dempet fasade for 15% av leilighetene. Dette tilsvarer 18 av 118 boenheter.

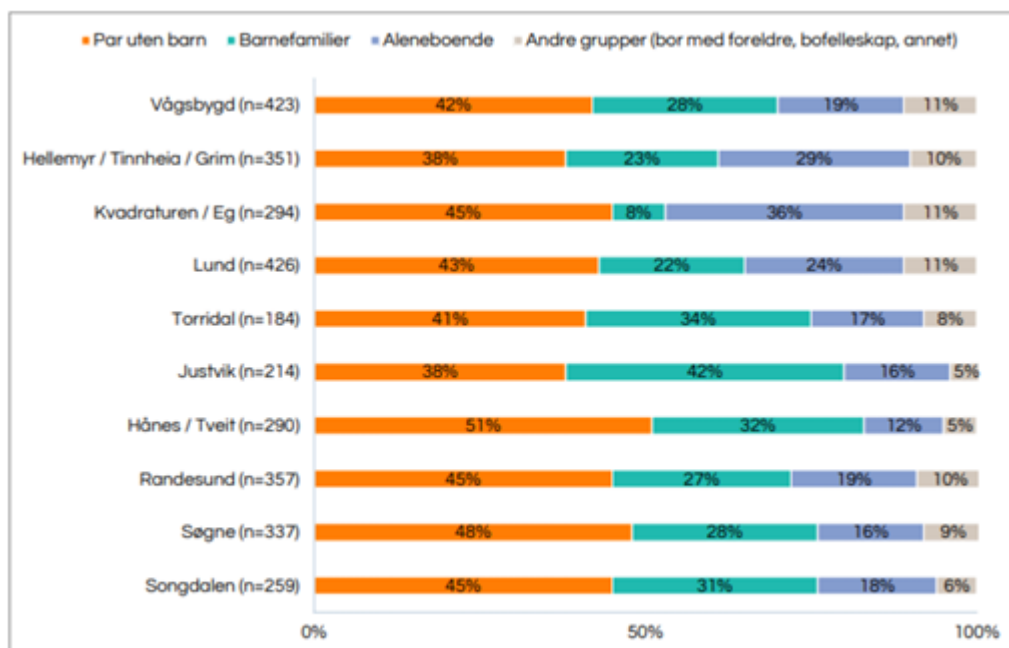
Plan og bygg mener at andel boenheter uten stille side er for høy i forhold til den totale bokvaliteten for disse leilighetene, siden de ligger både østvendt og mot støy. Dette bør kun tillates unntaksvis. Se vedtakspunkt.

Boligtilbud og bomiljø



Figur 11 Prosentvis fordeling av boligtype pr. delområde i Kristiansand kommune

Bydel Lund har en forholdsvis stor andel blokkleiligheter. Lund og Kvadraturen/Eg er de mest populære bydelene å flytte til, da spesielt for aldersgruppen over 45 år. Denne befolkningsgruppen ønsker ofte sentrumsnære og lettstelte boliger, f.eks. leiligheter.



Figur 15 Boligsituasjon etter bydel, Boligundersøkelsen Kristiansand kommune (2024)

Det bor færre barnefamilier på Lund enn gjennomsnittlig i kommunen. Kommuneplanens samfunnsdel stiller krav til at boområder utvikles med varierte boligtyper og strukturer

som ivaretar mangfoldet i befolkningen. Planforslaget legger til rette for en variasjon i boligtyper (rekkehus og leiligheter). Rekkehusene er mellom 90 og 120 m² i størrelse. Det er sikret en variasjon i leilighetsstørrelsene for blokkleilighetene i bestemmelsene (minimum 50% av boligene være over 50 m² BRA og 25 % av boligene være over 70 m² BRA). Plan og bygg mener at planforslaget kan bidra til et mangfold av beboere i området, samtidig som plan- og bygningsloven ikke har virkemidler for å påvirke det sosioøkonomiske mangfoldet.

Mobilitet – byvekstavtale

Planforslaget tilrettelegger for 0,8 bilparkeringsplasser pluss 0,1 gjesteparkeringsplasser per boenhet, noe som ligger under parkeringskravet i områdeplanen. Det tilrettelegges for min. 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet og min. 2 sykkelparkeringsplasser per 100 m² utadretta virksomhet. Sykkelparkeringen for beboere og ansatte er innendørs i parkeringsanlegget.

Det er busstopp rett utenfor planområdet som betjenes av linje 15. Planområdet er innenfor bydelssenteret på Lund med tilbud som oppfyller daglige behov og i sykkelavstand til Kvadraturen. Sammen med relativt lave bilparkeringskrav ligger det godt til rette for at persontransporten kan tas med kollektivtransport, sykling og gange. Området betjenes foreløpig kun av én busslinje. Når Østre ringvei er bygd ut med eget kollektivfelt kan busstilbudet i området bli bedre enn det er i dag.

Trafikksikre forbindelser for myke trafikanter blir godt ivarettatt i selve planområdet. For å øke andel gående og syklende er det viktig at planforslaget fokuserer på å få realisert sammenhengende trafikksikre løsninger for myke trafikanter utenfor planområdet, se kapittel om Midlertidige tiltak for trafikksikkerhet.

Klima- og miljøkonsekvenser

Planforslaget fører ikke til nedbygging av natur, men skal realiseres gjennom transformasjon av «grå» arealer. Eksisterende bebyggelse har ikke potensiale til gjenbruk, men må rives for å få bygd ut eiendommen. Siden parkeringen bare er delvis nedgravd, vil det være mindre behov for massetransport ut av området, noe som er positivt i et klimaperspektiv. Planområdet ligger gunstig til i forhold til nærhet til kollektivtrafikk, tilbud, gang-/sykkelvei og senterfunksjoner. Det kan forventes at prosjektet generer forholdsmessig lite ny biltrafikk. Prosjektet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme og skal knyttes til dette.

Transformasjonsprosjekter som dette med sentral beliggenhet, på grå arealer og med god utnyttelse av arealene er et positivt bidrag til at kommunen når sine klima- og miljømål.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalysen peker på følgende risikoforhold: Grunnforhold, radon, forurenset grunn, støv og støy fra havn, støy fra trafikk, luftforurensning, trafikkulykke (påkørsel myke trafikanter), trafikkulykke i anleggsperioden. Temaene er beskrevet og håndtert i planforslaget. Plan og bygg vil spesielt trekke frem håndtering av trafikkstøy for ensidige leiligheter (nærmere beskrevet i avsnitt om støy) og risiko for trafikkulykker på grunn av at den sørlige delen av felt BKH6 ikke skal transformeres i nærmere fremtid (nærmere beskrevet i avsnitt om midlertidige tiltak for trafikksikkerhet).

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er ingen offentlig grønnstruktur innenfor planområdet, men planforslaget har rekkefølgekrav til hovedanleggene i områdeplanen, dvs. parkdraget o_Park, kvartalslek o_F5 med tilhørende park og 11er-bane. Fordeling av kostnader blir løst i utbyggingsavtalen. Kommunen vil – når disse anleggene er ferdigstilt – ha driftsutgifter for disse. Drifts- og vedlikeholdskostnader er anslått til ca. 189.000,- kr. per år for parkdraget og kvartalslekeplassen. Idrettsbanen kommer i tillegg.

Når det gjelder samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, så har planforslaget både rekkefølgekrav til hovedanleggene i områdeplanen, samt til tilgrensende gate, nødvendig VA-anlegg og midlertidige løsninger for trafiksikkerhet. Fordeling av kostnader blir løst i utbyggingsavtalen. Fortau innenfor planområdet vil medføre økte vedlikeholdskostnader på kr. 27.000,- per år.

Vann, avløp og overvann

Det er fortsatt uløste problemstillinger i foreløpige planer for vann, avløp og overvann. Detaljering av VA-profil i Industrigata må løses i tekniske planer når disse skal detaljeres. Utfordringene gjelder plass til fordrøyningsmagasin, flomveier, tilstrekkelig fall på spillvannsledning og tilkoblinger av eksisterende stikk.

For temaene Universell utforming, Barn og unges interesser, Matjord, Naturmangfoldloven og Kulturminner henvises det til planbeskrivelsen.

Oppsummering

Planprosessen har pågått over lengre tid, og det er bra at prosjektet nå er kommet et steg videre. Plan og bygg mener at planforslaget kan tilføre området mange positive kvaliteter med en variasjon i boligtyper, en opprydding i trafikksituasjonen i området og en urbanisering av Industrigata med utadretta virksomheter i første etasje.

I løpet av prosessen har plan og bygg vært opptatt av at det tilrettelegges for gode næringslokaler i første etasje. Dette er nå løst på en bedre måte enn tidligere.

Plan og bygg mener at planforslaget må endres i forhold til hvor mange leiligheter som tillates ensidig mot støyutsatt side. Den midlertidige løsningen for trafiksikkerhet må være konkretisert og avklart med berørte grunneiere før sluttbehandling.

Plan og bygg anbefaler at planforslaget legges ut på offentlig ettersyn etter at endringen er innarbeidet i bestemmelsene.

Gisela Nilsen, 26.05.2025

Punkt 148/25: Vinterdrift - kostnadsreducerende tiltak

Bilag

Vedtak byst, 18062025, Sak 71/25, Vinterdrift - kostnadsreducerende tiltak



Dato 20. mai 2025
Saksnr.: 2022000488-389
Saksbehandler Terje Lilletvedt
Godkjent av Tone Iglebæk

Saksgang
Areal- og miljøutvalget
Bystyret

Møtedato
12.06.2025
18.06.2025

Vinterdrift - kostnadsreducerende tiltak

Forslag til vedtak

1. Bystyret tar saken til orientering.
2. Bystyret ber om at det igangsettes en grundigere gjennomgang av veitraseer som bør vurderes nedklassifisert, for å redusere kommunalt vedlikehold.
3. Bystyret ber om at arbeidet med å optimalisere roder fortsetter, slik at man har færrest mulig roder for å redusere de faste beredskapskostnadene.
4. Høyere utnyttelse av kommunalt utstyr, og økt egenregi på sentralt organisert vintervedlikehold benyttes i større grad for å redusere kostnader med vintervedlikehold.

Sammendrag

I sak 54/25 «Oppfølging av vedtatt økonomiplan for perioden 2025-2028» vedtok Areal- og miljøutvalget følgende som pkt. 3: «Areal og miljøutvalget ber om at det fremmes en egen sak om kvalitet på vintervedlikehold og vinterdrift innen sommerferien 2025»

Kvalitet på vintervedlikehold er styrt av både tidspunkt, snømengde og prioritering. Det er værmeldingen og varighet på snøfall, samt temperaturutvikling som styrer når og hvor omfattende utkalling til vintervedlikehold er. Bussveier og gang- og sykkelveier er likt prioritert, deretter boligveier. Det anbefales ikke å endre disse kriteriene.

Det er sett på potensiale for mer konkrete besparelse gjennom å øke rode-lengder, nedklassifisere veier til privat vedlikehold, redusere kvalitet/omfang på vårfeing, samt å øke egenregi ved bruk at eksisterende maskinpark i andre enheter enn Ingeniørvesenet.

Vedlegg: Ingen

Saksutredning

Bakgrunn for saken

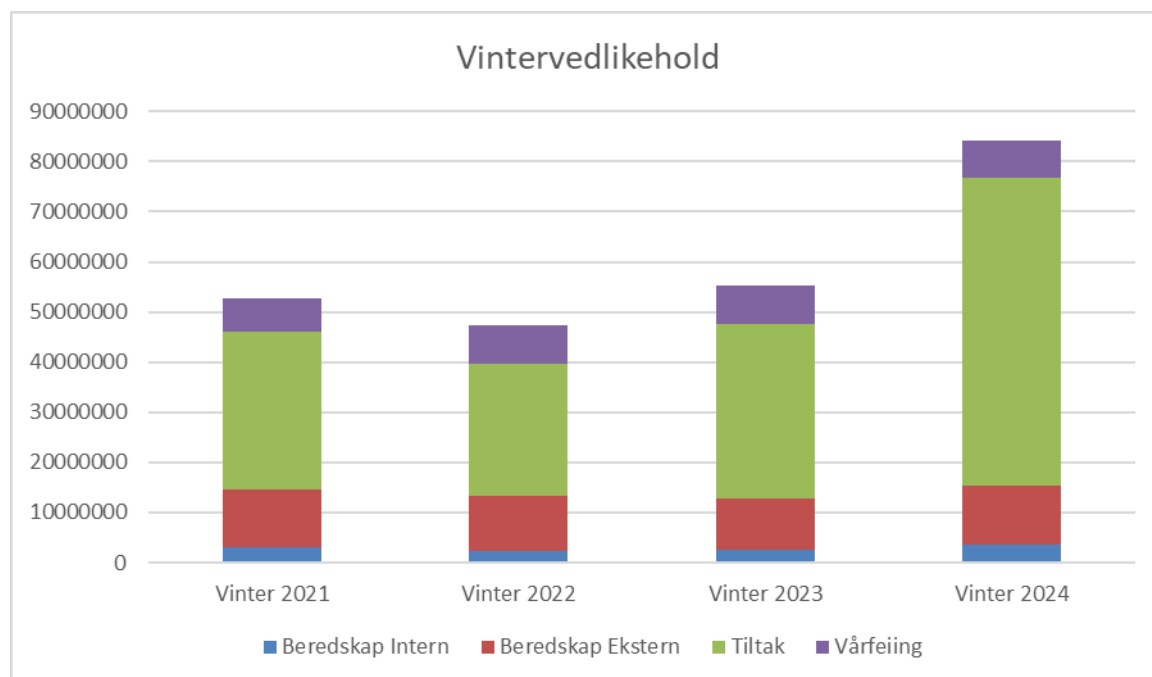
I sak 54/25 «Oppfølging av vedtatt økonomiplan for perioden 2025-2028» vedtok Areal- og miljøutvalget følgende som pkt. 3: «Areal og miljøutvalget ber om at det fremmes en egen sak om kvalitet på vintervedlikehold og vinterdrift innen sommerferien 2025»

Ingeniørvesenet drifter vintervedlikehold for kommunal infrastruktur, og det innbefatter i hovedsak kommunale veier og gang-/sykkelstier. Vintervedlikehold for uteområdene ved kommunale formålsbygg organiseres per i dag av bygg-drifere, vaktmestere, rektorer, enhetsledere, mfl., og tjenestene er ikke systematisk organisert eller regulert. Den sistnevnte delen av vintervedlikehold er tenkt innlemmet i eksisterende rammeavtaler fra høsten 2025. Dette er ikke en del av budsjett for vinterdrift i dag.

Vintervedlikeholdet i Kristiansand kommune koordineres med «styrt utkalling». Det innebærer at kommunen selv beordrer tiltak relatert til vinterdrift. Vintervedlikeholdet er i all hovedsak organisert i definerte roder hvor en maskinentreprenør har ansvar for en bestemt veistrekning. Maskinentreprenørene opererer på en rammeavtale med Ingeniørvesenet, hvor kostnader genereres fra:

- Fast beredskap
- Arbeidede timer

I vedlagt oversikt vises fordeling av kostnader med vinterdrift.



* Tabellen viser de største enkelt-kostnadspostene relatert til vintervedlikehold og inkluderer beredskap, tiltak og feing. Skala i kr. (0-90 mill. kr)

Vurdering av tiltak

Ingeniørvesenet har utarbeidet retningslinjer som ligger til grunn for vurdering av tiltak og tidspunkt for utkalling.

- Gang/sykkelstier skal være åpne for ferdsel for gående og syklende før kl. 07.00. Det skal iverksettes tiltak ved snødybde på ca. 5-6 cm.
- For bussveier/samleveier gjelder samme snødybde (5-6 cm) og klokkeslett.
- For boligområder gjelder samme klokkeslett, men snødybde på ca. 11 cm.
- Gater i Kvadraturen blir vurdert under samme kriterier som buss/samleveier.

I praksis vil iverksetting av tiltak vurderes på et vesentlig bredere grunnlag, og ettersom tiltak vurderes iverksatt av ulike vakthavende så vil også vurderingen i tillegg baseres på skjønn. Vakthavende vil for eksempel vurdere tidspunkt for tiltak ut ifra værmelding og forutsigbarhet for kommende nedbør og temperatur.

- Ved lengre nedbørsperioder vil gjerne tiltaket utsettes for å få med seg mest mulig på gjennomkjøringen.
- Utstysvalg (skjær, fres, gitterstål, kost/børste, høvel, mm.) vil også kunne variere med mengde nedbør og varighet på nedbørsperiode.
- Temperatur og salting vil vurderes for å unngå oppbygging av såle.
- Strøing vil vurderes etter ethvert snøfall mht. friksjon.

Alle disse vurderingene vil påvirke både grad av kvalitet og kostnadsnivå, og det er vanskelig sette opp en standard metode som kan gjelde for ethvert snøfall.

Dersom man setter en høyere grense for når man iverksetter utkalling til brøyting, så vil det medføre en høyere risiko for at det danner seg issåle i veien, som man ikke får fjernet med vanlig brøyteutstyr. Det vil være vanskeligere å komme frem, samt at fresing av snø m/is gir risiko for større brøyteskader, eks. gjerder. En issåle vil også ved første mildvær medføre meget glatte veier og behov for strøing.

På bakgrunn av dette er det vanskelig å bruke grad av «kvalitet» som et mål på kostnad relatert til snøfall. Man kan altså ikke si at ved å «reducere kvalitet» så kan kostnadsreduksjon måles tilsvarende. Dette vil være varierende med hvert snøfall, og vurderingen vil være avhengig av vær- og føre-situasjonen.

I det videre er det derfor vist til konkrete- og mer målbare tiltak som kan vurderes for å redusere vinterdriftskostnader med tilhørende konsekvens av tiltakene.

For å kunne beregne effekten av et tiltak så må tiltaket kunne måles i beredskap og/eller timeberedskap. Tiltaket må være konkret og minst mulig subjektivt.

- Øke rode-lengder
- Nedklassifisering av veier
- Redusere vårfeiling
- Øke egenregi

Vurdering av besparelser er oppsummert i tabell

	Tiltak	Sum kr/år	Konsekvens
1	Øke rode-lengder	300.000	Redusert kvalitet 1,5t økt gjennombrøytingstid.
2	Nedklasse veier	250.000	Beboere må selv bekoste vedlikehold
3	Redusere vårfeiling	1.000.000	Redusert opptak av strøsand/singel Økt støvproblematikk
4	Øke egenregi	1.845.000	Flere arbeidstimer på kommunalt ansatte

1. Øke rode-lengder

Hver rode er knyttet til en konkret maskin. Denne maskinen har en beredskapskostnad og en timekostnad for bruk. Ved å øke rode-lengder kan man redusere antall roder og dermed redusere antall beredskapskostnader.

- Gjennomsnittlig rode-lengde i dag: 9,9 km
- Antall brøyteroder: 91 hvorav 15 i egenregi.
- Gjennomsnittlig gjennombrøytingstid: 8 timer pr rode.

Ved å øke rode-lengder vil det følgelig ta lengre tid å gjennombrøyte- og rydde roden for snø. Konsekvensen ved å øke rode-lengder er altså at tiden for å rydde snø øker og

kvaliteten på tjenesten reduseres. Risikoen for at det etableres en såle som senere må freses bort er også høyere.

De siste årene har beredskapskostnadene til eksterne innleide gått opp med over 40%. Ingeniørvesenet har derfor tilstrebet å optimalisere beredskapskostnaden med hensyn til rode-lengder, gjennombrøytingstid og antall kontraktører. Antall roder er siden 2021 blitt redusert med 5 roder, og ytterligere reduksjon vil være mer krevende å få organisert uten at dette får uheldige konsekvenser på kvalitet og større avstand mellom sammenslåtte roder. Med dagens gjennomsnittlige rode-lengde på 9,9 km så bruker kontraktørene i gjennomsnitt ca. 8 timer på en gjennombrøyting. Tilbakemeldinger fra kontraktørene er at de ønsker reduserte rode-lengder. Det er også relevant at kommunen hvert år får tilført flere kilometer med nye veier i ferdige utbyggingsområder. Disse legges i stor grad på eksisterende roder. I 2024 overtok kommunen drift av 8 km vei, 1 km g/s-vei og 4 km med fortau.

Økning av rode-lengde vil gi økt gjennombrøytingstid med større timebruk for sjåfør, der man kan komme i brudd på både arbeidsmiljøloven (AML) og kjøreforskriften. På bakgrunn av dette kan det medføre at det må kreves økt bemanning (2 skift) og dermed økte kostnader, i tillegg til at man får redusert kvalitet på vedlikeholdet, spesielt de som er i siste del av brøyterodene. Ved større snøhendelser (som i januar 2024) vil det også være risiko for at man ikke kan holde veier åpne og det tar lenger tid for å rydde vekk snø, da det er mindre maskiner og utstyr tilgjengelig.

Slik endring medfører også en merkostnad første år i form av planlegging, kartendring, endring i utkallingssystem, opplæring, mm.

På bakgrunn av dette er Ingeniørvesenets vurdering at det er vanskelig å redusere på antall roder vesentlig og øke rode-lengder ytterligere. I en videre optimalisering vurderes potensialet til reduksjon med 1-2 roder.

2. Nedklassifisering av kommunale veier

Kommunen har i dag ansvar for mange veier som er krevende å drifte og vedlikeholde. I henhold til veiloven §7 kan kommunen gjøre vedtak om at kommunal veg skal legges ned, det vil si oppsittere/brukere av veien får ansvar for drift og vedlikehold. I tillegg til kommunens besparelse på vintervedlikehold vil en også kunne få en besparelse på sommervedlikehold som dekkevedlikehold, kantklipp, grøfterensk, mm.

Veier som bør vurderes nærmere for nedklassifisering kan i hovedsak deles inn i:

- Veier i boligområder som ikke har snuplass og/eller er svært smale. Lengde hovedsakelig under 50 m.
- Veier som ligger langt fra øvrig kommunalt veinett og har få beboere.
- Veier som kun betjener hytter.
- Veier som er registrert som private i NVDB (Nasjonal veidatabase) og med private grunneiere.

For mindre veier i boligområder så pågår det registrering av disse veiene. Til nå er det registrert ca. 100 slike veier. I eldre boligfelt har det gjennom tiden vært ulik praksis på hvilke veier som vedlikeholdes eller ikke. Det kan derfor være tilsvarende veier i området som alltid har hatt privat vedlikehold eller som har blitt nedklassifisert i 2010-2013. Enkelte av de registrerte veiene er ikke kjørbare med renovasjonskjøretøy.

Det er i denne saken identifisert 10 veistrekninger som kan vurderes å nedklassifisere og/eller avslutte kommunalt vedlikehold. Flere av disse veistrekningene er på privat grunn. Disse utgjør totalt ca. 4 km og vurderes til å kunne gi en besparelse på ca. 250.000 kr/år for vintervedlikehold. I tillegg vil det også redusere vedlikeholdskostnader for sommervedlikehold. Ser man på potensiale for 100 veier med snitt lengde 40 meter (totalt 4 km), så vil en kunne mer enn doble besparelsen. Korte sideveier tar lengre tid å rydde.

Veistrekning	Lengde	Besparelse	Ant. tilknyttede eiendommer
10 lengre veier	3,9 km	250.000 kr/år	Ca. 65
100 stikkveier	4,0 km	250.000 kr/år	Ikke tallfestet

Vurdering av sommervedlikehold på tilsvarende veier er vanskelig å tallfeste, men ut fra nøkkeltall vil en kunne anslå at en samlet besparelse er i størrelsesorden 400.000 kr. Det vil si at samlet potensiale for besparelse er ca. 0,9 mill. kr/år

Selv om nedklassifisering krever en god del saksbehandling, så anbefales det igangsatt en grundigere gjennomgang av veier som kan nedklassifiseres. Berørte oppsittere tilskrives og blir gitt anledning til å gi uttalelse før en fremmer saken politisk (Bystyret).

3. Redusert vårfeieing

Kommunen gjennomfører i dag vårfeieing på ca. 820 km veier inkludert g/s-vei og bruker ca. 7,5 millioner årlig på dette vedlikeholdet. Dette bidrar til å fjerne strøsand/singel fra vintervedlikehold og redusere mengde svevestøv. Vårfeieing inngår i vinterdrift.

Dersom man gjennomfører vårfeieing med kun stort utstyr så vurderes det at kommunen kan oppnå en besparelse på ca. 500.000/år. Man vil da ikke kunne feie veikanter. Konsekvens av slikt tiltak vil innebære et dårligere resultat på feieing som igjen gir økt støvproblematikk (negativ folkehelse).

Dersom man i tillegg kun benytter grovfeier (kommunalt utstyr) så vurderes det at kommunen kan oppnå en besparelse på ca. 1.000.000/år. Det vil dog resultere i vesentlig økt støvproblematikk og lengre tid pga. bruk av færre maskiner. Man vil ikke rekke å gjennomføre dette innen 17. mai slik målsettingen er i dag.

I tillegg vil økt mengde strøsand som ligger igjen, vil ved nedbør føres ut i veigrøft/terreng, som gir mer vedlikehold av sidearealet til veien, som grøfterensk og økt risiko for at stikkrenner tettes. Dette vil øke risiko for utvasking av vei og medføre økte kostnader med reparasjoner veier.

Veistrekning	Lengde	Besparelse	Konsekvens
Sum	820 km	500.000 kr/år	Redusert opptak av strøsand Økt støvproblematikk Merarbeid grøfterensk og stikkrenner, risiko for skade på vei.
Sum	820 km	1.000.000 kr/år	Redusert opptak av strøsand Økt støvproblematikk Merarbeid grøfterensk og stikkrenner, risiko for skade på vei.

Administrasjonen vurderer at å gjennomføre en reduksjon i kvalitet på vårfeieingen har så mange ulemper, både luftkvalitet og risiko for betydelig merkostnader med annet veivedlikehold at besparelsen fort «spises opp» av merkostnadene. Det anbefales derfor ikke å redusere kvaliteten på vårfeieing.

4. Øke egenregi

Kommunen har en andel på ca. 20% egenregi av vintervedlikeholdet. I den utstrekning kommunen kan benytte eget allerede eksisterende utstyr i vinterdrift, så belastes ikke beredskap på utstyret. Beredskapen begrenses dermed til kostnaden for å ha eget mannskap i beredskap (vaktordning). Beredskapskostnad vil dermed kunne reduseres

med ca. 125.000 kr pr. rode ved egenregi. I tillegg vil timepriser i egenregi være lavere og kan redusere arbeidskostnad med inntil ca. 80.000 kr pr. rode.

Av allerede eksisterende utstyr, utenom Ingeniørvesenet, som kan vurderes for bruk i egenregi vinterdrift så finnes følgende:

- 3 stk. Jægersberg gård
- 1 stk. Kristiansand Eiendom
- 8 stk. Parkvesen
- 7 stk. Idrett

Det vurderes at vintervedlikehold av uteområder ved kommunale tjenestebygg, samt inntil 3 eksisterende vei roder, kan erstattes med egenregi. Dette kan innebære en potensiell besparelse på inntil ca. 1,85 millioner.

Oppsummering (jf. forslag til vedtak)

Det anbefales å igangsette en grundigere gjennomgang av veitraseer som bør vurderes nedklassifisert, for å redusere kommunalt vedlikehold både i vinterdrift og sommervedlikehold. Ved nedklassifisering vil berørte boenheter selv måtte organisere og betale for vinterdrift og øvrig veivedlikehold.

Administrasjonen vil jobbe videre med å optimalisere roder, slik at man har færrest mulig roder for å redusere de faste beredskapskostnadene.

I forbindelse med utvidelse av tjenestene til kommunale formålsbygg anbefales det å få til en høyere utnyttelse av kommunalt utstyr, og dermed økt egenregi på sentralt organisert vintervedlikehold. Ved å benytte dette i større grad vil redusere de samlede kostnader med vintervedlikehold.

Punkt 149/25: Verbalvedtak 2025 - Kommunens arbeid for å nå klimamålene og en organisering med tverrsektoriell forankring

Bilag

Vedtak byst, 18062025, Sak 68/25, Verbalvedtak 2025 - Kommunens arbeid for å nå klimamålene og en organisering med tverrsektoriell forankring

Verbalforslag om utslippskutt, fmsk. 31.05.2023



Dato 26. mai 2025
Saknr.: 2025011954-1
Saksbehandler Stein Erik Watne
Godkjent av Harald Eiof Karlsen
Tone Iglebæk
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang

Areal- og miljøutvalget
Bystyret

Møtedato

12.06.2025
18.06.2025

Verbalvedtak 2025 - Kommunens arbeid for å nå klimamålene og en organisering med tverrsektoriell forankring

Forslag til vedtak

[Saken tas til orientering](#)

Sammendrag

Ved vedtakelse av budsjett og økonomiplan for 2025 ble det fremmet følgende verbalvedtak:

[Kommunedirektøren bes om å utarbeide en sak som viser til hvilke klimatiltak som må gjennomføres for at kommunen skal nå sine klimamål for kommunen som helhet. Videre skal det sees på hvordan klimaarbeidet kan forankres sterkere tverrsektorielt og hvordan klimaledelsen i kommunen kan forsterkes. Saken skal fremlegges før sommeren 2025.](#)

Verbalvedtaket tar utgangspunkt i at arbeidet med å redusere klimagassutslippene i kommunen både må bygge på å finne de rette tiltakene, men at det også er viktig at arbeidet organiseres på en strukturert og effektiv måte.

Målet med klimatiltak er å oppnå en reduksjon i utslipp av klimagasser, eller å sikre opptak av klimagasser fra naturen. Utfordringen er at dette er sammensatt og krever innsats på en rekke områder i samfunnet. Noe kan løses teknologisk, men det er vel så viktig at vi som samfunnet evner å omstille oss ved å tenke og handle annerledes.

Norge er i verdenstoppen med det 20. høyeste forbruket i verden målt per innbygger. Norges overforbruksdag er beregnet til 16. april, og vi trenger 3,6 jordkloder for å videreføre vårt forbruksnivå.

[Norges overforbruksdag - WWF](#)

Tiltak for å redusere klimagassutslippene våre, må ses i sammenheng med vårt forbruk. Når forbruket er for høyt, og fortsetter å vokse, vil dette eksponentielt henge sammen

med et økt behov for å iverksette tiltak som reduserer klimagassutslippene. Derfor er det en helt klar sammenheng mellom tiltak og forbrucnsnivå.

I tillegg har vi en naturkrise som også har en global dimensjon. Vi forbruker naturen på en måte som ikke er bærekraftig over tid. Dersom naturens systemer bryter sammen, vil det ha stor påvirkning på evnen til å redusere klimagassutslippene.

Som samfunn kan vi ikke innrette oss som om at det er en ubegrenset tilgang på ressurser. Det viktigste tiltaket vil være at vi reduserer forbruket, og at vi bedre klarer å ta vare på ressursene. Vi må klare å bruke ressursene våre på en bedre måte. Både i kommunen og i samfunnet er det flere prosjekter som legger til rette for en sirkulær økonomi. Dette er et økonomisk system som bygger på at alle ressurser har en mulig bruk. Ved å anvende ressursene på nytt, skapes det ikke avfall.

Kommunen vil tilrettelegge for ombruk av møbler og utstyr. Her vil det også være mulig å hente økonomiske besparelser. Det jobbes også med å ombruke bygningsmaterialer. Kommunen har lenge arbeidet for å redusere energiforbruket, og kommunen har et mål om å redusere matsvinn med 50 % innen 2030. Vi ser at ombruk stadig blir vanligere i samfunnet. En annen måte å redusere forbruk, er ved å legge til rette for reparasjoner. Telefoner, pc, arbeidstøy og utstyr vil ofte kunne repareres i stedet for å kasseres. En tredje måte å redusere forbruk, er ved å legge til rette for å kjøpe brukt som alternativer til å kjøpe nytt.

Når Miljødirektoratet beregner utslipp sammenstilles både konkrete klimagassutslipp, men også beholdningen av naturens egne karbonlager. Arealdisponeringer er et viktig virkemiddel for å redusere klimagassutslippene. Her vil perspektivet både være at vi planlegger for en effektiv arealbruk som reduserer behovet for transport, men også ved at vi evner å ta varer på de naturlige karbonlagrene. Skog og myr er her særlig viktige naturtyper.

Den største utslippskilden i Kristiansand er utslipp fra transport. Tiltak gjennom arbeidet med byvekstavtalen har betydning for å redusere klimagassutslippene. Det samme gjelder andre tiltak som fremmer sykkel og gange og bruk av utslippsfrie kjøretøy. Omstilling av samfunnet må i stor grad springe ut fra at vi som samfunn kan skape nødvendige endringer. Her vil innovasjon og næringsutvikling ha en sentral og betydelig rolle. Det er neppe mulig å gjennomføre det grønne skiftet, uten at dette også samsvarer med et økonomisk næringsgrunnlag. Økonomiske støtteordninger og reguleringer er også viktige drivere til slike endringer i samfunnet.

Kristiansand kommune har organisert arbeidet med å redusere klimagassutslipp i tre hovedområder. Kommunen som **organisasjon**, kommunalt **eierskap** og kommunen som **samfunn**. Kristiansand kommune er ansvarlig for ca. 3 % av kommunens samlede direkte utslipp. Dette viser at kommunen som organisasjon ikke kan klare å redusere utslippene slik det følger av forpliktelsene som er vedtatt i klimaloven. Vi er avhengige at hele samfunnet bidrar.

Konklusjon

- Den største kilden til utslipp av klimagasser i Kristiansand, er utslipp fra transport. Arbeidet med å finne gode tiltak gjennom utvikling av Byvekstavtalen, vil være viktig for å redusere klimagassutslippene i Kristiansand. Det samme gjelder andre tiltak som reduserer utslipp fra transport.
- Utøvelse av arealmyndigheten er et viktig verktøy både for å redusere transportbehovet, men også får å sikre at naturen forvaltes på en bærekraftig måte og at naturens egne karbonlagre bevares.

- Klimagassutslipp fra søppelforbrenningsanlegget Returkraft AS er det største punktutslippet i Kristiansand. Etablering av karbonfangst og lagring vil være et viktig tiltak. Denne beslutningen må treffes av politisk nivå.
- Grønn omstilling av næringslivet vil gi viktige tiltak. Det er neppe mulig å klare å gjennomføre omstillingen til et lavutslippssamfunn, dersom dette ikke bygger på en økonomisk lønnsomhet.
- Forbruket må reduseres og vi må bli flinkere til å ta vare på ressursene våre. Sirkulærøkonomiske løsninger med ombruk, reparasjon og kjøp av brukte varer må styrkes betydelig.
- Kommunen som organisasjon har bare ansvaret for omtrent 3 % av kommunens samlede direkte utslipp. I tillegg til å arbeide med reduksjon av klimagassutslippene i egen organisasjon, må vi fremheve løsninger der hele samfunnet bidrar og tar ansvar for klimautfordringene.

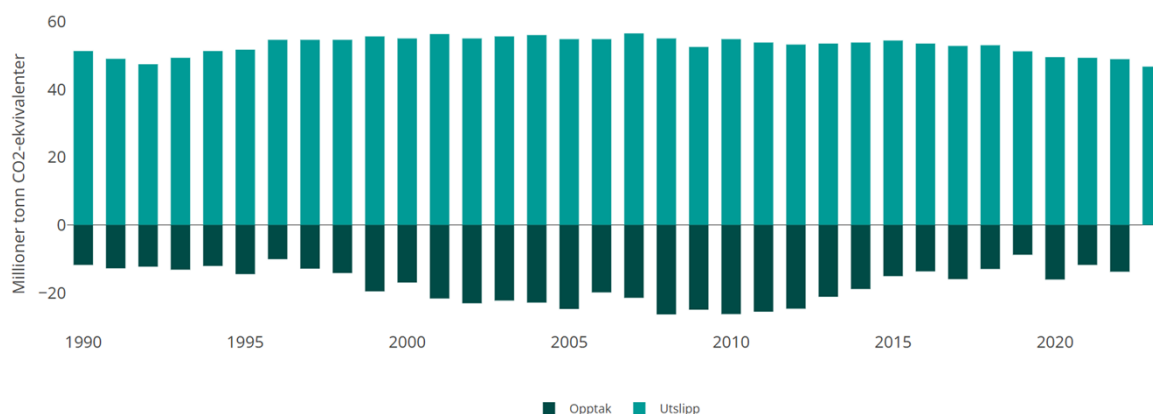
Vedlegg:
Verbalforslag om utslippskutt, fmsk. 31.05.2023

Saksutredning

A. Innledning

Miljødirektoratet utarbeider hvert år en oversikt over utslipp og opptak av klimagasser i Norge.

<https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/klimagasser-utslippstall-regnskap/norske-utslipp-og-opptak-av-klimagasser/>



Kilde: Norsk institutt for bioøkonomi (Nibio), Statistisk sentralbyrå (SSB) og Miljødirektoratet

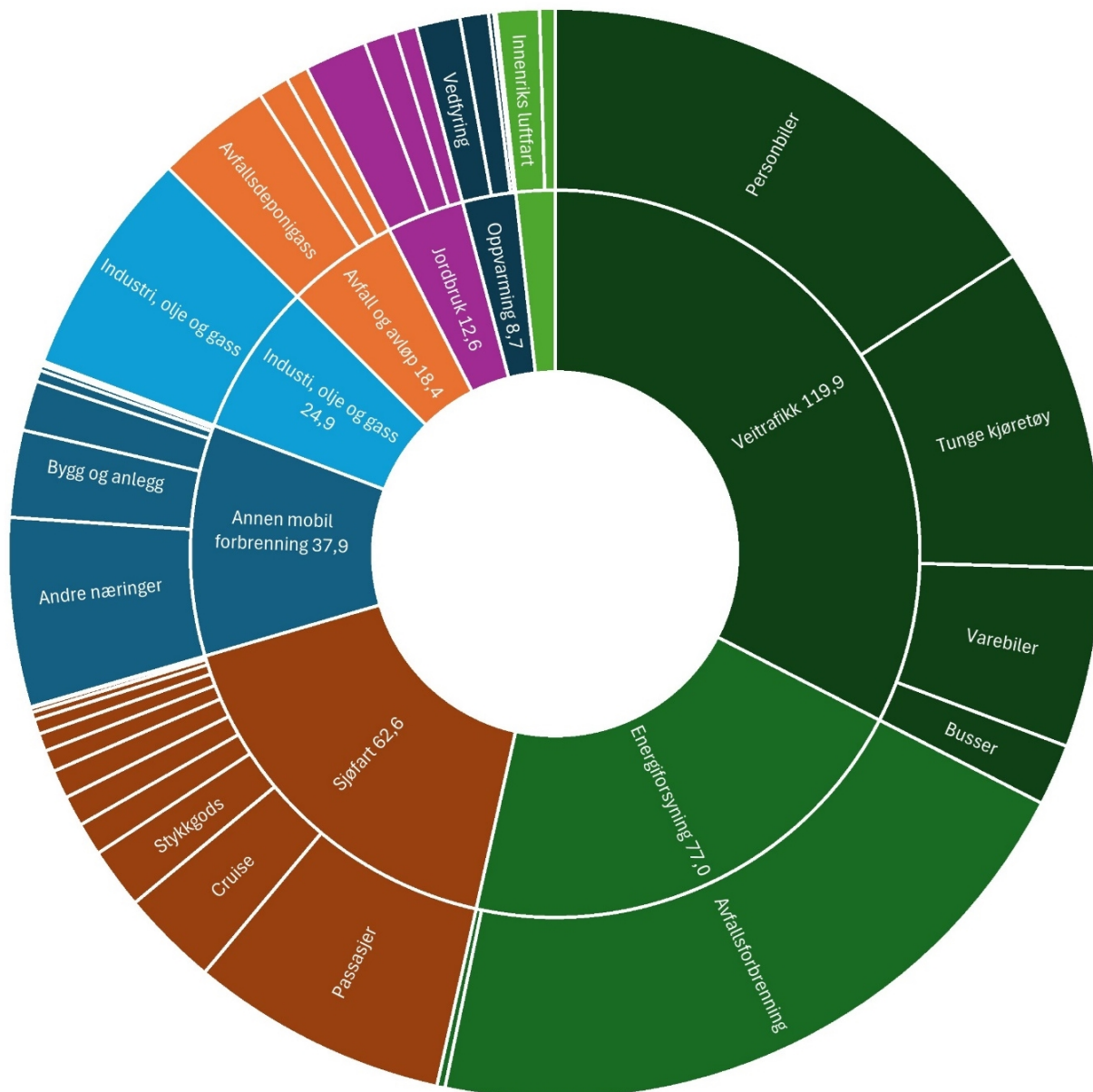
Grafen viser utslipp og opptak av klimagasser i Norge. Det norske utslippsregnskapet består av to deler. Statistisk sentralbyrå (SSB) publiserer utslippsstatistikk med kilder som olje- og gassutvinning, industri, transport, avfall, jordbruk m.v. (lysegrønne søyler i grafen). I tillegg lager Norsk institutt for bioøkonomi (Nibio) regnskap over utslipp og opptak fra skog og arealbruk (mørkegrønne søyler i grafen). Fra skog og arealbruk er opptakene større enn utslippene. Dette gir et nettoopptak og illustreres med negative tall i utslippsregnskapet.

Denne oversikten viser at kommunen må arbeide for å redusere utslippene, men at det også er svært viktig å bevare de naturlige karbonlagrene.

Utslippene av klimagasser i Norge var på 46,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2023. Dette er en nedgang på 9,1 prosent siden 1990, sier tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB).

Miljødirektoratet lager også et utslippsregnskap for alle norske kommuner, som viser utslipp av klimagassene CO₂, metan (CH₄) og lystgass (N₂O) fordelt på ni sektorer. Dette regnskapet kan brukes som et kunnskapsgrunnlag for å redusere utslipp og øke opptak av klimagasser fra arealbruk og arealbruksendringer.

For Kristiansand kommune som samfunn (geografisk avgrenset) gir utslippsregnskapet følgende oversikt over utslippskildene:



Verbalvedtaket tar utgangspunkt i at arbeidet med å redusere klimagassutslippene i kommunen både må bygge på å finne de rette tiltakene, men at det også er viktig at arbeidet organiseres på en strukturert og effektiv måte.

Det ble også i 2023 redegjort for disse temaene i behandlingen av to verbalvedtak som ble fremmet til formannskapet i møte den 31.05.2023. For ordens skyld vedlegges disse denne saken. For å unngå for mye gjentakelser, vises det til de overordnede beskrivelsene og årsaksforklaringene. Saken her vil i større grad forsøke å ta utgangspunkt i hvordan kommunen nå arbeider med å redusere klimautslippene.

B. Klimatiltak

“en sak som viser til hvilke klimatiltak som må gjennomføres for at kommunen skal nå sine klimamål for kommunen som helhet.”

Målet med klimatiltak er å oppnå en reduksjon i utslipp av klimagasser, eller å sikre opptak av klimagasser fra naturen. Utfordringen er at dette er sammensatt og krever innsats på en rekke områder i samfunnet. Innovasjon og utvikling av nye teknologiske løsninger er her viktige, slik som eksempelvis elektrifisering, karbonfangst og lagring m.v. Men vel så viktig er samfunnets evne til å omstille seg ved å tenke og handle annerledes.

Norge er i verdenstoppen med det 20. høyeste forbruket i verden målt per innbygger. Norges overforbruksdag er beregnet til 16. april, og vi trenger 3,6 jordkloder for å videreføre vårt forbruksnivå.

[Norges overforbruksdag - WWF](#)

Tiltak for å redusere klimagassutslippene, må ses i sammenheng med vårt forbruk. Når forbruket er for høyt, og eventuelt fortsetter å vokse, vil dette eksponentielt henge sammen med et økt behov for å iverksette tiltak som reduserer klimagassutslippene. Derfor er det en helt klar sammenheng mellom tiltak og forbruksnivå. Klimautfordringene forutsetter at vi som samfunn klarer å omstille oss ved endringer. Dette er det mange eksempler på i historisk sammenheng. Vi så også klart hvordan samfunnet endret seg på mange områder, som følg av Corona pandemien.

Reduksjon av klimagassutslippene ved omstilling, vil derfor også handle om at vi klarer å skape større grad av forståelse og bevissthet for årsak og virkning.

B.1 Omstilling og sirkulærøkonomi

Sirkulær økonomi er et økonomisk system som bygger på at alle ressurser har en mulig bruk. Ved å anvende ressursene på nytt, skapes det ikke avfall. Sirkulær økonomi ses som et motsvar til en lineær økonomi, der produksjon og forbruk er tenkt som en rett linje (lineær) hvor markedet definerer behovene for produksjonen. Råstoff og produksjonsmidler må tilgjengeliggjøres og til slutt blir hele eller deler av produktet til avfall.

En sirkulær økonomi kan redusere uttak av det som tradisjonelt kalles råvarer eller primære ressurser fra naturen. I den sirkulære økonomien er målet at disse erstattes ved at man bruker rester fra dagens produksjon, reparerer og gjenbraker produkter, og til slutt resirkulerer ressurser til nye produkter.

Selv om Norge stadig øker innsatsen for å fremme sirkulære løsninger, har vi en relativt lav måloppnåelse på om lag 2 %. Også dette må ses i sammenheng med et økende forbruk. Innsatsen for sirkulære løsninger blir bedre, men resultatet påvirkes negativt av et økende forbruk.

Ombruk, reparasjon og kjøpe brukt

I kommunen jobbes det nå aktivt for å videreutvikle ordninger som i større grad legger til rette for ombruk og reparasjoner. Dette er blant annet aktuelt med møbler og utstyr. Forutsetningen er at det etableres gode og oversiktlige digitale markedsplasser. Så må det etableres en logistikk for henting, lagring og så bringe varene. Herunder vil det også være et klart potensiale for å skape arbeidsplasser med tilrettelegging, eller som gir arbeidstrening. Erfaringer viser at ombruksløsninger nå er stadig mer aktuelt både for offentlige og private aktører.

Det må også i større grad legges til rette for reparasjoner. Dette kan være aktuelt i mange sammenhenger, og kan gjelde arbeidstøy, utstyr, telefoner, datautstyr mv. Dette må sikres ved både instruksjoner og rutinebeskrivelser.

En tredje kategori her er kjøp av brukte varer. Her vokser det frem et stort marked, og gir mange muligheter både for kommunen som organisasjon og samfunnet ellers. Dette kan være aktuelt i mange sammenhenger, som eksempelvis innredning av bygg og kontorer eller gjenbruksbutikker med salg av brukte varer og utstyr.

Bygningsvarer

Kommunen har etablert en logistikk for å ta vare på og å ha lager for ombruk av bygningsmaterialer. Dette gjøres både internt i kommunen og er en stadig økende trend i samfunnet.

Bølgen bærekraftsenter

Kristiansand kommune gir et tilskudd til drift av Bølgen bærekraftsenter. Tilskuddet ble gitt etter en formell konkurranse med flere tilbydere. Bærekraftsenteret ble valgt, og skal være en viktig drivkraft i lokalsamfunnet for å inspirere og legge til rette for omstilling til lavutslipp. Bølgen bærekraftsenter skal særlig rette seg mot næringslivet, og arbeide for å skape endring innenfor bygge- og anleggsbransjen. Dette gjelder både gjenbruk av bygningsmaterialer, men også inspirere til gjenbruk av bygg og anlegg.

Bærekraftsenteret er en selvstendig og uavhengig organisasjon, men avtalen mellom bærekraftsenteret og kommunen forutsetter en tett dialog om utvikling av retning og virkemidler.

Vedlikehold av bygg

Dersom vi evner å vedlikeholde bygg på en tilstrekkelig god måte, vil dette kunne gi bygningene forlenget levetid. Dette er forhold som kan være vanskelig å vurdere, men det er viktig å fremheve betydningen av at tilstrekkelig godt vedlikehold vil kunne gi betydelige gevinster både i forhold til reduksjon av klimagassutslipp, men også i forhold til mulige økonomiske besparelser.

Gjenbruk av bygg

I samfunnet ser vi også en stigende bevissthet i verdien av å gjenbruke bygg, fremfor å bygge nytt. Ved å tidlig i en prosess ta inn vurderingen av mulig gjenbruk som et premiss, kan dette løfte frem løsninger der det kan være aktuelt å bruke eller ombygge eksisterende bygg fremfor å bygge nytt. Slike løsninger reduserer både forbruk og klimagassutslipp.

FutureBuilt

FutureBuilt er et innovasjonsprogram for å utvikle fremtidsrettede og bærekraftige løsninger for nye bygg og inkluderende nærområder. Kristiansand kommune har fått støtte fra Klimasats og Agder fylkeskommune til å bli medlem i dette programmet. Dette kan gi kommunen mulighet til å utvikle fremtidige byggeprosjekter med særlig søkelys på bærekraft og løsninger for reduserte klimagassutslipp.

Mobilitet og transport

Transport er en av de største utslippskildene i Kristiansand. Løsninger som kan redusere transportbehovet vil gi klart reduserte klimagassutslipp. Mye av dette arbeidet vil skje gjennom arbeidet med gjennomføring av Byvekstavtalen og de tiltakene som her følges opp med finansiering.

Det er også viktig å være bevisst på dette i andre sammenhenger, som for eksempel ved arealplanlegging. Dette er et viktig virkemiddel for kommunen, og vil kunne fremme løsninger som legger til rette for en utvikling med redusert behov for transport.

B. 2 Redusert forbruk

Som organisasjon vil kommunen kontinuerlig søke etter måter å anvende fellesskapets midler på den mest effektive måten. Samtidig må vi erkjenne at det stadig er muligheter til endring og forbedring. I tillegg til klimaeffekter, vil et systematisk arbeid her kunne bidra til økonomiske besparelser.

Vurdering av kvalitet og pris

Det er i utgangspunktet vanskelige vurderingstemaer, men det er nok potensialer for et mindreforbruk ved gode vurderinger av kostnad og kvalitet. Normalt vil bedre kvalitet gi lengre levetid. Eksempler kan være kjøp av datautstyr og telefoner, arbeidstøy, møbler og kontorutstyr m.v.

Det er ikke mulig å gi noe generelt svar, men det er grunn til å anta at forbruket vil kunne reduseres ved å undersøke om kvalitet i større grad kan gi lengre brukstid.

Strømsparing og produksjon av elektrisitet

Beregning av utslipp fra bruk av elektrisk kraft, gjøres med utgangspunkt i at det er flere kilder til kraftproduksjonen. I henhold til Greenhouse Gas Protocol legges "Nordisk miks" til grunn, og tar da utgangspunkt i at kraften også produseres ved bruk av fossile energikilder. Tiltak for å redusere energiforbruket vil derfor være viktige tiltak for å redusere klimagassutslippene.

Kommunen som organisasjon har over lengre tid arbeidet målrettet for å redusere strømforbruket. Dels ved å etablere styringssystemer som reduserer strømforbruket i inaktive perioder, som f.eks. nattsinking o.l. Det er også jobbet systematisk med å redusere forbruket ved bytte til LED lys, varmepumper og sparetiltak ved bedre isolering. Tiltak som vurdering av energibrønner for større bygg, produksjon av egen energi ved solceller eller andre tiltak for å redusere strømforbruk, vil være fornuftige tiltak for å redusere klimagassutslippene.

Matsvinn

Kommunen har vedtatt en handlingsplan for å redusere matsvinn, og kommunen har som et mål om å redusere matsvinnet med 50 % innen 2030. Her jobbes det systematisk for å indentifisere matsvinn og å følge opp tiltak som bidrar til redusert matsvinn. Reduksjon av matsvinn vil både gi en klimagasseffekt og i tillegg være et potensial for å redusere kostnader til mat.

Reparasjoner og ombruk

Ved å fremme en kultur for større grad av ombruk og reparasjoner, vil forbruket reduseres. Dette vil helt åpenbart handle om muligheter for å reparere i stedet for å kjøpe nytt. Dette kan gjelde telefoner, pc, arbeidstøy, møbler o.l. Eksempelvis har Asker kommune kommet langt med å systematisere ombruk av møbler og kontorutstyr. Dette krever både en systematisk tilrettelegging og en bevisst kultur for å tenke mulighetene for ombruk. Kommunen må etablere en kultur for dette, og det må fastsettes interne retningslinjer.

B. 3 Innovasjon og grønn næringsutvikling

Omstilling av samfunnet må i stor grad springe ut fra at vi som samfunn kan skape nødvendige endringer. Her vil innovasjon og næringsutvikling ha en sentral og betydelig rolle. Det er neppe mulig å gjennomføre det grønne skiftet, uten at dette også samsvarer med et økonomisk næringsgrunnlag.

Vi ser nå en økende tendens til at det er mange viktige tiltak som springer ut av innovasjon og næringsutvikling. Eksempler kan være bruk av kunstig intelligens til ulike formål. Under "Den store sirkulærkonferansen i Asker 2025" ble det bl.a. presentert hvordan kunstig intelligens kan brukes til å håndtere store mengder gjenbrukstekstiler, slik at det er betydelig redusert behov for manuelt og tidkrevende arbeid. Det utvikles

mange digitale systemer for mange typer ulik bruk. Et annet eksempel er et selskap som bruker avfallsstoffene fra fiskeoppdrett på land til å dyrke grønnsaker. Det ble også presentert mange produkter som gjenbraker ressurser, i stedet for at disse blir behandlet som avfall.

Aktuelle tiltak her vil kunne være økonomiske støtteordninger, god kontakt med aktørene i samfunnet, og å bidra der en kommune har mulighet til å understøtte disse endringene i samfunnet. God næringspolitikk som understøtter det grønne skiftet, vil utvilsomt være viktige bidrag.

Karbonfangst og lagring

Utslippet fra forbrenningsanlegget Returkraft AS er det største punktutslippet i kommunen. Det er utviklet tekniske løsninger både for fangstanlegg og for lagring. Etablering av slike løsninger vil imidlertid kreve svært store investeringer. Returkraft AS har etablert et prosjekt som har som oppgave å klarlegge grunnlaget for en eventuell beslutning om å etablere et slikt fangstanlegg. Dette vil i så fall skje i tett dialog med eierne av Returkraft.

Elektrisitet, hydrogen, biodiesel

Den avgiftspolitikken som Norge har ført over tid, har gjort at særlig personbilene i stor grad er byttet til elektriske kjøretøy. Det er også nå i stor grad bygget ut ladeinfrastruktur. Når det gjelder varebiler og tyngre kjøretøy, er ikke utviklingen kommet like langt. Dette har flere grunner, men det gjenstår enda utvikling av teknologiske løsninger som er konkurransedyktig og teknisk på høyde med fossildrevet kjøretøy. Elektriske tyngre kjøretøy er også betydelig dyrere i innkjøp.

Kommunen følger i praksis et program for utskiftning av kjøretøy. Når kjøretøyet er aktuelt for utskiftning, blir det som hovedregel anskaffet elektriske biler. For anleggskjøretøy og større biler er erfaringene at de elektriske alternativene er betydelig dyrere i innkjøp. På den ene siden må kommunen gå foran i samfunnsutviklingen, og herunder bidra til markedsutviklingen ved å anskaffe elektriske kjøretøy og maskiner. Avveiningene her vil måtte bero på hva som er en forsvarlig bruk av fellesskapets midler. Her er det flere syn, og det er neppe noe klart riktig svar. Løsningen bør finnes i en fornuftig vurdering av de enkelte tilfeller.

Et alternativ vil være en utslippsfri løsning ved bruk av biodiesel. Dette er et drivstoff med en begrenset mengde, og vil ikke i seg selv kunne utelukke fossilfrie løsninger, men det må gjøres konkrete vurderinger av fordeler og ulemper. Målet er å omstille samfunnet til et lavutslippssamfunn innen 2050.

Hydrogen er en energibærer. Ulempen ved produksjon av hydrogen er at det er svært energikrevende og kostbart å produsere. Her vil trolig markedet måtte finne løsninger, eventuelt med økonomiske støtteordninger.

Bygningsmaterialer som gir lavere utslipp. Lavkarbonbetong. Lavkarbon asfalt

Utviklingen går i retning av at det stadig er nye produkter som gir lavere klimagassutslipp. Dette samsvar med målet om at samfunnet må omstille seg. Trolig vil årene fremover gi en mengde muligheter til nye og innovative løsninger. Dette vil også, i alle fall i en overgangsperiode, trolig være mer kostbare alternativer. Dersom markedet skal velge disse løsningene, vil dette enten kreve innføring av regelverk, krav i anskaffelser eller økonomiske støtteordninger.

B. 4 Økonomiske støtteordninger og reguleringer

Økonomiske støtteordninger

Dette vil stimulere til en ønsket utvikling, og det finnes mange eksempler her. Enova som har støtteordninger til energieffektiviseringstiltak, og statens støtte til kjøp av elektriske biler.

Pr. i dag har kommunen to aktive støtteordninger ved Klima- og omstillingsfondet og Folkets klimadugnad. Tidligere hadde også kommunen en støtteordning for etablering av solcelleanlegg i borettslag.

Særlig Klima- og omstillingsfondet kan i større grad understøtte en grønn omstilling i næringslivet, og administrasjonen vil fremme en sak med forslag for å tydeliggjøre retningslinjene for denne stønadsordningen.

Byvekstavtale

Det er nå inngått en byvekstavtale som vil være et viktig virkemiddel for å redusere klimautslippene særlig fra transport. Her vil kommunen kunne velge løsninger som gir klare reduksjoner i klimagassutslippene.

Arealdisponeringer

Kommunen er gitt plan- og bygningsmyndighet innenfor kommunens grenser. Dette gir kommunen et viktig verktøy for å ta en rekke ulike hensyn, og herunder bl.a. hensyn som kan gi viktige klimaeffekter. Ved å redusere bruken av uberørte arealer, vil en bedre oppnå å bruke naturen som lagringsmedium. Dette gjelder særlig skog og myr. I tillegg vil en restriktiv bruk av uberørt natur, bidra til å sikre naturens evne til bærekraft over tid. I tillegg til klimautfordringene, er det nå stadig flere fagmiljøer som gir tydelige advarsler mot nedbygging av natur og en ytterligere svekkelse av naturens bærekraft.

Transporteffektiv arealplanlegging er arealplanlegging som reduserer behovene for å reise. Det handler om å planlegge og å bygge samfunn der man reduserer avstanden mellom bosted og daglige reisemål som arbeid, levering/henting av barn, handling og fritidsaktiviteter.

En restriktiv praksis med å bruke dispensasjonsadgangen, vil i større grad understøtte en utvikling av samfunnet der ulike hensyn er vurdert på en planmessig måte.

Handlingsregel for bruk av arealer

Lovverk og overordnede planer gir mange føringer og rammer for bruk av uberørt natur. Likevel viste NRK serien, "Oppsynsmannen", at de kommunevise disponeringene av arealer samlet gir et betydelig bruk av arealer og uberørt natur.

Alle kommuner vil ønske utvikling og aktivitet. Samtidig er det viktig å sikre at dette skjer innenfor rammer som verdsetter naturen som ressurs. Bruk av natur er ikke en utømmelig ressurs, og vi må i langt større grad være oss dette bevisst.

Et tiltak for Kristiansand kommune kan være at det på politisk nivå utformes en handlingsregel for bruk av arealer og uberørt natur. En slik regel må vekte de ulike hensyn og avveininger som skal gjøres i den enkelte sak, men må også legges til grunn for politiske vedtak.

Dersom det er ønskelig å utvikle en slik handlingsregel, kan administrasjonene komme med en sak som foreslår premisser og ordlyd.

Areal og naturregnskap

Kommunen arbeider nå med å utvikle et areal og et naturregnskap. Dette vil kunne bli et viktig verktøy for å i større grad nyansere bruk av arealer i planverket. Igjen understrekes det viktigheten av at uberørt natur og viktige naturtyper ikke blir brukt, uten at det er klare avveininger for at utbyggingsinteressene er tilstrekkelig viktige og at det ikke er andre alternativer som kan ivareta utbyggingsbehovet.

Gjennomgang av arealplaner, planvask

Mange kommuner har satt i gang et omfattende arbeid for å gå gjennom vedtatte arealplaner, en såkalt planvask. Dette kan også være et viktig tiltak for å redusere bruken av arealer, som på den andre siden ikke tilstrekkelig viktig kan begrunne en

utbygging. I alle fall kan de viktigste naturtypene her gis et vern, slik som myr og biologisk viktige skogstyper.

C. Hvordan organiserer vi arbeidet

“Videre skal det sees på hvordan klimaarbeidet kan forankres sterkere tverrsektorielt og hvordan klimaledelsen i kommunen kan forsterkes.”

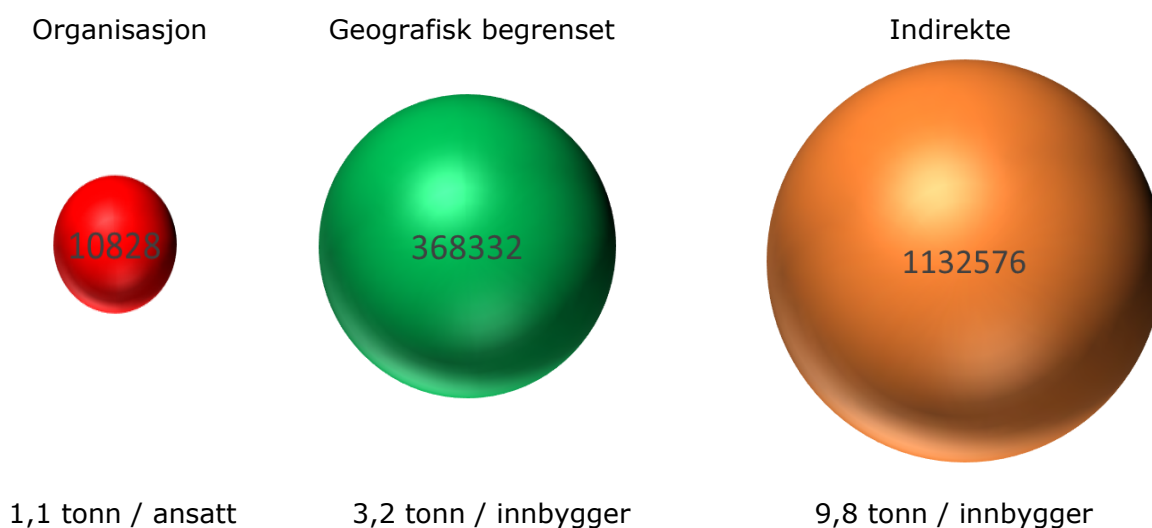
Klimaendringene er en global utfordring. Arbeidet organiseres både gjennom internasjonalt arbeid slik som eksempelvis Parisavtalen, men også ved at den enkelte medlemsstat følger opp på nasjonalt nivå. I Norge er forpliktelser etter Parisavtalen tatt inn i norsk rett ved at Stortinget har vedtatt **klimaloven**. Etter denne loven følger det at Norge skal redusere klimagassutslippene med 55 % innen 2030 og bli et lavutslippssamfunn innen 2050.

Her lovfestes Norges overordnede klimamål, og det er opp til den til enhver tids sittende regjering å gjennomføre en politikk som gjør at de lovfestede målene nås. Det er riktig å påpeke at det er store utfordringer knyttet til å samordne og å styre riktige og nødvendige tiltak for å møte klimautfordringene. På Nasjonalt nivå har Riksrevisjonen påpekt dette i rapporten: **“Myndighetenes styring og samordning for å nå Stortingets vedtatte klimamål”**, som ble offentliggjort 11.06.2024. Riksrevisjonen påpeker her bl.a. *“Klimaproblemene har vært kjent i en årrekke, og Norge står foran en omfattende samfunnsomstilling. Det er kritikkverdig at de ansvarlige departementene ikke har etablert en styring og samordning som er tilpasset en av vår tids største sektorovergripende samfunnsutfordringer.”*

Svak samordning i klimapolitikken

Kristiansand kommune har organisert arbeidet med å redusere klimagassutslipp i tre hovedområder. Kommunen som **organisasjon**, kommunalt **eierskap** og kommunen som **samfunn**.

Figuren nedenfor uttrykker størrelsesforholdet mellom utslippet fra kommunen som organisasjon og kommunen som samfunn, geografisk avgrenset. I tillegg viser kulen helt til høyre, både direkte og indirekte utslipp i Kristiansand. Indirekte utslipp skjer utenfor kommunens geografiske grenser, men er i hovedsak et uttrykk for forbruk.



Størrelsesforholdet mellom utslippsskildene viser at Kristiansand kommune som organisasjon, er ansvarlig for ca. 3 % av kommunens samlede direkte utslipp. Dette

viser at kommunen som organisasjon ikke kan klare å redusere utslippene slik det følger av forpliktelsene som er vedtatt i klimaloven. Vi er avhengige at hele samfunnet bidrar.

C.1 Kommunen som organisasjon

Kommunen har over tid forsøkt å finne gode strukturer på hvordan vi systematisk kan arbeide med klima- og miljø utfordringene. Kommunen fikk midler fra Klimasats til å lage en rapport om hvordan dette arbeidet kan institusjonaliseres. Rapporten har vist at arbeidet med klima og miljø er sammensatt, og krever innsats på mange samfunnsområder. Vi kan godt si at dette arbeidet i stor grad handler om endringsledelse.

Miljøfyrtårn

Kristiansand kommune har i mange år vært Miljøfyrtårn sertifisert. En svakhet her har vært at ikke alle enhetene i kommunen har vært sertifisert og brukt Miljøfyrtårn som et ledelses- og styringssystem.

Dette har nå kommet på plass, og Miljøfyrtårn som er tilpasset kommunens organisasjonskart. I 2024 ble ca. 80 nye enheter sertifisert, og Miljøfyrtårn brukes nå som et system hvor den enkelte enhet kan sette relevante mål og styre arbeidet i egen enhet. Samtidig kan styringsdataene aggregeres til å vise både mål, indikatorer og resultater for hele kommunen.

For hvert direktørområde er det utpekt en Miljøfyrtårnkontakt, som skal koordinere arbeidet innen eget område. Miljøfyrtårnkontaktene vil på denne måten ha en funksjon som binder kommunen sammen på tvers av alle fagområdene, og vil også være et kontaktledd inn mot ledergruppene i de respektive direktørområdene. Miljøfyrtårnkontakten forbereder også styringsdialogen knyttet til klima og miljø, mellom kommunedirektøren og de respektive direktørene.

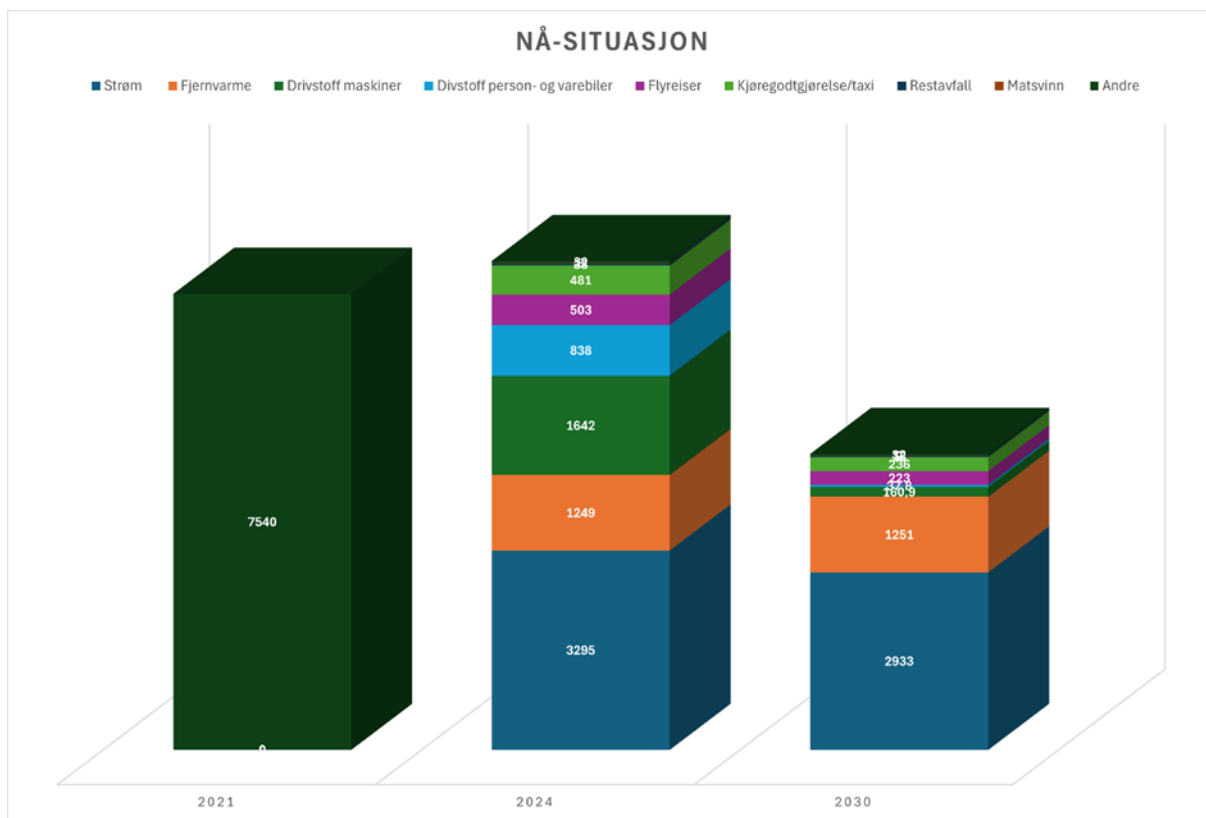
Klimagassregnskap

Kommunen bruker styringsdataene fra Miljøfyrtårn til å lage kommunens eget klimagassregnskap. På denne måten kan vi følge kommunens egne utslipp, og vi kan sette mål for kommunens arbeid med å redusere klimagassutslippene.

Kommunens mål for egen organisasjon

Kommunedirektørens ledergruppe (KDL) har vedtatt mål og indikatorer for kommunens eget arbeid med å redusere klimagassutslippene. Saken har vært behandlet i KDL ved flere anledninger, og nå senest i september 2024, og vedtas senere politisk i forbindelse med behandlingen av budsjett og økonomiplan.

Det ble vedtatt at kommunen skulle videreføre et mål om å oppnå 65 % CO₂e reduksjon innen 2030, som tilsvarer at vi har redusert utslippene til 3 331 tonn i 2030. De to største utslippskildene er energiforbruk og fjernvarme.



Klimagassutslippene ved strømforbruk, beregnes etter Nordisk miks. Det legges her til grunn at strømmen produseres fra ulike energikilder som vannkraft, vind og solkraft, kull og gass. Kommunen kan altså redusere sitt klimagassutslipp ved å redusere strømforbruket. Siden energien fra fjernvarme kommer fra Returkraft AS, som produserer ved å forbrenne avfall, vil brukerne av denne varmekilden også få beregnet en andel av dette klimagassutslippet. Ved karbonfangst og lagring, vil dette utslippet kunne reduseres til null.

Vedlagt følger en oversikt over kommunens vedtatte klimamål og indikatorer, og en status pr. 2024.

Klimamål og -indikatorer

Oppdatering 2025 Hovedmål: klimagassutslipp minus 65% versus 2021 opprinnelsesgaranti inkludert

Oppdatering februar 2025 med nye utslippsfaktorer og metoder fra Stiftelsen Miljøfyrtårn. Alle tall er tilpasset og kan sammenlignes.

Kategori	Indikator	Basisår	Startverdi	Resultatet 2023	Resultat 2024	Forandring vs basisår	Forandring vs 2023
Klima	Klimagassutslipp for organisasjonen	2021	7 540 tonn	8 578 tonn	8 194 tonn	9 %	-4,5 %
Bygg og anlegg	Andel utslippsfrie kommunale bygge- og anleggsplasser	2021	0 %	36 %	25 %	25%p	-11%p
	Sorteringsgrad for avfall på kommunale bygge- og anleggsplasser økes (%)	2021	81 %	95 %	94 %	13%p	-1%p
	Avfallsmengde kg/kvm ved avsluttet byggeprosjekt (nybygg)	2021	33kg	24,5kg	26,3 kg	-20 %	7 %
Energi	kwh/kvm	2021	103,9kwh/kvm	100,4kwh/kvm	97,4kwh/kvm	-6 %	-3 %
	Totalt strømforbruk	2023	87,9 mill. kwh	87,9 mill. kwh	86,0 mill. kwh	-2 %	-2 %
	CO2 fra strømforbruk	2023	3 295 tonn CO2	3295 tonn CO2	2 837 tonn CO2	-14 %	-14 %
	Energibruk fjernvarme/-kjøling	2023	14,6 mill. kwh	14,6 mill.kwh	14,7 mill. kwh	1 %	1 %
	CO2-utslipp fjernvarme	2023	1317 tonn CO2	1 317 tonn CO2	1 249 tonn CO2	-5 %	-5 %
Avfall og matsvinn	Total mengde restavfall i kg	2021	1 843 252kg	1 736 087 kg	1 744 462	-5 %	0 %
	Kildesorteringsgrad andre	2023	42,00 %	42,00 %	48 %	6%p	6%p
	Totalmengde matsvinn i kg	2021	243 690kg	271 000kg	326 605 kg	34 %	21 %
Innkjøp og anskaffelser	Andel omsetning fra miljøsertifiserte leverandører i %	2023	47 %	47 %	55 %	8%p	8%p
	Andel miljøsertifiserte leverandører (top 100)	2023	53 %	53 %	48 %	-5%p	-5%p
	Andel anskaffelser der det er stilt miljøkrav i %	2021	39 %	77 %	43 %	6%p	-34%p
Tjenestereiser og transport	Antall flyreiser	2019	4500	4084	3 550	-21 %	-13 %
	Liter drivstoff person- og varebiler	2023	243 341 liter	243 341	288 041	18 %	18 %
	Liter drivstoff maskiner	2023	492 260 liter	492 260	480 761	-2 %	-2 %
	sum drivstoff			735 601	768 802		5 %
	Kjøregodtgjørelse og taxi (km)	2023	1 966 349 km	1 966 349	1 910 783	-3 %	-3 %
Kjøretøy	Andel utslippsfrie person- og varebiler	2021	44 %	56 %	58 %	14%p	2%p
Klimakommunikasjon	Ekstern kommunikasjon: digital rekkevide	2023	392 669	392 669	354 476	-10 %	-10 %
	Intern kommunikasjon: lesere og deltakere	2023	5 373	5 373	24 488	356 %	356 %

Kommunen har som mål å redusere klimagassutslippene fra egen drift med 65 % innen 2030. I 2024 var det totale klimagassutslippet til Kristiansand kommune 8 194 tonn CO₂e. Dette var en nedgang med 4,5 prosent fra 2023. Nedgangen skyldes hovedsakelig lavere utslippsfaktorer for strøm og fjernvarme, men også reduserte utslipp fra energiforbruk og flyreiser.

Innenfor kategorien «Bygg og anlegg» har utviklingen vært god over flere år. Energiforbruket har gått ned fra 2023 til 2024, og følger målbanen mot 11 % reduksjon til 2030. Mengden restavfall og matsvinn har økt, men dette kan skyldes bedre kildesortering, siden også kildesorteringsgraden har økt med seks prosent. Antall flyreiser er kraftig redusert, med en nedgang på over 500 reiser. Drivstofforbruket for person- og varebiler har økt med 18 %, mens det har vært en nedgang på 2 % for maskiner.

Klimabudsjett

Kommunen har deltatt i et prosjekt sammen med de største byene om å utvikle klimabudsjett som et styringsverktøy.

I Kristiansand er klimabudsjettet et eget kapittel i kommunens ordinære budsjett og økonomiplan, som hvert år vedtas av bystyret. Tiltak som legges inn i klimabudsjettet vil både kunne rette seg mot tiltak i egen organisasjon, men kan også ha som mål å påvirke samfunnet til å redusere utslipp.

Også ved utvikling av klimabudsjettet har det vært et samarbeid med stiftelsen Miljøfyrtårn. Alle de sertifiserte enhetene i kommunen kan nå på en enkel måte bruke Miljøfyrtårnportalen til å spille inn relevante forslag til tiltak i klimabudsjettet. Forslagene blir faglig vurdert og beregnet i forhold til effekt av klimagassreduksjon. Etter dette blir

forslagene overført til økonomisystemet Framsikt. Her vil ulike forslag til klimabudsjettet være tilgjengelig både for administrasjon og kommunens politikere.

Dersom klimatiltak trenger finansiering som ikke kan løses i det enkelte områdes eget budsjett, skal klimabudsjettet fungere som et verktøy for å avklare dette i forbindelse med den ordinære behandlingen av budsjett og økonomiplan.

Kommunens klima og miljøstrategi, og handlingsplanen til denne

Bystyret vedtok 18.01.2023 kommunens Klima- og miljøstrategi, og 21.06.2023 ble handlingsplanen til denne strategien vedtatt.

Handlingsplanen har 135 tiltak, som retter seg både mot kommunen som organisasjon, men er i stor grad også en disposisjon for hvordan samfunnet kan arbeide for å redusere klimagassutslippene.

Arbeidet med denne handlingsplanen er organisert ved at alle tiltakene er lagt inn i Miljøfyrrår som styringssystem og ansvaret er fordelt på ulike administrative områder. Det er ikke realistisk at alle tiltakene kan arbeides med og iverksettes samtidig. Derfor vil fremdriften måtte tilpasses kapasitet og økonomisk avklaring. Kommunen som organisasjon, vil også være helt avhengig av å finne samarbeid med de ulike aktørene i samfunnet.

C. 2 Kommunalt eierskap:

Kommunen er eier eller er deleier i flere viktige selskap, som har til dels stor påvirkning på arbeidet med å redusere klimagassutslippene.

Avfall Sør er kommunens renovasjonsselskap. Selskapet utarbeider en avfallsplan som både er et strategidokument og en handlingsplan. Denne planen behandles og vedtas politisk av eierkommunene. Et sentralt mål for Avfall Sør, er å bidra til å redusere avfall og å øke kildesortering. Det er viktig å legge til rette for at befolkningen kaster mindre og sorterer bedre ut det som kan gjenbrukes. Avfallsselskapet er også viktig for å gjennomføre undersøkelser og tellinger, slik at kommunen har oversikt over f.eks. hvordan resultatene er av arbeidet for å redusere matsvinn og å oppnå større grad av ombruk.

Returkraft AS er kommunens søppelforbrenningsselskap. Her er det også viktig å jobbe for at mest mulig av avfallet som er verdier blir sortert ut, før det brennes. Returkraft har etablert en prosjektgruppe som skal undersøke rammene for om det er mulig å bygge anlegg for karbonfangst og lagring. Dette vil kreve store investeringer.

Kristiansand havn arbeider for å legge til rette for at skipene som ligger til kai kan tilbys landstrøm. De har også kommet langt i å elektrifisere transporten som skjer på kaikanten.

Agder kollektivselskap eies av fylkeskommunen og kommunen. Her er selskapet kommet langt i å elektrifisere bussene.

Kristiansand næringselskap kjøper, selger og utvikler næringsseiendommer. Nå blir det i stadig økende grad stilt krav til miljø og klima.

Varodd er et selskap som arbeider for å få folk i jobb, bl.a. ved tilrettelagte arbeidsplasser. Det er Varodd som drifter kommunens kantine, og her legges det vekt på å tilby mat som er bærekraftig. Varodd kan også kunne ha en viktig funksjon, i logistikken knyttet til arbeidet med å organisere og gjennomføre større grad av ombruk og reparasjon.

Administrativt jobbes det for å styrke samhandlingen mellom kommunen og det enkelte selskap, men også for at selskapene skal inspirere hverandre. Hvert år settes det av en

formiddag der selskapene og kommunen møtes. Her presenterer det enkelte selskapet hvordan det jobbes med klima og miljø, og dette er også en arena for inspirasjon og mulig samhandling.

Kommunens eierskapsdialog vil være et viktig verktøy for å gi innspill til hvordan klima- og miljøhensyn kan ivaretas av det enkelte selskap. Denne dialogen med selskapene er viktig både på administrativt og politisk nivå.

C. 3 Kommunen som samfunn

Kommunen kan ikke alene gjennomføre de tiltak og den omstillingen som vil være nødvendig for å løse klimautfordringene. Skal vi lykkes med klimaomstillingene må også innbyggere, frivillighet, næringsliv og andre offentlige aktører være med. Kommunen vil her ha en viktig rolle som omstillingsaktør. Noen endringer kan gjennomføres innenfor de myndighetsområder som kommunen er tillagt, men i stor grad må kommunen både på politisk og administrativt nivå søke samarbeid og inspirere til løsninger som fremmer arbeidet med å redusere klimagassutslippene.

Bølgen bærekraftsenter

Bølgen bærekraftsenter skal først og fremst rette arbeidet mot å understøtte endringer i næringslivet, og her særlig mot bygge- og anleggsnæringen. Bærekraftsenteret har vært aktive for å organisere arrangementer for kunnskapsdeling mellom en rekke bedrifter og bistår også bedrifter med å søke grønn finansiering.

Bærekraftsenteret legger til rette for mange møter mellom ulike aktører i samfunnet, og vil også kunne brukes som en arena for møte mellom kommunen og samfunnet. Her vil f.eks. bærekraftsenteret kunne legge til rette for temamøter og dialogmøter mellom byens politikere, næringsliv og samfunnsaktører. Hensikten er å skape dialog og forståelse for hvordan Kristiansand som samfunn sammen kan løse klima- og naturkrisen.

Miljøuka

I 2025 arrangeres Miljøuka for 7 gang på rad. Hvert år velges et hovedtema som reiser viktige spørsmål og inviterer til refleksjoner over utfordringene knyttet til klima og miljø. Det er en stadig økende interesse for Miljøuka, og det er mange som bidrar med arrangementer.

Både Statsforvalteren og Agder fylkeskommune har bidratt med både midler og faglige bidrag.

Hensikten med å gjennomføre Miljøuka, er å sette søkelys på at klimautfordringene angår hele samfunnet og at det er vår felles innsats som vil kunne bidra til å finne løsningene.

Økonomiske støtteordninger

Kristiansand kommune har hatt ulike støtteordninger som skal bidra til omstilling i samfunnet. Over en periode ble det gitt støtte til etablering av solcelleanlegg for borettslag.

Folkets klimadugnad er et lavterskel tilbud som skal inspirere til omstilling og endring i lokalmiljøet. Dette gjelder alt fra endringer som understøtter utvikling av nabolaget ved for eksempel å legge til rette for urbant landbruk eller ryddeaksjoner rettet mot marin forsøpling. Det gis ikke støtte til lønn eller vederlag for arbeidsinnsatsen, men støtteordningen skal dekke kostnadene ved tiltakene.

Klima- og omstillingsfondet skal gi støtte til endringer både i befolkningen og i næringslivet. Erfaringer her viser at retningslinjene bør endres til å i større grad understøtte grønn omstilling i næringslivet. Det vil bli fremmet en egen sak om dette, for å endre retningslinjene til å gjøre tilskuddsordningen mer treffsikker.

Begge disse stønadsordningene er viktige for å øke bevissthet og forståelse for at klimakrisen utfordrer hele samfunnet.

Politiske initiativ

Som det er vist til ovenfor er det den til enhver tid sittende regjering som har ansvaret for å gjennomføre de endringene som er nødvendige for at Norge skal oppnå sine forpliktelser etter klimaloven. Det er helt avgjørende at det er en politisk bevissthet omkring klimautfordringene, og at det også er en tydelig dialog mot nasjonale myndigheter. Alle norske kommuner må i større grad få tydelige forventninger om hvilke oppgaver som skal løses på kommunalt nivå, og hvordan kommunene skal settes i stand til å løse dette oppdraget. Politisk nivå må også ha et ansvar for å understreke inn mot nasjonale myndigheter.

Naturlig karbonlagring og arealbruk

Innledningsvis ble det vist at reduksjon av klimagassutslipp både handler om konkrete tiltak for å oppnå dette, men også at vi evner å ta vare på naturens egne karbonlager.

Gjennom ansvaret som planmyndighet, vil kommunen klart kunne påvirke samfunnsutviklingen. Det ligger betydelige gevinster ved at kommunen sikrer at en ønsket utvikling, må skje på en slik måte at det i minst mulig grad bygges på uberørt natur. Særlig viktige naturtyper i forhold til klimagassutslipp, er myr og skog. Men også med tanke på å redusere naturtapet, er det viktig å ha en forvaltning og politikk som er restriktiv i forhold til bruk av uberørt natur.

Vurdering

Verbalvedtaket sammenfatter klimautfordringene på en god måte. Hva er de riktige tiltakene og hvordan kan vi effektivt organisere dette arbeidet.

Den naturvitenskaplige forklaringen på hvorfor klimaet endrer seg, bygger ikke på svært vanskelige sammenhenger og prosesser. Utslipp av klimagasser fører til at varmen fra sollyset ikke slipper tilbake til atmosfæren like lett. Dette fører til en temperaturøkning. Det vises ellers til redegjørelsen i vedlagte svar på verbalvedtak fra 2023. Det som imidlertid gjør arbeidet krevende, er at tiltakene berører mange ulike samfunnsområder. I dette ligger også at det er vanskelig å samordne klimatiltakene på en god og effektiv måte. Hvem skal ha ansvar for hva, og hvordan kan vi samordne innsatsen? Dette har også Riksrevisjonen påpekt i forhold til departementenes arbeid med klimautfordringene, og mye av de samme utfordringene ser vi også på lokalt nivå.

Kunnskapsgrunnlaget for hva vi må gjøre og hvilke tiltak som bør gjennomføres er nokså godt klarlagt. Miljødirektoratet lager oversikt over utslippskilder på nasjonalt nivå og for den enkelte kommune. I tillegg bruker Kristiansand kommune Miljøfyrtårn som system til å utarbeide et klimagassregnskap for kommunens egne utslipp.

Tiltak

Det er svært viktig å legge merke til at tiltak kan rettes mot **utslippskildene**, eller ved at vi klarer å ta vare på **naturens egne karbonlagre**.

I saksframstillingen er det tydelig pekt på at arealer og naturressurser er begrensede ressurser, og at vi i langt større grad må være bevisst på å ta vare på disse ressursene. Kommunens plan- og bygningsmyndighet er her viktige verktøy. Enhver kommune vil legge til rette for vekst og utvikling. Men disse vurderingene bør fremheve naturens verdi i større grad. I NRK serien "Oppsynsmannen" ble det ved kartteknologi avdekket at det er foretatt 44 000 inngrep i naturen ved utbygginger i perioden mellom 2017 og 2023. Arealbruken er beregnet til størrelsen av en fotballbane i timen. Derfor vil et viktig tiltak være å skape større bevissthet om hvordan vi bruker naturen. Det vil også være langt

mer økonomisk fornuftig å ta vare på naturens egne karbonlager, enn at det iverksettes klimatiltak som ofte er kostbare å gjennomføre.

Et viktig tiltak her vil kunne være at Kristiansand kommune lager en Handlingsregel for bruk og restaurering av natur. Hensikten er å tydeliggjøre verdien av naturen som en ressurs, målt opp mot et ønske om å bruke uberørt natur. Dersom det er ønskelig, kan administrasjonen lage et forslag til ordlyd for en slik handlingsregel, som til sist må behandles og vedtas politisk.

Transport er den største utslippskilden for Kristiansand. Arbeidet med å få frem gode tiltak i Byvekstavtalen vil være viktige for å redusere utslippene fra transport. Det samme gjelder alle andre tiltak som kan redusere transporten og flytte transporten over på sykkel eller gange. Også her vil arealplanmyndigheten være et viktig virkemiddel for kommunen. Som organisasjon er det også viktig at vi fremmer utslippsfrie alternativer.

Utslipp fra søppelforbrenningsanlegget Returkraft, er kommunens største punktutslipp av klimagasser. Etablering av **karbonfangst** og lagring, vil derfor være et viktig tiltak. Her har Returkraft AS organisert en prosjektgruppe for å klarlegge muligheter og betingelser. Dette tiltaket må avklares ved en politisk behandling og avgjørelse.

Tiltak som **reduserer forbruket** og medvirker til at vi bedre klarer å ta vare på ressursene, vil ha betydning for klimagassutslippene. **Sirkulær økonomi** bygger på at alle ressurser har en mulig bruk. Ved å anvende ressursene på nytt, skapes det ikke avfall. Dette vil være viktige tiltak både for kommunen som organisasjon og som samfunn.

Kommunes administrasjon arbeider nå aktivt med å lage systemer og å legge til rette for at kommunene i større grad reduserer forbruket, ombruker, reparer og kan kjøpe brukt. Kommunen har vedtatt en handlingsplan for å redusere matsvinn, og internt jobber kommunen systematisk for å redusere matsvinnet med 50 % innen 2030. Det er særlig kommunens omsorgssentre, skoler og barnehager at dette arbeidet er kommet lengst. Her er det foretatt prosjektansettelser som helt konkret skal følge opp rutinene for å redusere matsvinn.

Energiforbruk er den største utslippskilden i kommunen. Alle tiltak som bidrar til å redusere kommunens strømforbruk, vil redusere klimagassutslippene. Dersom det etableres karbonfangstanlegg på Returkraft, vil dette også nulle ut klimagassutslippene fra bruk av fjernvarme.

Ved å legge til rette for ombruk, vil det redusere forbruket og vi tar bedre vare på ressursene slik det følger av prinsippene for sirkulærøkonomi. Administrativt jobbes det med å legge til rette for større grad av ombruk av møbler og utstyr. Dette vil kreve at det etableres digitale markedsplasser, ordninger for hente- og bringe, lagerkapasitet og muligheter til å reparere. Asker kommune har kommet langt i et liknede prosjekt, og har redusert kostnadene betydelig ved kjøp av møbler og utstyr. Det er planlagt for at slike ordninger skal komme på plass i nærmeste fremtid også i vår kommune. I tillegg til ombruk av møbler og utstyr, så har kommunen kommet godt i gang med å ombruke bygningsmaterialer og utstyr. En slik tenkning vil også gjelde mulig ombruk av bygninger, i stedet for å rive og å bygge nytt. Mot kommunen som samfunn, har Bølgen bærekraftsenter her en viktig funksjon.

Det jobbes også med å legge til rette for større grad av reparasjoner. Dersom det er mulig å reparere, må dette være hovedregelen fremfor å kjøpe nytt. Dette kan gjelde telefoner, klær og utstyr.

Et annet viktig tiltak her er å legge til rette for at det å kjøpe brukt blir et reelt alternativ. Vi ser at dette stadig blir en økende trend i samfunnet.

Økonomiske støtteordninger og reguleringer, slik det er omtalt over i B. 4, er også viktige tiltak for å stimulere til omstilling.

Organisering

Som organisasjon har kommunen etablert gode rutiner og virkemidler for å redusere klimagassutslippene. Hele kommunen bruker nå Miljøfyrtårn som et styrings- og ledelsesverktøy for arbeidet med miljø og klima. Miljøfyrtårn som system, reflekterer kommunes organisasjonskart. Hvert område har en Miljøfyrtårnkontakt, og organisasjonen er tverrsektorielt representert.

Kommunen bruker Miljøfyrtårn som et system for å lage kommunens klimagassregnskap, som viser utslippskildene og kommunens egne mål og indikatorer. I tillegg brukes Miljøfyrtårn til å administrere arbeidet med kommunens vedtatt Handlingsplan til Klima- og miljøstrategien.

Klimabudsjettet er et eget kapittel i kommunens ordinære budsjett og økonomiplan som årlig vedtas av bystyret. Tiltak som ikke kan gjennomføres innenfor eget budsjett og som må ha finansiering, skal avklares på ordinær måte gjennom budsjett behandlingen. Forslag til klimabudsjettet kan spilles inn av hele organisasjonen, og blir faglig vurdert og behandlet av et team som ledes av økonomidirektøren. Forslag til tiltak kan rette seg mot kommunen som organisasjon eller mot kommunen som samfunn.

Kommunedirektøren gjennomfører en styringsdialog, hvor tema knyttet til klima og miljø også løftes frem. Her er Miljøfyrtårnkontaktene et bindeledd inn mot direktørene og områdenes ledergrupper, og har et ansvar for å forberede og å legge til rette for styringsdialogen.

Kommunen har eierskap eller deleierskap i flere viktige selskaper. Her forsøker kommunen å ha en god dialog med selskapene, ved å legge til rette for kunnskapsdeling og å fremme god kontakt mellom selskapene.

Styringsdialogen vil her være et viktig tiltak for å tydeliggjøre hvilke forventninger kommunen har til selskapenes arbeid for å redusere klimagassutslippene. Dette gjelder både på politisk og administrativt nivå.

Som organisasjon utgjør kommunens samlede klimafotavtrykk omtrent 3 % av de samlede direkte klimagassutslippene, slik det er vist til ovenfor under punkt C. Den vesentligste andelen av klimagassutslippene oppstår i kommunen som samfunn.

Det er derfor er det viktig at kommunen finner gode og riktige kommunikasjonskanaler mot å inspirere og oppfordre samfunnet til å ta del i ansvaret for klimautfordringene. Dette ansvaret må ligge til både administrativt og politisk nivå i kommunen.

Mange kommuner har utfordring med å se hvilke forventninger det stilles til kommunens arbeid med klimautfordringene og å nærmere forstå hva som er kommunens oppgaver. Mange av virkemidlene, både økonomisk og regulatoriske, vil ligge til staten å iverksette. Kommunens politikere bør derfor fremme klare forventninger til statlig nivå, på å få bedre avklaringer for hvordan de enkelte kommune kan jobbe med klimautfordringene.

Samtidig har vi ganske godt kunnskapsgrunnlag, og det er mye vi kan gjøre. Kommunen har en viktig rolle som omstillingsaktør. Her vil kontakt med næringsliv og samfunnet generelt være viktig. Bølgen bærekraftsenter vil kunne være en nøytral plattform for møter mellom kommune og samfunn. Miljøuka eller liknende initiativer er også viktige arenaer for å skape kontakt mellom kommune og samfunn.

Det avgjørende vil være å skape gode betingelser for at hele samfunnet bidrar til å redusere klimagassutslippene og å sørge for at vi på en bærekraftig måte tar godt vare på vår natur.

Konklusjon

- Den største kilden til utslipp av klimagasser i Kristiansand, er utslipp fra transport. Arbeidet med å finne gode tiltak gjennom utvikling av Byvekstvtalen, vil være viktig for å redusere klimagassutslippene i Kristiansand. Det samme gjelder andre tiltak som reduserer utslipp fra transport.
- Utøvelse av arealmyndigheten er et viktig verktøy både for å redusere transportbehovet, men også får å sikre at naturen forvaltes på en bærekraftig måte og at naturens egne karbonlagre bevares.
- Klimagassutslipp fra søppelforbrenningsanlegget Returkraft AS er det største punktutslippet i Kristiansand. Etablering av karbonfangst og lagring vil være et viktig tiltak. Denne beslutningen må treffes av politisk nivå.
- Grønn omstilling av næringslivet vil gi viktige tiltak. Det er neppe mulig å klare å gjennomføre omstillingen til et lavutslippssamfunn, dersom dette ikke bygger på en økonomisk lønnsomhet.
- Forbruket må reduseres og vi må bli flinkere til å ta vare på ressursene våre. Sirkulærøkonomiske løsninger med ombruk, reparasjon og kjøp av brukte varer må styrkes betydelig.
- Kommunen som organisasjon har bare ansvaret for omtrent 3 % av kommunens samlede direkte utslipp. I tillegg til å arbeide med reduksjon av klimagassutslippene i egen organisasjon, må vi fremheve løsninger der hele samfunnet bidrar og tar ansvar for klimautfordringene.

Punkt 150/25: Helgøya, 401/61 - dispensasjon fra teknisk forskrift - flom

Bilag

BYGG-24_01691- Helgøya - vedr. sikkerhet mot naturfare

2503870-RIG 02 Helgøya rev.01

Søknad fravik

GardaFloodProtection_brosjyre

2_KART_Situasjonsplan_Kart

4_TEGN_TegningNyFasade_504-fasader

5_TEGN_TegningNyPlan_501-plantegning

6_TEGN_TegningNyttSnitt_505-fasader, snitt

VS_ Juridisk utredning i forbindelse med sak behandlet i BSU



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2024015154
Saksbehandler Mari Gunnerud Haus

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Areal- og miljøutvalget	12.06.2025	150/25
2 Areal- og miljøutvalget	21.08.2025	

HELGØYA, 401/61 - DISPENSASJON FRA TEKNISK FORSKRIFT - FLOM

AREAL- OG MILJØUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 12.06.2025 SAK 150/25

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Saken utsettes for nødvendige avklaringer.
(Enst.)

Habilitet:

Repr. Roy Fardal (PP), ba utvalget vurdere sin habilitet da det er sønnen hans som er tiltakshaver. Han fratradte under behandlingen.

Votering:

Repr. Roy Fardal (PP), ble enstemmig erklært inhabil. Vararepresentant Bernt Erik Olsen (UAVH) tiltrådt. Fvl § 6 første ledd bokstav b).

Forslag:

Plan- og bygningssjefen fremmet følgende innstilling:

«Areal- og miljøutvalget avslår søknad om dispensasjon fra teknisk forskrift og PBL § 28-1, jf. plan og bygningsloven § 19-2.

Areal- og miljøutvalget finner at hensynene bak ovennevnte bestemmelser det søkes dispensasjon fra blir vesentlig tilsidesatt. Vilkårene for innvilgelse av dispensasjon foreligger ikke, og dispensasjon kan derfor ikke innvilges.

Det vises til begrunnelsen i saksfremlegget.»

Høyre, FRP, PP og Grønt fremmet følgende alternative forslag:

«1. Areal- og miljøutvalget godkjenner søknad om dispensasjon fra teknisk forskrift og PBL § 28-1, jf. plan og bygningsloven § 19-2. Areal- og miljøutvalget finner at hensynene bak ovennevnte bestemmelser det søkes dispensasjon fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. Vi finner videre at det er gjort grundig arbeid og valgt en løsning for flomsikring som er godt dokumentert og utprøvd. Det er også vist til at dette er praktisk gjennomførbart. Tiltaket

bærer preg av å være et positivt ombruksprosjekt og det ligger en samfunnsinteresse i at bygget bevares, i tråd med Kulturminnevernmyndighetens syn.

2. Det skal gjøres avtale med lokalt foretak om vaktordning e.l., slik at man er sikret at noen rykker ut og setter opp flomsikringen ved varsel om stormflo. Det skal tinglyses på eiendommen at eier til enhver tid plikter å sørge for at det foreligger slik avtale.
3. Det vises til at Kristiansand kommune primært ønsket at Tek17 flomsikring ble brukt, og er uten ansvar for flomskade på bygning, utstyr og mennesker hvis slikt skulle oppstå.»

FRP fremmet følgende utsettelsesforslag:

«Saken utsettes for nødvendige avklaringer.»

Voteringer:

FRP sitt utsettelsesforslag ble enstemmig vedtatt.

Innstilling og alternativt forslag ble ikke votert over.

13.06.2025

Punkt 151/25: Lahelle - 151/671 - Søknad om dispensasjon og tillatelse for etablering av utrigger

Bilag

VS_ Søknad om å få ha utriggere på egen privat båt plass i Otra

D2 - Situasjonsskart - med Reg-Plan - EKSISTERENDE

D3 - Situasjonsskart - NY

Q1 - Jarle Børrestad brygge utligger søknad Kr sand kommune_compressed

Q5 - Jarle Børrestad Illustrasjon målsetting 17 02 2024 _compressed

B1-F1 - Gbnr 152_2294 Jarle Børrestad SØKNAD OM TILTAK - DISPENSASJON

C3 - Merknader til nabovarsel - Eva M. Andersen

C4 - Gbnr 152?2294 Jarle Børrestad nabovarsel SVAR til Advokatfirma Wigemyr 18 03 2025

C5 - Gbnr 152_2294 - Nabovarselbrev - Søknad om dispensasjon



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2024023337
Saksbehandler Dijana Bozic

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Areal- og miljøutvalget	12.06.2025	151/25

LAHELLE - 151/671 - SØKNAD OM DISPENSASJON OG TILLATELSE FOR ETABLERING AV UTRIGGER

AREAL- OG MILJØUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 12.06.2025 SAK 151/25

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget godkjenner dispensasjon fra byggeforbudet i 100-metersbeltet, jf. plan- og bygningslovens § 19-2, for plassering av privat uttrigger. Utvalget finner at hensynene bak byggeforbudet i 100-metersbeltet ikke blir vesentlig tilsidesatt. Videre finner utvalget at fordelene ved en dispensasjon er klart større enn ulempene. Det vises til at utriggerne vil sørge for bedre og sikrere fortøyning for båt, bedre og sikrere ilandstigning, samt at utriggerne ikke vil forringe ferdselsrett for allmennheten. Det vises videre til at utriggeren i liten grad blir synlig fra land, og ikke vil medføre ulemper for allmennheten, samt at eiendommen er privatisert som følge av eksisterende sjøbod, og at en uttrigger i liten grad vil føre til mer privatisering.
(10/1)

Forslag:

Plan- og bygningssjefen fremmet følgende innstilling:
«Areal- og miljøutvalget avslår søknad om dispensasjon fra byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjøen, jf. plan- og bygningsloven § 1-8. Areal- og miljøutvalget finner at vilkårene for dispensasjon ikke foreligger, jf. plan- og bygningsloven § 19-2. Det vises til begrunnelsen i saksfremlegget.»

KRF, Høyre, FRP, PP og Grønt fremmet følgende alternative forslag:
Areal- og miljøutvalget godkjenner dispensasjon fra byggeforbudet i 100-metersbeltet, jf. plan- og bygningslovens § 19-2, for plassering av privat uttrigger. Utvalget finner at hensynene bak byggeforbudet i 100-metersbeltet ikke blir vesentlig tilsidesatt. Videre finner utvalget at fordelene ved en dispensasjon er klart større enn ulempene. Det vises til at utriggerne vil sørge for bedre og sikrere fortøyning for båt, bedre og sikrere ilandstigning, samt at utriggerne ikke vil forringe ferdselsrett for allmennheten. Det vises videre til at utriggeren i liten grad blir synlig fra land, og ikke vil medføre ulemper for

allmennheten, samt at eiendommen er privatisert som følge av eksisterende sjøbod, og at en uttrigger i liten grad vil føre til mer privatisering.

Voteringer:

Ved alternativ votering ble forslaget fra KRF, Høyre, FRP, PP og Grønt vedtatt med 10 mot 1 stemme (MDG).

13.06.2025

Punkt 152/25: Odderøya - reduksjon av bilbruk

Bilag

Odderøya parkering Oversikt 22.05.25



Dato 16. mai 2025
Saksnr.: 2025010353-1
Saksbehandler Gro Kathrine Solås
Godkjent av Terje Lilletvedt
Tone Iglebæk

Saksgang
Areal- og miljøutvalget

Møtedato
12.06.2025

Odderøya - reduksjon av bilbruk

Forslag til vedtak

[Areal- og miljøutvalget tar saken til orientering og støtter forslag til tiltak.](#)

Bakgrunn for saken.

Ved behandling av økonomiplanen for 2025-2028 vedtok Bystyret følgende verbalforslag: *Bystyret ber administrasjonen om å lage sak med vurderinger om hvordan man kan redusere bilbruken på Odderøya til et minimum.*

I 2017 behandlet formannskapet verbalforslag som omhandlet reduksjon av antall parkeringsplasser. Formannskapet fattet da vedtak om at den øverste parkeringsplassen ved Haubitzbatteriet skulle reserveres til HC parkering

Dagens situasjon

Odderøya er et mye brukt turområde. Byggene på Odderøya eies av kommunen. De leies ut til ulike kulturvirksomheter inkludert idrettshall og museumsaktivitet. Klatresteinens klatrehall er eid privat. Denne er etablert med forutsetning av at det kun skal være HC plasser i tilknytning til klatrehallen.

Trafikkmengde

I 2017 ble det foretatt flere trafikktegninger, de viste følgende ÅDT (trafikkmengde i et døgn):

- Før Odderøyveien 40: 1016
- Ved Odderøyveien 60: 284
- Ved Odderøyveien 121: 121

Ingeniørvesenet har foretatt nye tellinger i mai som viser følgende ÅDT:

- Før Odderøyveien 40 (Klatrehallen): 1687
- Ved Odderøyveien 60: 430-485 (Lavest trafikk på søndagen, høyest trafikk på torsdagen)
- Ved Odderøyveien 80 (etter barnehagen): 365-410 (Lavest trafikk på fredag, høyest trafikk på torsdag og søndag)

- Ved Odderøyveien 114 (Haubitz låve): 123-164 (Lavest trafikk fredag, høyest trafikk søndag).

Trafikkmengden har økt siden tellingen i 2017. Noe av trafikkøkningen kan skyldes økt aktivitet. I perioden etter 2017 er Klatrehallen åpnet og Geitmyra matkultursenter er etablert. Det er også stor aktivitet i Odderøyhallen.

Fartsgrensen i området er 30 km/t og det er anlagt fartshumper for å sikre at fartsnivået overholdes. De nye trafikkmålingene viser at farten før Klatrehallen er noe høy, 37 km/t, fartsnivået ellers er 28 km/t.

Parkering for bil

Odderøya er skiltet med soneskiltet parkering forbudt. I sonen er det kun lov å parkere på vei der det er skiltet for parkering. For å redusere kjøring på Odderøya ble det innført gratis parkering i Kilden p-hus på søndager i februar 2017. Parkeringshuset eies og driftes nå av private. I salgskontrakten er det ikke stilt vilkår om fortsatt gratis parkering på søndager.

Ved Odderøyveien 31,32, 52 og 38 (Flaten og Idrettshallen) var det regulert 87 offentlige plasser og 5 HC plasser. Plassene er avgiftsbelagt. Betalingssatsen er kr. 22- i timen fra 00-24, alle dager. Det er inngått leieavtale med Geitmyra matkultursenter om leie av grunn til opplevelshage på parkeringsarealet ved nr. 52. Dette innebærer at 19 av de 87 parkeringsplassene er fjernet.

Det pågår arbeid med å få til en bussrute til Knuden/ Kanalbyen/Odderøya. Det ses på flere plasseringer av snuplass inkludert to alternativer på Flaten. Snuplass for buss vil medføre at flere parkeringsplasser vil forsvinne, men samtidig vil et busstilbud kunne bidra til å minske behovet for parkeringsplasser.

Ved Odderøyveien 70 (Odderøya kulturbarnehage) er det 7 plasser. Plassene har maks-tid 15 minutter i tidsrommet 08-18 på hverdager og 09-16 på lørdager. Plassene er ikke avgiftsbelagt.

Ved Odderøyveien 90 (Mannskapsmessa selskapslokale) er det regulert 14 plasser og 4 HC plasser. Plassene er avgiftsbelagt. Betalingssatsen er kr. 22 i timen fra 00-24, dvs. hele døgnet, alle dager.

På toppen av Odderøya er det 6 HC plasser. Arealet som er asfaltert er betydelig større, det brukes også i forbindelse med arrangementer.

I leiekontrakten for byggene er det angitt at leie ikke inkluderer parkeringsplasser. Det foregår i dag likevel utstrakt parkering i tilknytning til byggene og som ikke kan håndheves. Manglende avgrensning mellom vei og parkeringsplasser for bygg gjør at parkeringsbetjentene har utfordringer med å håndheve i parkeringssonen. Kommunen som utleier ønsker at det skal være noe parkering i tilknytning til byggene av hensyn til næringsvirksomheten.

Det foregår noe parkering på arealer som er utenfor det som er definert vei. Dette arealet kan ikke parkeringsbetjentene håndheve på.

Parkering for Sykkel

I salgskontrakten for Kilden P-hus er det angitt at kommunen har rett til å ta i bruk deler av parkeringshuset til sykkelparkering, om kommunen ønsker det.

På Odderøya er det sykkelstativ ved Klatrehallen og ved Peisestua, henholdsvis stativ for 18 og 4 sykler. Utover dette er det ikke tilrettelagt sykkelparkering på Odderøya.

Konklusjon og forslag til tiltak

Biltrafikk på Odderøya skyldes i all hovedsak parkering eller letekjøring etter parkering. For å begrense trafikken må parkeringsmuligheter begrenses, og det må være mulig for parkeringsenheten å håndheve i parkeringssonen. Det bør videre legges bedre til rette for sykkelparkering.

Det har tidligere vært bom på veien før Haubitz låve. Denne ble satt ut av drift ca. i 2010 etter sterke ønsker fra leietakere på oversiden av bommen. Ny bom på samme sted vil også fjerne tilgangen til HC parkering på toppen.

Det er tatt opp med Politiet og Statens vegvesen om det finnes mulighet for å skilte for å hindre kjøring utover kjøring til bygg og HC plasser. Dette vil ikke være mulig å håndheve og vil derfor ikke bli gitt tillatelse til.

Parkering på gressplen mellom Odderøyveien 32 og 41 oppleves ikke lenger av Parkvesenet som et stort problem. Det foreslås å avvente fysiske tiltak. Parkvesenet har mulighet til å bortvise eventuelle biler som parkerer på gressplen.

Forslag til tiltak:

1. Det etableres fysiske hindringer som hindrer parkering utenfor veiareal.
I første omgang gjelder dette første del av Odderøyveien mot nr. 40 (Klatrehallen) og nr. 44, samt på motsatt side av parkering for barnehagen (avgrensingen er vist med rød linje i vedlegg 1) og før Haubitz batteri.
Ingeniørvesenet er ansvarlig for gjennomføring.
2. Det arbeides videre med plan for å avgrense parkeringsarealet for HC på toppen. Dette for å tydeliggjøre at plassen kun er for HC. Avsperringen må utføres slik at området kan fungere som tiltenkt i forbindelse med arrangementer.
Parkvesenet og parkering er ansvarlig for gjennomføring
3. Det foreslås å tillate begrenset parkering ved byggene ved at det skiltes med private skilt «parkering kun for leietakere». Disse plassene må håndheves privat og eiendomsforvaltning er ansvarlig for gjennomføring. For at parkeringsenheten skal kunne håndheve langs vei tydeliggjøres skille mellom offentlig vei og parkeringsplass. Parkeringsenheten angir hvordan dette kan utføres.
Bygg og eiendomsforvaltning er ansvarlig for gjennomføring.
4. Det foreslås å øke betalingssetene på Odderøya til samme nivå som på andre kommunale parkeringsplasser i Kvadraturen. Økning av satser fremmes i budsjettprosessen for 2026.
5. Det foreslås å innføre betaling på plassene ved barnehagen, utenfor barnehagens åpningstid, med samme sats som de øvrige plassene på Odderøya.
6. Ingeniørvesenet søker byvekstsamarbeidet om midler til å etablere trygge sykkelparkeringer på Odderøya.

Økonomiske konsekvenser

Foreslåtte tiltak gjennomføres innenfor gjeldene driftsbudsjetter.

Vedlegg:

Odderøya parkering Oversikt 22.05.25

Punkt 153/25: Trafikksikkerhetsplan 2022-2026 - status 2025



Dato 27. mai 2025
Saksnr.: 2025010354-2
Saksbehandler Gro Kathrine Solås
Godkjent av Terje Lilletvedt
Tone Iglebæk

Saksgang
Areal- og miljøutvalget

Møtedato
12.06.2025

Trafikksikkerhetsplan 2022-2026 - status 2025

Forslag til vedtak

[Areal - og miljøutvalget tar saken til orientering](#)

Sammendrag

Kristiansand kommunes trafikksikkerhetsplan ble vedtatt av bystyret 22.03.23 og gjelder for perioden 2022-2026. Arbeid med ny trafikksikkerhetsplan for neste periode er i oppstartsfasen.

Ønske om status for trafikksikkerhetsplan ble tatt opp som interpellasjon i Bystyret 26.03.25. I saksutredningen er det angitt status for handlingsplan medvirkning, holdningsskapende og forebyggende arbeid samt handlingsplan for fysiske tiltak for de ulike veikategoriene.

Kommunen har sendt innspill til Handlingsplan for fylkesvei for neste planperiode. Handlingsplanen som vil angi prioritering av større tiltak på fylkesvei i perioden 2026-2029 og behandles i Fylkestinget i juni 2025. Tiltak i statusrapporten for fylkesveier som ikke er påbegynt i år er derfor angitt som «ikke avklart».

Saksutredning

Bakgrunn for saken:

Kristiansand kommunes trafikksikkerhetsplan ble vedtatt av bystyret 22.03.23 og gjelder for perioden 2022-2026. Arbeid med ny trafikksikkerhetsplan for neste periode er i oppstartsfasen.

Status handlingsplan medvirkning, holdningsskapende og forebyggende arbeid.

Hjertesone

I trafikksikkerhetsplanen er det angitt at skoler som ønsker det kan starte arbeid med Hjertesone. Fra 1. januar 2025 har kommunen hatt egen hjertesonekoordinator som skal bistå skolene i å utarbeide Hjertesone og trafikksikkerhetsplan for den enkelte skole. Det skal være fokus på holdningsskapende arbeid.

16.01.25 ble det holdt et informasjonsmøte hvor alle rektorer og FAU-representanter var invitert. På møtet ble det orientert om hva hjertesonearbeidet er og hvordan koordinator kan bidra i arbeidet. Alle skoler fikk invitasjon til å søke om å få bistand fra koordinatoren. 12 skoler søkte.

Lunde skole startet arbeidet med Hjertesone i egenregi i 2023/2024. Arbeid er igangsatt på Slettheia skole, Nygård skole, Møvig/Sjøstrand skole, Ve skole og Wilds Minne skole. Krossen skole ønsket ikke oppstart før høsten.

Nullvisjonssamarbeidet

Kommunen stiller med en representant fra veienheten og en representant fra oppvekst i halvårlige møter med Nullvisjonen, i tillegg holdes det løpende kontakt med regionlederen ved behov. Regionlederen har i det siste året besøkt 5-6 barnehager i kommunen i tillegg til svært mange 1. klasser. I møter med førsteklasingene gis det informasjon om grunnleggende trafikkkunnskap med fokus på å gå til skolen, ta buss og refleksbruk. Nullvisjonen har også hatt sykkelopplæring i en del 4.-5. klasser.

Regionlederen deltok på møtet om Hjertesone 16.01.25 og informerte om hva de kan bidra med. Nullvisjonen har kapasitet til å besøke flere skoler.

Trafikkopplæring

Skolene har selv ansvar for at kompetansemålene i trafikkopplæring følges. Det er ulik praksis hvordan trafikkopplæringen gjennomføres, det er i dag ikke samordning eller sentral koordinering. Av tiltak som skolene gjennomfører kan nevnes sykkellappen i 4. klasse og gjennomgang av skoleveien i 1. klasse. Skolene melder tilbake at holdningsskapende arbeid er utfordrende.

Trygg trafikk har nå åpnet for at alle skolene i Kristiansand kan benytte Myra sykkelgård. Skolene må selv vurdere om det er noe de ønsker å benytte i forhold til reisetid.

Sykkel og gå kampanjer

- Beintøft
I 2024 var 86 klasser fordelt på 18 skoler aktive i konkurransen.
- NCF Sykkelskolen
I 2024 bevilget ATP /Byvekst midler for at inntil 20 skoler kunne få sykkelopplæring fra Kristiansand sykkelklubb. 15 skoler i Kristiansand har benyttet seg av tilbudet.

Status handlingsplan fysiske tiltak

Kommunale veier

I tillegg til større tiltak som er angitt i tabellene for hhv. veilys og vei mottar og behandler Ingeniørvesenet et stort antall søknader og henvendelser om trafikkisikkerhet, herunder søknader om skilting og fartsdempende tiltak. Søknader som godkjennes gjennomføres fortløpende. Driftstiltak som er viktige for trafikkisikkerhet prioriteres, som for eksempel å fjerne vegetasjon langs vei og i siktsoner, utbedre skader i dekker, utbedre rekkverk mm.

Veilstiltak

Veinavn	Strekning	Tiltak	Status
Kirsten Flagstadsvei	Gangfelt	Forsterket belysning	Gjennomført
Sletteheiveien	Linerlebakken gangfelt	Forsterket belysning	Gjennomført
Trejønnveien	Louisesvei- Kristinsvei	Bedre belysning	Gjennomført
Gimlekollen	Gimlekollen/ Bergjlotsvei dårlig lys i kryss	Forsterket belysning i kryss	Gjennomført som en del av utbygging til LED
Solta	Tunnelen	Forbedret belysning	Ikke prioritert (ikke lys i dag, kort strekning)
Odderøyveien		Økt belysning	Gjennomført
Hellemyrbakken	ved Sløyfen	Forsterket belysning	Eks lamper ved gangfeltet er byttet til LED
Tinnheiveien	gangfelt ved skolen	Forsterket belysning	Arbeidet er bestilt
Hommeren	Fra kirka og inn til enden av veien	Veilys	Ikke prioritert påbegynt, behov for avtale med grunneiere
Tappenbakken	RV9 - Høietun	Bedre belysning	Gjelder snarvei mellom Leirdalen og RV 9. Ikke prioritert, arbeid med privat reguleringsplan er startet
Veslefrikkveien	Veslefrikkveien 34 - gang og sykkelvei	Veilys	Gjennomført
Kvernhusheia		Utbedring av belysning	Byttet til Led
Steindalen	Undergang ved gamle Voie skole (Sjekteveien 1)	Utbedring av belysning	Lysberegninger viser at det ikke er behov
Gamle Flekkerøyvei	Kryss Kolsbergveien, syklister kommer i stor fart	Forsterket belysning	Gjennomført

Kommunale veier

Vei	Strekning	Tiltak	Status
Jernesheia	Justvik skole- Skinnerheia	Gang og sykkelvei	Hovedstrekk gjennomført. Mindre arbeider mot grunneier gjenstår. Trase (snarvei) mot Kvernhusheia er ikke påbegynt, mangler avtale med grunneier og finansiering. Anslag 3 mill. kr.
Svartjønnheia		Fortau	Gjennomført (høsten 2024)
Haus	Haus- Mosby Ringvei	Gangbro	Regulering pågår. Broa er ikke fullfinansiert. Behov ca. 35 mill. kr. Avklare mulighet for byvekstmidler.
Fidjeåsen	Kryss ved Fidjeåsen - 99	Justere trase av gang og sykkelvei for å få bedre sikt	Gjennomført
Strømmeveien	Strømmeveien 73- 91	Flytte gang og sykkelvei	Gjennomført
Tretjønnveien	Sunnivasvei - Fagerholt skole	Separering av gående og syklende	Regulering pågår. Behov for grunneieravtaler. Strekningen ligger inne i gangeporteføle i Byvekstavtalen. Kan søke om midler når strekningen er ferdig regulert. Anslag 8 mill. kr
Langenesskole		Opstramming av kjøremønster ved levering/henting	Samordens med fylkeskommunens prosjekt, avtale med grunneier gjenstår. Anslag ca. 1 mill. kr.
Tretjønnveien	Gamle Ålefjærvei	Utbedring av sikt ved gangfelt,	Ses i sammenheng med privat planinitiativ.
Nikkelveien	Kromveien 1	Utvidelse av fortau	Gjennomført
Justnesskauen	Spireaveien (Roseveien)	Utbedring av fortau og krysningspunkt	Gjennomført
Justnesskauen	Ved gamle Ålefjærvei/Gillsveien	Utbedring av fortau, s	Gjennomført
Haumyrveien	Bliksheia	Utbedring av sikt i kryss	Gjennomført
Linerlebakken	nr 2	Utbedring av sikt i kurve	Gjennomført
Koleknibvegen	Kryss Rosselandsvegen	Utbedre sikt i krysset	Arbeid med avtaler med grunneiere ikke påbegynt. Tiltaket har egen bevilgning på 0,5 mill. kr.
Nedre Lund		Mindre tiltak avklares etter eget medvirkningsprosjekt (Barnetråkk)	Utforming av parkeringsplasser er endret, strekninger har blitt skiltet med parkering forbudt. Gang og sykkelvei gjennom park er opparbeidet. Mindre siktutbedringer gjenstår, avhenging av avtale med grunneiere. Ikke finansiert, anslag ca. 0,5 mill. kr.
Markensgate	Henrik Wergelansgate og Kritian IV gate	Krysningspunkt gågata	Ikke påbegynt. Mangler finansiering i 2025. Anslag ca. 1,7 mill. kr

Vei	Strekning	Tiltak	Status
Rådhusgata	Festningsgata - Elvegata	Bedre tilrettelegging for gående og syklende	Opparbeidelse pågår. Midler tildelt fra Byvekstsamarbeiet.
Lunde skole		Ombygging av busslomme	Gjennomført
Ringlebekkveien	Kalkveien- Ringlebekkveien 19	Fortau	Detaljprosjektering pågår, mulighet for tildeling av midler fra Byvekst.
Oddemarka skole		Tiltak avklares etter barnetråkk	Ikke påbegynt, innspill omfatter en del ønsker om siktutbedringer.
Hellemyrskole		Utbedring drop off	Gjennomført
Fåmyråsen	Eikeveien	Utbedring av eksisterende gangvei til GS standard	Ikke påbegynt, muligheter for tildeling av byvekstmidler. Kalkyle ikke utarbeidet.
Auglansveien/ Broveien	Vågsbygd Ringvei- Auglandskollen	Fortau	Forberedelser til oppstart av regulering pågår. Det har vært kontakt med grunneiere. Mulig å søke byvekstmidler etter reguleringsplan er godkjent. Anslag 8 mill. kr.
Elvegata	Rådhusgata	Trafikksikre løsninger i forbindelse med ny bro	Opparbeidelse pågår. Midler tildelt fra Byvekstsamarbeiet
Solholmen/ Grim skole		Behov for bedre drop off og bedre skille mellom gående/parkering	Gjennomført. Behov for midler til opparbeidelse av området som tidligere var benyttet til parkering og siste lag asfalt. Anslag ca. 0,8 mill. kr.
Holbergsgate	Dronningensgate - Tordenskjoldsgate	Skolevei, bedre tilrettelegging	Strekningen Tordenskoldsgate- Kristian IV gate er stengt ved Tordenskoldsgate som prøveprosjekt. Utbedring av fortau er ikke finansiert. Kalkyle ikke utarbeidet.
Moneheia		Fortau/snarveier	Fortau etablert. Det søkes om midler fra Byvekst til utbedring av eks trapp. En trase må justeres i forhold til reguleringsplan, en snarvei har behov for omfattende sikring av privat mur og avtaler med private grunneiere.
Slettheiveien	Tranestien - Rugdeveien	Bredere fortau	Gjennomført
Tretjønneveien	Fagerholtskole - Ålefjærveien	Separering av gående og syklende	Prosjektering påbegynt, muligheter for tildeling av byvekstmidler. Kalkyle ikke utarbeidet.
Tinnheiveien	Sølvveien- Ledningsdalen bro	Forlengte fortau	Gjennomført
Eivind Jarlsgate	Lillemyrveien- Steinkleiva	Fortau	Regulering pågår, arbeidet påbegynnes i 2025. Samordnes med VA. Mulighet for tildeling av byvekstmidler.
Andøyveien	Andøyveien-Fruens Alle	Fortau	Reguleringsplan vedtatt, arbeid med avtaler med grunneiere pågår. Midler tildelt fra byvekstsamarbeidet.

Vei	Strekning	Tiltak	Status
Ringlebakkveien	Ringlevekkveien 19 - Kvernveien	Fortau	Behov for regulering og grunnnerv, arbeidet er ikke påbegynt. Muligheter for tildeling byvekst, streknigen ligger inne i porteføljen for gangetiltak.
Sjølystveien	CamillaCollets plass - Kilden parkeringshus	Opphøyde gangfelt	Ikke påbegynt. Ikke finansiert i 2025. Anslag 0,8 mill. kr.

Fylkesvei større tiltak

Vei	Strekning	Tiltak	Status
Fv 401 Høvågveien	Kryss Dvergsnesveien	Undergang/rundkjøring	Under bygging
Fv 3908 Vesterøya	Skudeviga - Kilura syd	Gang og sykkelvei	Ferdig regulert, finansiering avklart, kommunens bidrag 7 mill. Arbeid med byggeplan og grunnnerv igangsettes våren 25. Dersom grunnnerv går i orden kan arbeidet i marka starte sommeren 2026
FV456 Hølleveien	Tangvall - Stauslandsveien	Gjennomføring av reguleringsplan	Fase 4 og 5 er gjennomført. Fase 3 under planlegging. Lyskryss etablert i Hølleveien/ Tangvallveien
FV 461 Songdalsvegen	Kilen- Finsland Barnehage	Gang og sykkelvei	Regulert, behov for grunnnerv: ikke finansiert.
Tidligere E39	Brennåsen	Sikkert krysningspunkt av veien, undergang står under vann når det er høy vannstand i elva	Fylket har bestilt mulighetsstudie for ulike løsninger for gs fra Brennåsen til Tangvall etter at E39 er nedklassifisert, mulighetsstudiet omfatter også krysningspunkt ved Brennåsen og skal være ferdig høsten 2025.
FV3975 Lundeveien	Lunde	Oppfølging av plan for miljøgate, bedre forhold for myke trafikanter	Utbedring av krysningspunkt ved Coop Ekstra og fortau første del i Eikeveien ligger inne i handlingsplan 2025. Trinn 2, innsnevring av kjørebane i Lundeveien forslås til handlingsplan 2026
FV453 Småslettene	Brattvollheia til Ryensveien	Gang og sykkelvei	Ikke avklart
FV 496 Sjømsveien	Randesundsheimen - Sjømskleiva	Gang og sykkelvei	Planleggingsmidler satt av i 2027
FV482 Torridalsveien	Haus - Hagen	Gang og sykkelvei	Byvekstprosjekt
FV 461 Songdalsvegen	Hortemo Ringvei 2B- Skrefjellvegen	Gang og sykkelvei	Ikke avklart
FV3092 Kongshavnveien	Kringsjø skole - Frikstad (Holteveien)	Gang og sykkelvei/fortau	Ikke avklart

Vei	Strekning	Tiltak	Status
FV4234 Rosselandsvegen	Volleberg - Birkeli	Gang og sykkelvei f	Ikke avklart
FV3972 Leireveien	Busstopp Eik	Sikker adkomst	Ikke avklart
Fv 3908 Vesterøya	Kilura nord - Andåskrysset	Gang og sykkelvei	Regulert, rekkefølgekrav til utbyggere
FV 456 Langenesveien	Kileneset - parkering Lauviga/ Kileheia	Gang og sykkelvei	Ikke avklart
FV 496 Kystveien	Tømmerstø- Kystveien 302	Gang og sykkelvei	Ikke avklart
FV160 Eikeveien	Lundeveien- Eikeveien 12	Utvide bro og fortau	Første del fra Eikeveien ligger i handlingsplan 2025
FV 461 Songdalsvegen	Brennåsen senter	Undergang	Del av mulighetsstudie Brennåsen- Tangvall (?)
FV 496 Kystveien (reserveliste)	Holteveien - Tømmerstø	Gang og sykkelvei	Fortau bygget mot Vavikbakken, avsluttet pga manglende avtale om grunnerverv.

Fylkesvei mindre tiltak

Vei	Strekning	Tiltak	Status
Kvadraturen		30-sone og fartsdempere	Arbeid med fravikssøknad og skiltplan pågår.
FV 484 Festningsgata	Tordenskjoldsgt- Dronningensgt	Sikre krysningspunkt myke trafikanter	Tiltak gjennomført ved kryss Tollbodgata. Plan utarbeidet for Rådhusgata, gjennomføring samordnes med kommunens prosjekt
FV482 Torridalsveien	kryss Sødalsveien	Fotgjengerfelt til busslomme, redusere fart til 50 km/t	Fylkeskommunen har vurdert at fart ikke kan reduseres i henhold til gjeldene fartsgrensekriterier.
FV456 Hølleveien	Dr. Rhodesvei	Trafikksikker fotgjengerkrysning	Busstopp er flyttet, det er ikke lenger behov for gangfelt
Fv401 Høvågveien	v/ Bjørnstad	Utbedring av busstopp, barna må vente i veikanten	Gjennomført
FV453 Småslettene	v/Brattvollsheia	Bedre sikkerhet i gangfelt med fartsdemper og forsterket belysning	Gjennomført
FV478 Kuliaveien	Sentrum- Nodelandsheia	Bedre belysning	Prioritert lavere fra kommunen i innspill til Handlingsprogram 2024, prioritet nr 30

Vei	Strekning	Tiltak	Status
FV 482 Torridalsveien	Strandveien	Opphøyd gangfelt ved Strandveien og utbedring av sikt i kryss	Gjennomført
FV 482 Torridalsveien	Sommerogata - Olav Bennechesgate	Redusere fart til 40 km/t og fartshumper ved gangfelt	Gjennomført
FV302 Repstadveien	Tinntjønn skole	Redusere fart på syklistene på gang og sykkelvei ved innkjøring til Tinnjønn skole	Rumlefelt etableres vår/sommer 2025
FV4234 Rosselandsvegen	Rosseland skole	Bedre belysning av gangfeltet (Rosselandsvegen 24) og redusert fartsgrense til 40 km/t	Fartsgrense 30 km/t er vedtatt. Utbedring av gangfelt utsettes
FV 496 Sømsveien	Nord for Sømveien 36	Utbedring av sikt i kurve	Avventes, ses på ved planlegging av gs vei
FV 496 Sømsveien	Sømstranda og Fuglevikstranda	Trygge krysningspunkt til friområdene	Sømstranda avventes, ses på ved planlegging av gs vei
FV 461 Songdalsvegen	Kilen- Finsland barnehage	Redusert fart til 50 km/t framtil ny gs vei er på plass, vurdere gangfelt ved Joker/Bensinstasjon	Fartsreduserende tiltak ligger inne i Handlingsplan 2025
FV 461 Songdalsvegen	Løvollvegen	Sikrere atkomst til busholdeplassene, velforeningen ønsker nedsatt fart (40 km/t), opphøyd og belyst gangfelt	Ikke påbegynt
FV 405 Venneslavegen	RV 9- Ravnåsvegen	Redusere hastighet til 40 km/t	Gjennomført
FV4234 Rosselandsvegen	nr 129	Farlige situasjoner når barn krysser veien fra busstopp ved Volleberg og biler som kjører forbi	Ikke påbegynt
FV 496 Kystveien	Tømmerstøveien	Oppstramming av kryss, bedre belysning og krysningsforhold for myke trafikanter	Ikke påbegynt
FV3980 Eid / Røststadveien		Lys på bussholdeplasser Hellesvik, Skarpeidbrua og Skarpeid	Fylket etablerer ikke enkeltpunkter med veilys pga fare for blending (det blir vanskeligere å oppfatte fotgjengere utenfor lys)

Vei	Strekning	Tiltak	Status
FV4234 Rosselandsvegen	nr3-5	Sikre krysningspunkt for gående fra bussholdeplass (Rosseland østover) til gang og sykkelvei ved Kiwi	Fortau etablert
FV 453 Østre Ålefjærvei		Fartshump ved kryss FV3912 Østre Erkleivvei, venteplass for skolebarn	Handlingsplan 2025. Fartsreduserende tiltak, utbedring av belysning og sikt
FV 453 Østre Ålefjærvei	Brattvollheia- Brattvollsøyfen	Fortau/gang og sykkelvei, 200m	Planlagt ferdig, gjennomføring 2025 (?)
FV 452 Ålefjærveien	nr 138/ Kalvehagen	Busstopp Kalvehagen mot nord er plassert i en uoversiktlig kurve	Ikke påbegynt
FV 3968 Årosveien	Konvalldalen	Sikkert krysningspunkt fra Konvalldalen til gsveien, fotgjengere også fra veier i bakkant	Gjennomført
FV 456 Langenesveien	Kossevigheia - Øygarden	Etablere repos for busstoppene ved Kossevigheia og Langens skole nord (Øygarden), sikre krysningspunkt	Gjennomført
FV 452 Ålefjærveien	Kalvehagen og Justnesskauen	Ønske om redusert fart fra 60 til 50 km/t	
FV 452 Ålefjærveien	ved Justvik skole	Redusert til 40 km/t og fartsdempere	Fartsdempende tiltak ligger i Handlingsplan 2025
FV 456 Langenesveien	Høgskoleveien (Stokkelandsskogen)	Sikrere krysningspunkt til bussholdeplass/turvei	Gjennomført 2023
FV 456 Langenesveien	Langenesåsen - Høgskoleveien	Manglende gang-sykkelvei strekning fra nytt boligområde Langenesåsen til Stokkelandsskauen	Gjennomført 2023
FV4236 Hølleveien	Soltaveien	Trafikksikker fotgjengerkryssing	Ikke påbegynt
FV4236 Hølleveien	Hølleheiveien	Trafikksikker fotgjengerkryssing	Ikke påbegynt
FV 3094 Tømmerstøveien		Smal vei hvor det ikke er plass til gående når store biler kjører forbi, ønske om skilt avslått tidligere	Ikke påbegynt

Vei	Strekning	Tiltak	Status
FV 456 Langenesveien	Vognsneset	Tryggere krysning ved Vognsnes busstopp samt tryggere atkomst til busslommen mot Langenes	Ikke påbegynt
FV 453 Østre Ålefjærvei		Ytterligere skilting og oppmerking på Fv 453 mot kryss FV452 ulykkespunkt	Ikke påbegynt
FV 490 Østre Ringvei	Bispegra	Trafikert kryss med Bispegra, biler stopper ikke for fotgjengere	Ikke påbegynt
FV 461 Songdalsvegen	Slottevegen ved Finsland skole	Belysning av kryss	Gjennomført, det er også satt opp sikkert gjerde mot skolegården
FV 486 Tollbodgata	Kronprinsensgate og Holbergsgate	Tryggere krysningsspunkt i forbindelse med at Tollbodgata er forkjørsregulert	Ikke påbegynt
FV3968 Bergeveien		Tiltak mot flom	Midler bevilget i handlingsplan 2025.
FV 3968 Årosveien	Grønngjelet	Forsterket belysning gangfelt	Ikke påbegynt
FV 496 Kystveien	Holteveien- Tømmerstøveien	Veilys	Ikke påbegynt

Fylkeskommunen skal i tillegg gjennomføre en del mindre TS tiltak i 2025 som ikke ligger i kommunens trafikksikkerhetsplan:

- Utbedring av gangfelt Dvergsnesveien ved Korsvikhaven
- Utbedring av belysning Dvergsnesveien ved kryss til Sukkevannshallen
- Utbedring av gangfelt ved Gamle Årosveien
- Utbedring gangfelt ved Kroodden
- Utbedre gangfelt i Østerveien (del av innspill Barnetråkk Lund)
- Fartsreducerende tiltak og utbedring av belysning Østre Ringvei
- Gjennomføre trafikksikkerhetsvurdering ved Farvannsbakken, ny løsning for gående og syklende
- Utbedring fartshump ved Grim skole Møllevannsveien
- Utbedre krysningsspunkt ved bussholdeplass Dyreparken

Riksvei - tiltak

Vei	Strekning	Tiltak	Status
E18/FV 496 Sømsveien	Holdeplass Rona	Sikrere krysningspunkt for gående mellom holdeplasser	Inngår i ny løsning for Ronakrysset, forprosjekt under utarbeidelse.
RV41 Birkelandsveien	Boen bru - Grødum /Linkjellveien	Flere fartdempere i dagens 50 sone, utvidelse av 50 sone fra Kiløyna til Birkenesveien 2207, fartshump ved kryss Drangsholtveien, Mjølemoen og Skilleveien, utvidelse av gatebelysning	Tilbakemelding fra SVV 27.05.25. Velet anbefales å søke direkte til Statens vegvesen. Det vil bli utarbeidet reguleringsplan på strekningen.
RV 9 Setesdalsveien	Leirdalen	Utbedring av sikt i kryss	TS inspeksjon er gjennomført, sikten vil bli utbedret.
RV 41 Topdalsveien	Balchensvei	Videreføring av gang og sykkelvei lang riksveien forbi Hamresanden senter	Pågår
RV 41 Topdalsveien	Topdalsveien 299 (Solsletta nord) -333	Fortau/gang og sykkelvei	SVV skal igang med å utarbeide reguleringsplan på strekningen Solsletta Lintjønneveien
E39	vedFidjemoen	Gang og sykkelvei langs E39 mangler på et stykke ved Fidjemoen og syklist må sykle langs Fidjemoen, gs vei regulert i plan for Breimyrkrysset.	Ikke prioritert i den nærmeste tiden: lav trafikkmengde

Punkt 154/25: Høringsinnspill til «Planprogram til regional plan for vannforvaltning for vannregion Agder 2028-2033» og “Hovedutfordringer i vannregion Agder “

Bilag

Agder Fylkeskommune - vannforvaltningsplanen - offentlig høring av planforslaget og hovedutfordringer

Høringsversjon+-+Planprogram+for+Agder+vannregion+2028-2033 (5)

Høringsversjon+-+Hovedutfordringer+i+Agder+vannregion+2028-2033+. (7)

Forslag ARMU - høringsinnspill til planprogram og hovedutfordringer 2028-2033 vannregion Agder



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2024032020
Saksbehandler Alena Bohackova

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Areal- og miljøutvalget	12.06.2025	154/25

HØRINGSINNSPILL TIL «PLANPROGRAM TIL REGIONAL PLAN FOR VANNFORVALTNING FOR VANNREGION AGDER 2028-2033» OG «HOVEDUTFORDRINGER I VANNREGION AGDER»

AREAL- OG MILJØUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 12.06.2025 SAK 154/25

Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget godkjenner at høringsinnspill til planprogrammet og hovedutfordringer for vannforvaltningsplan 2028–2033 sendes til Agder Fylkeskommune slik som foreslått i vedlagt dokument.
(Enst.)

13.06.2025