

# REFERAT Areal- og miljøutvalget d. 07-12-2023

**Møtedato** Torsdag d. 07. december 2023 kl. 08:45

**Møtested** Bystyresalen

## Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
Protokoll fra møte i areal- og miljøutvalget 16.11.2023.....	5
1599 Heftenes småbåthavn - detaljregulering - offentlig ettersyn.....	7
Auglandskollen 8 – 13/85, klage på avslått søknad om fradeling av ny boligtomt.....	17
Paulen 251, 2/271 - klagebehandling - tilbygg til fritidsbolig.....	25
Parsell i Paulen – 2/2, dispensasjon for fradeling av parsell i strandsonen.....	27
1517 Kleplandsveien 4, 6 og 8 m.fl. - detaljregulering - sluttbehandling.....	37
1617 Detaljregulering, Holta 11 og 17 - sluttbehandling.....	51
1643 Detaljregulering Del av Andøyveien fortau - sluttbehandling.....	60
Møllevannsveien 16 - utbyggingsavtale - sluttbehandling.....	71
1580 E18 Ytre ringvei - detaljregulering - offentlig ettersyn.....	75
Tverrfaglig innsats – utfordringen vrakbåter med og uten eier.....	104
Referatsaker til areal- og miljøutvalget 7.12.2023.....	112
1230 E2 Områderegulering, Kvartal 49 – endring av områderegulering 1230 - sluttbehandling.....	115

## **Punkt .: Møtedokumenter**

### **Bilag**

Tilleggskart Areal- og miljøutvalget 07.12.2023

Møteinnkalling Areal- og miljøutvalget 07.12.2023



# Tilleggskart Areal- og miljøutvalget

---

Møtedato: 07.12.2023 kl. 08:45

Møtested: Bystyresalen

Arkivsak: 2023023577

---

<b>SAKSKART</b>	
32/23	1230E2 Områderegulering, Kvartal 49 – endring av områderegulering 1230 - sluttbehandling

Sign.  
Odd Nordmo  
Leder i utvalg

## **Punkt 20/23: Protokoll fra møte i areal- og miljøutvalget 16.11.2023**

### **Bilag**

Protokoll Areal- og miljøutvalget 16.11.2023



## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2023023577  
Saksbehandler Thore Granheim

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Areal- og miljøutvalget	07.12.2023	20/23

## PROTOKOLL FRA MØTE I AREAL- OG MILJØUTVALGET 16.11.2023

---

### AREAL- OG MILJØUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 07.12.2023 SAK 20/23

#### Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget godkjenner protokollen fra møte 16.11.2023.  
(Enst.)

11.12.2023

# **Punkt 21/23: 1599 Heftenes småbåthavn - detaljregulering - offentlig ettersyn**

## **Bilag**

1. Plankart sist datert 05.10.2023
2. Reguleringsbestemmelser datert 08.11.2023
3. Planbeskrivelse sist revidert 09.11.2023
4. Risiko og sårbarhetsanalyse
5. Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan
6. Overvannsrapport
7. Rapport - Biologisk mangfold
8. Rapport Heftenes, Norsk Maritimt Museum
9. Marin undersøkelse Heftenes
10. Tilbakemelding vedr fornminner på land
11. Notat veiteknisk gjennomgang - heftenesveien
12. Konsekvenser av økt parkeringsdekning
13. Parkeringsplass - snitt og tegning
14. Referat fra medvirkningsmøter
15. Innspill til oppstartsvarslet
16. Kjennelse jordskifte



Dato 17. november 2023  
Saksnr.: PLAN-20/02990-45  
Saksbehandler Anne Marit Tønnesland  
Godkjent av Eirik Heddeland Martens  
Venke Moe

**Saksgang**  
Areal- og miljøutvalget

**Møtedato**  
07.12.2023

## 1599 Heftenes småbåthavn - detaljregulering - offentlig ettersyn

Forslag til vedtak

1. Areal- og miljøutvalget legger detaljregulering for Heftenes småbåthavn med plankart sist datert 05.10.2023 og bestemmelser sist datert 08.11.2023, ut til offentlig ettersyn.

### Sammendrag

Planområde ligger på Vige, vest i Kristiansand kommune.



Fig. 1 – oversiktskart

Det planlegges etablering av småbåthavn med plass til 50 båter. Det er i dag en båthavn på stedet, og ny båthavn vil fremstå som en utvidelse av denne, mot nordøst. Begge vil imidlertid være selvstendige båthavner.



Fig. 2 – Dagens situasjon



Fig 3 – Planforslag

Det skal i tillegg til selve båthavna reguleres inn parkeringsplass, turvei/adkomstveg mellom parkering og ny småbåthavn, turdrag fra parkering til hytter, samt boder til oppbevaring. Det skal legges til rette med utsetningsrampe for kajakk. Det skal ikke etableres utsetningsrampe for båthengere, eller utsetningsplass for lastebil med kran.

Det er i dag en privat vei fra Trysnesveien og frem til båthavna. Det er i kjennelsen i fra Agder jordskifterett i møte 27.04.2023 sagt følgende: «Jordskifteretten påpeker at den fremforhandlede løsningen kun er knyttet til de som har inngått avtalen. Dette innebærer at begge advokater er enige i at jordskifteretten senere - om nødvendig - må fastsette bestemmelser/vedtekter for de nye båtplasseierne. Dette vil man komme tilbake når det foreligger en godkjent reguleringsplan». Jordskifteretten har konstatert at det ikke er kommet protester eller tiltredelse som innebærer at saken ikke kan stanses i påvente av reguleringsplanarbeidet. Dette legges med bakgrunn i dette til grunn at det vil bli inngått avtale om veirett.

Etablering av båthavn er i samsvar med kommuneplanen for Søgne kommune, og forslag til ny kommuneplan for Kristiansand kommune. Det legges ikke opp til utsettingsramper for båt, med tilhørende tungtrafikk, og trafikkbildet vil av den grunn ikke endres vesentlig. Regulert vei er en enfeltsvei, og det skal gjøres mindre utbedringer.

Plan- og bygningssjefen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef  
Sign.

Eirik Heddeland Martens  
Planleder  
Sign.

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur*

### **Vedlegg**

1. Plankart sist datert 05.10.2023
2. Reguleringsbestemmelser datert 08.11.2023
3. Planbeskrivelse sist revidert 09.11.2023
4. Risiko og sårbarhetsanalyse
5. Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan
6. Overvannsrapport
7. Rapport - Biologisk mangfold
8. Rapport Heftenes, Norsk Maritimt Museum
9. Marin undersøkelse Heftenes
10. Tilbakemelding vedr fornminner på land
11. Notat veiteknisk gjennomgang - heftenesveien
12. Konsekvenser av økt parkeringsdekning
13. Parkeringsplass - snitt og tegning
14. Referat fra medvirkningsmøter
15. Innspill til oppstartsvarslet
16. Kjennelse jordskifte

## BAKGRUNN FOR SAKEN

ViaNova Kristiansand AS har på vegne av Heftenes AS, fremmet detaljregulering for Heftenes småbåthavn. Hensikten med detaljreguleringen er å legge til rette for ny småbåthavn. Den nye havna vil fremstå som en naturlig utvidelse av eksisterende småbåthavn, men begge vil være selvstendige havner.

## Dagens situasjon

Det er ei mindre båthavn på stedet i dag. Ny båthavn skal etableres nordøst for eksisterende havn. Det er etablert en sti fra dagens parkeringsplass, ned til bryggene. Denne stien skal også benyttes til den nye båthavna

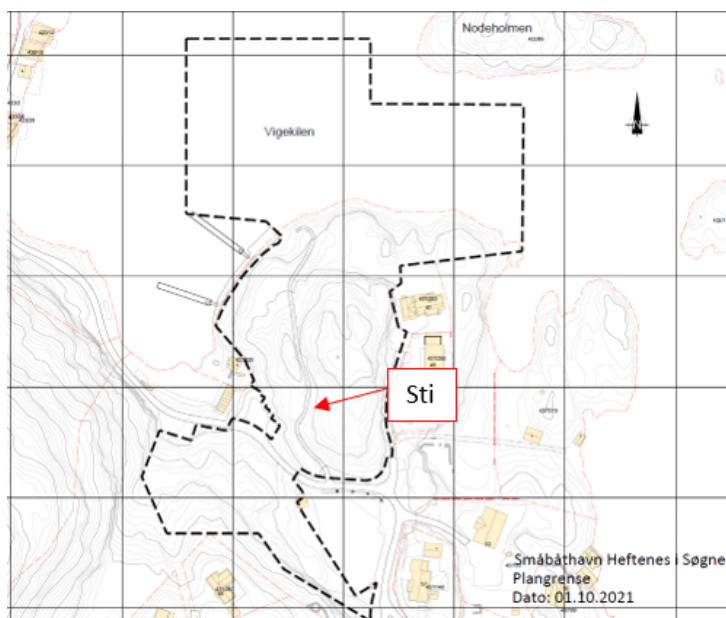


Fig. 4 – Planavgrensning

Det er i kommuneplanen angitt at det skal etableres en tursti gjennom, og forbi området. Tiltaket er av begrenset størrelse, og det kan av den grunn ikke stilles krav til ny tursti utenfor planområdet. Det reguleres imidlertid inn tursti innenfor området. Det har vist seg vanskelig å etablere tursti over privat brygge, vist på figuren til venstre under, og det er av den grunn lagt opp til ei sløyfe lenger øst.



Fig. 5 – tursti markert med rød farge

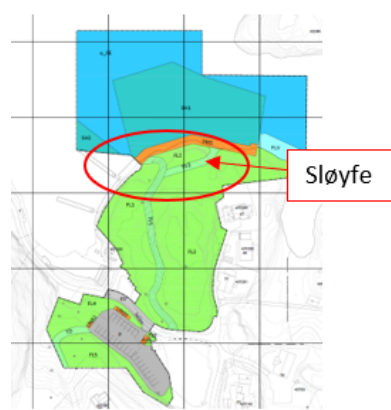


Fig. 6 – regulert tursti

Det er en grunneier i området. Utbygger har en avtale med grunneier om utvikling av området.

## **Planens innhold**

Hensikten med detaljreguleringen er å legge til rette for ny småbåthavn, med ca. 50 båt plasser. Det skal videre reguleres parkeringsplass, turvei/adkomstveg mellom parkering og ny småbåthavn, turdrag fra parkering til hytter, samt boder til oppbevaring og renovasjon.

Det planlegges 25 parkeringsplasser, som er en dekningsgrad på 0,5 p-plasser pr. båt plass. I kommuneplanens bestemmelser er det angitt en dekningsgrad på 0,3, men på grunn av båthavna's plassering anbefales det å øke dekningsgraden.

Det planlegges etablering av tursti som en del av anlegget. Allmenn tilgang sikres ved å tinglyse rettigheter til bruk. Det samme gjelder for badeområdet mot øst, mrk. FLV på plankartet.

En utvidelse av småbåthavna vil generere noe mer trafikk, men ganske lite i gjennomsnitt pr. dag gjennom hele året. Eksisterende vegstandard vurderes derfor å være tilstrekkelig for den planlagte utvidelsen av småbåthavna. For å bedre de trafikale forholdene noe, skal veien utbedres i form av møteplasser og bedret sikt, se «temakart utbedret vei» datert 09.06.2023.

Avfallshåndtering skal håndteres jf. avfallsteknisk norm. Det er avsatt areal ved parkeringsplass til avfallshåndtering på 3x6 m. Renovasjons bod skal etableres på avsatt areal. Dunkløsning skal benyttes.

Det er ikke kapasitet til 50 kW på dagens 230V linjer (for å kunne gi ladestrøm til ca. 10 båter, og 12 marinestolper (vanlig forbruksstrøm)). Dette betyr at det i første omgang ikke tilrettelegges for ladestrøm til el-båter.

Det er ønskelig med vannuttak ved bryggeanlegget. Det er vannledninger i sjøen tett på planlagt småbåthavn, og det har vært kontakt med ingeniørvesenet mtp. tilkopling. Endelig løsning vil bli avklart senere.

## **PLANPROSESSEN**

### **Gjeldende planer**

#### Kommuneplanens samfunnsdel og overordnet arealstrategi 2020 – 2030

I henhold til kommuneplanens satsningsområder svarer planforslaget godt opp mot satsningsområdet «attraktiv og miljøvennlig». I kommuneplanen står det blant annet at «Kristiansand tar vare på naturen og sikrer naturmangfoldet og kulturlandskapet». I utarbeidelsen av planforslaget er det gjort grundige utredninger angående naturmangfold og kulturminner.

I overordnet arealstrategi står det at Kristiansand kommune skal «sikre og videreutvikle overordnet og lokal grønnstruktur, med trygge forbindelser til boområder. Bevare 100-metersbeltet langs sjø og vassdrag, og tilrettelegge for allmenhetens bruk av strandsonen og elvebredder». I planforslaget skal eksisterende turvei videreføres, og det skal etableres turdrag fra eksisterende bebyggelse ned til regulert parkeringsplass som igjen legger til rette for tilkomst til sjøen.

#### Kommuneplanens arealdel 2018–2030

Kommuneplanens arealdel for Søgne 2018-2030 er gjeldene for området. I kommuneplanens arealdel er planområdet satt av til småbåthavn, grøntområder og samferdsel. Området er også avsatt til småbåthavn i kommuneplanens arealdel for Kristiansand 2023- 2024 som nå er under utarbeidelse.

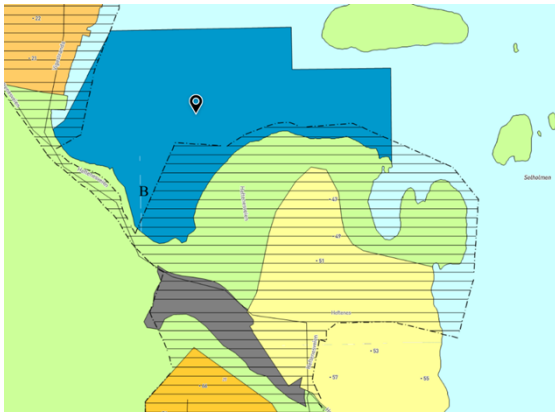


Fig. 7 – gjeldende kommuneplankart

### Reguleringsplan

Reguleringsplaner Hefteneset, plan ID: 2007122-2, vedtatt 22.11.2007 gjelder i dag for området. Reguleringsplanen omhandler blant annet boliger, fritidsboliger, parkering, privatsmåbåthavn, friluftsområde, mm.

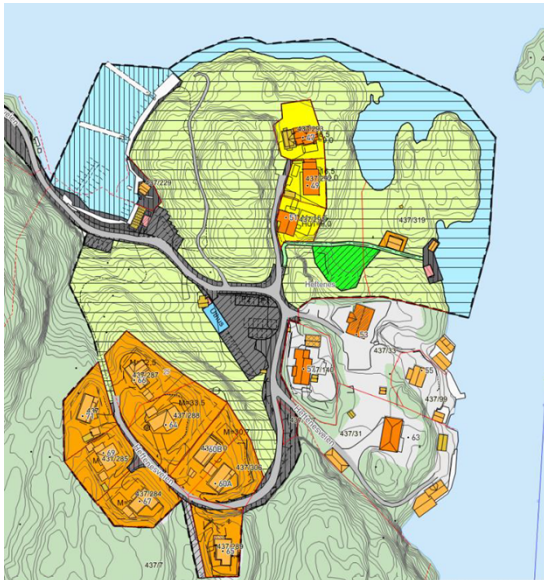


Fig. 8 – Gjeldende reguleringsplankart

### **Melding om oppstart**

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 13.10.2021 med frist 10.11.2021. Det kom inn 14 merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i planbeskrivelsen.

Hovedproblemstillingene i innkomne merknader gjelder:

- Veien inn til området. Momenter vedrørende bruk av veien kommenteres ikke ettersom veisaken har vært i jordskifteretten, og det ser ut til at det blir inngått enighet om bruken. Med hensyn til standard, skal veien utbedres noe. Det må i den forbindelse inngås avtale med berørte parter.
- Hensynet til dyreliv, og biologisk mangfold. Utbyggingen av flytebryggeanlegget vil ha negativ betydning for det biologiske mangfoldet, i form av økte forstyrrelser. Det er imidlertid gjennomført avbøtende tiltak med å redusere antall båtplasser, ved å ikke etablere opplagingsplass for båter med tilhørende forurensing fra båtpuss, samt at det er stilt krav til bruk av personer med artskunnskap i anleggsfasen. Det er ikke avdekket vesentlige forhold som er til hinder for etablering av båthavna.
- Småbåthavna ligger nær Hummervikholmen hvor Norges eldste hodeskalle "Sol" ble funnet. Konservator skal kontaktes i forhold til en evt. skilting.

### **Ekstern medvirkning**

Det ble gjennomført et informasjons- og dialogmøte med grunneiere, naboer og interesseparter 07.12.2021. Det var mulighet til å delta både fysisk på Samfundets skole - Oftenes vrimehall, og på teams grunnet korona pandemien. Referat fra møtet ligger ved planforslaget.

Elevrådet ved Lunde skole ble presentert for utbygging av Heftenes småbåthavn den 02.02.2022. Møtet ble gjennomført på teams grunnet korona pandemien. Elevene fikk mulighet til å drøfte bruken av området, samt beskrive lekeområder i lokalmiljøet. Ønsker fra elevene på Lunde skole rundt Heftenes småbåthavn var følgende:

- Bålplass
- Lavvo
- Klatrestativ
- Forbedret badeplass/ stupebrett
- Benker/ samlingsplass

Referat fra møtet med elevrådet ved Lunde skole ligger vedlagt.

Det har vært god og hyppig dialog mellom tiltakshaver og eiere av adkomstvei (Heftenesveien). Tiltakshaver har avholdt medvirkningsmøter med veieiere, samt gjennomført møter og befarings med styret i veilaget. Veilaget holdt ordinært årsmøte 30.04.2023 hvor tiltakshaver informerte om planarbeidet så langt. Det ble gjort avtale mellom tiltakshaver og involverte veieiere om bruk av vei/veirett 17.02.2023. Nye vedtekter skal avklares i Jordskifte etter godkjent reguleringsplan. Det ble avholdt forberedende rettsmøte med Agder Jordskifterett den 16.11.2022.

Tiltakshaver har gjennomført et medvirkningsmøte med formann i eksisterende småbåthavn. Formann fikk informasjon om tiltaket, og mulighet til å komme med innspill.

### **Intern medvirkning**

Saken har vært diskutert i samarbeidsgruppa. Det foreligger ingen interne uenigheter.

### **PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET**

Detaljreguleringen Heftenes småbåthavn forholder seg til føringene som er gitt i kommuneplanens arealdel. Det er gjennomført god kartlegging og befarings av området. Biologisk mangfold har blitt undersøkt og kartlagt både på land og i sjø. I tillegg er det utarbeidet et miljøprogram (MP) for småbåthavna. Det er blitt gjennomført undersøkelser av kulturminner i sjø, samt avklaringer på land, hvor det ikke ble gjort noen registreringer. Atkomstveg (Heftenesveien) er vurdert i forhold til teknisk standard, kapasitet og sikkerhet.

#### Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet. Lokasjon for automatisk fredet kulturminne utenfor planområdet (SOL) vil ikke bli påvirket av tiltaket.

#### Barn og unges interesser

Tiltaket utløser ikke krav om erstatningsareal for barn og unge. Det ble gjennomført møte med elevrådet på Lunde skole, hvor det ble opplyst at 1-2 elever bor i tilknytning til planområdet, og at de hadde lite kjennskap til barns bruk av området, men opplyste at noen elever brukte området til turområde og badeplass. Ønsker fra elevene i området rundt båthavn var bålplass, lavvo, klatrestativ, forbedret badeplass/stupebrett, benker/en samlingsplass. Det legges opp til etablering av mindre tiltak, slik som benker, bålplass ol. innen friluftsfornål «FL3». Dette vil kunne bidra til å øke barn og unges interesse for området.

### Universell utforming

Eksisterende gangadkomstvei følger terrenget, og har en bratt stigning, og følger ikke kravene for universell utforming. Endringer som må gjøres for at gang adkomstvei skal være universelt utformet krever større terrenginngrep, noe som ikke er ønskelig med tanke på nedbygging av natur.

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er ikke avdekket noen risiko for uønskede hendelser i planområdet hvor det er behov for nærmere utredninger.

### Matjord

Det omdisponeres ikke matjord.

### Klima- og miljøkonsekvenser

Arealbruk:

Plantiltaket har en størrelse på ca. 22 daa. Hvorav det meste av arealet er sjø og grøntområder. Resterende areal er avsatt til parkering, vei og småbåtanlegg. Planområdet vil i liten grad endre på eksisterende areal.

Transport:

Avstanden til Tangvall sentrum, gjør at det forventes at de fleste av brukerne av småbåthavnen vil bruke bil som transportmiddel. Det tilrettelegges for 25 nye parkeringsplasser.

Natur (nedbygging av ulike markslag):

Etablering av parkeringsplass vil føre til noe nedbygging av skog. Som vist tidligere er dette skog med lav bonitet og i et begrenset areal. Biolog skriver i sin rapport at etablering av parkeringsplass ikke kommer i konflikt med spesielle naturkvaliteter. Det er ingen dyrket mark eller myrer som blir berørt av planområdet.

En småbåthavn bestående av flytende elementer og en enkel gangbrygge langs land er langt mer skånsomt sammenlinket med anlegg som medfører utfylling i sjø. Tiltaket er i tråd med kommuneplanens arealdel. Tiltaket innebærer tiltak i strandsonen og har samlet sett negative miljø- og klimakonsekvenser.

### Naturmangfoldloven §§ 8-12

#### § 8 Kunnskapsgrunnlaget

- Området er undersøkt med hensyn til naturmangfold, jf. rapport datert 30.10.2023. Det er foretatt registreringer både på land og i vann. Kunnskapsgrunnlaget anses for å være godt.

#### § 9 Føre-var prinsippet

- Det er flere usikkerhetsmomenter i forhold til forstyrrelser av sjøfugl både hekkende og overvintrende arter. Utbyggingen av flytebryggeanlegget vil ha negativ betydning for det biologiske mangfoldet, i form av økte forstyrrelser (båttrafikk og annen aktivitet ved økt menneskelig aktivitet), forurensing, tap av areal med truede arter som blant annet lind i forhold til dagens situasjon. Hver enkelt faktor har trolig liten påvirkning, men totalt har det en negativ effekt. Det anbefales av den grunn avbøtende tiltak, jf. rapport om naturmangfold datert 30.10.2023.

#### § 10 Samlet belastning

- Reguleringsplanområdet er bare en liten del av et større økosystem. Dette kan betraktes som hele Vigekilen, og landområdene omkring. Dette betyr at tiltak i nærområdene også må vurderes, dvs. at effekten på tilgrensende arealer må vurderes som hensynet til hekkeholmer og overvintringsområder for fugl, forekomster av rødlistearter i nærområdene. Tiltaket er av begrenset størrelse. Samlet belastning for arten i distriktet anses ikke for å bli skadelidende.

#### § 11 Kostnader

- Kostnadene bæres av tiltakshaver.

#### § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode

- Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder skal benyttes.

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

#### Økonomiske konsekvenser for kommunen

- Planforslaget medfører ingen kostnader for kommunen.

#### Folkehelse

Plantiltaket tilrettelegger for sjønære aktiviteter som vil kunne bidra til økt aktivitet utendørs. Det skal også etableres en utsetningsbrygge for kajakk, som vil kunne bidra til å gjøre det enklere å utføre aktiviteter som padling, sup-brett (padle board) eller lignende. Store deler av planområdet reguleres til «friluftsmål», hvor det kan legges til rette for etablering av friluftslivfremmende aktiviteter i deler av regulerte formål («FL3»).

#### Støy

Det vil være noe støy fra en båthavn, og det er en blanding av seilbåter og motorbåter. Dette er likevel begrenset da tiltaket kun omhandler 50 båtplasser, og det kun vil være aktuelt for korte tidsperioder få dager i året.

#### Forurensning

Det skal ikke være tilrettelagt for å heve båt fra vann til land, og heller ikke vinteroppstilling for båt. Det gjør at mulige forurensningselementer med tanke på vedlikeholdsarbeid i form av båtpuss, maling og lignende unngås. Noe forurensning som naturlig følger med en småbåthavn er å forvente. Tiltaket er likevel i et lite omfang, og forurensning fra småbåthavnen vil ikke kunne skape stor miljøskade.

#### Vannmiljø, vannforskriften § 12

Det er gjort vurderinger etter vannforskriften § 12, dvs. gjort vurderinger av etablering flytebryggeanlegget i forhold til forurensning og forstyrrelser i forhold til fugl, både i hekketiden og for overvintrende arter. Det er også gjort en forenklet marin undersøkelse blant annet tatt sedimentprøver fra reguleringsplanområdet i sjø, tatt videoopptak fra området som er brukt for å dokumentere tilstanden i reguleringsplanområdet.

#### Oppsummering

Konsekvensene av planforslaget er tilstrekkelig utredet. Planforslaget er, med unntak av parkeringsdekning, i tråd med kommuneplanens arealdel. Plan og bygg anbefaler at reguleringsplanen for Heftenes småbåthavn med plankart sist datert 05.10.2023 og reguleringsbestemmelser datert 08.11.2023 legges ut på offentlig ettersyn.

Anne Marit Tønnesland, 13.11.2023

# **Punkt 22/23: Auglandskollen 8 – 13/85, klage på avslått søknad om fradeling av ny boligtomt**

## **Bilag**

1. Søknad om fradeling
2. Merknad Auglandskollen 4
3. Merknad Auglandskollen 10
4. DOK-analyse
5. Mangelbrev og varsel om avslag
6. Svar på mangelbrev - avkjørselstillatelse
7. Nabomerknader oversendes for uttalelse
8. Tiltakshavers svar til nabomerknadene
9. Plan- og bygningssjefens vedtak av 17.10.2023
10. Klage på avslag av 07.11.2023



Dato 20. november 2023  
Saksnr.: KLAGE-23/03188-2  
Saksbehandler Kamilla Gjersøe Bjørnaali  
Godkjent av Arne Kjell Brunnes  
Venke Moe

**Saksgang**  
Areal- og miljøutvalget

**Møtedato**  
07.12.2023

## **Auglandskollen 8 – 13/85, klage på avslått søknad om fradeling av ny boligtomt**

Forslag til vedtak

[Areal- og miljøutvalget opprettholder plan- og bygningssjefens vedtak av 17.10.2023. Klagen av 07.11.2023 tas ikke til følge. Saken oversendes Statsforvalteren i Agder for endelig klagebehandling.](#)

### **Sammendrag:**

Saken gjelder klage på avslått søknad om fradeling av en ny boligtomt.

Søknad om fradeling av en ny boligtomt fra Auglandskollen 8 er avhengig av dispensasjon fra kravet til utarbeidedes av reguleringsplan i kommuneplan for Kristiansand kommune (gamle Kristiansand kommune) § 2.

Spørsmålet i saken er om det skal gis dispensasjon fra plankravet, eller om en eventuell utvikling/fortetting på Auglandskollen 8 må skje gjennom reguleringsplan.

I avslaget vektla plan- og bygningssjefen at fradelingen kan fremstå som en trinnvis utvikling av Auglandskollen 8. Videre ble forhistorien knyttet til eiendommen hensyntatt. Kommunens planavdeling har tidligere presisert at trafikksikkerhetstiltak/fortau for Auglandsveien/Broveien må være avklart før det kan være aktuelt å iverksette en fortetting for Auglandskollen 8. Det ble også vektlagt at det finnes andre store boligeiendommer i området som kan tenkes delt, og at en eventuell fortetting av området derfor bør vurderes gjennom reguleringsplan.

Vedtaket ble påklaget av tiltakshaver den 07.11.2023. I klagen står det skrevet at området allerede er utbygd med spredt boligbebyggelse og at eiendommen er godt egnet for fortetting. Tiltakshaver mener det er urimelig å kreve gjennomføring av en reguleringsprosess for å fradele en ny boligtomt. Det vises også til at avkjørsel er godkjent av ingeniørvesenet.

Plan- og bygningssjefen kan ikke se at det er gitt nye momenter i klagen som gjør at vedtaket av 17.10.2023 må endres.

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef

Sign.

Arne Kjell Brunnes  
Byggesaksleder

Sign.

*Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift*

#### Vedlegg

1. Søknad om fradeling
2. Merknad Auglandskollen 4
3. Merknad Auglandskollen 10
4. DOK-analyse
5. Mangelbrev og varsel om avslag
6. Svar på mangelbrev og avkjørselstillatelse
7. Nabomerknader oversendes for uttalelse
8. Tiltakshavers svar til nabomerknadene
9. Plan- og bygningssjefens vedtak av 17.10.2023
10. Klage på avslag av 17.11.2023

Sakens øvrige dokumenter foreligger elektronisk

## SAKSFREMSTILLING

### Oversiktskart



*Auglandskollen 8 er markert i rødt.*

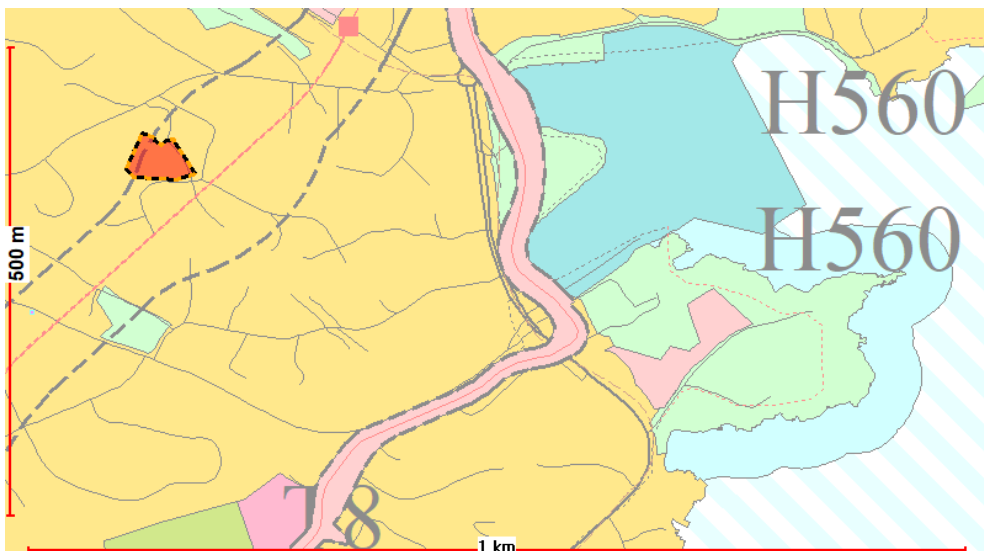
### Gjeldende plangrunnlag

Parsellen er omfattet av kommuneplan for Kristiansand kommune 2011-2022 (gamle Kristiansand kommune), plannr. 4204-1055, godkjent 22.06.2011. I kommune(del)planen er parsellen avsatt til formål bebyggelse og anlegg.

Deler av parsellen er også omfattet av kommune(del)plan RV 456 Vågsbygdveien, plannr. 113, godkjent 24.01.2007. Kommune(del)planen er retningsgivende for regulering og bygging av ny RV 456 Vågsbygdvei.

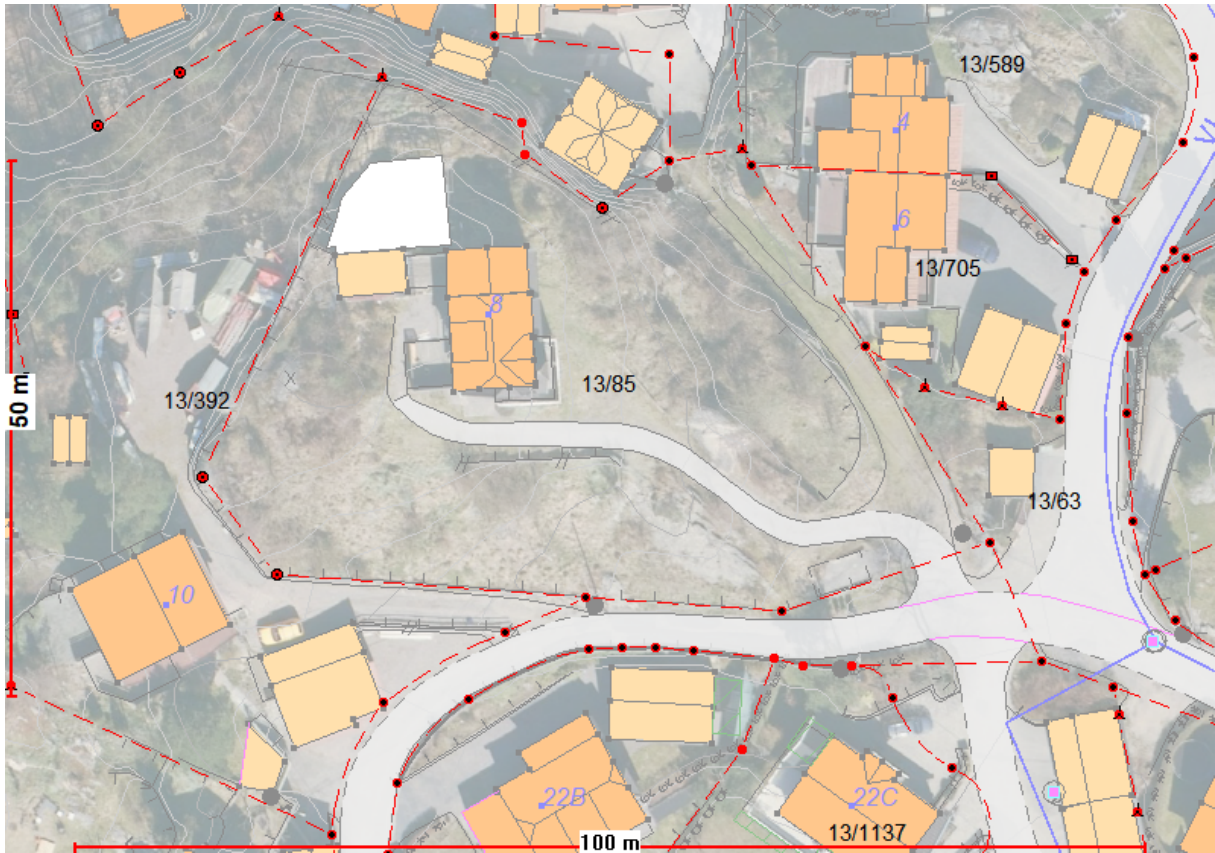
Kommune(del)planen for Vågsbygdveien gjelder foran kommune(del)plan for Kristiansand, jf. kommune(del)plan for Kristiansand § 1 punkt 1. Når det ikke foreligger motstrid, supplerer kommune(del)planen for Kristiansand kommune(del)planen for Vågsbygdveien, jf. kommune(del)plan for Kristiansand § 1 punkt 5. Det foreligger ikke motstrid mellom de to planene hva gjelder Auglandskollen 8. De to kommune(del)planene supplerer dermed hverandre.

Det foreligger ikke reguleringsplan for parsellen som søkes fradelt. Omsøkt fradeling er dermed avhengig av dispensasjon fra plankravet i kommune(del)plan for Kristiansand § 2.



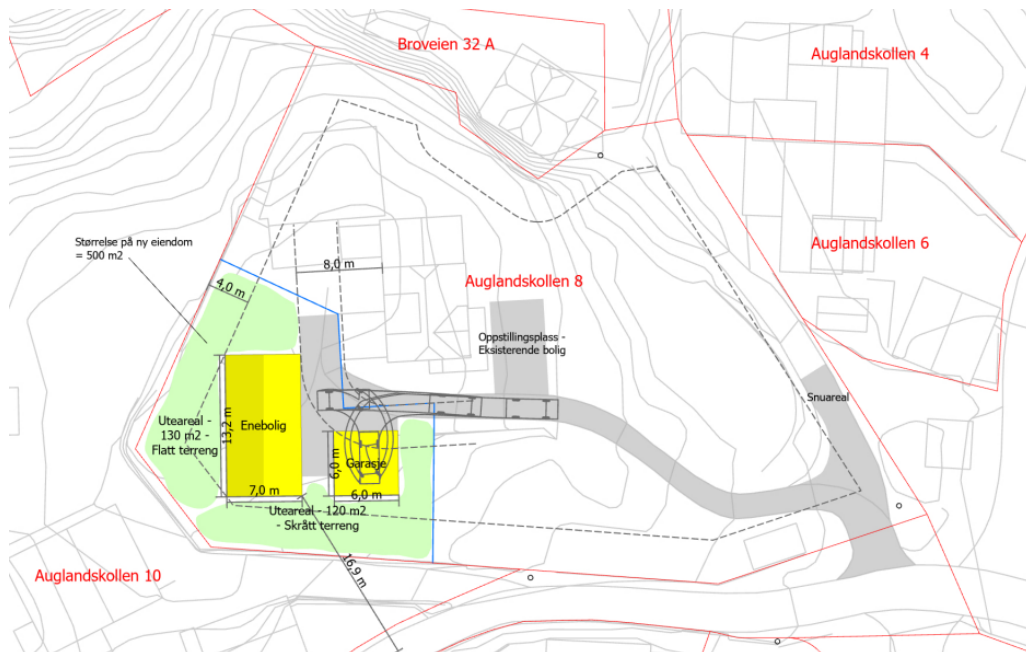
## Eksisterende forhold

Auglandskollen 8 har en beregnet tomtestørrelse på 2364 m<sup>2</sup>. Eiendommen er bebyggt med en enebolig, og et garasjeuthus/anneks til bolig.



## Søknaden

Søknad om fradeling av en ny boligtomt ble mottatt 08.08.2023 og supplert 15.09.2023. Det er søkt om dispensasjon fra plankravet. Den omsøkte fradelingen er vist i situasjonskartet under.



### **Uttalelser/samtykke/tillatelse fra annen myndighet**

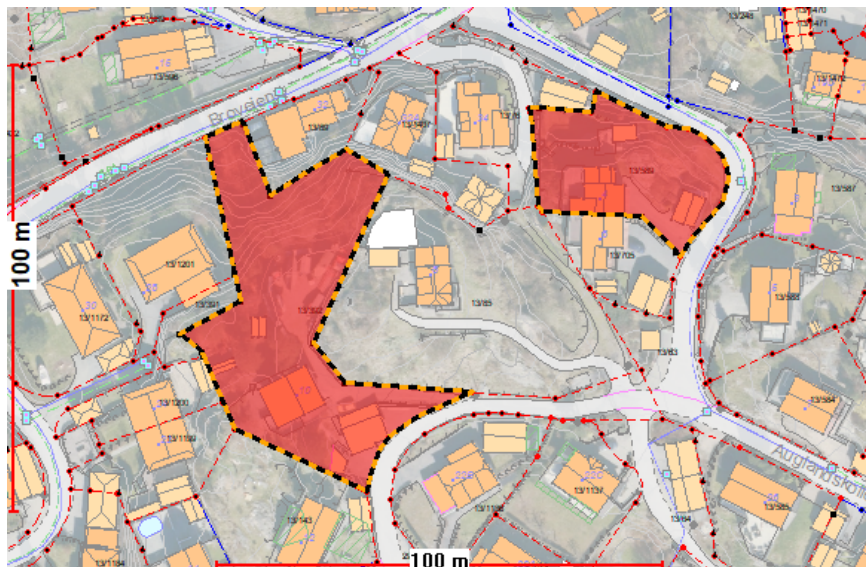
Det er ikke innhentet uttalelser til saken da annen myndighets ansvarsområde ikke ble ansett for å være berørt.

Avkjørselstillatelse er gitt i ingeniørvesenets vedtak av 15.09.2023.

### **Merknader/protester**

Det har innkommet merknader/protester fra to naboer, herunder hjemmelshaverne for Auglandskollen 4 og 10.

Auglandskollen 4 og 10 er markert i rødt i situasjonskartet under. Auglandskollen 8 ligger mellom de to eiendommene.



Merknaden fra hjemmelshaverne for Auglandskollen 4 går på trafikksikkerheten i området. Det skrives at det er stor trafikk i området, og at ytterligere bebyggelse vil øke trafikkbildet. Hjemmelshaverne skriver at de har bevitnet både kollisjoner og nestenulykker. De skriver at de har fått beskjed fra kommunen om at det ikke vil skje noen ytterligere oppdeling/utbygging før ny gang- og sykkelsti er på plass.

Hjemmelshaver for Auglandskollen 10 har innvendt at den omsøkte fradelingen ser ut som en trinnvis fortetting av Auglandskollen 8, og at han regner med at utbygger har planer for videre utbygging av eiendommen.

### **Tilsvaret til merknader/protester**

Merknadene er besvart av tiltakshaver som blant annet skriver at en høyere utnyttelse av eiendommen tidligere har blitt vurdert, men at det er konkludert med at det er ønskelig å fradele en ny boligtomt.

Det skrives at det tidligere har vært varslet oppstart for reguleringsarbeid for Broveien og Auglandsveien og at det ikke synes å ha vært særlig fremgang i reguleringsarbeidet siden 2011. Tiltakshaver mener at det er urimelig å kreve en planprosess for fradeling fra Auglandskollen 8 når konsekvensene av fradelingen er små og planprosessen har tatt lang tid.

### **Plan- og bygningsseksjonens vedtak av 17.10.2023**

Søknaden ble avslått i vedtak av 17.10.2023. I avslaget vektla plan- og bygningsseksjonen at fradelingen kan fremstå som en trinnvis utvikling av Auglandskollen 8.

Videre ble forhistorien knyttet til eiendommen hensyntatt. Kommunens planavdeling har tidligere uttrykt at trafikksikkerhetstiltak/fortau for Auglandsveien/Broveien må være avklart før det kan være aktuelt å iverksette en fortettingsprosess for Auglandskollen 8.

Det ble også vektlagt at det finnes andre store boligeiendommer i området som kan tenkes delt og at en eventuell fortetting av området derfor bør vurderes gjennom reguleringsplan.

### Klage av 07.11.2023

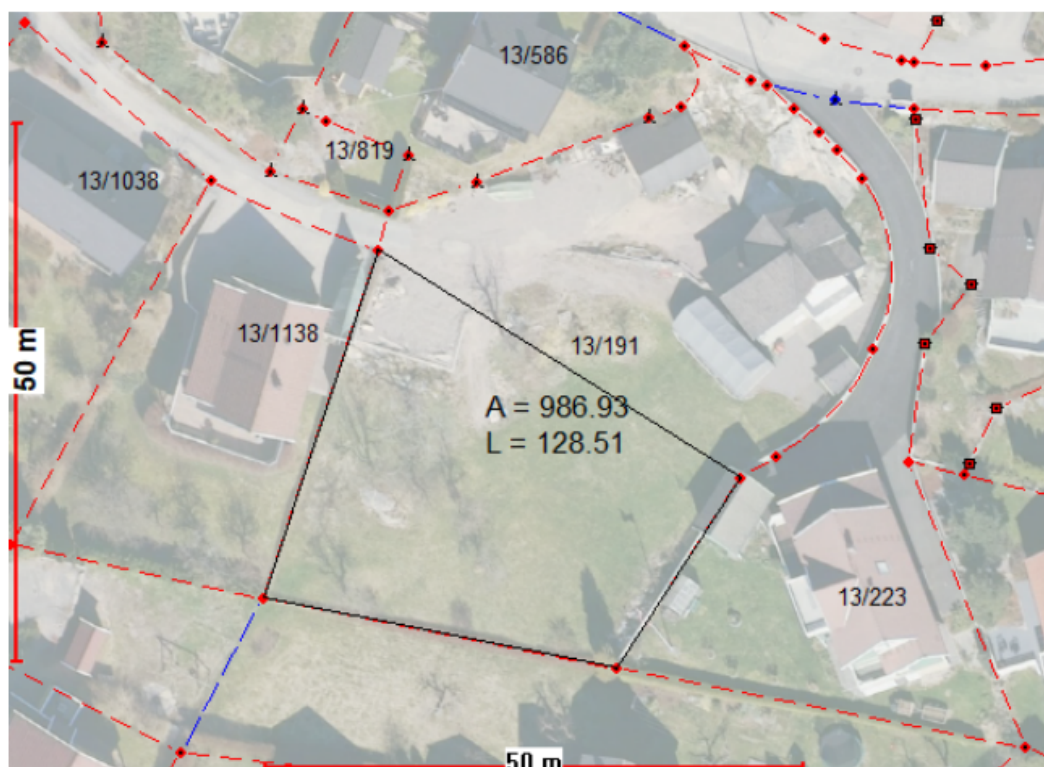
Vedtaket ble påklaget av tiltakshaver 07.11.2023. I klagen står det skrevet at området allerede er utbygd med spredt boligbebyggelse og at eiendommen er godt egnet for fortetting. Tiltakshaver kan ikke se at en dispensasjon fra plankravet vil hindre en fremtidig utvikling av område, eller forhindre forutsigbar utvikling for kommunen.

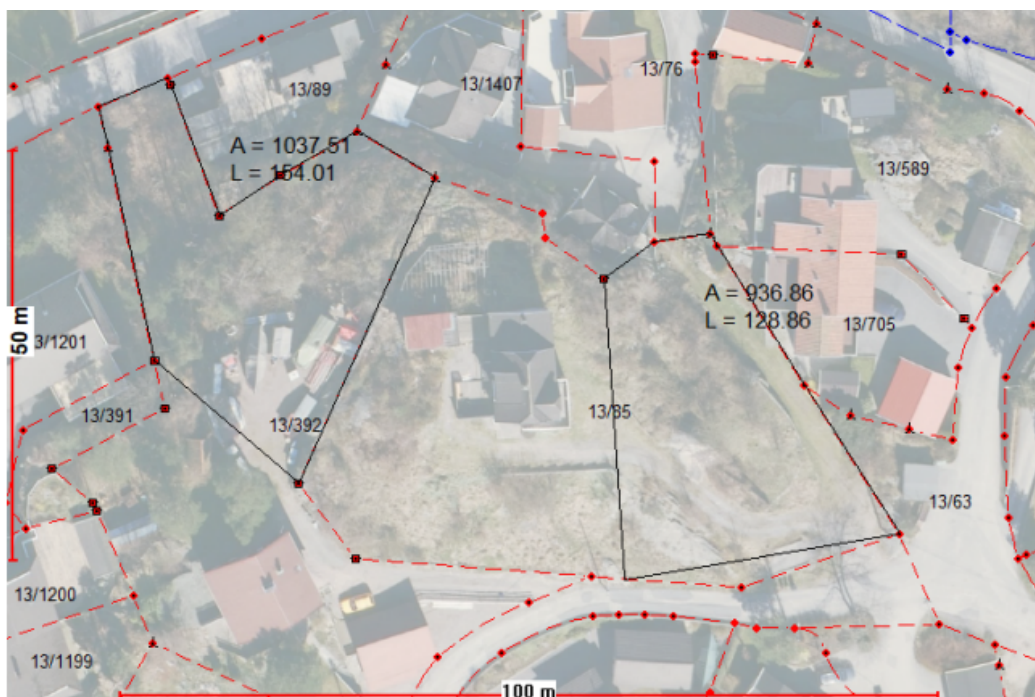
Tiltakshaver mener det er urimelig å kreve gjennomføring av en reguleringsprosess for å fradele en boligtomt fra Auglandskollen 8. Det vises også til at avkjørsel er godkjent av ingeniørvesenet.

### Plan- og bygningssjefens vurdering

Plan- og bygningssjefen kan ikke se at det i klagen er anført nye momenter som er av avgjørende betydning for saken.

Situasjonskartene under viser en ytterligere mulig fradeling fra Auglandskollen 8, samt mulige fradelinger fra Auglandskollen 10 og 30.





Det er fremdeles plan- og bygningssjefens vurdering at en eventuell fradeling av Auglandskollen 8 bør vurderes gjennom reguleringsplan. Det er spesielt behovet for å få en helhetlig vurdering av trafikksikkerhetstiltak og andre fortettingsmuligheter i området som taler for å fastholde plankravet.

Areal- og miljøutvalget anbefales å opprettholde plan- og bygningssjefens avslag.

Kamilla Gjersøe Bjørnaali, 15.11.2023.

# **Punkt 23/23: Paulen 251, 2/271 - klagebehandling - tilbygg til fritidsbolig**

## **Bilag**

Tilleggsinformasjon Paulen 251 2\_271\_0\_0

Paulen 251 2/271/0/0 - Ber om tilleggsopplysninger til klage

ALT 2 5kvm E-2 Plan 1 etg. Snitt

1-Paulen 251, 2-271-0-0 - Avslag på dispensasjon for tilbygg til fritidsbolig

ALT 2 5kvm E-1 Fasader

Klage på avslag Paulen 251. pdf11 (1)

ALT 2 5kvm E-3 Plan 2 etg. snitt

ALT 1 8,6kvm E-2 Plan 1 etg Snitt

ALT 1 8,6 kvm E-3 Plan 2 etg. Snitt

ALT 1 8,6 kvm E-1 Fasader

Tilleggsinfo etter klage Paulen 251 2-271-0-0 - Ber om tilleggsopplysninger til klage[89] copy

Application

Paulen 251, 2/271/0/0 - Avslag på dispensasjon for tilbygg til fritidsbolig

Site plan

Site plan

Dispensation

Site plan

Tegning ny fasade

Tegning ny plan

Tegning nytt snitt



## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2023002907  
Saksbehandler Elin Pettersen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Areal- og miljøutvalget	07.12.2023	23/23

## PAULEN 251, 2/271 - KLAGEBEHANDLING - TILBYGG TIL FRITIDSBOLIG

---

### AREAL- OG MILJØUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 07.12.2023 SAK 23/23

#### Areal- og miljøutvalgets vedtak:

Areal- og miljøutvalget sender saken i retur for at tiltakshaver kan trekke klagen og be om at redusert tiltak med størrelse inntil 130 kvm blir behandlet.  
(Enst.)

#### Forslag:

Plan- og bygningssjefen fremmet følgende innstilling:

«Areal- og miljøutvalget opprettholder plan- og bygningssjefens vedtak av 09.01.2023. Klagen fra tiltakshaver Gunn Marie Sandrib Jensen tas ikke til følge. Saken oversendes Statsforvalteren i Agder for endelig klagebehandling.»

Høyre fremmet følgende utsettelsesforslag:

«Areal- og miljøutvalget sender saken i retur for at tiltakshaver kan trekke klagen og be om at redusert tiltak med størrelse inntil 130 kvm blir behandlet.»

#### Voteringer:

Ved alternativ votering ble Høyre sitt utsettelsesforslag ble enstemmig vedtatt.

11.12.2023

## **Punkt 24/23: Parsell i Paulen – 2/2, dispensasjon for fradeling av parsell i strandsonen**

### **Bilag**

1. Opprinnelig søknad
2. Mangelbrev med varsel om avslag
3. Korrespondanse vedrørende varsel om avslag
4. Supplerende søknadsdokumenter (personnummer retusjert)
5. Utsettelse av frist for å sende inn manglende dokumentasjon
6. Supplerende søknadsdokumenter
7. Utsettelse av frist for å fremme saken for politisk behandling
8. Presisering av at parsellen ligger i Paulen
9. Anmodning om uttalelse Parkvesenet
10. Anmodning om uttalelse Statsforvalteren i Agder
11. DOK-analyse
12. Uttalelse fra Parkvesenet



Dato 28. november 2023  
Saksnr.: DELE-23/01738-12  
Saksbehandler Kamilla Gjersøe Bjørnaali  
Godkjent av Arne Kjell Brunnes  
Venke Moe

**Saksgang**  
Areal- og miljøutvalget

**Møtedato**  
07.12.2023

## **Parsell i Paulen – 2/2, dispensasjon for fradeling av parsell i strandsonen**

Forslag til vedtak:

Areal- og miljøutvalget avslår søknad om dispensasjon fra forbudet mot tiltak innenfor 100-metersbeltet fra strandlinjen i pbl. § 1-8 andre ledd og kommune(del)planenes LNF-formål for fradeling av en parsell fra gnr. 2 bnr. 2. Fradelingen vil medføre en vesentlig tilsidesettelse av de hensyn LNF-formålet og pbl. § 1-8 andre ledd skal ivareta, og fordelene ved å gi dispensasjon er ikke klart større enn ulempene.

### **Sammendrag**

Søknaden gjelder fradeling av en parsell på ca 22 m<sup>2</sup> fra gnr. 2 bnr. 2. Parsellen ligger i Paulen.

Spørsmålet i saken er om parsellen kan fradeles som en selvstendig eiendom, eller om parsellen må forbli en del av eiendommen gnr. 2 bnr. 2.

Fradelingen er i strid med, og derfor avhengig av dispensasjon fra, forbudet mot tiltak innenfor 100-metersbeltet fra strandlinjen i pbl. § 1-8 andre ledd og kommune(del)planenes arealformål (LNF).

Fradelingen isolert sett vil ikke medføre noen visuelle endringer. Plan- og bygnings sjefen vurderer likevel at den omsøkte fradelingen kan tilrettelegge for økt privatisering av parsellen. En delingstillatelse kan blant annet anvendes som et argument for å senere søke om å bebygge parsellen. Parsellen ligger i et meget tett bebygget område og det vurderes som viktig å ivareta sjøgløttet som parsellen gir.

I sak BYGG-20/02467 av slo plan- og bygnings sjefen søknad om til å oppføre brygge på parsellen. Klage fra tiltakshaver ble ikke tatt til følge av By- og stedsutviklingsutvalget i møte 03.09.2020, og Statsforvalteren tok heller ikke klagen til følge i vedtak av 19.11.2020. Plan- og bygnings sjefen viser til denne saken, og vurderer at det heller ikke bør gis tillatelse til å fradele parsellen som en selvstendig eiendom.

Plan- og bygnings sjefen anbefaler at dispensasjonssøknaden avslås.

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef

Arne Kjell Brunnes  
Byggesaksleder

Sign.

Sign.

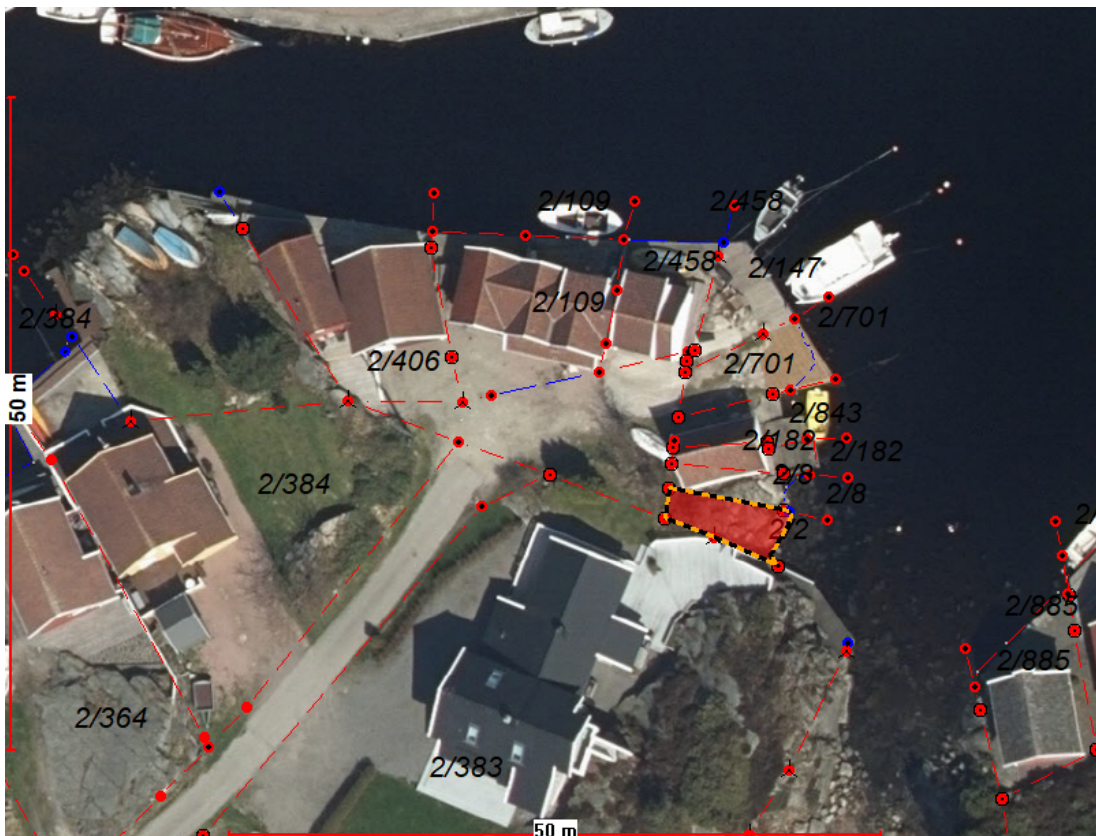
*Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift*

Vedlegg:

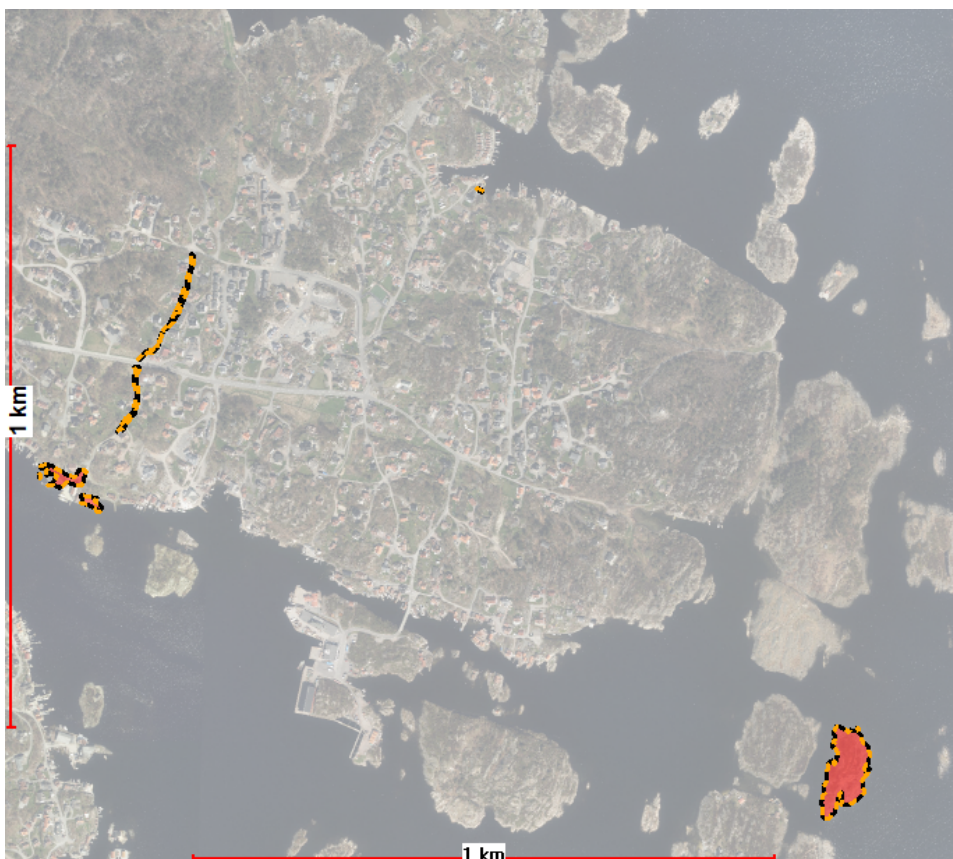
1. Opprinnelig søknad
2. Mangelbrev med varsel om avslag
3. Korrespondanse vedrørende varsel om avslag
4. Supplerende søknadsdokumenter
5. Utsettelse av frist for å sende inn manglende dokumentasjon
6. Supplerende søknadsdokumenter
7. Utsettelse av frist for å fremmes saken for politisk behandling
8. Presisering av at parsellen ligger i Paulen
9. Anmodning om uttalelse Parkvesenet
10. Anmodning om uttalelse Statsforvalteren i Agder
11. DOK-analyse
12. Uttalelse fra Parkvesenet

# SAKSFREMSTILLING

## Oversiktskart



Parsellen som søkes fradelte er markert i rødt



Gnr. 2 bnr. 2 er markert i rødt. Det er teigen i nord (i Paulen) som søkes fradelte.

## Gjeldende plangrunnlag

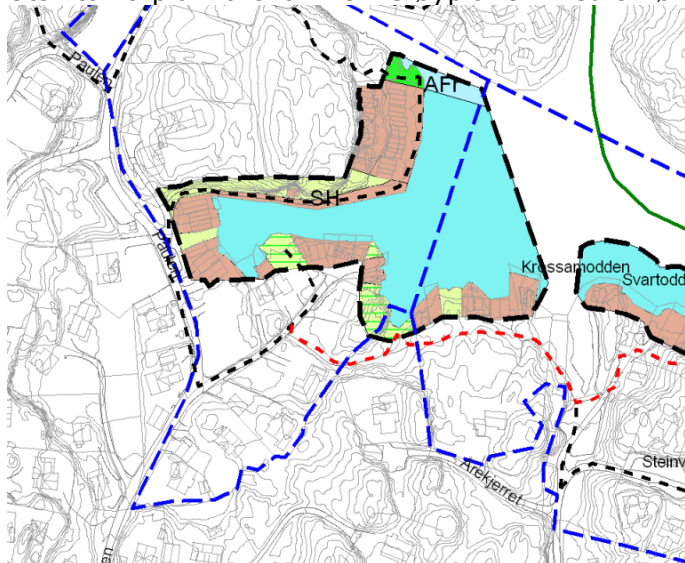
Det foreligger ikke reguleringsplan for parsellen.

Parsellen er omfattet av kommuneplan for Kristiansand kommune 2011-2022 (gamle Kristiansand kommune), plannr. 4204-1055, godkjent 22.06.2011. I kommune(del)planen er parsellen avsatt til LNF-formål.

Parsellen er også omfattet av kommunedelplan for Flekkerøy, deler av strandsona, vedtatt 21.06.2011 av Miljøverndepartementet. Også i denne planen er parsellen avsatt til LNF-formål, her med retningslinjer, herunder viktige landskaps-turvegdrag/grønnstruktur der bygge- og anleggstiltak ikke bør tillates.

I henhold til kommune(del)planen for Kristiansand § 1 punkt 3 går Flekkerøyplanen foran ved motstrid mellom de to planene. Der det ikke er motstrid mellom planene, supplerer disse hverandre. Parsellen er avsatt til LNF-formål i begge planene, og planene supplerer derfor hverandre.

Utsnitt fra plankart for Flekkerøyplanen med tilhørende tegnforklaring:



**KRISTIANSAND KOMMUNE**  
Kommunedelplan for Flekkerøya, deler av strandsonen



**BYGGEOMRÅDER (PBL §20-4, 1.LEDD NR. 1)**

- Boligområde
- E Erverv
- Erverv - lager
- Fritidsbebyggelse
- Frilandsområde
- Annet byggeområde, Sjøbod/lager, brygge
- SH SH Annet byggeområde, Småbåthavn/gjestebygge (sjø og land)
- SH Fremtidig

**LANDBRUK-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDE, LNF (PBL§20-4,1.LEDD NR.2)**

- LNF-område

**OMRÅDER FOR SÆRSKILT BRUK ELLER VERN AV SJØ OG VASSDRAG (PBL §20-4, 1.LEDD NR. 5)**

- Afr Vannareal for allment friluftsliv
- Vannareal for allment flerbruk

**VIKTIGE LEDD I KOMMUNIKASJONSSYSTEMET (PBL §20-4, 1.LEDD NR. 6)**

- Vegareal

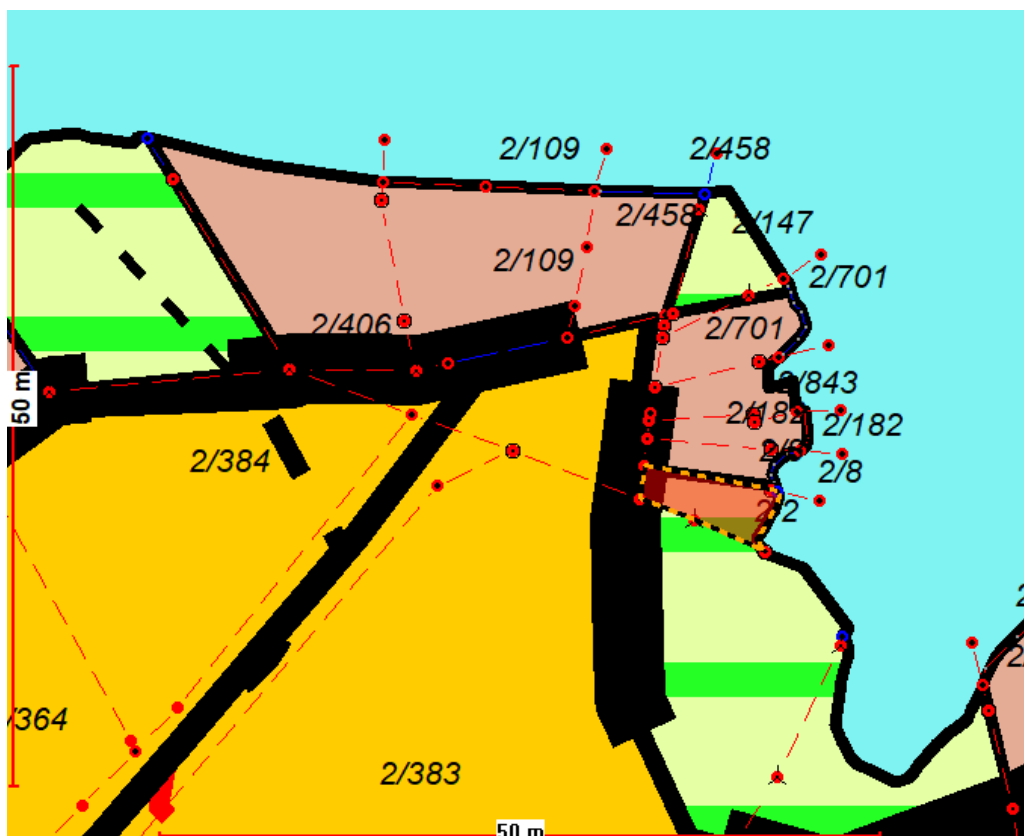
**RETNINGSLINJER I LNF-OMRÅDER**

- Viktige landskaps, turvegdrag/grøntstruktur der bygge- og anleggstiltak ikke bør tillates.

N

Det fremgår av retningslinjer for Flekkerøyplanen at:

*«I LNF-områdene vil kommunen stille seg positiv til tiltak som fremmer bruk av områdene til friluftsliv. Hensyn til kulturminnevern, landskap og biologisk mangfold skal ivaretas ved opparbeidelse av områdene. Der hensyn til kulturminnevern, landskap, terreng og biologisk mangfold ikke blir skadelidende skal kyststi gis universell utforming. Eksisterende bygninger i LNF-områdene tillates ikke utvidet eller bruksendret.»*



Digitalisert versjon av gjeldende kommune kart med eiendomsgrenser. Parsellen er markert i rødt.

### Eksisterende forhold

Beregnet tomtestørrelse for gnr. 2 bnr. 2 er 11 351 m<sup>2</sup>. Eiendommen består av flere teiger. Det er oppført sjøbod og brygge på eiendommen. Parsellen som søkes fradelt er ubebygd og har et beregnet areal på ca 22 m<sup>2</sup>.

### Søknaden

Søknaden ble mottatt 08.06.2023. Komplette søknad forelå 04.09.2023.

Det er søkt om fradeling av en parsell/en hel teig fra gnr. 2 bnr. 2. Omsøkt fradeling er i strid med kommune(del)planenes LNF-formål og forbudet i pbl. § 1-8 andre ledd. Det er søkt om dispensasjon.

### Uttalelser/samtykke/tillatelse fra annen myndighet

Søknaden har vært forelagt for Parkvesenet og Statsforvalteren i Agder for uttalelse.

Plan- og bygningssjefen har ikke mottatt uttalelse fra Statsforvalteren innen 4-ukersfristen gitt i anmodningen av 25.10.2023, jf. pbl. § 21-5 tredje ledd.

Parkvesenet har uttalt at:

*«Området er uregulert og avsatt til Viktig landskaps-, turvegdrag/grønnstruktur der bygge- og anleggstiltak ikke bør tillates.  
Naboeiendommer i syd har samme planstatus og er uregulert.  
Areal i nord er avsatt til bod/lager.*

*Parkvesenet minner om det generelle bygge- og deleforbudet i 100-metersbeltet og fraråder deling uten plan hvor forholdet til strandsone, kyststi, utvikling, grønnstruktur og allmenhetens tilgang til strandsone er avklart.»*

### **Merknader/protester**

Tiltaket er nabovarslet. Det er ikke sendt ut varsel til samtlige naboer, men plan- og bygningssjefen pålegger ikke slik varsling. Det er opplyst at det ikke har innkommet noen nabomerknader.

### **Plan- og bygningssjefens vurdering**

#### Nødvendige dispensasjoner:

Parsellen er avsatt til LNF-formål, som i henhold til retningslinjene for Flekkerøyplanen er viktige landskaps- turvegdrag/grønnstruktur der bygge- og anleggstiltak ikke bør tillates. Omsøkt fradeling er ikke forenelig med LNF-formålet, og er dermed avhengig av dispensasjon fra nevnte formål.

Videre ligger parsellen i strandkanten. I henhold til pbl. § 1-8 andre ledd, jf. § 1-6 første ledd er tiltak som fradeling forbudt innenfor 100-metersbeltet fra strandlinjen. Søknaden er dermed også avhengig av dispensasjon fra forbudet i pbl. § 1-8 andre ledd.

#### Dispensasjonsgrunnlaget:

Pbl. § 19-2 gir kommunen mulighet til å gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne lov. Det kreves at hensynene bak den bestemmelsen det dispenseres fra, eller lovens formål ikke blir vesentlig tilsidesatt og at fordelene ved å gi dispensasjon er klart større enn ulempene. Søknader om dispensasjon må begrunnes. Naboer skal varsles og regionale og statlige myndigheter hvis saksområde blir direkte berørt, skal få mulighet til å uttale seg før det gis dispensasjon fra planer, plankrav og forbudet i lovens § 1-8 om forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag. Kommunens adgang til å gi dispensasjon er avgrenset. I tillegg må det foretas en interesseavveining, der fordelene ved tiltaket må vurderes opp mot ulempene. Det må foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon.

#### Søknad om dispensasjon:

I medhold av pbl. § 19-1 er det søkt om dispensasjon fra gjeldende LNF-formål og forbudet i pbl. § 1-8 andre led.

I den opprinnelige dispensasjonssøknaden skrev søker at:

#### Begrunnelser for dispensasjoner:

Det er fradeling av en liten teig som ligger inneklemt og som er langt fra resterende areal på bnr. 2, som ligger i Holtaområdet. De hensyn som er satt i planer blir ikke vesentlig tilsidesatt om det gis dispensasjon fra formålet da teigen blir liggende som i dag og uforandret.

Fordeler med fradeling er større enn ulemper. Arealet ikke kan utnyttes til annet enn dagens bruk og i samsvar med formålet. Eiere ser ikke hensikten med å beholde teigen til bnr. 2, da det er strandlinje med bryggeareal til bnr. 2 i Holtaområdet.

Vedr. dispensasjon fra delingsforbudet vil ikke forbudet bli vesentlig tilsidesatt, da teigen allerede er en selvstendig teig under bnr. 2 og at resterende deler av bnr. 2 ligger i Holtaområdet.

Plan- og bygningssjefen vurderte at den opprinnelige søknaden ikke begrunnet at vilkårene for dispensasjon i pbl. § 19-2 andre ledd var oppfylt. Plan- og bygningssjefen krevde derfor å få tilsendt en ny og godt begrunnet søknad om dispensasjon fra forbudet i pbl. § 1-8 andre ledd og LNF-formålet.

Søker innsendte deretter en ny søknad om dispensasjon:

#### Begrunnelser for dispensasjoner:

Dette gjelder fradeling av en liten teig som ligger inneklemt og som er langt fra resterende areal på bnr. 2, som ligger i Holtaområdet. De hensyn som er satt i planer blir ikke vesentlig tilsidesatt om det gis dispensasjon fra formål og deleforbudet, da teigen blir liggende som i dag og uforandret.

Fordeler med fradeling er vektet større enn ulemper så lenge teigen er eksisterende og ikke endrer størrelse. Arealet kan ikke utnyttes til annet enn dagens bruk og i samsvar med formål i gjeldende planer. Eiere ser ikke hensikten med å beholde teigen til bnr. 2, da det er strandlinje med bryggeareal til bnr. 2 i Holtaområdet. Og at arvingene ikke er bosatt på stedet nær teigen.

Vedr. dispensasjon fra delingsforbudet vil ikke forbudet bli vesentlig tilsidesatt, da teigen allerede er en selvstendig teig under bnr. 2 og at resterende deler av bnr. 2 ligger i Holtaområdet. argumentene hvorfor vi ønsker denne utskillelsen. Grenser endres ikke.

Det er nødvendig å dele fra teigen vedr. arv/skifte for 4 etterkommere av Arne Reinhartsen og det pekes på at teigen ikke lenger er det den var for ca 100 år siden. Gnr 2 bnr 2 er i forhold til sitt meget lave bnr fragmentert over svært mange år, og dette er en teig på bnr 2 hvor det etter gjeldende planer ikke gis tillatelse til å bygge på, hvordan hjemmelsforholdet da skal være videre har således ingen vesentlig betydning. En deling medfører ingen fysiske endringer i landskapet og bør vektlegges. Teigen er i samsvar med formål og retningslinjer satt i gjeldende planer. Det foreligger overvekt av fordeler framfor ulemper ved å tillate deling. Det er ikke ønskelig for arvingene å ha videre eierskap eller noen tilknytning til teigen som ligger fragmentert på dette stedet.

#### Plan- og bygningssjefens dispensasjonsvurdering

Plan- og bygningssjefen foretar en samlet dispensasjonsvurdering knyttet til forbudet i pbl. § 1-8 andre ledd og LNF-formålet, ettersom flere av de samme hensynene gjør seg gjeldende.

Ved spørsmål om dispensasjon fra pbl. § 1-8 andre ledd og LNF-formålet skal gis, er vurderingstemaet om den omsøkte fradelingen medfører en «vesentlig tilsidesettelse» av de hensyn LNF-formålet og pbl. § 1-8 andre ledd skal ivareta, jf. pbl. § 19-2 andre ledd første punktum. Dersom hensynene ikke blir «vesentlig» tilsidesatt, må det vurderes om fordelene ved å gi dispensasjon er «klart» større enn ulempene, jf. pbl. § 19-2 andre ledd andre punktum. Dersom de to nevnte vilkårene er oppfylt «kan» kommunen gi dispensasjon, jf. pbl. § 19-2 første ledd.

Hvorvidt omsøkt fradeling medfører en «vesentlig» tilsidesettelse av de hensyn LNF-formålet og pbl. § 1-8 andre ledd skal ivareta.

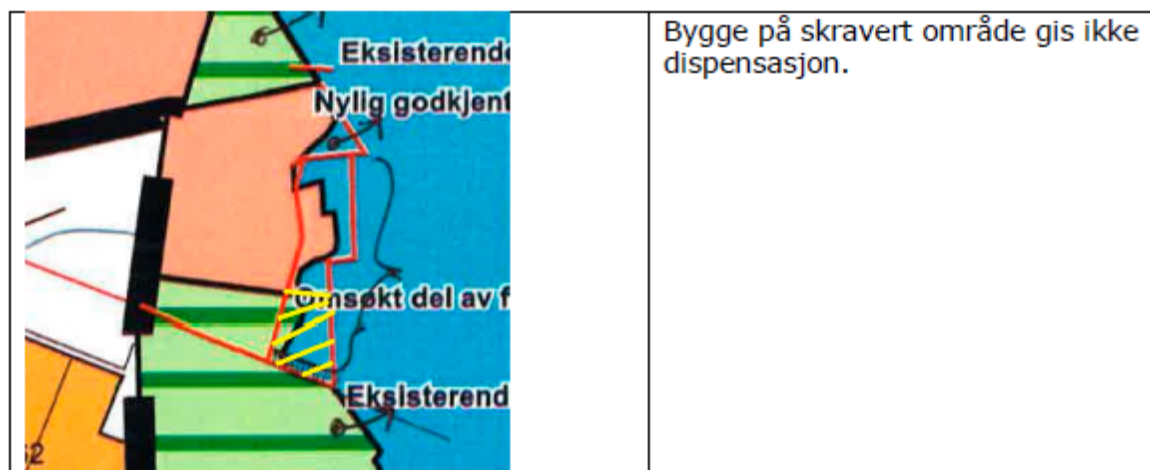
Hensynet bak det avsatte LNF-formålet er å bevare strandsonen i et langsiktig perspektiv. Arealformålet er benyttet for visuelt viktige ubebygde landskapselementer, områder med biologisk mangfold av stor verdi, samt områder som er viktige for å holde visuell kontakt med sjøen, dvs. «gløtt».

Stortinget har gitt 100-metersbeltet langs sjøen en særskilt beskyttelse. Det er et nasjonalt mål at dette området skal bevares som natur- og friluftsområde tilgjengelig for alle, jf. St.meld. nr. 26 (2006- 2007). I 100-metersbeltet skal det derfor tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, landskap, friluftsliv og andre allmenne interesser.

Det sentrale hensynet bak både LNF-formålet og forbudet i pbl. § 1-8 andre ledd er altså å bevare strandsonen mest mulig uberørt, til bruk for allmennheten, i et langsiktig perspektiv.

Fradeling isolert sett medfører ingen visuelle endringer. Plan- og bygningssjefen vurderer likevel at den omsøkte fradelingen kan tilrettelegge for økt privatisering av parsellen. En delingstillatelse kan blant annet anvendes som et argument for å senere søke om å bebygge parsellen. På sikt kan det dermed bli vanskeligere for allmennheten å benytte seg av arealet som er tilgjengelig langs sjøen. Parsellen ligger i et meget tettbebygget område og det vurderes som særskilt viktig å ivareta sjøgløtten som parsellen gir.

Sak BYGG-20/02467 gjaldt blant annet omsøkt parsell. I saken ble søknad om riving av eksisterende brygger og oppføring av nytt felles bryggeanlegg delvis godkjent. Det ble gitt avslag for den delen av søknaden som gjaldt oppføring av brygge på parsellen som nå søkes fradelt. Avslaget ble begrunnet med at bygging av brygge på parsellen i vesentlig grad ville tilsidesette hensynet bak LNF-formålet og pbl. § 1-8 andre ledd.



Illustrasjon inntatt i vedtaket av 14.02.2020.

Vedtaket av 14.02.2020 ble påklaget av søker. Klagen ble sendt til politisk behandling. By- og stedsutviklingsutvalget opprettholdt administrasjonens vedtak, og klagen ble sendt til Fylkesmannen i Agder (nå Statsforvalteren i Agder) for endelig behandling. I vedtak av 19.11.2020 opprettholdt Fylkesmannen kommunens vedtak. Også Fylkesmannen vurderte at tiltaket i vesentlig grad ville tilsidesette hensynene bak LNF-formålet og pbl. § 1-8 andre ledd. I vedtaket skriver Fylkesmannen blant annet at:

*«Fylkesmannen vurderer at kommunen i både kommuneplanen og kommundelplanen har tatt konkret stilling til at området bryggen ønskes oppført i skal være ubebygde, ved å avsette området til LNF-formål. Kommunen har med dette gitt uttrykk for et ønske om at arealet skal være ubebygde.»*

*Utbyggingsinteresser er altså avveid mot vern av natur- og friluftsområder. Den omsøkte bryggedel er i strid med gjeldende arealformål, og vil etter vårt syn innebære et betydelig og permanent avvik fra den arealbruken kommunen har lagt opp til. Dette trekker i retning av at hensynene bak byggeforbudet i 100-metersbeltet og LNF-formålet blir vesentlig tilsidesatt dersom dispensasjon innvilges.»*

Med andre ord gir både kommune(del)planenes arealformål og byggesaken av 2020 uttrykk for at arealet skal beholdes slik det er.

Under henvisning til de ovennevnte momentene er det plan- og bygnings sjefens vurdering at hensynene bak LNF-formålet og forbudet i pbl. § 1-8 andre ledd vil bli vesentlig tilsidesatt ved fradelingen. Det første av de to kumulative vilkårene for dispensasjon er følgelig ikke oppfylt. I utgangspunktet er det derfor ikke nødvendig å vurdere om det andre vilkåret for dispensasjon er oppfylt. Det er imidlertid plan- og bygnings sjefens vurdering at heller ikke det andre vilkåret for dispensasjon er oppfylt, og vi finner det hensiktsmessig å begrunne dette nærmere.

Kravet om at fordelene ved å gi dispensasjon må være «klart større» enn ulempene, innebærer at det må foreligge en kvalifisert overvekt av fordeler som taler for å innvilge dispensasjonen, jf. Ot.prp.nr. 32 (2007-2008) s. 242.

Å gi dispensasjon for omsøkt fradeling kan etter vår vurdering lede til en uthuling av kommune(del)planen, og herunder skape en forventning om at det skal gis dispensasjon fra LNF-formålet i andre lignende saker.

Plan og bygnings sjefen kan ikke se at det ikke dokumentert klart større fordeler enn ulemper ved en dispensasjon for omsøkt fradeling. At arvingene av gnr. 2 bnr. 2 får anledning til å selge parsellen og beholde resterende del av gnr. 2 bnr. 2 utgjør ikke en objektiv og samfunnsmessig fordel. Dermed er heller ikke det andre vilkåret for dispensasjon oppfylt

Forslag til vedtak:

[Areal- og miljøutvalget avslår søknad om dispensasjon fra forbudet mot tiltak innenfor 100-metersbeltet fra strandlinjen i pbl. § 1-8 andre ledd og kommune\(del\)planenes LNF-formål for fradeling av en parsell fra gnr. 2 bnr. 2. Fradelingen vil medføre en vesentlig tilsidesettelse av de hensyn LNF-formålet og pbl. § 1-8 andre ledd skal ivareta, og fordelene ved å gi dispensasjon er ikke klart større enn ulempene.](#)

Kamilla Gjersøe Bjørnaali, 24.11.2023

# **Punkt 25/23: 1517 Kleplandsveien 4, 6 og 8 m.fl. - detaljregulering - sluttbehandling**

## **Bilag**

Vedtak byst, 24012024, Sak 7/24, 1517 Kleplandsveien 4, 6 og 8 m.fl. - detaljregulering - sluttbehandling

1. Plankart sist revidert 14.11.2023
2. Plankart under bakken datert 09.03.2023
2. Reguleringsbestemmelser datert 17.11.2023
3. Planbeskrivelse Toftelandsveien revidert 19.10.23
4. Sol og skyggeanalyser
5. Støyrapport datert 16.05.2023
6. Geoteknisk rapport
7. VAO rapport
8. Risiko og sårbarhetsanalyse
8. Saksfremlegg - førstegangsbehandling
9. Saksprotokoll, førstegangsbehandling, 15.06.2023
10. Høringsinnspill
11. Innpill med plan og byggs kommentar
12. Oppdragsgivers kommentar til innspill
13. Illustrasjon fra Toftelandsveien
14. Illustrasjon fra sørøst
15. Illustrasjon fra nordvest



Dato 20. november 2023  
Saksnr.: PLAN-20/01702-80  
Saksbehandler Anne Marit Tønnesland  
Godkjent av Eirik Heddeland Martens  
Venke Moe  
Tone Iglebæk

### Saksgang

Areal- og miljøutvalget  
Bystyret

### Møtedato

07.12.2023  
24.01.2024

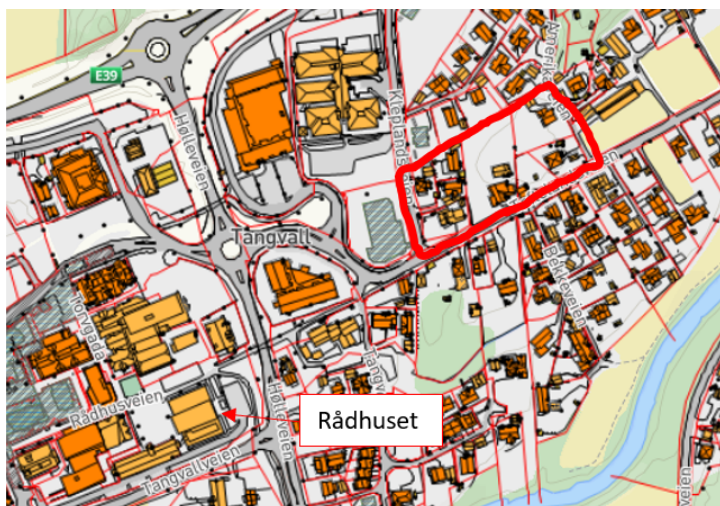
## 1517 Kleplandsveien 4, 6 og 8 m.fl. - detaljregulering - sluttbehandling

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Kleplandsveien 4, 6, 8 m. fl. med plankart datert 14.11.2023 og 09.03.2023, og bestemmelser sist datert 17.11.2023.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder byutviklingsdirektøren om å fremlegge en utbyggingsavtale.
3. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.
4. Bystyret vedtar at nytt veinavn er Solåsfladen.

### Sammendrag

Tiltaket ligger i Kleplandsveien på Tangvall.



*Fig. 1 – Oversiktsbilde med planområdet markert med rødt*

Hensikten med planen er å legge til rette for bygging av to leilighetsblokker med opptil 38 leiligheter over fem etasjer, og 26 rekkehus. Samlet bruksareal er angitt til 11 307 m<sup>2</sup>. Planavgrensningen dekker hele området B12 i kommunedelplanen for Tangvall. Området er på ca. 10 dekar.

Hovedgrepet er å etablere sentrumsnære rekkehus og leiligheter av varierende størrelse. For tiden blir det planlagt og bygd mange leiligheter på Tangvall. Rekkehusene vil tilby noe annet, og kan være med på å få flere barnefamilier til sentrum.

I kommunedelplanen pkt. 1.7 bokstav b er det et rekkefølgekrav til kvartalslekeplass på minimum 2,25 dekar, inklusiv sandlekeplass, maksimalt 400 meter i luftlinje fra bolig. Terrengsprang større enn 30 meter og vei større enn samlevei SA1 regnes som barriere for atkomst til lekeplassen. Kommunedelplanen har imidlertid ikke satt av areal til fremtidig kvartalslekeplass på østsiden av Hølleveien. Dette planområdet ligger godt plassert for en kvartalslekeplass. Etter dialog med forslagstiller blir det i planforslaget opparbeidet et areal på ca. 1 daa som skal opparbeides med kvartalslekeplassfunksjoner. Både administrasjonen og forslagstiller er enige om at dette oppfyller rekkefølgekravet i kommuneplanen.

Kommunen har mottatt mange innspill med hensyn til høyde på ny bebyggelse. Blokkene mot vest ble redusert med en etasje under førstegangsbehandlingen. De fremstår nå som en overgangsbebyggelse mellom de planlagte rekkehusene og dagens 8-etasjers leilighetsbygg vest for Kleplandsveien (Tangvall Park). Byutviklingsdirektøren kan ikke se at det skal kreves ytterligere reduksjoner. Konsekvensene for naboer vurderes nå som akseptable.

Byutviklingsdirektøren mener planforslaget er et godt gjennomarbeidet forslag som viser gode boliger og bokvaliteter. Planlagt utbygging er positiv på grunn av økt variasjon av boligtyper på Tangvall. Det anbefales at planforslaget vedtas.

Ragnar Evensen  
Byutviklingsdirektør  
Sign.

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef  
Sign.

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur*

Vedlegg:

1. Plankart sist revidert 14.11.2023
2. Plankart under bakken datert 09.03.2023
2. Reguleringsbestemmelser datert 17.11.2023
3. Planbeskrivelse Toftelandsveien revidert 19.10.23
4. Sol og skyggeanalyser
5. Støyrapport datert 16.05.2023
6. Geoteknisk rapport
7. VAO rapport
8. Risiko og sårbarhetsanalyse
8. Saksfremlegg - førstegangsbehandling
9. Saksprotokoll, førstegangsbehandling, 15.06.2023
10. Høringsinnspill
11. Innspill med plan og byggs kommentar
12. Oppdragsgivers kommentar til innspill
13. Illustrasjon fra Toftelandsveien
14. Illustrasjon fra sørøst
15. Illustrasjon fra nordvest

## BAKGRUNN FOR SAKEN

Asplan Viak fremmer forslag til regulering av Kleplandsveien 4, 6, 8, m.fl. på vegne av Tofteland AS. Hensikten med planen er å legge til rette for bygging av to leilighetsblokker med opptil 38 leiligheter i fem etasjer, og 26 rekkehus. Planforslaget er i tråd med føringene i kommunedelplanen for Tangvall.

## Dagens situasjon

Planområdet er avgrenset av Kleplandsveien mot vest, Toftelandsveien mot sør og Amerikaveien mot øst. Mot nord er området avgrenset av eiendomsgrenser til naboer.

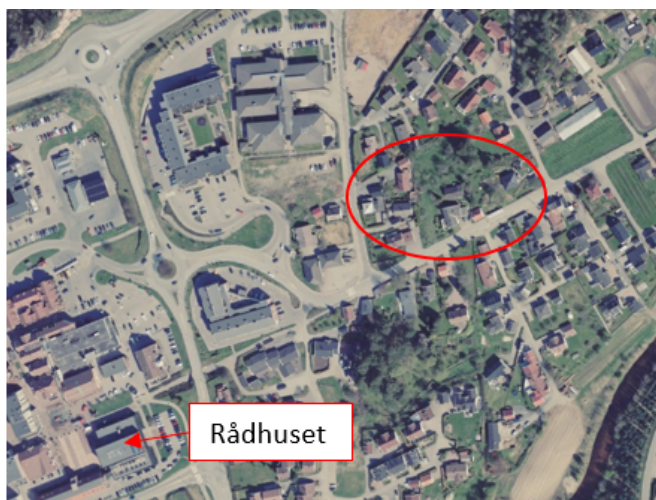


Fig. 2 - oversiktsbilde, planområde i rødt



Fig. 3 - Planområdet

Mot nord, øst og sør består dagens bebyggelse inntil planområdet stort sett av eneboliger og noen tomannsboliger med relativt romslige tomter. Dominerende takform er saltak. De fleste bygningene i dette området har høyder på mellom 7,5 og 9,5 m. Vest for Kleplandsveien er bebyggelsen preget av større grunnflater og volum, som en del av Tangvall sentrum. Den nyeste bebyggelsen er relativt høy og naboblokken på andre siden av Kleplandsveien (Tangvall Park) har høyde opptil ca. 25 meter.

Området er relativt flatt, med en mindre kulle som vil forsvinne under utbygging av området. Terrenget i området blir jevnet ut, men tilpasset til omliggende terrenghøyder.

Det er flere grunneiere innenfor området. Utbygger er eier av flere eiendommer, og har avtaler med andre.

## Planens innhold

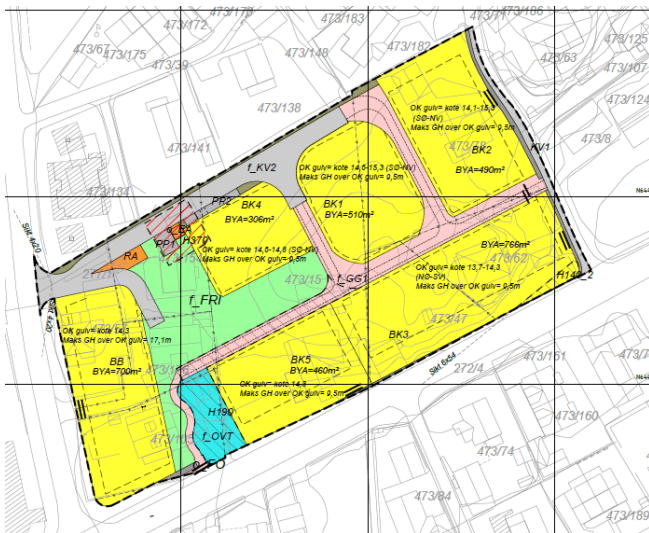


Fig. 4 – forslag til plankart, datert 18.10.2023

Det planlegges etablering av 64 nye boenheter av forskjellig størrelse – rekkehus og leiligheter. All parkering skal skje under bakken med unntak av 4 gjesteparkeringsplasser på terrenget. Det skal etableres parkeringskjeller med plass til totalt 69 plasser for bil og 60 plasser for sykkel.

Uteoppholdsareal skal være min. 80 m<sup>2</sup> per boenhet for rekkehusene og 25 m<sup>2</sup> for blokkeleilighetene.

Det skal etableres en større lekeplass med kvartalslekefunksjoner (f\_FRI, på plankartet). Lekeplassen ligger sentralt i planområdet, med god tilgjengelighet for alle boenheter innenfor planområdet. Det skal sikres allmenne rettigheter til lekeplassen, som skal fungere som kvartalslekeplass for nabolaget.

Høy bebyggelse på vestsiden av Kleplandsveien (Tangvall Park) gir utfordringer med hensyn til sol og skyggeforhold for nye boliger i planområdet. Dette er hensyntatt i planleggingen, og sol/skyggeanalyser viser at det er tilstrekkelig med sol på uteoppholdsarealer og lekeplass. Ny bebyggelse får heller ikke store konsekvenser for tilgrensende naboer, se vedlagte sol- og skyggeanalyser.

Eksisterende eneboligbebyggelse har saltak. Ny bebyggelse planlegges med flate tak. Området vil fremstå som et nytt konsentrert boligområde, og med variasjon i høyder mener plan og bygg at flate tak kan aksepteres.



Fig. 5 – illustrasjon av ny bebyggelse sett i fra Toftelandsveien.

En av eiendommene som skal bygges ut har bruksnavn Fladen, mens tre eiendommer innenfor planområdet og tre like utenfor har bruksnavn som begynner med Sol-. Åsen nordøst for utbyggingsområdet heter Solåsen. Nytt veinavn foreslås derfor til å bli Solåsfladen.

## PLANPROSESSEN

### Regional plan for Kristiansandsregionen

Planen støtter opp om målet om effektiv bystruktur, der potensialet for fortetting innenfor allerede utbygde by- og tettstedsområder skal utnyttes, særlig når dette styrker bruk av kollektivtransport og gir en samfunnsøkonomisk god utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

### Kommuneplanen

Samfunnsdelen for nye Kristiansand kommune ble vedtatt 23.09.2020. Under den nye visjonen «sterkere sammen» er det lagt opp til tre satsningsområder: «Attraktiv og miljøvennlig», «Inkluderende og mangfoldig» og «Skapende og kompetent». I overordnet arealstrategi er det mål om at senterområdene skal utvikles til inkluderende steder, med variert boligtilbud, møteplasser, handel og tjenester, tilpasset det naturlige omlandet og tilrettelagt for et samfunn der en større andel av innbyggerne er eldre. Det gjeldende planforslaget bidrar til en videreutvikling av Tangvall i tråd med disse føringene.

### Kommunedelplan for Tangvall

Formålet med planene er å legge til rette for at Tangvall skal være et levedyktig sentrumsområde og et godt boområde. Området B12 er i sin helhet lagt ut til boligformål, og planforslaget er med dette i tråd med overordnet plan.

### **Offentlig ettersyn**

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 19.06.23 - 02.09.23. Det kom inn ti merknader. Høringsuttalelsene er oppsummert i eget vedlegg med plan og bygg sin kommentar.

Under følger et tematisk sammendrag av uttalelsene, og Plan og byggs vurdering.

### Høyde på blokkbebyggelsen

Det påpekes at det under salg av leiligheter i Tangvall Park ble lovet at ny bebyggelse ikke skulle ha mer enn 3 etasjer. Et innspill sier maksimalt tre etasjer, andre sier maks fire, hvor 4. etasje er inntrukket.

#### Plan og bygg sin kommentar

Planforslaget er i tråd med overordnet plan, Kommunedelplanen for Tangvall. Området ligger sentrumsnært, og det er fra kommunens side ønskelig med høy tetthet. Høyden på blokkene ble redusert med en etasje under førstegangsbehandlingen, og plan og bygg kan ikke se at det skal kreves ytterligere reduksjoner. Plan og bygg kan ikke se at de nye boligblokkene får større negative konsekvenser for eksisterende bebyggelse.

#### Konsekvenser med hensyn til sol og skygge

Det påpekes at ny bebyggelse, og da særlig blokkene, vil føre til skyggelegging av naboers uteområder.

#### Plan og byggs kommentar

Sol og skyggeanalysene viser at ny bebyggelse får liten konsekvens med hensyn til sol/skygge, se vedlagte sol- og skyggeanalyser. For bebyggelsen på nordsiden, Kleplandsveien 12 A-C, så vil ny blokkbebyggelse skyggelegge deler av tomten i mars kl. 12. Ellers påvirkes ikke eksisterende bebyggelse i vesentlig grad.

For å synliggjøre dette ble det også utarbeidet enkelte sol- og skyggeanalyser som viser områdene med og uten ny bebyggelse, den 21. juni kl. 20. Se fig. 7-9. Disse viser at eksisterende boligblokk (Tangvall Park) skygger for boligene i Toftelandsveien 16, 18 og 20 på kveldstid på sommerstid, og at forholdene ikke forverrer seg vesentlig ved oppføring av ny bebyggelse. For Bekkeveien 2 (markert med 2 på figuren under) vil ny blokkbebyggelse gi noe skygge kl. 20 på sommerstid. Dagens bebyggelse skyggelegger for Bekkeveien 1 (markert med 1 på figuren under, Toftelandsveien 24-26 og 28-30 (markert med 24-26 og 28-30 på figuren under), og ny bebyggelse vil ikke forverre situasjonen i særlig stor grad ettersom uteoppholdsarealene ikke berøres.

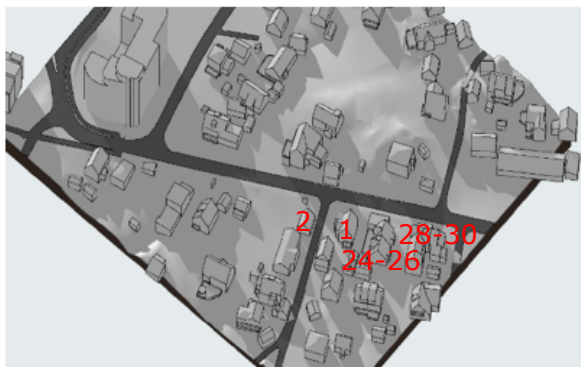


Fig. 6 – Uten ny bebyggelse

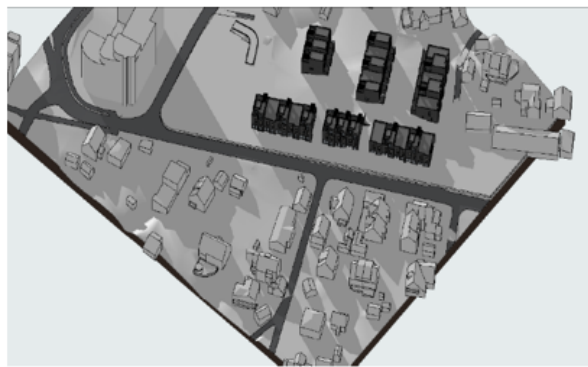


Fig. 7 – uten ny blokkbebyggelse

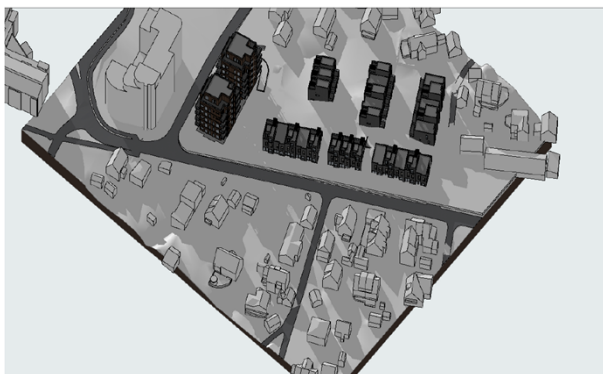


Fig. 8 – både blokkbebyggelse og rekkehus

Også beboere i Tangvall Park, har påpekt at ny blokkbebyggelse vil gi reduserte solforhold. Plan og bygg kan ikke se at konsekvensene blir store, og det er kun å morgenen ny bebyggelse vil gi noe skygge, se fig. 10-12.

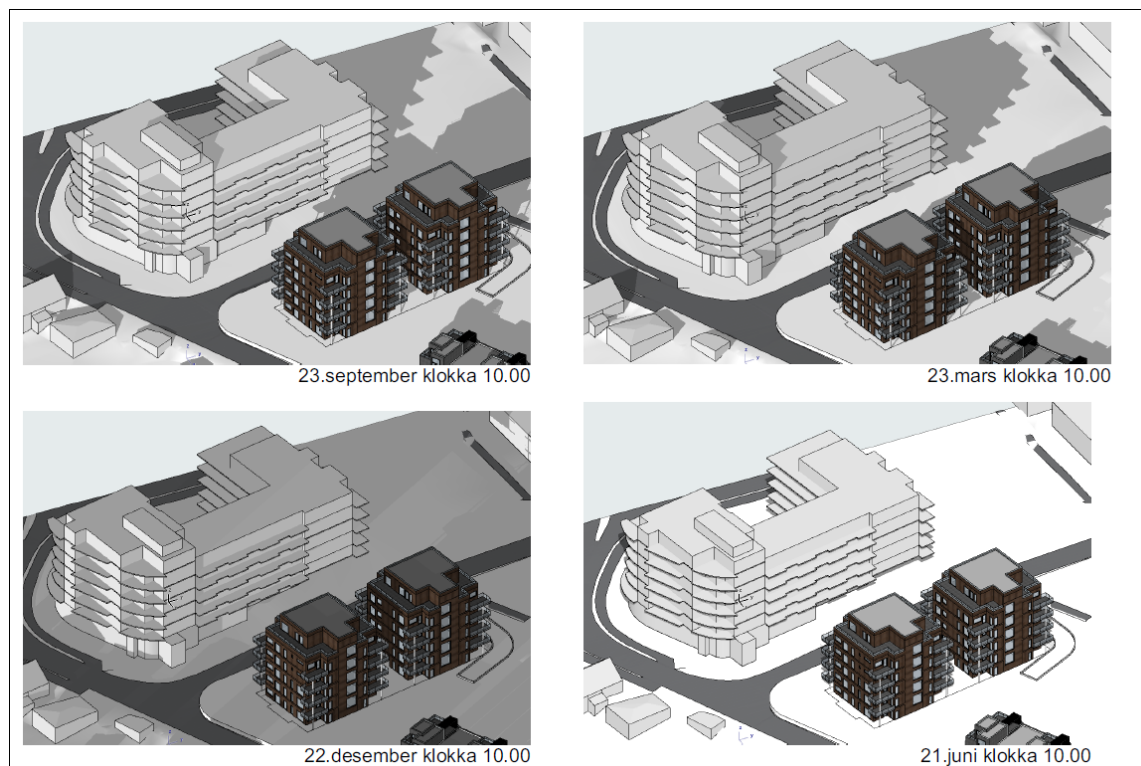


Fig. 9 – sol- og skygge analyser



Fig. 10 – juni kl. 09<sup>00</sup>

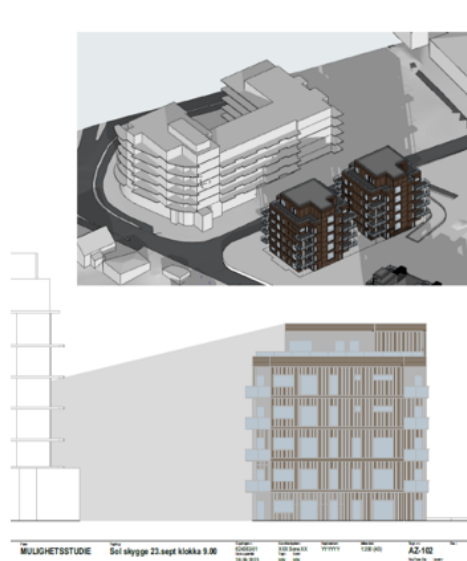


Fig. 11 – Sept. kl. 09<sup>00</sup>

### Innsyn

Det påpekes at boligblokkene, med sin høyde, vil føre til innsyn til leilighetene i Tangvall Park.

### Plan og byggs kommentar

Planforslaget er i tråd med føringene i overordnet plan (kommunedelplanen for Tangvall). Leilighetene i Tangvall park, som har inngangsparti og balkong mot øst (mot ny bebyggelse), har også balkong mot vest. Øvrige leiligheter har balkonger mot nord og mot sør. Med hensyn til innsyn må det påregnes noe innsyn i regulerte boligområder.

### Overvann

Det uttrykkes bekymring for skader på nabobebyggelsen som følge av økt overvann, og at parkeringskjeller og flere harde flater kan føre til vann i kjeller mm.

#### Plan og byggs kommentar

Overvannsrapport er gjennomgått og godkjent av ingeniørvesenet. Før det gis byggetillatelse skal teknisk plan inkl. overvann sendes inn og godkjennes av kommunen. Nødvendige tiltak vil bli iverksatt.

### Setninger/ terrengendringer

Det uttrykkes også bekymring for at sprengning og inngrep kan påvirke jordmassenes stabilitet. Det sies også at med slike omfattende inngrep i kort avstand fra private boliger, må forebyggende tiltak iverksettes for å hindre sprekker i utvendig grunnmur, interne gipsvegger mm. Det er også påpekt at rystelsesmålere bør monteres på nabolagets boliger.

#### Plan og byggs kommentar

Det er gjennomført grunnundersøkelser av området, jf. rapport av Grunnteknikk AS av 22.01.2020. De har vurdert områdestabiliteten i å være tilfredsstillende. Ansvarlig entreprenør må ta hensyn til at anleggsområdet ligger inn mot eksisterende bebyggelse.

### Gang- og sykkelvei, redusert parkering ved Hjelperen bruktbuikk

Eier av hjelperen bruktbuikk har uttalt at dersom gang- og sykkelstien forlenges på sørsiden av Toftelandsveien, altså foran det som i dag drives som «Hjelperen bruktbuikk», vil dette medføre at butikken må avvikles. Eiendommen er et næringsbygg, og når så og si all parkering blir fjernet, vil grunnlaget for å kunne drive næring her bortfalle. Utbyggingen skal skje på nordsiden av Toftelandsveien, og det vil etter vår oppfatning derfor være naturlig at sykkelstien legges der.

#### Plan og byggs kommentar

Gang- og sykkelsti på sørsiden av Toftelandsveien ble regulert inn under arbeidet med reguleringsplanen for Nymoen, som ble vedtatt i 2017. Krav til opparbeidelse av denne ligger som et rekkefølgekrav i kommunedelplanen for Tangvall, og videreføres i denne planen. Det er ikke aktuelt å regulere denne på nytt på nordsiden av Toftelandsveien.

### **Endringer etter offentlig ettersyn**

By- og stedsutviklingsutvalget vedtok i møte den 15.06.2023 at antall etasjer skulle reduseres i fra seks til fem etasjer. Planbeskrivelsen som fulgte høringen var ikke justert i forhold til dette, men endringen er nå lagt inn i beskrivelsen.

Plankartet er endret på følgende punkter:

- Eksisterende eiendomsgrenser som utgår som følge ny bebyggelse, er markert som eiendomsgrenser som skal oppheves.
- Symboler for stengning av avkjørsler er lagt inn
- Frisiktlinjer i krysset inn til planområdet er endret i tråd med krav i Statens vegvesen sin håndbok N100.
- Det er regulert inn eiendomsgrenser i felt BK1-BK5.
- Det er regulert inn areal f\_ASB som skal benyttes til trappehus/ heis.
- Det er angitt maksimal utnyttelse (BYA) pr. tomt. Det var i høringsforslaget angitt maksimal utnyttelse pr. felt.

Reguleringsbestemmelsene er endret på følgende punkter:

Pkt. 1.1.1.

Det er ytterligere spesifisert at det skal etableres 2 boligblokker innenfor felt BB.

Pkt. 1.1.4.

Det er lagt til en bestemmelse om at balkonger ikke må komme i konflikt

med krav til frisikt i veikrysset Kleplandsveien/ Toftelandsveien.

Det er også sagt at frittstående bygg på inntil 15 m<sup>2</sup> kan plasseres 1 m fra nabogrense. Dette gjelder ikke mot offentlig vei.

Pkt. 1.1.5.

Regulerte tomtegrenser tillates justert slik at eiendommene kan deles opp i delevegg og i forlengelsen av denne.

Trappehus med heis til parkeringskjeller på inntil 30 m<sup>2</sup> BYA, tillates etablert i område f\_ASB.

Bebygd areal pr. boenhet er økt fra BYA = 92 m<sup>2</sup> til 95 m<sup>2</sup> for felt BK1, BK3, BK4, BK5, og fra 98 m<sup>2</sup> til 100 m<sup>2</sup> for felt BK2

Pkt. 2.1.

Tredje setning er endret til «Avkjørsel til offentlig vei skal utformes etter krav i Statens vegvesen sin håndbok N100».

Pkt. 2.2.

Innenfor arealformålet annen veggrunn, er det lagt inn en bestemmelse om at det tillates å etablere gjerde langs eiendommene som grenser til planen i nord.

Pkt. 5.1 bokstav b).

Det er spesifisert at tekniske planer også skal inkludere overvann.

Pkt. 5.2. bokstav a).

Det legges det inn en ny bestemmelse under som sier følgende:  
«gang- og sykkelvei på nordsiden av Toftelandsveien, i fra f\_OVT og frem til krysset Kleplandsveien/Toftelandsveien, samt fortau øst for Kleplandsveien i fra krysset Kleplandsveien/ Toftelandsveien og frem til avkjøringen til boligfeltet, f\_KV2, skal være ferdig opparbeidet»

Pkt. 5.2 bokstav e).

Det er spesifisert krav til bortledning av overvann.

### **Ekstern medvirkning**

Det ble gjennomført en befarings med naboer 27.11.2019. På befaringsen ble det orientert om planarbeidet og naboene kom med innspill. Oppsummert kom det følgende innspill:

- Sol/skyggeforhold er viktig
- Variert bebyggelse
- Mye grønt
- Ønsker familieboliger
- Ikke ny bebyggelse tett på.
- Ønsker ikke slik bebyggelse som Tangvall Park.

I samarbeid med utbygger har det vært møter med elevrådene for Tangvall og Nygård skole. Referat fra møtene er lagt ved saken. Oppsummert ga elevene følgende innspill og merknader:

- De bruker ikke området til lek i dag.
- Det er få som ferdes i området, men noen besøker familie og venner.
- For lekeplassen kom det mange gode innspill til innhold. Spesielt mente barna at det burde komme ronser, noe det er lite av på Tangvall. Det er kun en ronse tilgjengelig i dag, etter at en annen ble ødelagt.
- Det burde være fortau inne i området. På dette innspillet ble det opplyst i møtet om at det ikke er vanlig med fortau når det er lite biltrafikk. Elevene synes det er bra at det kommer en bedre gang- og sykkelvei langs Toftelandsveien.

- Det er bra at det blir plass til flere mennesker og at de som bor i området får flere lekekamerater.
- Det er bra at det kan bo flere nært der bussen går.
- Begge elevrådene synes området blir fint. Flere av elevene på Tangvall kunne tenkt seg å bo i området. Elevene fra Nygård skole mente at de som flytter inn kommer til å bli veldig fornøyde og at området blir bra for barn.

Innspillene er ivaretatt i planforslaget.

Det er ikke utført ekstern medvirkning i høringsperioden.

### **Intern medvirkning**

Saken har vært behandlet i samarbeidsgruppa, og det foreligger ingen interne uenigheter.

## **PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET**

### Kulturminner

Det er ikke registrert noen automatisk fredete kulturminner i området.

Planen legger opp til rivning av en SEFRAK-registrert bygning. Bygningen er ikke vernet, og det har ikke kommet merknader til planen som tilsier at vern bør vurderes.

### Barn og unges interesser

Gjennom møter med Tangvall og Nygård skoler kom det fram at området ikke er i bruk til lek eller opphold i dag. Området blir sett på som privat. Gjennom realisering av planen vil området få bedre tilgjengelighet for barn og unge, ved at gata og lekeplasen vil oppleves som mer inviterende. Lekeplassen er lett tilgjengelig for beboerne og andre som ønsker å benytte den.

Det er ikke krav om erstatningsarealer og barn og unge.

### Universell utforming

Leilighetene i blokkbebyggelsen skal tilfredsstille krav til tilgjengelighet. Fire parkeringsplasser skal være HC parkeringsplasser med bredde 4,5 meter. Ut over dette er planområdet flatt, og tilgjengelig.

### Boligtilbud og bomiljø

Hovedgrepet er å legge til rette for sentrumsnære rekkehus og leiligheter av varierende størrelse. For tiden blir det planlagt og bygd mange leiligheter på Tangvall. Rekkehusene vil tilby noe annet, og kan være med på å få flere barnefamilier til sentrum.

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risiko for planforslaget er vurdert ut fra sjekklister for ROS-analyser til Kristiansand kommune. Enkle forhold og vurderinger kommer fram av ROS-sjekklisten og av planbeskrivelsen. Støy og grunnforhold er utredet i egne fagrapporter. Støyforholdene er beskrevet under pkt. 4.12 i planbeskrivelsen, og i vedlagte støyrapport.

### Matjord

Det omdisponeres ikke matjord.

### Klima- og miljøkonsekvenser

Fortetting av eksisterende boligområde like ved sentrum er positivt fremfor å bygge ned nye arealer i utkanten av bebygde strøk, som kan medføre tap av natur, friluftsområder og landbruksarealer. Området er i dag private hagearealer og det er ikke kjent at det foreligger spesielle miljøverdier i området.

Området ligger sentralt til på Tangvall med gang- og sykkelavstand til de fleste hverdagsfunksjoner. Beliggenheten er slik sett i tråd med mål om samordnet areal- og transportplanlegging, og er positiv med hensyn til klimahensyn.

Det stilles krav om bruk av tre i konstruksjon (rekkehus) og fasader. Dette er et miljømessig og fremtidsrettet grep.

Planforslaget vurderes til og samlet sett ha positive klima- og miljøkonsekvenser.

#### Naturmangfoldloven §§ 8-12

##### § 8 Kunnskapsgrunnlaget

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i kommunens kartdatabase. Det er ikke foretatt tilleggsregistreringer i forbindelse med dette planarbeidet. Det er ikke registrert noen rødlistede arter innenfor planområdet, men det er registrert nær truet stærl like utenfor, og vært innspill om at Vipe bruker området ut utkanten av jordene til hekking. Det er ikke gjennomført noen utredning av konsekvenser for viktige naturtyper og naturmangfold, da sannsynligheten er vurdert som lav.

##### § 9 Føre-var prinsippet

Konsekvensene av tiltaket er delvis kjent. Viktige naturverdier, truede eller sårbare arter/naturtyper og viktige viltområder vil tilsynelatende ikke bli berørt av tiltakene i planforslaget. Konsekvensene vil være nedbygging av en uberørt grønn lunge. Dette er av irreversibel karakter.

##### § 10 Samlet belastning

Denne lokaliteten er tilsynelatende ikke en av områdene som brukes av truede arter, med unntak av at hekkeområdet for Vipe kan bli noe redusert. Samlet belastning for arten i distriktet vil trolig ikke bli skadelidende.

##### § 11 Kostnader

Kostnadene bæres av tiltakshaver.

##### § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode skjer ved at planområdet bygges ut samlet, noe som gir massebalanse og intern håndtering av masser. Det stilles også krav om revegetering med stedegen beplantning. Turdrag opparbeides så skånsomt som mulig og følger terrenget. Sandlekeplasser skal opparbeides uten falldekke i gummi.

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

#### Økonomiske konsekvenser for kommunen

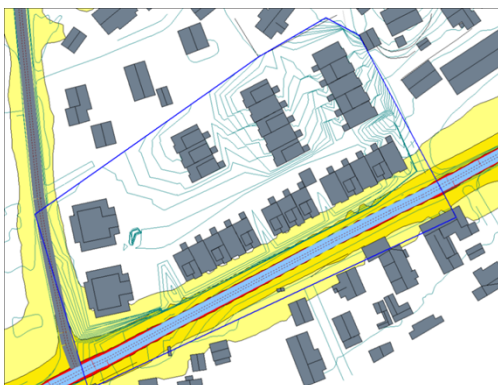
Planforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

#### Skole- og barnehagesituasjon

Det er god kapasitet på skole og barnehage i området.

#### Støy

Området er støyutsatt, og området ligger delvis i gul støysone i fra Kleplandsveien og Toftelandsveien.



*Fig. 12 - støysonkart*

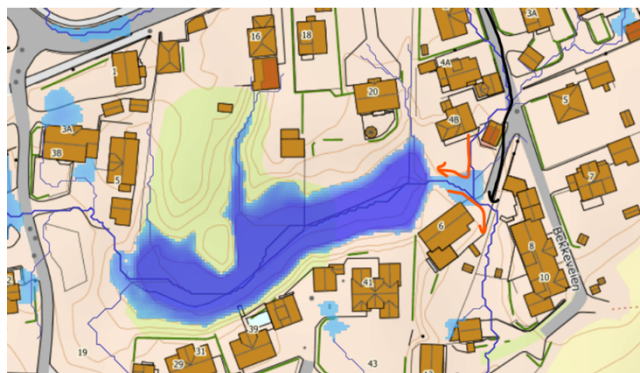
Plan og bygg har meldt tilbake at det ikke er ønskelig med en lengre støyskjerm mot Toftelandsveien av hensyn til estetikk, trygghetsfølelse, og for at Toftelandsveien skal fremstå som en trivelig gate. Ut fra gjeldende planer klarer man å unngå støyskjerm. Dersom det skal etableres noen form for støyskjerming skal denne utformes som en arkitektonisk integrert del av bebyggelsen. Det skal gjennomføres tiltak i tråd med støyrapport datert 16.05.2023.

#### Utbyggingspolitikk (boligprogram, utbyggingsavtale)

Felt B 12 er ikke nevnt spesielt i kommunens utbyggingsprogram, men feltet ligger tett inn mot sentrum av Tangvall, som er definert som et bydelssenter hvor man ønsker utvikling. I forbindelse med oppstart av planarbeidet ble det også varslet oppstart av arbeid med utbyggingsavtale.

#### Overvannshåndtering og blågrønne løsninger

Hovedflomveien ut av området ligger hvor det er planlagt en gresskledd nedsenkning. På det smaleste mellom rekkehus og leilighetsbygg er det 18 m, noe som skulle være tilstrekkelig for å sikre flomvegen. Nedstrøms området vil flomveien være den samme som eksisterende situasjon. Den går øst langs Toftelandsveien og ned Bekkeveien. Ved 50 års flom i Søgne elva vil det bli oppstuvning i det blå feltet, fig. 8, før vannet renner videre sørover mot elva som de røde pilene anviser.



*Fig. 13 - overvann*

Utbyggingen vil påvirke flomvannsmengden i negativ retning. For å unngå økt belastning på eksisterende bebyggelse er forslag til tiltak å justere tverrfallet i øvre av Bekkeveien. Det vil bli stilt krav til nødvendige tiltak i teknisk plan, som også skal inneholde krav til bortledning av overvann. Det vises for øvrig til vedlagte VAO rapport.

#### Grønnstruktur/ lekearealer

Det er som nevnt ikke satt av arealer til ny kvartalslekeplass vest for Hølleveien. Kravet i kommunedelplanen for Tangvall blir derfor vanskelig å imøtekomme. Det har i prosessen vært diskutert flere løsninger, og plan og bygningssjefen mener at planlagt løsning er en så god løsning som det er mulig å få til i området.

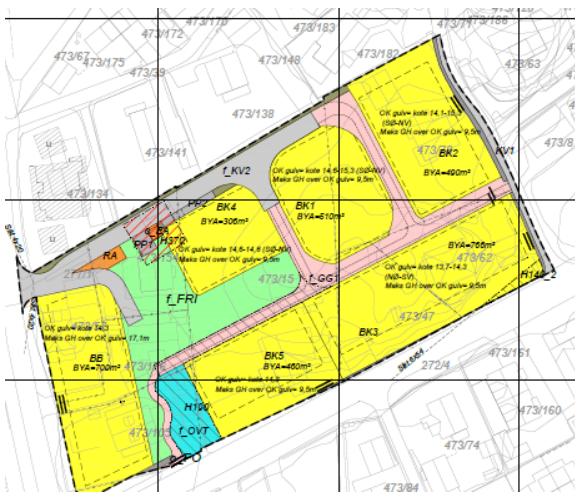


Fig. 14 - Lekeplass markert med f\_FRI



Fig. 15 - skisse over mulig opparbeidelse av lekeareal

Ettersom lekeplassen plasseres over garasjekjelleren, ønsker ikke kommunen og overta lekeplassen. Allmennhetens rettigheter skal imidlertid sikres, jf. rekkefølgebestemmelsene okt. 5.2 bokstav c), og rekkefølgekravet anses med dette for å være oppfylt.

### Oppsummering

Hovedgrepet er å legge til rette for sentrumsnære rekkehus, og leiligheter av varierende størrelse. For tiden blir det planlagt og bygd mange leiligheter på Tangvall. Rekkehusene vil tilby noe annet, og vil kunne være med på å få flere barnefamilier til sentrum. Dette er en ønsket utvikling.

Plan og bygg vurderer planforslaget som et godt gjennomarbeidet forslag som viser gode boliger og gode bokvaliteter. Plan og bygg anbefaler at detaljregulering for Kleplandsveien 4,6,8 m.fl med plankart datert 14.11.2023 og 09.03.2023 og bestemmelser sist datert 17.11.2023 vedtas.

Anne Marit Tønnesland, 17.11.2023

# **Punkt 26/23: 1617 Detaljregulering, Holta 11 og 17 - sluttbehandling**

## **Bilag**

Vedtak byst, 24012024, Sak 10/24, 1617 Detaljregulering, Holta 11 og 17 - sluttbehandling

1. Plankart, sist datert 14.11.2023
2. Bestemmelser, sist datert 14.11.2023
3. Planbeskrivelse, sist datert 10.05.2023
4. Illustrasjoner
5. Sjekkliste for risiko- og sårbarhetsanalyse
6. Tidligere politiske vedtak og klagebehandling
7. Samtlige høringsinnspill



Dato 22. november 2023  
Saksnr.: PLAN-22/01034-51  
Saksbehandler Mikal Christophersen Haugen  
Godkjent av Venke Moe  
Tone Iglebæk

**Saksgang**

Areal- og miljøutvalget  
Bystyret

**Møtedato**

07.12.2023  
24.01.2024

## 1617 Detaljregulering, Holta 11 og 17 - sluttbehandling

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Holta 11 og 17 med plankart sist datert 14.11.2023 og bestemmelser sist datert 14.11.2023.

### Sammendrag

Planområdet ligger på Flekkerøy, øst for veien Holta. Hensikten med planen er å legge til rette for en ny eneboligtomt i tilknytning til gbnr 2/105. Eksisterende enebolig på gbnr 2/214 reguleres med dagens forhold og mulighet for en liten utvidelse.

Denne saken begynte som en byggesak i 2018, da det ble gitt tillatelse til ny bolig på den ubebygde eiendommen gbnr 2/105. Tillatelsen ble påklaget. Statsforvalter tok klagen til følge og opphevet tillatelsen, med anbefaling om å vurdere ny tomt i plan. 23.03.22 mottok plan og bygg planinitiativ for den aktuelle eiendommen. Plan og bygg avviste planinitiativet med begrunnelse i at det vil være nødvendig å se planområdet i en større sammenheng, ikke kun regulere én tomt. Planinitiativet ble forelagt by- og stedsutviklingsutvalget til endelig avgjørelse den 29.09.22. BSU vedtok å gå videre med planinitiativet og utvide planavgrensningen til også å omfatte Holta 11 (sak 179/22).

I løpet av høringsperioden kom det inn fire innspill. Offentlige myndigheter har ingen vesentlige merknader til planforslaget. Eier av eksisterende boligtomt innenfor planområdet har konkrete innspill rettet mot egen tomt.

Byutviklingsdirektøren mener at området kan fortettes med en ny enebolig. Ny bebyggelse viderefører eksisterende struktur og kvaliteter, og innordner seg strøkets karakter med de foreslåtte bestemmelsene angående takform, bebygd areal og høyde.

Byutviklingsdirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Ragnar Evensen  
Byutviklingsdirektør  
Sign.

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef  
Sign.

Vedlegg:

1. Plankart, sist datert 14.11.2023
2. Bestemmelser, sist datert 14.11.2023
3. Planbeskrivelse, sist datert 10.05.2023
4. Illustrasjoner
5. Sjekkliste for risiko- og sårbarhetsanalyse
6. Tidligere politiske vedtak og klagebehandling
7. Samtlige høringsinnspill

## BAKGRUNN FOR SAKEN

COWI AS fremmer på vegne av forslagsstiller Flekkerøy Eiendom AS planforslag for de to eiendommene gbnr 2/105 og 2/214. Formålet med planen er å tilrettelegge for ny tomt på gbnr 2/105. Det er eier av eiendom gbnr 2/105 som er initiativtaker til reguleringsplanen.

## Dagens situasjon

Planområdet er lokalisert på østsiden av Flekkerøy, langs privat vei Holta. Planområdet ligger innenfor 100-metersbeltet, men det omkringliggende området er tettbebyggt og fortettet med flere boenheter de siste årene.



Planområdet markert med rød ring.

## Planens innhold

Planområdet omfatter de to eiendommene gbnr 2/105 og 2/214, benevnt B1 og B2 på plankartet. En liten del av gbnr 2/591 inngår i reguleringsplanen av plantekniske årsaker. Planavgrensning følger ellers eksisterende eiendomsgrenser og reguleringsplaner.

Området som reguleres har et totalareal på om lag 2700 m<sup>2</sup>. Tomt innenfor delfelt B2 er allerede bebyggt. Ny enebolig i felt B1 kan oppføres med saltak med en total mønehøyde på 7,5 meter målt fra maks høyde på topp gulv. Det er tillatt å bygge 200 m<sup>2</sup> (BYA).

Eksisterende bolig i felt B2 reguleres med dagens forhold og med en utvidelsesmulighet på ca. 50 m<sup>2</sup> BYA. Det er foreslått at takform kan være valmet eller saltak. På tomt B2 er det i dag tillatt med 2 boenheter, og dette videreføres i ny reguleringsplan. I felt B2 er det vist byggegrense mot sjø som følge av tomtas plassering i 100-metersbeltet. For resten av tomta er det ikke vist byggegrense i plankartet. Her gjelder krav om fire meter avstand til nabogrensen iht plan- og bygningsloven.



T.v. Planavgrensning markert med sort linje. T.h. Skråfoto over planområdet

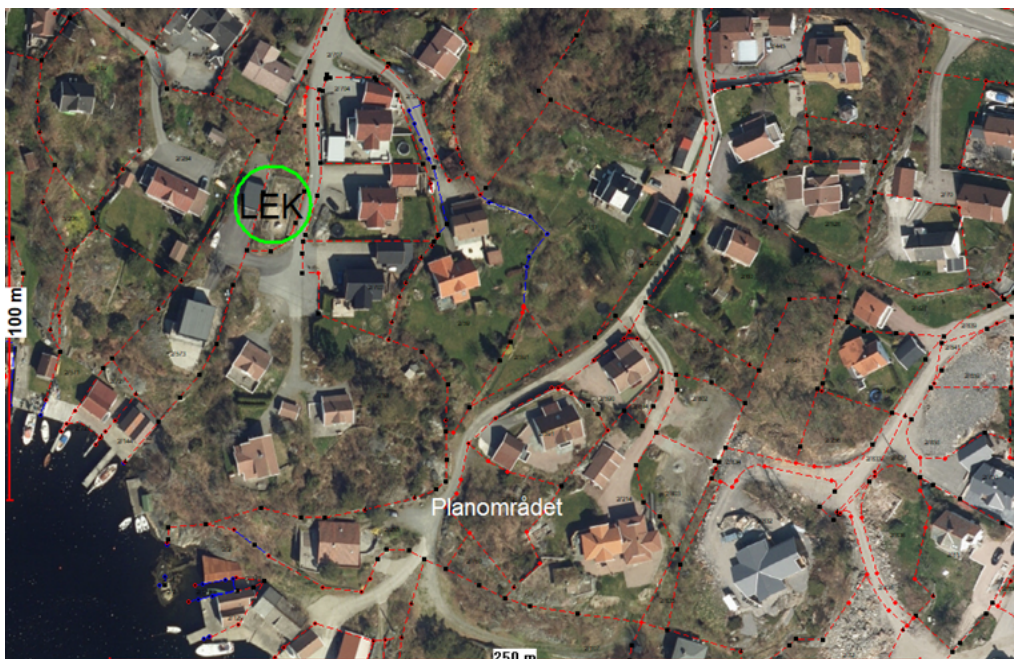
#### Teknisk infrastruktur

Planen medfører ikke behov for ny eller oppgradert infrastruktur. Foreslått ny bolig i felt B1 tilkobles det eksisterende private vann- og avløpsanlegget i Holta. Tomtene er ikke tilknyttet overvannsnett. Flomveier ledes i dag naturlig til sjø og vil i fremtiden følge samme vei til sjøen som dagens situasjon. Overvann håndteres på egen tomt. Ny boligtomt planeres med grus og plen. For fremtidig situasjon legges det opp til større områder med plen og at takrenner ledes direkte til plen/grøntområder for naturlig fordrøyning på tomten. Eksisterende bolig i felt B2 benytter i dag løsningen med fordrøyning på egen tomt. Flomveier er dokumentert i planbeskrivelsen.

I dag er det 11 boliger som er tilknyttet den private veien Holta. Det har blitt gjort en trafikkfaglig vurdering av eksisterende vei med tanke på veistandard og fremkommelighet. Denne tar høyde for økt bruk som følge av ny bolig. Veien er lite trafikkert og har tilfredsstillende standard for det antallet boenheter som benytter seg av veien både før og etter utbygging, jf. krav til private atkomstveier i kommunens veinormal.

#### Grønnstruktur

Det ble i den tidligere byggesaken stilt krav til at tiltaket skal bidra til opprustning av lekeplassutstyr på gbnr 2/804 som allerede er avsatt til lek/møteplass i den nylig vedtatte naboplanen for Holta 9. Dette forutsetter en avtale mellom eier av gbnr. 2/214 og 2/105 for å kunne gjennomføres. Avtale mellom partene har ikke vært aktuelt. Det er derfor foreslått å oppgradere eksisterende lekeplass på gbnr 2/707 vest for Østerøya med en huske. Lekeplassen er kommunal og har behov for flere lekeelementer. Dette er sikret med rekkefølgebestemmelse. Se kart under.



*Lekeplassen ligger vest for planområdet*

## **PLANPROSESSEN**

### **Gjeldende planer**

#### Kommuneplanens samfunnsdel og overordnet arealstrategi 2020 – 2030

Arealstrategien angir at man skal redusere behovet for å ta i bruk nye utbyggingsområder. En ny enebolig anses som en naturlig fortetting i et allerede eksisterende boligområde med all nødvendig infrastruktur.

#### Kommuneplanens arealdel 2011 – 2022

Området er i gjeldende kommuneplan avsatt til boligformål. Det er ingen hensynssoner for området. I forslag til ny arealdel er formålet uendret.

#### Reguleringsplan

Det foreligger ikke reguleringsplan for de to eiendommene, men en liten del av gjeldende reguleringsplan for SKÅLEVIK, vedtatt 02.03.1988 (PlanID: 512), vil omreguleres fra boligformål og hytter til boligformål ifm. denne planen. Ny reguleringsplan vil gjelde foran deler av denne reguleringsplanen. Røde ringer viser areal som vil inngå i ny plan.



*Røde ringer viser regulert areal som vil inngå i ny plan*

Mot nordøst grenser området til reguleringsplanen for Holta 9 med planId 1537, og i øst grenser området til reguleringsplan Hustofta vest med planID 1337.

### **Tidligere saksgang**

Det ble i 2018 gitt tillatelse til ny bolig på den ubebygde eiendommen gbnr 2/105 (B1). Tillatelsen ble påklaget. Statsforvalteren tok klagen til følge og opphevet tillatelsen. Statsforvalter anbefalte i stedet gjennomføring av en detaljregulering.

Innsendt planinitiativ ble forelagt by- og stedsutviklingsutvalget (BSU) til endelig avgjørelse den 29.09.22. BSU vedtok å utvide planavgrensningen til å også omfatte Holta 11 (B2). Denne avgrensningen har forslagstiller selv foreslått til BSU som en mulig avgrensning. Foreslått mønehøyde (+24.8) er den høyden som ble vedtatt i 2018 i tidligere by- og miljøutvalget ifm. søknad om ny bolig.

Administrasjonen følger opp tidligere vedtak og fremmer reguleringsplanen med de premisser som er angitt.

### **Offentlig ettersyn**

Forslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 24.06. – 04.09.23. Ved høringsfristens utløp var det kommet inn fire merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og Plan og byggs vurdering.

#### Statsforvalteren i Agder, 04.09.23

- Har ingen merknader til saken vurdert opp mot de nasjonale og vesentlige regionale interessene man er satt til å ivareta.

#### Agder Fylkeskommune, 14.08.23

- Har ingen vesentlige merknader til planforslaget.

#### Statens vegvesen, 15.08.23

- Bemerket at rekkefølgebestemmelsen som sier at Kjoskrysset skal være ferdig utbygd før det kan gis igangsettingstillatelse innebærer at realisering ligger frem i tid avhengig av bevilgning og bygging av krysset. Alternativt må det gis dispensasjon.
- Utover dette har man ikke flere vesentlige merknader til planen.

Plan og byggs kommentar:

- Det legges opp til at rekkefølgekravet om utbygging av Kjoskrysset løses gjennom innbetaling av anleggsbidrag. Dette vil gi grunnlag for å søke dispensasjon.

#### Kim Andreassen, 03.09.23

- Ny eier av Holta 11, gbnr 2/214, og er positiv til at egen eiendom er en del av planområdet.
- Mener det vil være naturlig å tillate samme mønehøyde for B1 og B2, og foreslår at kote M på B2 justeres opp til +24,5.
- Ønsker å få med i planen at det er ok med underetasje i B2 da egen bolig har underetasje og at dette vil være naturlig på et evt. tilbygg.

Plan og byggs kommentarer:

- Eksisterende bolig har forholdsvis høy utnyttelse og økt mønehøyde vil medføre større eksponering mot sjø.
- Det er lagt inn bestemmelse om underetasje for bolig i B2. I plankartet er det lagt inn gulvhøyde for underetasje ut ifra dagens situasjon.
- Medregnet underetasje vil tillatt byggehøyde/antall etasjer for eksisterende bolig i B2 være tilsvarende som for ny bolig i B1.

### **Endringer etter offentlig ettersyn**

Det er gjort endringer i plandokumentene for eksisterende boligtomt (B2). Bruk av underetasje er presisert både i plankart og bestemmelser.

Det er lagt inn tomtegrense mellom gbnr 2/105 og gbnr 2/591 i plankartet. Denne er i tråd med dagens eiendomsgrense.

### **Medvirkning**

Det har vært intern medvirkning med kommunale instanser som ingeniørvesenet og parkvesenet. Administrasjonen har vurdert at det ikke er ytterligere behov for medvirkning i denne planen med andre målgrupper som for eksempel barn og unge. Tomtene er ikke et naturlig sted for barn å benytte, siden en av tomtene er bebygd og den andre tomten er privat. Det har vært møter mellom plan og bygg og tidligere eier av Holta 11, som ikke har ønsket å være en del av planarbeidet. Den aktuelle eiendommen har siden blitt overdratt til ny eier. Ny eier har levert innspill ved offentlig ettersyn hvor man blant annet uttrykker seg positiv til at egen eiendom inngår i reguleringsplanen.

### **PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET**

Plan og bygg mener at området kan fortettes med en ny enebolig. Den nye bebyggelsen vil bli oppført i et allerede eksisterende boligområde hvor all nødvendig infrastruktur, som vann og avløp, renovasjon og privat vei allerede er opparbeidet. Planen følger opp intensjonen i tidligere politiske vedtak og hovedgrepet virker akseptabelt.

### Bebyggelse

Omkringliggende bebyggelse består av både eldre og nyere boligbebyggelse med tilhørende garasjer. Plan og bygg har vært opptatt av at de arkitektoniske kvalitetene i området skal bevares ved en fortetting. Foreslått bebyggelse vil videreføre eksisterende struktur og kvaliteter, og innordne seg strøkets karakter med de foreslåtte bestemmelsene. Plan og bygg mener at foreslått bebyggelse med en høyde på 7.5 meter og en BYA på 200 m<sup>2</sup> tilpasser seg strøkets karakter.



*Forslag til ny bolig i B1*

### Kulturminner

Det er ingen kulturminner, fredede bygninger eller kulturlandskap av viktig betydning i planområdet. Nytt hus forringer ikke kulturmiljøet i Skibbusundet og har ikke negativ innvirkning på det kulturhistoriske landskapet som innseilingen til Kristiansand utgjør.

### Barn og unges interesser

Planområdet har ikke tidligere vært brukt som lekeområde for barn og unge. Det er gode tur- og rekreasjonsmuligheter i umiddelbar nærhet til planområdet. Det er etablert sandlekeplasser nært opp til planområdet (Hustofta 160 m og Østerøya 95 m).

Kvartalslekeplass er lokalisert langs Paulen. Plan og bygg mener at foreslått rekkefølgebestemmelse om å tilføre et nytt lekelement er et godt grep som styrker en allerede etablert sandlekeplass.

#### Infrastruktur

Adkomstveien Holta er privat og brukes per i dag av flere eiere. Siden det kun planlegges for en ny boligtomt, ser ikke plan og bygg behov for oppgradering av adkomstvei. Veibredden og kurvaturen tilsier at veien har tilstrekkelig standard for en privat vei.

#### Klima- og miljøkonsekvenser

Planområdets størrelse er på 2700 m<sup>2</sup> og det er kun én bolig som skal oppføres. Plan og bygg mener at planen generelt gir små klima- og miljøkonsekvenser. Ny bebyggelse skal oppføres med konstruksjon i tre, og det skal være klar overvekt av trematerialer i fasadene. Ettersom det kun legges opp til én ny bolig vil ikke økt trafikk medføre særlig negativ klimakonsekvens. Det er ingen verdifull natur i planområdet som kan bli påvirket av tiltaket. Det er ingen bebyggelse på tomten i dag som kan gjenbrukes.

#### Naturmangfoldloven §§ 8-12

Planområdet er kartlagt ved bruk av Artsdatabanken og Miljøstatus.no. Det er gjort en observasjon av Makrellterne i området. Dette er en vanlig sjøfugl som det er gjort mange observasjoner av rundt på Flekkerøya, og det er ikke grunn til å tro at planområdet er en biotop for denne fuglen. Det er ingen arter som blir berørt av tiltaket. Planen er av en slik størrelse at den har liten påvirkning på fugle- og dyreliv, samt planter. Den ligger i et allerede etablert boligområde. Det konkluderes derfor med at kunnskapsgrunnlaget her er godt og at det ikke er behov for ytterligere kartlegging.

#### §9 Føre-var prinsippet

Det er ingen arter som blir berørt av tiltaket.

#### §10 Samlet belastning

Det er ingen arter som påvirkes negativt av utbygging i planområdet.

#### §11 Kostnader

Det er ingen kostnader knyttet til bevaring av arter.

#### §12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsetoder.

Ikke relevant.

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

#### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Oppgradering av eksisterende kommunal lekeplass vil kunne medføre en mindre økning i vedlikeholdskostnader. Ellers vil alle tiltak i området være private.

Se planbeskrivelsen for øvrige temaer.

#### Oppsummering

Plan og bygg mener at området kan fortettes med en enebolig. Bebyggelsens utforming er tilpasset omkringliggende bebyggelsesstruktur med takform, størrelse og høyde. Planen følger opp intensjonen i tidligere vedtak fra by- og stedsutviklingsutvalget og hovedgrepet virker akseptabelt.

Plan og bygg anbefaler bystyret å vedta detaljregulering for Holta 11 og 17.

Mikal Christophersen Haugen, 20.11.23.

## **Punkt 27/23: 1643 Detaljregulering Del av Andøyveien fortau - sluttbehandling**

### **Bilag**

Vedtak byst, 24012024, Sak 11/24, 1643 Detaljregulering Del av Andøyveien fortau - sluttbehandling

1643 Detaljregulering for del av Andøyveien fortau - plankart\_sluttbehandling

1643 Detaljregulering Del av Andøyveien fortau - bestemmelser\_sluttbehandling

1643 Detaljregulering Del av Andøyveien fortau - planbeskrivelse\_sluttbehandling

Vedlegg 1\_Del av Andøyveien fortau\_sjekkliste ROS

Vedlegg 2\_Del av Andøyveien fortau\_Foreløpig veitegninger

Vedlegg 3\_Del av Andøyveien fortau\_Medvirkning med elever\_230523

Vedlegg 4\_Del av Andøyveien fortau\_Vurdering av ask

Vedlegg 6\_Del av Andøyveien fortau\_alle merknader offentlig ettersyn samlet



Dato 21. november 2023  
Saksnr.: PLAN-23/00606-24  
Saksbehandler Ellinor Borgi  
Godkjent av Eirik Heddeland Martens  
Venke Moe  
Tone Iglebæk

### Saksgang

Areal- og miljøutvalget  
Bystyret

### Møtedato

07.12.2023  
24.01.2024

## 1643 Detaljregulering Del av Andøyveien fortau - sluttbehandling

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Del av Andøyveien fortau med plankart sist datert 23.06.23 og bestemmelser sist datert 23.06.23.
2. Kostnader til drift av kommunalteknisk infrastruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.

### Sammendrag

Planområdet ligger på Andøya på en sløyfe av Andøyveien før Grønnehaven og Fruens Allé. Formålet med planen er å etablere fortau langs en delstrekning av Andøyveien, i henhold til tiltak beskrevet i *Trafikksikkerhetsplanen Kristiansand kommune 2022-2026*.



Figur 1: Planområdet markert med rød sirkel.

Planarbeidet vil gi grunnlag for å arbeide videre med detaljprosjektering og grunnnerv. Opparbeidelsen må finansieres delvis over kommunale budsjetter og delvis fra trafikksikkerhetsvilkår satt i byggesaker i nærområdet. På grunn av kommunens økonomi er planlagt ferdigstilling, som var satt til utgangen av 2025, skjøvet ut i tid.

Byutviklingsdirektøren vurderer planforslaget som godt balansert med hensyn til inngrep i private eiendommer og ivaretagelse av kravet om økt trafikksikkerhet langs denne delstrekningen. Byutviklingsdirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Ragnar Evensen  
Byutviklingsdirektør  
Sign.

Venke Moe  
Plan- og bygnings sjef  
Sign.

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur*

Vedlegg:

- 1643 Detaljregulering for del av Andøyveien fortau - plankart\_sluttbehandling
- 1643 Detaljregulering Del av Andøyveien fortau - bestemmelser\_sluttbehandling
- 1643 Detaljregulering Del av Andøyveien fortau - planbeskrivelse\_sluttbehandling
- Vedlegg 1\_Del av Andøyveien fortau\_sjekkliste ROS
- Vedlegg 2\_Del av Andøyveien fortau\_Foreløpig veitegninger
- Vedlegg 3\_Del av Andøyveien fortau\_Medvirkning med elever\_230523
- Vedlegg 4\_Del av Andøyveien fortau\_Vurdering av ask
- Vedlegg 6\_Del av Andøyveien fortau\_alle merknader offentlig ettersyn samlet

## BAKGRUNN FOR SAKEN

Kristiansand kommune ved plan og bygg i samarbeid med ingeniørvesenet fremmer planforslaget. Målet med planarbeidet er å etablere fortau langs en delstrekning av Andøyveien. Dette fortauet fremgår som tiltak i handlingsplanen til *Trafikksikkerhetsplanen Kristiansand kommune 2022–2026*.

Fortauet er delvis finansiert gjennom dispensasjonsvilkår, som er gitt i fortettingssaker i området de siste årene, og delvis gjennom kommunale midler.

## Dagens situasjon

Planområdet omfatter fra og med sløyfen ved Andøyveien 40 og 37 til og med Andøyveien 39. Fortauet foreslås plassert på østsiden av veien.

Planområdet består i alle hovedsak av eksisterende vei med grøfter og boligeiendommer - altså opparbeidet vei eller hagearealer. Det er også med en eksisterende offentlig parkeringsplass i øst. Det er boligeiendommer på begge sider av veien, som medfører at det er opparbeidet både bebyggelse, hager, murer og innkjørsler helt opptil veien. Det er flere av de private tiltakene som er opparbeidet på kommunal eiendom. Det er varierende grad en høydeforskjell på ca. 1 meter på østsiden mot boligeiendommene, mens det på vestsiden er skrånende terreng fra det offentlige friområdet ned mot sjøen, med omkring 10 meter i høydeforskjell.

Mellom nr. 40 og 42 A er det et offentlig friområde og sti ned til sjøen. Om vinteren brukes denne bakken ned til sjøen som akebakke.

Veien brukes som skolevei for barn fra Fruens Allé, Grønnehaven og deler av Andøyveien. Lenger inne langs Andøyveien er det alternative skoleveier via sti/fortau/gang- og sykkelvei ut på gang- og sykkelveien langs den «ytre» Andøyveien.



Figur 2: Planområde vist med gult omriss.

## Planens innhold

Planen omhandler omtrent 200 meter med fortau som skal opparbeides langs eksisterende del av Andøyveien.

## PLANPROSESSEN

### Gjeldende planer

#### Kommuneplanen

Planarbeidet kan ses i sammenheng med kommunens visjon om å være *attraktiv og miljøvennlig*. Den er et lite bidrag til arealstrategiene som skal; redusere transportbehov med fokus på gange, sykkel og kollektivtransport, prioriterer fortetting og transformasjon og som hindre nedbygging av natur og landbruksarealer gjennom byspredning.

I gjeldende arealdel er arealene i all hovedsak avsatt til eksisterende bebyggelse og anlegg. Dette samme gjelder for forslaget til ny arealdel.

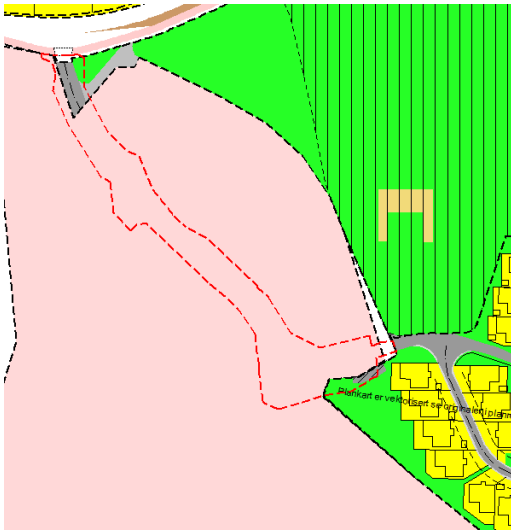


Figur 3: Gjeldende kommuneplan med planomriss i rødt.

#### Reguleringsplaner

Følgende regulering- og bebyggelsesplaner blir litt berørt:

- Andøya, planID 31, fra 1952 (rosa)
- Andøya, planID 518, fra 1987 (omfatter Andøen gård)
- Andøya, felt K1, del av, planID 1361, fra 2014 (i nord)
- Bebyggelsesplan Andøya, felt B3, planID 518D, fra 1989 (i sørøst)



Figur 4: Utklipp fra kommunens planbase med det ulike regulerings- og bebyggelsesplanene.



Figur 5: reguleringsplan fra 1952 som vises som rosa i figur 4. Gul ellipse viser ca. plassering av planområdet.

Det er ingen konflikt med etablering av fortau og gjeldende regulerings- og bebyggelsesplaner utenom at noen boligtomter og friområder i begrenset grad blir berørt.

### Tidligere saksgang

Det er gitt dispensasjoner for fradeling av tomter langs Grønnehaven og Fruens Allé med vilkår om bidrag til trafikksikkerhetstiltak langs Andøyveien.

### Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 09.09.23 – 20.10.23. Det kom inn fem merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan og byggs vurdering

#### Statsforvalteren i Agder v/ Miljøvernavdelingen, 13.10.23

- Nasjonale og vesentlige regionale interesser er ivaretatt. De har ingen merknader til planforslaget.

#### Plan og byggs kommentar

- Tas til orientering.

#### Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, 19.09.23

- De har ingen merknader til planforslaget.

#### Plan og byggs kommentar

- Tas til orientering.

#### Statens Vegvesen, 06.09.23

- Positive til etablering av fortau og at det ryddes opp i veilinjen og krysset.
- Anbefaler at det legges inn friskt i hver enkelt avkjørsel. Dette vil bedre sikten og trafikksikkerhet.

#### Plan og byggs kommentar

- Det vil ryddes i vegetasjon og eierforhold som vil bedre sikten. Avkjørslene er allerede etablert så det er ikke aktuelt å regulere inn friskt i plankartet.

#### Andøyveien 42C, 24.10.23

- Eiendommen og naboeiendommen Fruens Alle 1 har utfordringer med overvann som kommer ned veien fra områdene rundt Andøen gård. Eksisterende sluk er ikke sammenfallende med vannstrømmen. Det forutsettes av dette håndteres.

#### Plan og byggs kommentar

- Ingeniørvesenet er klar over problematikken og overvann fra vei vil bli håndtert bedre ved ny opparbeiding.

#### Andøyveien 42 A og B, 22.09.23

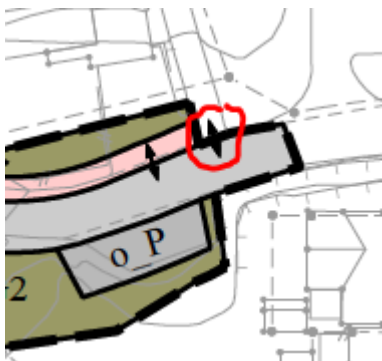
- Ønsker ikke at innspillet bli offentlig gjort.
- Eiendommens garasje er etablert delvis på kommunal eiendom, men plasseringen er godkjent av kommunen. Det er ønskelig at det settes av arealet til snø, slik at garasjens tak ol. ikke ødelegges ved brøyting ol.
- De ønsker å få bekreftet at arealet som de benytter av kommunal eiendom kan eksproprieres av dem.
- Mail 28.08.23  
Det må vurderes å skifte ut kommunale ledninger når veien først åpnes, og samtidig stikk for vann inn til byggetomten Andøyveien 42 A.  
Kotehøyden på ny vei vil gi utfordringer mht. vann og sikt ut fra utkjørsel til planlagt boligtomt med garasje.

#### Plan og byggs kommentar

- Kommunen er omfattet av offentlighetsloven og arkivloven. Innspill til høringsprosesser må offentliggjøres og arkiveres så sant den ikke inneholder sensitiv informasjon. Det er ikke tilfelle for dette innspillet og vi har dermed ikke hjemmel til å unnta offentlighet. Eier er blitt kontaktet direkte vedr. dette forholdet.
- Eiendommen er på nedsiden av veien med noe høydeforskjell. For å kunne utvide veien med en grøft, som kan ivareta snøopplag, vil det være nødvendig å rive garasjen. Derfor er det valg å videreføre eksisterende situasjon og det blir ikke aktuelt å etablere en bredere grøft.
- På grunn av kommunens økonomiske situasjon er det ikke startet opp med grunnnerverv slik som opprinnelig planlagt.  
Når det gjelder grunnnerverv håndteres dette gjennom privatrettslige avtaler om kjøp/ salg. Planforslaget endrer ikke hvem som eier arealene, men åpner opp for en mulighet til eierbytte. Alle berørte vil bli kontaktet i forbindelse med den videre prosess. Utover dette kan vi ikke nå si noe om hvem eller hva, som skal kjøpes eller selges av eiendom.
- Ingeniørvesenet vil vurdere tilstanden på kommunale ledninger når veien først skal åpnes. Et privat vannstikk må i så fall søkes og bekostes av eier.
- Planforslaget regulerer ikke kotehøyden på veien. Denne fastsettes først i detaljprosjekteringen. I detaljprosjekteringen vil også overvannet fra vei håndteres via sluk. Overvann fra omliggende terreng må håndteres på egen tomt. Tilpassing til avkjørselstillatelsen vil bli vurdert ved detaljprosjektering.

#### **Endringer etter offentlig ettersyn**

Det er kun gjort en liten justering i plankartet. Det er lagt inn en inn- og utkjøringspil for eksisterende avkjørsel til eiendommen Andøyveien 39 og 39 D.



Figur 6: Ny inn- og utkjøringspil.

### **Ekstern medvirkning**

Før det ble varslet oppstart av planarbeidet ble det avholdt et møte med antatt berørte grunneier i forbindelse med behov for grunnnerverv. Det var god deltagelse på møtet og inntrykket er at alle er positive til etablering av fortauet, men at det er spørsmål knyttet til hvordan det går utover deres eiendommer. I forbindelse med befaringen for 1. gangs behandling ble det gjort avmerkinger i terrenget og svart på spørsmål til de som hadde møtt opp. På grunn av kommunens økonomiske situasjon er det ikke startet opp med grunnnerverv slik som først planlagt, jf. også under temaet *Eiendomsforhold og grunnnerverv*.

Det ble avholdt møter med elever på Sjøstrand og Møvig skoler. Der deltok det elever fra elevrådet eller som bodde på Andøya. Følgende er oppsummert fra vedlagte referat:

- De er positive til fortauet, og sier at akebakken blir brukt på vinteren og som gang- og snarvei om sommeren.
- De lurer på om det kommer mer fortau nedover mot Fruens Allé og Grønnehaven.
- De nevner trygghet og fremkommelighet under anleggsperioden som viktig.
- De savner fortau langs Andøyveien ved Løviga småbåthavn. Det er få som benytter gang- og sykkelveien gjennom boligområdet.
- Det er også mange dårlig vedlikeholdte lekeplasser på øya.

Innspillene på trafikksikkerhet i anleggsperioden er omtalt planbeskrivelsen. Det samme er vurderinger knyttet til lengde og plassering av fortauet. Spørsmålene som ikke går direkte på planforslaget er forsøkt sortert videre i systemet ved hjelp av demokratienheten.

### **Intern medvirkning**

Saken har vært orientert om i samarbeidsgruppa i forbindelse med oppstartsmelding. Parkvesenet har gitt informasjon om sitt arbeid med parkarealene til Andøen gård og vurdert naturmangfoldet i planområdet. Kultur og innbyggerdialog som drifter av bygget på Andøen gård har blitt informert. Demokratienheten har hatt ansvaret for gjennomføring av møtene med elevene på skolene.

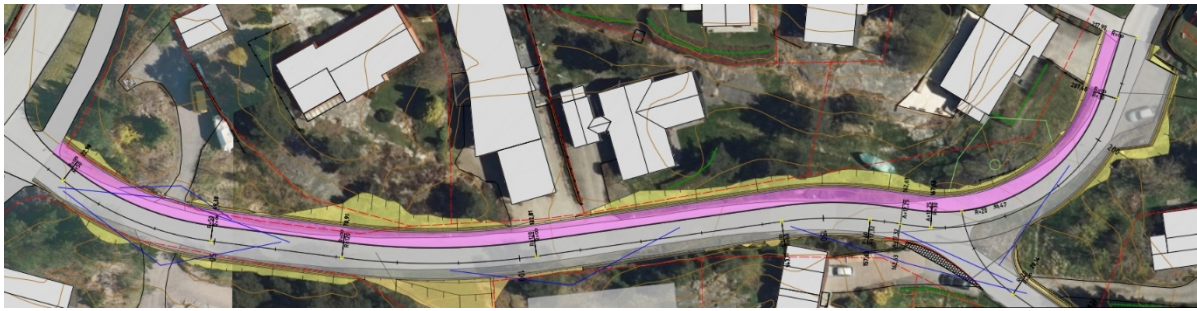
Ingeniørvesenet og analyse og eiendom har vært en del av den interne prosjektgruppa sammen med plan og bygg.

### **PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET**

Planen omfatter en veistrekning av Andøyveien på omtrent 200 meter hvor det skal opparbeides fortau. Opparbeidelsen av fortauet er et trafikksikkerhetstiltak som fremgår i handlingsplanen *Trafikksikkerhetsplanen Kristiansand kommune 2022 – 2026*.

Det er konkludert med å legge fortauet på østsiden kombinert med en justering av eksisterende vei. Det legges også opp til en oppstramming av krysset mot Grønnehaven og Fruens Allé med et «venteareal» i krysset. Fortauet opparbeides med en bredde på 2,5 meter med kantstein, som er nedsenket der hvor det er avkjørsler til boligene. Det vil også bli sett på en nedsenkning av fortauet, for å korrespondere med «ventearealet» slik at det blir lettere å trille over med sykkel, barnevogn, rullestol ol. Veien får to kjørefelt med bredde 2,5 meter hver. Dette vil gi noe bredere kjøreareal sammenlignet med i dag. Den offentlige parkeringsplassen får en rehabilitering og utvides til å ha plass til fem biler. Alle detaljer mht. utformingen vil komme ved uttegning av de tekniske planene.

Løsningen som er valgt mener plan og bygg er godt balansert med hensyn til inngrep i private eiendommer og ivaretagelse av kravet om økt trafikksikkerhet lang denne delstrekningen.



Figur 7: Foreløpig detaljprosjektering av prosjektet. Nord er mot venstre.

### Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet og det har ikke vært nødvendig å gjøre nye undersøkelser av arkeologi.

Andøen gård er nabo til planområdet og blir ikke berørt av tiltaket. Se planbeskrivelsen for mer informasjon.

### Barn og unges interesser

Barn og unges interesser ivaretas i planarbeidet. Etablering av fortauet vil bedre trafikksikkerheten. Samtaler mer barna viser at det også er andre steder de kan være nødvendig å se på tiltak eller forbedringer. Dette må løses via andre kanaler enn planarbeidet.

Plan og bygg kan ikke se at det er grunnlag for å søke erstatningsarealer i henhold til RPR for barn og unge.

### Universell utforming

Universell utforming ivaretas gjennom kommunens veinormal ved prosjektering. Dette er det tatt høyde for i planforslaget.

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er gjort en utsjekk av tema i kommunens sjekklister. Konklusjonen er at det ikke er nødvendig å utarbeide en egen analyse, og at det er tilstrekkelig at enkelte tema omtales og vurderes i planbeskrivelsen. Dette gjelder temaene grunnforhold og forurensing som er nevnt under. Plan og bygg vurderer temaene som tilstrekkelig vurdert i planbeskrivelsen.

### Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense. Det er vurdert behovet for geotekniske undersøkelser, men siden det er fjell i dagen på begge sider av veien er det konkludert med at dette ikke er nødvendig. Etableringen av fortauet vil ikke føre til økt belastning i særlig stor grad, og medfører begrensede inngrep ned i grunnen.

### Forurensing

Det er gjort undersøkelser knyttet til en nylig byggesak. Der er det dokumentert noen miljøgifter etter bruk av masser fra den gamle KVM-tomten, jf. planbeskrivelse. Utslagene er ikke høyere enn at de kan gjenbrukes i området. Siden det er tanken at massene skal gjenbrukes i planområdet er det ikke grunn til å stille krav om undersøkelser. Hvis masser transporteres bort, må innhold dokumenteres før deponering.

### Klima- og miljøkonsekvenser

Etablering av fortauet og justering av veilinjen vurderes til å ha lite å si med hensyn til klima- og miljøkonsekvenser. Fortauet kan oppmuntre flere til å benytte miljøvennlig transportmiddel og å kjøre mindre. Dette kan generelt bidra til mindre klimagassutslipp, svevestøv og støy.

Gjenbruk av masser, forsvarlig håndtering av masser, og fossilfri maskinpark og transport vil bidra positivt. Dette er ikke krav som reguleres i forbindelse med reguleringsplanen, men kan av kommunen som bestiller/ gjennomfører knyttes opp til anleggsetreprise.

#### Naturmangfoldloven §§ 8-12

##### §8 Kunnskapsgrunnlaget

Planområdet består av grøft- og hagearealer i tillegg til veigrunn. Det er gjort særskilt vurdering av asketreet, som står på oversiden av krysset mot Grønnehaven. Det er et friskt eksemplar som det er all grunn til å bevare, se vedlegg. Parkvesenet har også gjort en befaring for annet naturmangfold i området, også svartlisteartene, men det er ikke gjort funn av interesse. Det er ikke laget en egen rapport på dette.

##### §9 Føre-var prinsippet

Det er gjort tilpasninger av veilinjen slik at asken med rimelig stor sikkerhet kan bevares. Inngrep under trekronen (hensynsone H560) vil ikke berøre arealer som i dag ikke allerede er anlagt med asfalt. Det er også vurdert at det sannsynligvis kun er behov for ca. 20 cm graving ned i bakken for fortauet som berører den største delen av hensynsonen.

Det er lagt inn hensynsone naturmiljø 560 med bestemmelse om beskrivelse/ miljøoppfølgingsplan for inngrep på asken eller i/under bakken. Planen må være ferdig før igangsettingstillatelse kan gis, og den må være utført av fagkyndig. Det er ikke sett grunn for å gjøre andre tilpasninger eller avslutte arbeidet på bakgrunn av føre-var-prinsippet i planprosessen.

##### §10 Samlet belastning

Den samlede belastningen for naturmangfoldet vurderes som minimal.

##### §11 Kostnader

Skulle det vises seg at det er behov for særskilte tiltak knyttet til opparbeidelsen vil dette bekostes av tiltakshaver. Dette er for eksempel miljøoppfølgingsplan for asken.

##### §12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det vil være behov for tilrettelegging i forbindelse med inngrep rundt asken. Dette vil komme fram i forbindelse med detaljprosjekteringen og vil foreslås i beskrivelsen/ miljøoppfølgingsplanen. Et eksempel kan være at en fagkyndig er til stede når det graves innenfor sonen, tildekking av røtter slik at de ikke blir eksponert uten jord over lengre tid, og vurdering av hvilke røtter som kan graves over i henhold til størrelse.

Plan og bygg anser naturmangfoldlovens §§ 8-12 for å være ivaretatt.

#### Grønnstruktur

Planforslaget berører utkantene av offentlig friområder. Plan og bygg kan ikke se at å endre arealformål fra offentlig friområde til annen veigrunn grøntareal og delvis parkering vil ha betydning for bruk eller ivaretagelse av arealene. Stier/snarveier opprettholdes og det samme gjelder skjøtsel av arealene som i dag er naturområder.

#### Vannmiljø og 100-metersbeltet mot sjø

Det vil ikke bli gjennomført fysiske inngrep i vannmiljø selv om planforslaget i sin helhet ligger innenfor 100-metersbeltet. Det er kun på et mindre strekke at det gjennomføres inngrep hvor det ikke ligger annen bebyggelse mellom inngrepet og sjøen. Dette er en mindre utfylling på toppen av friområdet, og anses ikke for å være i konflikt med 100-metersbeltet eller hensynet til vannmiljøet. Overvannet fra veien blir håndtert som i dag.

#### Støy

Det vil være støy fra anlegget de månedene hvor tiltaket gjennomføres. Det vurderes ikke som aktuelt å gi særskilte bestemmelser som støy i anleggsfasen. Utover dette vil det ikke være økt støy fra nytt fortau.

### Trafikksikkerhet

Fortauet og utbedring av krysset vil bedre trafikksikkerheten ved gjennomført tiltak. Siden dette er en skolevei, må det tas ekstra hensyn til trafikksikkerhet i anleggsfasen. God informasjon til berørte beboere, og også skolene er nødvendig. Det bør informeres om tidsperspektiv og gjennomføring. Videre bør det være god fysisk skilting ev. skiller for å vise hvor det er trygt å gå eller som viser alternative gangruter.

Hvis det er behov for stenging av veien, bør ikke dette skje i den mest trafikkerte tiden på døgnet – typisk morgen og ettermiddag. Utover dette er det alternative gangruter fra de fleste boligene, og det er også mulighet for å åpne opp en midlertidig omkjøring mot Andøyveien i vest. Det er liten sannsynlighet for at dette vil være nødvendig.

### Eiendomsforhold og grunnerverv

Kommunen er selv eier av en del av arealet som skal opparbeides. Samtidig vil det være nødvendig å kjøpe noen arealer fra private. Dette er i hovedsak kantarealer av hager, men det er også noe areal som benyttes til innkjørsel ol. Det er også slik at noe av det opparbeidede arealet er gjort på kommunal grunn.

Det er alltid noe usikkerhet knyttet til hvor mye grunn som må beslaglegges i en planprosess. Dels på grunn av justeringer i detaljprosjektering, dels av hensyn til usikkerhet rundt massehåndtering og dels på grunn av forhandlingene med grunneiere. For å håndtere denne usikkerheten er det laget en spesiell bestemmelse til arealformålet *annen veigrunn - grøntareal* som skal sikre at areal som kommunen ikke benytter kan tilbakeføres/ selges til privat eiendom etter at anlegget er gjennomført. Se bestemmelse 1.4 andre avsnitt. Dette gir detaljreguleringen en god fleksibilitet på gjennomføring, og det trengs ikke tas konkrete valg på f.eks. bruk av mur eller fylling.

Det har vært dialog med grunneierne i starten av planprosessen. Til befaringen i forbindelse med politisk 1. gangs behandling ble det gjort oppmerkinger i terrenget og flere av grunneierne deltok og ble vist hvordan detaljreguleringen vil virke inn på deres eiendom.

I utgangspunktet skulle grunnervervsprossen allerede vært satt i gang, men på grunn av utfordringer i kommuneøkonomien er det nå større usikkerhet til kommunale budsjettmidler til opparbeidelsen. Derfor har prosessen med grunnerverv ikke blitt satt i gang, slik vi hadde skissert på et tidligere tidspunkt. Det er likevel å forvente at grunnervervet vil settes i gang når kommunalt budsjett er vedtatt og det er kapasitet i administrasjonen.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er foreløpig estimert at gjennomføring av prosjektet vil koste kr. 3.650.000, -. Tatt i betraktning den generelle økonomiske situasjonen knyttet til material- og arbeidskostnader må man anta at estimatet for gjennomføring vil øke. En første vurdering av kostander til grunnerverv ligger i størrelsesorden kr. 300.000,- til 600.000,-

De årlige driftskostnadene med nytt fortau er anslått til ca. 30.000 kr (2023-priser). Økte driftskostnader foreslås lagt inn ved rullering av handlingsprogrammet.

### Oppsummering

Plan og bygg vurderer planforslaget som en løsning som er godt balansert med hensyn til inngrep i private eiendommer, særlig med tanke på bestemmelsen som gir fleksibilitet til å etablere nye eiendomsgrenser etter at opparbeidelsen er gjennomført. Dette medfører et større rom for forhandling under det videre grunnervervet, samtidig som man er sikre på at fortauet kan løses som foreslått pr. nå. Plan og bygg anbefaler at planforslaget vedtas slik at det kan arbeides videre med detaljprosjekteringen og grunnervervet.

Ellinor Borgi, 10.11.23

## **Punkt 28/23: Møllevannsveien 16 - utbyggingsavtale - sluttbehandling**

### **Bilag**

Vedtak KOMM, 12122023, Sak 24/23, Møllevannsveien 16 - utbyggingsavtale - sluttbehandling

Vedtak Form, 31012024, Sak 9/24, Møllevannsveien 16 - utbyggingsavtale - sluttbehandling

underskrevet utbyggingsavtale

SKM\_C300i23111010150



Dato 6. oktober 2023  
Saksnr.: 2021041914-10  
Saksbehandler Synne Thornæs  
Godkjent av Harald Eiof Karlsen  
Tone Iglebæk  
Camilla Bruno Dunsæd

**Saksgang**

Areal- og miljøutvalget  
Kommunalutvalget  
Formannskapet

**Møtedato**

07.12.2023  
12.12.2023  
31.01.2024

## **Møllevannsveien 16 - utbyggingsavtale - sluttbehandling**

Forslag til vedtak

[Formannskapet vedtar forslag til utbyggingsavtale for Møllevannsveien 16 datert 21.06.2023](#)

### **Sammendrag**

Reguleringsplanen for Møllevannsveien 16 ble vedtatt av Bystyret 23.11.2022. Planen legger til rette for transformasjon av et allerede eksisterende bolig- og bebyggelsesområde gjennom fortetting. Eksisterende bolig på gnr. 151, bnr. 1402, Møllevannsveien 16, vil erstattes med et leilighetsbygg med inntil 13 leiligheter.

Forhandlingene for utbyggingsavtale ble innledet i desember 2021, avtaleforslaget har blitt framforhandlet parallelt med utarbeidelse av planforslaget.

Utbygger er ansvarlig for at arealer innenfor angitt utbyggingsområde skal planlegges og opparbeides.

Saken sendes til areal- og miljøutvalget for orientering før den behandles av kommunalutvalget og formannskapet. Kommunalutvalget innstiller til formannskapet, og formannskapet vedtar utbyggingsavtalen.

Vedlegg:  
underskrevet utbyggingsavtale  
SKM\_C300i23111010150

## **Saksutredning**

### **Bakgrunn for saken**

Reguleringsplanen for Møllevannsveien 16 ble vedtatt av Bystyret 23.11.2022. I vedtaket anmoder bystyret om at det framlegges en utbyggingsavtale.

Reguleringsplanen legger til rette transformasjon av en boligtomt til boligblokkbebyggelse med inntil 13 leiligheter.

Forhandling om utbyggingsavtale ble innledet i desember 2021. Avtaleforslaget er framforhandlet parallelt med reguleringsplanen, i tråd med planforslaget.

### **Utbyggingspolitikk**

Kommunens vedtatte utbyggingspolitikk er lagt til grunn for drøftelsene og avtalen som er framforhandlet. Utbygger er gjort kjent med sin forpliktelse til å sikre seg rettigheter til de arealene som skal bygges ut eller er nødvendig for utbyggingen. Kristiansand kommune eier noen mindre arealer innenfor planområdet.

### **Økonomiske konsekvenser**

I henhold til standard politikk er det forutsatt bankgarantistillelse for opparbeidelse av offentlige anlegg. Slik garanti skal foreligge før det kan gis igangsettingstillatelse til de ulike fasene i utbyggingen.

Ved offentlig tilgjengelighet, eller eie, driftes normalt lekeplasser av velforeninger, nabolag, borettslag eller felleseier i avtale med Parkvesenet. Parkvesenet har ikke kapasitet til å påta seg driftsansvar innenfor eksisterende rammer. Utbygger skal derfor opprette en velforening, dersom dette ikke allerede eksisterer. Det er beboerne i velforeningen som får ansvar for å vedlikeholde møteplassen på o\_gf.

### **Overføring av areal**

Utbygger er orientert om hvilke typer arealer som etter utbyggingen skal overføres hefte og vederlagsfritt til kommunen. Overtakelsesavtale med kart vil avklare hvilke arealer dette er, og hvilke av disse arealene kommunen skal forestå framtidig drift og vedlikehold av. Det er utarbeidet foreløpig overtakeskart i henhold til gjeldende reguleringsplan (bilag 8).

### **Barn og unges interesser**

Avtaleforslaget følger opp løsninger i vedtatt reguleringsplan. Det vurderes at barn og unges interesser er godt ivaretatt i avtalen, hvor grønn og teknisk infrastruktur er ivaretatt opparbeidet ifm utbygging.

### **Høring av avtaleforslaget**

Avtaleforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden fra 23.08.2023 til 20.09.2023. Orientering om høringen av avtaleforslaget ble sendt til berørte grunneiere og naboer, offentlige myndigheter og kommunens råd. Det kom ingen uttalelser til avtaleforslaget.

### **Klima- og miljøkonsekvenser**

Utbyggingsavtalen følger opp og legger til rette for realisering av foreslått utbygging i detaljreguleringsplanen for Møllevannsveien 16. Klima og miljøkonsekvensene fremgår av reguleringsplanen. Utbyggingsavtalen vurderes å ikke påvirke klima og miljøkonsekvensene utover dette.

### **Vurdering og konklusjon**

Avtalen legger til rette for gjennomføring av utbygging av området Mølløvannsveien 16 i tråd med vedtatt reguleringsplan.

På bakgrunn av slik det er beskrevet i saken anbefaler Byutviklingsdirektøren at forslag til utbyggingsavtale vedtas.

# **Punkt 29/23: 1580 E18 Ytre ringvei - detaljregulering - offentlig ettersyn**

## **Bilag**

1. Plankart, sist datert 10.11.2023
2. Bestemmelser, sist datert 10.11.2023
3. Planbeskrivelse, sist datert 10.11.2023
4. C-tegninger samlet
5. Fagrapport ingeniørgeologi
6. Skredfarevurdering Dalane
7. Fagrapport hydrogeologi
8. Gjenbruk av sprengstein fra tunnel
9. Fagrapport geoteknikk
10. Gjennomgang av kvikkleiresoner ved Otra
11. Vurdering av fare for setninger
12. Områdestabilitet Vige og Sødal
13. Geoteknisk vurdering av masselagringsområder
14. Fagrapport konstruksjoner
15. Fagrapport ikke-prissatte konsekvenser
16. Fagrapport støy
- 16.1 Fagrapport støy- Vedlegg 1-Støysonekart
- 16.2 Fagrapport støy i anleggsfasen
17. Fagrapport luftkvalitet
18. Fagrapport trafikale og prissatte konsekvenser
19. Fagrapport massedisponering
20. Fagrapport anleggsgjennomføring
21. Fagrapport hydrologi
22. Hydrologiske vurderinger ved lokaliteter for massedisponering
23. Fagrapport infrastruktur
24. Alternativsomtaler
25. Miljøprogram med miljøoppfølgingsplan
26. Fagrapport klimagass
27. Fagrapport vannmiljø
28. Fagrapport forurensning

29. Narviga-Strømningsforhold
30. Risiko- og sårbarhetsanalyse
31. Innspill til oppstartsvarsel
32. Nye veiers sin kommentar på merknader ved oppstart



Dato 27. november 2023  
Saksnr.: PLAN-20/05832-84  
Saksbehandler Jøran Syversen  
Godkjent av Eirik Heddeland Martens  
Venke Moe

**Saksgang**  
Areal- og miljøutvalget

**Møtedato**  
07.12.2023

## 1580 E18 Ytre ringvei - detaljregulering - offentlig ettersyn

Forslag til vedtak

1. Areal- og miljøutvalget legger detaljregulering for E 18 Ytre Ringvei med plankart sist datert 10.11.2023 og bestemmelser sist datert 10.11.2023, ut til offentlig ettersyn.
2. Områder innenfor kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård/Vige skal sendes på offentlig ettersyn som alternativ for etterbruk av steinmasser.
3. Det ønskes innspill i høringsperioden på en alternativ løsning med 20 meter bred kanal i Narviga/Vige, som regulert i gjeldende plan for Kongsgård/Vige havneområde.

### Sammendrag

Ytre ringvei er et stort veiprosjekt, som har funnet et linjevalg som kan forsvares utfra mange kriterier, for å kunne bli prioritert i Nye Veier sin portefølje av store veiprosjektet i hele Norge. Ny E18 Ytre ringvei går fra Varoddbrua i øst ved Vige, inn i tunnel og til Grauthelleren i vest og kopler seg på dagens firefelts E39 mot Mandal. Veien er en del av hovedveiforbindelsen mellom Kristiansand i Agder og Ålgård i Rogaland.

Planforslaget hjemler en veistrekning på ca. 9,7 km. Veianlegget skal opparbeides med tilkobling til E18 i Vige, rv. 9 i Dalane og E39 på Grauthelleren. Det skal opparbeides kryss i dagen ved Vige og ved rv. 9 på Dalane. På Grauthelleren skal tunnelmunning koble seg på eksisterende kryss på E 39. Mellom kryssene ligger veien i tunnel. Ytre ringvei bygges som firefelts motorvei med planlagt fartsgrense på 110 km/t med unntak av kryss og ramper som får lavere fart og veibredder. Rv. 9 på Dalane og Ytre Ringvei kobles sammen med hverandre via to ettløps tilførselstunneler og to nye rundkjøringer på Rv. 9.

Angrepunktene for tunelldrivingen er Vige og Grauthelleren. Rampe- og tilførselstunneler til Dalane skal drives innenfra og ut. På denne måten vil en unngå

tunelldriveaktivitet i Dalane. Dette vil begrense varighet og belastning fra tung anleggsdrift i et område med bolig, næring og trafikk.

Etableringen av tunellsystemet vil skape et masseoverskudd på ca. 3 mill. m<sup>3</sup> anbrakte steinmasser. Uttak av masser vil i all hovedsak skje ved sprenging av tunell. Nye Veier har målsetting om at overskuddsmassene skal få en samfunnsnyttig bruk. I tillegg skal en mindre andel av sprengsteinsmassene brukes til opparbeidelse av Ytre Ringvei. Gjenbruk av masser vil i hovedsak benyttes til oppbygning av veikropp, sidearealer, sjøfylling og motfylling, fundamenter, gjenfyllinger og tilbakefyllinger. Det er foreslått at overskuddsmassene blir transportert til området vest for Grauthelleren. Her er det identifisert to alternative kombinasjoner av massedisponeringsområder, som begge har kapasitet til å ta imot alle overskuddsmassene fra Ytre Ringvei.

Disponering av overskuddsmassene er en sentral problemstilling. Plan- og bygningssjefen har vært tydelig på at massene må gå til samfunnsnyttige tiltak, som gir noe tilbake i form av nye næringsområder eller annen gjenbruk av masser. Deponering i urørt natur uten samfunnsnyttig etterbruk kan ikke anbefales.

Plan- og bygningssjefen er klar på at Øygardsvatnet med etterbruk som næringsområde, spesielt en utvidelse av Mjåvann næringsområde og/eller Kongsgård/Vige havneområde med etterbruk som nye havnearealer, er de prioriterte områdene for gjenbruk av overskuddsmassene fra Ytre ringvei. Her blir området i Kongsgård/Vige enda mer aktuelt for ytterligere mottak av masser for å innvinne arealer for å skape nye havnearealer og for å realisere flytting av havnefunksjoner fra Lagmannsholmen.

Det nye veianlegget har et klimagassutslipp som er stort, samtidig gir veien en stor samfunnsgevinst ved at regionsenteret i Kristiansand blir forsterket med god infrastruktur og byutviklingen i sentrum av Kristiansand kan utvikle seg med kvaliteter som frigjøres av gjennomgangstrafikk. Samtidig blir det etablert en viktig beredskapsvei med Ytre ringvei som er et stort savn i dag.

Plan- og bygningssjefen anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef  
Sign.

Eirik Heddeland Martens  
Planleder  
Sign.

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur*

## **Vedlegg**

1. Plankart, sist datert 10.11.2023
2. Bestemmelser, sist datert 10.11.2023
3. Planbeskrivelse, sist datert 10.11.2023
4. C -tegninger samlet
5. Fagrapport ingeniørgeologi
6. Skredfarevurdering Dalane
7. Fagrapport hydrogeologi
8. Gjenbruk av sprengstein fra tunnel
9. Fagrapport geoteknikk
10. Gjennomgang av kvikkleiresoner ved Otra
11. Vurdering av fare for setninger
12. Områdestabilitet Vige og Sødal
13. Geoteknisk vurdering av masselagringsområder
14. Fagrapport konstruksjoner
15. Fagrapport ikke-prissatte konsekvenser
16. Fagrapport støy
17. Fagrapport støy- Vedlegg 1-Støysonekart
17. Fagrapport luftkvalitet
18. Fagrapport trafikale og prissatte konsekvenser
19. Fagrapport massedisponering
20. Fagrapport anleggsgjennomføring
21. Fagrapport hydrologi
22. Hydrologiske vurderinger ved lokaliteter for massedisponering
23. Fagrapport infrastruktur
24. Alternativsomtaler
25. Miljøprogram med miljøoppfølgingsplan
26. Fagrapport klimagass
27. Fagrapport vannmiljø
28. Fagrapport forurensning
29. Narviga-strømningsforhold
30. Sjekkliste for risiko- og sårbarhetsanalyse
31. Innspill til oppstartsvarsel
32. Kommentarer fra Nye veier på merknader ved oppstart

## BAKGRUNN FOR SAKEN

Norconsult as fremmer på vegne av Nye Veier as planforslaget for E18, Ytre Ringvei. Hensikten med planen er å regulere nødvendige arealer for bygging, drift og vedlikehold av ny E18 firefelts motorvei mellom Vige og Grauthelleren.

## Dagens situasjon



Oversiktskart med dagens veier i grått med ny trase i rødt

Dagens hovedvei gjennom Kristiansand består av E18 mellom Vige og kryss ved Havnegata vest for Kvadraturen, samt E39 videre vestover. Traseen består både av to- og firefelts veier, med fartsgrense 60, 70 og 80 km/t. Det er tre tunneler på strekningen. Det er separate kollektivfelt på deler av E18 og E39, men på flere strekninger må kollektivtrafikken gå i blandet trafikk. Kollektivtrafikken opplever de samme fremkommelighets-problemene som øvrig trafikk. Omkjøringsmulighetene gjennom Kristiansand er begrenset til lokalveinettet. Lokalveinettet er lite egnet som omkjøringsvei for trafikken på E18/E39.

## Vige



Situasjonskart fra Vige

I Vige vil dagens Shell stasjon måtte rives pga. ny avkjøringsrampe. Det er tilrettelagt for ny tomt for en energistasjon. Dagens kai sør for Shell som brukes til bl.a. lossing av

bulkvarer med levering av sement til Norcem blir erstattes med ny kai lengre sør. Unicon sin silo vil måtte flyttes til sørsiden av sement siloen til Norcem. Fire boliger inklusiv et hestebruk er innløst og rives ved tunnelmunning som følge av gjennomføringen av planen.

I nord vil det bli forskyving av lokalvei som bl.a. går til brokaret på Varoddsida, som betyr at noe areal fra privat tomt ved Varen må innløses, samt at det er behov for å fylle noe i sjø ved Varodden krutthus, som ligger vest for Varoddbrua for drifts vei til brokaret ved Varoddbrua.

### Dalane



*Situasjonskart fra Dalane*

Ved Dalane langs rv.9 ligger et boligområde på øst siden av veien med en voll med et lite støygjerde mellom. På østsiden igjen av boligområdet ligger jernbanen med flere spor. Rundkjøringene som skal anlegges med tunnelmunninger blir liggende nord og sør for boligområdet. I nord må en bedrift for bilvrak avstå noe grunn, mens i sør vil et gammelt nedlagt gartneri bli innløst.

### Grauthelleren

I vest vil veien komme ut i dagens kryss ved Grauthelleren, hvor det allerede er forsprenget for tunnelmunning og anlagt to broer for firefelts vei.



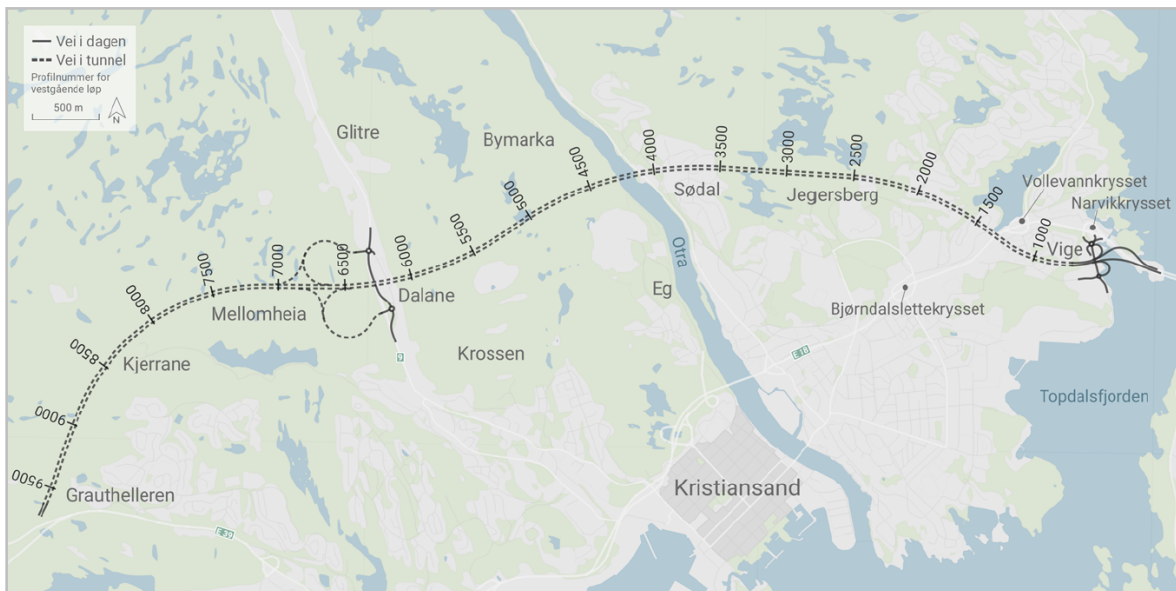
*Dronefoto fra dagens kryss ved Grauthelleren med to broer som er anlagt og forskjæring for tunnel som er sprengt ut bak broene på bildet over.*

### **Planens innhold**

Ytre ringvei skal bygges mellom Vige og Grauthelleren i Kristiansand kommune, en strekning på ca. 9,7 km. Veianlegget skal opparbeides med tilkobling til E18 i Vige, rv. 9 i Dalane og E39 på Grauthelleren. Ved E 18 i Vige skal det opparbeides kryss i dagen. Med rv. 9 i Dalane skal det opparbeides kryss i fjell, der to rundkjøringer på rv. 9 blir i dagen. På Grauthelleren skal Ytre ringvei kobles til kryss i tilstøtende veiprojekt for E39, som nettopp er åpnet. Mellom endepunktene ligger veianlegget i bergtunnel. Tunnelen krysser under Otra på kote ca. - 85 (kjørebanelivå). I forbindelse med lavpunktet ved Otra skal det etableres større basseng for dreinsvann og tunnelvann.

Ytre ringvei skal bygges som firefelts motorvei. Dagsonen i Vige og østre del av tunnelen får fartsgrense 80 km/t. Planlagt fartsgrense på resten av Ytre ringvei er 110 km/t. Den skal bygges med ett tunnellop for østgående og ett for vestgående trafikk. Hvert tunnellop opparbeides med to kjørefelt og en bredde på 10,5 meter. Planforslaget inneholder ikke nye anlegg for kollektivtrafikk, og berører i liten grad eksisterende anlegg for kollektivtrafikken.

Eksisterende vannledning over Topdalsfjorden må legges om på grunn av overfylling og fare for setninger i Vigebukta. Vannledning legges om i fjorden og nytt inntak blir ved minestasjonen. Ledningene legges om også på land. Alle tunnelåpninger må sikres mot innlekkasje ved at det etableres barrierer i alle tunnelåpninger. Dette for å hindre innlekkasje fra vann utenfra.



Kartet viser veitraseen med vei i tunnell som stiplede linje og vei dagen med hel strek

### Kryss i Vige

I Vige skal det opparbeides kryss i dagsonen. Ytre ringvei vil gå i brukonstruksjon over dagens E18 og sykkelekspressvei. I Vigebukta vil veien bli etablert på fylling i sjø. Dagens lokalvei langs Vigebukta, Vige Havnevei, vil legges om og etableres på bakkenivå, under Ytre ringvei. Det skal etableres to rundkjøringer med Vige Havnevei som sikrer sammenkobling mellom Ytre ringvei, eksisterende E18 og lokalveien. Atkomst til berørte næringseiendommer vil bli ivaretatt. I Vige bygges terrenget opp mellom og inntil veiene der det lar seg gjøre med tanke på sikt og sikkerhetssoner. Dette vil bidra til at noe av masseoverskuddet benyttes i anlegget, i tillegg til at veien ligger bedre i landskapet.

Tunnelportaler skal etableres i den østvendte skråningen øst for Erlings Skakkes vei. Støyskjermen etableres mot boligbebyggelsen i Erling Skakkes vei, vest for tunnelportalen. Det er foreslått tiltak for å skjerme mot solblending for de som kommer kjørende ut av tunnelen ved å etablere masseplantinger av trær, i tillegg til mer lavt voksende vegetasjon.

Eksisterende sykkelekspressvei blir ikke berørt i permanent situasjon. Det skal anlegges en ny gang/sykkelvei fra ekspress sykkelvei ved Varoddbrua mot Vige på ny fylling.



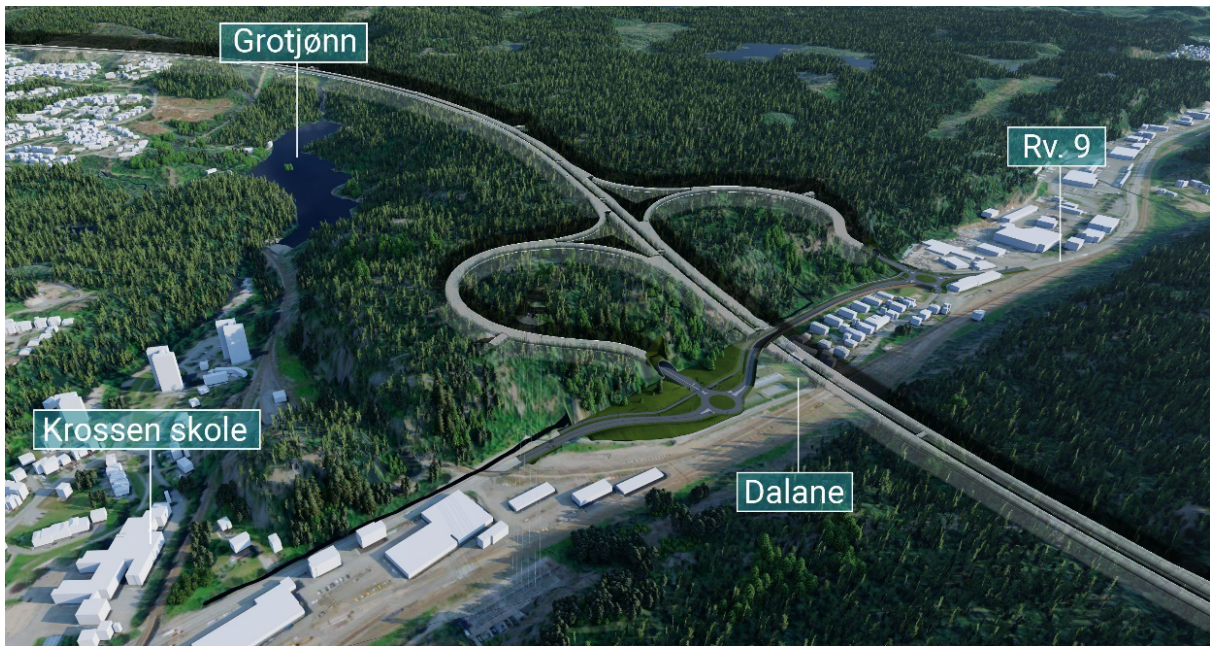
*3D foto av veimodell for kryss i Vige sett fra øst mot vest*

### Kryss i Dalane

Rv. 9 i Dalane og Ytre ringvei kobles sammen med hverandre via to ettløps tilførselstunneler og to nye rundkjøringer på Rv. 9. Tilførselstunnelene har toveistrafikk. Det skal etableres både kryss i tunnel og kryssområde i dagsonen for å forbinde Ytre ringvei og Rv. 9 med hverandre. Søndre rundkjøring skal etableres på areal som tidligere har vært gartneri. Den nordre rundkjøringen skal etableres på eksisterende veiareal samt på areal som i dag blir benyttet til bil-demontering. Gang- og sykkelveien langs Rv. 9 i Dalane skal ligge på vestsiden av Rv. 9, slik som i eksisterende situasjon. Det er lagt opp til at gang- og sykkelveien krysser tilførselsveiene til tunnelen i samme plan som veien. I Dalane skal støyskjermen etableres øst for Rv. 9, mot boligbebyggelsen og lekeplassen i Dalaneveien.



*3D bilde av veimodell i Dalane med 2 nye rundkjøringer og tunellinnslag til rampekryss.*



*Illustrasjonsbilde viser Ytre Ringvei i tunnell med nye kryss ved Dalane i dagen*

#### Kryss i Grauthelleren

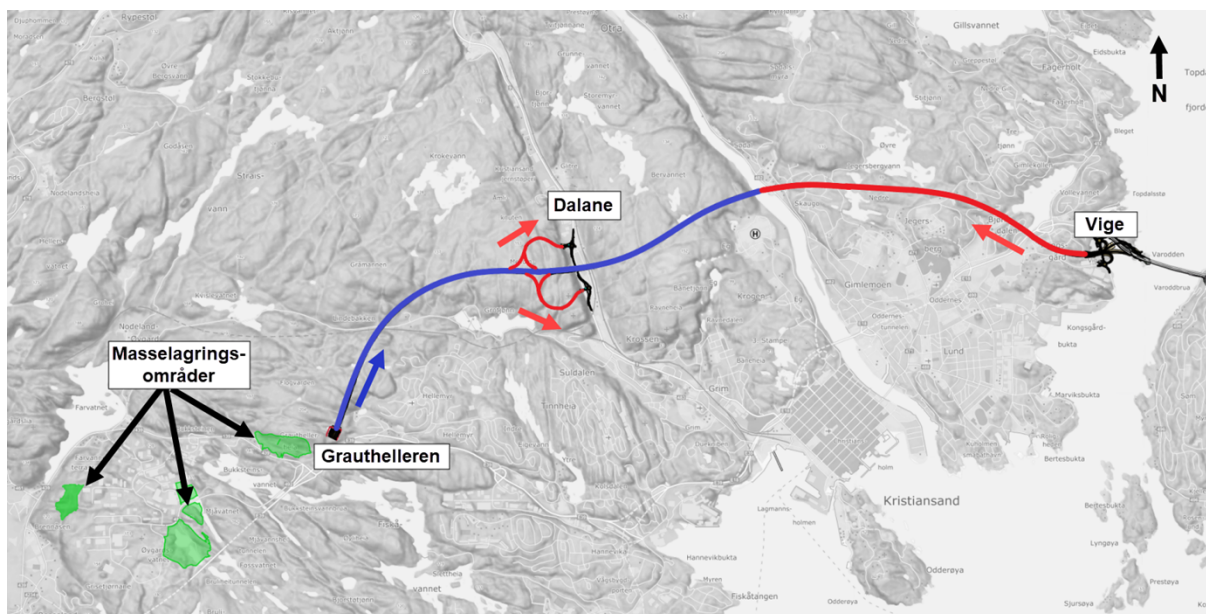
Ytre ringvei knytter seg til Grauthellerkrysset, som er etablert i forbindelse med prosjektet E 39 Kristiansand vest – Mandal øst. Krysset er klargjort for påkobling av Ytre ringvei. Det gjenstår ca. 100 meter til tunnellpåhugget fra dagens avslutning.



*3D-bilde av fremtidig kryss ved Grauthelleren*

#### Massedisponering

Etableringen av tunnelsystemet vil skape et masseoverskudd på ca. 3 mill. m<sup>3</sup> anbrakte steinmasser. Uttak av masser vil i all hovedsak skje ved sprengning av tunnel. Antatt gjennomføringstid er på 4,5 år. Drivekonsept som er anbefalt er beskrevet i skissen under.

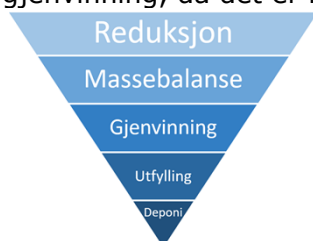


Drivekonsept for Ytre ringvei. Blå linjer viser rigg med utgangspunkt fra Grauthelleren. Rød linje viser rigg med utgangspunkt fra Vige, som senere flyttes for å drive rampe- og tilførselstunneler ut til Dalane. Nye Veiers anbefalte masselagringsområder markert med grønt.

Ca. 450.000 m<sup>3</sup> av sprengsteinsmassene skal brukes til opparbeidelse av Ytre ringvei. Gjenbruk av masser vil i hovedsak benyttes til oppbygning av veikropp, sidearealer, sjøfylling, mot fylling, fundamenter, gjenfyllinger og tilbake fyllinger. Eksakte mengder på masser vil først foreligge ved byggeplanfase.

Massebalansen og bergkvaliteten i prosjektet er grundig vurdert med tanke på aktuelle bruksmuligheter og mulighet for å skille stein med god kvalitet fra stein med mindre god kvalitet. Videre er muligheten for gjenbruk av massene i andre utbyggingsprosjekter undersøkt. Det er ikke identifisert konkrete prosjekter som er aktuelle for omsetting av overskuddsmasser fra Ytre ringvei, men planen skal ikke være til hindre for en slik utnyttelse.

Bærekraftig masseforvaltning tar utgangspunkt i ressurspyramiden, hvor gjenvinning eller utfylling i forbindelse med andre prosjekter er bedre enn å anlegge rene deponier. Lokalt i Kristiansand kan utfylling likevel vurderes som vel så samfunnsnyttig som gjenvinning, da det er mangel på næringsområder, mens det er god tilgang på pukkverk.

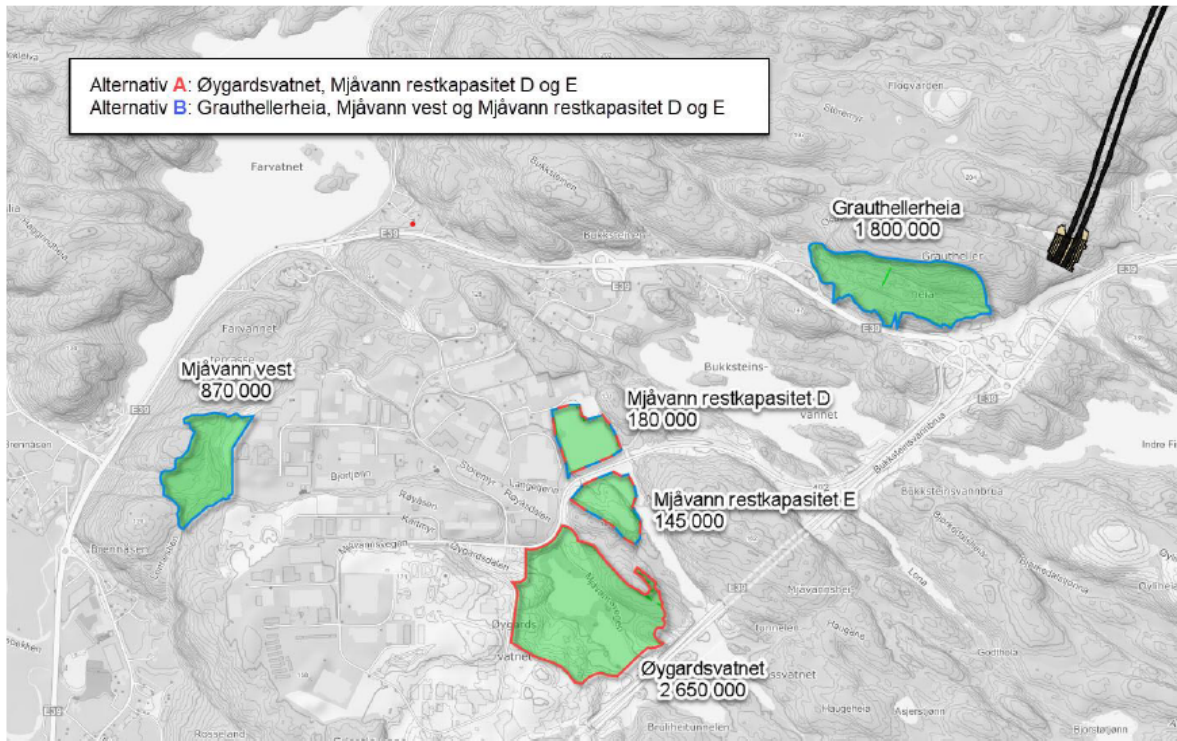


Ressurspyramiden

Det mest bærekraftige vil alltid være å sikre mest mulig massebalanse i prosjekter. Deretter fokuseres det på gjenvinning. Dersom dette ikke er mulig, kan massene brukes til ulike utfyllingsformål. Siste utvei er å deponere massene på et godkjent deponi. Mange muligheter for behandling av overskuddsmassene er vurdert. For detaljer omkring dette vises det til *fagrappport massedisponering*. Fagrapporten inneholder en vurdering av til sammen 32 lokaliteter og 10 massedisponeringskonsepter. Nye Veier har samlet sett vurdert to alternativer A og B som best egnet innenfor kategoriene økonomisk bærekraft, sosial bærekraft og miljømessig bærekraft. Reguleringsplanen legger ikke forpliktelser om at arealene i alternativ A eller B **må** benyttes til håndtering av overskuddsmassene. Reguleringsplanen er derfor ikke til hinder for annen bruk av masseoverskuddet hvis

valgt entreprenør finner andre måter å benytte masseoverskuddet på. I dette prosjektet anbefaler Nye Veier ett alternativ A, som består av lokaliteten på Øygårdsvatnet ved Mjåvann og restkapasiteter i regulerte deponier på Mjåvann i planen for E 39.

I alternativ B er lokalitetene Grauthellerheia, Mjåvann vest og restkapasiteter i regulerte deponier på Mjåvann i planen for E 39.



Oversiktskart over de to massedisponeringsalternativene, og kapasitet i den enkelte lokasjonen.

## PLANPROSESSEN

### Gjeldende planer

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

Formålet med retningslinjene er å effektivisere og samordne planprosesser, blant annet ved å sikre godt samspill mellom utbyggere, kommunale-, regionale- og statlige organer. Retningslinjene skal sikre at planlegging fremmer effektiv og samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling med miljøvennlige transportformer. Samtidig skal planlegging legge til rette for næringsutvikling og bærekraftige byer og tettsteder.

Som del av planleggingen av E18 Ytre ringvei har det blitt lagt vekt på å optimalisere veien for å sikre god ressursutnyttelse og høy samfunnsøkonomisk nytte. I planleggingsfasen har det vært tett dialog med andre prosjekter i nærheten for å oppnå god samordning, blant annet med tanke på håndtering av overskuddsmasser.

#### *Nasjonal transportplan 2022–2033 Meld. St. 20 (2020–2021)*

Nasjonal transportplan legger føringer for de langsiktige målene i transportpolitikken og gir en pekepinn på hvilke transportprosjekter som prioriteres for utbygging. Planen inneholder fem målsettinger for transportsektoren, blant annet økt konkurransevne for næringslivet og mer effektiv bruk av penger.

I løpet av planprosessen har Ytre ringvei blitt optimalisert videre fra kommunedelplan stadiet for å korte ned lengden på veien og redusere kostnader ved fremtidig utbygging.

Ytre ringvei vil også bidra til å korte ned reisetid, noe som vil øke konkuranseevnen til næringslivet i regionen.

### *Regionplan*

#### Regionplan Agder 2030 – attraktiv, samskapende og bærekraftig

Planen er et strategisk styringsdokument for hele Agder og inneholder blant annet mål for utviklingen av regionen. Regionplan Agder 2030 setter opp fem hovedsatsningsområder frem mot 2030, blant annet satsning på attraktive byer og tettsteder, verdiskaping og bærekraft og transport og kommunikasjon.

Utbygging av Ytre ringvei vil dirigere mer av trafikken utenom bysenteret og vil derfor kunne bidra til å forbedre bylivet og øke attraktiviteten til Kristiansand. Godt byliv og mer effektiv transport vil også bidra til verdiskaping og et mer konkurransedyktig næringsliv. Ytre ringvei vil bidra til å nå målet om å sikre samfunnets behov for transport og kommunikasjon ved kriser, ved å få en ny effektiv transportåre utenom sentrum.

#### Regional plan for Kristiansandsregionen 2020–2050

Regional plan for Kristiansandregionen er en retningsgivende areal- og transportplan for fem kommuner som utgjør Kristiansandregionen. Planen har blant annet som mål å effektivisere transportarbeidet og arealbruken i regionen, samt legge til rette for sikker og effektiv transport. Ett av effektmålene er å oppnå nullvekst i innfartstrafikken til Kristiansand.

Ytre ringvei vil redusere innfartstrafikken og kødannelse til Kristiansand sentrum. Veien vil også redusere sårbarhet ved uforutsette hendelser ettersom det skapes flere forbindelser i hovedveinettet.

#### Regional vannforvaltningsplan for Agder vannregion 2022-2027

Regional vannforvaltningsplan er en regional plan etter plan- og bygningsloven og vannforskriften. Formålet med vannforvaltning er å beskytte vannmiljøet mot forringelse, og å forbedre og gjenopprette miljøtilstanden der forholdene ikke er gode nok. I retningslinjene til planen heter det bl.a.:

*Deponering av masser og snø bør unngås nær sjø og vassdrag. Dersom det likevel åpnes opp for deponering av masser må krav om tiltak for å hindre avrenning av partikler og annen forurensning som kan påvirke vannmiljøet vurderes etter vannforskriften og annet sektorlovverk.*

Under bestemmelser og hensynssoner heter det bl.a.:

*I kommuneplanens arealdel og i underliggende planer bør det legges inn bestemmelser og hensynssoner for å ivareta vannmiljøet i tråd med regional vannforvaltningsplan. Dette gjelder særlig i arealplaner som omfatter sårbare vann og vassdrag, beskyttede områder etter vannforskriften og viktige naturtyper.*

Planforslaget berører disse retningslinjene og bestemmelsene, og det er et mål at det skal være løsninger i planen som ivaretar dette. Samtidig er det viktig at dette blir fulgt opp i alle prosesser fram til ferdigstilling av anlegget og drift av deponier og veianlegg.

#### *Kommuneplanens samfunnsdel og overordnet arealstrategi 2020 – 2030*

Satsingsområdene i samfunnsdelen er å gjøre Kristiansand attraktivt og miljøvennlig, inkluderende og mangfoldig, og skapende og kompetent. Inn under disse satsningsområdene er det satt mål om en kompakt byutvikling med gode byrom og nærmiljø, økt livskvalitet, samt utvikling av Kristiansand som regionsenter med et bærekraftig næringsliv og vekst.

I overordnet arealstrategi nevnes det at Kristiansand skal videreutvikles som regionalt transportknutepunkt med effektiv, sikker og mer miljøvennlig transport. Videre inngår det i strategien å utvikle tilstrekkelig næringsareal i tilknytning til ny E39 vestover. Utbygging av Ytre ringvei vil bidra til å styrke flere av satsningsområdene i kommuneplanens samfunnsdel. Flytting av biltrafikk fra bysentrum vil gi bedre

forutsetninger for å gode byrom og bomiljøer. Mer effektiv trafikkavvikling bidrar til å opprettholde et levedyktig næringsliv og gir grunnlag for vekst i regionen. Planen kan også bidra til å tilrettelegge for nye næringsarealer på deponier som kan bli anlagt.

#### *Kommuneplanens arealdel 2011 – 2022*

Her ligger veilinjene i dagen ved kryssing av Otra og sør for Dalane ligger den også i dagen, for øvrig ligger veien i tunell.

I Vige er området avsatt til havn, næringsvirksomhet, grønnstruktur, naturområde og bebyggelse og anlegg. Ytre ringvei vil i hovedsak beslaglegge arealer avsatt til havn og næringsvirksomhet for valgt planforslag.

For valgt planforslag ved Dalane er området avsatt til bebyggelse og anlegg, LNFR og næringsvirksomhet. I dette området vil planlagt veianlegg i stor grad følge eksisterende vei, men beslaglegge mindre deler av næringsarealene. Området ligger også innenfor faresone for ras og skred, samt rød støvsone. Den sørlige delen av området ligger innenfor faresone for høyspenningsanlegg.

#### *Forslag til kommuneplanens arealdel 2023 -2034*

I forslag til kommuneplanens arealdel ligger valgt veilinje inne og planen er i tråd med dette planforslaget.

#### *Kommunedelplan*

##### Kommunedelplan for E18/E39 Ytre Ringvei, Vige - Volleberg.

Kommunedelplanen har dannet grunnlaget for detaljreguleringsarbeidet for Ytre ringvei, men veitraseen har blitt ytterligere optimalisert for å gjøre veiltaket kortere og mer kostnadseffektiv. I kommunedelplanen ligger veilinjene lengre mot nord med innhugg inn imot Kongsgård og i dagen nord for Dalane.

Den traseen som nå er valgt gir en kortere veilinje og ligger under Otra i tunell som gir bedre miljøgevinst totalt sett.

##### Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård-Vige

Planen legger til rette for utvidelse av havneområdet i Kongsgård/Vige. Hovedgrepet går ut på å utvide havna nordover mot Ringknoten og Vigebukta samt utvidelse sørover til Sør- Arena. Det er tenkt en langsiktig utvikling av havnen med etablering av ny containerterminal.

Kommunedelplanen for havneområdet grenser til, og overlapper delvis, med planområdet for Ytre ringvei. Tunnelpåhugget og kryssområdet i Vige vil komme tett innpå den nordligste delen av havna. Havneområdet har hovedadkomst fra E18 ved Narvigakrysset, og vil få god framkommelighet med godstransport i planlagt fremtidig kryssløsning. I kommunedelplanen er det sett løsninger for å gi planlagt havneanlegg jernbanetilnytning. Ytre ringveis trasé er ikke til hinder for at det i fremtida kan etableres jernbaneforbindelse til havna.

#### *Reguleringsplaner*

Se planbeskrivelsen side 25 -28 for innhold i planene.

#### **Tidligere saksgang**

I forbindelse med stadfesting av bystyrets vedtak om bompengefinansiering av samferdselspakke 2, den 27.11.2019, ble det i vedtaks punkt 4 etterlyst framdrift på Ytre Ringvei prosjektet.

*Bystyret ber administrasjonen kontakte Nye Veier as for å se på fremdriften av Ytre Ringvei prosjektet.*

By- og stedutviklingsutvalget fastsatte planprogram for Ytre Ringvei med valgt veitrase i sak 192/21 den 16.09.2021 med følgende vedtak:

*Eventuelle negative konsekvenser for boligområdet på Dalane, herunder støy, anleggsfase og barn og unges interesser, skal synliggjøres i konsekvensutredningen av planforslaget.*

*I det videre arbeidet med detaljreguleringen skal det gjøres en grundig vurdering av tiltakets påvirkning på lekeplass i Dalane. Det skal videre vises til nødvendige tilpasninger i planen dersom det viser seg at kvaliteten på lekeplassen forringes. Tiltakets virkninger på trafikale forhold også utenfor planens avgrensning skal vises og begrunnes.*

Det er synliggjort konsekvenser for boligområdet på Dalane hvor det bl.a. skal settes opp støyskjerm og gjøres tiltak på fasade der det er behov. Lekeplass skal også støyskjermes, hvor det skal vurderes en kombinasjon av støyvoll og skjerm hvis vollen kan bli en del av lekeplassen. Det skal også tilrettelegges for tiltak for boligområdet på deler av gjenværende areal på gartneri tomt som blir regulert til grøntstruktur.

### **Andre aktuelle saker i området**

Ved Grauthelleren ble ny E39 utvidet noe mot forskjæring til tunell for Ytre Ringvei, for at man kan fortsette bygging av forskjæring uten at trafikken for ny E39 vil bli berørt.

I Vige har Kristiansand havn nylig fremmet en plan for fylling av stein i sjø i forbindelse med etappevis etablering av nye havnearealer. Denne planen hjemler ca. 500.000 m<sup>3</sup> steinmasser, slik at totalt kan det i forbindelse med Ytre Ringvei gjenbrukes ca. 1. mill m<sup>3</sup> i Vige. Det vil da være igjen ca. 2 mill. m<sup>3</sup> steinmasser som må plasseres andre steder.

Ved deponiområdene ved Grauthelleren og Øygardsvatnet er det planlagt en framtidig 132 kV linje fra Kulia til Leire. Traseen for denne linja vil gå ned lia ved Grauthelleren og langs ny E 39 ved Mjåvann. Inngrepet vil føre til at området vil få en infrastrukturlinje forbi deponiområdene.

### **Melding om oppstart**

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 19.03.2023 med frist 31.05.2023. Planområdet er også utvidet og tileggsvarslet ved 6 lokaliteter. Det kom inn 85 merknader ved oppstart og 73 merknader ved tilleggsvarslingen. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i eget vedlegg.

Noen hovedpunkter av innkomne merknader er gjengitt under:

#### *Statens vegvesen*

Statens vegvesen påpeker at rv. 9 vil få endring ved at to nye tunnellop fra kryss i berg skal koples på dagens veg ved Dalane. Nye kryss på rv. 9 vil endre på trafikkmengden/fordelingen i forhold til i dag. For mange bilister kan dette bli den raskeste vegen til sentrum. Det må derfor vurderes om det er behov for tiltak i form av bedre vegkapasitet på rv. 9. Det samme gjelder nord for det nye krysset på rv. 9.

#### *Agder fylkeskommune*

Fylkesutvalget ber om at samfunnsnyttig bruk og plassering av overskuddsmasser nøye vurderes i det videre planarbeidet.

Fylkesutvalget oppfordrer Nye Veier AS til å vurdere planskilt kryssing for gang- og sykkelveien i kryssene mot riksvei 9 ved Dalane.

Fylkesutvalget forutsetter at veitunnelen ikke kommer i konflikt med mulig fremtidig jernbanetunnel fra Langemyr til ny havn på Kongsgård/Vige.

## NVE

Det er viktig å planlegge slik at ikke overskuddsmasser legges i raviner, bekkedaler og vassdrag. Dersom planarbeidet skal legge til rette for vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget, vil NVE vurdere planforslaget opp mot bestemmelsene i vannressursloven (konsesjonspliktutredning).

I forbindelse med deponi av masser i Øygardstjønnå, hvor området ligger innenfor verneområdet for Søgnevassdraget har NVE varslet at dette må konsesjons behandles og ikke kan avklares som del av konsekvensutredningen for Ytre ringvei.

### *Statsforvalteren i Agder*

Statsforvalteren ber om at område avsatt til naturområde i kommunedelplan for havneområde nord søkes videreført i reguleringsplanen, samt at det sikres vanngjennomstrømming fra Vigebukta til Narviga.

Statsforvalteren finner det relevant å påpeke at utredning av konsekvenser av massedisponering må inneholde detaljerte beskrivelser av hvordan en slik disponering skal gjøres, samt hvilke konsekvenser dette vil ha for planens influensområde. Herunder konsekvenser for mulig endret vanngjennomstrømming og mulige endringer av hydrologiske og økologiske forhold videre inn i Topdalsfjorden.

Etablering av Ytre Ringvei vil ha vesentlige ringvirkninger på det interne veisystemet i Kristiansand, og det forventes bl.a. endret trafikkbilde på Rv. 9, samt redusert trafikk gjennom Kristiansand sentrum. Statsforvalteren ber om at det gjøres støyanalyser for de veiavsnitt som vil kunne få et vesentlig endret trafikkbilde og at eventuelle rekkefølgekrav knyttet til støysikring av påvirkete områder innarbeides i bestemmelsene.

### Andre

For grunneiere, naboer og andre interessenter var privatpersoner bosatt i Vige og Dalane sterkt representert for innkomne merknader. Mange av merknadene fra privatpersonene dreide seg om spørsmål og informasjon knyttet til grunnerverv, fremtidig støysituasjon og støyutredninger, luftforurensning, økt trafikkbelastning, rystelser under anleggsperioden og massedisponering.

### **Ekstern medvirkning**

For å sikre medvirkning i planarbeidet er blant annet prosjektnettsiden [ytreringvei.no](http://ytreringvei.no) etablert. Nettsiden har jevnlig blitt oppdatert med fremdrift for planprosessen, informasjon om registreringer og undersøkelser Nye veier har gjennomført i felt, generell informasjon om bakgrunnen for prosjektet og formelle varslinger i forbindelse med planarbeidet.

I varslingsperioden og høringen av planprogrammet er det avholdt åpent folkemøte, dialogmøter og åpen kontordag. Det er utarbeidet to informasjonsfilmer for prosjektet, hvor en er rettet mot barn og unge. Formålet med filmene er å informere om prosjektet og medvirkningsprosessen og hvordan man kan komme med innspill.

Det har blitt avholdt flere møter med berørte grunneiere i Vige og Dalane, myndigheter og andre interessenter i forbindelse med planarbeidet. Møtene har blitt avholdt for å informere om hvilke innvirkninger prosjektet har for de berørte, samt for å forsøke å komme frem til løsninger og tilpasninger til fordel for alle parter. I forbindelse med utvidelsene av planområdet ble det gjennomført møter mellom Nye Veier og berørte parter, som Sørlandet sykehus (endring trasé under Otra), NVE (utvidelse av planområdet ved Øygardsvatnet) og næringsinteresser (utvidelse av planområdet ved Mjåvann nord).

Gjennom planarbeidet har det i tillegg vært møter med ekstern samarbeidsgruppe, som har bestått av Statsforvalteren i Agder, Agder fylkeskommune, NVE, Statens vegvesen

og Bane NOR. Hensikten har vært å orientere om relevante planfaglige problemstillinger og fremdrift, samt sikre dialog.

I forhold til avklaring omkring fylling av stein i Øygardsvatnet har fortsatt NVE vært klare på at det må være en konsesjonsbehandling av dette, da området ligger innenfor Søgnevassdraget som er et verna vassdrag til tross for at nedbørsfeltet er endret og Øygardsvatnet i dag drenerer til Fiskåvassdraget.

### **Intern medvirkning**

Samarbeidsgruppa har blitt involvert i planforslaget og de ulike kommunale enheter har gitt tilbakemelding som er innarbeidet i planforslaget. Det gjenstår noen avklaringer mot ingeniørvesenet på detaljer omkring vann- og avløpsledninger. Disse avklaringene skal være gjennomført før sluttbehandling.

Reguleringsbestemmelsene og plankart må også gjennomgås internt i form og innhold før sluttbehandling for enkelte avklaringer bl.a. på valgte formål for grøntstruktur. Valgte deponiområder til sluttbehandling, må detaljeres i form og gjennomgås mer detaljert med kart og bestemmelser.

### **PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET**

Valgt linjetrase som stort sett går i tunell skåner marka og løsningen har spart viktige områder som området i Narviga, vei i dagen ved Eg og vei i dagen nord for Dalane. Disse punktene er hovedendringer i forhold til kommunedelplanen. Endringene vurderes som positive.

Valgt linjetrase på veien er betydelig kortere noe som betyr mye i forhold til kostnader og massebalansen. Samtidig er det krevende å unngå med et slikt bynært veiprojekt at boliger ikke blir berørt. Særlig er det boligområdet ved Kongsgård og på Dalane som blir berørt. Ved Kongsgård er det innløst en del boliger som blir direkte berørt eller betydelig berørt. Av gjenværende berørt bebyggelse skal det støyskjermes ved veianlegget i kombinasjon med mulig støyskjerming av fasader. I tillegg er det næringsbebyggelse i Vige som blir berørt, men i dialog er det funnet akseptable løsninger. På Dalane er det et boligområde som blir berørt, hvor det har vært dialog om avbøtende tiltak med støyskjerming og mulig fasadeskjerming. Her skal også dagens lekeplass støyskjermes og nytt grøntområde i sør anlegges. Det har ikke lyktes å få med Bane Nor i dialogen om støyskjerming for boligene fra jernbanen, siden Bane Nor ikke har noe direkte nytt anlegg i forbindelse med dette veiltaket.

Totalt vil Ytre ringvei bety mye for tilførselsveiene inn til byen som blir avlastet med mye gjennomkjøringstrafikk som nå vil benytte Ytre ringvei. Samtidig vil Ytre ringvei øke beredskapsfunksjoner ved at man får en ny hovedvei med god kapasitet som kan brukes ved ulykker på dagens hovedvei.

Temaer som er konsekvensutredet i reguleringsplanarbeidet er i henhold til fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen inneholder kun ett utbyggingsalternativ. Utbyggingsalternativet er sammenlignet opp mot referansealternativet (også kalt nullalternativet). Referansealternativet tar utgangspunkt i dagens situasjon, og inkluderer også vedtatte tiltak som er i gang eller har fått igangsetting.

### Kulturminner

Tiltaket medfører begrensede inngrep i områder hvor kulturminner blir berørt. I Vige vil adkomstveien til Krutthuset bli lagt om, men selve Krutthuset blir ikke direkte berørt. Virkning på dette kulturminnet vurderes til ubetydelig.

I Dalane medfører tiltaket at bruket Dalheim må fjernes (gartneri som er nedlagt), men arbeiderboligene ved Dalaneveien blir bevart. Den store endringen for dette miljøet skjedde da Setesdalsveien ble lagt vest for arbeiderboligene i 1980-årene. Tiltaket vil forsterke denne endringen, arbeiderboligene vil «lukkes» mer inn, men sammenlignet med dagens situasjon er konsekvensene begrenset.

Ved Grauthelleren er de kulturhistoriske verdiene i stor grad fjernet gjennom de siste års utbygging. Plassering av masseoverskudd ved Øygardsvatnet (alternativ A) vil være i forlengelse av næringsområdene på Mjåvann, og medfører ikke konflikt med kulturminner. Massedisponering ved Mjåvann vest vil ha nærføring til krigsminner og massedisponering ved Grauthellerheia vil ligge nær en registrert bygdeborg. Begge med middels verdi. Massedisponering med alternativ B vil derfor bli rangert som dårligst med hensyn til temaet kulturarv.

#### Barn og unges interesser

Tiltaket vurderes å berøre barn og unge i moderat grad. Tiltaket forventes ikke å komme i direkte konflikt med skolevei i noen av dagsonene for Ytre ringvei. Eksisterende lekeplass på Dalane blir ikke vesentlig berørt. Støyskjerm mot rv. 9 og nordre rundkjøring vil skjerme lekeplassen fra veitrafikkstøy og bedre forholdene sammenlignet med dagens situasjon. Syklende langs rv.9 vil måtte krysse de to tilførselsveiene som kommer ut fra Ytre ringvei, og vil således få en mer trafikkfarlig situasjon enn i dag. Ved Vige vil det bli et bedre tilbud for gående og syklende mot Vige fra Varoddbrua med en ny gang- og sykkelvei langs ny veifylling.

#### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart. Bakgrunnen for dette er bl.a. at tiltaket i stor grad går i tunnel og dermed ikke påvirker omgivelsene i særlig grad. Det skal for alle tunneler lengre enn 500 meter utarbeides egen risikoanalyse i samsvar med Vegdirektoratets veileder for risikoanalyse av veitunneler. Det er derfor gjennomført en tunnelrisikovurdering. Den viser at toløpstunnelen har et moderat risikonivå.

#### Matjord

Området ved gartneritomta ved Dalane består av ca. 7.100 m<sup>2</sup> fulldyrka jord hvorav ca. 1.500 m<sup>2</sup> vil bli omarbeidet til grøntareal hvor bruken bl.a. kan bli parsell dyrkning. Resten av arealet blir omdannet til veiformål. Kvaliteten på matjorda skal analyseres og evt. etterbruk skal avklares i en matjordplan.

#### Klima- og miljøkonsekvenser

Det er utført klimagassberegninger av tiltaket i *fagrapport klimagass*, det vises til denne for detaljer. Beregningene tar for seg klimagassutslipp fra byggefase, arealbruksendringer, samt drift og vedlikehold gjennom 60 år.

Resultatene viser at de samlede utslippene for å gjennomføre tiltaket er 151.660 tonn CO<sub>2</sub> ved massedisponeringsalternativ A og 122.920 tonn CO<sub>2</sub> for alternativ B. For alternativ A og alternativ B fører massedisponeringen til klimagassutslipp på henholdsvis 37.630 tonn CO<sub>2</sub> og 9.620 tonn CO<sub>2</sub>. Det vil si at prosjektets totale klimagassutslipp ved gjennomføring av alternativ B er 19 % lavere, sammenlignet med alternativ A. Ekstra trafikk og nye reisemønster på grunn av den nye veistrekningen er beregnet til å øke utslipp med 3 % (329.354 tonn CO<sub>2</sub>) over en 40 års periode, sammenliknet med 0-alternativet.

Deler av arealet i Vige er avsatt til næring og er bebygd i dag. Samtidig skal større deler av arealet skapes nytt ved å fylle i sjø. Ved Dalane skal en tidligere gartneritomt omdannes delvis til veiformål. Store deler av veien går i tunell.

Med hensyn til transport vil flytting av biltrafikken fra bysentrum gi bedre forutsetninger for gode byrom og gode bomiljøer. Samtidig vil en ny vei med god standard føre til økning i bilbruk.

Andelen tungbiltrafikk gjennom byen går ned, noe som er positivt for luftkvaliteten i sentrale strøk.

På Dalane vil gartneri tomter som er registrert med ca. 7000 m<sup>2</sup> fylldyrka jord bli redusert med ca. 5500 m<sup>2</sup> veiareal. Avbøtende tiltak er å gjenbruke matjord til samfunnsnyttige formål.

Ca. 500.000 m<sup>3</sup> stein skal gjenbrukes på veianlegget i ulike fraksjoner, samtidig er det et mål å skape nye næringsarealer innenfor regulerte tomter, som igjen er bedre for miljøet enn å lage rene deponier i naturen.

Innløste eiendommer som har bebyggelse, vil bli revet og levert som næringsavfall. For bebyggelse på sement fabrikken, skal den flyttes og gjenbrukes. Energistasjon og kai ved Vige vil rives og bygges ny et annet sted.

Plan og bygg mener planforslaget gir god samfunnsnytte, men veianlegget vil ha store negative klima- og miljøkonsekvenser.

#### Naturmangfoldloven §§ 8-12

Alle offentlige vedtak som kan påvirke naturmangfold skal vurderes etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12. I dette planarbeidet, som også omfatter tiltak i og ved vassdrag med ørret og kan influere på vassdrag med laks, er det tatt hensyn til statlige forutsetninger gitt i lakse- og innlandsfiskeloven §§ 1, 2 og 7.

#### § 8 Kunnskapsgrunnlaget

Området er tidligere undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i kommunens kartdatabase. Det er nylig gjennomført NiN-kartlegging i området, som inkluderer områder avsatt til håndtering av masseoverskudd. En del av registreringene i naturbase.no er resultat av kartleggingen som ble gjennomført i forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplanen som inkluderte Ytre ringvei og reguleringsplanarbeidet for strekningen fra Grauthelleren og vestover.

Eksisterende kunnskap knyttet til vannforekomstene i området har blitt supplert med undersøkelser av vannkvalitet og biologisk mangfold i sjøarealene ved Vige/Narviga og undersøkelser i Grimsbekken. Det er også gjort undersøkelser for å avklare hvor vannet fra Øygardsvatnet renner ut.

#### § 9 Føre-var prinsippet

For å unngå at redusert grunnvannstand kan skade naturverdier, er føre-var-prinsippet benyttet når det legges til grunn ekstra tetting av tunnel i områder der potensialet for skade er størst. Konsekvensene av tiltaket er kjent. Viktige naturverdier, truede eller sårbare arter/naturtyper og viktige viltområder vil ikke bli berørt av tiltakene i planforslaget.

#### § 10 Samlet belastning

Selve veitiltaket vil medføre negative konsekvenser ved utfylling i sjø i områder med verdi for hekkende sjøfugl og flytting av Grimsbekken. Begge områdene er dels påvirket av veiinngrep i dag. De største naturinngrepene vil være i forbindelse med håndtering av masseoverskuddet i prosjektet. Ingen av de foreslåtte massedisponeringsalternativene kommer gunstig ut for tema naturmangfold. Alternativ B er vurdert til å ha størst negativ konsekvens.

#### § 11 Kostnader

Kostnadene bæres av tiltakshaver.

#### § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode skjer ved teknikker for driving av tunell som skåner naturen best mulig. Samtidig er det krav om at de store steinfyllingene skal følge avbøtende tiltak i henhold til evt. gitte tillatelser. Det vil bli krav til bl.a. sedimentasjonsbasseng med oppsamling av finpartikler, krav etter forurensningsloven for utslippstillatelser i sjø ved. for eksempel siltgardin eller liknende.

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

#### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Ytre Ringvei vil få liten påvirkning på kommunale anlegg. Økte driftskostnader vil klarlegges til sluttbehandling.

#### Næringshensyn

E18 Ytre ringvei har som mål å effektivisere transportkorridoren og gjøre den mindre sårbar for hendelser, samt avlaste veisystemet i Kristiansand. Et mer effektivt transportsystem vil være gunstig for næringslivet. Videre vil prosjektet medføre et bedre bymiljø, samt større muligheter for byutvikling i regionsenteret Kristiansand ettersom mer av trafikken vil gå utenom bysentret og under bakken.

Planen legger til rette for enda bedre infrastruktur for næringslivet generelt i regionen. Konkret vil Kongsgård/Vige området få bedre infrastruktur ved at krysset i Vige blir anlagt og det er mulighet for å kople seg direkte på ny E39/E18. Området ved Langemyr hvor Bane Nor har en jernbane terminal vil også bli veldig sentral ved evt. opplasting fra havn til jernbane. Langemyr som transittknutepunkt for jernbane vil styrkes ved nytt kryss for Ytre ringvei ved Dalane. I Vige vil berørte næringsinteresser som dagens energistasjon (Shell Vige), havn for bulkmottak av sement, flis osv; samt deler av sementfabrikk (Unicon sitt anlegg) få mulighet til nye lokasjoner innenfor planen og vil derfor ikke bli vesentlig berørt. Samtidig ligger store deler av nytt kryss i Vige innenfor regulert havneareal og ca. 33 daa blir direkte berørt som havna mister til fremtidig havnearealer.

Langs rv.9 fra Dalane og nordover vil næringsområdene her få bedre vilkår med et sentralt kryss direkte koplet på E39/E18 som vil være gunstig med tanke på å ligge sentralt langs en hovedakse med god infrastruktur. Mer konkret ved Dalane vil anlegget til en bilopphuggingsbedrift måtte avstå ca. 1.600 m<sup>2</sup> til nytt veiareal. En nedlagt gartneribedrift i sør vil bli innløst, og området vil bli omdannet til veiareal og noe blir til grøntområde for beboere i området.

De fleste aktuelle arealene for etterbruk av deponier er foreslått med omdanning til næringsarealer. Dette gjelder området ved Øygårdsvatnet og området ved Mjåvann vest. Plan og bygg mener det er positivt med omdanning til nytt byggeområde for etablering av næringsområde ved Øygårdsvatnet. Dette området ligger i nærheten av etablert god infrastruktur som kan utnyttes, og ligger ut mot ny E39 som allerede er et stort inngrep i naturen.

Innvinning av nye havnearealer i kombinasjon med fylling av stein i sjø er med og tilrettelegger for viktige nye havnearealer i Kongsgård/Vige.

#### Grønnstruktur

Det vises til fagrapport for *ikke-prissatte konsekvenser* for detaljer.

Vige har opprinnelig vært en del av det typiske skjærgårdslandskapet på Sørlandet, men er mye utbygd med næring og industri og større veianlegg som deler opp området. I Vige vil noe grønnstruktur bli berørt ved at det fylles i strandkanten for å få til ny atkomstvei til Varoddbrua. Dette er et område som ikke brukes til aktivt friluftsliv. Store deler av planområdet ligger i tunell og over tunellen er det store sentrale friluftsområder som spares for inngrep.

I Dalane er det et nedlagt gartneri som blir omdannet til veiareal, men hvor deler blir tilrettelagt for grønnstruktur og vil gi kvaliteter tilbake til boligområdet som avbøtende tiltak for den merbelastningen det nye veianlegget påfører området. `

For de store deponiområdene med stein som er foreslått fra Nye Veier, så ligger de i naturområder med ulik kvalitet. Områdene som grenser inntil Mjåvann industriområde har ulik eksponering som landskapselementer som blir synlige. For deponi område Mjåvann vest vil det eksponeres mot boligområde ved Brennåsen og det har vært en

begrunnelse ved tidligere vurderinger å unngå å legge næringsområdene ut på flankene, for å unngå eksponering. Området er ikke brukt til aktivt friluftsliv.

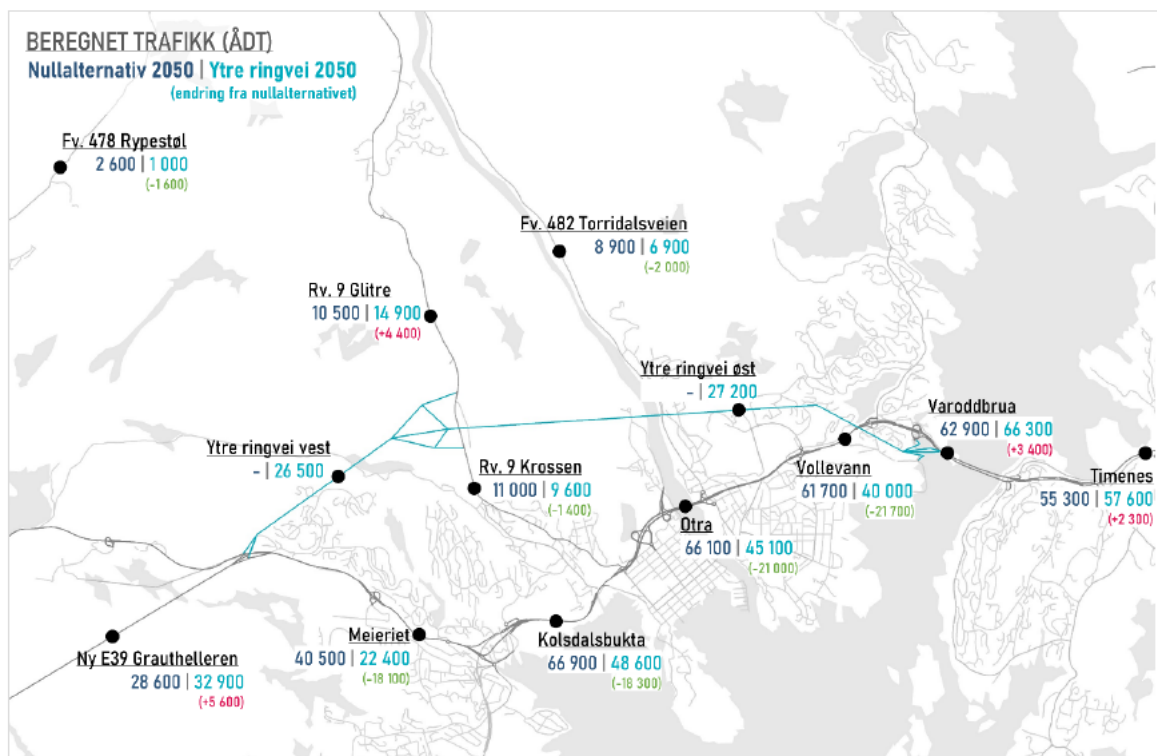
For området ved Øygårdsvatnet har dette området allerede blitt eksponert mot sørøst med ny E39 og utbyggingen på Mjåvann.

Øygårdsvatnet er et dalsøkk med to vann som ligger mellom industriområdet og ny E39. På øst- og vestsiden er det skogkledte åser som er med på å danne horisonten for fjernvirkningen og fremhever et uttrykk av natur på avstand. Det vil være en viktig premiss å få revegetert en grønn buffer ut mot E39 slik at det landskapsmessig ikke skal fremstå så ruvende mot Vågsbygdmarka. Dette er det satt krav om i bestemmelsene.

Ved Øygårdsvatnet vil sti/turveinettet som kobler seg på Vågsbygdmarka kunne beholdes i nordre og østre del av området, men utfylling vil ødelegge kvaliteter og potensial ved Øygårdsvatnet. Gjenfylling av Øygårdsvatnet vil ha negative konsekvenser for friluftsliv.

### Infrastruktur

E18 Ytre ringvei skal bygges for at transportkorridoren mellom Vige og Grauthelleren i Kristiansand kommune skal bli mer effektiv og mindre sårbar, samt for å avlaste dagens hovedveisystem gjennom Kristiansand sentrum. Ytre ringvei skal bygges som firefelts motorvei, med fartsgrense 110 km/t på mesteparten av strekningen. Veien vil i stor grad gå i tunnel. Veinettet er sårbart slik at små hendelser skaper køer som rammer transportsystemet i lang tid. Omkjøringsmulighetene er ikke tilfredsstillende. Europaveisystemet gjennom Kristiansand er svært sårbart for hendelser. Det gjelder gjennomgående næringstransport, lokaltrafikk og kollektivtrafikken. Uten tiltak er det ventet at situasjonen blir betydelig verre framover. Kristiansand har mål om nullvekst for den lokale persontransporten. Men selv om nullvekstmålet nås vil økende gjennomgangstrafikk og næringstransport medføre at trafikken øker.



Beregnet trafikk (ÅDT) i 2050 i nullalternativet og med Ytre ringvei på utvalgte punkter. Totalt lette og tunge kjøretøy.

Trafikkberegningene viser at biltrafikken vil avta betydelig på innfartsveien inn mot sentrum, som en følge av Ytre ringvei. For Rv.9 vil det for nordre rundkjøring og nordover bli en økning i trafikken, da dette blir den valgte traseen for de som skal nordover på Rv.9. For den sørlige rundkjøringen ved Dalane langs Rv.9 vil trafikken avta

da det er færre som velger å kjøre via byen når du skal videre nordover. Samtidig vil trafikken på fylkesveien langs Otra avta som følge av Ytre ringvei.

De planlagte kryssene på Grauthelleren, Dalane og Vige er alle simulert å ha tilstrekkelig kapasitet til å avvikle forventet trafikk i 2050 uten problemer. Alle kryssene er også funnet å ha en tilfredsstillende kapasitetsreserve dersom trafikkmengdene skulle vise seg å bli høyere enn hva transportmodellkjøringene indikerer. De planlagte løsningene legger dermed til rette for gjennomgående gode avviklingsforhold langs Ytre ringvei.

Det er også utført kapasitetsberegninger for kryssene rv. 9 x Kuliaveien, rv. 9 x fv. 405 og fv. 405 x fv. 482, for å sjekke om endret trafikksituasjon på strekningen Dalane–Vennesla kan forventes å utløse behov for kapasitetsøkende tiltak i fremtiden. Alle kryss er beregnet å ha en tilfredsstillende kapasitet for å avvikle både dagens og fremtidige trafikkmengder uten at det vil være behov for å utføre tiltak i kryssområdene. For flere lokalveier vil kapasiteten øke ved at gjennomgangstrafikken minker, og kapasiteten på veier inn mot sentrum øker.

For kollektivtrafikken vil Ytre ringvei føre til at mye gjennomgangstrafikk forsvinner fra veiene som bussen bruker, og man unngår forsinkelser på ruter der det i dag kan oppstå køer.

Hovedvannledning til Søm fra Vige skal legges om som følge av fylling i sjø hvor det er forslag om å legge den om på nordsida av Varoddbrua.

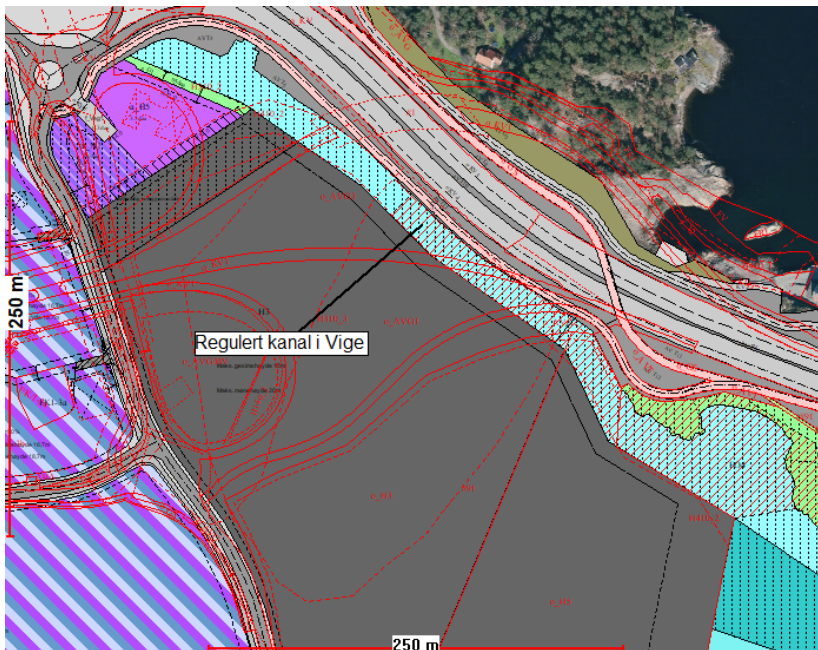
#### Estetikk

Større veianlegg skal generelt ha mer fokus på beplantning og oppmykning i områder der det kan tilrettelegges for dette. I krysset i Vige og i Dalane ligger det til rette for å myke opp større arealer inne i ramper og annet veiareal som en del av veianlegget. I Vige er det også snakk om å plante trær som skal virke soldempende når du kommer ut fra tunnelen fra vest mot øst.

Støyskjermer som skal anlegges er viktig får en estetisk kvalitet som tilpasses på best mulig måte den bymessige bebyggelsen det skal plasseres i. I Vige og på Dalane vil dette være viktig, da det noen steder kan komme opp til fire meter høy støyskerm. Her må det tilpasses omgivelsene og stedstilpasses, alt etter om det kan anlegges i kombinasjon med voll for å dempe høyden. Det er ikke satt konkrete bestemmelser til dette, og det vil være valgt entreprenør i dialog med Nyer veier som avgjør løsninger for dette.

#### Kanal mellom båthavna i Narviga, under E18/E39 og fram til havneområde i Vige

I gjeldende reguleringsplan for Kongsgård/Vige havneområde og i kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård/Vige er det regulert inn en kanal mellom E18/E39 og havneområdet. Bredden på kanalen er ca. 20 meter og er ment som et viktig landskapselement som ikke skal være åpen for båttrafikk men for friluftsliv med feks. kajakk og som et vannelement som bryter opp et større havneområde som skal anlegges. Nye veier har argumentert for å fylle igjen denne kanalen da den har liten funksjon i forhold til vanngjennomstrømning, og det er et kostnadselement å beholde kanalen. Nye veier har anslått at bygging av kanalen vil koste ca. 20 mill. Plan og bygg ønsker å få innspill på om kanalen fortsatt skal beholdes som regulert, da dette har vært et viktig plangrep i gjeldende planer. Det vises for øvrig til notat, *Narviga - strømningsforhold* for detaljer omkring dette.



Utsnitt av reguleringsplan med kanal i Narviga og Vige

### Folkehelse

Ytre ringvei vil bidra til å redusere støy- og støvbelastningen fra gjennomgangstrafikken langs dagens E18/E39 gjennom Kristiansand by. Det opprettholdes gang- og sykkelvei langs rv. 9 gjennom Dalane, men kryssingen vil skje i plan ved nye ramper. Planen ivaretar løsning for skogsvei/turvei forbi Øygardsvatnet som må legges noe om ved deponi i samme området og opprettholder en turveitrasé for besøkende til Vågsbygdmarka. Planforslaget innebærer også etablering av ny gang- og sykkelvei langs Vigebukta.

### Støy

Det er utarbeidet støyrapporter for anleggsfase og permanent fase og det vises til disse for detaljer. Generelt skal anbefalte retningslinjer i Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, legges til grunn for anleggsfase og driftsfase.

I anleggsfasen er det forutsatt at støyende arbeider kun vil pågå på dagtid, og at støy fra tunnelvifter er den eneste støykildene som kan forventes på kveld og natt. Hovedaktiviteten i anleggsperioden vil være driving av tunnel. I tillegg til massetransport i tilknytning til tunneldriving vil det være støy i forbindelse med veibygging i dagsonene i Vige, Dalane og Grauthelleren. Beregningene som er gjort for anleggsfasen er skilt på ulike faser og viser støy for en forventet typisk arbeidsdag med høy anleggsaktivitet. Støynivået vil variere fra dag til dag og kan endres dersom en entreprenør velger å gjennomføre prosjektet på en annen måte enn det som er beskrevet i fagrapport for anleggsgjennomføring. Uansett skal retningslinjene legges til grunn og følges. Aktuelle avbøtende tiltak kan være midlertidig støyskjerming eller voller.

Det er utført støyberegninger for nullalternativet, uten utbygging av Ytre ringvei, men med fremskrevet trafikk og for fremtidig utbygget situasjon med Ytre ringvei. For støyutredningen er beregningsområdet inkludert alle veier som får en vesentlig endring i trafikk som følge av utbygging av Ytre ringvei. Veier som er inkludert i beregningene er eksisterende E18/E39, rv. 9, fv. 478, fv. 482 og deler av fv. 461.

Samlet sett vil omlegging av trafikk fra dagens veisystem til tunnel gi nedgang i støynivå og antall støyutsatte i utbygget situasjon, sammenlignet med nullalternativet. Samlet sett vil utbyggingen gi ca. 2 dB reduksjon i støynivå, sammenlignet med nullalternativet. Langs dagens E18/E39 gjennom Kristiansand sentrum vil utbyggingen av Ytre ringvei føre til reduksjon på ca. 3 dB. Dette vil kunne oppfattes som en merkbart endring i støynivået. Langs rv. 9 er det forventet en økning i støynivå på ca. 3-4 dB ved

bebyggelsen ved Strai og Mosby, dersom det ikke innføres støyreducerende tiltak langs vei.

Som avbøtende tiltak er det regulert inn to støyskjermer, én ved bebyggelsen mellom rundkjøringene i Dalane som inkluderer lekeplassen her og én over tunnelportal i Vige. I tillegg til overnevnte støyskjermer er det krav om å vurdere lokale støytiltak for boliger som ligger i gul og rød sone fra det nye veianlegget/ veikryssene i Vige og i Dalane. Det er også krav om å vurdere lokale støytiltak for boliger i Strai og Mosby, som på grunn av økt trafikk får en økning i støynivå på 3 dB eller mer og samtidig ligger i gul eller rød sone i utbygget situasjon.

### Forurensning

#### *Luftforurensning*

Det vises til egen rapport for luftforurensning for detaljer.

Modelleringene for dagens vei med fremskrevet trafikksituasjon for 2050 viser at svevestøv fra veitrafikk på E39/E18 mellom Vige og Grauthelleren, fortsatt gir gul og rød sone langs store deler av strekningen. Det er ingen områder langs veistrekningen som ligger i gul eller rød sone for NO<sub>2</sub> (nitrogenoksyd), dette skyldes en høy estimert elbilandel i 2050. Svevestøvparkiklene kommer i stor grad fra oppvirvling av veistøv og asfaltlitasje, og i mindre grad fra forbrenning av drivstoff. Trafikken i 2050 er beregnet til å være vesentlig høyere enn dagens situasjon. Spredningsmodelleringene viser dermed at også mye av strekningen mellom Hannevika og Grauthelleren går fra gul til rød luftforurensningssone i 2050, i tillegg til strekningen mellom Vige og Hannevika som er rød også i dag.

Modelleringene viser at selv om trafikken langs dagens E39/E18 mellom Vige og Grauthelleren begrenses betraktelig ved utbygging av Ytre ringvei, vil mye av strekningen mellom Vige og Hannevika fortsatt ligge i gul og rød luftforurensningssone i 2050, som den allerede gjør i dag. Utbredelsen av sonene er derimot noe mindre enn for situasjonen uten Ytre ringvei.

Deler av boligbebyggelsen rett vest for tunnelmunningen i Vige vil bli liggende i gul sone, på grensen mot rød sone. Området rundt tunnelmunningen i Vige vil få en mer belastet luftforurensningssituasjon enn det har i dag, og kompensierende tiltak bør etableres for å sikre at belastningen blir så liten som mulig.

I Dalane er det benyttet modellering med tre ulike datasett med meteorologiske data. Dette er for å sikre at en ivaretar strømmingene langs dalføret, og også at det kan oppstå situasjoner med mer stillestående luft på grunn av dalens skjermende effekter. Situasjonen med lave vindhastigheter er den som gir resultatene med høyest forurensning. Det er likevel ingen boliger eller annen følsom bebyggelse i gul eller rød sone.

Ingen av områdene som er modellert ligger i soner som må ha kompensierende tiltak. Støyskjermer vil bidra til å redusere svevestøv ved bebyggelsen. Det vil si at støyskjermer i Vige og Dalane vil bidra til redusert påvirkning ved boliger utover det som er modellert. Driftstiltak på vei som kosting og vasking i og utenfor tunnelmunning kan bidra til å redusere oppvirvling av støv utenfor tunnelen. Skjermende vegetasjon vil også kunne bidra positivt.

For anleggsfasen er det gitt bestemmelser på støvdempende tiltak. Dette innebærer blant annet vanning og bruk av støvbindende middel på anleggstraseer, spyling av maskiner og asfaltering av omkjøringsveier.

### Energi

Grunnvannsbrønner blir berørt av veitiltaket ved at boliger som ligger innenfor sonen som er regulert til tunell ikke kan anlegge brønner.

### Overvannshåndtering og blågrønne løsninger

Overvannsystem som etableres må være dimensjonert for å ta unna forventede endringer i klima og nedbørsregimet. Det legges til grunn at utslipp av overvann fra tunnelen og dagsoner renses etter gjeldende krav før utslipp til resipient. Aktuelle resipienter er Grimsbekken og Topdalsfjorden. Alle tunnelåpninger må sikres mot innlekkasje ved at det etableres barrierer i alle tunnelåpninger. Dette for å hindre innlekkasje fra vann utenfra. All innlekkasje i tunnelen samles i egne basseng med kapasitet tilsvarende to døgnstilrenning. Alt vann pumpes ut i Vige for østligste del av tunnelen og til Dalane for vestlig del. I en flomsituasjon er det mulig å slippe alt vann til Vige. Avrenning fra veier i dagen foreslås å renses gjennom sandfilter i skråning ned fra vei eller i sandfilter i bunn grøft. Beplantete sidearealer vil ha en forsinkende effekt på overvann.

Grimsbekken i Dalane må delvis legges om, og i den forbindelse er det foreslått en utforming av sidearealene som kan forsinke og dempe flomtopper i området.

For områdene som er avsatt til massedeponier kan tiltak være sedimentering, rensecontainere, avskjæring av overvann fra omkringliggende områder, og siltgardin eller tilsvarende nedstrøms.

### Vannmiljø, vannforskriften § 12

Det vises til fagrapport for vannmiljø for detaljer hvor det er redegjort for tiltakets påvirkning på vannmiljø. De viktigste resipienter som berøres av E18 Ytre ringvei er Topdalsfjorden, Grimsbekken, Fiskåvassdraget og Søgnevassdraget, i tillegg er det flere resipienter over tunnelen. Det finnes oppdatert informasjon om nå tilstand i alle direkte berørte resipienter. Prosjektet *Ytre ringvei* har gjennomført forundersøkelser av miljøtilstand i Grimsbekken og i Narviga.

### Vannhåndtering i driftsfasen

Det legges til grunn at utslipp av overvann og vaskevann fra tunnelen og dagsoner renses etter gjeldende krav før utslipp til resipient. Aktuelle resipienter er Grimsbekken og Topdalsfjorden.

### Utfylling i Vige

Prosjektet innebærer utfylling i sjø innerst i Vigebukta. I dette området er det registrert en del gammel utfyllingsstein og området har ikke store naturverdier. Utfyllingen vil likevel være et tap for marine organismer som benytter området til næringssøk og leveområde. Nåværende kanal mellom Vigebukta og Narviga er foreslått fjernet og vannutskiftning i Narviga vil opprettholdes med en pumpeløsning,

### Grimsbekken

Den nye veien er planlagt å krysse Grimsbekken ved to steder og bekken må legges om ved den sørlige rundkjøringen. Det er lagt til grunn at omleggingen tar hensyn til biologisk mangfold og sørger for årssikker vannføring og nødvendig kantvegetasjon rundt bekken.

### Massehåndtering

Det er ikke kjent hvilken massedisponeringsløsning som legges til grunn for planen. For tema vannmiljø vil alternativet som ikke fyller ut i Øygardsvatnet være det beste. Utfylling i Øygardsvatnet er vurdert til å være i konflikt med vannforskriften § 12, og vil ha større risiko for vannforurensning og påvirkning i nedstrøms resipienter. Det er spesielt risiko for endringer i flomforhold og/eller tørkeperioder i nedstrøms resipienter. Fagrapport «*hydrologiske vurderinger ved masselagring*» diskuterer dette tema og foreslår avbøtende tiltak. Ved gjennomføring av avbøtende tiltak er det ikke forventet store negative effekter.

Ved alle alternativ forutsettes det at massene som brukes til utfylling er rene. I tillegg forutsettes det at det anlegges partikkelsperrer og/eller sedimentasjonsløsninger i overgangen mellom fylling og resipient nedstrøms.

Før gjennomføring av tiltak i sjø og vassdrag (utfylling i Øygardsvatnet, utfylling i Topdalsfjorden og omlegging av Grimsbekken etc.) skal det utarbeides en helhetlig plan for gjennomføring og innhentes tillatelser av forvaltningsmyndighet. Prosjektet må også innhente tillatelse etter forurensningsloven for utslipp til vann. Grenseverdier, overvåkningsplaner og avbøtende tiltak vil detaljeres i disse søknadene. Det er utarbeidet en miljøplan som ligger ved som egen rapport. Miljøplanen skal oppdateres i anleggsfasen og inkludere hvordan oppfølging av vannmiljø skal gjennomføres i denne fasen.

Tiltaket i Øygardsvatnet (dvs. Massehåndteringsalternativ A) vil varig redusere miljøtilstanden til vannforekomsten som Øygardsvatn tilhører (Møllebekken). Dette begrunnes med at en stor andel av vannarealet forsvinner. Det er ikke forventet varig forringelse i vassdraget nedstrøms Øygardsvatnet, så lenge hydrologiske tiltak blir gjennomført som planlagt.

I resterende vannforekomster forventes det ikke varig redusert miljøtilstand så lenge avbøtende tiltak blir gjennomført. Inngrepene vurderes å ikke være til hinder for at miljømålene for vannforekomstene kan nås.

### Flom

Det vises til fagrapport for hydrologi og hydrologiske vurderinger for massedisponering for detaljer. De prosjekterte løsningene vil, sammen med nødvendige avbøtende tiltak, sørge for at planlagte tiltak innenfor planområdet vil være sikret mot stormflo, bølgepåvirkning og flom. De prosjekterte løsningene i planforslaget vil heller ikke føre til forverrede hydrologiske forhold for tredjepart, forutsatt at det gjøres avbøtende tiltak. Det vurderes derfor at planforslaget tar tilstrekkelig hensyn til hydrologiske forhold i og omkring planområdet.

Reguleringsbestemmelsene fastsetter generelt at tredjepart ikke skal påføres økt fare som følge av veiltaket og at veiltaket skal ha naturlige flomveier. For Dalane er det bestemmelser til faresonen for flom omkring Grimsbekken om at tiltak skal dimensjoneres for 200-års flomhendelse. For massedisponeringsområdet på Øygardsvatnet, Grauthellerheia og Mjåvann vest er det reguleringsbestemmelser om at avrenning skal håndteres lokalt innenfor planområdet.

### Områdestabilitet

Ytre ringvei ligger i tunnel for store deler av planområdet, og det er ikke planlagt fysisk inngrep i dagsoner i åpent terreng i de kartlagte kvikkleiresonene. I henhold til NVEs veileder 1/2019 er det følgelig ikke krav om utredning av områdestabilitet. Det er i forbindelse med planarbeidet likevel kontrollert om dagens stabilitet i de kartlagte kvikkleiresonene holder krav til robusthet, som ville gjelde for tiltakskategori K3 og K4.

I Vige, må det til store fyllinger for ny planlagt vei, og det er kartlagt kvikkleire, men det er ikke definert kvikkleiresoner. Etter ny tolkning av gamle prøveserier basert på ny definisjon av sprøbruddegenskaper i NVE veileder 1/2019, er det avdekket tynt lag av sprøbruddmateriale. Det har derfor blitt gjennomført en soneutredning i dette området. Det foreslås derfor etablering av motfyllinger for å oppnå kravene til stabilitet. Identifisert løsneområde er markert i plankartet med hensynssone H310\_2. Utløpsområdet er markert med hensynssone H310\_3.

### Massedisponeringsalternativer

Som del av reguleringsplanarbeidet er det gjennomført en omfattende prosess med vurdering og siling av ulike lokaliteter/konsepter for håndtering av overskuddsmassene fra etablering av Ytre ringvei. Det vises til *fagrapport massedisponering* for detaljer. Nye veier har prioritert to alternativer, som er nærmere vurdert i forbindelse med konsekvensutredningen. Nye veier foreslår at to forskjellige løsninger for massehåndtering legges ut til offentlig ettersyn hvor ett skal vedtas ved sluttbehandling.

*Alternativ A.* Dvs. bruk av arealene ved Øygardsvatnet og restkapasitet i arealer regulert som massedeponi D og E på Mjåvann i gjeldende reguleringsplan for «E39 Kristiansand vest – Søgne øst» (plan-ID 1452).

*Alternativ B.* Dvs. Bruk av arealene ved Grauthellerheia, Mjåvann vest og restkapasitet i arealer regulert som massedeponi D og E på Mjåvann i gjeldende reguleringsplan for «E39 Kristiansand vest – Søgne øst» (plan-ID 1452).

Begge alternativer har negative konsekvenser for ikke-prissatte fag, men vurdert opp mot hverandre, rangeres alternativ A som best. En viktig årsak til dette er at alternativ B medfører utfylling i skogsområder på Grauthellerheia og Mjåvann vest, hvor det er gjort flere registreringer av både rødlistede naturtyper og naturtyper med sentral økosystemfunksjon. Alternativ A, med utfylling i Øygardsvatnet, berører først og fremst vanlig forekommende arter og naturtyper. Videre vurderes de landskapsmessige virkningene av alternativ B som større enn i alternativ A. Det skyldes at en utfylling på Grauthellerheia og Mjåvann vest vil gi større visuelle fjernvirkninger enn en utfylling i Øygardsvatnet, og gi større negative konsekvenser for landskapstemaet samlet sett. På den annen side vil alternativ A gi høyere klimagassutslipp enn alternativ B, hovedsakelig knyttet til omdisponering av myr, samt torv under vann. I tillegg vil utfyllingen i Øygardsvatnet gi en varig reduksjon av miljøtilstanden til vannforekomsten som Øygardsvatn tilhører og derfor være i konflikt med vannforskriftens § 12. I forbindelse med vurdering og siling av massedisponeringslokaliteter/konsepter er potensialet for etterbruk av massene til etablering av nye næringsområder tatt med i betraktningen. Øygardsvatnet, Mjåvann vest og restkapasitet i de regulerte massedeponiene D og E har et potensial for etterbruk som næringsareal, da fyllingene kan arronderes på en måte som gir store bebyggbare flater, nært etablert infrastruktur. Utfra en totalvurdering har Nye Veier anbefalt alternativ A da etterbruken til næringsområde teller positivt.

Plan og bygg har hele tiden ment at Kongsgård/Vige området må tas med i vurderingene av massealternativer. Første delplan for arrondering av nye havnearealer i Vige skal nå fremmes for sluttbehandling hvor det kan plasseres ca. 550.000 m<sup>3</sup> steinmasser. Samtidig jobber nå Kristiansand havn med å kartlegge området i Kongsgård mot Sør-Arena hvor det kan anlegges ny havnefront på inntil 500 meter med nye havnearealer. Dette må detaljreguleres, men innen planen for Ytre ringvei skal realiseres kan dette området også være klarert for mottak av stein. Plan og bygg mener dette alternativet må med i en totalvurdering sammen med Øygardsvatnet. Ved å ha et massedisponeringsalternativ i vest og et i øst, vil drivemetodene være rasjonelle og Ytre ringvei kan bidra til å realisere Kongsgård/Vige havneområde sammen med flytting av havnefunksjoner ut av Lagmannsholmen.

### Oppsummering

Ytre ringvei bidrar med en stor samfunnsgevinst ved at regionsenteret i Kristiansand blir forsterket med god infrastruktur og byutviklingen i sentrum av Kristiansand kan utvikle seg med kvaliteter som frigjøres av gjennomgangstrafikk. Samtidig blir det etablert en viktig beredskapsvei med Ytre Ringvei som har vært et stort savn i dag.

Det er vanskelig med et så stort veianlegg å ikke påføre noen nærføringsulemper. Boligeiere i Vige og på Dalane vil bli berørt av veianlegget, og det skal etableres kompensierende tiltak i form av støyskjermer og lokale støytiltak. Det er viktig å ha god dialog med disse områdene både i planfasen og ikke minst i anleggsfasen for å minske konfliktnivået.

Det er krevende å finne gode løsninger for etterbruk av overskuddsmassene. Plan og bygg mener det er viktig at Kristiansand havn og Nye Veier sammen finner løsninger som kan bidra til å realisere nye havnearealer i Kongsgård/Vige. Kristiansand havn trenger masser for å realisere havnearealer, som igjen kan bidra med å flytte havnefunksjoner ut av Lagmannsholmen.

Plan og bygg er klare på at området ved Grauthelleren og Mjåvann vest ikke er alternativer som kan støttes da de har store negative konsekvenser for omgivelsene. Grauthelleren har ingen samfunnsgevinst for etterbruk, og vil påvirke et større sammenhengende landskapsrom. Ren deponering i urørt natur uten samfunnsnyttig etterbruk kan ikke anbefales. Mjåvann vest blir liggende eksponert ut mot Brennåsen, og utviklingen på Mjåvann har unngått denne eksponeringen mot kulturlandskapet.

Omdanning av Øygårdsvatnet til næringsområde har blitt åpnet opp for ved denne detaljreguleringen, som et ledd i å utvide Mjåvann industriområde som gjennom ny E39 har fått veldig god infrastruktur. Området som ikke drenerer til Søgnevassdraget har færre miljøulemper enn andre alternativer.

Planforslaget i forhold til massedisponering har pekt på noen muligheter for etterbruk. Samtidig er det en kjensgjerning at innen realisering og bygging av veianlegget vil det være flere muligheter som kommer opp som f.eks. valgt entreprenør sammen med byggherre har funnet fornuftig. Planforslaget må ha fleksibilitet for flere løsninger når det gjelder massehåndtering, og det er viktig å ha en regulering som ikke har satt begrensninger på dette.

Plan og bygg anbefaler planforslaget lagt ut på offentlig ettersyn.

Saksbehandler: Jøran Syversen, dato 21.11.2023

## **Punkt 30/23: Tverrfaglig innsats – utfordringen vrakbåter med og uten eier**



Dato 5. september 2023  
Saksnr.: 2023021891-1  
Saksbehandler Marianne Bliksås  
Godkjent av Stein Erik Watne  
Jan Erik Lindjord  
Tone Iglebæk

**Saksgang**  
Areal- og miljøutvalget

**Møtedato**  
07.12.2023

## Tverrfaglig innsats – utfordringen vrakbåter med og uten eier

Forslag til vedtak

### 1. Areal- og miljøutvalget tar saken til orientering

### Sammendrag

Kristiansand kommune er en kystkommune. En særskilt problemstilling ved kommunens ansvar som forurensningsmyndighet, knytter seg til forurensing eller forsøpling fra båter som ikke blir ettersett eller gitt forsvarlig tilsyn.

I noen tilfeller blir båter liggende ulovlig fortøyd ved friområder eller andre steder hvor kai eller fortøyningsplass ikke er avklart. I en del tilfeller er det mangel på tilsyn av båten. Det kan være lekkasjer og oljesøl fra båten, og en del av disse båtene er i svært dårlig teknisk stand. I kombinasjon med manglende tilsyn, utgjør båtene en fare for å synke.

Det følger av forurensingsloven at kommunen kan pålegge eier å sørge for at båten ikke er en fare for forurensing eller forsøpling. Dersom båten synker, vil det være langt mer omfattende og kostbart å heve båten.

Det klare utgangspunktet er at rammene for privat eiendomsrett gjelder. Dette tilsier at eier har plikt til å ta vare på båtene, og kommunen må forholde seg til eier. Pålegg som gis med hjemmel i forurensingsloven vil normalt rette seg mot eier. Når eier er kjent, og tar ansvar i samsvar med pålegg fra kommunen, vil oftest saken løse seg. Det er når eier hverken har vilje eller evne til å ta ansvar for båten, at det blir utfordrende å finne løsninger som hindrer forurensing, forsøpling, og i verste fall at båten synker. I noen tilfeller er det også uklart hvem som er eier av båten. Det kan være at eier er ukjent, eller at antatt eier avviser eierskapet til båten. I så fall må kommunen forsøke å bringe på det rene hvem som er eier.

Kommunen må forholde seg til at det oftest er en eier til båtene. Eiendomsretten gir eier retten til å råde over båten innenfor lovlige rammer, og samtidig har eier et rettslig ansvar. Når eier ikke er kjent, eller når eier ikke vil eller kan ta ansvar for å etterkomme kommunens pålegg, er sakskomplekset ofte sammensatt og det er mange årsaksforhold i bakkant. Et sentralt spørsmål blir hvem som skal ta et ansvar for disse båtene.

Erfaringer viser at det ofte er en forventning om at kommunen vil håndtere saken. Dette utløser imidlertid en del formelle og praktiske utfordringer. Det er en grunnleggende forutsetning at forsøpler / forurensere (eier) skal rydde opp, eller ta det økonomiske ansvaret for at dette blir gjort. Formelt er det eier som både har juridisk råderett og et ansvar. Dersom kommunen skal ta et ansvar for disse sakene, må dette bygges på en frivillig avtale med eier. Alternativet er at kommunen får tvangsgrunnlag for å sørge for at båten blir destruert på lovlig måte. I noen tilfeller kan båtens tekniske tilstand være så dårlig at det er grunnlag for presumtivt å vurdere båten som søppel og derved et grunnlag for å destruere båten. Hvis eier er kjent, men ikke vil medvirke til en frivillig løsning, kan dette føre til at kommunen kan få et erstatningskrav etter å ha destruert båten. Dersom kommunen skal få et tvangsgrunnlag for å destruere båten, vil dette oftest kreve at saken bringes inn for domstolen. Dette er en tidkrevende prosess. Kommunen må i alle disse tilfellene, bygge på et saklig grunnlag de tiltak som velges og anses nødvendige.

Byutviklingsdirektøren er av den oppfatning at kommunen bør ta et ansvar i disse sakene, for å hindre forurensing og forsøpling fra båter som ikke blir tatt vare på. Hver sak må løses på den enkleste måten. Helst ved en frivillig avtale mellom eier og kommune. Når det er faglige hensyn som krever handling for å hindre forurensing eller forsøpling, og det ikke er mulig å få i stand noen frivillig ordning, så sørger kommunen for å skaffe nødvendig tvangsgrunnlag.

Hovedregelen etter forurensingsloven, er at forurensere betaler. Kommunen har hjemmel til å kreve at eier betaler for kostnader knyttet til å få båtene på land og i de fleste tilfeller gjennomføre destruering av båtene ved lovlig mottak. Ofte må båten slepes til kai. Den må løftes på land. Hvis det ikke er oppnådd enighet om en frivillig avtale for destruering av båten, må den mellomlagres til det er avklart at kommunen får et rettslig grunnlag for å destruere båten. Enten mot eiers vilje, eller ved at eier ikke er kjent. Levering og destruering ved et godkjent mottak, vil også være en kostnad.

Byutviklingsdirektøren ønsker med denne saken å gi en orientering for å belyse hvordan det er tenkt å tilnærme seg disse sakene for å finne løsninger. Dette kan innebære at kommunen har en risiko for å ikke få dekning for kostnadene ved gjennomføring av nødvendige tiltak.

Ragnar Evensen  
Byutviklingsdirektør

Jan Erik Lindjord  
Konst. Kommunalsjef  
Klima- og arealutvikling

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur*

## Saksutredning

### Bakgrunn for saken

Kommunen er lokal myndighet for saker som gjelder forsøpling og forurensing.

En særskilt problemstilling gjelder saker knyttet til båter hvor eier ikke er kjent eller der eier ikke evner eller vil ta ansvar. Erfaringene viser at det er en del saker der større og mindre båter ikke har tilstrekkelig tilsyn og utgjør en fare for å synke. En del av disse båtene er i svært dårlig teknisk forfatning, og utgjør en reell risiko for å synke ved bruk. Noen av disse båtene kommer ikke i søkelyset før de faktisk har gått ned. En båt som er sunket, utgjør både en risiko for forurensing og vil være en forsøpling. Kostnadene ved å heve en båt som er sunket, er betydelig høyere enn å taue en flytende båt til en forsvarlig kaiplass.

I mange av disse tilfellene blir kommunen kontaktet av naboer eller andre som tipser om saken. Da har gjerne opptakten til saken vært at båten/e har manglet tilsyn over lengre tid. Når ikke eier er kjent eller tar ansvar, skapes det ofte en forventning om at kommunen vil rydde opp. Utgangspunktet er tvert imot, at det er eier eller den ansvarlige for båten som har et slikt ansvar.

Sakskomplekset er ofte sammensatt, og det er mange årsaksforhold i bakkant. Når eier er kjent, vil kommunene gjennom lovverket gi varsel og pålegg som sier at eier har et ansvar for å rydde opp. I en del av disse sakene har ikke eier vilje eller evne til å etterkomme kommunens pålegg. Bakenforliggende forhold kan være psykisk sykdom, dårlig økonomi eller liknende årsaker. Når eier ikke er kjent eller det med rimelighet kan avklares hvem som er eier, er ofte forholdet at båten synes å være forlatt. Spørsmålet blir da hvem som er nærmest til å sørge for at det ryddes opp eller gjøres tiltak for å forhindre at båten synker.

I praksis er det en rekke utfordringer knyttet til å løse disse sakene. Båtene som utgjør en fare for å synke, bør tas til land på et sikkert sted. Dersom båtene tas til land, må det føres tilsyn med båtene som ligger til kai. Alternativt må båtene heises på land. Dette krever egnet lagerplass og utstyr for heising og frakt. Det kan oppstå skader når en båt som ikke er vedlikeholdt heises på land. Dersom det ikke er avklart med eier at båten skal destrueres, kan kommunen bli møtt med erstatningskrav. Det vil også være et spørsmål om hvor og hvor lenge båten skal mellomlagres på land. Selv om eier er økonomisk ansvarlig, og kommunen kan gjennomføre nødvendige tiltak for eiers regning, vil det innebære en risiko for at eier ikke er søkegod (kan forventes å klare å betale for seg) og at kommunen derved ikke får dekket utleggene i saken.

Byutviklingsdirektøren ønsker derfor å avklare om kommunen skal bruke ressurser på å finne løsninger i disse sakene. Dette kan innebære at kommunen har en risiko for å ikke få dekning for kostnadene ved gjennomføring av tiltak.

### Forvaltningsmessige og juridiske betraktninger

Erfaringer viser at det ofte er sammensatte forhold som leder frem til disse sakene. Det er ikke uvanlig at sakene berører flere av saksfeltene hvor kommunen har myndighet og plikt til å gripe inn, og at sakene berører flere sett av regelverk. Sakene er ofte sektorovergripende.

Forurensningsloven (§ 7, § 27 og § 37 m. fl.) har relevante bestemmelser i disse vurderingene, sammen med havne- og farvannsloven (§ 17 og § 18), friluftsløven (§ 7 og § 9) og lov om hittegods (§ 7).

Kommunen har egne regler for kommunale småbåthavner/avtalevilkår ved leie av plass, som gir handlingsrom for å håndtere vrakbåter. [REGLEMENT FOR KRISTIANSANDS BÅTHAVNER OG SMÅBÅTHAVNUTVALG](#)

Regelverket rundt båter er ikke like godt regulert som eksempelvis for biler. Det er ikke et krav at fritidsbåter skal være registrert i et småbåtregister, være EU godkjent eller være forsikret. Det er derfor mulig å eie en båt uten å eie eller leie kaiplass. I henhold til friluftsløven kan man ikke fortøye mer enn to dager sammenhengende på et sted. En båt kan ligge på svai eller være fortøyd til bøye, men en bøye i sjø skal godkjennes av Kristiansand havn, og det skal foreligge en tillatelse før utlegging av bøyer. Havne- og farvannsloven gir hjemmel for at en båteier ikke skal volde fare eller ulempe ved ankring/fortøyning. Eier er ansvarlig for egne eiendeler, og det er et krav at eier skal holde båten i farbar stand, og hverken forsøple eller forurense.

Det offentlige kan pålegge en eier å «håndtere» egen båt (utbedre, sikre, heve m.m.) og har hjemmel til å gjennomføre nødvendige tiltak dersom eier ikke følger opp. Etter forurensingsloven kan kommunen kreve at det ryddes opp i forsøpling eller i forurensing. Dersom det er akutt fare, eller det viser seg at den ansvarlige ikke selv rydder opp, kan kommunen selv iverksette tiltak som er nødvendige i situasjonen. Videre kan kommunen kreve utgifter tilbakebetalt. Selv om rammeverket er der for at kommunen kan få dekt egne utgifter, viser erfaringer i enkelte saker at eier hverken har midler eller er søkegod. Derved er det en reell mulighet for at kommunen ikke får dekt kostnadene ved å engasjere seg i disse sakene.

Det rettslige utgangspunktet er at eiendomsretten gir eier retten til å råde over båten innenfor lovlige rammer. Kommunen må forholde seg til eier. Dersom kommunen som forurensningsmyndighet mener at en båt utgjør en fare for forurensing eller forsøpling og bør destrueres, kan kommunen inngå en avtale med eier om en slik løsning. Alternativt kan kommunen med hjemmel i forurensingsloven pålegge eier å gjøre nødvendige tiltak for å hindre forurensings- eller forsøplingsfare. Når eier ikke vil etterkomme kommunens pålegg, må kommunen ha et tvangsgrunnlag. Dette kan enten være at kommunen bruker hjemmel i forurensingsloven til å gjennomføre nødvendige tiltak på eiers regning. Dersom kommunen møter motstand på et slikt grunnlag, kan det være aktuelt at kommunen må skaffe seg tvangsgrunnlag etter tvangslovens bestemmelser. Dette innebærer at saken må fremmes for domstolen.

Når eier ikke er kjent, må kommunen sikre seg at det er gjort tilstrekkelig forsøk på å finne eier, før en båt eventuelt destrueres. I praksis innebærer dette ofte at båten blir sikret ved at den blir tatt på land, og at videre tiltak avventes til det er rimelig å anta at det ikke er noen eiere til båten som vil melde seg.

### **Hvordan arbeider kommunen med disse utfordringene**

Det er etablert en egen tverrfaglig gruppe som jobber med problematikken (innsatsgruppe BÅT). Gruppen består av Miljøverneheten, Parkvesenet (Skjærgårdstjenesten), Ingeniørvesenet (Produksjon), Kristiansand havn, Kristiansandsregionen brann og redning IKS (KBR og IUA) og politiet. Kommuneadvokaten bistår fra sak til sak, eventuelt formidler en ekstern ressurs som kan bistå.

Det er hensiktsmessig når man ser på den juridiske utfordringer knyttet til båt med kjent/ukjent eier, lovlig/ulovlig fortøyning kombinert med ansvar for ettersyn og faren for at båter går ned. For innsatsgruppen vil det være en prioritering å forebygge at båter går ned, siden dette ofte vil ha betydelige konsekvenser for miljø. Videre vil det være kostnadskrevende å heve båter som går ned på utilgjengelige steder. Kjent eller ukjent eier som fortøyer ulovlig i områder med store brukerinteresser bør møtes med en systematisk tilnærming. Målet er at innsatsgruppen skal være et tverrfaglig verktøy for vanskelige saker med flere involverte sektorer. Erfaringene viser at det er mange sider ved disse sakene, og det er viktig å bruke en bredt sammensatt kompetanse for å finne de beste løsningene. Dette kan være forvaltningsvedtak med eller uten tvangsgjennomføring, privatrettslig løsning, dialog, forhandling mm.

## Rutiner for gjennomføring

Det er vesentlig å kartlegge forholdene godt før man velger gjennomføringsstrategi, og å gjøre kost-nyttevurderinger. Videre er det viktig å ha klare rutiner og ansvarsforhold for praktisk gjennomføring sånn at saken ikke stopper opp etter vedtak. Saker følges opp etter følgende struktur:

1. Båten undersøkes og tilstand dokumenteres
2. Fare for akuttforurensning avklares
3. Aktuell hjemmel for videre oppfølging avklares (se aktuelle hjemler over)
4. Konkrete rutiner er knyttet til om saken har **kjent eller ukjent eier** som handler om å få tak i eier, formidle forvaltningsvedtak etc.
5. Konkrete rutiner for hvordan gjennomføring foregår i etterkant av nødvendige vedtak.
  - a. Ansvar for forvaltningsvedtak er definert og detaljeres fra sak til sak.
  - b. Ansvar for planlegging og gjennomføring av aksjon er definert og detaljeres fra sak til sak (slep, løfte på land mm).
  - c. Behov for særskilt tvangsgrunnlag må avklares.
  - d. **Areal for mellomlagring** av små/store båter før skroting er identifisert. Avhengig av størrelse kan det være behov for mellomlagring ved kai, eller at båter mellomlagres på land (ved kai etter kranløft, evt. flytting på lastebil til egnet mellomlager).
6. Eier faktureres som hovedregel medgåtte utgifter, men må sees i lys av vedtak og eventuelt resultat av forhandlingsløsninger.

## Økonomi

Utgangspunktet er her at eier av båten har det økonomiske ansvaret for nødvendige tiltak for å hindre forurensning og forsøpling. Forurensingsloven gir hjemmel for å kreve at eier dekker kostnadene. Kommunen har også hjemmel til å gjennomføre gitte pålegg, og kreve at eier betaler for kostnadene.

Erfaringene i Kristiansand kommune viser at det er en del tilfeller hvor eier ikke er kjent. Det samme gjelder også ved at en kjent eier ikke vil etterkomme pålegg fra kommunen, og at eier heller ikke er søkegod dersom kommunen forskutterer kostnadene ved å gjennomføre nødvendige tiltak.

Kommunen må her gjennomføre nødvendige tiltak, med en kunnskap om at det ikke vil være mulig å få dekning av den egentlige ansvarlige.

Aktuelle kostnader refererer seg ofte til slep, tømning av drivstofftanker for å avverge forurensning, kostnader ved kailigge, kostnader ved heising, kostnader ved mellomlagring og kostnader ved destruering. Dersom båten er sunket, vil det knytte seg kostnader til heving. Dersom det er nødvendig å få eget tvangsgrunnlag, vil det påløpe kostnader til behandling i domstolen. Erfaringene viser at de enkelte sakene kan gi variable kostnader.

Det er opprettet et eget prosjektnummer i By- og stedsutvikling, hvor kostnadene blir registret. Prosjektet har årlige kostnader, men utgiftene svinger avhengig av om det gjelder stor eller liten båt og antall prosjekt varierer. Påløpte årlige utgifter de tre siste årene varierer fra 25 000 kr (en båt), til et anslag om at i inneværende år vil det påløpe ca. 1 000 000 kr ved årsslutt (fem båter). Det er en betydelig risiko for at kommunen ikke vil få disse midlene tilbakeført ved tvangsinn drivelse, som følge av at ansvarlige ikke er søkegod.

Det vil ofte være aktuelt å komme i dialog om en frivillig løsning, som kan sikres ved en skriftlig avtale. En slik frivillig løsning vil ofte sikre at saken løses på laveste konfliktnivå. På den andre siden kan dette innebære at kommunen aksepterer å dele på kostnadene,

eller at kommunen frafaller å kreve tilbakebetalt hele eller deler av kommunens utlegg. Dette må vurderes fra sak til sak, men vil kunne innebære en kostnad for kommunen.

### **Muligheter for ekstern finansiering**

For tiden har miljødirektoratet en vrakpant på 1000 kroner til eier av båter på inntil 50 fot som blir levert på mottak. [Vrakpant - tilskudd til innlevering av kasserte fritidsbåter - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](#)

Videre har de en tilskuddsordning for mottak og behandling av kasserte fritidsbåter (ikke privatpersoner) I tilskuddsordningen er en fritidsbåt et fartøy til sports- og fritidsbruk med skroglengde inntil 15,00 meter (49,21 fot), uavhengig av totalvekt, og som brukes utenfor næringsvirksomhet. Mindre fartøy som seilbrett, kano og kajakk inngår i tilskuddsordningen. Tilskuddsordningen gjelder både for fritidsbåter som skal kasseres og allerede etterlatte/hensatte båter. Fritidsbåtene må ha vært benyttet i Norge.

De som kan søke denne ordningen er **interkommunale avfallsselskap og kommuner** utenfor slike selskap, forhåndsgodkjente anlegg som miljøsanerer og forbehandler/behandler kasserte fritidsbåter, eller forhåndsgodkjente morselskap for slike anlegg, forhåndsgodkjente kommuner/interkommunale avfallsselskap som har tillatelse til miljøsanering av fritidsbåter.

Tilskuddet dekker hele eller deler av kostnadene for mottak, transport videre til behandlingssted, miljøsanering, behandling og sluttbehandling av kasserte fritidsbåter.

**Tilskuddsmottaker kan også bruke tilskuddet til å dekke hele eller deler av båtowners kostnad ved innlevering til mottak**, eller til å innføre andre insentiver for innlevering. Nærmere detaljer finnes i bestemmelsene for tilskuddsordningen.

[Tilskuddsordning for mottak og behandling av kasserte fritidsbåter \(ikke privatpersoner\) - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](#). Avfall sør har søkt om tilskudd og fått innvilget totalt 1,6 mill (3 søknader) gjennom ordningen for håndtering av båtvrak på mottakene. Kommunen har foreløpig ikke søkt om tilskudd fra ordningen (i hovedsak for transport til mottak).

Senter mot marin forøpling (Marfo) har en tilskuddsordning for håndtering av marint avfall, men kommunen kan ikke søke gjennom denne ordningen. Den er myntet på frivillige organisasjoner, private bedrifter som ikke er enkelpersonforetak, og selvstendige kommunale- og interkommunale selskaper og samarbeidsorganer. [Tilskudd til tiltak mot marin forøpling - Miljødirektoratet \(miljodirektoratet.no\)](#)

### **Uttalelse fra rådene (Eldrerådet, Rådet for funksjonshemmede, Studentutvalget og**

Ungdommens bystyre)

Ikke relevant

### **Barn og unges interesser**

Ikke relevant

### **Medvirkning med innbyggere/brukerrepresentanter**

Ikke relevant

### **Klima- og miljøkonsekvenser**

Kan utgjøre en betydelig miljøkonsekvens når eier ikke tar ansvar eller eier er ukjent.

## **HMS/Folkehelse**

Ikke relevant

### **Vurdering og konklusjon**

Byutviklingsdirektøren mener at båter av en viss størrelse som ikke blir forsvarlig ettersett, vil være en risiko for forurensing og forurensning. I tillegg vil disse båtene utgjøre en betydelig belastning for allmenheten. Erfaringer viser at slike båter også gir betydelige utfordringer for driften av kommunale båthavner og friområder.

Det naturlige utgangspunktet er at eier bærer kostnadene for nødvendige tiltak. Likevel vil kommunen jobbe tverrfaglig for å finne de beste løsningene til lavest mulige kostnader. Der det er mulig å finne løsninger basert på frivillighet, vurderer administrasjonen om det er mulig for kommunen å bidra ved eksempelvis at kommunen tar deler av kostnadene, og eventuelt frafaller å kreve hele eller deler av kostnadene fra den ansvarlige.

### **Konklusjon (jf. forslag til vedtak)**

Samlet sett mener byutviklingsdirektøren at kommunen må ta et samfunnsansvar og legger til grunn at administrasjonen arbeider med disse sakene på en ressurseffektiv måte.

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

## **Punkt 31/23: Referatsaker til areal- og miljøutvalget 7.12.2023**

### **Bilag**

Balchens vei 5 - 98\_72 - Statsforvalterens behandling av mklave over kommunens vedtak

Bydalen - felt ABB4-ABB7 - minde reguleringsendring - vedtak

Fortau langs Fv 3908 - Skudeviga - Kilura - Andåsveien - endring av planforslag - begrenset høring

Hannevikdalen - mindre endring av reguleringsplan - vedtak

Herøya - 93\_1 - utryggere - Avvisning av klage

Herøya 293 - 93\_16 - utryggere - Avvisning av klage

Holskogkilen - 12\_4 - Statsforvalteren i Oslo og Viken - vedtak i klagesak

Kalkveien 2A - 33\_487 Oversendelsesbrev klage på vedtak om delvis dekning av saksomkostninger

Kraftledning mellom Kulia og Leire

Kristiansand kommunes innspill til ankringsområder for sjøtransporten

Kristins vei 15 40-307 - oversendelse av klage på gitt rammetillatelse for endelig vedtak

Langenesveien 358 - Statsforvalteren i Nordland stadfestet vedtak

Rv. 9 Strai - mindre reguleringsending - vedtak

Solbergveien 8 - 150\_1259 - avslag ferdigattest - Oversendelse av klage for endelig vedtak

Strømsheiea - 62\_160 - Statsforvalterens behandling av klagesak - planering, byggeklare tomter

Ådnevikveien 70 - 73\_9, 73\_15 – klagen oversendes til Statsforvalteren for klagebehandling



Dato 15. november 2023  
Saksnr.: 2023023577-7  
Saksbehandler Thore Granheim  
Godkjent av Venke Moe

**Saksgang**  
Areal- og miljøutvalget

**Møtedato**  
07.12.2023

## Referatsaker til areal- og miljøutvalget 7.12.2023

Forslag til vedtak

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

- R-18/23 Balchens vei 5 – 98/72 – Statsforvalterens behandling av klage over kommunens vedtak i sak om rivning av eksisterende bygg og oppføring av nytt nærings- og boligbygg. Statsforvalteren i Agders skriv 2.11.2023. Statsforvalteren opphever kommunens vedtak.
- R-19/23 Bydalen – Felt ABB4-ABB7 – mindre reguleringsendring – vedtak. Plan- og bygningssjefens skriv 6.11.2023.
- R-20/23 1596 Fortau langs FV 3908 – Skudeviga – Kilura – Andåsveien – endring av planforslag – begrenset høring. Plan- og bygningssjefens skriv 13.11.2023.
- R-21/23 168E3 – Hannevikdalen – mindre endring av reguleringsplan – vedtak. Plan- og bygningssjefens skriv 31.10.2023.
- R-22/23 Herøya – 93/1 – utryggere – avvisning av klage. Plan- og bygningssjefens skriv 8.11.2023.
- R-23/23 Herøya 293 – 93/16 – utryggere – avvisning av klage. Plan- og bygningssjefens skriv 8.11.2023.
- R-24/23 Holskogskilen – 12/4 – vedtak i klagesak – dispensasjon – fradeling – hall for båtoppslag. Statsforvalteren i Oslo og Vikens skriv 8.11.2023. Statsforvalteren opphever kommunens vedtak av 15.6.2023 om søknad om fradeling av tomt for oppføring av båthall. Klagen har ført fram. Kommunen må behandle saken på nytt.
- R-25/23 Kalkveien 2A – 33/487 – Oversendelse av klage på vedtak om delvis dekning av saksomkostninger. Plan- og bygningssjefens skriv 30.10.2023.
- R-26/23 NVE gir Glire Nett AS konsesjon og samtykke til ekspropriasjon og bruk av allmannastevning for ny 110 (132) kV kraftledning mellom Kulia og Leire transformasjonstasjoner. NVEs skriv 8.11.2023.

- R-27/23 Kristiansand kommunes innspill til ankringsområder for sjøtransporten – fra svenskgrensen til Jærens rev. Byutviklingsdirektørens skriv 6.11.2023.
- R-28/23 Kristins vei 15 – 40/307 – oversendelse av klage på gitt rammetillatelse for endelig vedtak. Plan- og bygningssjefens skriv 6.11.2023.
- R-29/23 Langenesveien 358 – 413/20 og 22 – oppføring av kai – riving av eksisterende næringsbygg og oppføring av nytt bygg. Statsforvalteren i Nordlands skriv 14.11.2023. Klagerne har ikke fått medhold i klagen. Statsforvalteren stadfester Kristiansand kommunes vedtak av 27.6.2022.
- R-30/23 1376E1 – RV 9 Strai – mindre reguleringsendring – vedtak. Plan- og bygningssjefens skriv 30.10.2023.
- R-31/23 Solbergveien 8 – 150/1259 – avslag ferdigattest – oversendelse av klage for endelig vedtak. Plan- og bygningssjefens skriv 31.10.2023.
- R-32/23 Strømsheia – 62/160 – Statsforvalterens behandling av klagesak – planering/byggeklare tomter. Statsforvalteren i Agders skriv 30.10.2023.
- R-33/23 Ådnevikveien 70, 73/9 og 15 – klagen oversendes til Statsforvalteren for klagebehandling. Plan- og bygningssjefens skriv 30.10.2023.

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef  
Sign.

Thore Granheim  
Utvalgssekretær  
Sign.

*Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift*

# **Punkt 32/23: 1230 E2 Områderegulering, Kvartal 49 – endring av områderegulering 1230 - sluttbehandling**

## **Bilag**

Vedtak byst, 24012024, Sak 9/24, 1230 E2 Områderegulering, Kvartal 49 – endring av områderegulering 1230 - sluttbehandling

1 Plankart, 17.11.2023

2 Bestemmelser 17.11.2023

3 Planbeskrivelse 17.11.2023

4 Landskapsplan, 30.10.2023

5 Plantegninger 22.02.2023

6 Arealoversikt bearbejdelser etter 1gangs innsendelse 27-02-23

7 Snitt 22.02.2023

8 Sol og skygge 21.02.2023

9 3D Illustrasjoner 21.02.2023

10 Kvartal 49 - vurderinger av støy fra Teateret, 20.09.2022

11 Merknader offentlig ettersyn med kommentarer

12 Sol og skygge gjeldende reguleringsplan

13 Sammendrag\_Revehiet

14 Tilstandsvurdering av registrert trær i området

15 Overvannsnotat 20.02.2023

16 Innkomne merknader ved offentlig ettersyn

17 Støy fra vei, 09.04.2021

18 illustrasjonsplan og snitt Kongens gate, 07.11.2023

19 Illustrasjonsplan og tekniske planer

20 Mobilitetsplan

21 Risiko og sårbarhet, sjekklister

22 Gjeldende bestemmelser 1230

23 Plankart 1230



## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020014526  
Saksbehandler Frode Solheim

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Areal- og miljøutvalget	07.12.2023	32/23
2 Bystyret	24.01.2024	

## 1230E2 OMRÅDEREGULERING, KVARTAL 49 – ENDRING AV OMRÅDEREGULERING 1230 - SLUTTBEHANDLING

---

### AREAL- OG MILJØUTVALGET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 07.12.2023 SAK 32/23

#### Areal- og miljøutvalgets innstilling:

1. Bystyret vedtar endring av områderegulering for Kvartal 49 plan id 1230E2, med plankart og bestemmelser sist datert 17.11.2023.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder byutviklingsdirektøren om å fremlegge en utbyggingsavtale.
3. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet. (Enst.)
4. Endring i pkt. 13.1.3  
Minimum 2 sykkelplasser pr. boenhet, med overbygg. (10/1)
5. Tillegg (uthevet) i pkt. 13.2.2  
Minimum 1,5 sykkelplass pr. 100 m2 BRA kontor / forretning. For felt S11 skal det avsettes minimum 2 sykkelplasser pr. 100 m2 BRA kontor / forretning. **Sykkelplassene skal ha overbygg.** (Enst.)

#### Forslag:

Byutviklingsdirektøren fremmet følgende innstilling:

- «1. Bystyret vedtar endring av områderegulering for Kvartal 49 plan id 1230E2, med plankart og bestemmelser sist datert 17.11.2023.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder byutviklingsdirektøren om å fremlegge en utbyggingsavtale.

3. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.»

Venstre fremmet følgende endringsforslag:

«13.1.3

Minimum 2 sykkelplasser pr. boenhet, med overbygg.»

Venstre fremmet følgende tilleggsforslag (uthevet):

«13.2.2

Minimum 1,5 sykkelplass pr. 100 m<sup>2</sup> BRA kontor / forretning. For felt S11 skal det avsettes minimum 2 sykkelplasser pr. 100 m<sup>2</sup> BRA kontor / forretning.

**Sykkelplassene skal ha overbygg.»**

**Voteringer:**

Byutviklingsdirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Venstres endringsforslag, vedtakets pkt. 4, ble vedtatt med 10 mot 1 stemme (Kasper Lohne Johansen (Frp)).

Venstres tilleggsforslag, vedtakets pkt. 5, ble enstemmig vedtatt.

11.12.2023