



Dato 10. august 2015
Saksnr.: 201312221-8
Saksbehandler Fredrik Sund

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
27.08.2015

Oddemarka kryssområde- detaljregulering. Offentlig ettersyn.

Sammendrag

Formålet er å forenkle gjeldende reguleringsplan, og legge til rette for at dagens situasjon og trafikkmønster opprettholdes og utbedres. Gjeldende plan la opp til en stor rundkjøring og ordinær biltrafikk på alle veier, men denne ble aldri realisert. Dette planforslaget legger bedre til rette for alle trafikantgrupper. Den foreslår en bedre kryssløsning for Gimleveien/Jegersbergveien og gode forhold for kollektivtrafikken. Gang og sykkelveier inkludert gjennomgående sykkelekspressvei er regulert med trygge krysningspunkt og langs naturlige bevegelsesmønstre.

Sentrale problemstillinger har vært å få til god og trygg ferdsel for alle trafikanter, og å sikre områdets grønne kvaliteter.

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at forslaget legges ut på høring.

Forslag til vedtak

[Byutviklingsstyret legger detaljregulering for Oddemarka kryssområde, sist datert 10.08.15, med bestemmelser sist datert 10.08.15 ut til offentlig ettersyn.](#)

Venke Moe
Plan- og bygnings sjef

Fredrik Sund
Arkitekt

Vedlegg:

1. Plankart, sist datert 10.08.15
2. Bestemmelser, sist datert 10.08.15
3. Planbeskrivelse, sist datert 10.08.15
4. Sjekkliste for sårbarhet og risiko
5. Notat trafikkvurdering
6. Adresseliste.

BAKGRUNN FOR SAKEN

Kristiansand Ingeniørvesen fremmer plan for Oddemarka kryssområde på vegne av Kristiansand Kommune.

Planen skal erstatte en gjeldende plan som viser rundkjøring. Denne er ikke lenger aktuell. Bakgrunn for saken er å sørge for bedre trafikkavvikling ved Oddemarka. Dagens kjøremønster ønskes opprettholdt. Reguleringen gir også plangrunnlag for tiltak satt som rekkefølgekrav til nylige reguleringer i nærområdet. Dagens situasjon og planens innhold er godt beskrevet i planbeskrivelsen.

Planens avgrensning:



PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

Forholdet til gjeldende planer og tidligere saksgang er godt beskrevet i planbeskrivelsen.

Statlige planretningslinjer sier at utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder. Planer bør redusere transportbehov og legge til rette for miljøvennlige transportformer. Vekst i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange, og planlegging skal styrke sykkel som transportform. Rundt kollektivknutepunkt bør det særlig legges til rette for høy utnyttelse.

Regional plan for Kristiansandsregionen har som forutsetning at en betydelig del av trafikkveksten i regionen skal utføres av sykkel, kollektiv og gange (pkt 8.4). Kommunene må

sørge for et effektivt veisystem for buss (pkt.8.3), og sammenhengende grønne korridorer inn mellom bebygde områder (pkt.8.9). Retningslinjer for kollektiv (5.1 b) sier at veiholder skal sikre høyest mulig framføringshastighet i kollektivtrafikkens regionale stamnett ved aktive prioriteringstiltak. Så langt det er mulig skal det søkes å unngå rundkjøringer i kollektivtrafikkens regionale stamnett. Persontransporten skal primært løses ved prioritering og forbedring av kollektivtilbud, og gang- og sykkelveinett.

Kommuneplan

«Klimabyen» (s.37) oppfordrer til at arealpolitikken skal legge opp til at ikke transportbehovet økes ytterligere. Kollektivtrafikken skal styrkes.

«Byen det er godt å leve i» (s.35) sier at grønnstruktur må bevares og videreutvikles. «Byen som drivkraft» setter som målsetning å bygge videre ut et velfungerende kollektivtilbud (s. 29).

Kommunedelplan for Kvadraturen sier at i tillegg til å utvikle Kvadraturen er en god bymessig og attraktiv utvikling av aksene Kvadraturen- Gimlemoen viktig.

Universitetsbyen Kristiansand- Utviklingsplan 2040 er vedtatt skal være førende for planarbeid i området mellom UiA og Kvadraturen og for kommunens utvikling av egne eiendommer og infrastruktur. Campus og videregående knyttes tettere til Kvadraturen ved at Østerveien primært blir kollektivtrassè, og buss, gange og sykkel har førsteprioritet. Gimleveien er vist gående rett langs Katedralskolen. Det foreslås fortettinger flere steder langs aksene mellom UiA og sentrum.

Gjeldende Reguleringsplan fra 2006 viste en full rundkjøring i planområdet, med gjennomkjøring for persontrafikk til Jegersbergveien, Gimleveien, St. Olavs vei og Østerveien. Denne ble aldri realisert. Østerveien ble i stedet stengt for gjennomkjøring for vanlig trafikk.

Melding om oppstart

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 17.03.14 med frist 18.04.14. Det kom inn 6 merknader. Disse er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i planbeskrivelsen.

I forbindelse med ny sykkelspressvei, har oppvekstsektoren involvert elever på Prestheia og Lovisenlund skole. Planforslaget tar hensyn til innspillene herfra. Fylkesmannen ønsket at «utviklingsplan Universitetsbyen 2040» skulle innarbeides i planforslaget. Det er nå fulgt opp.

Medvirkning er godt beskrevet i planbeskrivelsen.

Samarbeidsgruppa for bydelen diskuterte planforslaget 22.01.14. Innspillene er stort sett imøtekommet. Tilrettelegging for sykkelspressvei og myke trafikanter er løst. Innspill om grønnstruktur er løst: Samarbeidsgruppa ønsket en videreføring av alléen med trær i Jegersbergveien/Østerveien, og mindre oppstyking av grønnstrukturen. Dette er nå tatt til følge av vegvesenet. Det ble i samarbeidsgruppa foreslått en annen avslutning av St. Olavs vei enn det som opprinnelig var foreslått. Merknaden er delvis imøtekommet.

Videre ble det etterspurt analysekart som viser faktiske bevegelser for alle trafikantgrupper. Det ble aldri levert. Flyfoto og befaring viser at folk i området som regel går eller sykler korteste veien fra A til B, og lager nye stier gjennom grøntområder. Planforslaget har regulert inn dagens bevegelsesmønster etter disse.

PLAN-, BYGG- OG OPPMÅLINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planforslaget legger til rette for en langt bedre situasjon for gående, syklende og kollektivreisende enn det gjeldende plan Ia opp til. Østerveien forbeholdes fortsatt kollektivtrafikk. Trafikkavvikling blir noenlunde som dagens situasjon. Gimleveien og St. Olavs vei får gode avslutninger der det i dag kun er midlertidige løsninger. Området er svært

mye brukt av skoleelever, studenter og myke trafikanter, som vil få en forbedret ferdsel. Forslaget tar også høyde for framtidig sykkelekspressvei.

Området er også en viktig del av et grøntdrag både mot Jegersberg og på lokket over E18—tunellen. Stedets grønne preg med særegne trær og alléer bevares langt på vei.

I planprosessen har PBOs innvending vært at utformingen av Gimleveien med fortau i tidligere planforslag var uheldig. Et digert, frittstående tre har vært ønsket bevart, men at Gimleveien skulle fortsettes som et rett gateløp langs Kristiansand Katedralskole Gimle. Dette er nå løst ved å lage en innsnevring i Gimleveien. Innsnevringen trykker et viktig krysningspunkt for gående og syklende som kommer fra KKG og skal til byen/busstopp. Gaten har allerede en rekke innsnevringar for å redusere biltrafikk. Dermed er også framtidig utvikling i tråd med føringene i Utviklingsplan Universitetsbyen 2040, mulig.

Denne detaljreguleringen er en opprydding i eldre planer og midlertidige veiløsninger. Vurdering av fortetting i tråd med Utviklingsplan Universitetet 2040 er ikke gjort, og må eventuelt ses på i en egen planprosess på et senere tidspunkt. Reguleringen er ikke til hinder for framtidige fortettingsmuligheter.

Kulturminner:

Planområdet ligger i og nær område med en rekke kulturminner. Særskilte registreringer i planområdet er ikke nødvendig. Dersom det ved tiltak i marka oppdages kulturminner eller oldsaker, skal arbeidene stanses i den utstrekning de kan berøre fornminnene eller deres sikringsone på 5 meter. Funn skal straks meldes Fylkeskonservatoren.

Barn og unges interesser

Barn- og unges innspill har blitt hørt og tatt hensyn til.

Barn og unges representant har sørget for god medvirkning til den pågående planprosessen for ny sykkelekspressvei, og også dette planforslaget er gjort på bakgrunn av innspillene derfra.

Universell utforming er ivaretatt, og skal ligge til grunn for detaljprosjekteringen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse har ikke avdekket noen momenter. Trafikksikkerhet er godt innarbeidet i planforslaget.

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være ivaretatt. Flere eksisterende trær bevares.

Økonomiske konsekvenser for kommunen er godt beskrevet i planbeskrivelsen: Det er inngått utbygningssavtaler/anleggsbidragsavtale for tilliggende utbyggingsområder. Det er i disse lagt til grunn at utbyggersiden skal bidra økonomisk for gjennomføring av tiltak som kreves. Utgangspunkt var at utbyggersiden skulle bidra med 11,3 million av en total kostnad estimert til 15 mill.

Ny kryssløsning har en kostnad i størrelsesorden 10 mill. Revidert plan har gjort at det er nødvendig med nye forhandlinger knyttet til grunnlaget for utbyggersidens bidrag. Det vil fremmes en egen sak til kommunalutvalget og formannskapet for fastsetting av bidragsstørrelse.

Planforslaget bidrar positivt til å styrke aksene mellom universitetet og Kvadraturen.

Grønnstrukturen er godt ivaretatt, og beskrevet i planbeskrivelsen.

Infrastruktur og transportforhold forbedres. Det legges bedre til rette for gange, sykkel og kollektivt, og for økte avganger. Innsnevring av Gimleveien der skoleelever krysser over til kollektivstopp, øker sikkerheten for gående og syklister. St. Olavs vei stenges av fra

Østerveien med snuplass. Vedlagt notat fra Vianova viser at flere ulike trafikkløsninger har vært grundig vurdert.

Estetiske endringer av planområdet anses som små, men positive. Adkomst til videregående skoler, universitetet og skolevei til barneskoler forbedres. Folkehelse og støyforhold er gjort godt rede for i planbeskrivelsen og i vedlegg. Forslaget gir også plangrunnlag for tiltak allerede avtalt i utbyggingsavtaler for tilstøtende reguleringer.

Oppsummering

Plan-, bygg- og oppmålingsetaten anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Fredrik Sund, 10.08.15