



Dato 28. mai 2015  
Saksnr.: 200905574-405  
Saksbehandler Jøran Syversen

**Saksgang**  
Byutviklingsstyret  
Bystyret

**Møtedato**  
25.06.2015  
16.09.2015

## **Marviksletta – områdereguleringsplan – sluttbehandling**

### **Sammendrag**

Kristiansand kommune ved Plan-, bygg - og oppmålingsetaten fremmer forslag til områderegulering med konsekvensutredning for Marviksletta på Lund. Planoppgaven er hjemlet i kommunens Plan- og utredningsprogram 2009 – 2012, som videreføring av kommunedelplan for Lund, med oppstart i 2009. Marviksletta ble i sin tid anlagt som industriområde. Det er fremdeles den rådende bruken. Noen gamle industribygg er tatt i bruk til andre formål eller erstattet med nye bygninger, bl.a. forretninger. Nye funksjoner/ formål er etablert mer eller mindre tilfeldig, uten en felles plan, tilsynelatende uten tanke på tilhørende kvaliteter, funksjoner, struktur eller infrastruktur. Det er også igangsatt detaljreguleringsprosesser i området. Til sammen tyder dette på at området er modent for transformasjon og et helhetlig plangrep. Både for å styrke utviklingen men også for å stimulere til transformasjon.

Planen har vært ute 3 ganger til offentlig ettersyn. Etter 1. gangs offentlig ettersyn ble de fleste innsigelser avklart og hovedstrukturen ble fastsatt. Ved 2. gangs offentlig ettersyn ble detaljer diskutert og alle innsigelser avklart. Planen ble lagt fram for sluttbehandling i juni 2014, men den ble sendt tilbake til administrasjonen for ytterligere bearbeiding.

Alle av BUS sine vedtakspunkter er innarbeidet i planforslaget, og det er foretatt ny trafikkanalyse, støyanalyse og handelsanalyse som følge av vedtaket. Utover dette er planen i stor grad lik den som ble fremmet til sluttbehandling uten innsigelser. Planen ble sendt på høring etter disse vedtakene og det kom inn 1 innsigelse fra Kystverket. Etter drøftinger med Kystverket er nå innsigelsen trukket ved en tilleggsbestemmelse i planen som presiserer at Ny Vige Havnevei skal legges utenom nye havnearealer i ny trase. Kommunedelplan for Kongsgård/Vige havneplan skal startes opp til høsten hvor dette blir et tema i denne planen.

Marviksletta er prioritert i boligprogrammet. Det er lagt til grunn at prinsipper for utbygging og innhold i utbyggingsavtale skal konkretiseres når en er kommet videre i planbehandlingen. Basert på foreliggende planforslag er det gjennomført flere drøftingsmøter med utbyggerne. På bakgrunn av utbyggingens omfang er det drøftet ulike avtaleprinsipper for utbyggingen. Disse tar utgangspunkt i gjeldende utbyggingspolitikk. Likebehandling av utbyggere innenfor utbyggingsområdet er vektlagt ift. prinsipp som er drøftet. Det er differensiert noe mellom ulike utbyggingsformål. Avtaleprinsippene er fremlagt for kommunalutvalget som er ansvarlig politisk utvalg, hvor de har gjort sin tilslutning til arbeidet så langt.

Delområdene for senterområdet (delområdene S1, S2 og BT1) har økt utnyttelsen i henhold til vedtak i BUS, hvor økningen er tiltenkt boligareal (ca. 6000 m<sup>2</sup>). Det jobbes parallelt med en detaljplan for disse delområdene, hvor det er et mål og legge fram planen til sluttbehandling rett etter sommeren. Utgangspunktet har vært å skape en urban bydel som tilfører gode kvaliteter for Lund som viderefører intensjonene i kommunedelplanen.

Mange tiltakshavere har ønske om forretning på første etasje og særlig gjelder dette området rundt dagens store dagligvarebutikker ved Stadionveien. Etter vedtak i BUS, 05.06.14, er det nå tilrettelagt for forretning også i disse delområdene. Dette er i tråd med kommuneplanen for området. Det er nå til sammen ca. 20.000 m<sup>2</sup> forretningsareal innenfor planområdet. Til forrige sluttbehandling var det ca. 11.500 m<sup>2</sup>. Handelsanalyse er gjennomført som følge av nytt vedtak, og den konkluderer med at det ikke vil være handelslekkasje til Marviksletta i forhold til Kvadraturen. For dagligvarehandel viser analysen at det er en overetablering i dag. Overetablering av dagligvarehandel kan det også bli med nytt planforslag, men det reduseres mye ved full utbygging av området. Samtidig kan andelen forretning føre til etablering av butikker med andre vareslag som i dag ligger mer usentralt ved for eksempel Sørlandsparken.

Revisjon av havnestrukturutredningen er også blitt forelagt, og konsulentrapportene påpeker behov for mer areal til fremtidig containerhavn i Kongsgård/Vige i tillegg til de havnefunksjoner som ligger i gjeldene plan. Kommunen står i dag uten et areal for containerhavn i kommuneplanen, og det er viktig at ikke områdeplanen stenger for at dette kan etableres i Kongsgård/Vige. Det sentrale her er ikke å bebygge områder før utredning og avklaring av arealbehov for containerhavn er utført. Planforslaget imøtekommer dette ved å legge ned midlertidig forbud mot tiltak etter plan- og bygningsloven for et større område som også omfatter disse delområdene. Bakgrunnen for forbudet er pkt. 8 i Bystyrets vedtak av 10.04.2013, sak nr. 47/13, om kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003. Det foreligger ingen konklusjoner på dette arbeidet ennå. Med bakgrunn i samme sak ble det satt begrensninger i kontorformål (maks 25 %) for delområder som grenser mot havna i nordøst. Men i henhold til vedtak i BUS er det innarbeidet en bestemmelse som kan heve denne grensen til 100 % kontorandel, hvis ikke det er behov for disse arealene til fremtidig havnearealer.

Trafikksituasjonen er et viktig tema og det er utført ny trafikkanalyse som følge av vedtak i BUS. Analysen viser at det vil bli noe økt trafikk som følge av endret utnyttelse. Den økte trafikkmengde er i stor grad en konsekvens av forretningsformål langs Stadionveien og kun i mindre grad et resultat av den økte utnyttelse i senterområdet. Samtidig viser konklusjonen i trafikkanalysen at det ikke er store utslag på krav til tiltak før og etter endret utnyttelse. Fortsatt viser ny trafikkanalyse at ny vei mot Vige er viktig å få på plass, men når den skal komme avhenger av avklaring av fremtidig arealbehov for havna. Rekkefølgekravet til denne veien er innarbeidet med tanke på dette, hvor begrepet *sikret gjennomført* er innarbeidet.

Hovedutfordringene er å tilrettelegge for god kollektivdekning hvor buss blir prioritert, samtidig som veisystemet har tilstrekkelig kapasitet med en 2 felts Østre Ringvei. Planforslaget avsetter areal for 4-felts vei hvor 2 felt er forbeholdt kollektiv. Det er satt krav til detaljreguleringsplan til denne veien. Plankartet viser illustrasjon for 2 +2 felt nord for ny rundkjøring, mens det illustreres 2-felts vei sør for denne. Det er usikkerhet knyttet til behovet for etableringstidspunkt for 4-felts vei. Områdeplanen har nødvendig fleksibilitet til å velge ulike strekninger (hele eller deler) der 2 + 2 velges. Trafikkmengden og fokus på at trafikkvekst skal foregå med kollektiv, sykkel og gange forsvaret 2+2 felts løsning, særlig nord mot E18. Planen er viktig for å oppnå de miljømessige kravene som stilles til byfornyelse og høyere tetthet, med de bymiljøavtaler som kommunen kan oppnå. Det er viktig å bemerke at Østre Ringvei skal utformes som en bygate for fortsatt unngå barrierevirkning mellom eksisterende og ny bebyggelse. Dette krever areal effektive kryssløsninger (feks. Lyskryss og flere kryssningspunkter for gangfelt i plan).

Målet med planarbeidet er å lage en god strategisk plan som kan styre den videre utviklingen av området i en retning som hever kvaliteten på både området og bydelen Lund. Dette innebærer å legge inn nye formål og økt utnyttelse, samt stille kvalitetskrav til bebyggelse, formål, innhold og infrastruktur. Videre er det viktig å knytte Marviksletta bedre sammen med naboområdene, ivareta viktige fellesfunksjoner, infrastruktur og legge premisset for detaljreguleringsplaner med påfølgende utbygging. Omkringliggende kvaliteter som Prestebekken, kolonihagene, Sør Arena og Bertesbukta skal brukes som ressurser for den nye bebyggelsen. En gjennomgående strategi i områdereguleringen er å bryte ned eksisterende barrierer, skape sammenhenger og tilføre nye kvaliteter. Utbyggingen vil gå over flere tiår, med et område som er fem ganger Tangens størrelse. Planen må ta høyde for at flere eiendommer som i dag ikke er modne for transformasjon på sikt blir det. I sum er dette området en av de viktigste byutviklingsprosjekter i Kristiansand, i tråd med sentrale føringer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

En så stor plan vil også være under prosess etter vedtak, men man har da en gjennomarbeidet strategi å forholde seg til. Kristiansand har behov for å pusse opp deler av byen og sørge for å ha visjoner for sentrale områder som er gått ut på dato. Marviksletta er en av de største transformasjonsområdene vi har, og tiden er overmoden for en områderegulering som trekker opp hovedlinjene og legger strategiene for byfornyelsen.

Teknisk direktør anbefaler planen vedtatt.

#### Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar områderegulering for Marviksletta, sist datert 09.06.2015, med bestemmelser sist datert 09.06.2015.
2. Bystyret vedtar designmanual for Marviksletta, sist datert 09.06.2015.
3. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å fremlegge en utbyggingsavtale.
4. Kostnader til drift av offentlig grønnstruktur skal innarbeides ved neste rullering av handlingsprogrammet.

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef

#### Trykte vedlegg:

1. Situasjonkart, datert 10.06.11
2. Plankart, sist datert 09.06.15
3. Bestemmelser, sist datert 09.06.15
4. Planbeskrivelse, sist datert 09.05.15
5. Designmanual, sist datert 09.06.15
- 6: Notat, oppsummering av merknader for områdeplanen (3. gangs offentlig ettersyn), datert 09.06.15
7. Saksprotokoll fra tidligere politiske vedtak i saken

#### Utrykte vedlegg

7. Saksframlegg, til sluttbehandling av saken i BUS møtet 05.06.2014
8. Temakart for flom, støy og ras, sist datert 10.02.15
9. Notat, oppsummering av merknader for områdeplanen (2. gangs offentlig ettersyn), datert 06.05.14
10. Rapport trafikkstøy, datert 06.05.14
11. Trafikkanalyse, datert 30.06.11

12. Trafikale konsekvenser for økt boligutbygging, datert 21.02.14
13. Risiko- og sårbarhetsanalyse
14. Trafikkanalyse, trafikale konsekvenser av økt arealutnyttelse, sist datert 20.01.15
15. Beregning av veitrafikkstøy, sist datert 17.01.15
16. Handelsanalyse, sist datert 28.01.15

## BAKGRUNN FOR SAKEN

Planforslaget legges nå frem til sluttbehandling etter 3. gangs offentlig ettersyn hvor endringer ihht. vedtak i BUS av 06.05.14 er innarbeidet. Innspill fra første høringsperiode og andre høringsperiode er vurdert, sammen med føringer som er gitt ved politisk avklaring av større hovedgrep og innspill fra tredje høringsperiode. Bakgrunnsinformasjon som tidligere saksgang, planstatus, detaljert beskrivelse av planforslagets innhold mm, fremkommer av planens planbeskrivelse.

## Dagens situasjon

Marviksletta ligger på østsiden av byen mellom Kvadraturen og Sørlandsparken. I kommuneplanen er søndre del av Marviksletta definert som områdesenter på Lund.



*Ortofoto over planområdet*

Mot nord grenser planområdet mot E18. Østre Ringvei tar av fra E18, og er i dag hoved innfartsveien til Marviksletta. Mot nordøst og Kongsgård/Vige, er ny havn under etablering. I øst grenser området til Topdalsfjorden, og her er også stadion Sør Arena etablert. Mot vest grenser området til de store etablerte boligområdene på Lund, og Wilds Minne skole ligger rett sør for området.

Marviksletta er, som navnet sier, i hovedsak en stor slette. To ubebygde koller markerer seg som grønne landskapselement. Ringknuten mot nordøst og Romleåsen mot sørøst. Det er også noen små eksisterende koller som er viktige grøntområder. Prestebekken går gjennom området fra nordvest til sørøst, og er en grønn oase i et ellers bebygd område. Det går turvei langs bekkedraget. Det er også etablert kyststi et stykke langs fjorden øst for Sør Arena. Det er ellers private hager og kolonihagene som utgjør den eksisterende grøntstrukturen. Området bærer preg av å være et industriområde. Det er store bygningsvolumer med asfalterte parkeringsarealer på bakkeplan. Trafikkarealene er utflytende, og planlagt i hovedsak for biltrafikk, uten tilrettelegging for myke trafikanter. De siste årene har det skjedd

en tilfeldig utvikling uten et helhetlig grep. Noen industribygg har fått en helt annen bruk, i andre områder er det kommet noen nye bygg.

**Planens endringer etter at saken ble tilbakesendt fra byutviklingsstyret for sluttbehandling 05.06.2014 og lagt ut på nytt offentlig ettersyn.**

- Det ble lagt fram en sak for kommunalutvalget på prinsipper for utbyggingsavtale som sikrer likebehandling og forutsigbarhet.
- Utnyttelsen er økt til 200 % BRA for delområdene S1, S2 og BT1 og det er tilføyd i bestemmelsene i området S2 tillatelse til uteoppholdsareal på tak av 1 etasje.
- Det er lagt inn til sammen 9000 m<sup>2</sup> forretning på delområdene BKHF2 – BKHF4 (tidligere BKH2 – BKH4), hvor det tillates kundeparkering på bakkeplan.
- Det er satt inn i rekkefølgebestemmelsene for delområdene KILH1 og KILH2 med følgende ordlyd: *"begrensninger knyttet til kontorformål utgår, dersom vedtak fra havnestrukturutredning ikke tilsier behov for arealer innenfor samme delområder"*.
- Ægirsvei er flyttet tilbake til dagens trase.
- Rekkefølgebestemmelsen for opparbeidelse av nærmiljøpark er endret i tråd med vedtak, hvor det er noe mer frihet innenfor arealene ved skolen til lokalisering av nærmiljøparken.
- Det er lagt inn i bestemmelsene krav til 10 % av parkeringsplassene skal tilrettelegges for elbil.

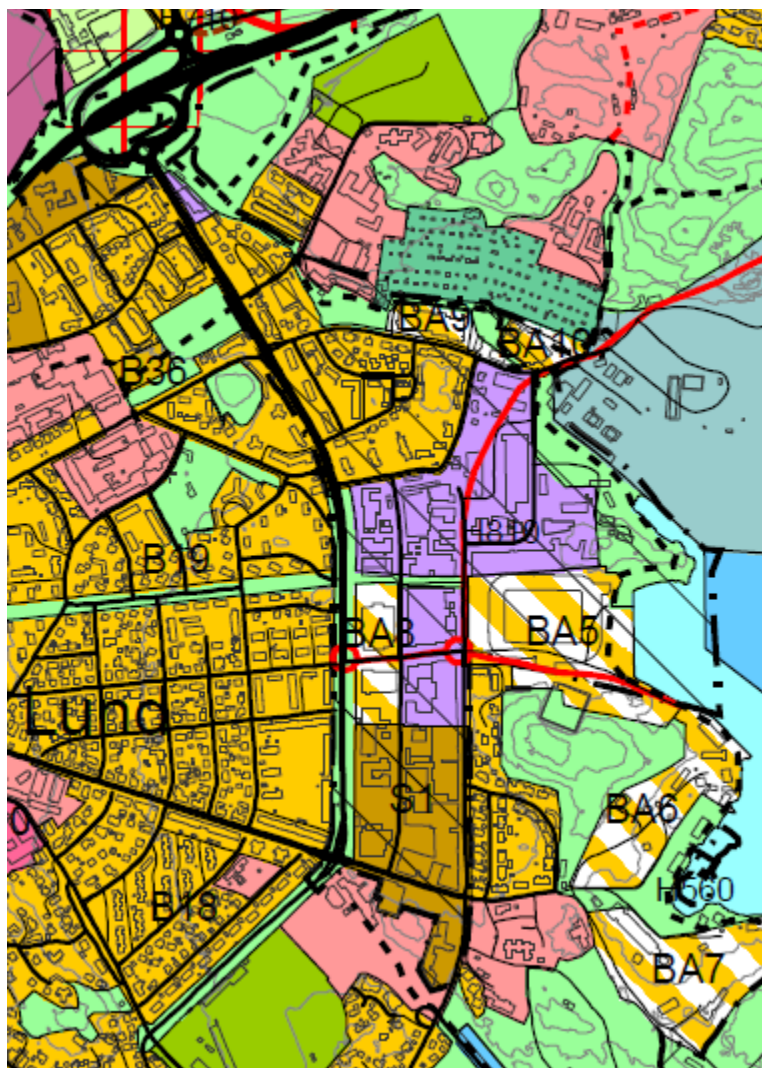
Nye analyser er utført som følge av vedtak i BUS:

- det er gjennomført ny trafikkanalyse basert på nye tall med økning i forretningsareal og økning i utnyttelse innenfor senterområdet
- Det er utført ny støyanalyse basert på ny trafikkanalyse.
- Det er utført handelsanalyse for å se på konsekvensene av økning i handel, og hvordan dette virker inn på senterstrukturen i Kristiansand med fokus på Kvadraturen.

Alle analysene ligger vedlagt i saken og er kommentert tematisk herunder. Planbeskrivelsen er endret som følge av endringene og utredningene.

## PLANPROSESSEN

### Gjeldende planer Kommuneplanen



*Utsnitt av kommuneplan for planområdet*

Ny kommuneplan ivaretar mange av de føringer som lå i kommunedelplan for Lund.

Områdereguleringen er ikke i tråd med forslag til ny kommuneplan på følgende punkter:

- Områdeplanen viser bolig og bolig/næring på deler av områder som er regulert til næring. Bl.a. foreslår områdeplanen kombinert bruk (bolig/kontor/handel) på arealene rett over for Sør Arena, som er avsatt til næring i kommuneplanen
- Områdeplanen foreslår å åpne Prestebekken og sikre et større naturområde rundt bekkeløpet.

### **Reguleringsstatus**

Det er i dag 15 gjeldende reguleringsplaner innenfor området. Planene varierer i alder fra tidsperioden 1950 til 2006.

## **Tidligere saksgang**

Planen ble 1. gangs behandlet politisk den 23.06.2011, og har ligget ute til offentlig ettersyn i perioden 28.10.2011 – 23.11.2011. Det ble lagt fram egen sak for byutviklingsstyret den 20.09.2012 for avklaring av større hovedgrep. Med bakgrunn i merknader og hovedavklaringer ble nytt forslag lagt fram til politisk 2. gangs behandling den 20.06.2013 for nytt offentlig ettersyn i perioden 13.09.2013 – 01.11.2013. Det kom inn 34 merknader som er kommentert i uttrykt vedlegg. Det har også vært forelagt en sak om kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003 (sak 47/13 i bystyret), som har hatt betydning for planarbeidet. Planen ble lagt fram for sluttbehandling den 05.06.2014, hvor planen ble sendt tilbake til administrasjonen av BUS med vedtaks punkter som skulle innarbeides i planforslaget. Planen ble på nytt lagt fram til 3. gangs offentlig ettersyn i BUS 05.03.2015 med høring i perioden 13.03.2015 – 04.05.2015.

Innsigelser fra Fylkesmannen i Vest-Agder, Vest-Agder fylkeskommune, Statens vegvesen og Kystverket er løst i planforslaget som ble lagt fram for sluttbehandling i 2014. Merknadene er kommentert i uttrykt vedlegg av 06.05.2014. Merknader fra 3. gangs offentlig ettersyn er kommentert i uttrykt vedlegg, datert 09.06.15. Innsigelse fra Kystverket oversendt under 3. høringsperiode er løst med en tilleggsbestemmelse for havneveien.

## **Medvirkning**

### Intern medvirkning:

Planforslaget er lagt fram og diskutert med teknisk sektors samarbeidsgruppe for bydel sentrum. Samarbeidsgruppa har vært med å påvirke planforslaget slik det nå foreligger, og uenigheter så langt i prosessen er løst. Planforslaget er også lagt fram for ledelsen i teknisk sektor, som har gitt føringer i planarbeidet.

Barn og unge: Parkvesenet, oppvekstsektoren, idrettsetaten, fritidsetaten og barn- og unges representant har vært delaktige i planprosessen, og skal med hver sine interessefelt ivareta gode lekearealer, friområder, turveier, idrettsanlegg og generelt at barn- og unges interesser blir ivaretatt i områdeplanen.

### Ekstern medvirkning:

Etter 1.gangs offentlig ettersyn hvor det ble holdt et folkemøte på Sør-Arena, er det avholdt diverse møter:

- Møter med representanter for velforeninger/borettslag
- Avklaringsmøter med Kystverket i forhold til innsigelsene
- Avklaringsmøte med fylkesmannens beredskapssjef i forbindelse med geologirapport, for å innfri krav og unngå innsigelse. Dette er løst med presisering i bestemmelsene.
- Møter med fylkeskommunen, Statens vegvesen og representanter for ATP-utvalget, for å avklare innsigelser og diskutere utforming av Østre Ringvei, for å prioritere buss og for å sikre sikker kryssing av myke trafikanter.
- Møte med fylkeskommunen/fylkesmannen for å fremlegge planens utfordringer
- I forbindelse med veitrase for Ægirsvei mot Vige i nordøst av planområdet er det avholdt møte med alle berørte grunneier.
- Jevnlige møter med grunneiere og tiltakshavere om enkeltprosjekter. De mest aktive har deltatt jevnlig.
- Det er meldt oppstart av detaljregulering for senterområdet som inkluderer S1, S2, BKH1 og BKT1, hvor det har vært jevnlig arbeidsmøter med konsulent og tiltakshaver. Dette har vært nyttig for å se på hvordan kvalitetskravene kan ivaretas, samtidig som vurdering av detaljer har blitt gjenstand for diskusjon og justeringer.
- I forbindelse med 2. gangs offentlig ettersyn, er det avholdt åpent møte på Roligheden gård.
- Det er avholdt møte mellom tiltakshavere innenfor planområdet, sammen med byutviklingsstyret og administrasjonen, hvor tiltakshavere fikk presentere sine hovedprosjekter og administrasjonen fikk presentere hovedutfordringene i planarbeidet.



### **3. gangs offentlig ettersyn**

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 13.03.2015 – 04.05.2015. Det kom inn 25 merknader som er oppsummert i eget vedlegg. Det ble avholdt folkemøte den 09.06.2015 i Salems lokaler på Lund. Sammendrag av hver enkelt uttalelse og Plan-, bygg- og oppmålingsetatens vurdering ligger ved som eget vedlegg i saken

Det kom inn en innsigelse til planen fra Kystverket som er opptatt av at veiforbindelsen fra Marviksletta til Vige ikke skal beslaglegge havnas fremtidige arealer. Denne er løst med en presisering i bestemmelsene.

### **Endringer etter offentlig ettersyn**

#### Plankart

- Østre Ringvei er regulert som samferdselsanlegg med plass for to felt for biler og to felt for kollektiv, lik alternativt plankart som ble sendt ut i høringsperioden. Men det er bearbeidet med å innskrenke arealene for vei enkelte steder, da nye detaljerte skisser viser at det ikke er behov for alt areal avsatt ved byggegrenser i nordøstre delen samt for felles grøntareal i sørøst.

#### Bestemmelser, tilføyeser:

- § 1.1.1: *Støy i høyden som utløses av havnas fremtidig aktiviteter skal utredes med tanke på etablering av boliger innenfor feltene BKHF2, BKHF3, BKHF4, BKHF5, BKH6, BHKT1 og Bo\_F.*
- § 1.14, 1.15 og 1.16 er tilføyd: *Bebyggelsen skal plasseres på en måte at de danner støybarriere mellom havnas arealer og utbyggingsfeltene sør vest over.*
- § 2 *Ny veitrasé fra Marviksletta til Narviga skal utarbeides. Trasé må ikke legges innenfor havnas fremtidig arealer i Kongsård/Vige.*
- Bestemmelser fra alternativ med 4-felt i Østre Ringvei (m/ 2-felt kollektiv) er innarbeidet under samferdselsanlegg, for å ivareta muligheten for 2+2 feltsvei i fremtiden.

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

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

Det vises til planbeskrivelsen

§8 Kunnskapsgrunnlaget: Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Resultater av registreringer ligger i naturbaser og i artsdatabanken. Det er etter høringsinnspill lagt inn registrerte eiketrær i området O\_F5.

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være i tilstrekkelig grad belyst.

### **Kulturminner**

Se planbeskrivelsen

### **Folkehelse**

Folkehelse er et sentralt tema i utviklingen av Marviksletta. Det er målsettingen at bydelen skal invitere til aktiv rekreasjon for folk i alle aldre. Eksisterende sports- og idrettsfasiliteter har gitt grunnlag til at det ønskes å betrakte Marviksletta som 'en bydel i bevegelse'. Designmanualen har behandlet dette tema og viser muligheter for å legge til rette for hverdagsaktiviteter. Videre er forslag til områderegulering oppmerksom på SMS-prosjektet som har fokusert på urbant friluftsliv ved Prestebekken.

### **Barn og unges interesser**

Det er gitt innspill til planarbeidet fra elevene ved Wilds Minne skole. Oppsummeringen tar utgangspunkt i notat som ble utarbeidet i etterkant av en workshop med representanter fra Elevrådet og kommunen.

Barna beskriver noen av kvalitetene ved å bo på Lund, som f.eks. at det er korte avstander til venner og aktiviteter og skole. De er vant til å sykle og gå. De er positive til utbygging av gang- og sykkelveinettet. Trafikken ved skolen skaper støy og forurensning i skolegården, samtidig som den gjør området usikkert å ferdes i for barn. Dagligvarehandel som nabo til skolen blir ikke sett på som en kvalitet, pga. trafikken den skaper. Barnehagen på Roligheden og dagligvarehandel nederst i Industrigata skaper mye trafikk, og barna er bekymret for kryssingen over fra skolegården til torget som planlegges på Marviksletta. Barna ser for seg alternative veier til Marviksveien ved å parallellforskyve, slik at veien ikke kommer forbi skolegården.

Planforslaget viser enveiskjøring av Marviksveien forbi skolen. Det er også satt av areal for utvidelse av gang - og sykkelvei, som vil bedre situasjonen rundt skolen. Når det gjelder lekeplasser og uteanlegg beskrives dagens tilbud som noe som passer for ulike aldersgrupper og interesser. Barna ønsker god kvalitet på arealene, og er opptatt av at de skal fremstå som offentlige og tilgjengelige. Det er også ønskelig med variasjon i tilbudet, og at en etablerer større arealer med forskjellige muligheter for lek for ulike aldersgrupper. Lekeplass i kombinasjon med handel blir omtalt positivt, da barna kan leke mens de voksne handler. Ytterlig utforming og kvaliteter beskrives og illustreres i designmanualen. Planforslaget har de samme målene, og plasserer bevisst lekeplass i tilknytning til stier og gjennomganger for å sikre en enkel tilgang. Standard på plassene sikres å følge dagens norm via reguleringsbestemmelser. Torg 1 legger opp til en kombinasjon av torg og lek, med publikumsrettet virksomhet i tilgrensende bygninger.

Områdereguleringen skal dekke behov for lekeplasser som kommer som følge av nye boliger. Dagens lekeplasser er følgende: nærmiljøpark ved Wilds Minne skole, balløkke ved Roligheden gård, kvartalslek ved Marineveien, balløkke & sandlek ved Njordsvei og sandlek ved Friggsvei. Planforslaget medfører: Oppgradering av nærmiljøpark Wilds Minne skole, oppgradering av kvartalslek Njordsvei og ny 11'er bane ved Kongsgårdjordene, samt krav til sandlekkeplasser og uteoppholdsarealer for hvert delfelt.

### **Universell utforming**

Se planbeskrivelsen

## Risiko- og sårbarhetsanalyse

*Pkt. 1 i ROS analysen:* Det er foretatt grundige analyser av de geotekniske forholdene. Det er innarbeidet hensynsone, faresone – ras med bakgrunn i grunnforhold, hvor det er krav til ytterligere undersøkelser for et samlet område før detaljregulering kan igangsettes. Det er i tillegg innarbeidet bestemmelser med hensyn på geoteknikk og rasfare.

*Pkt. 6 i ROS analysen:* Det er utarbeidet en tiltaksplan med hensyn til forurensning for område nordøst i planområdet. Det er i denne analysen stilt krav til ytterligere detaljerte prøver før byggetiltak, hvor det evt. må gjøres tiltak som beskrevet. For Marviksletta sin del gjelder dette stort sett veiareal. Det er innarbeidet bestemmelser som skal sikre at tiltak her må foregå i henhold til krav stilt i tiltaksplan.

## Senterområde og forretningsformål

Dagens etablerte forretninger særlig rundt Stadionveien ser ikke for seg en fremtidig transformasjon der driften flyttes, reduseres eller opphører. I planforslaget som nå legges fram er det innarbeidet forretning på delområder rundt Stadionveien. Dette er i tråd med kommuneplanens føringer, som hjemler forretning innenfor disse områdene.

Handelsanalysen viser at det ikke vil bli en overetablering av forretningsareal i forhold til nærområdet og den utbygging som skal foregå i området. Handelsanalysen viser at andelen dagligvarehandel innenfor planområdet har en stor overetablering i dag, og at den også i framtida har noe for stor andel i forhold til nærområdets utstrekning og befolkningsgrunnlag.

Marviksletta Nærområde 2 (1000 kroner)	Omsetning (tilbud) basert på kvm 2013	Omsetning (tilbud) basert på kvm 2040 plan 13	Omsetning (tilbud) basert på kvm 2040 plan 15	Forbruk 2013	Forbruk 2040	Dekningsgrad 2013	Dekningsgrad 2040 plan 13	Dekningsgrad 2040 plan 15
Dagligvare	786 600	821 100	986 700	367 374	763 597	214 %	108 %	129 %
Øvrig detaljhandel	168 000	168 000	231 000	455 174	946 092	37 %	18 %	24 %
Totalt	954 600	989 100	1 217 700	822 547	1 709 689	116 %	58 %	71 %

Tabell fra handelsanalysen s. 23. En dekningsgrad på 100 indikerer harmoni mellom etterspørselen og det etablerte tilbudet av detaljhandel i Marviksletta. En dekningsgrad over 100 indikerer et tilbud som er større enn etterspørselen innenfor det definerte nærområdet.

Selv om det nå tilrettelegges for forretningsareal rundt Stadionveien ligger det inne tjenesteyting med funksjoner som kan bygge opp om et senter i sør. Handelsanalysen påpeker at mengden forretningsandel ikke skal være en trussel til Kvadraturen. Transformasjonen av Marviksletta skal støtte opp om en skala med urbane kvaliteter, og ikke slik den er representert i dag eller i dimensjonene fra Sørlandsparken. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at plasseringen fortsatt må konsentreres til området i sør, med tanke på beliggenheten til skole, bydelshus, aksene ved Marviksveien som vil forsterkes som et sentralt møtepunkt på Marviksletta. En økning i forretningsarealet rundt Stadionveien kan svekke senterets tyngdepunkt, men dette er avhengig av type vareslag som etableres. Med en spredt etablering av dagligvarebutikkene mellom senterområdet og Stadionveien vil det være en ca. 200 – 400 meter i luftavstand mellom butikkene. Dette svarer til tettheten på dagligvarebutikker i kvadraturen.

## Næringsareal i nordøst

Næringsområdene i nordøst har blitt vurdert tatt ut av planområdet inntil endelig konklusjon på havnas arealbehov foreligger. Dette har tiltakshavere innenfor området motsatt seg sterkt, og plan-, bygg og oppmålingsetaten har kommet fram til at området kan reguleres til kontor/industri/lager/håndverksbedrifter som også kan være arealbruk relatert mot havneformål. Støymessig er ikke dette området ideelt med tanke på beliggenhet nær eksisterende boliger i vest. Det er viktig å plassere bebyggelsen slik at den kan danne en støyskjerm mot resten av Marviksletta. Det er i etterkant nedlagt midlertidig forbud mot tiltak fra plan-, bygg- og oppmålingsetaten for et større område som også omfatter delområdene

KILH1, KILH2 og KHI1. Bakgrunnen for forbudet er pkt. 8 i Bystyrets vedtak av 10.04.2013, sak nr. 47/13, om kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003. Det pågår for tiden to utredninger som ser på fremtidig behov for arealer til havneformål. Den ene utredningen er styrt av by- og samfunnsenheten hvor avklaringer skjer i henhold til plan- og bygningsloven. Den andre utredningen er styrt av Kristiansand Havn etter havne- og farvannsloven. Det foreligger ingen konklusjoner i disse arbeidene. Det er krav til maks 25 % kontor for disse arealene, men i henhold til vedtak fra BUS er det åpnet for muligheter for 100 % kontor hvis disse arealene kan frigis til annen bruk en havnerelatert virksomhet eller at dette kan være i tråd med funksjoner som støtter opp om havnas egne behov.

### **Grønnstruktur**

Disponering av eksisterende grøntområder og lekeplasser har vært tema etter at planen var til offentlig ettersyn. Innspillene tar opp problemstillingen knyttet til utbyggingens bruk av eksisterende areal, fremfor å avsette nye. Områdereguleringen gir en oppgradering av Prestebekken, Wilds Minne skole som nærmiljøpark, lekeplass i Njordsvei til kvartalslekeplass og ny 11'er bane på Kongsgårdjordene. I tillegg er det krav til sandlekeplass innenfor delfeltene der boligformål inngår. Valget om å oppgradere eksisterende areal er gjort med bakgrunn i avstandskrav og kvalitetskrav som står i kommuneplanens bestemmelser. Erfaringene som denne bygger på, tilsier at færre og større lekeplasser fungerer bedre som møteplasser i et område. Med bakgrunn i dette har en også valgt å definere skoler som nærmiljøparker, som stimulerer til aktivitet på anleggene utover skoletid. I nytt vedtak fra BUS gis det noe friere muligheter til plassering av nærmiljøparken ved Wilds Minne skole innenfor eller i nærheten av skolens område, dette er innarbeidet i bestemmelsen § 6.3 d)

### **Trafikksystem og veiutforming**

Endret utnyttelse og noe økt utnyttelse er årsaken til at det er gjennomført en ny trafikkanalyse.

#### Dagens veinett:

Trafikkanalysen viser fortsatt at dersom området bygges ut, med dagens veinett, vil det bli overbelastning på store deler av veinettet. Nytt veinett er derfor påkrevd. I trafikkanalysen som er gjennomført ble det lagt til grunn full utbygging av planområdet, hvor også nye utbyggingshjemler for Marvika og ubenyttede hjemler for Kongsgård sykehus lå inne. Dette var påkrevd for å estimere dimensjonering av fremtidig veisystemet.

#### Ny hovedatkomst fra E-18 i Narviga/Ny Vige Havnevei:

Trafikkanalysen viser fortsatt at dersom ny hovedatkomst til Narviga ikke bygges, så vil det oppstå store kapasitetsproblemer i veinettet, selv med 4-felts bilvei i Østre Ringvei (tidligere trafikkanalyser vurderte 4-felts bilvei i Østre Ringvei hvor dette nå er endret til 2-felt bilvei + 2-felt kollektiv i foreliggende forslag). Trafikkmengden øverst i Østre Ringvei gir i følge analysen en ÅDT på ca. 35.000 biler. Analysen viser at ny hovedatkomst til Narviga gir en langt større effekt enn å etablere 4-felts bilvei i Østre Ringvei. To 2-feltsveier inn i området (havnevei + Østre Ringvei) er altså langt mer virkningsfullt enn en 4-felts bilvei. Kristiansand Havn går i mot veien slik den foreligger, og mener en slik vei kan skape kø og problemer med avvikling av havnetrafikken. Trafikkanalyser viser at E-18-krysset i Narviga ikke vil få kapasitetsproblemer. Plan-, bygg - og oppmålingsetaten mener trafikkanalysene viser at veien mot Narviga er en helt nødvendig forutsetning for utbygging på Marviksletta, men at når dette tiltaket skal anlegges permanent avhenger av avklaring av hvor havna eventuelt kan utvides. Ny vei mot Narviga skal ikke beslaglegge viktige arealer for havna og det legges opp til at havnetrafikken og vanlig trafikken legges i to traséer. Kapasitet på kryss ved E18 blir viktig for god avvikling av trafikken, men det forutsettes at nye kryss for så viktige funksjoner bygges med tilstrekkelig kapasitet.

I rekkefølgekravet til denne veien er det pga. usikkerhet omkring fremtidig havnearealer stilt et krav om «sikret gjennomført» for denne veien. Dette er også brukt for andre hovedanlegg som er vurdert kan skyves noe ut i tid. I denne vurderingen vil det være opp til kommunen/ utbyggingssselskapet å avgjøre når denne veien skal bygges i samarbeid med Kristiansand

Havn og SVV. Konsekvensen av ikke å etablere veien om Narviga i fremtiden, vil være at områdereguleringen ikke kan vedtas.

#### Østre Ringvei:

Tidligere analyse viste at 4-felt fremfor 2-felt i nordre del av Østre Ringvei hadde en positiv effekt på kapasiteten. Etter nye restriktive tiltak med bl.a. forbud mot venstresvingfelt fra Stadionveien sier ny analyse at 4-felts vei fra kryss Stadionveien må vurderes. Analysen sier også at det ikke er påkrevd med nye tiltak som følge av endret/økt utnyttelse. Samtidig sier analysen at kapasiteten på en 4-felts vei også er på grensen av tilrådelig, og at det må sees på alternative løsninger som kan være restriktive for bil. En 2-feltsvei er langt mer skånsom for omgivelsene. 2-felt kan krysses i fotgjengerfelt, noe som gir mange kryssinger, kort vei for myke trafikanter og liten barrierevirkning. 4-feltsveien gjør at det gir færre kryssinger, lenger omveier og større barrierevirkning. 4-feltsvei gjør at bensinstasjonen i nord enten må flyttes eller bygges om. Veien kommer nærmere eksisterende boliger og gir økt støy.

Plan-, bygg - og oppmålingsetaten mener at ulempene med 4-feltsvei er så store, og gevinsten som den ekstrakapasiteten gir, er så beskjeden, at 4-feltsvei ikke kan anbefales ut fra hensynet til avvikling av biltrafikk. Etter høringsinnspill og merknader fra offentlig myndigheter og berørte naboer etter 2. gangs offentlig ettersyn var konklusjonen at planforslaget viser 2-felts vei med byggegrenser som sikrer en 4-felts mulighet (altså 2 bilfelter og to kollektiv felter). Det har videre vært jobbet mye med kryssutforming av Østre Ringvei med tanke på bussframkommelighet, samtidig som kapasiteten ikke skal reduseres betraktelig. Rundkjøringsalternativet har blitt testet mot ordinære lyskryss, men kapasiteten faller så mye at lyskryss ikke var anbefalt.

Et alternativ plankart i forrige runde (dvs. 3. gangs offentlig ettersyn) har regulert inn hele Østre Ringvei med sidearealer for 2 felt for biler + 2 felt for kollektiv vei med gang/sykkelvei på begge sider og buffer arealer som samferdselsanlegg, hvor det kreves detaljplan for hele strekningen. Østre Ringveis begrensning på kapasitet fører til at også bussen vil stå i samme bilkø i både 2 felt og ordinær 4 felts vei. Dersom det bygges kollektivfelt 2+2 vil bussen gå forbi køen, og dette fremmer buss som reisemiddelvalg. Veien vil også være en del av en fremtidig indre bussring. Plan-, bygg og oppmålingsetaten mener derfor det vil være lite fremtidsrettet og ikke sikre areal for muligheten for kollektivfelt nå, men at selve regulering av detaljer må behandles som egen plan når behovet for kollektivfelt er aktuelt. Skisser som er laget etter 3. gangs offentlig ettersyn viser at det er mulig med fremtidig kollektivgate innenfor planforslag som nå fremmes. Detaljer for kryssutforming med lysregulerte kryss som prioriterer fram buss kan innreguleres i en detaljplan som ikke er så arealkrevende. Rundkjøring ved Bispegra er frafalt som løsning, for å ivareta gateutformingen. Det skal prioriteres et grønt preg for Østre Ringvei med byggestruktur som en viktig premiss, hvor gode løsninger for sykkel- og gange skal innarbeides. Det forutsettes at dette skjer i plan (fotgjengerfelt)

#### Ny trasé for Ægirsvei

Ny vei i nordøst har vært forelagt i flere alternativer hvor det i utgangspunktet var ønske om en vei som drenerte trafikken godt, og som innbyr til å velge denne traséen når en skulle østover. Gjennomføring av denne veien har vist seg vanskelig da grunneiere motsatte seg dette forslaget. Forslaget som nå foreligger vil ikke bli gjennomført før en detaljplan for et av tilstøtende delområder ønsker å omforme området. Det vil måtte komme tilpasning av veiareal og byggeområder ved detaljplanleggingen av disse områdene, men hovedstrukturen er foreslått lagt som i planforslaget i dagens Ægirsvei. Det er inn gripen i tilliggende eiendomsstruktur som tilsier at dette må sees i sammenheng med transformasjoner av tilliggende byggeområder.

#### Kryss Østre Ringvei/Nye Teglværksvei/Idunveien

Dette krysset er forutsatt opparbeidet som sikret gjennomført, og fordrer stor omlegging av to T-kryss som ligger nær hverandre i dag. Trafikksikkerhetsmessig er dagens løsning dårlig og en ny rundkjøring vil bedre på dette og på kapasiteten. Samtidig må et parkeringsanlegg

på 14 garasjer innløses som følge av kryssutbyggingen. Det jobbes med en løsning for dette ved Stjerneblokka. En eiendom i nordøst av krysset blir også berørt, men er forsøkt skånet noe med å forskyve krysset noe mot sørvest. I 2+2 felts alternativet vil eiendommen bli mer berørt.

### **Estetikk, høyder**

Her er det ikke foretatt endringer i henhold til siste vedtak i BUS av 05.06.2014.

I BUS sak 20.09.12, sak 179/12 heter det i vedtakspkt.10: "Det åpnes for større variasjon i byggehøydene innenfor planområdet. I senterområdet kan byggehøydene variere mellom 5-8 etasjer, forutsatt at gode bokvaliteter opprettholdes. Det tilstrebes en urban bebyggelse. Mot tilgrensende boligbebyggelse i Nye Teglverksvei tillates maksimalt 3 etasjer med inntrukket 4. etasje. Mer eksakte høyder avklares i detaljreguleringen etter en detaljert analyse av konsekvenser for nabo- og uteområder."

Plan-, bygg - og oppmålingsetaten har vurdert ulike høyder og hva større høyder har å si for både det overordnede uttrykket i området, og lokale virkninger som økt utnyttelse, redusert sol, nærvirkninger og silhuettvirkninger. Både ut i fra lokale virkninger (unngå skygge og uheldige nærvirkninger) og ut i fra en vurdering av det overordnede uttrykket (området er godt synlig fra Søm, Varoddbrua, Hamreheia og øvre Lund) anbefales det at høyder fastlegges slik at det sikres en god overgang til omkringliggende bebyggelse. Plan- og bygningsetaten anbefalte i en tidligere fase bruk av noen få høyhus som "landemerker i bybildet" for å markere viktige funksjoner. I denne forbindelse bør områdesenteret og Sør Arena markeres. Dette grepet er i dag brukt på Lund for å markere funksjonene på Valhalla (to høyhus ved Lund Kirke, bank bensinstasjon, etc.). Det ble den gang anbefalt at allerede regulert høyhus ved Sør Arena beholdes, og et nytt høyhus på inntil 10 etasjer tillates nordvest for arenaen.

Etter vedtak i BUS blir senterområdet anbefalt med en variasjon med maks 5-8 etasjer. Videre anbefales studentprosjektet i nord med en variasjon i byggehøyde med maks 5-8 etasjer.

Man har herved åpnet for noe mer variasjon i høyde. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten mener at intensjonen i høydediskusjonen samtidig er delvis opprettholdt. Det er en forutsetning at kvalitetskravene med sol/skygge, avstandskrav og uteoppholdskravene fortsatt tilfredsstilles. Planen tilrettelegger for en urban bebyggelse i menneskelig skala. Når det åpnes for større høyder og utnyttelse er det viktig at kvalitetskravene oppfylles.

### Designmanual

Det er utarbeidet en designmanual som skal bidra til å sikre en helhetlig utforming av området, ved å gi veiledende retningslinjer på utforming, funksjonalitet og estetiske kvaliteter. Manualen tar utgangspunkt i tanken om Marviksletta som '*en bydel i bevegelse*' og viser hvilke ambisjoner som må videreføres i detaljreguleringsprosessene og videre utbygging for å styrke Marvikslettas identitet, og for å utvikle bydelen som et nytt urbant og attraktivt område i Kristiansand. Manualen følger områdereguleringsplanen og er et supplement til planbeskrivelse, gjeldende bestemmelser og normaler. Dokumentet er retningsgivende for utbyggere og et viktig redskap for kommunens administrasjon og politikere ved vurdering av detaljplanforslag, utomhusplaner og tekniske planer. I prosessen for utarbeidelse har det vært fokus på medvirkning og det har vært avholdt møter med representanter for utbyggere, workshop med utbyggere og konsulenter samt møte med velforening.

### **Skole- og barnehagesituasjon**

Se planbeskrivelsen

### **Støy**

Det er utarbeidet en ny støyanalyse som følge av vedtak i BUS av 05.06.2014, hvor de samme konklusjonene gjelder som før endret/økt utnyttelse. Analysen gir anbefalinger til tiltak utenfor planområdet hvor eksisterende bebyggelse er kartlagt. Det er stilt rekkefølgekrav til gjennomføring av støytiltak for eksisterende bebyggelse. Det er videre innarbeidet bestemmelse hvor støytiltak for eksisterende bebyggelse må detaljeres. Boliger i rød støysone er beskrevet i støyanalysen og det er stilt krav til støyskjerming i fasade og

eventuelt enkelte lokale utearealer, samt krav til gjennomgående leiligheter for ny bebyggelse. Dette må hensyntas i detaljplan. Samtidig er støysoner lagt inn på plankartet som hensynsoner.

### **Forurensning**

I forbindelse med området mot Kongsgård/Vige i nordøst er det utarbeidet en tiltaksplan for område B som også omhandler deler av veiareal. Det er stilt krav til ytterligere dokumentasjon/undersøkelser i tiltaksplan som må følges opp. Dette er innarbeidet i bestemmelsene.

### **Utbyggingsavtale og gjennomføring**

Partene har som utgangspunkt lagt til grunn at prinsipper for en utbyggingsavtale og plan for området bør utarbeides og behandles så parallelt som mulig, ihht politiske føringer.

Utbyggingen krever store investeringer i infrastruktur, både teknisk- og grønn infrastruktur. Utfordringen i drøftelsene som er ført i forbindelse med avtalene er i første rekke knyttet til:

- usikkerhet knyttet til utbyggingsstørrelser,
- stort antall aktører/grunneiere innenfor utbyggingsområdet,
- aktørene har ulik framdrift
- krav til og kvalitet på tiltak er under avklaring i pågående planprosess
- utbyggingen forutsetter etablering av overordnede tiltak eller anlegg som kommunen ikke er eier av (f.eks. Østre Ringvei).

#### Grunnlag for avtaleprinsipp:

Partene har forutsatt at kommunens standard politikk/avtale skal legges til grunn for forhandlingene som skal gjennomføres. Standard utbyggingspolitikk legger til grunn at utbygger er ansvarlig for tiltak/utbygging innenfor utbyggingsområdet. Unntak er tiltak som fremkommer av fremforhandlede avtale evt prinsipp. Utbygger er dermed ansvarlig for utbygging av delfelt/områder med tilliggende anlegg.

Det er ihht. standard politikk forutsatt at utbyggere/grunneiere skal avgi fri grunn til definerte hovedanlegg. Kommunen på sin side skal ikke kreve vederlag for grunn som skal benyttes veigrunn, kvartalslek og nærmiljøanlegg. Dermed er kommunal grunn innsatsfaktor for å sikre en realisering av området samtidig som det også utgjør andel av kommunalt bidrag / forholdsmessighet ifm en utbygging.

Partene har som utgangspunkt for drøftelsene tatt utgangspunkt i «anbefalt planløsning» (2-felts veiløsning). På bakgrunn av planforslaget er det fremforhandlet et sett hovedprinsipper til hvordan en utbygging kan gjennomføres og løses mellom partene.

Dersom «anbefalt løsning» etter høringsrunden ikke kan vedtas eller evt. må endres, vil det danne grunnlag for nye forhandlinger mellom partene. Utbygger / representant for utbyggerne er innforstått med dette.

#### Avtaleprinsippene:

Partene er enige om at det ikke vil kunne inngås en avtale for hele utbyggingsområdet. Partene har derfor søkt å klargjøre prinsipper for de utbyggingsavtaler som må inngås for delfelt /områder. Det er lagt til grunn at avtalene skal bidra til å løse begrensninger som kommer som en følge av plan og bestemmelser for området knyttet til infrastruktur. Hensikten er at prinsippene skal sikre at utbygging av delfelt / områder innenfor områdeplanen kan igangsettes.

Det er med bakgrunn i dette en har drøftet hvilke tiltak som det «offentlige» bør ha ansvar for å planlegge å sikre en gjennomføring av. Begrepet «offentlige» er et bevisst valg da det ifm denne utbyggingen krever tilrettelegging av anlegg/tiltak som kommunen ikke har rådighet over. Partene har kommet fram til at det «offentlige» bør ha ansvar for å gjennomføre planlegging / utbygging av følgende anlegg:

- Hovedstruktur knyttet til offentlig regulerte grøntområder,
- Nærmiljøparker,
- Torg,
- Hovedveiløsning – Østre Ringvei og Ny havnevei

- Hoved VA – anlegg i Østre Ringvei

Det bemerkes at ansvar mht. planlegging/realisering knyttet til hovedveiløsning (i første rekke Østre Ringvei) krever ytterligere avklaringer med veieier (Fylkeskommunen). Fylkeskommunen har på det nåværende tidspunkt ikke tatt stilling til deres rolle for medvirkning/gjennomføring av definert hovedveiløsning.

Partene har lagt til grunn at vedtatt områdeplan med angitt utnyttelse skal danne grunnlag for bidrag som skal innbetales ifm realisering av delfelt /etappe. Lavere utnyttelse enn fastsatt i vedtatt områdeplan skal ikke gi grunnlag for reduksjon av bidrag. Ved økt utnyttelse skal utbyggers bidrag økes. Fordeling mellom partene ved økt utnyttelse skal avklares mellom partene ifm avtaleforhandlingene.

Det er lagt til grunn at utbyggerne ifm utbygging av delfelt /etapper ifm rammesøknad skal innbetale bidrag til definerte hovedanlegg. Avtalt bidrag skal indeksreguleres.

Plan og bestemmelser har ikke gitt grunnlag for å styre utbyggingsrekkefølgen.

Bestemmelsene i planen legger til grunn at hovedtiltak skal være sikret gjennomført ifm utbygging av området. Utbyggerne på sin side har signalisert behov for stor fleksibilitet for når et felt/områder kan/bør igangsettes. For å søke å ivareta ovenfor nevnte er det valgt å vurdere å inndele utbyggingen i 2 hovedetapper.

1. Utbygging av delfelt / områder og klargjøring utbygging av Østre Ringvei.
2. Resterende utbygges samtidig som det planlegges og gjennomføres utbygging av ny Havnevei.

Tid og volum er valgt som grunnlag for å vurdere en etappevis utbygging og tilrettelegging av hovedtiltak. Det er tatt utgangspunkt i realisering av ca. 60.000 m<sup>2</sup> bolig (30 boliger per år) og 40.000 m<sup>2</sup> næring. Det er lagt til grunn at en slik etablering vil være realistisk innenfor en tidshorisont på ca. 20 år. Innenfor skissert ramme ser en ikke behov for etablering av en ny Havnevei til Vige. Det er derfor forutsatt at denne (bidrag til denne) skal etableres ifm realisering /avtale for resterende del av utbyggingsområdet.

#### Vurdering av bidrag

Utbygger har i sine forhandlinger påpekt viktigheten av å få klarert et bidrag til hovedstruktur. Iflg. beregninger fra utbyggersiden vil de kunne bidra med ca. kr 500 per m<sup>2</sup> til hovedanlegg. Det er påpekt fra utbyggersiden at de ulike delfelt /områder vil ha ulikt grunnlag for innbetaling av bidrag. Partene har lagt til grunn at det bør kunne differensieres mellom ulike næringsformål (Lager/industri/handel).

For 2-felts løsning i Østre Ringvei er det utarbeidet kostnadsoverslag, men det gjenstår å beregne 2 + 2 løsningen. Kostnadsoverslagene er ellers kjent for partene og omfatte interne/felles og hovedanlegg. Kostnadsoverslaget har dannet grunnlag for drøftelsene som er ført. Grunnlaget er basert på de erfaringstall en har ift etablering av de skisserte anlegg. De skisserte kostnadsbeløp er gitt tillegg med - utforutsett kostnader 20% - prosjektering og byggeledelse 15% - administrasjon 2%. Kostnad for VA anlegg justert ned for kommunal andel innenfor Østre Ringvei og kostnader for veianlegg og utbyggers andel til disse tiltakene diskuteres mellom partene. Det vil bli tatt stilling til om administrasjonen skal velge å gå ut med en konkret bidragsstørrelse

#### **Oppsummering**

En områdeplan med så stort omfang har klart store utfordringer i forhold til å klare å komme fram til en felles løsning som alle tiltakshavere/grunneiere er tilfreds med, samtidig som de overordna målene skal innfris. Det viktigste med denne planen er å tilrettelegge for en helhetlig utvikling av Marviksletta, hvor en stimulerer til transformasjon. En viktig deloppgave i dette er å komme fram til en overordnet infrastruktur som kan betjene området i fremtiden.

Den store trafikkmengden som Østre Ringvei skal avvikle i fremtiden, tilsier at trafikkveksten må tas med stor andel av kollektivreiser. Utbedring av Østre Ringvei vil skje over en lang tidshorisont, og det vil være avhengig av utbyggingstakten hvilke tiltak som er påkrevd. En fullverdig 2+2 felts Østre Ringvei med kollektivfelt, vil sannsynlig ligge langt fram i tid, samtidig er det viktig å legge til rette for at dette kan realiseres. Det må være et mål at Østre



Ringvei blir en byggate, og ikke en motorvei. Fokus på kryssløsninger som fremmer kollektiv og myke trafikanter er utfordrende med den mengden trafikk som trafikkanalysen har beregnet. Det har vært et mål at Østre Ringvei skal forbli 2-felts vei uten for mange barrierer. Samtidig blir man innhentet av tiden med en plan som har vært gjennom mange endringer underveis, samtidig som det i dag er mye mer fokus på nullvekst i biltrafikk. Summen av dette tilsier at man med en strategisk plan som områdeplan for Marviksletta, ikke kan unngå å tilrettelegge for gode kollektivløsninger, derfor fremmes planen med muligheter for kollektivfelt i fremtiden.

Rekkefølgebestemmelsene er utformet slik at trafikksikkerhet og sikker skolevei er prioritert foran utbedringer som skal bedre bilens framkommelighet. Utfordringer er at bussen vil lide samme skjebne som bilen og stå i samme kø. Dette har vært drøftet og utredet uten at man har kommet fram til noen gode løsninger på kort sikt. En utbedring av 2+2 feltsvei kan løse dette da bussen får sine kollektivfelt, samtidig vil kapasiteten på veinettet best bedres ved bygging av nye havnevei.

Det er fortsatt usikkerhet knyttet til gjennomføring av vei via Kongsgård/Vige. Plan- bygg- og oppmålingsetaten ser at det er vanskelig å kunne realisere denne veien før havna får en avklaring på at deres arealbehov for fremtiden er sikret. Planforslaget foreslår derfor en rekkefølgebestemmelse som sikrer at denne opparbeides når det vurderes hensiktsmessig, samtidig som kapasiteten på Østre Ringvei ikke blir overbelastet. Det er viktig å se Marviksletta som et omdanningsområde som vil ta lang tid å utvikle og ikke se seg blind på dagens situasjoner. Kapasiteten i veinettet i fremtiden vil bedres betraktelig som følge av utbedringer med ny omkjøringsvei på E18, hvor det helt klart kan finnes løsninger som bedrer atkomsten til Kongsgård/Vige området.

Utfordringen i planen ligger i at det er vanskelig å plante idéen om en ny bydel. En del bedrifter som er etablert i dag ønsker å fortsette mer eller mindre som i dag, og ikke alle har tanker om utvikling av et lokalsenter. Samtidig har mange gjort strategiske oppkjøp med henblikk på byutvikling. Det er brukt store ressurser på planlegging av dette området som vil være et av de viktigste byutviklingsområdene i Kristiansand, og som er i tråd med nasjonale føringer om byfornyelse i sentrale strøk. Planforslaget som nå fremmes er resultat av en lang prosess hvor en har koplet så godt som mulig de ulike interesser og visjoner for området sammen. Områdeplanen er en strategisk plan med et tidsperspektiv på flere tiår. Det menes derfor at justeringer og gjenstående uenigheter kan avklares i fremtidige detaljreguleringer. Plan-, bygg- og oppmålingsetaten vurderer at planforslaget gir viktige føringer for en positiv transformasjon og fremtidsrettet byutvikling på Marviksletta.

Teknisk direktør anbefaler planforslaget vedtatt.

Saksbehandlere: Jøran Syversen og Christina Rasmussen

Dato: 09.06.2015