

MARVIKSVEIEN 98 – DETALJREGULERING

PLAN-ID 1628

PLANBESKRIVELSE – 12.07.2023, REVIDERT 16.01.2024



INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	Bakgrunn for planarbeidet.....	4
1.1.	Forslagsstiller og plankonsulent.....	4
1.2.	Hensikten med planen og overordna mål for planarbeidet.....	4
1.3.	Tidligere vedtak.....	4
1.4.	Utbyggingsavtale.....	4
1.5.	Krav om konsekvensutredning.....	4
2.	Planområdet.....	5
2.1.	Planavgrensning.....	5
2.2.	Beskrivelse av dagens situasjon i planområdet.....	6
3.	Rammer og premisser.....	12
3.1.	Overordna føringer og planer.....	12
3.2.	Reguleringsplaner.....	14
3.3.	Andre aktuelle kommunale føringer.....	15
4.	Planforslaget.....	17
4.1.	Hovedgrep.....	17
4.2.	Arealbruk.....	17
4.3.	Bebyggelse, struktur og tiltak.....	19
4.4.	Boligtilbud og bomiljø.....	28
4.5.	Samferdselsanlegg – mobilitet.....	29
4.6.	Teknisk infrastruktur.....	34
4.7.	Overvannshåndtering og blågrønne løsninger.....	36
4.8.	Grønnstruktur.....	37
4.9.	Sosial infrastruktur (barnehage-, skole-, helse- og kulturtilbud).....	39
4.10.	Barn og unges interesser.....	39
4.11.	Universell utforming.....	40
4.12.	Kulturminner.....	41
4.13.	Næringsinteresser.....	41
4.14.	Risiko- og sårbarhetsanalyse.....	43
4.15.	Luftkvalitet.....	43
4.16.	Lyd og støy.....	43
4.17.	Anleggsfasen.....	44
4.18.	Forurensning.....	44
4.19.	Naturmangfold.....	44
4.20.	Klima- og miljøkonsekvenser.....	45
4.21.	Energiforbruk.....	46
4.22.	Kriminalitetsforebygging.....	46
4.23.	Folkehelse.....	46
4.24.	Veinavn.....	47

5.	Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen	47
6.	Planprosess og medvirkning	48
6.1.	Oppstartsmøte.....	48
6.2.	Varsel om oppstart av planarbeid.....	49
6.3.	Medvirkning	59
7.	Forslagsstillers vurdering av planforslaget	61
8.	Vedlegg	62

1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

1.1. Forslagsstiller og plankonsulent

På vegne av Roligheden Panorama AS, fremmer WSP Norge AS forslag til detaljregulering for Marviksveien 98. Arkitektfirmaet Mad har utarbeidet skisseprosjektet, som ligger til grunn for planarbeidet.

1.2. Hensikten med planen og overordna mål for planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utbygging av boliger i form av leiligheter, med tilhørende arealer for lek og uteopphold. Det skal også legges til rette for tjenesteyting og næring i 1. etasje mot Marviksveien. Planen skal bygge opp under statlige planretningslinjer om samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og tilby sentrumsnære, attraktive boliger for alle bruker- og aldersgrupper.

1.3. Tidligere vedtak

Områdeplan for Marviksletta ble vedtatt 16.09.2015.

1.4. Utbyggingsavtale

Det skal utarbeides utbyggingsavtale for det aktuelle området. Avtalen gjelder mellom berørte parter, og avklarer forhold omkring utbygging av området. Avtalen forutsettes basert på samme prinsipp som inngått avtale for Marvika torv.

1.5. Krav om konsekvensutredning

Planarbeidet er vurdert i henhold til konsekvensutredningsforskriften. Planforslaget er i tråd med kommuneplanen, men fraviker områdereguleringen når det gjelder planformål. Kommunen mener formålsendringen ikke faller inn under vedlegg I, om planer som alltid skal konsekvensutredes, punkt. 25: "Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan". Det er tidligere konkludert med at formålsendringen fra tjenesteyting (studentboliger) til bolig ikke utløser krav om konsekvensutredning.

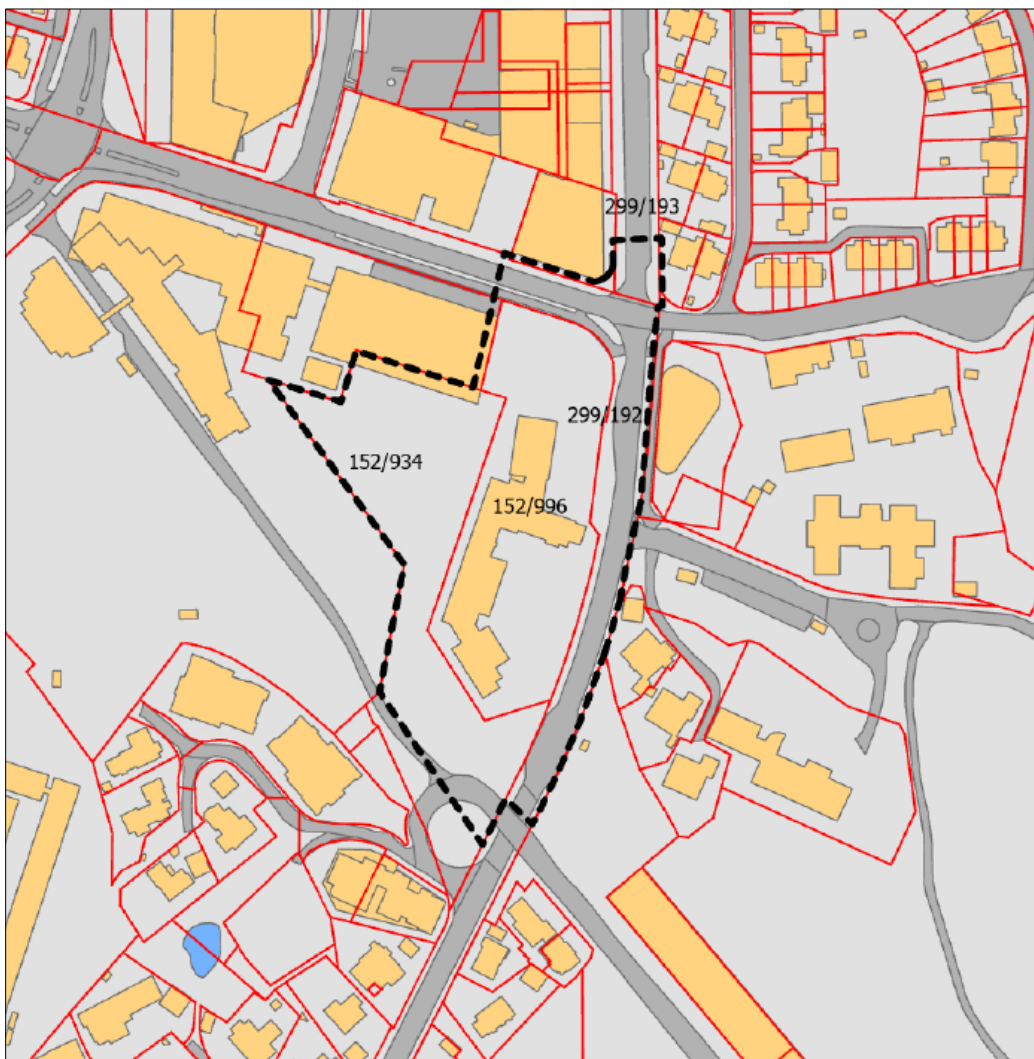
2. PLANOMRÅDET

2.1. Planavgrensning

Planavgrensningen omfatter eiendommene gnr. 152 bnr. 996, og deler av gnr. 299 bnr. 192 og gnr. 152 bnr. 934 i Kristiansand kommune. Planområdet ligger i krysset mellom Marviksveien og Nye teglverks vei, inntil den nye flerbrukshallen til Wilds Minne skole og vis-a-vis Roligheden gård barnehage.

Planavgrensningen inkluderer tilstøtende veiarealer i Marviksveien og Nye teglverks vei, samt krysset Marviksveien/Nye teglverks vei. Teglverksveien reguleres frem til broa. Planområdet legges inntil flerbrukshallen, og tar med seg friområdet mot Wilds Minne skole.

Planområdet er på 15 597 m².



Figur 1: Planavgrensning

2.2. Beskrivelse av dagens situasjon i planområdet

Eksisterende bebyggelse og grunneierforhold

Eiendommen er i dag i bruk til studentboliger, i regi av Studentsamskipnaden i Agder (SiA). I sommermånedene benyttes bebyggelsen til ferieboliger. Bruken opphører i 2024.

Oversikt over berørte eiendommer:

<i>Adresse</i>	<i>Gnr./bnr.</i>	<i>Eier, eiers adresse</i>
Marviksveien 98	152/996	Studentsamskipnaden i Agder Universitetsveien 3 A, 4630 Kristiansand
Marviksveien 94	152/994	Kristiansand kommune Postboks 4, 4685 Nodeland
Ingen adresse	152/934	Kristiansand kommune Postboks 4, 4685 Nodeland
Ingen adresse	299/192	Kristiansand kommune Postboks 4, 4685 Nodeland
Ingen adresse	299/193	Kristiansand kommune Postboks 4, 4685 Nodeland

Eksisterende struktur, estetikk, byform

Eiendommen er i dag bebygd med et leilighetsbygg (studentboliger), med delvis utgravd kjeller. Mot nord er det en større parkeringsplass.



Figur 2: Planområdet med tilgrensende områder

Marviksletta på Lund er et transformasjonsområde. Eiendommen Marviksveien 98 ligger i overgangen mellom den tette og åpne byen. Nord for planområdet har det blitt bygget, og bygges stadig, nye bygg med sentrumsformål og boliger. I nordøst er det et etablert boligområde med rekkehus, mens det i øst ligger en barnehage og et større turområde. I sør er det en blanding av nyere leilighetsbygg og villabebyggelse, og vest for tomten er den nye flerbrukshallen og Wilds Minne skole.

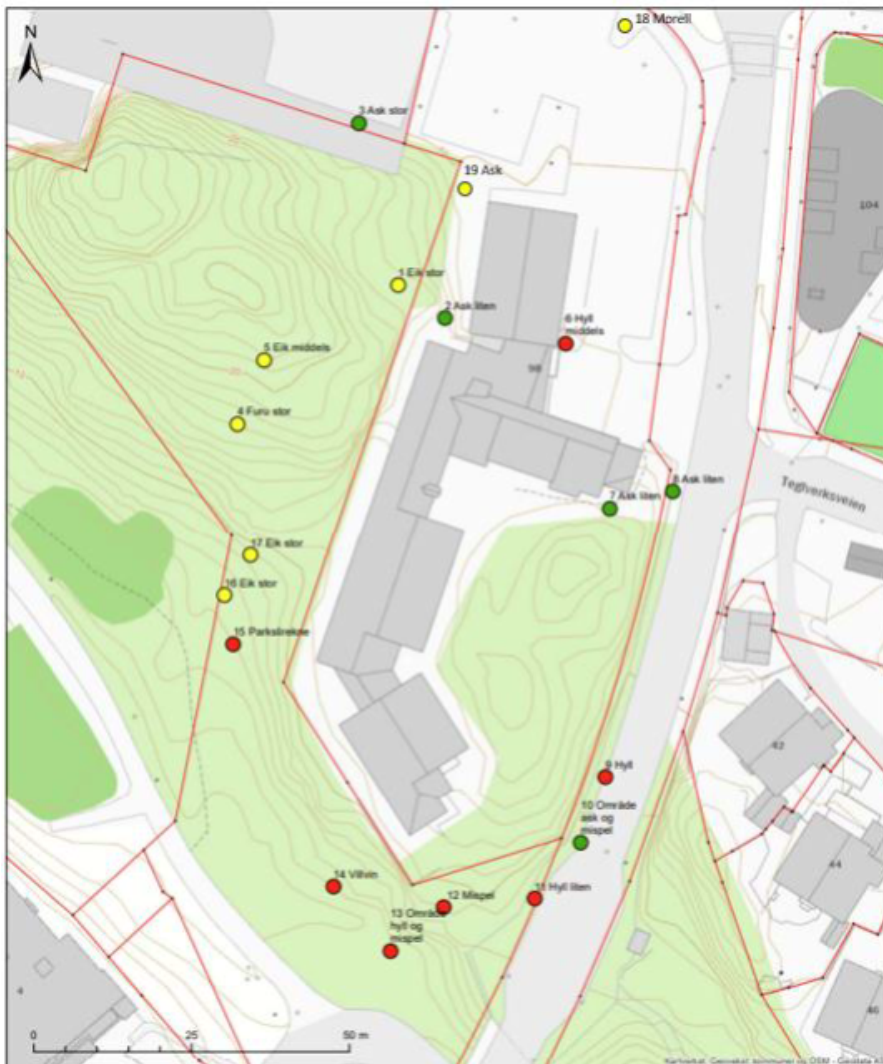
Lund preges generelt sett av et tydelig gatehierarki, med bebyggelse organisert i kvartaler. Dominerende fasadematerialer i nærområdet er puss og tegl, mens villabebyggelsen i hovedsak er oppført i tre.

Naturkvaliteter og naturverdier

Planområdet består av noe eksisterende bebyggelse og to koller – «store kollen» og «lille kollen». Den store kollen fungerer som natur- og rekreasjonsområde for elever og beboere i området.

Det er gjennomført naturmangfoldvurdering i forbindelse med planarbeidet. Denne viser at planområdet innehar noen større eiketrær og furutrær. Disse ligger i hovedsak på den

store kollen i vest. I tillegg innehar området noe ask. Trærne er ikke av en slik størrelse at de skal bevares, men det anbefales likevel at disse tas vare på i videre arbeid.



Figur 3: Oversikt over forekomster i området revidert illustrasjon

Det vises til naturmangfoldvurdering i sin helhet i vedlegg 6.11.

Planområdet er orientert mot sør, og har generelt sett gode solforhold. Det ligger ikke spesielt utsatt til for vind eller andre klimatiske forhold.

Kulturminner, fornminner og antikvariske verdier

I henhold til kulturminnesok.no, er det ikke registrerte kulturminner innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Fylkeskommunen har heller ikke merknader om eventuelle kulturminner innenfor planområdet.

Sosial, teknisk og grønn infrastruktur

Temakartet i figur 4 viser at det er godt etablert sosial infrastruktur i området. Planområdet ligger i nærheten av bydelscenteret på Marvikssletta, som blant annet inneholder dagligvarebutikker, apotek, legetjeneste, behandlingstjenester, og restaurant. I nærheten finnes også kulturarena, idrettsanlegg, fritidsklubb, barneskole og barnehage.

Barneskolen, Wilds Minne skole, grenser til planområdet og er under utbygging. Etter ferdigstilling, vil kapasiteten være utvidet med omtrent 120 elevplasser, til 500 plasser. Det er også flere barnehager i området, med blant annet Roligheden gård barnehage

som ligger på motsatt side av Nye teglverks vei. Ungdomsskolen, Oddemarka skole, ligger omtrent 1,5 kilometer nordvest for planområdet.

Vest for planområdet, er Kristiansand stadion med fotballbaner og friidrettsarena. Idrettsanelgget er mye brukt av barn og voksne i området.

Innenfor planområdet ligger den «store kollen», som benyttes i skolesammenheng, og til lek og rekreasjon på fritiden. I tillegg grenser planområdet till kvartalslekeplass i vest, og det er gåavstand til friområdene Bertesbukta og Romleåsen. Disse tilbyr blant annet gode tur- og bademuligheter. I henhold til Vest-Agder fylkeskommunes temakart fra 2013, er Bertesbukta, Roligheden, Marvika svært viktige friluftsområder. Fra Kuholmsbukta går det merket kyststi rundt Gleodden, Marviksbukta og langs Prestebekken til Oddernes kirke.



Figur 4: Temakart grønnstruktur og sosial infrastruktur

Planområdet ligger sentralt plassert, og det er etablert teknisk infrastruktur i området. Eksisterende VAO-nett er nærmere beskrevet i overvannsnotat i vedlegg 6.4 og oversikt over vann, avløp og drenering i vedlegg 6.5. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, med tilkoblingsplikt for et eventuelt nytt prosjekt.

Trafikkforhold

Det er utarbeidet en mobilitetsplan i forbindelse med planarbeidet. Mobilitetsplanen viser at det er sammenhengende fortau og trygge gangforbindelser langs Marviksveien til sentrum og langs Østre Ringvei til Bjørndalen, universitetet og Kristiansand Katedralskole Gimle. Mobilitetsplanen viser også gode gangforbindelser til nærliggende skoler.

Planområdet ligger nært flere busstopp – blant annet i Marviksveien og i Teglverksveien. I Marviksveien har bussene avgang ca. hvert 15. minutt. I Teglverksveien har bussene avgang hver time. Begge linjene går via sentrum, som gir tilgang til en rekke busslinjer fra Kristiansand rutebilstasjon og togreiser fra Kristiansand stasjon. Kollektivtilbudet vurderes å være godt i området.

Eiendommen har i dag ca. 45 parkeringsplasser. Parkeringsplassen blir hovedsakelig brukt av studenter gjennom skoleåret, og turister i sommersesongen. TØI skriver i en rapport at studentboliger generelt sett genererer mindre trafikk enn vanlige boliger. Sommerturistene genererer trolig noe mer trafikk, men da begrenset til en kortere periode. Den 26. og 28. september 2023 ble det gjennomført en trafikk telling av antall biler inn og ut fra planområdet. Resultatet ble justert for variasjonskurver og resulterte i en estimert trafikkmengde tilsvarende ca. 80 i ÅDT (Årsdøgn trafikk).

Ulykkesstatistikk viser at det har vært få registrerte ulykker i området de siste ti årene. Registrerte ulykker er i hovedsak knyttet til krysset Østre Ringvei / Marviksveien. Det er ikke registrert ulykker i direkte tilknytning til planområdet.

Det vises til mobilitetsplanen i vedlegg 6.1, for utdypende vurdering av trafikksituasjonen i området.

Grunnforhold

I den sørlige delen av planområdet, er det berg i dagen og humusholdige masser, mens det er løsmasser/fyllmasse i den nordlige delen av området. Det er utført grunnundersøkelser nordøst i planområdet. Disse indikerer at grunnforholdene hovedsakelig består av antatte fyllmasser fra terreng over sandig og grusig materiale, etterfulgt av leire/silt over morene ned til berg. Antatt berg er påtruffet i dybder mellom 1,5 og 14,9 meter.

NVEs temakart viser at planområdet ligger utenfor områder for ras- og flomfare. Området ligger delvis innenfor område for marin leire. Basert på terrengforholdene og observerte bergblotninger i nærområdet kan det konkluderes med at det aktuelle tiltaket ikke vil være utsatt for områdeskred. Sikkerhet mot områdeskred iht. NVE's veileder 1/2019 anses for å være ivaretatt. Det vises til vedlagte rapport; Geoteknikk_Områdeskredvurdering. Geoteknisk data er meldt inn i NGUs nasjonale database for grunnundersøkelser, NADAG.

Ettersom tiltaket verken inngår i et potensielt løsn- eller utløpsområde er det ikke behov for å gå videre med utredninger i del 2 av prosedyren, og tiltaket vil derfor ha tilstrekkelig sikkerhet mot områdeskred iht. NVE's veileder. Krav om uavhengig kvalitetssikring av områdeskredvurderingen er da heller ikke nødvendig i henhold til NVE's retningslinjer.

Forurensning

I henhold til Miljødirektoratets luftkvalitet-kart, er det lite luftforurensning i området. Dette bekreftes av Kristiansand kommunes luftsonekart, der planområdet ligger utenfor forurenset område.

Det er utført miljøtekniske grunnundersøkelser i planområdet. I nærheten av antatt olje-/parafintank er det påvist forhøyet konsentrasjon av TCH i tre jordprøver fra fyllmasser. Det er ikke påvist forurensning i løsmasser i øvrige områder, og disse kan dermed anses som rene masser.

Støyrapporten, som er utarbeidet i forbindelse med planarbeidet, viser at det er støy fra trafikk langs Marviksveien og Nye teglverks vei / Teglverksveien. Rapporten viser at det er mest støy i Marviksveien. Støynivåene ligger innenfor grenseverdiene til gul sone.

Risiko- og sårbarhet

Sjekkliste for risiko og sårbarhet er fylt ut og følger i vedlegg 3. Sjekklisten viser at det ikke er spesielle risiko- og sårbarhetsforhold som må hensyntas innenfor området.

Barn og unge

Planområdet omfatter store deler av den store kollen, som ligger mellom dagens studentboliger og Wilds Minne skole. Kollen er i bruk av barn og unge i nærområdet, både i skoletiden og på fritiden. I medvirkningsprosessen med barn og unge kom det frem at den lille kollen – som ligger i direkte tilknytning til studentboligene, ikke er i bruk av barn og unge i nærområdet.

Det ligger også en eksisterende sandlekeplass innenfor planområdet. Denne er i bruk av elever ved Wilds Minne skole, både i skoletiden og på fritiden. Sandlekeplassen berøres ikke av planarbeidet. Sandlekeplassen skal videreutvikles som en del av rekkefølgekravet.

3. RAMMER OG PREMISER

3.1. Overordna føringer og planer

Rikspolitiske planretningslinjer som er særlig relevante for planarbeidet:

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket, er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planområdet ligger sentralt plassert på Lund, i umiddelbar nærhet til bydelscenteret Marvika torv, skole, barnehage, fritidstilbud og rekreasjonsområder i Marvika og Berthesbukta. Området ligger også i gange- og sykkelavstand til Kvadraturen, og har god tilgang til kollektivtransport. Den planlagte utviklingen bygger dermed opp under statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Retningslinjene skal sikre at klimautslipp reduseres, og at klimatilpasning ivaretas ved planlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal også sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging i kommunene. I tillegg skal retningslinjene bidra til avveining og samordning når utslippsreduksjon og klimatilpasning berører eller kommer i konflikt med andre hensyn eller interesser.

Planen sikrer to sykkelparkeringsplasser per boenhet innenfor planområdet. Dette er i tråd med bestemmelsene i områdeplanen for Marvikssletta. I tillegg planlegges prosjektet med mål om BREEAM-sertifisering, og det vil bli gjennomført egen energiutredning med mål om å innarbeide miljøvennlige og energieffektive løsninger i prosjektet. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme i Kristiansand, med plikt om påkobling ved utbygging.

T-2/08 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging (2008)

Hensynet til barn og unges behov for gode oppvekstvilkår og godt nærmiljø må ivaretas. Det skal skapes trygge oppvekstmiljø med gode møtesteder, muligheter for lek og aktivitetsfremmende omgivelser. Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Reguleringsplanen legger opp til en blanding av bygningstyper og boligstørrelser, og det planlegges for trygge oppholdssoner i gårdsrommet. I tillegg ligger planområdet i nærheten av både idrettsanlegg, kvartalslekeplass og sandlekeplass. Grøntområdene («store kollen») beholdes.

Planområdet ligger mellom Wilds Minne skole og Roligheden gård barnehage, samt ca. 1,5 km unna Oddemarka skole. Området ligger også i umiddelbar nærhet til idrettsanlegg, fritidsklubb og Rosegården teaterhus.

T-1442 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (2021)

Formålet med retningslinjen er å legge til rette for langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Retningslinjen skal legges til grunn ved arealplanlegging etter plan- og bygningsloven, for å vurdere ny arealbruk i støyende omgivelser og/eller eventuelle konsekvenser av nye støykilder. Retningslinjen angir utendørs støygrenser

ved etablering av nye boliger og annen bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. Retningslinjen anbefaler beregning av gule og røde støysoner, og inneholder grenseverdier som del av vurderingsgrunnlaget for arealbruken.

Planlagt bebyggelse vil legge seg langs Marviksveien og Nye teglverks vei, og på denne måten danne en støyskjerm for innvendig gårdsrom. På denne måte skjermes innvendig fasade og uteoppholdsarealer, slik at de blir liggende i stille sone. Øvrig bebyggelse trekkes noe lenger inn i planområdet, slik at den ikke berøres av støy fra veitrafikk. Selv om støyutredningen viser at deler av fasaden vil være i gul støysone, kan boligene oppnå tilfredsstillende kvalitet gjennom gode planløsninger – f.eks. ved gjennomgående boenheter med minst én stille side.

Regionale planer

Regionplan Agder 2030

Regionplan Agder 2030 har fem temaer som skal være hovedsatsingsområder frem mot 2023. Disse er:

- Attraktive og livskraftige byer, tettsteder og distrikter
- Verdiskaping og bærekraft
- Utdanning og kompetanse
- Transport og kommunikasjon
- Kultur

Reguleringsplanen bygger opp under flere av satsingsområdene i regionplanen. Planområdet ligger sentralt plassert, i nærheten av nytt bydelssenter Marvika torv, rekreasjonsområdene i Marvika og Bertesbukta og kollektivtilbud. I tillegg ligger det både barnehage, barneskole og fritidsklubb i umiddelbar nærhet. Prosjektet er sånn sett i tråd med prinsippene om samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Det legges til rette for boliger for alle alders- og brukergrupper, med fokus på et trygt boområde med gode kvaliteter. I tillegg legges det til rette for næringslokaler mot Marviksveien.

Regional plan for Kristiansandsregionen 2020-2050

Regional plan for Kristiansandsregionen har fire overordnede mål. Disse er:

- Effektivisere transportarbeide i regionen
- Effektivisere arealforbruket i regionen
- Legge til rette for sikker og effektiv transport
- Styrke kollektivtransporten og gang-/sykkeltransporten

Reguleringsplanen bygger opp under disse målene, da det legges til rette for sentralt plasserte boliger, med gang-/sykkelavstand til daglige gjøremål som arbeidsplasser, skole, barnehage og butikker. I tillegg ligger det et busstopp innenfor planområdet, med mulighet for bruk av kollektivtransport.

Kommuneplanen

Samfunnsdelen, med overordnet arealstrategi, ble vedtatt av bystyret 23. september 2020. Planen peker på tre satsingsområder:

- Attraktiv og miljøvennlig – foregangskommune på grønn omstilling
- Inkluderende og mangfoldig – med små levekårsforskjeller og god livskvalitet for alle
- Skapende og kompetent – regionhovedstad og drivkraft i regionen

Arealstrategien bygger opp under mål og strategier i samfunnsdelen, og gir overordnede føringer for kommunens fysiske utvikling i et langsiktig perspektiv. Strategien fokuserer blant annet på redusert transportbehov, transformasjon og fortetting i og nær senterområder og utvikling av boområder med varierte boligtyper og strukturer.

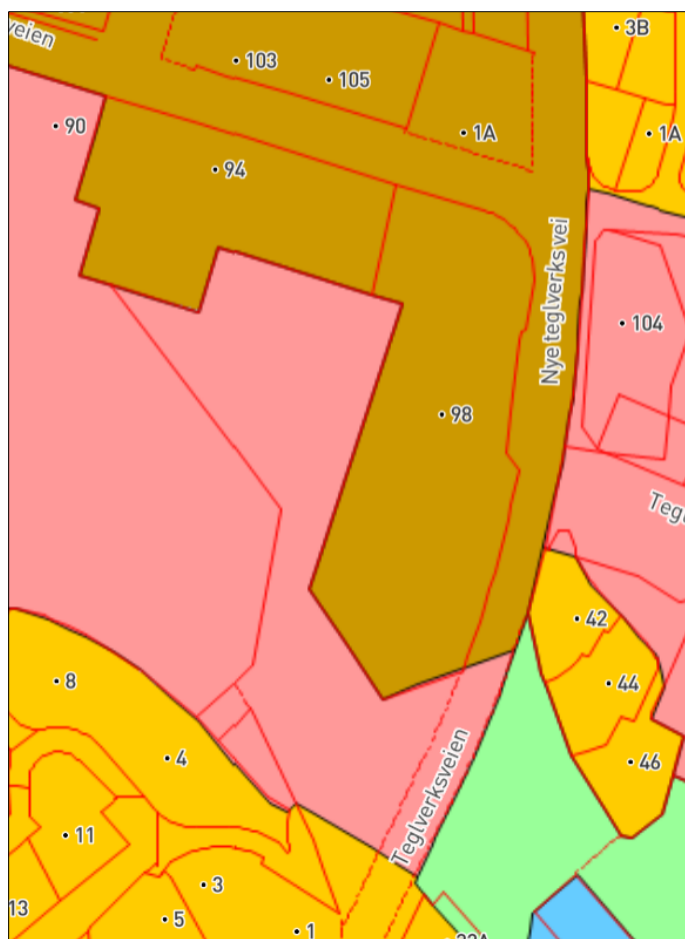
Reguleringsplanen legger til rette for etablering av boliger i ulike størrelse- og prisklasse. Planområdet er sentralt plassert på Lund, med nærhet til kollektivtransport, gang- og sykkelveinett, arbeidsplasser, skoler, barnehager og fritidstilbud.

I kommuneplanens arealdel er området avsatt til sentrumsformål og offentlig/privat tjenesteyting. Området ligger også innenfor hensynssonene med krav om felles planlegging, som skal sikre en samordnet utvikling av området.

Relevante bestemmelser i kommuneplanens arealdel er:

- § 7. Funksjonskrav og utbyggingsvolum, bokstav a og c
- § 9. Utearealer for opphold, lek, rekreasjon og idrett, bokstav a og b
- § 11. Parkering, bokstav a og b
- § 12. Bebyggelse og anlegg, bokstav c
- § 19. Hensynssoner, bokstav f

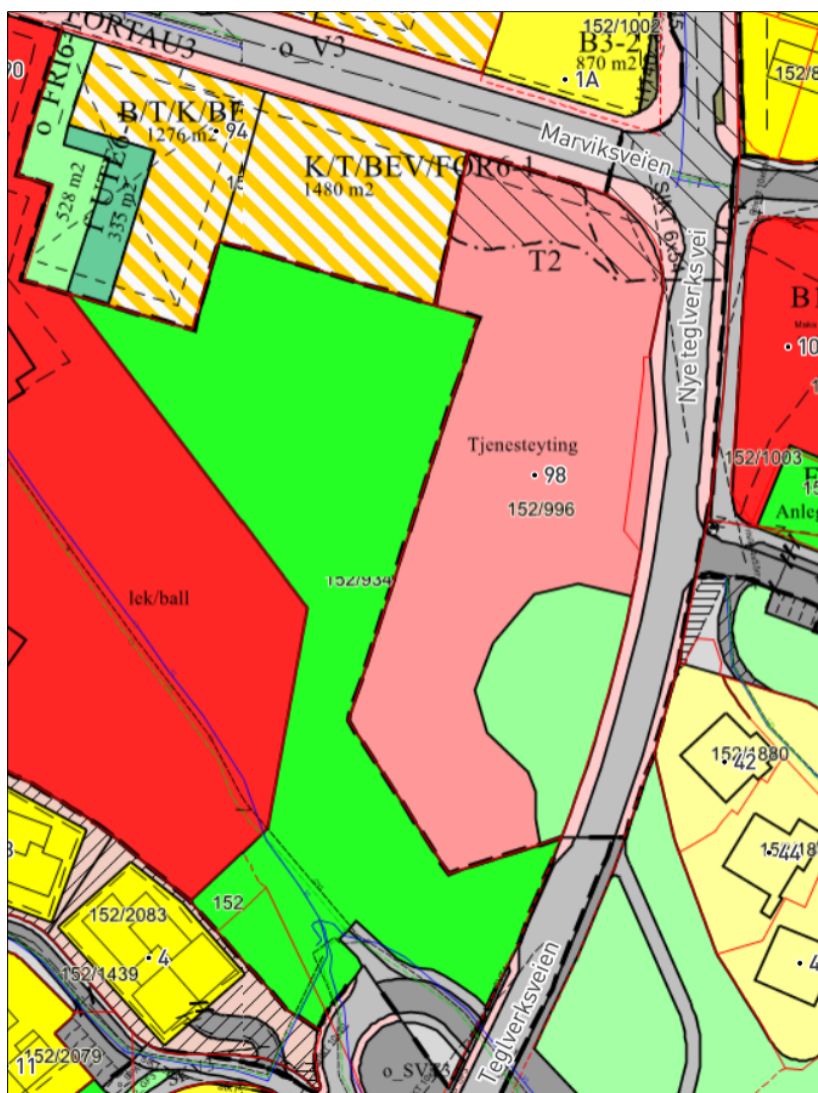
Aktuelle bestemmelser fra kommuneplanen er fulgt opp i planforslaget, enten i form av bestemmelser eller ved formål i kart. Forholdene er beskrevet i kap. 4 Planforslaget.



Figur 5: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel

3.2. Reguleringsplaner

Planområdet er regulert til tjenesteyting (studentboliger), friområde og grønnstruktur og veiformål i Områdeplanen for Marvikssletta, plan-ID 1247, som trådte i kraft 16.09.2015.



Figur 6: Gjeldende reguleringsstatus

3.3. Andre aktuelle kommunale føringer

Boligprogram 2020-2023

Boligprogrammet gir en oversikt over utbyggingsområder samt prognoser for befolknings- og boligutvikling, og for framtidig boligbehov i kommunen.

Inntil det forligger ny kommuneplan og utbyggingspolitikk for kommunen, legger boligprogrammet opp til at politikken for de «gamle» kommunene skal gjelde. Kristiansand har fått vedtatt ny samfunnsdel etter at boligprogrammet ble vedtatt, og det er pågående arbeid med arealdelen. Ny samfunnsdel og gammel arealdel er derfor gjeldende. Det vises til overstående oppsummering av kommuneplanen, og til fastsatt arealstrategi for videre utvikling av kommunen. Til sammen gir disse prioriteringer for lokalisering av boligbygging og fortetting, der boligbygging og fortetting rundt bydelssentrene er prioritert nr. 2. Planforslaget bygger opp under dette, ved transformasjon og fortetting i umiddelbar nærhet til Marvika torv.

Høyhus i Kristiansand (Høyhusutredningen)

Høyhusutredningen skal fungere som et styringsverktøy for vurdering av høyde i ulike sammenhenger, og fungere som et støttedokument til kommuneplanen. Med endret fokus på klima og miljø, har flere tatt til ordet for at det må fortettes i og rundt

kollektivknutepunkt. Dette har ført til økt fokus på byggehøyder. Utredningen tar for seg denne problemstillingen.

Utredningen omfatter infrastrukturknutepunkt, lokale senterområde, områdesenter og Kvadraturen med tilliggende tettbygde områder. En viktig del av utredningen omhandler hvordan størrelse og form skal tilpasses stedskvaliteten. I utredningen er definert høyhus som alt over ti etasjer. Anbefalingen er en situasjonsavhengig tilnærming for hvert enkelt prosjekt.

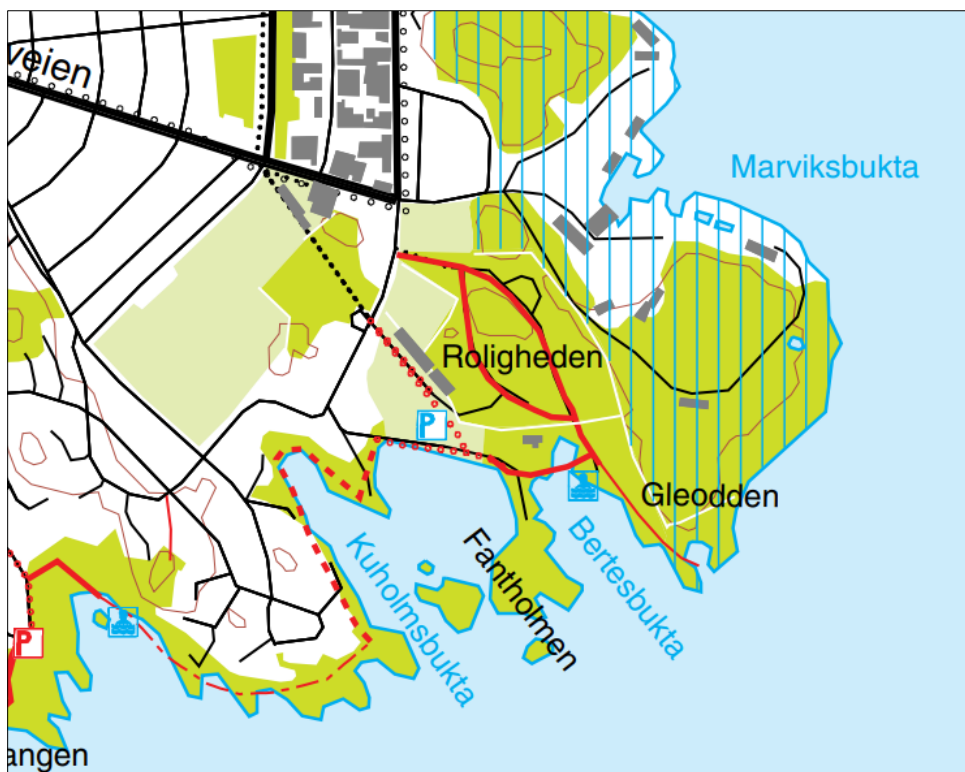
Planforslaget faller ikke inn under høyhusutredningens definisjon av «høyhus». Med foreslåtte høyder vil likevel noen av prinsippene i utredningen gjøre seg gjeldende for planarbeidet. Viktige hensyn er ivaretatt ved at det mot gate er forslått 4-5 etasje, med de øverste etasjene inntrukket. Videre legges det opp til utadrettet virksomhet i 1. etasje med tilhørende brede fortau. Bygningene (skogshusene) med større høyder er trukket inn i planområdet, og plassert i terrenget mot den store kollen. Planforslaget ivaretar dermed sentrale føringene i høyhusutredningen, og vil bidra til økt menneskelig aktivitet og bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk som transportformer.

Grønnstrukturutredningen

Grønnstruktur, korridorer og tilgang til bymarka er viktig for både boligområder, skoler og barnehager. Det skal derfor gå frem av reguleringsplanen/byggesaken om tiltaket er i tråd med utredningen, når saken legges frem til politisk behandling.

I gjeldende grønnstrukturutredning er den store kollen innenfor planområdet et grøntområde med 1. prioritet. Det samme gjelder Bertesbukta, Gleodden og Romleåsen.

Hovedgrepet i planforslaget er lagt for å bevare mest mulig av grønnstrukturen. Den store kollen bevares i sin helhet, og vil fremdeles kunne brukes av beboere, besøkende, elever og barnehagebarn i området. Reguleringsplanen prioriterer også bevaring av den lille kollen innenfor planområdet.



Figur 7: Kristiansand kommunes grønnstrukturutredning

4. PLANFORSLAGET

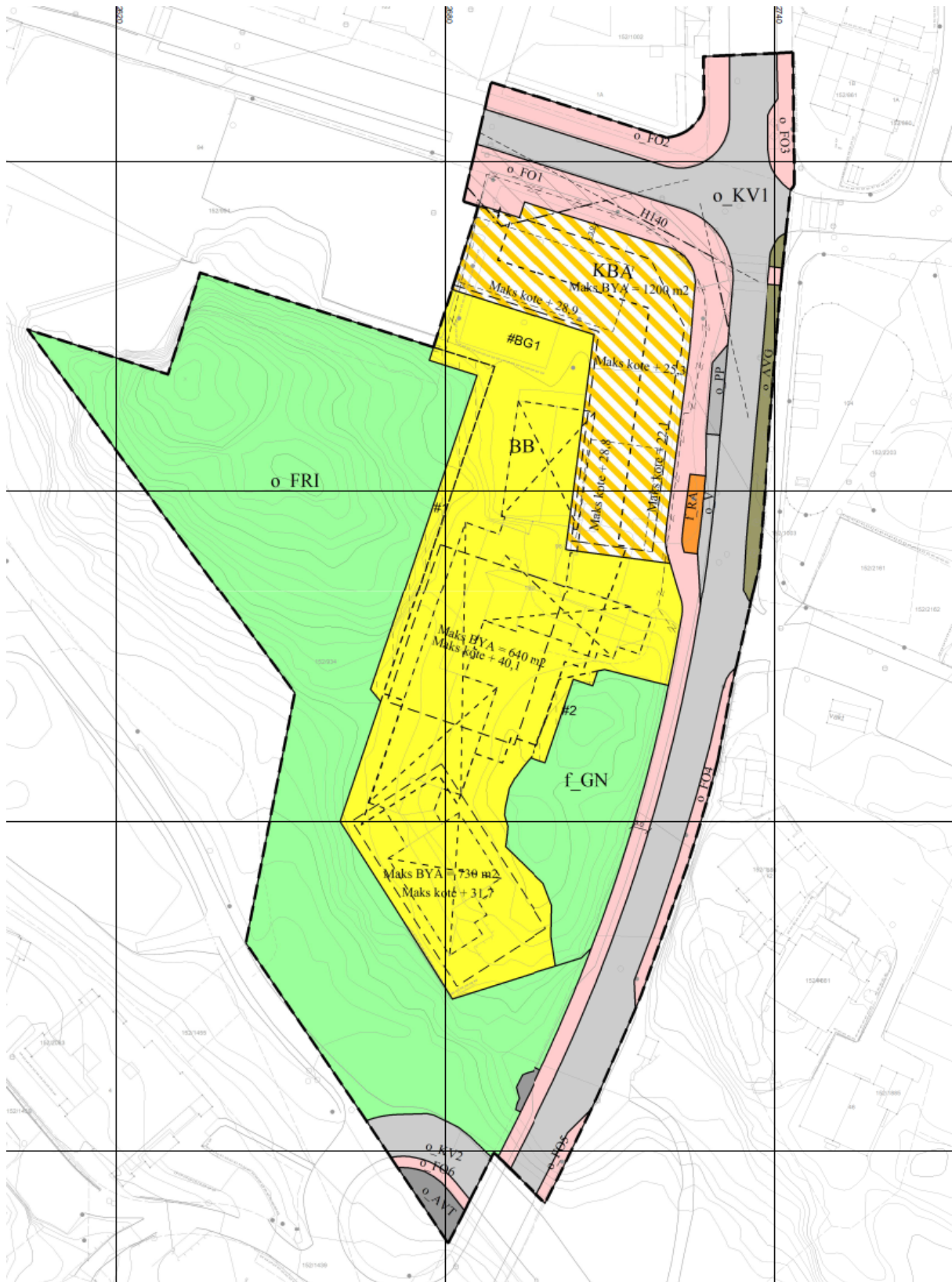
4.1. Hovedgrep

Reguleringsplanen legger til rette for etablering av boliger i form av leiligheter og townhouses, samt forretning/bevertning/tjenesteyting mot Marviksveien. Boligene vil variere i størrelse, og være tilpasset alle bruker- og aldersgrupper. Planen legger vekt på kvalitet, både i materialbruk, planløsninger og uteområder. Planen avsetter også arealer til friområde og uteoppholdsareal, parkering, kombinert formål med forretning/bevertning/tjenesteyting, og renovasjon. Hovedgrepet legger til rette for god terrengtilpasning, gode forbindelser og overganger til offentlige arealer, god og aktivitetsskapende kontakt med gata og gode inngangssoner. Innkjøring til parkeringsanlegg er lagt i Marviksveien, mot flerbukshallen. Trafikken ledes dermed bort fra omkringliggende gater. Parkeringsanlegget legges i bakkant av bebyggelsen og vil ikke være synlig for omgivelsene.

Bebyggelsesstrukturen er valgt med bakgrunn i området plassering, topografi og omkringliggende bebyggelse. Mot Marviksveien og Nye teglverks vei, ligger det en mer bymessig bebyggelse (byhusene), med varierende høyder, funksjon og fargebruk. For å ta hensyn til småhusbebyggelsen nordøst for planområdet, er den planlagte bebyggelsen trappet ned mot krysset Marviksveien/Nye teglverks vei. Mot sør er det foreslått to punkthus – skogshus 1 og 2. Skogshus 1, med den høyeste bebyggelsen i planområdet, er lagt mot den «store kollen». Skogshusene er trukket inn i fra veien, for å tilpasse både terreng og nærliggende miljø/bebyggelse.

4.2. Arealbruk

Plankartet viser planlagt arealbruk innenfor planområdet.



Figur 8: Plankart

Understående arealtabell viser fordelingen av og arealet til de ulike formålene, hensynssonene og bestemmelsesområdet innenfor planområdet

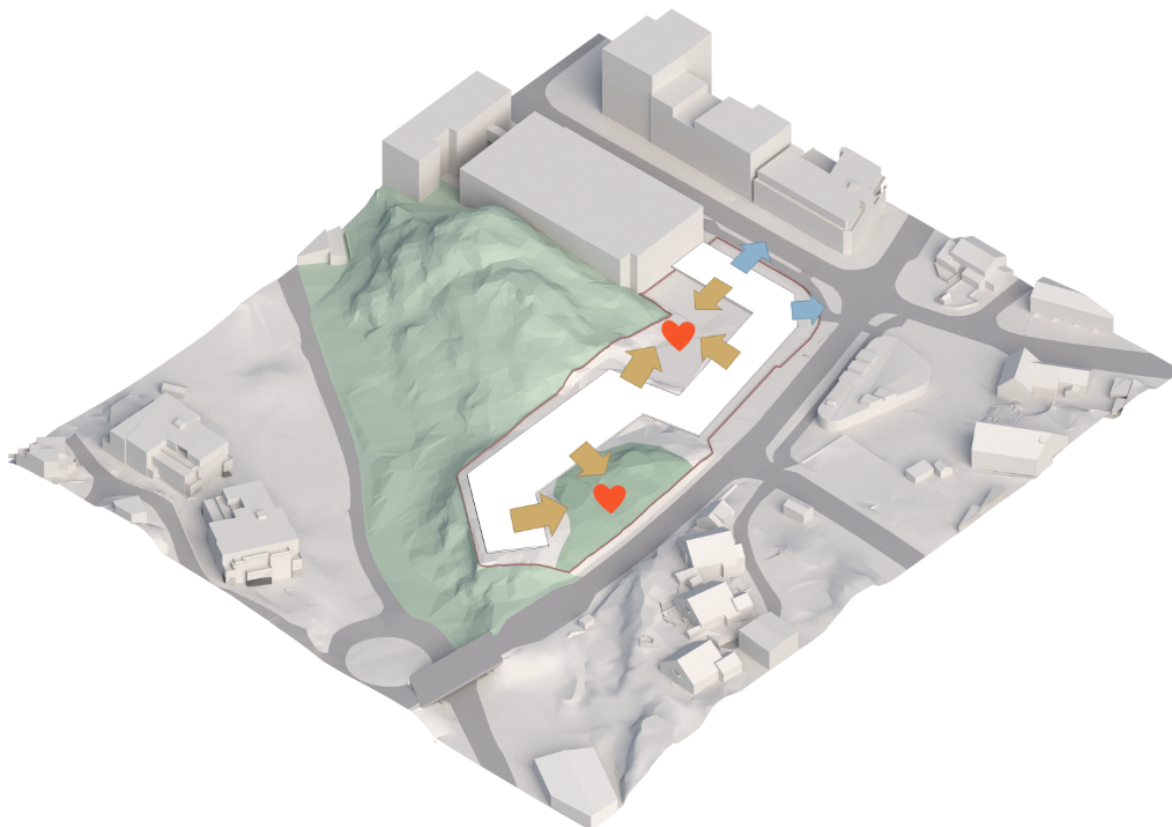
Formål	Beskrivelse av formål	Areal
<i>Planen inneholder følgende formål (pbl. § 12-5):</i>		
Bebyggelse og anlegg		
BB	Boligbebyggelse – blokkbebyggelse	3867,2 m ²
KBA	Kombinert bebyggelse og anleggsformål	1465 m ²
f_RA	Renovasjonsanlegg	42,6 m ²
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
o_KV-o_KV2	Kjørevei	2062m ²
o_V	Vei	55,1m ²
o_FO1-o_FO6	Fortau	1596,2m ²
o_AVG	Annen veigrunn – grøntareal	157,9m ²
o_AVT	Annen veigrunn - tekniske anlegg	83,5m ²
o_PP	Parkeringsplasser	36,9m ²
Grønnstruktur		
f_GN	Naturområde - grønnstruktur	885,5 m ²
o_FRI	Friområde	5345 m ²
<i>Planen inneholder følgende hensynssoner (pbl. § 12-6):</i>		
Sikringssone		
H140	Frisiktsone	345,4m ²
Bestemmelsesområde		
#BG1	Bestemmelsesområde (Utforming)	2953,7m ²
Midl. bygge- og anleggsområde #1		182 m ²
Midl. bygge- og anleggsområde #2		46,4m ²
Totalt areal planområde		15597 m ²

Maksimalt bebygd areal (BYA) og maksimal gesimshøyde er angitt på plankartet. Skisseprosjektet viser en mulig utvikling av planområdet, i tråd med planforslaget. Totalt bruksareal (BRA) i skisseprosjektet er ca. 9084 m². Dette tilsvarer 175 % av felt T2 og er i tråd med Områdereguleringsplan for Marvikslette, bestemmelse 1.23.

4.3. Bebyggelse, struktur og tiltak

Eiendommen ligger på Lund i Kristiansand og arelaet på eiendommen er på 6 090 m². Eiendommen grenser mot Marviksveien i nord, Nye teglverks vei og Teglverksveien i øst, og en høyere kolle i vest. Innenfor eiendommen, er det en mindre kolle som er merket som grønnstruktur i dagens områdeplan.

Prosjektet består av to typer hus: byhusene langs veien, og skogshusene som er mer tilbaketrukket på eiendommen. Byhusene legges langs Marviksveien, og følger fasadelivet til den nye flerbrukshallen. Langs Nye teglverks vei, følger byhusene gateprofilen. Skogshusene er plassert mellom den lille og den store kollen.

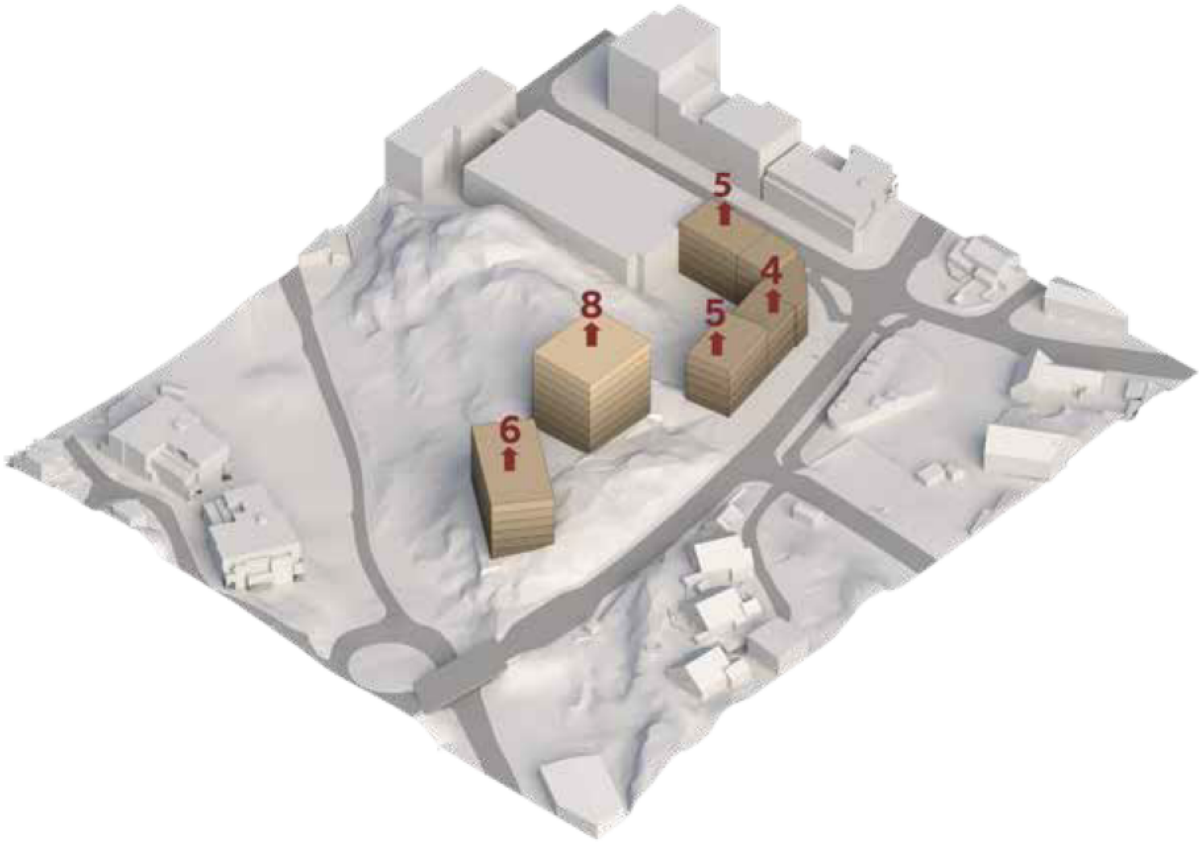


Figur 9: Grep

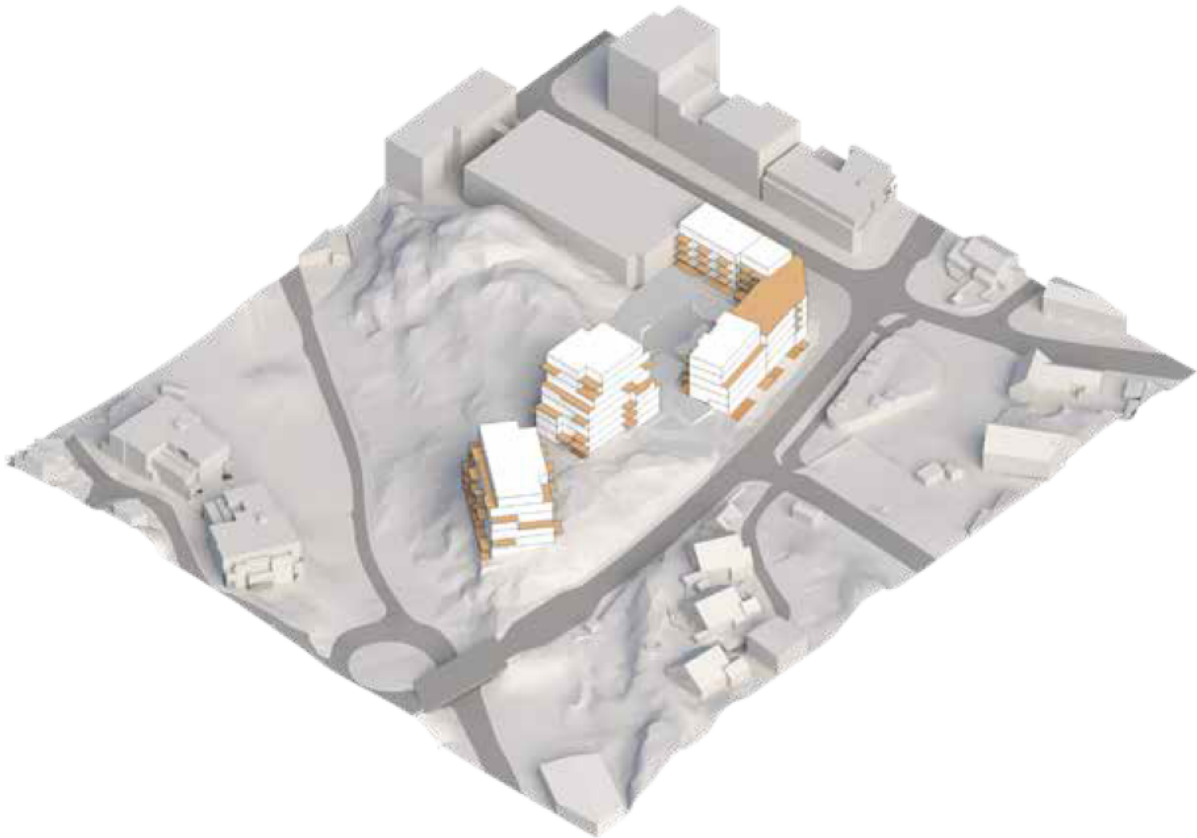
Prosjektet befinner seg mellom den tette og den åpne byen. Grepet i planforslaget tar opp i seg begge disse situasjonene. Mot nord plasseres byhusene i en L-formet bebyggelse, bestående av fire sammenhengende bygg. Disse danner en urban avgrensning, som spiller på omkringliggende bebyggelse. Mot sør plasseres to frittstående punkthus i landskapet – skogshusene. Skogshusene har ulik orientering, som gir gode sol- og utsiktsforhold. Mellomrommet mellom byggene bidrar til at siktlinjer til den store kollen opprettholdes.

Prosjektet åpner seg opp i den sørlige halvdel av eiendommen. Dette sikrer gode koblinger mellom kollene, og sikt til disse. I tillegg er eksisterende natur og terreng lagt til grunn ved utforming av det nye prosjektet, noe som gir det en særlig identitet.

Høydeavviklingen på tomten er utarbeidet gjennom grundige studier, hvor det er tatt høyde for sol, skygger, utsikt, omkringliggende bebyggelse og landskap, samt fjernvirkning. Bebyggelsens høyde varierer mellom fire og åtte etasjer. I byhusene er bebyggelsen varierende fra fire til seks etasjer, med inntrukne toppetasjer på noen av bygningene. Variasjon i etasjehøyder og inntrukne toppetasjer er med på å skape variasjon i gateløpet, i tråd med prinsipper fra *Designmanual for Marviksletta*. Punkthusene har seks og åtte etasjer, og skisseprosjektet foreslår en utforming med sprang og trapper i fasadelivet, med terrasser mot sør og vest. På denne måten trekkes gesimsen tilbake fra daldraget i sør, og byggenes skala brytes opp. Terrassene komplimenteres av utkragede balkonger. Byhusene får mulighet for private takterrasser. På taket i det midterste byhuset, åpnes det opp for felles takterrasse.



Figur 10: Høyder



Figur 11: Terrassering av bebyggelsen

Det er regulert inn byggegrenser og byggelinjer. Byggelinjene binder byhusene til samme fasadeliv som flerbrukshallen, og til gateløpet i Nye teglverks vei.

Skisseprosjektet foreslår næringsarealer på totalt 144 m² i første etasje mot Marviksveien.

Byhusene gis en bymessig utforming, med korte fasadeløp, relieff og materialskifte per 15-20 m. Oppdeling av bebyggelsen anses som viktig, og er også sikret gjennom reguleringsbestemmelsene. Volumene er underdelt i mindre bygg med varierende etasjeantall, for å skape variasjon og bryte ned skalaen på bebyggelsen i planområdet. Mot gaten er maksimal gesims fire etasjer, mens femte etasje er trukket inn fra byggets generelle fasadeliv. Variasjonen i høyde og volum er sikret gjennom ulike maksimale gesims i plankart.



Figur 12: Fasade mot Marviksveien og Nye teglverks vei.

Første etasje ligger på kote 9,5 mot Marviksveien. Langs Nye teglverks vei følger førsteetasjene tilstøtende terreng. Skogshuset i sør har samme kotehøyde på førsteetasjen som eksisterende bygg på 11,2. Det midterste skogshusets førsteetasje ligger på kote 13,2.



Figur 13: Fasader mot Nye teglverks vei

Parkeringsanlegg er noe nedsenket fra bakkenivå i Marviksveien og ligger på kote 8,8. Adkomst til parkeringsanlegg skjer fra Marviksveien, nærmest flerbrukshallen på bakkenivå, inn i bygget og ned en kort, innvendig rampe. Skisseprosjektet viser 96 parkeringsplasser, 195 sykkelparkingsplasser og areal til boder og teknisk rom.

Planens bestemmelser åpner opp for utkragede balkonger, også for byhusene. Skisseprosjektet viser imidlertid kun inntrukket balkonger mot gate. Mot gårdsrom er det vist delvis inntrukket og utkragede balkonger. All bebyggelse har flatt tak i henhold til

områdereguleringen og foreslåtte bestemmelser, og taket på det midterste byhuset kan benyttes som takterrasse med tilkomst fra de inntrukne etasjene.

Arkitekturen viser et enkelt og raffinert uttrykk. Førsteetasjen mot Marviksveien er åpen og transparent, mens boligetasjene fra 2. etasje og oppover gis et mindre transparent uttrykk. Det er en tydelig visuell sammenheng mellom basen og boligene over i materialitet, linjeføring og uttrykk. Det foreslås en høy detaljering og god kvalitet på fasadene, spesielt i første etasje, med bruk av varige og bestandige materialer som vil være vakre i lang tid. Materialbruk og utforming er sikret i bestemmelse 1.1.7.

Bestemmelsene sikrer at alle boliger har tilgang til private uteoppholdsareal direkte fra boligen på enten terrasse, balkong eller takhage. Boligene har også enkel tilgang til felles uterom både i gårdsrom og på tak. Det er lagt inn en bestemmelse som følger opp funksjonskrav i kommuneplanen § 9 og bestemmelsen fra områdeplanen. Denne sikrer at det avsettes minimum 25 m² uteoppholdsareal per boenhet. Minimum 50 % av dette arealet skal være på bakkeplan. Videre skal minimum 50 % av arealet være solbelyst kl. 15:00 ved jevndøgn, og støynivå skal ikke overstige $L_{den} = 55$ dB.

Mellom byhusene og skogshusene, skapes det to ulike fellesrom for beboerne: et skjermet gårdsrom med ulike soner og samlingssteder, og en naturlig skog på eksisterende kolle. Utearealene har sikret universell adkomst fra Nye teglverks vei, men av hensyn til å bevare eksisterende landskapsform og vegetasjon på kollen, kan ikke hele kollen tilpasses universell adkomst.

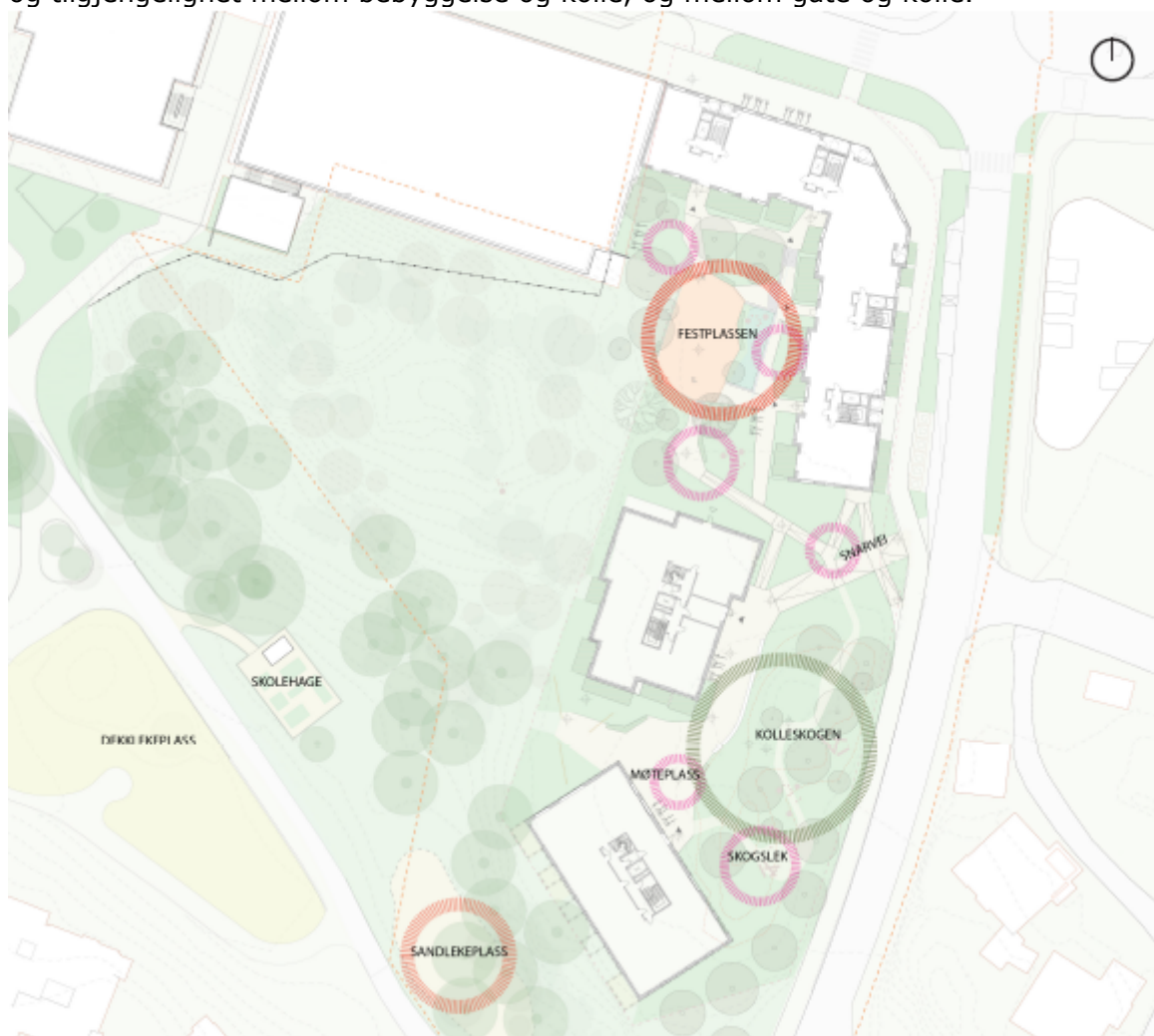
Byhusene omkranser gårdsrommet, som opparbeides med grønn beplantning og mulighet for regnbed. Stier danner ulike soner og oppholdsarealer, og bidrar til å skille mellom private og felles arealer. Langs byhusene mot Nye teglverks vei, åpnes det opp for etablering av forhager til boligene. Disse vil fungere som en buffer mellom bolig og gate, samtidig som de vil tilrettelegge for aktivitet.



Figur 14: Uteoppholdsarealer i gårdsrom og på private balkonger/terrasser

Terrenginngrepene på tomten er redusert til et minimum. Det gjøres noen mindre skjæringer i den store kollen i vest, og i den lille kollen. Ved å gjøre mindre inngrep i dagens terreng oppnår man god adkomst for utrykningskjøretøy, i tillegg til at man

oppnår et tilfredsstillende stigningsforhold. Slike inngrep vil også sikre gode overganger og tilgjengelighet mellom bebyggelse og kolle, og mellom gate og kolle.



Figur 15a: Uteoppholdsarealer, friområder og sosiale soner.

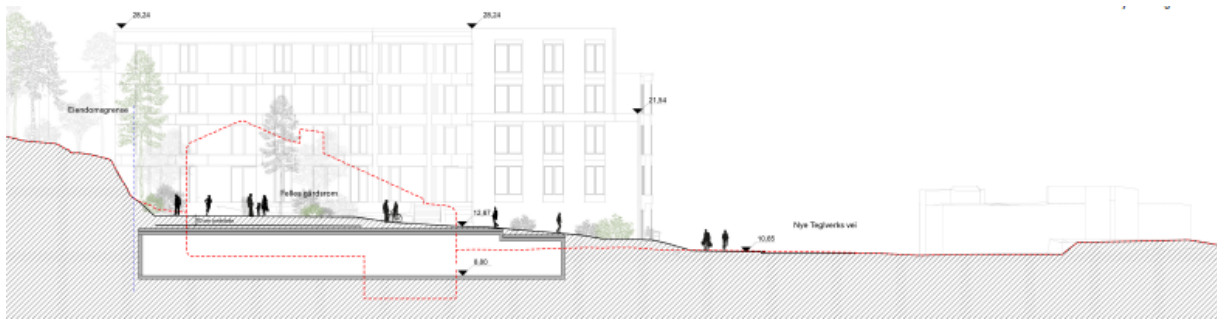
Mot Marviksveien og krysset Marviksveien / Nye teglverks vei, foreslås det torgarealer. Disse vil fungere som en forlengelse av bakenforliggende arealer til forretning/bevertning/tjenesteyting, og vil kunne bidra til aktivisering av gata. Torgarealene skal opparbeides med møblering og grønn beplating, som innbyr til opphold.

Det settes krav til jorddybde i utearealene, se bestemmelse 1.1.2. Det skal sikres jorddekke på minst 0,7 meter tykkelse innenfor minimum 20 % av utearealene på bakkeplan. Resterende uteareal skal ha minimum 0,4 overdekning. Beredskapsvei og andre stier og veier innenfor planområdet skal sikres tilstrekkelig bærelag. Uteholdsarealene skal beplantes med trær og busker i ulike sjikt, herunder også vintergrønne planter.

Detaljsnittene (1:250) viser plassering av bebyggelse og terrengtilpasning mot tilgrensende friområder. I planens bestemmelser er det satt krav om at forstøtningsmurer skal ha maksimal høyde på 1,5 meter og at natursteinsmurer skal ikke ha en brattere helning enn 3:1.

Terrengtilpasning må også skje i grøntformål for å bygge parkeringskjelleren. Det er tegnet inn midlertidig anleggsområdet, i et belte på 2,5 m inn i friområdet o_FRI og

naturområdet, f_GN. Områdene istandsettes og tilbakeføres i tråd med planbestemmelse.



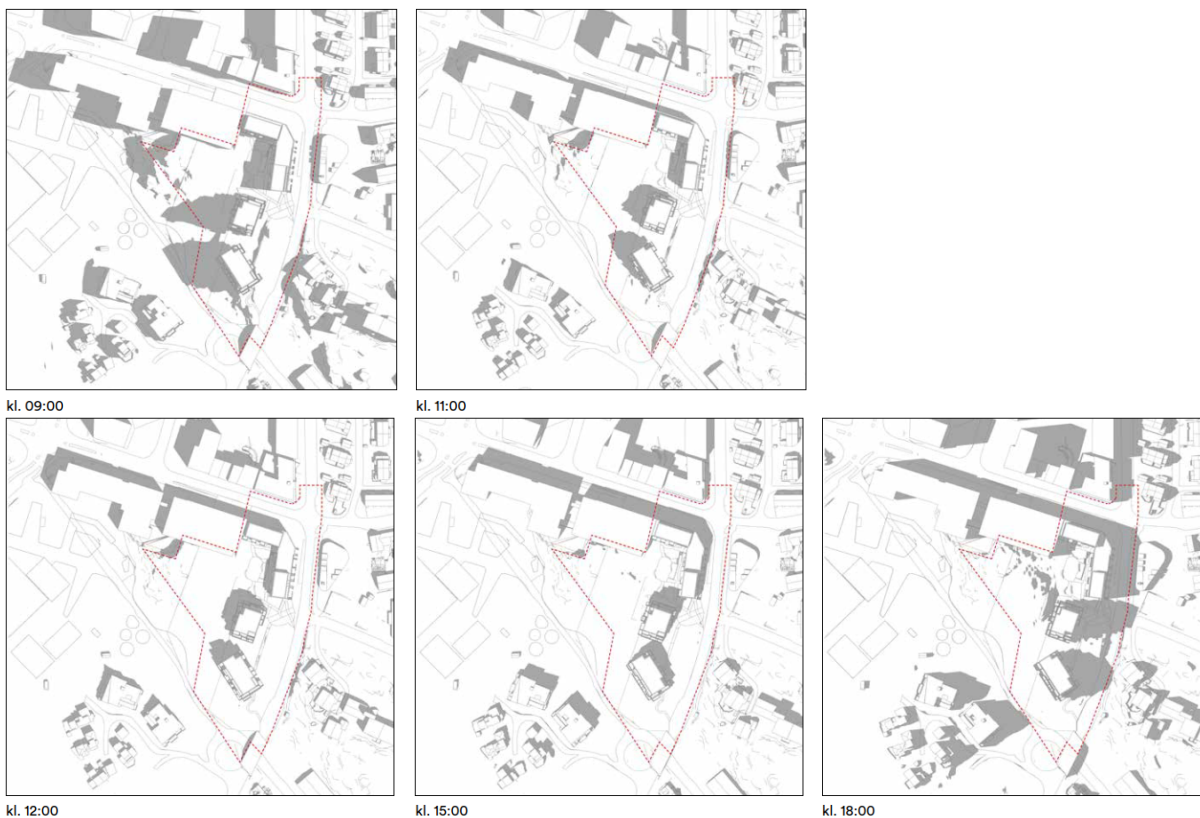
Figur 15b Snitt ved norøstre hjørnet av Skogshus 1.



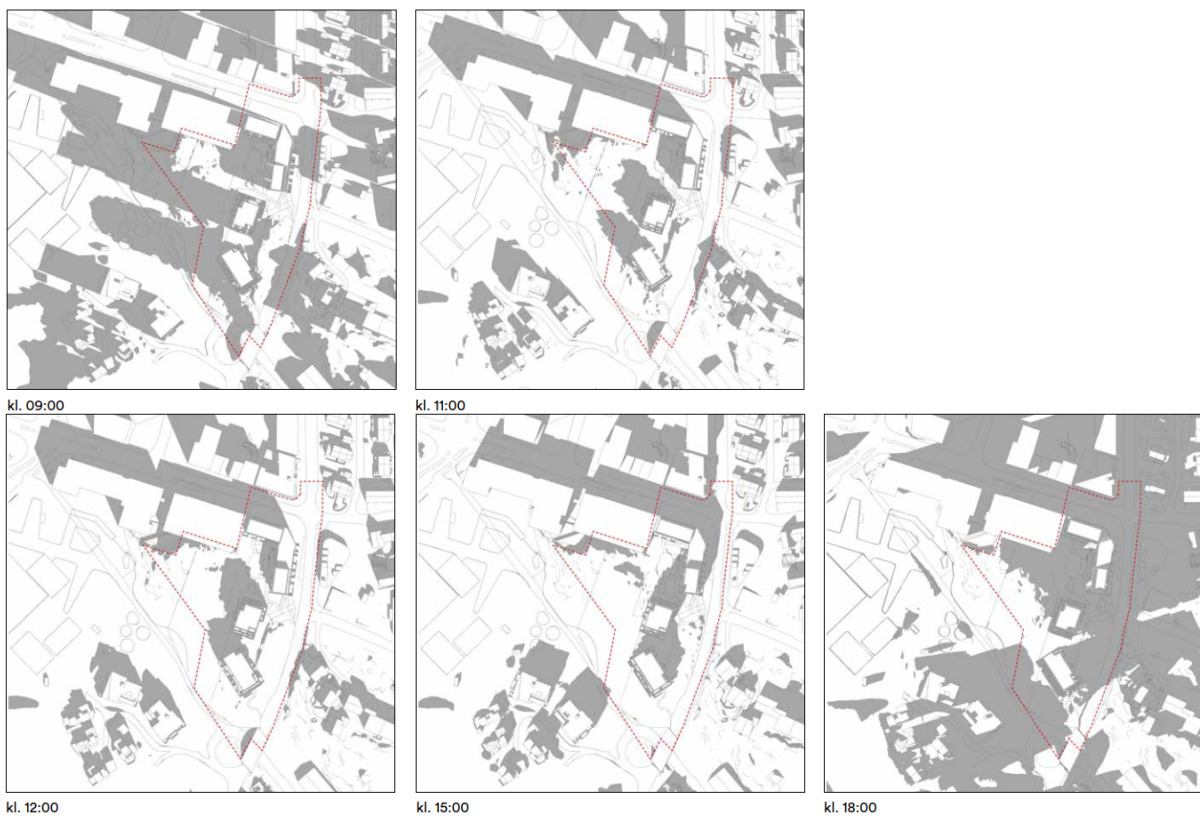
Figur 15c Perspektiv ved «Lille kollen»

Det er tenkt enhetsaggregat til ventilasjon i leilighetene så ut fra den informasjonen vi har nå så vil det ikke bli aggregat eller andre tekniske installasjoner på tak. Evt. større aggregat til næringslokalene må plasseres i kjelleren, U1. Vi har heller ingen trappe - /heishus på tak da vi ikke har takterrasser på de øverste takene. Takoppbygg for tekniske installasjoner, trapp og heis vil ikke gå over gesims. Se kontekstsnittene. Høydebestemmelse for tekniske installasjoner er utarbeidet i tråd med dette.

Det er gjennomført sol-/skyggestudier, for å undersøke hvordan planlagt bebyggelse vil påvirke både omgivelsene og egen tomt. Solstudiene viser at planområdet vil få gode solforhold, og oppfylle krav om minimum 50 % sol på uteoppholdsarealene kl. 15:00 ved jevndøgn. Videre viser solstudiene at planlagt bebyggelse vil ha begrenset innvirkning på omkringliggende arealer og bygninger. Arealer som blir skyggelagt i ny situasjon, blir i stor grad også skyggelagt i dagens situasjon, enten av annen bebyggelse eller vegetasjon.



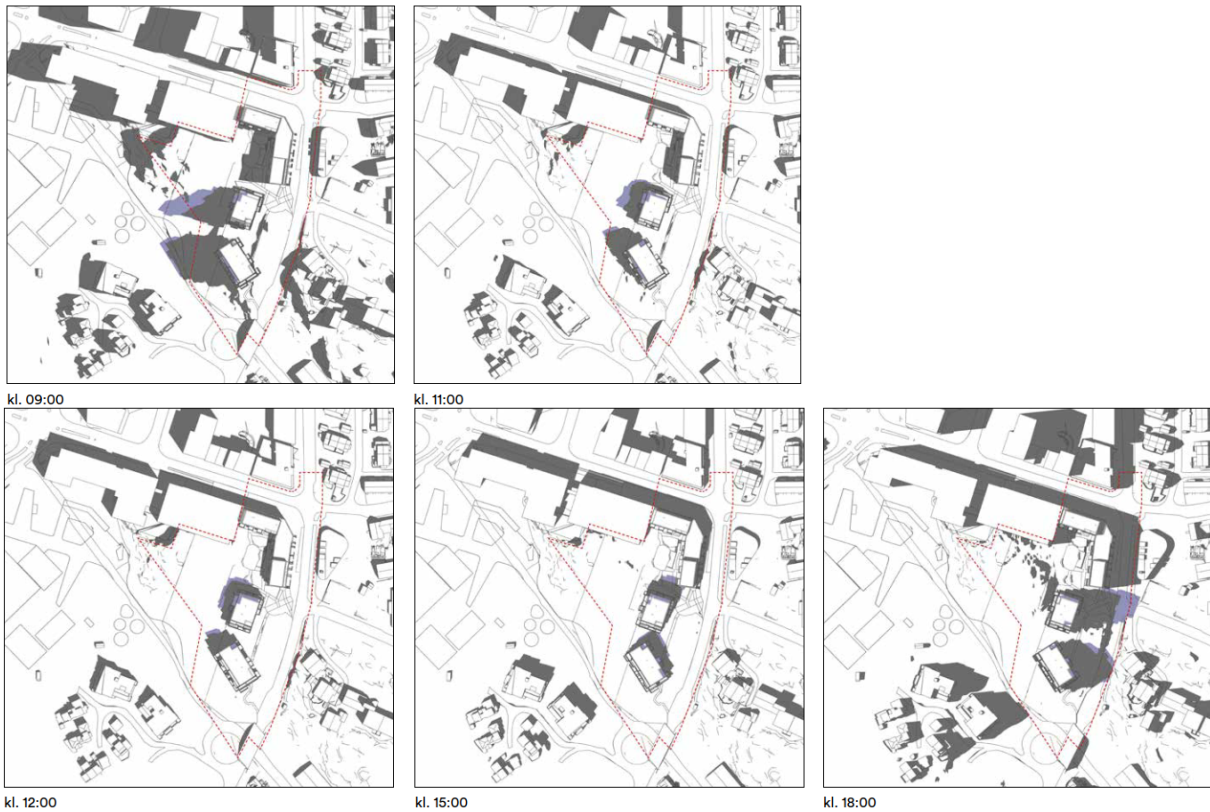
Figur 16: Sol-/skyggestudier 21. juni



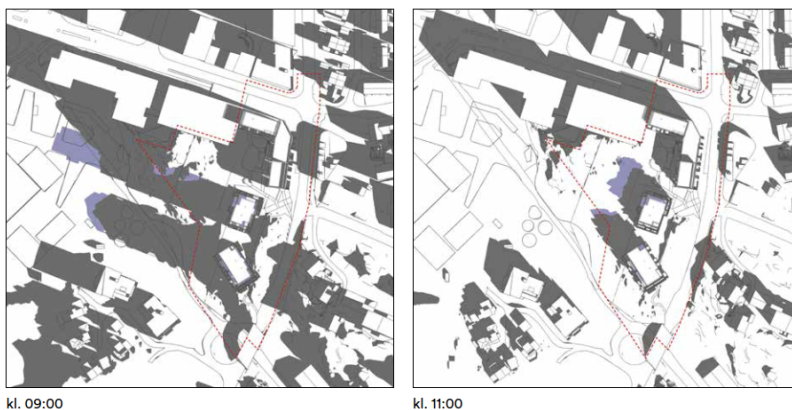
Figur 17: Sol-/skyggestudier 23. september (høstjevndøgn)

Det er også valgt å undersøke forskjellen i sol-/skyggepåvirkning ved bruk av områdeplanens fastsatte høyder. Solstudiene viser at påvirkningen på omgivelsene i hovedsak er liten, og at de økte høydene som er foreslått i planforslaget ikke vil ha

vesentlig innvirkning på omgivelsene. Den største forskjellen ser man kl. 9 ved høstjevndøgn. Dette er imidlertid en begrenset periode av dagen, da skyggene har forflyttet seg helt inn på eget område innen kl. 11 samme dato. Det gjøres oppmerksom på at det ikke er lagt inn trær på analysene. Trær fra «store kollen» vil dermed påvirke sol-/skyggeforhold utover det som vises. Sammenstiller man høstjevndøgn kl 0900 med solanalysen med trær, figur 19b, så blir forskjellen marginal. I vedlagte skisseprosjekt er skyggepåvirkningen vist på fasadene av nabobygg (Nye teglverks vei 1A).



Figur 18: Sol-/skyggestudier 21. juni inkl. områdeplanens høyder





kl. 12:00

kl. 15:00

kl. 18:00

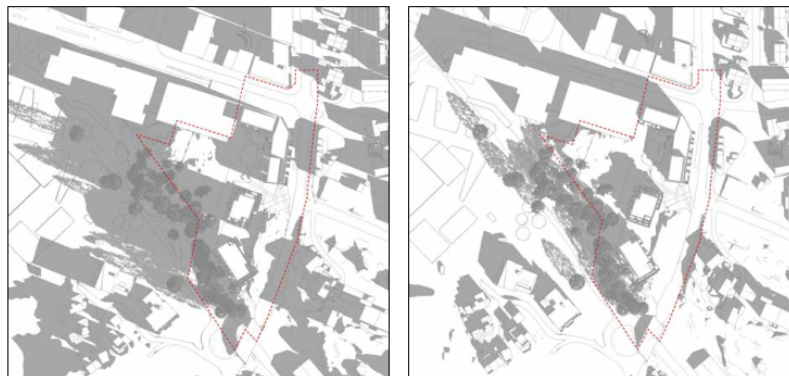
Figur 19a: Sol-/skyggestudier 23. september (høstjevndøgn) inkl. områdeplanens høyder

Solanalyse med trær

23. september (jevndøgn)

--- Planavgrensning

■ Skygger fra prosjekt, eksisterende bebyggelse, trær og terreng



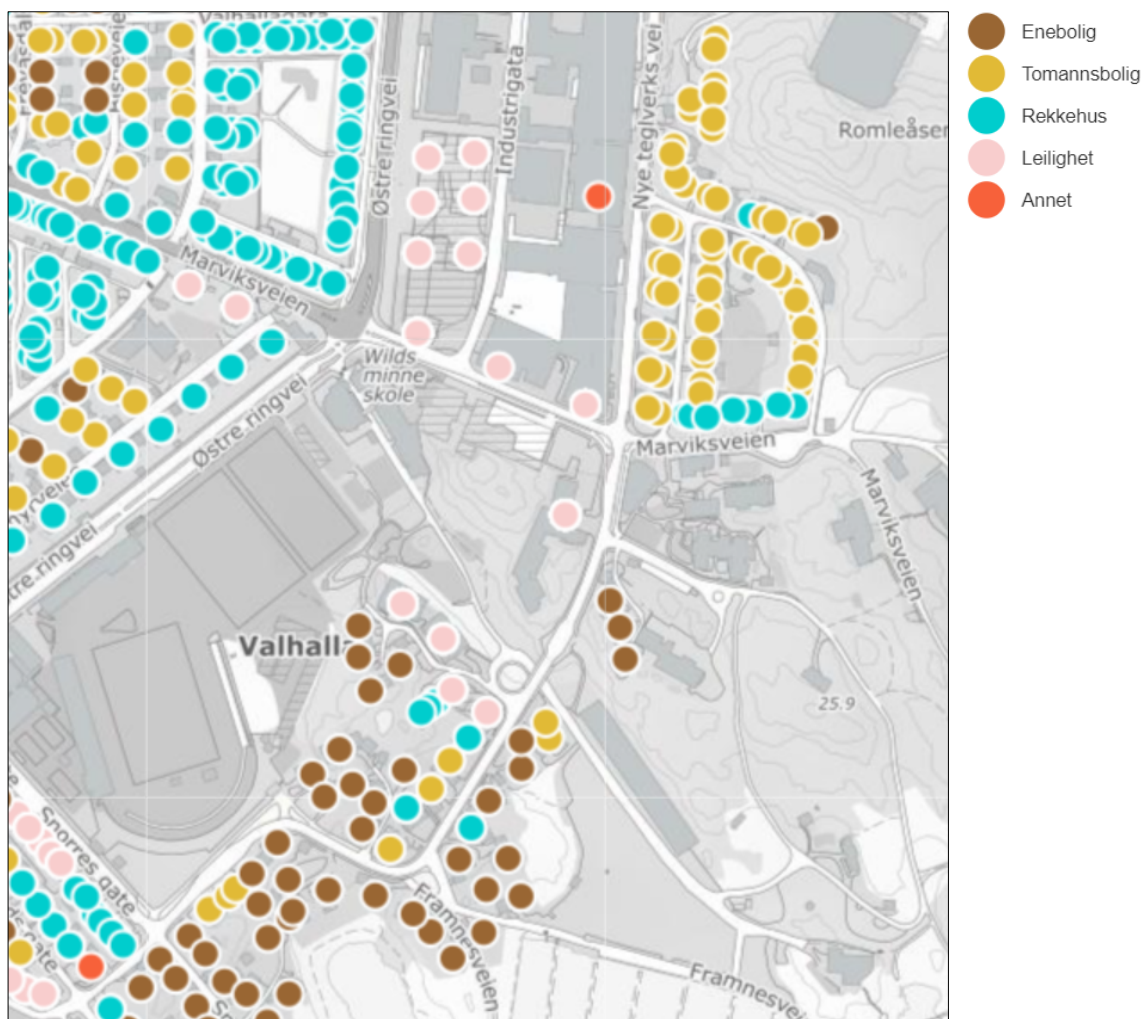
kl. 09:00

kl. 11:00

Figur 19b: Sol-/skyggestudier 23. september med trær

4.4. Boligtilbud og bomiljø

Figuren under viser boligtyper i nærområdet, hentet fra matrikkelen. Figuren viser at det er hovedvekt av tomannsboliger nordøst for planområdet, mens det er en hovedvekt av eneboliger i sør og rekkehus i vest. Nærområdet har også noen leilighetsbygg. En del av disse ligger ved nye Marvika torv.



Figur 20: Boligtyper i nærområdet

Reguleringsbestemmelsene fastsetter at det skal være en variert leilighetssammensetning. Foreliggende skisseprosjekt har til sammen 92 enheter i varierende størrelser (fra ca. 50 m² til 150 m²). Det varierer også i boligtyper, med både leiligheter og townhouses. Variasjon i boligtyper og -størrelser er sikret i bestemmelse 1.1.1.

4.5. Samferdselsanlegg – mobilitet

Det er utarbeidet en mobilitetsplan i forbindelse med planarbeidet. Denne følger planen i vedlegg 6.1. Mobilitetsplanen redegjør for både dagens situasjon og fremtidig situasjon, samt spesielle forhold som må utredes særskilt – slik som trygg skolevei. Avslutningsvis vurderes prosjektet opp mot anbefalte tiltak i mobilitetsplanen for å søke størst mulig måloppnåelse i forhold til trygg og miljøvennlig transport. Generelt sett vurderes prosjektet å være godt utarbeidet og tilpasset opp mot anbefalingene for blant annet fotgjengere, syklistene og kollektivtransport.

Dagens inn- og utkjøring i Nye teglverks vei fjernes og erstattes av ny adkomst til parkeringsanlegg fra Marviksveien. Nyskapt trafikk vil dermed i hovedsakelig skje i Marviksveien og krysset Marviksveien / Nye teglverks vei. Trafikken er estimert til 93 ÅDT, en økning på ca. 20 ÅDT fra dagens situasjon. Samlet sett vurderes dette som lavt.



Figur 21: Trafikk fra planlagt prosjekt

Langs Marviksveien reguleres bredt fortau, som viderføres ned langs Nye Teglverks vei mot bussholdeplassen, Bertesbukta.

Det er kort gangavstand til eksisterende bussholdeplasser. Bussholdeplass ved Bertesbukta er i umiddelbar nærhet, Her går busslinje 13 (mellom Grimsmyra, kvadraturen og Lund). Det er også bussholdeplass like ved Marvikskrysset, ca. 200 meter unna, hvor busslinje 15 går mellom UiA, Lund, Kvadraturen, Grimsmyra og Tinnheia.

Lund er en sykkelvennlig bydel med relativt flatt terreng, og sammenhengende nettverk av fortau mellom viktige knutepunkt og planområdet. Dette gjør at fremtidige beboere vil kunne reise trygt og miljøvennlig langs adskilt areal fra vei. Avstanden til viktige daglige funksjoner er svært kort, noe som sammen med et veletablert gangnettverk, gjør at man enkelt kan nå daglige funksjoner til fots og med sykkel, i tråd med nullvekstmålet.

Hovedadkomsten er via Østre ringvei. Det er også mulig å benytte Nye teglverks vei i sør- og nordgående retning. På grunn av enveisregulering av Marviksveien, vil kjøring ut av området skje via krysset Marviksveien / Nye teglverks vei og nordover langs Nye teglverks vei, som mest naturlige kjøremønster.

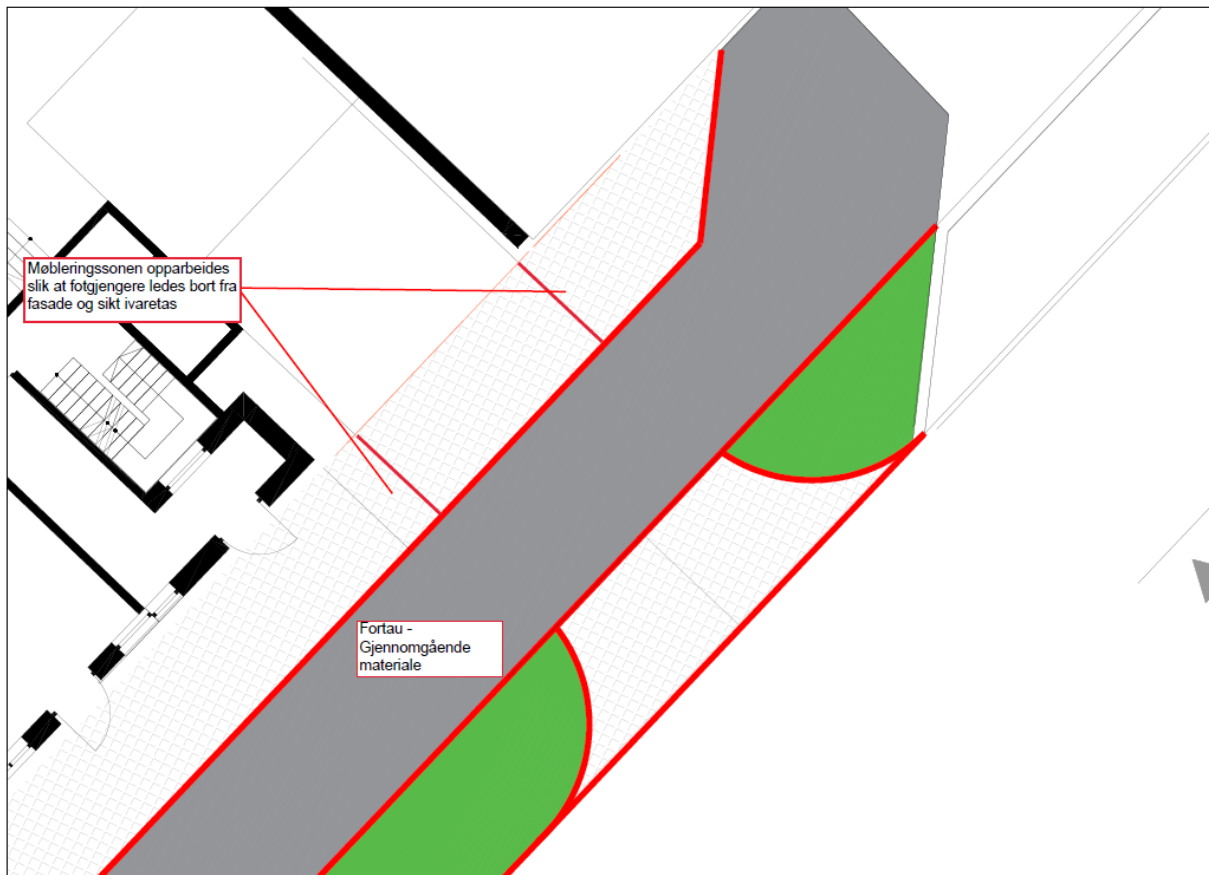
Varelevering skjer i fellesskap med varelevering til flerbrukshallen. Dette vil minske trafikk av tunge kjøretøy i området og være et positivt tiltak med hensyn til myke trafikanter og trygg skolevei.

Gjeldende kommuneplan for Kristiansand angir en parkeringsdekning på 1 bilparkeringsplass og 0,25 gjesteparkeringsplasser, samt minimum 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet. Forslag til ny kommuneplan angir maksimalt 1 bilparkeringsplass, 0,2 gjesteparkeringsplasser og minimum 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet. Med bakgrunn i prosjektets plassering, er det avklart at det vil være tilstrekkelig med 0,9 bilparkeringsplasser og 0,1 gjesteparkeringsplasser per boenhet innenfor området. Sykkelparkering planlegges i tråd med kommuneplanens krav. Det avsettes min. 2 sykkeloppstillingsplasser pr. boenhet og min. 0,5 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA forretning/tjenesteyting/ bevertning (for ansatte) i parkeringskjeller. Sykkeloppstillingsplasser skal være tilpasset ulike typer sykler, som lastesykkel, sykkelvogn mv. med lademuligheter og låsbare løsninger. I tillegg skal 50 sykkelparkeringsplasser være for kunder og besøkende og plasseres på bakkeplan og i tilknytning inngangspartier.

Parkering løses i hovedsak i parkeringsanlegg i bakkant av næringsarealer og boliger i KBA. Planforslaget legger også til rette for at det kan etableres noen parkeringsplasser i Nye teglverks vei. Disse er for næringen i området.

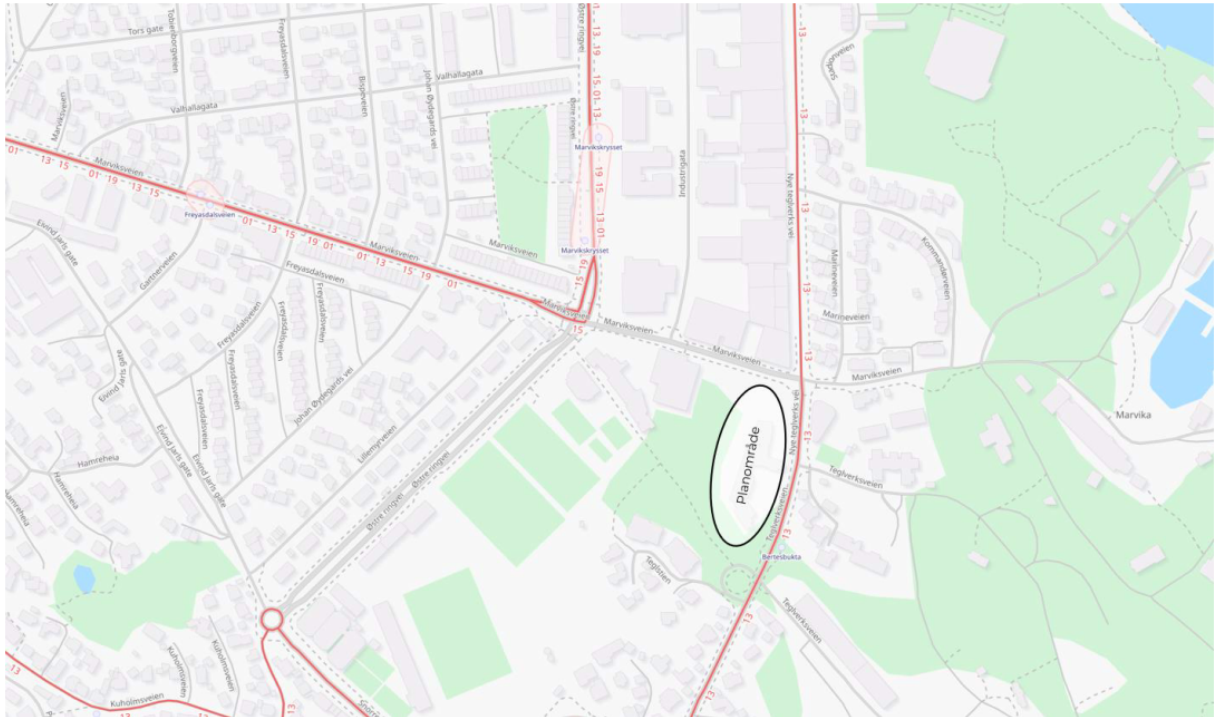
Det er utarbeidet et temakart for skolevei og mobilitet for myke trafikanter i området. Temakartet er vist i figuren under.

Nedenfor vises utformingen av området rundt inn/utkjøring til parkeringskjeller ift. hvordan trafiksikkerhet ivaretas. Endelig løsning vil avklares i forbindelse med detaljprosjekteringen (teknisk plan).



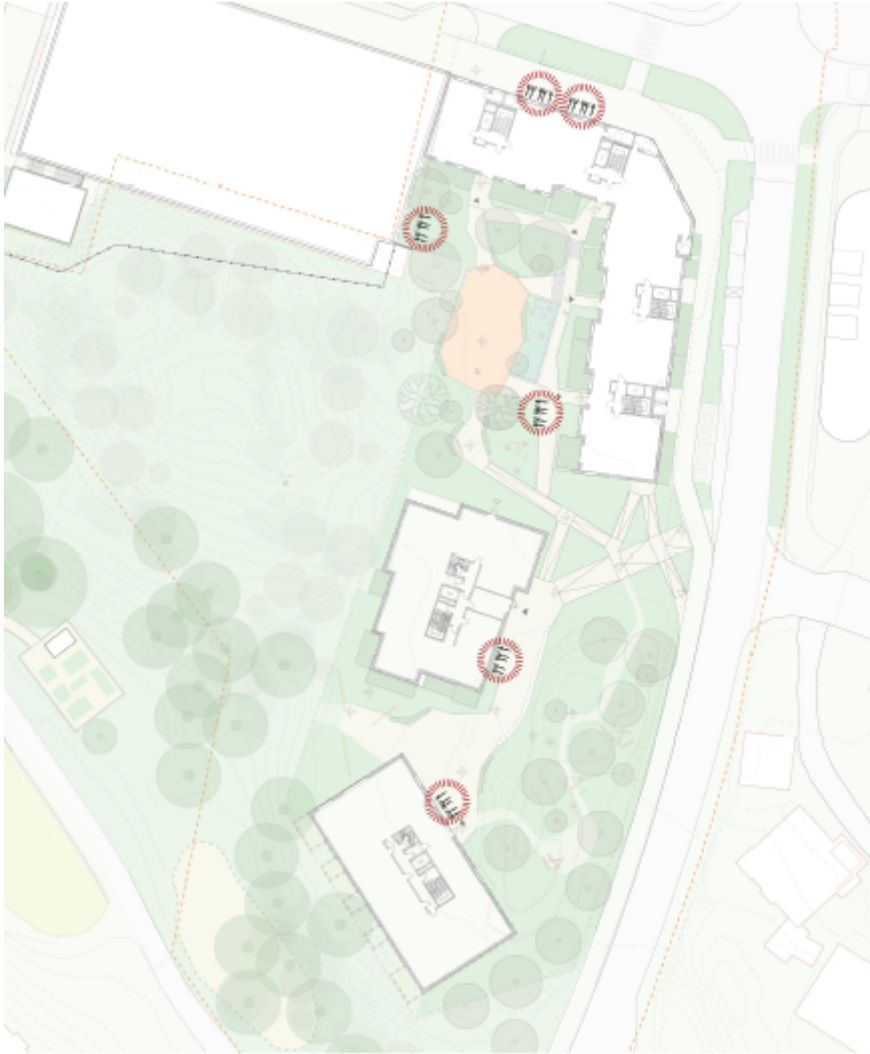


Figur 22a: Skolevei og mobilitet for myke trafikanter



Figur 22b: Utklipp av OSM Transport-kart som viser gangveier og snarveier som stiplede linjer sett i sammenheng med busslinjer i rødt

Utendørs sykkelparkering er plassert som vist på figur 22c, i tilknytning inngangspartier. Innendørs sykkelparkering er plassert i 1.etg/kjeller og u-etasje. Lastesykkel og sykkel m/ vogn er vist plassert i 1.etg/kjeller med adkomst via ramper. Adkomst innvendig sykkel i U1 er via heis. Adkomst innvendig sykkelparkering er vist på s. 61 og 62 i illustrasjonsprosjektet.

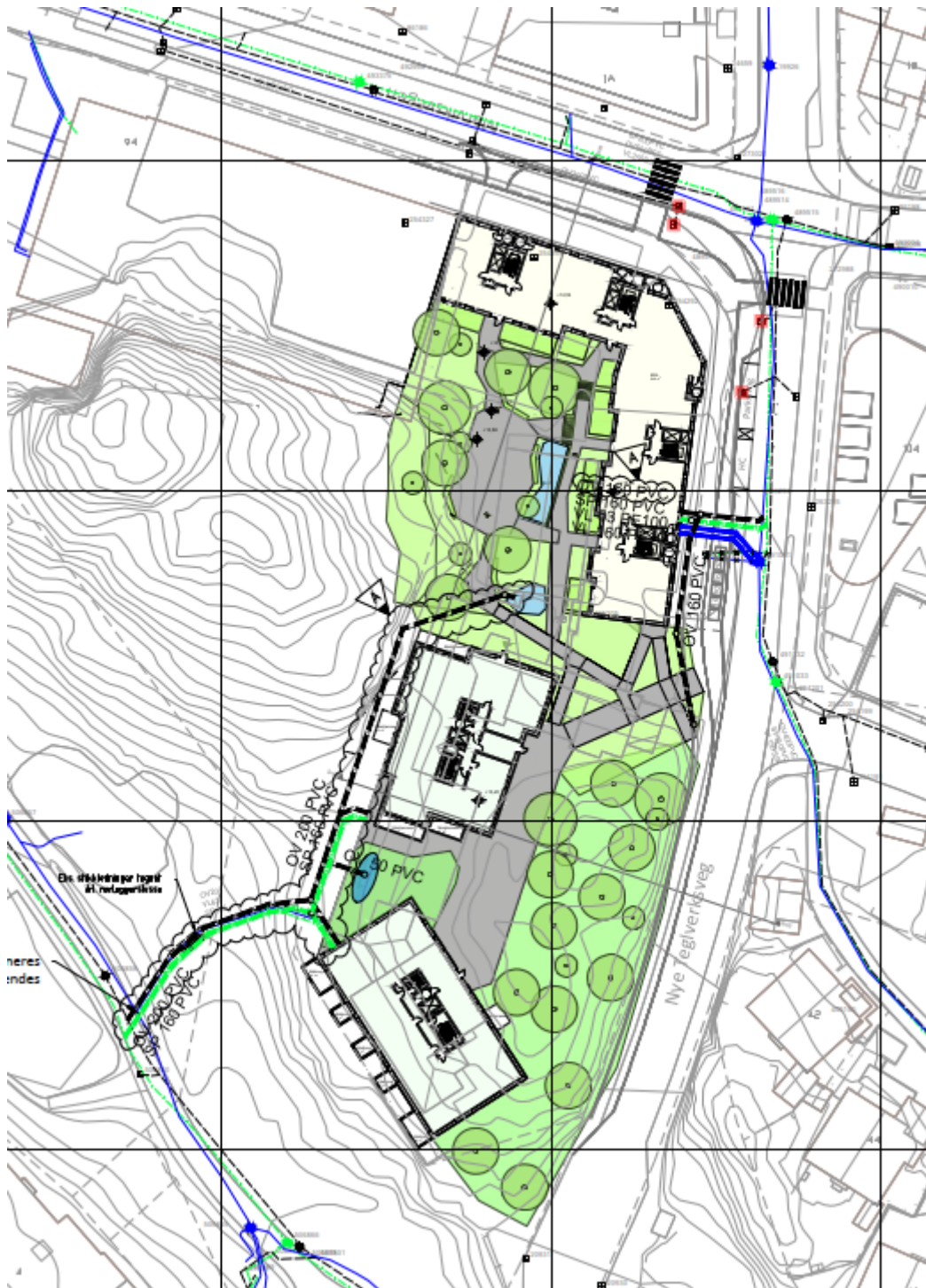


22c Plassering av utendørs sykkel parkering

4.6. Teknisk infrastruktur

Det ligger i dag vannledning Ø250SJK i Marviksveien, og Ø150SJK i Nye teglverks vei. Det ligger også spillvannsledning Ø200PVC i Marviksveien, og Ø160PVC i Nye teglverks vei. Tilkobling til bygg etableres i Nye teglverks vei. Når det gjelder spillvann, må etasjer med gulvhøyde under ca. kote +8,0 meter pumpes.

Eksisterende vannkum benyttes for tilkobling til sprinkelvann. Brannvannskrav er 50 l/s fordelt på minimum to uttak. Det vises til eget brannvannsnotat.



Figur 23: Vann, avløp og drenering

Avfallshåndtering skal etableres som nedgravde løsninger innenfor felt f_RA. Løsningen skal følge den til enhver tid gjeldende avfallstekniske normen for Kristiansand kommune. Avfallsløsningen skal være felles for alle beboerne i planområdet, og etableres langs Nye teglverks vei. Det etableres en lomme for henting av avfall, i forlengelse av regulert parkeringsareal til gjesteparkering. Løsningen er regulert i plankart og bestemmelser, og illustrert her. Dunker for næringsavfall plasseres i parkeringskjeller og trilles opp ved tømning. Plassering på hentedagen vil fremkomme av teknisk plan.



Figur 24: Plassering av avfallshåndtering

4.7. Overvannshåndtering og blågrønne løsninger

Eiendommen er i dag bebygd med studentboliger og betydelig parkeringsareal. Tak og asfalterte flater utgjør dermed den største delen av eiendommen. Ved utbygging av området, vil eiendommen generelt sett inneholde mer permeable flater enn i dagens situasjon. Da det også etableres parkeringsanlegg under deler av gårdsrommet, vil likevel infiltrasjonsevnen reduseres noe for de permeable flatene.

Det ligger i dag overvannsledning Ø400 PVC i Nye teglverks vei og Ø500BTG i Marviksveien. Tilkobling til bygg etableres i Nye teglverks vei. Det forutsettes imidlertid

at det ikke slippes ut mer overvann fra eiendommen i fremtiden, enn det som gjøres i dagens situasjon. Overvann skal håndteres på egen eiendom, og i hovedsak i åpne løsninger.

Overvannsnotatet deler utbyggingsområdet inn i fire deler, og foreslår etablering av selvstendige fordrøyningstiltak innenfor hvert av delfeltene. Foreslåtte tiltak er ikke bindende, men kan erstattes av tilsvarende avbøtende tiltak i en fremtidig situasjon. Det foreslås blant annet regnbed i gårdsrom og fordrøyning på tak. Notatet angir også fordrøyning under bakken som et mulig alternativ.

Foreslåtte avbøtende tiltak vil kunne bidra med kvaliteter for beboerne i området. Regnbed og beplantning er estetisk pent å se på, og vil kunne bidra positivt til den mentale helsen. I tillegg kan vann brukes i lek og til rekreasjon.

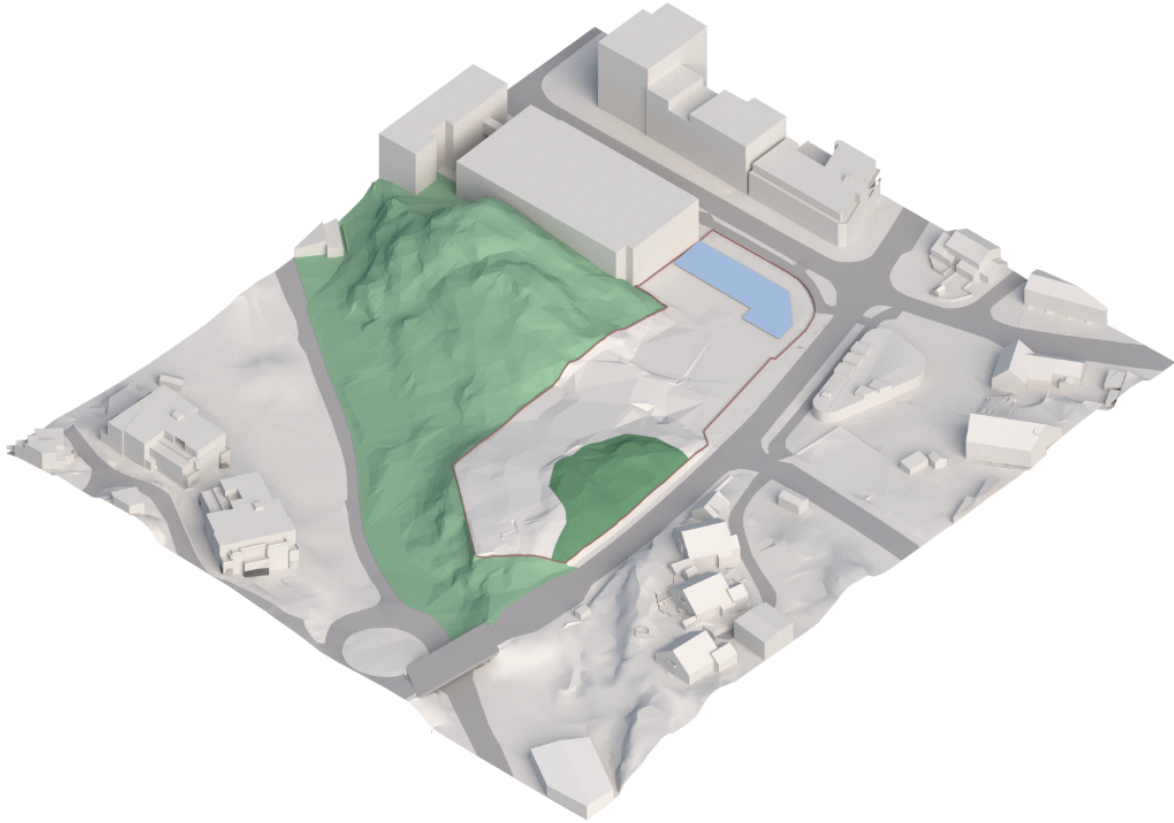


Figur 25: Eksempel på regnbed i gårdsrom

Det vises til utarbeidet overvannsnotat i sin helhet, samt tegning G001 og G002, i vedlegg 6.4.

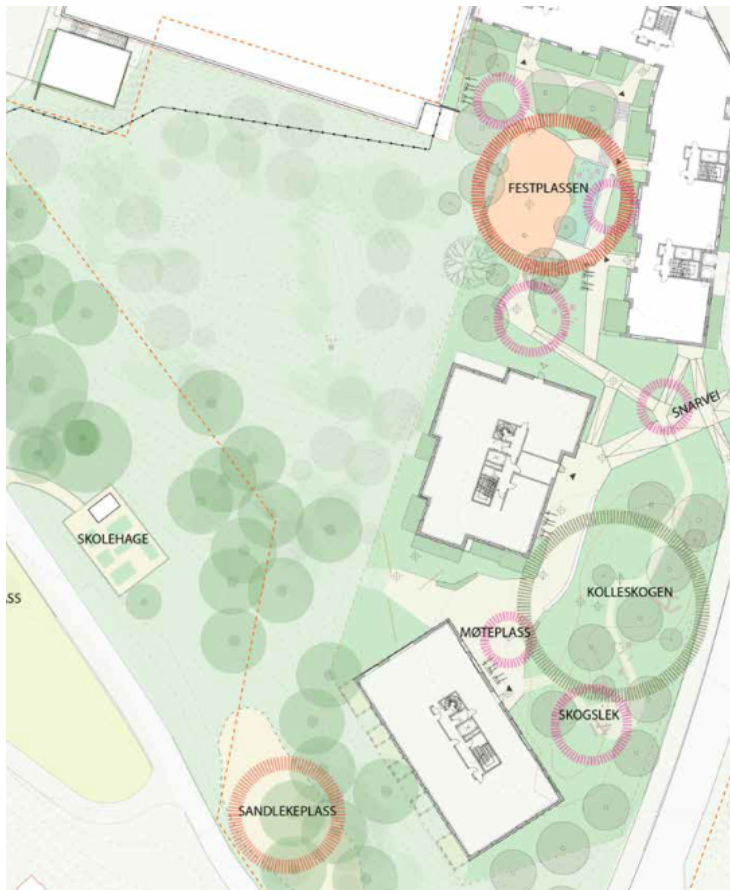
4.8. Grønnstruktur

Planområdet omfatter både «lille kollen» og «store kollen». Planen har få konsekvenser for grønnstrukturen innenfor planområdet, da den i all hovedsak viderefører eksisterende grønnstruktur. Kollene skal beholdes som del av grønnstrukturen, slik at funksjonen som friområde opprettholdes. Fra «store kollen» og mot Gleodden i øst, er det et mer eller mindre sammenhengende grøntområde. Dette knytter seg også på Bertesbukta, Marvika og Romleåsen. Beboerne har dermed god tilgang på grøntområder, både i umiddelbar nærhet og i gangavstand fra planområdet.



Figur 26: «Store kollen» og «lille kollen» vist med grønt

«Lille kollen» skal beholdes mot Teglverksveien, med enkelte tilpasninger mot bebyggelsen for å sikre gode overganger og best mulig tilgjengelighet. Bevaring av trær og vegetasjon er sikret i planens bestemmelser for «Store kollen» og «lille kollen».



Figur 27 Grønn beplantning og opphold

Gårdsrommet opparbeides med grønn beplantning, blågrønne elementer og soner for opphold og rekreasjon.

4.9. Sosial infrastruktur (barnehage-, skole-, helse- og kulturtilbud)

Det er god barnehagekapasitet i området. Dette gjelder også skoleplasser, både på barne- og ungdomstrinnet. Wilds Minne skole er under utbygging og vil ha økt kapasitet fra 2024. På ungdomstrinnet er kapasiteten utvidet siden skoleåret 2021/2022.

Planområdets nærhet til sentrum og Marviksletta bydelssenter, innebærer tilgang til rikholdig helsetilbud, kulturtilbud, tjenesteyting, forretninger og arbeidsplasser. Marvika torv, samt planlagt utadrettede virksomheten i 1. etasje i planområdet, vil kunne styrke tilbudet ytterligere. Planområdet ligger også tett opp mot Roligheden fritidsklubb og Rosegården teater, med tilhørende fritidstilbud.

4.10. Barn og unges interesser

Det er utarbeidet et medvirkningsopplegg for barn og unge i forbindelse med planarbeidet. Medvirkningsopplegget omfatter Roligheden gård barnehage, Wilds Minne skole, Oddemarka skole og Lund fritidsklubb, i tillegg til Rosegården teater og opplegg for beboere, grunneiere og andre interessenter. Det er gjennomført medvirkningsopplegg med Wilds Minne skole i juni 2023. Roligheden gård barnehage ønsket ikke å delta på foreslått opplegg.

Ved Wilds Minne skole deltok elevrådet på medvirkningsopplegget. Det ble gjennomført en kort presentasjon av prosjektet, etterfulgt av en «walk and talk». «Walk and talk»-økta gikk fra skolen, forbi kvartalslekeplassen og opp til planområdet. På veien kom det

innspill om hvor barna leker og oppholder seg både i skoletiden og på fritiden. Det kom også innspill til hva barna eventuelt kunne ønske seg i området, som f.eks. trampoline og slenghuske.

Planområdet omfatter store deler av «store kollen», som ligger mellom eksisterende studentboliger og Wilds Minne skole. Denne kollen er i bruk av barn og unge i nærområdet, både i skoletiden og på fritiden. «Lille kollen» er imidlertid lite brukt av barn i området.

Den store kollen skal bevares, og vil dermed kunne brukes av barn og unge også etter gjennomført utbygging.

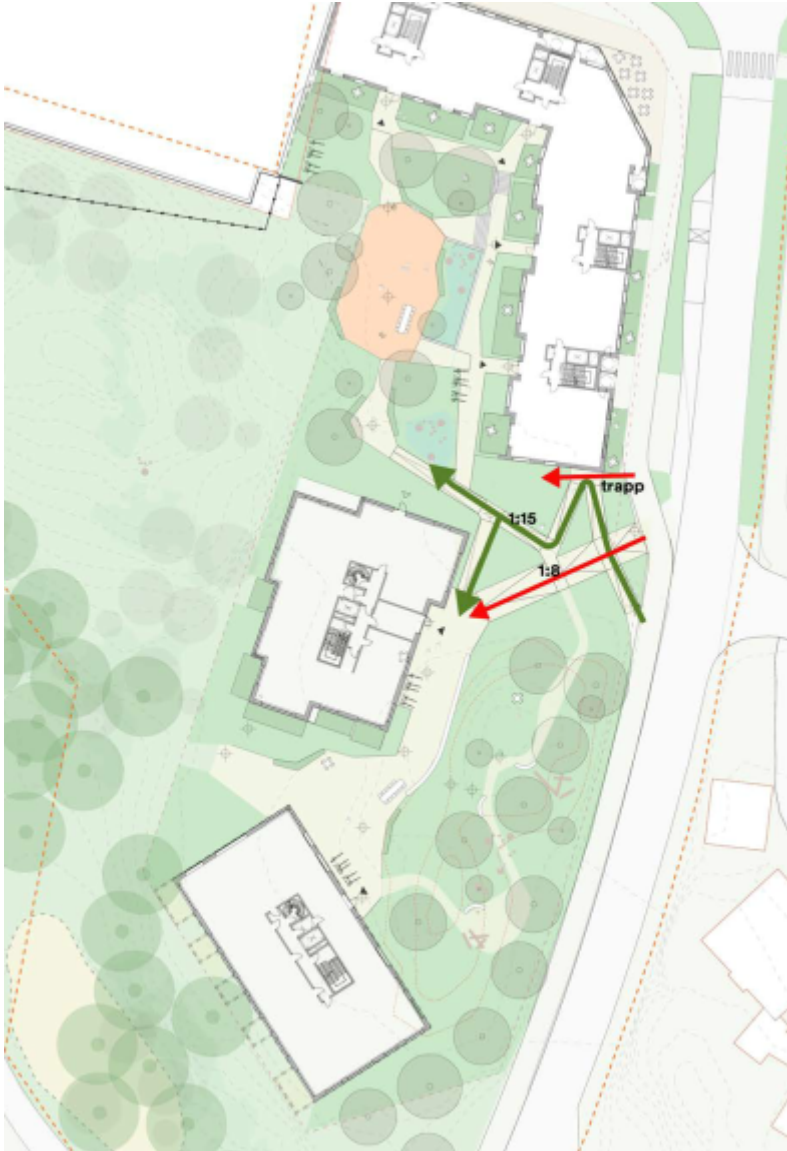


Figur 28: Leke- og oppholdstilbud for barn og unge i området

Planområdet ligger tett opp mot Wilds Minne skole, Roligheden barnehage, kvartalslekeplass og sandlekeplass. Tilbudene til barn og unge i området er gode, og vil forbedres ytterligere av planforslaget.

4.11. Universell utforming

Boligene i byhusene har direkte trinnfri adkomst til trapp- og heishus fra gata, parkeringsanlegget og gårdsrommet. En universelt utformet rampe går fra Nye teglverks vei og opp til skogshusene, og tilgjengeliggjør terrenget mellom de to kollene. Skogshusene har også universelt utformet adkomst til parkeringsanlegget.



Figur 29: Universelt utformet adkomst fra Nye teglverks vei

Store deler av de felles uteoppholdsarealene legges på lokk over parkeringsanlegg. Arealene vil følge krav til universell utforming, og være tilgjengelig for alle beboerne i planområdet.

4.12. Kulturminner

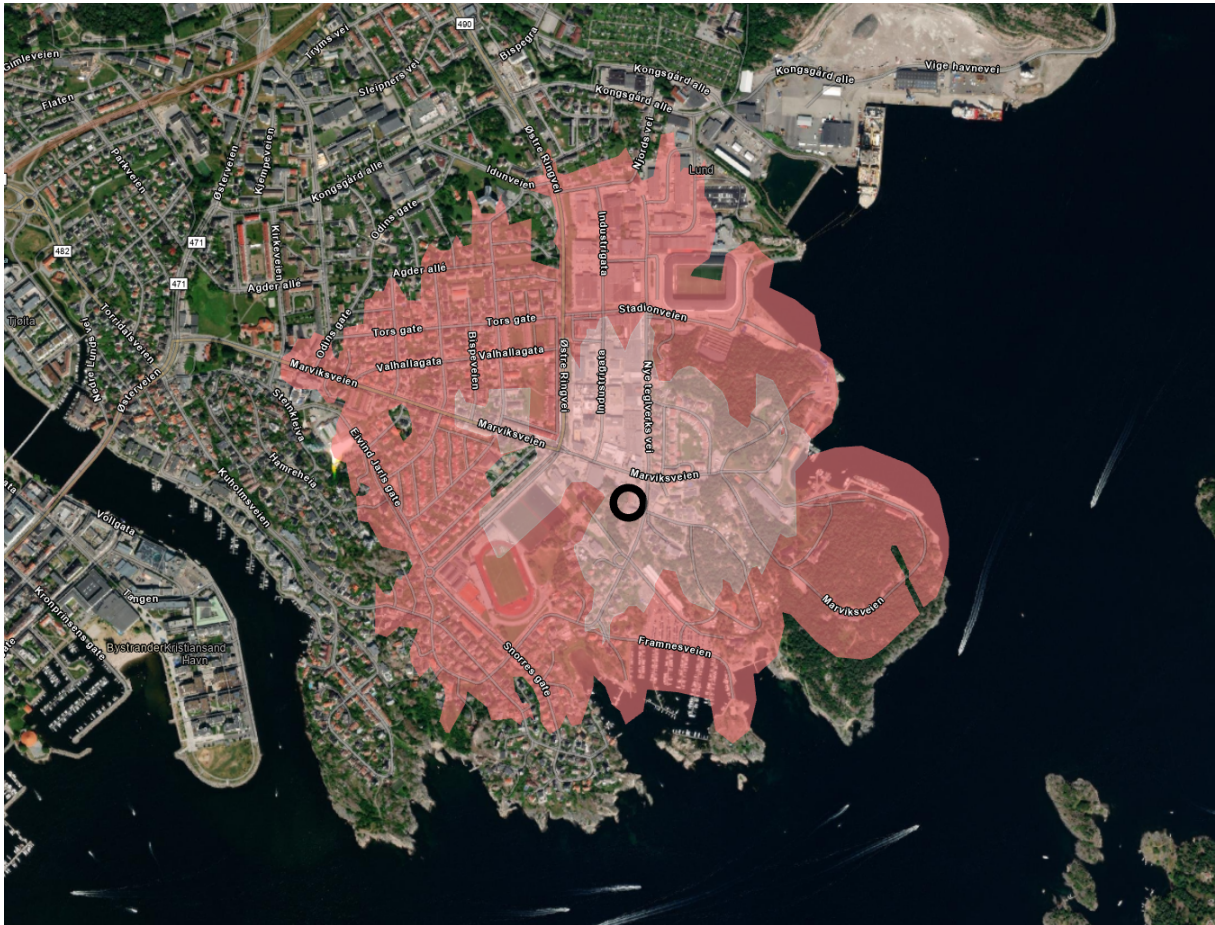
Det er ikke registrerte kulturminner innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Tiltak i reguleringsplanen vil dermed ikke påvirke kulturminner i området.

4.13. Næringsinteresser

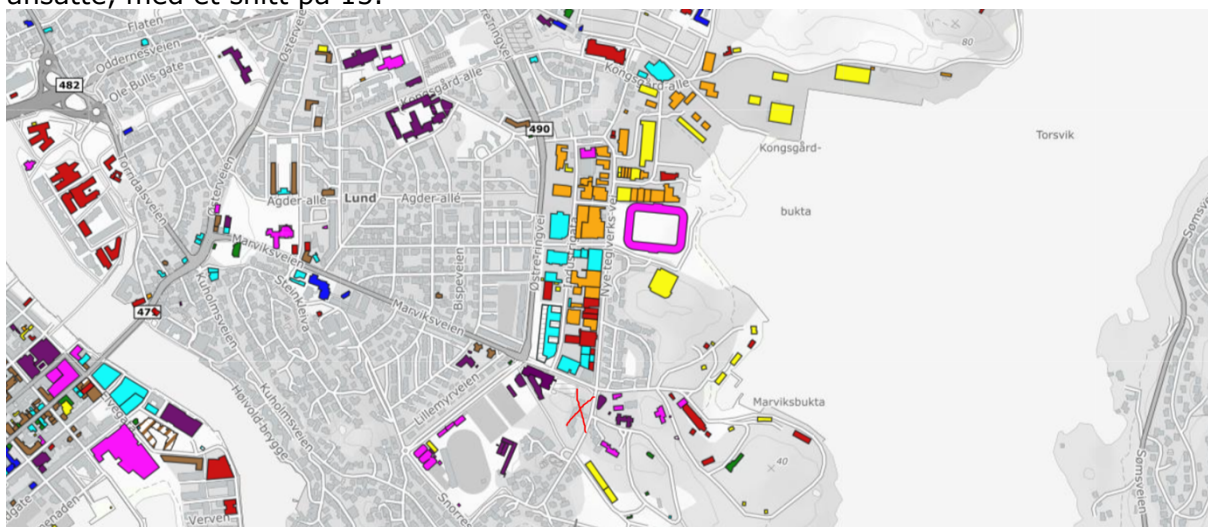
Planen følger opp føringene i områdeplanen om utadrettet virksomhet i 1. etasje mot Marviksveien. Skisseprosjektet foreslår å avsette ca. 150 m² arealer for forretning/bevertning/tjenesteyting, samt arealer for sekunderfunksjoner i kjeller (lager, garderober og pauserom).

Det er gjennomført en næringsanalysen som underlag for vurdering av behov for nye næringsarealer. Analyseområdet er definert som influensområdet fra Roligheden

Panorama innen 10 minutters gange, vist med rødt i kartet under. Nettverksanalysen viser at hele bydelscenteret Marvika torv er innenfor 5 minutter gange, og at majoriteten av områdeplanen for Marviksletta er innenfor 10 minutter gange. Kundegrunnlaget til Roligheden panorama er også innenfor samme kundekrets som Marvika Torv.



Nærområdet har en rekke bedrifter konsentrert rundt Industrigata. I alt 222 bedrifter er registrert i området med totalt 3 529 ansatte. 70 % av bedriftene har mellom 2 og 50 ansatte, med et snitt på 15.



Figur 1 Alle næringsbygg i nærheten av planområdet er vist med farge. Lokalisering av planområdet er vist med rødt kryss. Kilde: Kartverket, Brønnøysundregisteret

Bransjebredden preges av de fire største kategoriene som til sammen utgjør 70 % av næringsaktiviteten. Av dette utgjør tjenesteyting (25%), varehandel (23%), helse og sosialtjenester (12%) og bygg- og anlegg (10%). Videre viser kartleggingen at det er et rikt og variert utbud av publikumsrettede virksomheter i området i dag, og med etablering av Marvika torv styrkes utbudet ytterligere. Områdeplanen og detaljplanen for Marvika torv hjemler også betydelig arealer for forretning og tjenesteyting.

Analysen konkluderer med at behovet for ytterligere næringsareal er minimalt.

4.14. Risiko- og sårbarhetsanalyse

Sjekkliste for risiko- og sårbarhetsanalyse er fylt ut og følger i vedlegg 3. Sjekklisten viser at det ikke er risiko- og sårbarhetsforhold av betydning for planarbeidet innenfor området. Det er likevel lagt inn en bestemmelse om at fallsikringstiltak skal være ferdig opparbeidet før det gis igangsettingstillatelse til tiltak innenfor planområdet, dersom det er aktuelt.

4.15. Luftkvalitet

Som nevnt i beskrivelsen av dagens situasjon, ligger planområdet utenfor forurenset område, jf. Kristiansand kommune luftsonekart. Planforslaget vil heller ikke påvirke luftkvaliteten i området i særlig grad, og det vurderes derfor at det ikke er behov for ytterligere utredninger i forbindelse med planarbeidet.

4.16. Lyd og støy

Det er utarbeidet en støyrapport i forbindelse med planarbeidet. Rapporten tar for seg veitrafikkstøy i området, med beregninger av hvordan dette vil påvirke planlagt skisseprosjekt.

Beregningene i rapporten viser at byhusene langs Marviksveien og Nye teglverks vei vil få støynivå over anbefalt grensverdi på fasader. Bygningene vil imidlertid fungere som en støyskjerm, og får derfor stille side mot sør og vest. Man vil dermed kunne oppnå tilfredsstillende støynivåer ved riktig utforming av planløsninger.

Skogshusene og uteoppholdsarealene ligger utenfor støysoner fra veitrafikk, og påvirkes dermed ikke av dette.

Det er behov for moderate fasadetiltak i støyutsatte fasader, for å oppfylle krav til innendørs støy i teknisk forskrift. Dette må dimensjoneres ved rammesøknad.

Det vises til støyrapporten i sin helhet i vedlegg 6.2.

4.17. Anleggsfasen

I anleggsfasen skal arbeidene forholde seg til de nasjonale støyretningslinjene angitt i T-1442. Plan for anleggesgjennomføring og trafikkavvikling i anleggsperioden utarbeides og behandles sammen med teknisk plan.

Bygge- og anleggsvirksomheten bør ikke gi støy som overskrider støygrenser, gitt i T-1442. Dersom prognoser viser overskridelser, bør det gjøres avbøtende tiltak for å redusere støynivå og bedre forholdene for berørt støyfølsom bebyggelse. Å planlegge arbeidene på en måte som gir minst mulig støyulempen for beboerne i nabolaget er en viktig forutsetning for å kunne begrense støyplage og bør være del av plan for anleggsgjennomføringen. Gode rutiner for dialog og varsling bør også beskrives. Trafikkavviklinga beskrives i plan for anleggsgjennomføring. Viktige prinsipper for planen vil være:

- Fokus på å ivareta gående og syklende og legge til rette for en trygg skole- og barnehagevei.
- Sikre adkomst til alle berørte eiendommer i anleggsfasen.
- Alle midlertidige adkomster må dimensjoneres i tråd med gjeldende vegnormaler
- Være sikker på at det er riktige siktsoner ut fra anleggsområdet.
- Særlig tett samarbeid med skole, barnehage og beboere.

4.18. Forurensning

Som nevnt i beskrivelsen av dagens situasjon, er det ikke påvist forurensning i løsmasser innenfor planområdet, med unntak av i nærheten av antatt olje-/parafintank. Ved oppgraving av olje-/parafintank, skal en miljøgeolog vurdere om det er oljeforurensning og vurdere behov for supplerende prøver. Det settes som rekkefølgekrav i planens bestemmelser (6.1 c.) at før det gis rammetillatelse til bebyggelse og anleggsarbeid, skal foreligge godkjent tiltaksplan for å håndtere forurensning i grunnen.

4.19. Naturmangfold

Det er gjennomført en naturmangfoldsvurdering i forbindelse med planarbeidet. I henhold til denne, finnes det flere store eiketrær og furuer, samt ask, innenfor planområdet. I notatet anbefales det at de største eikene og de groveste furutrærne bevares. Unge individer av eik og ask, bør flyttes for å brukes i grøntområder når prosjektet ferdigstilles. Videre anbefales det at fremmede arter fjernes/bekjemper før anleggsarbeid tar til, og at fuglelivet hensyntas ved at arbeider som medfører høye, plutselig lyder unngås i hekketiden.

Naturmangfoldsvurderingen anbefaler at det utarbeides en miljøoppfølgingsplan for prosjektet senest ved rammesøknad. Denne bør oppdateres ved igangsetting. Det vises til naturmangfoldsvurderingen i sin helhet i vedlegg 6.11.

Trærne som anbefales bevart ligger i all hovedsak innenfor arealer regulert til grønnstruktur, og vil følgelig ikke berøres. Bevaring av terreng og vegetasjon er sikret i planens bestemmelser, 3.1 og 3.2. Når det gjelder fremmede arter, er det lagt inn en

bestemmelse om fjerning av disse. Bestemmelsen fastsetter også at nye masser som tilføres området skal være rene.

Morelltreet på parkeringsplassen, registrert i naturmangfoldsrapporten, kan ikke ivaretas, da det ligger midt i foreslått utbyggingsformål. Treet vil ikke bli erstattet innenfor møbleringssonen i KBA, da vi mener sonen er for smal. Det vil imidlertid etableres nye trær i grønn rabatten langs Marviksveien.

Eika (pkt 1 i rapport naturmangfold) og asketreet (pkt 19) blir også berørt av utbyggingen og må som utgangspunkt fjernes. Ask, pkt 19 ligger innenfor utbyggingsformålet og rotsystemet antas også å være ødelagt som følge av tiliggende anleggsarbeid. Mindre asketrær innenfor BB vil bli forsøkt flyttet. Dette er sikret i planens bestemmelser.

4.20. Klima- og miljøkonsekvenser

Bil- og sykkelparkeringsplasser

Planforslaget legger opp til 0,9 parkeringsplasser, samt 0,1 gjesteparkeringsplasser per boenhet innenfor planområdet. Sykkelparkering planlegges i tråd med kommuneplanens krav. Det avsettes min. 2 sykkeloppstillingsplasser pr. boenhet og min. 0,5 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA forretning/tjenesteyting/ bevertning (for ansatte) i parkeringskjeller. Sykkeloppstillingsplasser skal være tilpasset ulike typer sykler, som lastesykkel, sykkelvogner mv. med lademuligheter og låsbare løsninger. I tillegg skal 50 sykkelparkeringsplasser være for kunder og besøkende og plasseres på bakkeplan og i tilknytning inngangspartier.

Det vil etableres lademuligheter både for biler og sykler. Løsningene vil bidra til at det blir enklere å foreta miljøvennlige valg med hensyn til transport.

Bevaring av natur

Eksisterende grønnstruktur innenfor planområdet skal i hovedsak bevares. Reguleringsbestemmelsene forutsetter også at terreng og vegetasjon i hovedsak bevares innenfor areal regulert til friområde og naturområde. Planforslaget vil dermed ikke påvirke eksisterende natur i særlig grad.

Mikroklima

Det er utført en vindmikroklimaanalyse for Marviksveien 98. Analysen viser at det er en moderat økning i vindbelastningen på bakkenivå. Belastningen er imidlertid mindre enn det man vanligvis ser ved oppføring av høye bygninger. På indre områder mellom bygningene, viser analysen at vindbelastningen egner seg for sittende aktiviteter. Terrassene er noe mer utsatte, spesielt de som ligger høyere og lengst vestlige og nordøstlige deler av bygningene. Dette indikerer at det kan være behov for tiltak for å skjerme mot vind og forbedre utendørs komfort i disse områdene. Bruk av effektive vindskjerminstiltak, som vegetasjon eller permeable flater istendefor tette vegger, kan bidra til å redusere vindbelastningen som skape bedre forholdene for opphold utendørs. Det er satt som krav i planens bestemmelser om at situasjonsplanen skal vise avbøtende tiltak for oppholdssone mellom «skogshusene» i boligformålet. Oppholdssonen er utsatt for venturi-effekt (kanliseringseffekt). Det vises til vindmikroklimaanalyse i sin helhet i vedlegg 6.10.

Ombruk

I forbindelse med mulig riving av Marviksveien 98, er det gjennomført en ombrukskartlegging for å se på ombrukspotensialet for bygningsdelene. Kartleggingen viser at en rekke bygningskomponenter og utstyr er vurdert til å være egnet til ombruk. Rapporten trekker spesielt frem tegl, fjernvarmeanlegg, ventilasjonskanaler og kabelstiger. Rapporten belyser samtidig noen problemstillinger rundt gjenbruk av de ulike bygningskomponentene. I forbindelse med realisering av prosjektet, vil det gjøres en konkret avveining av hvilke bygningsdeler som skal ombrukes i prosjektet.

Det vises til ombrukskartleggingen i sin helhet i vedlegg 6.9.

BREEAM

Prosjektet planlegges som et mulig BREEAM-prosjekt. Det er ønskelig å utforme prosjektet slik at det oppnår sertifiseringen «very good». Dette forutsetter gjennomtenkte løsninger i alt fra energitilførsel og utearealer til utforming av bebyggelse og materialvalg.

4.21. Energiforbruk

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. I henhold til områdereguleringen, skal energiforsyning basert på fornybar energi utredes og andelen fornybar energi skal fastsettes. Det er utarbeidet en energiutredning for Marviksveien 98. Prosjektet er fortsatt inne i en tidlig fase. For å kunne si noe om det totale energibehovet, baserer energiutredningen seg på byggenes totale bruksareal og krav til energiramme iht. teknisk forskrift. Det anslås et totalt årlig energiforbruk på 950' kWh, fordelt på 560' kWh varmebehov og 390' kWh elektrisk behov. Energikilden til fjernvarmesentralen er i all hovedsak overskuddsvarme fra avfallsforbrenning og annen industri. Da dette er fra prosesser som gjennomføres uansett, blir ikke fjernvarme medtatt i klimagassregnskapet. Ved tilkobling på fjernvarmeanlegget, anslår energiutredningen at 97,6 % av varmebehovet forsynes ved hjelp av fornybare energikilder. Dette utgjør 57,5 % av det totale energibehovet for byggene.

Anslaget for mulig energiproduksjon ved hjelp av solceller på tak, anslås til å dekke 14,9 % av det totale elektriske behovet og 6,1 % av det totale energibehovet. Ved å kombinere fjernvarme og solceller, kan prosjektet potensielt dekke 63,6 % av det totale energibehovet med fornybare energikilder. I beregningene er det ikke tatt hensyn til andelen fornybar energi i elektrisitet levert til bygget.

Det vises til energiutredningen i sin helhet i vedlegg 6.8.

4.22. Kriminalitetsforebygging

Planforslaget legger til rette for økt aktivitet i området, ved at det etableres både næringsarealer i 1. etasje mot Marviksveien og krysset, og at det etableres boliger ellers i planområdet. Aktivitet «hele døgnet» er et viktig prinsipp for redusere risikoen for kriminalitet.

Reguleringsplanen og skisseprosjektet har stort fokus på kvalitet, både i bygg og utearealer. Forskning viser at estetisk pene områder har en lavere risiko for at det begås lovbrudd eller hærværk. Rekreasjonsarealene og fasilitetene innenfor planområdet, skal føre til at mennesker ønsker å ta i bruk arealene og at det skapes et trygt område. Flere boliger vil bli liggende på bakkeplan – enten mot gate eller gårdsrom, slik at kontakten mellom beboere, uteområder og gate blir større. Sammen med god belysning, vil dette også bidra til å forebygge kriminalitet.

4.23. Folkehelse

Planforslaget bygger opp under prinsippet om sosial bærekraft, som folkehelse faller inn under. Planområdet ligger sentralt plassert, med nærhet til barnehager, skoler, fritidsklubber, nytt bydelssenter og rekreasjonsområder i Marvika og Berthesbukta. I tillegg er det gang- og sykkelforbindelser til Kristiansand sentrum. Prosjektets plassering, med nærhet til hverdagslige gjøremål og gode gang- og sykkelveier, kan bidra til økt aktivisering og fysisk aktivitet.

Planområdet er planlagt med bebyggelse rundt et internt gårdsrom, som vil kunne skape en sosial møteplass for beboerne i området. I tillegg bevares den store og den lille kollen innenfor planområdet og vil kunne brukes til både lek, opphold og rekreasjon. I første etasje i byhusene mot Marviksveien og krysset Marviksveien / Nye teglverks vei, skal det etableres utadrettede virksomheter, som stimulerer til liv på gateplan. For å oppnå liv mot Nye teglverks vei, etableres forhager til boligene – som bidrar til økt trivsel og trygghet langs gata. Gangveien utvides og kjøreveien innskrenkes, slik at det skal være både trygt og enkelt for myke trafikanter å bevege seg i området.

4.24. Veinavn

Planområdet ligger langs Teglverksveien, Nye teglverks vei og Marviksveien.

5. GJENNOMFØRING AV PLAN OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Før det gis rammetillatelse til bebyggelse og anleggsarbeid innenfor planområdet, skal det foreligge godkjent landskapsplan og godkjente tekniske planer. Det skal også foreligge plan for håndtering av overvann og vegetasjon. Videre skal det foreligge støvvurdering før det gis igangsettingstillatelse til bebyggelse, og det skal være gjennomført ras- og fallsikringstiltak. Reguleringsplanen følger i tillegg opp rekkefølgekrav fra områdereguleringen, slik at relevant teknisk og sosial infrastruktur er ferdig opparbeidet eller sikret gjennomført før det gis igangsettingstillatelse til bebyggelse i området. Før det kan gis brukstillatelse til bebyggelse innenfor planområdet, skal samtlige trafikkområder, parkeringsanlegg, renovasjonsløsning og sandlekeplass være ferdig opparbeidet.

Ved å sette deler av rekkefølgekravene til brukstillatelse, vil anleggsperioden kunne intensiveres, slik at boliger kan bygges parallelt med infrastrukturen. På denne måten, blir eventuelle ulemper for naboer i en anleggsfase begrenset til et kortere intervall.

Planbestemmelsene innehar altså rekkefølgebestemmelser som sikrer rettidig utarbeidelse og behandling av detaljplaner, og at tekniske anlegg opparbeides og ferdigstilles til rett tid.

De økonomiske konsekvensene for kommunen er avgrenset til å gjelde det som følger av utbyggingsavtalen. Denne forutsettes inngått etter samme lest som for Marvika senterområde.

6. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

6.1. Oppstartsmøte

Det ble avholdt oppstartsmøte 31.03.2023. Viktige tema i dette møtet er oppsummert nedenfor, med en egen oppsummering av hvordan temane er fulgt opp i planen.

Høyder og utforming

Høydene i planområdet skal generelt sett holdes innenfor områdereguleringens bestemmelser. Dette betyr ikke nødvendigvis at fem etasjer flatt over er den beste løsningen. God tilpasning til omgivelsene og gode overganger til både den høyere bebyggelsen og småhusbebyggelsen er viktig. I tillegg er det viktig å ta hensyn til solforhold på omkringliggende områder.

Plassering av bebyggelse

Reguleringsplanen skal legge byggelinje i fasadelivet til skolen og flerbrukshallen, med bymessig bebyggelse som definerer gateløpet.

Terrengtilpasning

Det er viktig at bebyggelsen ikke kommer for nærme den lille kollen, slik at det er nok plass til å lage gode terrengoverganger. Det må også lages gode overganger til friområdet i vest.

Formål i 1. etasje mot Marviksveien

1. etasje skal bidra til byliv. Funksjonene skal være utadrettet og tilgjengelige for allmennheten. Det er viktig å tilrettelegge for fleksibilitet og store/dype nok arealer, med mulighet for sambruk f.eks. i form av felles garderober og spiserom.

Boligstørrelser

Prosjektet skal sikre en variasjon i boligstørrelser og -typer.

Bokvalitet

Det er viktig med fokus på bokvalitet også i de nederste etasjene, da det kan bli mørke utarealer utenfor boligene og med viduer med utsyn rett inn i en skråning.

Det er positivt med forhager mot veien i Nye teglverks vei, både for å skjerme beboerne mot innsyn og en bedre opplevelse av området for forbipasserende.

Uteoppholdsarealer

Alle boliger skal ha tilgang til privat uteoppholdsareal. Utearealer på lokk over parkeringsanlegg må ha tilstrekkelig jordoverdekning. Det sikres gjennom bestemmelse 1.1.2: Det skal sikres jorddekke på minst 0,7 meter tykkelse innenfor minimum 20 % av utearealene på bakkeplan. Resterende uteareal skal ha minimum 0,4m overdekning. Uteoppholdsarealene skal beplantes med trær og busker i ulike sjikt, herunder også vintergrønne planter.

Avgrensning av planområdet

Planområdet må utvides, slik at det tar med seg tilstøtende veiarealer og friområde mot skolen.

Grønnstruktur og lekeplasser

Eksisterende sandlekeplass i området kan brukes, men det må legges inn rekkefølgekrav i reguleringsplanen for eventuell videreutvikling av denne.

Det må lages gangforbindelser til sandlekeplass og nærmiljøpark fra/gjennom planområdet.

Kommunaltekniske anlegg

Sykkeltransport må hensyntas, og det må utarbeides et temakart som viser skolevei og mobilitet for myke trafikanter.

Det kan tas utgangspunkt i 3 meter fortausbredde i Nye teglverks vei. Det må i tillegg bygges fortau i Marviksveien og Teglverksveien langs hele planområdet. I Marviksveien må fortauet henge sammen med fortau langs Wilds Minne skole.

Avkjørselen til parkeringsanlegget må ha god sikt.

Busstopp ved krysset ved Marviksveien kan utgå.

Det må planlegges for nedgravd avfallsløsning. Denne skal følge avfallsteknisk norm, og plassering må fremkomme av planarbeidet.

Overvannshåndtering

Overvann skal håndteres lokalt. Bebyggelse og utearealer skal utformes med blågrønne løsninger som bidrar til fordrøyning av overflatevann.

Oppfølging av relevante temaer i planforslaget

Planforslaget følger opp alle tilbakemeldinger fra oppstartsmøtet, samtidig som det er valgt å utfordre områdeplanens høydebegrensning.

Foreslått bebyggelse varierer i høyde. Høydene er valgt med bakgrunn i byggenes plassering og påvirkning på omgivelsene. Bebyggelsen plasseres inntil flerbrukshallen, og det er regulert inn byggelinjer for bebyggelsen mot hallen og gata. 1. etasje mot Marviksveien skal ha utadrettet virksomhet, og det er regulert inn torg og fortau i forkant av dette for å sikre en bymessig utforming.

Den lille kollen bevares, men tilpasses noe mot skogshusene, slik at det skapes gode overganger. Det er regulert inn felles uteoppholdsarealer som omkranser bygningene, samtidig som det er sikret minimum 5 m² privat uteoppholdsarealer for alle boenheter. Uteoppholdsarealene skal opparbeides med grønn beplantning og jordoverdekning iht bestemmelse 1.1.2, for å bidra til overvannshåndtering.

Det er utarbeidet en mobilitetsplan i forbindelse med planarbeidet, som konkluderer med at det er gjort gode grep for myke trafikanter. Det etableres et bredt fortau og grønne buffersoner mot kjøreveien. I tillegg er avfallsløsningen lagt langs Nye teglverks vei, slik at det ikke er nødvendig å kjøre inn i planområdet ved tømming.

Kommunens forslag til planavgrensning er fulgt opp og tatt med videre.

6.2. Varsel om oppstart av planarbeid

Varsel om oppstart av detaljregulering for Marviksveien 98, ble sendt ut 25.04.2023. Frist for innsending av innspill var satt til 28.05.2023.

Det kom inn totalt ti innspill. Disse er oppsummert og kommentert under, og kan leses i sin helhet i vedlegg 5.

Offentlige instanser

Statsforvalteren i Agder, 30.05.2023

Statsforvalteren stiller seg bak kommunens vurderinger, blant annet vedrørende høyder, gjenbruk av bygningsmasse, og overganger mot regulert grønnstruktur og friområde, samt krav til utredninger og dokumentasjon.

Endringen av formål til bolig, vil øke belastningen på veinettet. Statsforvalteren vurderer derfor at områdeplanens parkeringskrav reduseres og/eller at bildelingsløsninger vurderes. Områdets trafikale tåleevne må legges til grunn for dimensjonering og detaljert arealbruk.

Støy

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at det er avgjørende at samtlige boenheter som ligger i støysone får tilgang til stille side. Retningslinje T-1442 anbefaler at bygge- og anleggsstøy vurderes i reguleringsplan. For å realisere planen i henhold til planinitiativ, forstår Statsforvalteren det slik at det vil være behov for omfattende anleggsarbeider. Støyutredningen bør derfor omfatte bygge- og anleggsfasen, i tillegg til støy fra trafikk og skole/flerbrukshall.

Vegetasjon

For å kunne ta vare på og sikre en god forvaltning av eksisterende vegetasjon/enkeltrær, anbefaler Statsforvalteren at viktige trær måles inn, og at helse og mekanisk styrke vurderes av sertifisert arborist. Informasjon om rotsystemet til det enkelte tre vil være essensielt i kartleggingen.

Det er registrert fremmede arter i planområdet, og Statsforvalteren ber derfor om at det gjøres rede for forekomster av fremmede arter. Planarbeidet bør ta høyde for å begrense risiko for spredning av fremmede arter i forbindelse med massetransport i anleggsfasen. Reguleringsbestemmelsene bør sikre at nye masser som tilføres området skal være rene, også med hensyn til å inneholde frø og/eller plantedeler fra uønskede fremmede arter.

Folkehelse og sosiale boformer

Statsforvalteren mener det er bra at kommunen i oppstartsmøtet har stilt krav om varierte boligstørrelser. Samtidig vil de oppfordre kommunen til å i større grad vurdere hvordan planarbeidet kan være med på å løse fremtidens utfordringer, jf. fremtidsbildet som er skissert for 2023 i Regionplan Agder 2030. Gitt området lokalisering og tilbud, samt veksten i antall eldre, vil Statsforvalteren oppfordre til plangrep som sikrer sosiale boformer og funksjonskrav, som gir attraktive felles uterom og tilpassede boliger for eldre med tjenestebehov. Prinsippet om universell utforming er sentralt i arbeidet. For å sikre gode løsninger, må planarbeidet tydeliggjøre mål, kriterier og funksjonskrav som blir grunnlaget for den videre prosjekteringen. Utforming som gir god tilgjengelighet, må fastlegges i plankart, bestemmelser og eventuelle retningslinjer.

Ny boligsosial lov trer i kraft 1. juli, og kommunen vil da i større grad måtte ta hensyn til og planlegge tilpassede boliger for vanskeligstilte. Et virkemiddel for å sikre gode oppvekst- og boforhold for alle, er å spre den kommunale boligmassen med tilpassede boliger. Statsforvalteren ber kommunen se på muligheter for tilpassede boliger i planen.

Annet

Utover temaene nevnt i avsnittene over, ber Statsforvalteren om at følgende vurderes og gjøres rede for i planarbeidet:

- Klima- og energiplanlegging
- Estetisk utforming / landskapsestetikk
- Barn og unges oppvekstsvilkår, herunder trygg adkomst for barnehage, skole og andre aktiviteter, samt lekearealer som er tilfredsstillende med hensyn til sikkerhet, omfang og lokalisering
- Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12

Forslagsstillers kommentarer:

Krav til bilparkering er redusert, slik at det legges opp til 0,9 parkeringsplasser og 0,1 gjesteparkingsplasser per boenhet innenfor planområdet.

Støy

Når det gjelder støy, vises det til utarbeidet støyrapport i vedlegg 6.2. I tråd med anbefalingene i denne, er det lagt inn bestemmelser som sikrer tilfredsstillende støyforhold for boligene i planområdet.

Bygge- og anleggsvirksomheten bør ikke gi støy som overskrider støygrenser, gitt i T-1442. Dersom prognoser viser overskridelser, bør det gjøres avbøtende tiltak for å redusere støynivå og bedre forholdene for berørt støyfølsom bebyggelse. Å planlegge arbeidene på en måte som gir minst mulig støyulempen for beboerne i nabolaget er en viktig forutsetning for å kunne begrense støyplage og bør være del av plan for anleggsgjennomføringen. Gode rutiner for dialog og varsling bør også beskrives.

Vegetasjon

Det er gjennomført en kartlegging av naturmangfold. Denne viser at det er flere store trær innenfor friområdet. Vegetasjon innenfor friområdet skal bevares, slik at disse ikke vil berøres av utbyggingen. Det er også registrert fremmede arter innenfor området, og det er lagt inn en bestemmelse om behandling av disse ved eventuell fjerning.

Folkehelse og sosiale boformer

Det legges til rette for variasjon i boligstørrelser. I tillegg tilrettelegges det for både leiligheter og townhouses, slik at prosjektet vil treffe personer i alle alders- og brukergrupper. Store deler av uteoppholdsarealene plasseres på dekke over parkeringsanlegg, og vil oppfylle krav til universell utforming. Det etableres rampe fra gate til gårdsrom, samt heis i alle bygg.

Annet

Temaene, som Statsforvalteren har listet opp, er omtalt i planbeskrivelsen.

Glitre Nett AS, 15.05.2023

Glitre Nett AS (GN) gjør oppmerksom på at det i planforslaget må tas hensyn til bestående anlegg og for anlegg som det er nødvendig for dem å etablere og drifte.

GN har etablert høyspent og lavspenntanlegg i området. Det er byggeforbudssone på 4 meter, dvs. 2 meter fra senter av 11 kV kabel (høyspentkabel) til nærmeste bygningsdel.

GN redegjør for inntegning på plankart, og hvordan dette skal gjøres i praksis. Samtidig gjøres det oppmerksom på at GNs ledninger ikke alltid er innmålt og at nøyaktigheten til traséer på kart vil variere. Bebyggelse og andre installasjoner langs traséen må alltid planlegges ut ifra målinger i marka.

I god tid før utbygging, skal det avklares hvordan nye bygningsområder i planområdet skal forsynes med elektrisk strøm. Det må også avklares i hvilken grad eksisterende ledninger/kabler eventuelt kan benyttes, om nye ledninger/kabler må legges og om det er behov for ny(e) nettstasjon(er). Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket.

Forslagsstillers kommentarer:

Innspillet tas til etterretning, og det opplyses samtidig om at byggeforbudssonen er fulgt opp i planen og skisseprosjektet.

Direkte berørte parter og naboer

Wilds Minne Skole – FAU, 27.05.2023

FAU har mottatt bekymringer fra flere foreldre knyttet til om utbyggingen ivaretar trygg skolevei. Dette føyer seg i rekken av bekymringer knyttet til Teglværksveien / Nye teglværks vei, som også har hatt omtale i media i senere tid fordi skoleveien oppleves utrygg. FAU Wilds Minne skole er bekymret for at planene om omregulering fra

studentboliger til leiligheter og næring vil forverre situasjonen ytterligere. Det stilles derfor spørsmålsteget ved om trafikksikkerheten for mange trafikanter og skolebarn er tilstrekkelig hensyntatt i planene.

Området er i dag i bruk til studentboliger, og det er få studenter som benytter seg av bil. En økning i antall beboere med tilhørende antall biler, vil prege trafikkbildet i stor grad. FAU er spesielt bekymret for økt trafikk i krysset Markviksveien / Nye teglverks vei.

Det er et stort antall mange trafikanter i form av skolebarn, barnehagebarn og foreldre som benytter krysset Markviksveien / Nye teglverks vei til og fra skole/barnehage. Det har vært meldt en rekke farlige situasjoner og nesten-ulykker fra bekymrede foreldre i krysset det siste året.

Den trafikale situasjon på søndre Lund er allerede under press. Veiene i området er fra en annen tid, og ikke bygget for å håndtere den fortetningen Lund opplever. Veiene er smale med varierende tilgang til fortau og mye gateparkering. I sum gir dette et uoversiktlig trafikkbilde. Beboere erfarer at trafikken fra industriområdet på Marvikssletta ikke nødvendigvis følger hovedveiene ved arbeidstidens slutt, men at også småveiene i stor grad brukes i retning sentrum. En utbygging som foreslått vil føre til en fullstendig overbelastning av småveiene, med den risikoen dette medfører for mange trafikanter – og da særlig barn som bor i området.

Sterk bekymring knyttet til utrygg skolevei er meldt fra foreldre til barn- og unges representant i plansaker. FAU Wilds Minne skole stiller seg bak denne bekymringen og håper kommunen og utbygger kan spesifisere helt tydelig hvordan trygg skolevei skal sikres for elever ved skolen. Konsekvenser av økt mengde biler og fartsgrense i området bør vurderes på nytt.

FAU peker på at adkomsten til de nye boenhetene fremstår å være i direkte konflikt med siste del av skoleveien og veien til flerbrukshallen. I tillegg minnes det om mulighetene for maksparkeering, da leiligheter i sentrumsnære områder med enkel tilgang til alle servicetilbud og godt utbygget kollektivtilbud kan bygges uten parkeringsplasser. Dette vil bidra til å realisere Kristiansand kommunes mål om å være en foregangskommune på grønn omstilling.

FAU Wilds Minne skole er også opptatt av at mest mulig av grønnstrukturen omkring skolen bevares slik den er i dag. Grøntområdene rundt studentboligene brukes til lek og skolearbeid hele året, og er det eneste området omkring den nye skolen som har bevart natur og naturlige grøntarealer. Bevaring av grønnstruktur understøttes av rikspolitiske retningslinjer, og FAU er bekymret for om de skisserte planene hensyntar grønnstrukturen som benyttes til lek i tilstrekkelig grad.

Avslutningsvis understreker FAU viktigheten av at elevrådet blir grundig orientert om planene og de ulempene dette medfører for elevene – både under og etter utbygging. Det er viktig at elevene får mulighet til å uttale seg, og at deres stemmer blir hørt.

Forslagsstillers kommentarer:

Det er planlagt innkjøring i parkeringsanlegg fra Marviksveien. Prosjektet vil derfor skape begrenset med trafikk i Teglverksveien / Nye teglverks vei. Det er ønskelig å avvikle trafikk til prosjektet så tidlig som mulig, slik at man begrenser trafikk forbi barnehagen, fritidsklubben og selve planområdet, samt i krysset Marviksveien / Nye teglverks vei. I tillegg vil trafikkforholdene for mange trafikanter forbedres, ved at det etableres et bredere fortau og en smalere kjørevei forbi planområdet. Dette vil kunne bidra til at bilene holder lavere fart, og at området oppleves tryggere å ferdes i.

Kollen/grøntområdet mellom dagens studentboliger og Wilds Minne skole skal beholdes, og eksisterende sandlekeplass skal oppgraderes i forbindelse med utvikling av prosjektet. Området vil kunne brukes relativt likt som i dagens situasjon.

Barn og unges interesser er svært viktig i planleggingen. Det er derfor gjennomført befaring sammen med elevrådet ved Wilds Minne skole. På befaringen fikk elevrådet svar på spørsmål, samtidig som deres innspill kan tas med videre i planarbeidet.

Wilds Minne skole – elevråd

Elevrådet er i hovedsak bekymret for at lekeområdene for barn på Lund blir færre, og at det blir mer biltrafikk. De gjør oppmerksom på at skråningen og kollen som grenser mot lekeområdet på nedsiden av planområdet har blitt brukt til lek både sommer og vinter, og at det også har fungert som en snarvei til lekeplassen og skolegården. Elevrådet er bekymret for at området skal bli privatisert, og at barna mister enda ett område på Lund. Antall elever ved Wilds Minne skole vil øke de neste årene, og dette er barn som også skal være ute og leke på Lund på fritiden. Barna trenger de grønntområdene som finnes.

Elevrådet peker på at området rundt skolen allerede har mange utbygde og prosjektert boliger. Dette fører til økt trafikk. Elevrådet er derfor bekymret for at utbyggingen av Roligheden Panorama vil føre til enda flere biler i området. Med nye leiligheter vil det bli flere biler både fra de som bor i området, og fra alle som kommer på besøk. Mange barn går forbi området til og fra skolen, og til og fra fritidsaktiviteter på ettermiddag og kveldstid. Elevrådet er derfor bekymret for at det kan skje ulykker når trafikken økes. På strekningen fra nedkjørselen til Bertes og bort til Marviksveien, holder bilene i dag høy fart. Elevrådet mener at farten i området rundt skolen bør senkes til 30 km/t.

Forslagsstillers kommentarer:

Kollen/grøntområdet mellom dagens studentboliger og Wilds Minne skole skal beholdes, og eksisterende sandlekeplass skal oppgraderes i forbindelse med utvikling av prosjektet. Området vil kunne brukes relativt likt som i dagens situasjon.

Det er planlagt innkjøring i parkeringsanlegg fra Marviksveien. Prosjektet vil derfor skape begrenset med trafikk i Nye teglverks vei. Det er ønskelig å avvike trafikk til prosjektet så tidlig som mulig, slik at man begrenser trafikk forbi barnehagen, fritidsklubben og selve planområdet. I tillegg vil trafikkforholdene for myke trafikanter forbedres, ved at det etableres et bredere fortau og en smalere kjørevei. Dette vil kunne bidra til at bilene holder lavere fart, og at området oppleves tryggere å ferdes i.

Roligheden gård barnehage, 26.05.2023

Roligheden gård barnehage ønsker å kommentere trafikksituasjonen i området, og som følge av det også planforslaget. En endring fra studentboliger til leiligheter, bidrar til både en økning i antall beboere og en ny type beboere i området. Det er færre studenter som har biler, og det er færre studenter som har besøk. En økning i antall biler, vil gjøre noe med trafikkbildet. Området blir nærmeste nabo til en barneskole, og er nærmeste nabo til barnehagen.

Det er nærmere 700 barn og enda flere voksne som beveger seg i grensen av planområdet, i nærheten av planområdet og noen også gjennom planområdet. Det betyr at trafiksikkerheten for myke trafikanter må ivaretas på en god måte. Både mengden biler, fartsgrense og hvordan gateløpene går, er med på å tilrettelegge for god trafiksikkerhet. Som følge av høy fart i området, mange myke trafikanter og et dårlig trafikkbilde, har fartsgrensen i nyere tid blitt redusert til 30 km/t i Teglverksveien / Nye teglverks vei. Bakgrunnen for nedjusteringen var gjentatte bekymringer meldt til veisjefen i kommunen, etter flere farlige situasjoner og nesten-ulykker med kryssende skolebarn i krysset Marviksveien / Nye teglverks vei. Krysset vurderes til å ikke være i stand til å håndtere ytterligere trafikk, med enveiskjørt adkomst til ny skole, flerbrukshall

og i tillegg som adkomst for 110 nye boenheter. Sterk bekymring knyttet til utrygg skolevei er derfor løftet til barn- og unges representant i plansaker.

Økt trafikk fører i tillegg til økt støy og forurensning i området, som er tett på uteområdene for barnehagen og skolen.

Forslagsstillers kommentarer:

Det er planlagt innkjøring i parkeringsanlegg fra Marviksveien. Prosjektet vil derfor skape begrenset med trafikk i Nye teglverks vei. Det er ønskelig å avvikle trafikk til prosjektet så tidlig som mulig, slik at man begrenser trafikk forbi barnehagen, fritidsklubben og selve planområdet. I tillegg vil trafikkforholdene for myke trafikanter forbedres, ved at det etableres et bredere fortau og en smalere kjørevei. Dette vil kunne bidra til at bilene holder lavere fart, og at området oppleves tryggere å ferdes i. For å begrense antall biler i området, er det også valgt å redusere kravet til parkeringsplasser i planområdet. Det legges opp til 0,9 parkeringsplasser og 0,1 gjesteparkeringsplasser per boenhet.

Sameiet Teglstien 4-8, 28.05.2023

Bebyggelsens tilpasning til området med tanke på høyder, plassering og utforming

Av tegningene fremgår det at bygningen nærmest sameiet vil bli ca. 31 meter og seks etasjer. Mønehøyden på SiA sitt nærmeste bygg er i dag ca. 23 meter. Økningen til seks etasjer medfører at sol- og lysforhold i sameiet vil bli forringet om morgenen og ettermiddagen. Dette mener sameiet er uakseptabelt, og ber derfor om at bygningen reduseres ned mot dagens høyde for SiA-bygget. Det samme gjelder for øvrige bygninger. Sameiet ber også om at det etableres en parkeringskjeller, da dette vil redusere antallet etasjer.

Barn og unges interesser (og beboernes interesser generelt)

Wilds minne skole er under bygging, og vil ha inntil 500 elever på grunnskolenivå når den er ferdig. I tillegg er Roligheden gård barnehage lokalisert overfor planområdet. Skolen og barnehagen bruker grøntområdene i området, som en del av aktivitets- og læringstilbudet. Grøntområdene mellom sameiet og SiA / Wilds minne skole, er blant de siste grøntområdene i området. Det er av stor betydning for barn, unge og beboere at grøntområdet ikke blir berørt av utbyggingen.

Trafikk og mobilitet

Det er i plangrunnlaget foreslått 85-110 boenheter, med tilhørende parkeringsplass per enhet. Dette vil medføre et stort trafikalt press på en allerede begrenset trafikall infrastruktur i området. I oppstartsvarselet er det redegjort for at utkjøring fra parkeringsanlegget skal skje i Marviksveien. Det vil være mange barnehagebarn og skolebarn i området morgen og ettermiddag. Sameiet stiller spørsmål ved hvordan utbygger tenker at barna skal kunne ha en trygg skolevei med denne økningen i trafikk, der all trafikken er presset gjennom krysset Marviksveien/Teglverksveien.

I utsendt varsel, er det ikke nevnt noe om større satsing på kollektivtilbud i området. Sameiet antar at dette er en uteglemmelse, siden kommunen planlegger en byvekstavtale med bomringer for å blant annet redusere trafikken i byen og bynære områder. Planinitiativet legger imidlertid opp til en økning i trafikk i området. Sameiet ber om at det legges opp til en vesentlig reduksjon i trafikken i forbindelse med planarbeidet, med sikte på å få på plass et mye bedre kollektivtilbud til erstatning for økende trafikk fra prosjektet.

I forbindelse med utbygging i området, har kommunen i for liten grad tatt hensyn til barn, unge og beboere i området. Dette har ført til flere farlige situasjoner med stort skadepotensial. I planperioden bør det legges planer for ferdselen i byggeområdet og tilstøtende områder, som i detalj beskriver enhver part sitt ansvarsområde. Sameiet legger også til at kommunen har hovedansvar for sikkerheten til alle myke trafikanter i området, og at ansvarsforholdene skal beskrives klar og tydelig i kommende planverk.

Annet

Sameiet stiller seg bak innspillene fra FAU og naboer (og foreldre) i Teglverksveien, og forventer at innspillene blir tatt med videre i planprosessen.

Forslagsstillers kommentarer:

Bebyggelsens tilpasning til området med tanke på høyder, plassering og utforming

Det er gjennomført sol-/skyggestudier for planområdet. Disse viser at det ikke vil bli en vesentlig endring i solforhold i omkringliggende områder. Det vises til kap. 4.3, for illustrasjoner og utdypning av solforholdene i området.

Barn og unges interesser (og beboernes interesser generelt)

Kollen/grøntområdet mellom dagens studentboliger og Wilds Minne skole skal beholdes, og eksisterende sandlekeplass skal oppgraderes i forbindelse med utvikling av prosjektet. Området vil kunne brukes relativt likt som i dagens situasjon.

Trafikk og mobilitet

Det er utarbeidet en mobilitetsplan i forbindelse med planarbeidet, som konkluderer med at området vil tilrettelegges og bli mer attraktivt for myke trafikanter. Det er planlagt innkjøring i parkeringsanlegg fra Marviksveien. Prosjektet vil derfor skape begrenset med trafikk i Nye teglverks vei. Det er ønskelig å avvikle trafikk til prosjektet så tidlig som mulig, slik at man begrenser trafikk forbi barnehagen, fritidsklubben og selve planområdet. I tillegg vil trafikkforholdene for myke trafikanter forbedres, ved at det etableres et bredere fortau og en smalere kjørevei. Dette vil kunne bidra til at bilene holder lavere fart, og at området oppleves tryggere å ferdes i. For å begrense antall biler i området, er det også valgt å redusere kravet til bilparkeringsplasser i planområdet. Det legges opp til 0,9 parkeringsplasser og 0,1 gjesteparkeringsplasser per boenhet.

Felles innspill fra naboer i Teglverksveien 42, 44 og 46, 27.05.2023

Gjeldende planer

Naboene mener planforslaget er i strid med områdeplanen fra 2015. Planområdet er regulert til tjenesteyting (studentboliger) i områdeplanen. I referatet fra oppstartsmøtet er det vist til at formål i planforslaget er i tråd med kommuneplanen, men områdeplanen ble vedtatt etter gjeldende kommuneplan, og juridisk sett er det derfor områdeplanen som er gjeldende og skal følges.

I planinitiativet virker det som initiativtaker ønsker å følge områdeplanen med de fordelene det medfører for utbygger, men bare gjøre endringen fra tjenesteyting til boliger og overse andre føringer. Naboene peker på at planområdet er regulert til tjenesteyting (studentboliger), og dermed ikke har vært vurdert for andre formål. Det bør derfor vurderes nøye hvilke føringer fra områdeplanen som bør gjelde på planområdet. Dette gjelder særlig med tanke på at området markerer overgangen mellom «sentrumsområdet» og rekkehus- og eneboligbebyggelsen.

Fra studentboliger til leiligheter

Per mai 2023 bor det rundt 110 studenter på eiendommen. Studentene har egne rom, men deler i stor grad fellesarealer som kjøkken og stuer. Å endre bruken til leiligheter, innebærer en stor økning i antall kvadratmeter og en liten økning i antall beboere. Leilighetsbeboere er mer arealkrevende enn studenter, både med tanke på bo- og utendørsarealer og parkering. Studentboligene, som også fungerer som ferieleiligheter om sommeren, oppleves som rolige naboer som bidrar til lite trafikk inn/ut av området. En endring til leiligheter, vil innebære flere besøkende til området enn det er i dagens situasjon.

Med den massive utbyggingen som skal skje på Marviksletta de neste årene, stiller naboene spørsmål ved hva slags boliger det er behov for i området. Med den attraktive beliggenheten tett på bydelssenteret, men også med nærhet til barnehage, skole og

fritidsaktiviteter, vil det være et attraktivt område for rekkehus for barnefamilier / unge familier.

Naboene peker på at områdeplanen er tilpasset studentboliger og ikke leiligheter. Antallet enheter må derfor ned fra forslaget 85-110 boliger.

Høyder

Områdeplanen gir tillatelse til inntil fem etasjer. Naboene mener dette ikke bør fravikes. I tillegg til at ny bebyggelse skal passe til Marvika Torv, må det tas hensyn til den øvrige bebyggelsen i området. Det som skal bygges må passe inn i den etablerte boligstrukturen i Nye teglverks vei og Teglverksveien. Dette bør ilegges stor vekt, siden planområdet markerer overgangen fra senterområdet til rekke- og eneboligområdet. I tillegg er området inngangen til et mye brukt friområde. Det er naturlig at høydene brytes ned fra senterområdet, for å ikke videreføre det voldsomme inntrykket ned mot Bertes. Videre mener naboene at det er naturlig å følge kurven på kollen, som i dag utgjør grønnstrukturen, og at bebyggelsen holdes under tretoppene på kollen. Hvis skogshusene blir høyere enn dette, vil de bli ruvende og stikke seg ut fra mange synsfelt. Naboene refererer til kommuneplanen, som sier at fortettingsprosjekter skal være terrengtilpasset og at uheldige silhuettvirkninger skal unngås. Seks og åtte etasjer på skogshusene er dårlig tilpasning og bidrar til uheldige silhuettvirkninger. Videre refereres det til at det skal tas hensyn til berørte naboeiendommer, og at endringer i eksisterende boligers kvalitet, sol-, innsyns- og utsiktsforhold skal vektlegges. Naboene peker på at høydene på skogshusene vil føre til både innsyn og tap av sol på ettermiddag/kveldstid. Høydene på byggene må derfor ned, og de må også trekkes lengst mulig bort fra veien.

Bebyggelsen som er skissert i Marviksveien i forlengelse av idrettshallen, bør holde samme høyde som idrettshallen. Denne oppleves som stor og ruvende slik den bygges nå. Naboene mener det eventuelt kan vurderes en tilbaketrasket etasje på toppen, for å redusere den massive opplevelsen fra gateplan. Færre etasjer inn mot krysset, vil bidra til en opplevelse av litt mer luft i krysset.

Planforslaget strider mot områdeplanen, som legger opp til bebyggelse inntil fem etasjer og parkering under bakkenivå. Dersom det skal godkjennes innebygget parkering på bakkeplan, bør antall etasjer over parkeringsanlegget nedjusteres.

Grønnstruktur

Områdeplanen har avsatt kollen til grønnstruktur, og å bygge ned denne vil dermed være i strid med dette. Naboene peker på at grønnstruktur skal bevares og beskyttes, i henhold til rikspolitiske retningslinjer. Kollen grenser mot lekeområdet på nedsiden av planområdet, og skråningen har blitt brukt til lek både sommer og vinter. Den har også fungert som en snarvei til lekeplassen og skolegården. Naboene viser til planinitiativet der det står at kollen i hovedsak skal bevares, og at den vil inngå som fellesarealer. Dette oppleves ikke som en god løsning, og naboene er bekymret for at området blir privatisert og at barna mister nok ett område.

For naboer og barn i området, er det ønskelig å bevare flest mulig trær og vegetasjon. Naboer setter stor pris på at trærne langs Teglverksveien har blitt bevart ved oppgradering av VA-ledninger i området. Trærne bidrar til skjerming av støy og innsyn, og det er ønskelig at disse får stå fremover også. Det store kirsebærtreet i hjørnet av planområdet, er et flott og sjeldent tre i gata, og det er også ønskelig at dette får stå videre.

Trafikk

Endringen vil føre til en økning i antall beboere, og også en ny type beboere i området. En økning i antall beboere og antall besøkende, gir økt antall biler. Dette gjør noe med trafikkbildet. Planområdet er nærmeste nabo til både en barnehage og en barneskole. Det er nærmere 700 barn og enda flere voksne som beveger seg i grensen av planområdet, i nærheten av planområdet og noen også gjennom planområdet. Det betyr

at trafikksikkerheten for myke trafikanter må ivaretas på en god måte. Både mengden biler, fartsgrense og hvordan gateløpene går, er med på å tilrettelegge for god trafikksikkerhet. Som følge av høy fart i området, mange myke trafikanter og et dårlig trafikkilde, har fartsgrensen i nyere tid blitt redusert til 30 km/t i Teglverksveien / Nye teglverks vei. Økt trafikk vil også føre til økt støy og forurensning i området, som er tett på uteområdene for barnehagen og skolen.

Naboene er usikre på hva som er det beste alternativet for avkjørsel til eiendommen, når det planlegges en økning i antall biler til i overkant av 110 enheter. I tillegg vil det komme boenheter på den andre siden av veien for planområdet, som bidrar til ytterligere økning av trafikk. Det stilles spørsmål ved hvordan dette blir sett i sammenheng.

Dagens løsning med avkjøring til/fra eiendommen fra Nye teglverks vei / Teglverksveien oppleves ikke som god, men fungerer så lenge det er såpass lite trafikk til/ fra eiendommen. En tydeligere opprydning i en avkjørsel fra Nye teglverksvei / Teglverksveien bør vurderes.

Naboene setter pris på at området utvikles, men hadde ikke sett for seg en slik massiv utvikling som foreslås.

Forslagsstillers kommentarer:

Gjeldende planer

Områdeplanen regulerer planområdet til tjenesteyting, med presisering om at det skal etableres studentboliger. Kommunen har vurdert at det kan etableres boliger som erstatning for studentboliger, og det er dette som følges opp i planforslaget.

Føringene fra områdeplanen følges i hovedsak, men det er valgt å utfordre regulerte høyder og bilparkeringsdekning, da dette anses å være i tråd med dagens ønsker om fortetting og redusert privatbilbruk.

Fra studentboliger til leiligheter

Planforslaget legger opp til inntil 96 boenheter innenfor planområdet, med av ulik størrelse og type. Skisseprosjektet viser både leiligheter og townhouses, slik at det skal være boligtilbud for personer i alle aldre- og brukergrupper. Det planlegges parkering i bakkant av næringsareal og boliger, slik at denne ikke vil være synlig for omgivelsene. Samtidig reguleres det inn torg og bredere fortau. Planen legger til rette for positiv og økt menneskelig aktivitet.

Høyder

Høydeavviklingen på tomten er utarbeidet gjennom grundige studier, hvor det er tatt høyde for sol, skygger, utsikt, omkringliggende bebyggelse og landskap, samt fjernvirkning. Dette er utdypet i kap. 4.3.

Grønnstruktur

Kollen/grøntområdet mellom dagens studentboliger og Wilds Minne skole skal beholdes, og eksisterende sandlekeplass skal oppgraderes i forbindelse med utvikling av prosjektet. Området vil kunne brukes relativt likt som i dagens situasjon.

Det er regulert inn grønne arealer langs veiene, som skal fungere som en grønn buffer mellom kjørevei og fortau. Disse vil bidra med grønne elementer i gatebildet.

Trafikk

Det er planlagt innkjøring i parkeringsanlegg fra Marviksveien. Prosjektet vil derfor skape begrenset med trafikk i Nye teglverks vei. Det er ønskelig å avvikle trafikk til prosjektet så tidlig som mulig, slik at man begrenser trafikk forbi barnehagen, fritidsklubben og selve planområdet. I tillegg vil trafikkforholdene for myke trafikanter forbedres, ved at det etableres et bredere fortau og en smalere kjørevei. Dette vil kunne bidra til at bilene

holder lavere fart, og at området oppleves tryggere å ferdes i. For å begrense antall biler i området, er det også valgt å redusere kravet til bilparkeringsplasser i planområdet. Det legges opp til 0,9 parkeringsplasser og 0,1 gjesteparkeringsplasser per boenhet.

Runar Hartvigsen, Nye teglverks vei 1 A, 12.05.2023

Naboen har lagt ved en e-post som ble sendt til kommunen. I denne stilles det spørsmål ved plassering av flerbrukshallen, da østveggen oppfattes å stikke noen meter lenger ut enn hva som tidligere er registrert på tegninger. Da eiendomsgrensene også er kommentert i referatet fra oppstartsmøtet, stilles det spørsmål ved om man har et brudd på byggetillatelsen.

Naboen peker på at forslaget til Roligheden Panorama vil innebære en ytterligere forringelse av boforholdene for sameiet i Nye teglverks vei 1 A. Solforholdene vil bli totalt endret, og innkjøring til parkeringsanlegg planlegges lagt rett i åsynet fra sameiets balkonger. Dette får konsekvenser for trivsel og verdien på leilighetene i den fire etasjes blokken. Det kreves derfor en reduksjon i høyde på planlagt nybygg. Selv om prosjektet ser vakkert ut på papiret, må nybygget mot Marviksveien ha maksimalt fire etasjer.

Naboen viser til planinitiativet, der det står at planarbeidet særlig skal belyse tre problemstillinger. Blant disse er: (1) Bebyggelsens tilpasning til området mtp. høyder, plassering og utforming, og (3) Trafikk og mobilitet. Høyde og innkjøring til garasjeanlegg vil bety en betydelig reduksjon i bokvalitet for sameiet. Høyden vil redusere solforholdene betraktelig for alle leiligheter med sørvendt balkong, og innkjøringen til parkeringsanlegget vil skape støy og redusere trivselen ytterligere.

Naboen konkluderer med at bebyggelsen mot Marviksveien må ha maksimalt fire etasjer og at innkjøringen til parkeringsanlegget må flyttes – f.eks. til Nye teglverks vei. På den måten vil ikke innkjøringen være til særlig sjenanse for beboerne, ettersom den vil ligge mot kommunens barnehage, hvor det ikke er ettermiddags- og kveldsaktivitet.

Naboen stiller spørsmål ved eiendomsgrensene i kartet, da det ser ut som denne går i vegglivet til bebyggelsen i Nye teglverks vei 1 A. Sameiet har tidligere oppfattet at de har hatt ansvar for fortauet i Marviksveien, blant annet i forbindelse med brøyting og strøing.

Det er også ønskelig å peke på at leirgrunnen i området kan være en utfordring/risikofaktor – særlig om det skal bankes ned peler. Det bør derfor uansett gjennomføres videodokumentasjon av sameiets bygg før arbeidene starter.

Forslagsstillers kommentarer:

Det er gjennomført sol-/skyggestudier for planområdet. Disse viser at det ikke vil bli en vesentlig endring i solforhold i omkringliggende områder. Det vises til kap. 4.3, for illustrasjoner og utdypning av solforholdene i området.

Høydeavviklingen på tomten er utarbeidet gjennom grundige studier, hvor det er tatt høyde for sol, skygger, utsikt, omkringliggende bebyggelse og landskap, samt fjernvirkning. Dette er utdypet i kap. 4.3.

Forslagsstiller oppfatter at grensen naboen viser til er planavgrensningen. Denne følger ikke nødvendigvis eiendomsgrensene. Eiendomsgrensene er vist med røde linjer på kartet, og det kan se ut som eiendomsgrensen ligger et par meter utenfor vegglivet til bygningen i Nye teglverks vei 1 A.

Astri og Frank Bentsen, Nye teglverks vei 1 A, 20.05.2023

Naboene slutter seg helt og fullt til innspillet som Runar Hartvigsen har sendt inn i saken.

Forslagsstillers kommentarer:

Innspillet er tatt til etterretning.

Turid Eilertsen, Nye teglverks vei 1 A, 23.05.2023

Naboen slutter seg til innspillet som Runar Hartvigsen har sendt inn i saken.

Forslagsstillers kommentarer:

Innspillet er tatt til etterretning.

Oddermarka skole- workshop 29.08.2023

Generelt trives ungdommene veldig godt på Lund og de bruker mye av de tilrettelagte områdene, f.eks. fotballbanene, grøntområder, gatekjøkken, o.l. Elevene er ikke noe særlig i Bertesbukta, siden de opplever det er mye kriminalitet og rus der. Generelt synes de det kan være et utfordrende trafikkbilde og spesielt i områdene der det er graving/bygging.

- Trafikk er hovedbekymringen – Elevene fremhever at trafikksikkerheten er viktig pga. nærhet til barneskole og barnehage
- Flere innspill på at det er ubehagelig å bevege seg i langs Nye Teglverks vei spesielt på baksiden av Rema 1000. Biler har høy fart i dette området.
- Ved krysset Teglverksveien x Nye Teglverks vei har biler høy fart
- Kryssing av Østre Ringvei er vanskelig pga. mange biler
- Noen av elevene følger søsken til skolen og er bekymret for inn og utkjøringen til prosjektet.
- Redusere fartsgrensen i Nye Teglverksvei nord for Marviksveien
- Se figur 2 i vedlegg for oppsummering på trafikk for alle grupper

Forslagsstillers kommentarer:

Trafikk

Det er planlagt innkjøring i parkeringsanlegg fra Marviksveien. Prosjektet vil derfor skape begrenset med trafikk i Nye teglverks vei. Det er ønskelig å avvikle trafikk til prosjektet så tidlig som mulig, slik at man begrenser trafikk forbi barnehagen, fritidsklubben og selve planområdet. I tillegg vil trafikkforholdene for myke trafikanter forbedres, ved at det etableres et bredere fortau og en smalere kjørevei. Dette vil kunne bidra til at bilene holder lavere fart, og at området oppleves tryggere å ferdes i. For å begrense antall biler i området, er det også valgt å redusere kravet til bilparkeringsplasser i planområdet. Det legges opp til 0,9 parkeringsplasser og 0,1 gjesteparkeringsplasser per boenhet.

6.3. Medvirkning

Det er utarbeidet et medvirkningsopplegg i forbindelse med planarbeidet. Dette ble godkjent av kommunen 22.05.2023. Dokumentet beskriver forslag til medvirkningsopplegg for berørte barnehager, skoler, fritidsklubber o.l., og beboere, grunneiere og andre interessenter. Det er foreslått opplegg for:

- Roligheden gård barnehage
- Wilds Minne skole
- Oddemarka skole
- Lund fritidsklubb
- Rosegården teater
- Beboere, grunneiere og andre interessenter

Barnehage, skoler og fritidsklubber har fått tilbud om medvirkningsopplegg i juni 2023, før planforslaget ble sendt inn til førstegangsbehandling. Wilds Minne skole har deltatt på dette, og det ble gjennomført en presentasjon og befarings med innspill fra elever i elevrådet. Referat fra gjennomgangen kan leses i vedlegg 6.12. I hovedsak, er elevene opptatt av at kollen de bruker i skoletiden og på fritiden beholdes slik den er i dag.

Det ble gjennomført workshop med elevrådet fra Oddemarka skole 29.08.2023. Det vises til vedlagte referat 6.15. Generelt trives ungdommene veldig godt på Lund og de bruker mye av de tilrettelagte områdene, f.eks. fotballbanene, grøntområder, gatekjøkken, o.l. Elevene er ikke noe særlig i Bertesbukta, siden de opplever det er mye kriminalitet og rus der. Generelt syns de det kan være et utfordrende trafikkbilde og spesielt i områdene der det er graving/bygging.

Det ble og gjennomført åpent hus for naboer og andre interesserte 31.08.2023. Det var flere grunneiere og beboere som møtte opp og det ble avholdt informasjon- og spørsmålsrunde i plenum. Det ble stilt spørsmål til temaer som trafikk og kollektivtilbud, prosjektets høyder, grønnstruktur og behovet for leiligheter i området.

7. FORSLAGSSTILLERS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Reguleringsplanen for Marviksveien 98 bygger opp under prinsippene og intensjonene i områdeplanen for Marviksletta. Planen følger i hovedsak føringer gitt i områdeplanen, men er samtidig tilpasset dagens behov og ønsket fremtidig utvikling. Høydene i prosjektet er justert, slik at fastsatt utnyttelse kan beholdes samtidig som større arealer til grønnstruktur og uteoppholdsarealer kan bevares. Videre er antall bilparkeringsplasser redusert, mens det legges til rette for gode gang- og sykkelforhold. Dette bygger opp under statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, og er i tråd med kommunens ønsker om fortetting i sentrale og sentrumsnære områder.

Forholdet til omgivelse og omkringliggende funksjoner har gitt føringer for plassering av bebyggelse og variasjonen i høyder. I tillegg har det vært ønskelig å bevare eksisterende grønnstruktur, slik at denne kan bidra med arealer til lek, opphold og rekreasjon for beboere i området. Gårdsrommet opparbeides med grønn beplantning, blågrønne elementer og oppholdssoner, til felles bruk for beboerne i prosjektet.

Reguleringsplanen legger opp til en variert boligsammensetning, med både store og små leiligheter, samt townhouses over to plan. I kombinasjon med gode uteoppholdsarealer og nærliggende grønnstruktur, vil dette resultere i et boligområde for alle bruker-, alders- og kjøpergrupper. Dette bidrar til et stabilt nabolag, der man kan bli boende gjennom flere livsfaser.

Det er lagt stor vekt på høy kvalitet i utførelse og materialitet. I tillegg skal prosjektet møte gateplan i Marviksveien og Nye teglverks vei på en tilfredsstillende måte. For å skape god kontakt mellom bygg og gate, er det planlagt utadrettede virksomheter i første etasje i deler av bebyggelsen. Mot Nye teglverks vei, er det planlagt townhouses med forhager. Videre er gangveien utvidet, slik at myke trafikanter prioriteres i gatebildet, og det legges til rette for bruk av beplantning mellom kjøreareal og gangvei.

Hensikten med planarbeidet har vært å skape en fleksibel og robust plan, som er i tråd med ønsket utvikling, og kan bidra til å møte både dagens og fremtidens behov og ønsker.

Prosjektet vil realiseres gjennom 2-3 byggetrinn, der 1. byggetrinn gjennomføres med parkeringskjeller og fellesarealer på lokk. Trinn 2, evt. trinn 3 realiseres i takt med marked og etterspørsel.

8. VEDLEGG

Vedlegg 1: Plankart rev 16.01.24

Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser rev 16.01.24

Vedlegg 3: ROS-sjekkliste rev 05.01.24

Vedlegg 4: Illustrasjonsprosjekt rev 02

Vedlegg 5: Innkomne merknader

Vedlegg 6: Utredninger/analyser

- Vedlegg 6.1: Mobilitetsplan, WSP rev 11.01.24
- Vedlegg 6.2: Støyrappport, Brekke & Strand
- Vedlegg 6.3: Geotekniske grunnundersøkelser, Multiconsult
- Vedlegg 6.4: Overvannsnotat, ViaNova rev A
- Vedlegg 6.5: Oversikt vann, avløp og drenering, ViaNova rev A
- Vedlegg 6.6: Veiløsning, ViaNova rev C
- Vedlegg 6.7: Brannnotat, Rambøll
- Vedlegg 6.8: Energiutredning, WSP
- Vedlegg 6.9: Ombrukskartlegging, Multiconsult
- Vedlegg 6.10: Vindmikroklimaanalyse, WSP
- Vedlegg 6.11: Naturmangfoldsvurdering, WSP rev 01
- Vedlegg 6.12: Referat fra medvirkning med Wilds Minne skole
- Vedlegg 6.13: Næringsanalyse Roligheden Panorma
- Vedlegg 6.14: Geoteknisk utredning – områdestabilitet
- Vedlegg 6.15: Medvirkning Oddemarka skole_29.08.23