



Styrke i muligheter

Kommuneplan 2011 – 2022



Foto: Anders Martinsen fotografer - anders@uskarpt.no

BESTEMMELSER ENDRET I
FORMANNSKAPET 17.04.13
OG BYSTYRET 21.09.16

VEDTATT AV BYSTYRET
22. JUNI OG 7. SEPTEMBER 2011

INNHold

Styrke i muligheter.....	5
Om kommuneplanen	7
En by i rask utvikling	9
Satsingsområder	25
Byen som drivkraft	27
Byen det er godt å leve i	31
Klimabyen	37
En organisasjon i utvikling	41
Arealdelen	44
1. Føringer, utfordringer og hovedgrep.....	47
2. Arealbeskrivelse.....	53
3. Rettsvirkning og bestemmelser.....	85
4. Konsekvensvurdering.....	99
5. Videre oppfølging av planen.....	113
6. Nye arealformål.....	113
Vedlegg	117
1. Samfunnssikkerhet og beredskap.....	117
2. Beskrivelse av viktige kulturmiljøer	125
3. Tidstypiske boligområder 1950-1985.....	129
4. Temakart.....	132
4A. Fornminner.....	132
4B. Friluftsliv	133
4C. Jordbruk.....	134
4D. Fiskeri	135
4E. Biologisk mangfold i sjø	136
4F. Biologisk mangfold	137
4G. Naturvernområder.....	138
4H. Verna vassdrag.....	139
4I. Faresoner	140
4J. Sulfidholdige bergarter	141
4K. Snøskred	142
4L. Steinskred	143
4M. Støy	144
4N. Mineralressurser	145
4O. Avgrensing av områdeplan	146
4P. Restreksjonsområder for flyplass.....	147
5. Konsekvensbeskrivelse	149
6. Vedtak- bystyret.....	206



Styrke i muligheter

Visjonen i forrige kommuneplanperiode, som også ligger til grunn for denne, slår fast at "vi tror på muligheter". Dette videreføres ved at vi, bedrifter, organisasjoner, institusjoner – ja, hver enkelt innbygger - ser at byen vi lever og virker i er full av muligheter. Kristiansand har også sin styrke i naturgitte fortrinn. Vi har et godt klima og en vakker og tilgjengelig natur, men vi skal også jobbe for at alle generasjoner, også kommende, får optimale levekår. Alle som bor, arbeider og studerer i Kristiansand og alle som besøker byen skal oppleve Kristiansand som byen som gir muligheter for et rikere hverdagsliv.

Tror vi på muligheter tør vi også gå nye veier og utvikle nye tanker. Næringslivets internasjonale satsing innen olje- og gassmarkedet og fornybar energi, etableringen av Cultiva og Kompetansefondet, byggingen av Kilden og landets nyeste universitet er eksempler på en by som har blikket vendt framover og utover mot verden. Kristiansand kommune har høstet anerkjennelse for å være en foregangskommune innenfor miljø, kultur, oppvekst og samarbeid.

Gjennom kommuneplanen vil vi vise hvordan vi kan realisere muligheter og møte utfordringer. Kommuneplanen 2011 – 2022 er blitt til gjennom en omfattende demokratisk prosess hvor mange har gitt innspill under veis.

Samtidig som vi hegner om byen vår er vi også opptatt av at landsdelen skal utvikle seg på en god måte. Som den største byen i regionen har vi et særlig ansvar for å bidra til det. Det er gjennom samarbeid og tillit at vi har mulighet for å lykkes.

En ting er å planlegge – en annen ting er å gjennomføre. Tror vi på mulighetene er vi allerede på god vei!



Tor Sommereth

Rådmann



Per Sigurd Sørensen

Ordfører





Om kommuneplanen

Kommuneplanen er en overordnet, strategisk plan for utviklingen av Kristiansand sett i et 10 til 12 årsperspektiv. I hver ny kommunestyreperiode vurderer bystyret om, og i hvor stor grad kommuneplanen skal revideres. Denne planen er en videreføring av satsingsområdene fra forrige plan, men er en full revisjon av arealdelen med utgangspunkt i ny Plan- og bygningslov som trådte i kraft 1. juli 2009.

I kapittelet En by i rask utvikling er det gitt fakta og bakgrunnsmateriale for de etterfølgende kapitlene om satsingsområder, organisasjonsutvikling og for arealplanen.

Kommunens hjemmeside www.kristiansand.kommune.no/ gir mer og oppdatert informasjon om statistikk og utviklingstrekk for Kristiansand kommune.

Det er pekt på tre satsingsområder i planen:

- **Byen som drivkraft** – fokuserer på å legge til rette gode rammevilkår for næringslivet og for at kompetent arbeidskraft skal finne byen og landsdelen attraktiv.
- **Byen det er godt å leve i** – tar for seg viktige faktorer som skal bidra til å gjøre byen til et enda bedre sted å leve - for alle.
- **Klimabyen** – peker på vår tids store og verdensomspennende utfordring og hvordan vår by kan møte den og gjerne være en foregangskommune når det gjelder fornybar energi og energieffektivisering.

Satsingsområdene er en videreføring og revisjon av de fire satsingsområdene "Landsdelsenter og regional utvikling", "Vekst og verdiskaping", "Levekår og livskvalitet" og "Bærekraftig utvikling" i forrige plan. Innenfor alle tre satsingsområdene er det pekt på viktigheten av å styrke Kvadraturen som byens og regionens sentrum. Et vitalt og spennende sentrum med økt handel, økt antall arbeidsplasser, styrket byliv og kulturtilbud er forutsetningene for at byen oppfattes som attraktiv, men også for å styrke identitet og tilhørighet. Konsentrasjon av aktivitet i og nær sentrum er også



Satsingsområdene i kommuneplanen har som mål å styrke Kvadraturen som vitalt sentrum. Her fra skateparken i Nybyen.

det beste utgangspunkt for å få redusert bilbruken og redusere klimautslippene slik at byen kan bli oppfattet som en klimaby.

I kapittelet En organisasjon i utvikling - fokuseres det på hvordan kommunen kan organisere seg best for å møte dagens og framtidens utfordringer.

Arealdelen av planen er kommunens hjemmelsdokument og virkemiddel for å styre den langsiktige, fysiske utviklingen av byen. I denne delen gjenspeiles noen av målene og strategiene fra satsingsområdene.

Omtrent parallelt med revisjonen av kommuneplanen er det utarbeidet felles arealplan for Kristiansandsregionen. Kommuneplanens arealdel tar utgangspunkt i vurderinger som er gjort i arealplanen for Kristiansandsregionen.

I april 2010 ble felles fylkesplan for Agderfylkene – "Regionplan Agder 2020" vedtatt. Der regionplanens- og kommuneplanens satsingsområder sammenfaller er de to planene samstemt og understøtter hverandre. Det bidrar til å styrke begge planenes gjennomføringskraft.



En by i rask utvikling

Befolkningsutvikling

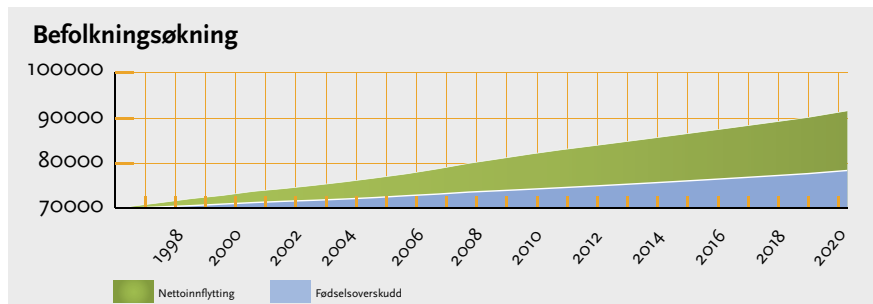
Kristiansand kommune har hatt en gjennomsnittlig befolkningsvekst på i underkant av én prosent årlig de siste 30 årene. Foruten fødselsoverskudd - antall fødte minus antall døde - er det nettoinnvandring fra utlandet og innenlands nettoinnflytting som har betydning for befolkningsutviklingen. I hele etterkrigstiden har det vært en betydelig nettoinnflytting til kommunen. Nettoinnvandringen fra utlandet har de siste år hatt en markert økning, mens den innenlandske nettoinnflyttingen stadig er blitt mindre.

Pr. 1. januar 2010 hadde Kristiansand kommune 81.295 innbyggere. Grafen til høyre viser befolkningsøkning som følge av nettoinnflytting (fra utlandet og innenlands), fødselsoverskudd fra 1998. Fra 2011 vises veksten iflg. SSB's prognoser.

Den årlige veksten ventes å være ca.1,5 prosent i begynnelsen av prognoseperioden, synkende til noe over 1 prosent i slutten av perioden. Det er lagt til grunn en nedgang i nettoinnvandringen utover i perioden. Ifølge prognosen vil byen passere 90.000 innbyggere i 2019.

Flerkulturelt samfunn

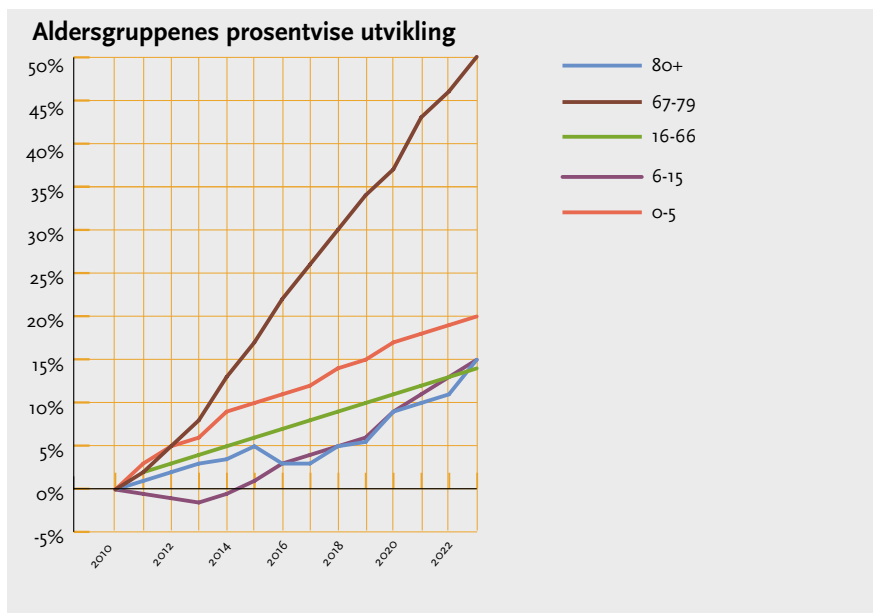
Kristiansand har i dag innbyggere med bakgrunn fra mer enn 150 ulike nasjoner. Pr. 1.1. 2010 ligger prosentandelen med ikke-norsk bakgrunn på 13,3 (innvandrere og barn av innvandrerforeldre), og blant landets større byer er det bare Oslo, Drammen og Stavanger som har høyere prosentandel. I Agder-fylkene har 9,6 prosent ikke-norsk bakgrunn. Utviklingen i antall innbyggere med ikke-norsk bakgrunn påvirkes av flyktningstrømmer, økonomiske konjunkturer og landets innvandringspolitikk.



Endringer i befolkningen

Diagrammet nedenfor viser utviklingen i de enkelte aldersgrupper ut fra SSBs prognose. Usikkerheten omkring fødselstallene vil særlig slå ut på aldersgruppen 0-5 år.

Behovet for tjenester rettet mot barn under skolepliktig alder kan forventes å øke jevnt fram til 2023. Elevtallet i grunnskolen vil synke svakt de neste fire-fem årene, og deretter får vi en gradvis økning til omtrent 14 prosent over dagens nivå.



Aldersgruppa 16-66 utgjør størstedelen av den yrkesaktive delen av befolkningen. Økningen er noe over 1,5 prosent pr. år i begynnelsen av perioden, for deretter å synke til cirka 0,7 prosent pr. år mot slutten av perioden.

Gruppene 80-84 år og 85-89 år vil være relativt stabile, mens aldersgruppen over 90 år vil øke markert. Gruppen 67-79 år ventes å øke markert hvert år. Dette skyldes store barnekull etter andre verdenskrig. Behovet for omsorgstjenester vil øke hvert år i prognoseperioden, og rundt 2024 kommer de store barnekullene i omsorgstrengende alder.

Klima

Den tiltagende drivhuseffekten er en verdensomspennende utfordring. Vi må tre millioner år tilbake i tiden for å finne samme globale temperatur som vi vil få i andre halvdel av dette århundret. Den kraftige temperaturøkningen de siste 50 årene samsvarer med en tilsvarende økning i CO₂-konsentrasjonen i atmosfæren. Det er vitenskapelig slått fast med stor sikkerhet at denne temperaturøkningen i stor grad er menneskeskapt.

Med dagens klimapolitikk vil den globale gjennomsnittstemperaturen trolig øke med nærmere fire grader fram til år 2100. Dette vil føre til katastrofale og uopprettelige konsekvenser knyttet til temperatur, redusert nedbør, havstigning og nedsmeltede breer.

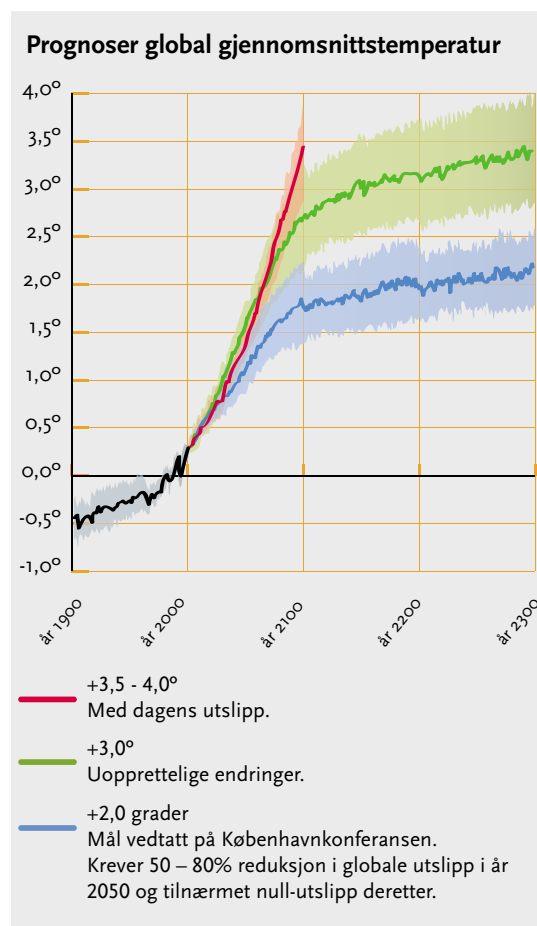
I dette århundret viser prognosene følgende utvikling for Kristiansand og Sørlandet, avhengig av bl.a. hvordan klimautslippene blir framover:

- Temperaturstigning: 2,3 – 4,8 grader
- Havnivåstigning inklusivt stormflo: 2,08 m (usikkerhet -0,20 m til +0,35 m)
- Nedbør: 0 – 20 prosent økning, økt nedbørsintensitet

Konsekvensene andre steder i verden vil bli langt mer dramatiske. Store landområder vil måtte fraflyttes som følge av økt havnivå, høy temperatur eller lite nedbør, og dette vil også påvirke samfunnsutviklingen i Norge.

Ved å begrense den globale temperaturøkningen til to grader, kan konsekvensene begrenses, og en kan trolig unngå irreversible konsekvenser. Men for å begrense temperaturøkningen til to grader, må klimagassutslippene halveres innen 2050, og deretter reduseres til nærmere 0.

I løpet av dette århundret må Norge trolig omstille seg til et samfunn uten utslipp av klimagasser. Byer som raskt tilpasser sitt næringsliv og sin byutvik-



ling til dette, vil få et stort konkurransefortrinn.

Prosjektet Framtidens byer er en unik mulighet til å utvikle Kristiansand til en mer klimavennlig by.

Bolig

Boliger i Kristiansand fordelt på boligtype er vist i tabellen på neste side. (Per 01.01.2010).

Sammenliknet med de andre storbyene i Norge, har Kristiansand lav utnyttelse av sine boligarealer med 507 kvm per innbygger. (Oslo 237, Bergen 442, Stavanger 369, Trondheim 400 og Tromsø 428)

75 prosent av boligmassen er tilpasset husholdninger med tre eller flere personer, mens andelen husholdninger på tre eller mer bare utgjør 30,7 prosent. De siste årene har det vært økt bygging og tilrettelegging av småhus og leiligheter. Dette imøtekommer behovet for et økende antall enehusholdninger og at mange ønsker å flytte fra enebolig til leilighet når barn flytter ut.

Type bolig	Boenheter	Andel av total boligmasse	Gjennomsnitt tomtegrunn pr. boenhet (m ²)	Prosent av totalt tomteareal pr. boligtype
Eneboliger	15.083	38,5 %	897,1	70,2%
Tomannsboliger	4.135	10,5 %	139,0	3,0 %
Rekkehus/tett-lav	7.177	18,3 %	352,9	13,1 %
Blokkbebyggelse	11.002	28,1 %	146,6	8,4 %
Annet	1.806	4,6 %	569,4	5,3 %
Sum	39.203	100 %		100 %

Boligprisene i Kristiansand er noe lavere enn gjennomsnittet for de øvrige norske storbyene, men høyere enn landsgjennomsnittet. For å bidra til å gjøre bygging av boliger og prisnivå mindre konjunkturutsatt, vil kommunen i økende grad ha en aktiv rolle i feltutbyggingen.

Kristiansand Boligselskap KF formidler utleie av ca. 1950 boliger til eldre, funksjonshemmede og vanskeligstilte boligsøkere. Anskaffelse og tilde-ling av boliger skjer i samarbeid med helse- og sosialsektoren og med grunnlag i Boligsosial Hand-lingsplan.

Byggeaktivitet

Byggeaktiviteten har siden etterkrigstiden variert mellom 300 og 700 boliger per år. For å bedre boligtilbudet er det i utbyggingsprogrammet åpnet opp for å øke dette til 800 boligenheter og at kom-munen selv erverver enkelte områder og legger til rette for boligutbygging i tillegg til private utbyg-gere.

I kommuneplanen 2005-2016 er det en utbyg-gingsreserve på omtrent 14.000 boliger (inkludert uregulerte områder), men flere steder er det behov for store infrastrukturinvesteringer før større om-råder kan bygges ut.

Regionalt bo- og arbeidsmarked

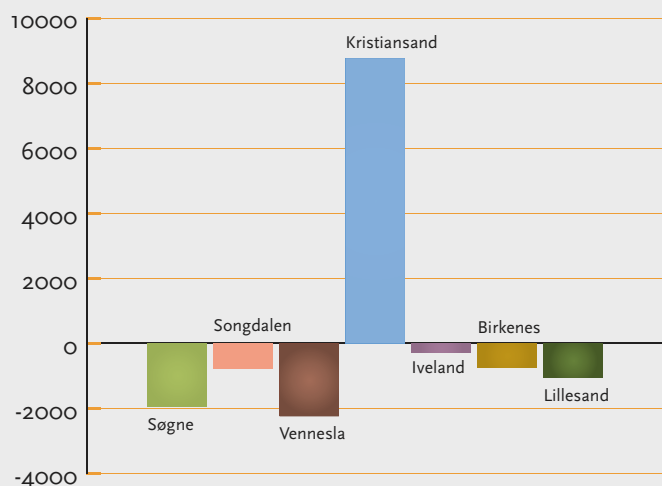
Kristiansand deler bo- og arbeidsmarkedet med de omkringliggende kommuner. Nærmere 40 prosent av arbeidstakerne i de omliggende kom-munene har sin arbeidsplass i Kristiansand. En tendens de seneste årene er at folk etablerer seg i nabokommunene og har sitt arbeid i Kristiansand. Denne tendensen må man regne med vil fortsette og kanskje forsterkes.

Bedre infrastruktur og kommunikasjon gjør ar-beidsmarkedet større og mer robust. For eksempel har pendlingsfrekvensen mellom Arendal/Grimstad og Kristiansand økt betydelig etter at bygging av ny E 18 ble igangsatt.



De siste årene har det vært økt bygging og tilrettelegging av småhus og leiligheter. Bildet viser Bamåsen ved Hånes.

Netto overskudd/underskudd arbeidsplasser i Kristiansandsregionen 2008



Transport og infrastruktur

Lokaltransport

Gode transportsystemer i regionen er en forutsetning for et effektivt felles bo- og arbeidsmarked. Samarbeidet mellom knutepunkt-kommunene om felles areal- og transportplan bidrar til dette.

Trafikkutviklingen de senere årene er høyere enn prognosene forutsatte, og betydelig høyere enn befolkningsveksten. Biltrafikken på innfartsveiene til Kristiansand har de siste fem årene økt med 16 prosent, og på E 18 i Narvika med hele 25 prosent.

Årsakene er ikke analysert i detalj, men byspredning med stor vekst i handel og flere kontorarbeidsplasser i Sørlandsparken er en av dem. Den store trafikkøkningen på E 18 mellom Kvadraturen og Randesund fører til at planer for kapasitetsøkning på denne strekningen må forseres.

Bussbruken har i perioden 2003-2008 økt med 8,7 prosent i regionen, og metrorutene har hatt en vekst på 14,4 prosent. I 2009 falt bussbruken med 4,6 prosent, men var uendret på metrorutene.

Sykeltrafikken økte med 16 prosent i perioden 2003-2008, men stagnerte i 2009.

I belønningsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Kristiansands-regionen forutsettes det at veksten i biltrafikken stoppes fra og med 2010 og at rushtidstrafikken reduseres med fem prosent innen 2012. Trafikkregulerende tiltak eller andre tiltak med tilsvarende effekt er en forutsetning for å få det til.

Forpliktelsene i prosjektet Framtidens byer forutsetter også redusert CO₂-utslipp fra biltrafikken.

Kapasiteten på Vågsbygdveien begrenser ny utbygging i byens vestre deler. Utbygging av Vågsbygdveien på strekningen fra E 39 til Fiskådalen som ventes ferdig i 2013, vil redusere forsinkelser og køproblemer. Planer for ny E 39 fra Baneheia og vestover mot Søgne er vedtatt, men arbeidene vil ikke kunne starte opp før etter 2013.



Kapasitetsøkningen på strekningen E 18 Kvadraturen-Randesund må forseres på grunn av stor trafikkøkning.

Jernbanetransport

Hver uke går det ca. 52 godstog på Sørlandsbanen. Infrastrukturen legger begrensninger på både antall tog og lengden på dem. I 2008 fraktet Sørlandsbanen 483.000 reisende mellom Oslo og Kristiansand, en økning på 5 prosent fra året før.

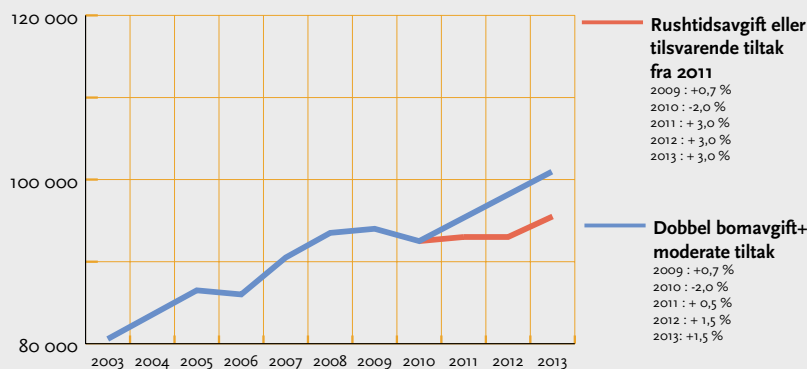
Jernbaneforbindelsene til Oslo og Stavanger har hatt en samlet vekst på vel 25 prosent de siste fem årene. Men potensialet for trafikkøkning begrenses av at traseene ikke treffer viktige byer og tettsteder. Godstransport med jernbane har vært nokså stabilt på ca. 25.000 Teu (standard 20 fots container) de siste årene.

En sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen med en ny trasé mellom Brokelandsheia og Porsgrunn vil kunne redusere reisetiden fra Kristiansand til Oslo til under fire timer.

Flytrafikk

Kjevik er landsdelens hovedlufthavn. Utvidelse av rullebanen for å komme nye sikkerhetskrav i møte, er vedtatt og ventes gjennomført innen utgangen av 2012. I 2008 hadde Kjevik ca. 915.000 reisende. Avinor forventer en årlig trafikkøkning på ca. 2,8 prosent pr. år, med størst økning av utenlandstrafikk. Det er behov for oppgradering av bygningsmassen, flere reisedestinasjoner og flere avganger for å utvikle flyplassen videre.

Trafikkutvikling personbiler



Havn

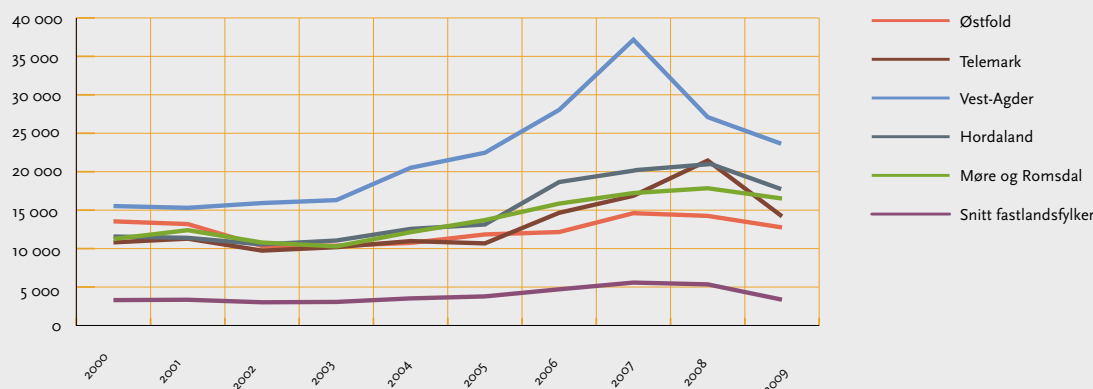
Kristiansand havn er utpekt som en av landets fem nasjonale havner for intermodal transport (kobling mellom ulike transportmidler), og har hatt jevn vekst av passasjerer og gods de senere årene. Antall passasjerer har økt fra 1,2 millioner i 2005 til 1,3 millioner i 2008, og den totale godsmengden har økt fra 1,84 til 2,37 millioner tonn i samme tidsrom.

Videreutvikling av Kristiansand havn baserer seg på vedtatt havnestruktur. Bygging av ny containerhavn mellom Xstrata og Hampa henger sammen med bygging av ny E 39. Utbygging av havna på Kongsgård vil fortsette, og den vil sikre nødvendige utvidelsesmuligheter for godstransport og havnerelatert virksomhet.

Næringsliv og sysselsetting

Kristiansands-regionens internasjonale og konkurransedyktige næringsliv har markert seg sterkt i en rekke undersøkelser relatert til lønnsomhet

Eksport av bearbejdede varer





National Oilwell Varco (nærmest) og Aker Solutions i Korsvikfjorden er to av bedriftene innen det sørlandske olje- og gassmiljøet (NODE).

og vekstkraft de siste årene. Prosessindustrien og leverandørindustrien til olje- og gassvirksomheten har i stor grad bidratt til at Vest-Agder er landets største eksportfylke (bortsett fra olje- og gasseksport).

Kristiansands-regionen utmerker seg ved å være ledende på nyskaping, vekst og etablering av nye virksomheter. Noe av dette kan tilskrives satsing på høy kompetanse og forskning i samarbeid med Universitetet i Agder.

En særlig kvalitet ved hele Agder-regionens næringsliv, er initiativet og evnen til samarbeid og dannelse av næringsklynger. Regionens innsats for å trekke til seg og beholde kompetansearbeidskraft og kunnskaps-bedrifter i konkurranse med andre regioner, vil være avgjørende i forhold til langsiktig verdiskaping.

Kommunens ca. 50.000 sysselsatte personer er fordelt innenfor ulike bransjer som vist på neste side.

Olje og gass

Det sørlandske olje- og gassmiljø NODE (Norwegian Offshore & Drilling Engineering), som består av 47 bedrifter med til sammen ca. 6000 ansatte, har fått status som Norwegian Centre of Expertise. Anerkjennelsen er basert på bedriftenes internasjonale konkurransevne, og viser betydningen av næringsklyngen som regional og nasjonal verdiskaper. Sammen med universitet og forskningsmiljøer har oljerelatert næring fått en unik mulighet til å heve både kompetanse og konkurransevne i årene fremover.

Prosessindustri og miljøteknologi

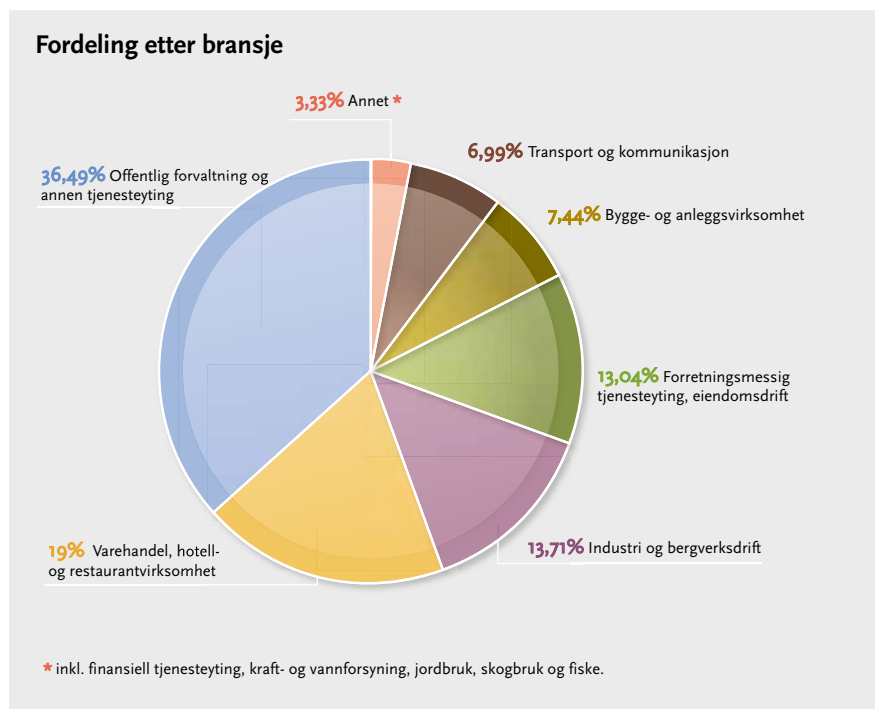
Sørlandet er vertskap for flere internasjonalt ledende aktører innenfor teknologibasert prosessindustri gjennom Eyde-nettverket, som består av 13 bedrifter med til sammen ca. 3000 ansatte. Fornybar energi er en sentral satsing for bedriftene, og inkluderer både solcelleteknologi og vindkraft. Innovasjon, kunnskapsdeling og samarbeidsevne har vært viktig for utviklingen innenfor både leverandørindustrien til olje og gass og prosessindustri. Det er gjennom en rekke prosjekter og et tett samarbeid mellom teknologibasert industri, utdannings- og forskningsmiljøer (UiA og Teknova) og det offentlige, lagt et godt grunnlag for å utvikle fremtidens energiløsninger og fornybar

energi i regionen. En slik satsing bidrar til å styrke omdømmet som en innovativ landsdel både i nasjonal og internasjonal sammenheng og gir mulighet til å profilere regionen som ledende innen ny fornybar energi.

Varehandel

Kristiansand har over 33 prosent av varehandelen i Agder, med en verdi på nærmere 6,5 milliarder kroner i 2008. Det betyr en dekningsgrad på ca. 110 prosent, men dekningsgraden har sunket ca. 6 prosent siden 2004. Sørlandsparken er landsdelens desidert største handelssenter med over halvparten av den samlede omsetningen i eksterne kjøpesentra. Det er et hovedtrekk i hele landet at regionsentrene mister markedsandeler til fordel for eksterne kjøpesentra. For Kvadraturen har denne utviklingen vært ekstra tydelig. Veksten her har vært lavest av de ni byene vi sammenlikner oss med, og på bare en tredel av landsgjennomsnittet i årene fra 2004 til 2007. I 2008 var det imidlertid en liten reduksjon i varehandelen i Sørlandsparken og en liten økning i Kvadraturen. Veksten i Kvadraturen kom fra kjøpesentrene i sentrum.

Den store utbyggingen av handelsvirksomhet som har foregått og foregår i Sørlandsparken vil ventelig forsterke kommunen som handelstyngepunkt, men svekke Kvadraturen som handelssenter ytterligere. En annen tendens er utviklingen av sentrumsnære, mindre handelssentra som har hatt en tydelig omsetningsvekst de senere årene.



Det svekker de mindre nærbutikkene og bysentra, men også de store eksterne kjøpesentrene.

Kultur-, reiselivs- og opplevelsesbasert næring

Kulturnæringene i Norge sysselsetter flere enn jordbruk, skogbruk og fiske til sammen, og er blant næringene som vokser raskest i global sammenheng. I januar 2004 var det om lag 31.000 bedrifter innenfor kulturnæringene i Norge. Dette utgjør 7,2 prosent av alle bedrifter i landet. En



Elkem (i forgrunnen) og Xstrata Nikkelverk (i bakgrunnen) er to internasjonale aktører i den teknologibaserte prosessindustrien. Begge er med i Eyde-nettverket.

Sørlandets desidert største turistattraksjon er Kristiansand dyrepark. Parken nærmer seg 700 000 besøkende i året.



kartlegging fra 2002 viste at næringen omfattet 3,7 prosent av alle sysselsatte. For Vest-Agder viste studien en sysselsettingsprosent på mellom 2,5 og 3,0. Sannsynligvis er dette i stor grad konsentrert i og rundt Kristiansand, slik at andelen sysselsatte i kulturnæringene er noe høyere her.

Målt i antall overnattinger har Kristiansand hatt en økning innen reiselivet på 14,5 prosent i perioden 2005 til 2008. Det er nær det dobbelte av gjennomsnittet i landet for øvrig. Samlet sett ligger Sørlandet omtrent på landsgjennomsnittet. Antall besøk av cruiseskip har sunket betydelig de to siste årene, etter et toppår i 2007. Sørlandets desidert største turistattraksjon Kristiansand Dyrepark, som er en viktig generator for det opplevelsesbaserte reiselivet i sommermånedene, har hatt en økning på ca. 14,4 prosent fra 2005 til 2009 og nærmer seg nå 700.000 besøkende pr. år.

Agder er lett tilgjengelig med det europeiske kontinentet som nabo. Gunstig klima og variert natur er konkurransefortrinn i utviklingen av det mangfoldige tilbud innen friluft- og fritidsaktiviteter som allerede finnes. Hele landsdelen har en betydelig satsing på kultur, reiseliv og opplevelser, og preges også av en blomstrende festivalaktivitet med nærmere 100 større og mindre festivaler hvert år.

Ny organisering av reiselivssatsingen gjennom etablering av Visit Sørlandet, markedsføring av regionens opplevelsestilbud, satsing på kurs- og konferansemarkedet og samarbeid vil være viktige fokusområder for å utvikle reiselivsnæringen de kommende år.

Næringsområder

Behovet for nye næringsarealer i knutepunktkommunene anslås til mellom 80 og 100 dekar årlig, og i regionen er det i dag omtrent 3000 dekar tilgjengelig. For Kristiansand kommune er behovet årlig anslått til ca. 30 til 60 dekar pr. år og reell arealreserve ca. 1000 dekar. I tillegg kommer enkelte større transformasjonsområder. Mange av arealene er små, ligger perifert, er regulert til spesielle formål eller tilfredsstillende ikke de ulike lokaliseringsbehovene mange bedrifter har. Mange ønsker også å etablere seg nær Kristiansand som regionsenter. Arealreserven tilfredsstillende teoretisk behovet innenfor knutepunktkommunene de neste 30 årene. Men for å opprettholde et rikelig tilbud av næringstomter med varierende kvaliteter, må det legges til rette for nye næringsarealer i Kristiansand for å være på tilbudssiden i konkurranse med andre regioner.

Kultur, frivillighet og rekreasjon

Statistisk sentralbyrå utarbeider hvert fjerde år et kulturbarometer som blant annet måler innbyggernes bruk av sentrale kulturtilbud. Gjennom de siste 12 årene har kurven pekt jevnt oppover på samtlige indikatorer. Tall fra 2008 viser at stadig flere går på kino (70 prosent), konsert (62 prosent) og teater (53 prosent). Over halvparten har i løpet av året vært tilskuer på idrettsarrangement (56 prosent) og besøkt et folkebibliotek (51 prosent), mens det er litt færre som går på museum (43 prosent) og kunstutstilling (42 prosent). Undersøkelsen viser også at hver tredje nordmann har vært på en kulturfestival i 2008.

Kultur

Det finnes ikke tilsvarende målinger kun for Kristiansand, men det som er tilgjengelig av besøks-tall tyder på at disse nasjonale tendensene også gjelder her. Kommunen har hatt en målrettet og langsiktig satsing på bredde og kvalitet i kulturtilbudet og ble kåret til Norges kulturkommune i 2007. I løpet av få år ferdigstilles flere store, nye kulturarenaer som teater- og konserthuset Kilden, Aquarama aktivitetssenter og Idda arena.

Kulturbarometeret viser også at folks bruk av kulturtilbud har klar sammenheng med tilgjengelig-

heten. Bruken synker jo lenger unna de enkelte tilbud befinner seg. Samtidig er det slik at de med høy utdanning bruker kulturtilbudene i betydelig større grad enn personer med lav utdanning. En utjevning av disse skjevhetene og en langt bedre gjenspeiling av den internasjonale byen blir sentrale utfordringer for den kommunale kulturpolitikken i årene som kommer.

Kristiansand kommune brukte i 2008 1622 kroner per innbygger på kulturtjenester, og det er litt mindre enn gjennomsnittet for de ti største byene i Norge. Men ingen av storbyene bruker så mye ressurser pr. innbygger på aktivitetstilbud for barn og unge som Kristiansand, og rollen som vertskommune for flere landsdelsinstitusjoner innebærer et høyere ressursforbruk til kunstformidling og museer enn gjennomsnitt for storbyene.

Frivillighet

Arbeidet med en frivillighetsmelding for Kristiansand har vist at det finnes flere hundre organisasjoner og aktiviteter som mobiliserer svært mange frivillige. Denne innsatsen har stor betydning for både samfunnet og for den enkelte som mottaker eller giver av frivillige tjenester. Det ligger store muligheter i å utvikle nye tilbud og samarbeidsformer i dialog og partnerskap med frivillig sektor.



Kristiansand har et aktivt kulturliv innen et bredt spekter og i stadig utvikling. Her fra en julekonsert i Kristiansand Domkirke med Helene Bøksle og Kristiansand Symfoniorkester.

Rekreasjon

Kristiansands-regionen har et fortrinn når det gjelder tilbudet av opplevelser og rekreasjon, med sin strategiske satsing på folkehelse, landsdelens natur og klima og nærhet til kontinentet. Kristiansand hadde i 2008 ca. 1670 fritidsboliger, de fleste ved sjøen. Kommunen har i flere år hatt en aktiv politikk når det gjelder å erverve friområder for å gi innbyggerne tilgang til sjø og mark. Nesten 42.000 dekar er sikret som friområder i kommunen. Av disse ligger ca. 8000 daa, inklusiv skjærgårdsparkarealer, i strandsonen. Med økt utbygging og økt befolkning er det en utfordring å legge til rette for at allmennheten skal ha tilgang til strandarealer og båt plasser. 53 prosent av strandlinjen er påvirket av bebyggelse, beregnet ut fra at det er mindre enn 100 meter til nærmeste bygning (i 1985 var det 50,2 prosent). Pr. 01.01.2010 var det 3544 båt plasser (4234 standard 2,5 m-plasser) i kommunale havner og ca. 2000 i private. I tillegg kommer enkeltbåt plasser i tilknytning til boliger og fritidsboliger.

Tjenesteyting

Barnehager

I Kristiansand er barnehagedekningen 98% for

barn i alderen 3-5 år og 80% for barn i alderen 1-2 år. (Gjennomsnitt 91%).

Endring i Barnehageloven fra 1. januar 2009 innebærer rett til barnehageplass for alle foreldre som ønsker plass for sine barn.

I planperioden fram til år 2021 kan det bli behov for noe over 2000 nye barnehageplasser, men beregningsgrunnlaget er usikkert. Økningen skyldes økt barnehagedekning for de yngste barna, erstatning av midlertidige lokaler, utfasing av små barnehager / familiebarnehager, flere som ønsker hel- i stedet for delt plass og økningen i antall barn i perioden

Grunnskole

Det er ca. 10.300 elever i grunnskolene i Kristiansand. De er fordelt på 38 kommunale og 2 private grunnskoler. Alle barneskolene har skolefritidsordning (SFO). Elever på 1. til 7. årstrinn går på skole innen sitt delområde (18 delområder). På ungdomsskoletrinnet skal elevene ha skoletilknytning innen opptaksområdet (7 opptaksområder). Skoleanleggene har en viktig nærmiljøfunksjon, og nyere anlegg er i stor grad integrert med idretts- og kulturarealer. Skolekapasitet og standard er vesentlig forbedret med nye skoler, skoleutvidelser og omfattende rehabilitering de senere år.

Kristiansand har nær 42 000 dekar sikret som friområder. Noe av dette utgjør også attraktive skiløyper om vinteren. Anne Danielsen og Hege Refsnes har tatt turen til Jegersberg.





I planperioden frem til 2021 kan det bli behov for drøyt 2.000 nye barnehageplasser.

Prognosene viser at elevtallet vil synke noe frem til 2013, deretter stiger det med ca. 600 elever i 2021 sammenliknet med 2009. I større utbyggingssområder vil det bli behov for økt skolekapasitet på sikt. Det søkes da å etablere større skoleenheter enn det har vært lagt til grunn tidligere.

Videregående skole:

Kristiansand har 4 offentlige videregående skoler med til sammen ca 3900 elever: Vågsbygd videregående skole, Kvadraturen Skolesenter, Tangen videregående skole og Kristiansand Katedralskole Gimle. Videre har byen tre private, videregående skoler: Noroff Videregående skole a/s og Norsk Fotterapeutskole, begge lokalisert i Kvadraturen og Sørlandets Maritime videregående skole i Kongshavn. Tilsammen har disse ca 180 elever. I tillegg har Noroff Instituttet en fagskole med ca 80 studenter.

Befolkningsveksten de kommende år tilsier en ny, offentlig videregående skole lokalisert til byens østside.

Institusjoner

Kommunen har i dag 613 sykehjemsplasser, og tallet vil øke til 640 i 2011. I slutten av planperioden er det behov for å planlegge nytt sykehjem i Rona.

	2010	2020	2025	2030	2040	2050
Antall over 80 år	3.326	3.507	3.973	4.776	5.874	6.783
Sykehj.plassbehov 18 %	599	631	715	860	1.057	1.221
Omsorgsleiligheter 12 %	399	420	476	573	704	814

I perioden fram til 2050 er det behov for ytterligere syv sykehjem med lokalisering på Hellemyr, Hånes/Benestad og Krodden og fire lokalisert til senterområdene i øst og vest.

I 2011 vil kommunen ha 119 omsorgsboliger med heldøgns bemanning. Selv om det er god dekning på serviceboliger (uten bemanning), betyr det at det er behov for 200-300 nye omsorgsboliger i planperioden.

Utvidelsesmuligheter for byens sykehus på Eg og Kongsgård må sikres arealmessig i kommuneplanens arealdel.

Utdannelse og forskning

Med sitt universitet og tre høyskoler kan Kristiansand tilby studenter undervisning innenfor et bredt spekter av fag. Høsten 2009 var det omtrent 7300 studenter i Kristiansand (og 1500 ved UiA i Grimstad).

Utdanningsnivået (regnet som antall personer

Høsten 2009 var det over 7 300 studenter ved UiA (bildet) og de tre høyskolene Mediehøgskolen, BI og Ansgar teologiske høgskole.



med universitets- eller høyskoleutdanning) er lavere i Kristiansand enn i landets øvrige fem storbyer (29 prosent i forhold til 32 til 39 prosent). Dette gjelder i spesiell grad unge kvinner med høy utdanning. Tilsvarende er utdanningsnivået i Vest- Agder fylke lavere enn gjennomsnittet for landet (23 prosent i forhold til 26 prosent). Det er en utfordring for byen og regionen å motivere ungdom til høyere utdanning samt å kunne tilby karrieremuligheter for å tiltrekke og beholde dem i landsdelen.

Satsing på god undervisning i grunnskole og videregående skole bidrar til lærelyst og ønske om videre utdanning.

I Agder brukes det under halvparten så store ressurser pr. innbygger til forskning og utvikling som i landet for øvrig. Unntaket er innenfor industri-sektorene, olje- og gassteknologi og prosessindustri, hvor landsdelen er særlig sterkt representert med sine industrivirksomheter.

Folkehelse

Det moderne samfunn åpner nye muligheter, stiller andre krav og skaper andre påkjenninger enn tidligere. En rekke ulike undersøkelser viser at Kristiansand har mange utfordringer i forhold til

innbyggernes levekår, og da spesielt i forhold til unge uføre og grupper med lavt utdanningsnivå.

Samtidig gir samfunnsutviklingen nye muligheter for å fremme helse. Det handler om å identifisere og bruke de ressurser og det handlingsrom man har på samfunns- og individnivå. Dette må gjøres på en etisk forsvarlig måte, med vekt på sosial ansvarlighet. Folkehelsepolitikken, nasjonalt og internasjonalt, har de siste tiårene beveget seg fra et ensidig sykdomsforebyggende fokus mot en helhetlig samordnet politikk der helsefremmende arbeid står i sentrum. Miljø, kultur og verdiskaping er en viktig del av dette. I dag er man mer interessert i hva som holder folk friske enn hva som gjør dem syke.

Folkehelsearbeidet har dermed fått en positiv vinkling der de menneskelige ressurser står i sentrum. Folkehelsearbeid defineres som samfunnets totale innsats for å opprettholde, bedre og fremme folkehelsen (NOU 1998:18). I dette ligger nødvendigheten av å styrke verdier som gir det enkelte individ og grupper muligheter for ansvar, delaktighet, solidaritet, mestring og kontroll over eget liv og egen situasjon.

Kristiansand har grupper og områder som skiller seg negativt ut i forhold til levekår. Den største utfordringen er å bidra til at unge mennesker ikke

faller ut av utdanning og arbeidsliv. Den siste tiden har det vært en positiv utvikling mht. lavere arbeidsledighet, færre på sosialhjelp og færre på overgangsstønad.

I Kristiansand kommune gir "Ung i balanse"-undersøkelsene tall på både fysisk form og aktivitetsnivå. Disse tallene viser at Kristiansands ungdom på de fleste områder både er i bedre form og mer aktive enn det som er vanlig å finne i tilsvarende undersøkelser. Men tallene herfra viser at 12 til 15 prosent av elevene på ungdomstrinnet er innenfor kategorien "Fedme". Dette er nært landssnittet og er et økende helseproblem.

Med hensyn til selvopplevd helse viser Heparundersøkelsen i Kristiansand at 78 prosent av kvinnene og 81 prosent av mennene oppgir å ha ganske god eller svært god helse. Dette er noe over snittet. 19 prosent av kvinnene og 13 prosent av mennene opplever seg plaget av angst/depresjon. Andelen menn er noe lavere enn snittet, mens andelen kvinner er noe høyere.

Samhandlingsreformen (St. meld. 47 2008/2009 ble lagt frem 6. juni 2009), og den legger opp til en kraftig styrking av det sykdomsforebyggende og helsefremmende arbeidet i kommunene i årene fremover. I kommuneplanperioden ønsker vi å få etablert tilbud til hele befolkningen om individuell og grupperettet veiledning i forhold til kosthold/

ernæring, fysisk aktivitet, rus og psykisk helse.

Slik arbeider Kristiansand videre med å styrke kommunen som folkehelseby, og slik kan vi markere oss både regionalt, nasjonalt og internasjonalt.

Likestilling

Ifølge Statistisk sentralbyrås likestillingsindeks ligger Kristiansand lavest blant storbyene når det gjelder flere indikatorer som angir grad av likestilling mellom menn og kvinner, og Agder-fylkene har hele tiden ligget lavest av alle fylker.

Kristiansand skiller seg ut i forhold til andre storbyer ved relativt lav yrkesdeltakelse og lav inntekt blant kvinner. I tillegg er det mange som jobber deltid. I Kristiansand kommune jobber 64 prosent av kvinnene og 24 prosent av mennene deltid.

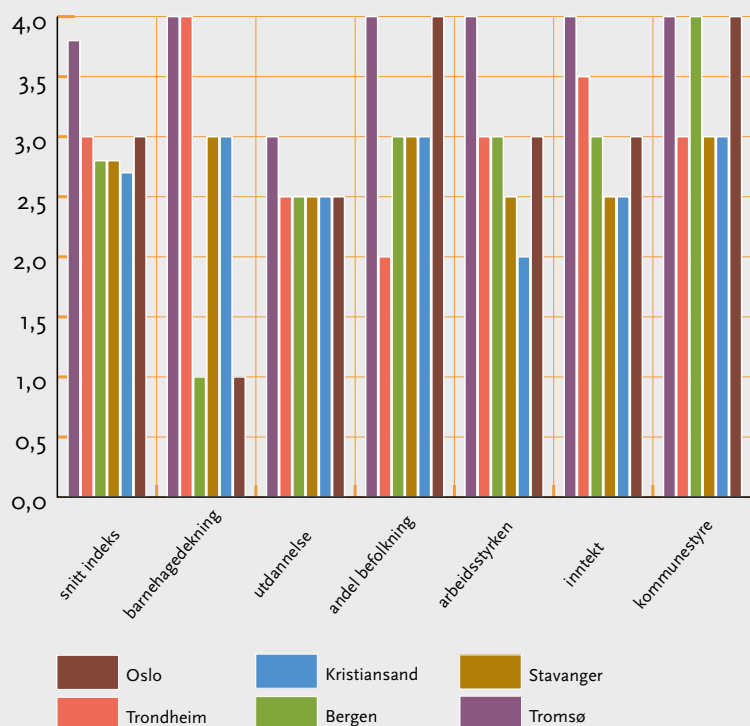
Den lave tilknytningen til arbeidslivet gjør at kvinnene er utsatt for levekårsproblemer. For samfunnet er det en utfordring at kvinner i liten grad får være med å prege arbeidsliv og samfunnsprosesser. For å bedre kjønnsbalansen i yrkeslivet er det viktig å jobbe målrettet, systematisk og langsiktig. Det er særlig viktig å jobbe med bevisstgjøring blant unge når det gjelder yrkes- og fremtidsvalg.

Innbyggere med innvandrerbakgrunn har rela-



Bevisstgjøring om yrkes- og fremtidsvalg blant unge innvandrere kan øke kjønnsbalansen i yrkeslivet.

Likestillingsindeks - storbyer 2008



tivt lavere arbeidstilknytning. Arbeidsledigheten blant ikke-vestlige er omtrent tre ganger så høy som for befolkningen totalt. Sysselsettingen blant ikke-vestlige innvandrere i Kristiansand er klart lavere enn befolkningen i alt, og familiene har to tredeler av inntekten i forhold til befolkningen totalt. I 2007 var 56 prosent av ikke-vestlige innvandrere sysselsatt, mot 67 prosent av befolkningen i alt. Menn er i større grad sysselsatt enn kvinner (53 prosent mot 48 prosent), men forskjellen er mindre i Kristiansand enn i andre norske kommuner. Det viser seg at økt botid i Norge vanligvis gir høyere sysselsettingsgrad, så man kan forvente at situasjonen vil bedre seg over tid. Samtidig er det en utfordring og en mulighet for regionen til å inkludere innbyggere med ikke-norsk bakgrunn i

arbeids- og samfunnslivet.

Mennesker med funksjonshemming står også i fare for å bli ekskludert fra arbeids- og samfunns- liv. Det er derfor viktig at byen og regionen tilrettelegger for universell utforming i bygg og uteområder, samt aktivt stimulerer til deltakelse.

Kommunen gjennomførte i 2008 en kartlegging av livssituasjonen for lesbiske og homofile. Den viser en klar bedring, men at det fortsatt er utfordringer, særlig i forhold til mobbing og trakassering i det offentlige rom. Kommunen kan bidra til økt åpenhet ved å aktivt signalisere at homofile er en ønsket gruppe i samfunnet.

Økonomiske rammebetingelser

Lokaldemokratiet og kommunal virksomhet er under press, og den demografiske utviklingen påvirker utgifter og etterspørsel etter kommunale tjenester. Innbyggernes bevissthet om sine rettigheter og krav til tjenestekvalitet stiger i takt med den generelle velferdsutviklingen. Gjennom reformer overføres nye oppgaver til kommunen, og kommunene påtar seg også nye oppgaver. Denne utviklingen stiller kommunene overfor utfordringer både hva gjelder politiske prioriteringer, planlegging og kommunal infrastruktur, oppbygging av robuste fagmiljøer og kompetent arbeidskraft. Samtidig utfordres det lokalpolitiske handlingsrommet av krav om friere brukervalg nedenfra og statlige pålegg ovenfra. Kommunesektoren står overfor store utfordringer som ikke bare kan løses med mer penger, men hvor man må se på nye løsninger og samarbeidsformer i tiden som kommer.

De økonomiske rammebetingelser styres i stor grad av staten gjennom veksten i frie inntekter, som består av skatteinntekter og rammetilskudd.

Økning i demografi-
kostnader pr. år fordelt
på aldersgrupper
(2009-kroner).
Alle tall i 1.000 kroner.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0-5 år	15.800	12.200	10.400	3.800	8.200	7.100
6-15 år	-5.500	-2.300	-1.500	-800	9.200	22.300
16-66 år	7.500	7.600	6.900	7.700	5.700	5.000
67-79 år	7.200	7.800	12.400	10.200	18.200	17.100
80-89 år	-4.700	-3.200	2.600	2.400	-800	3.700
Over 90 år	12.400	17.400	12.400	8.700	4.600	4.600
Sum	32.800	39.500	43.300	32.100	45.100	59.600

Kommuneøkonomi

Kommuneøkonomien er de siste årene svekket, til tross for vekst i inntektene. Det skyldes økt press på tjenestene som følge av demografiske forhold, flere oppgaver, finanskrisen, høyt investeringsnivå og økte pensjonsutgifter. Avviket mellom løpende utgifter og inntekter er redusert, og i 2008 var driftsutgiftene samt renter og avdrag høyere enn driftsinntektene.

Kristiansand kommune har i perioden gjennomgående hatt svakere netto driftsresultat enn landsgjennomsnittet, men har likevel klart å opprettholde tjenestetilbudet i større grad enn andre storbyer.

Kristiansand har mange av storbyenes spesielle utfordringer, og det gir merkostnader og svekker kommunens økonomiske evne til å levere tjenester. Byen deltar i ulike storbynettverk for å dokumentere disse utfordringene og aktivt bruke det til å påvirke både inntektssystemet og andre statlige finansieringskilder.

Kostnader relatert til befolkningens alderssammensetning

Det ventes en betydelig oppgang i utbetalingene av pensjoner i forhold til verdiskapingen i norsk økonomi. En eldre befolkning gir et større press på det offentlige pleie- og omsorgsbehovet. Beregninger viser at kommunens inntekter må økes med i overkant av 40 millioner kroner i året i gjennomsnitt i perioden 2009 til 2015 for å opprettholde samme kvalitet og dekningsgrad som i dag. For perioden 2009 til 2015 innebærer dette en samlet økning i driftsutgiftene på ca. 250 millioner kroner.

Det vil innebære at muligheten til å opprettholde utgiftsnivået i kommunal sektor er begrenset.

Sentrale myndigheter forventer at kommunesektoren bidrar til å dempe gapet mellom utgiftsbehov og innteksstrøm ved å kontinuerlig effektivisere tjenestene.

Sammenliknet med andre store kommuner har Kristiansand høye utgifter til grunnskoleundervisning og relativt lave utgifter til omsorgstjenester, særlig innenfor hjemmebasert omsorg og en del av de tekniske tjenestene.

Kristiansand kommunes inntekter må økes med i overkant av 40 millioner kroner i året i perioden 2009 til 2015 for å opprettholde pleie- og omsorgskvaliteten.







Satsingsområder

De tre satsingsområdene i denne kommuneplan-revisjonen er en videreføring og revisjon av de fire satsingsområdene i forrige plan:

1. **Byen som drivkraft**
2. **Byen det er godt å leve i**
3. **Klimabyen**

Satsingsområdene peker på det som skal gis særlig oppmerksomhet og ressurser i kommende planperiode.

Deler av satsingsområdene griper inn i hverandre. For eksempel er boliger omtalt under alle tre, men fra ulike vinkler:

- Et velfungerende boligmarked er viktig for næringslivet, vekst og utvikling
- Variasjon i og kvalitet på boliger og boligmiljø er viktig for trivsel og trygghet
- Lokalisering og tetthet av boliger er viktig for transport og klima

Satsingsområdene bygger delvis på bakgrunn og fakta som er tatt med i kapittelet foran, "En by i rask utvikling", og delvis på en kort beskrivelse av noen temaer under hvert satsingsområde.

Satsingsområdene inneholder videre retningsmål "Slik vil vi ha det", og for hvert av disse noen strategier, "Slik gjør vi det".

Strategiene er ikke konkrete når det gjelder hvilke tiltak som skal settes i verk, men sammen med retningsmålene skal de danne grunnlag for kommunens mer detaljerte handlingsprogrammer og ressursbruk i de kommende 10 til 12 år.

Satsingsområdene inneholder en del strategier som henviser til kommuneplanens arealdel og videre arealforvaltning og er markert med rød bunnfarge. I utformingen av arealdelen er disse nærmere kommentert og lagt inn som del av premissene for utformingen av juridisk bindende arealplankart, retningslinjer for saksbehandling og bestemmelser.

*Kristiansand har et nyskapende
og konkurransedyktig næringsliv.
Leverandørindustrimiljøet på
Andøya er også eksempler på det.*





Byen som drivkraft

Kristiansand er et attraktivt landsdelssenter, kjennetegnet av høy kompetanse og et nyskapende næringsliv.

Regionalt samarbeid innenfor Agder og Kristiansands-regionen på felles satsingsområder blir stadig viktigere for å hevde seg som en konkurransedyktig region. Som største by i landsdelen og blant landets storbyer, innehar Kristiansand en særlig rolle i forhold til utviklingen av næringsliv, kulturliv og kompetanse. Kristiansand kommune skal ha en rolle som tilrettelegger, som pådriver og døråpner og som samarbeidspart og nettverksbygger. Byens involvering i - og evne til - å ta i bruk de samlede ressurser, produkter og kunnskap vil være avgjørende for regional vekst og internasjonal konkurranseevne.

Kristiansand kjennetegnes ved å ha en betydelig vekst i antall nye arbeidsplasser, men liten netto tilflytting fra andre deler av landet. Det indikerer en gradvis mer integrert region, hvor arbeidsplasser i stor grad etableres i Kristiansand kommune, mens en god del av tilflyttingen skjer til de øvrige kommunene i regionen, hvor netto tilflytting etter 2006 har vært over 200 personer pr. år. Regionen kan dermed skilte med både attraktive arbeidsplasser og boligområder.

Næringsliv

Kristiansand og Sørlandet har et internasjonalt konkurransedyktig næringsliv som er ledende på flere områder og som representerer en global teknologisk spisskompetanse.

Leverandørindustrien til olje- og gassmarkedet og prosessindustrien er kjennetegnet av innovasjon, høy kompetanse og omstillingsevne samt vilje til samarbeid. En voksende del av industrien retter seg mot markedet for fornybar energi.

Kristiansands-regionen ønsker å styrke forutsetningene for å være en tung teknologiregion innen energi, energieffektive løsninger, klima og miljø. Samspillet mellom ulike aktører skal gi mer optimale løsninger både innenfor privat og offentlig sektor.

Hånd i hånd med industriens egne aktiviteter bør også kommunen og fylket bidra til å bygge en profil

og en kommunikasjonsplattform som synliggjør den rolle byen og regionen har på disse områdene og legge til rette for utvidelse og samlokalisering der det er behov.

For å rekruttere og beholde kvalifisert arbeidskraft, er det ikke tilstrekkelig at arbeidsplassene er interessante. Byen må også kunne tilby gode skoler og utdanningsmuligheter, et godt oppvekstmiljø, et bredt kultur- og fritidstilbud og et variert og vel fungerende boligmarked.

Utbygging av nye næringsområder bør gjennomføres i et samarbeid mellom kommunene i regionen, og kriterier relatert til arealbruk, trafikkgenerering, arbeidskraftbehov og enkeltnæringsers særlige behov bør så langt som mulig legges til grunn for lokalisering av virksomheter. Det må legges til rette arealer for sjørettet næring, og det må utvises varsomhet med å omregulere næringsarealer til boliger eller handel.

For å styrke Kristiansands posisjon når det gjelder å trekke til seg hovedkontorer for større selskaper, bør det legges til rette for kontorarbeidsplasser med sentral og attraktiv beliggenhet.

Kultur, reiseliv og opplevelser

Kultur, reiseliv og opplevelser gir grunnlag for næringsutvikling og vekst. Samtidig er dette vesentlige forhold for en by eller regions identitet og attraktivitet, og vil derfor også bidra til rekruttering til næringslivet generelt ved at byen kan oppleves som interessant og mangfoldig.

Gjennom etableringen av Cultiva har Kristiansand lagt til rette for en betydelig satsing på vekst i kultur- og opplevelsesnæringene. Dette er et godt utgangspunkt for utvikling både nasjonalt og internasjonalt. For å styrke opplevelsesnæringene er nettverksbygging mellom kulturaktører, lokalt næringsliv, det offentlige og utdanningsinstitusjoner særlig viktig og trenger offentlig engasjement for å lykkes.

Kvadraturen

Kvadraturen er både byens og landsdelens sentrum. Et levende og spennende sentrum er viktig for å profilere regionen og skape en attraktiv møteplass for befolkningen og besøkende. Det betyr at det må tilrettelegges for variert handel, kontorarbeidsplasser, boliger, kultur, opplevelser og estetiske kvaliteter.

Gjennom kommunedelplan for Kvadraturen må det legges til rette for utbygging av attraktive boliger og kontorarbeidsplasser og økt detaljvarehandel. Parkerings- og trafikksituasjonen er viktige premisser for dette og må vies særlig oppmerksomhet.

Kvadraturen må styrkes som kulturelt og historisk senter, og byrommene må opprustes og utnyttes.

Samferdsel

God intern kommunikasjon i regionen gir økt felles arbeids- og boligmarked. Gode forbindelser ut fra regionen øker attraktiviteten for eksisterende og nye, interessante etableringer. Både stamveier, regionale veier og kommunale veier og gater trenger oppgraderinger for å møte den raske befolknings- og trafikkveksten. Arealer til fremtidig utvidelse av havnerelatert næring og oppgradering av Kjevik Lufthavn med høyere frekvenser og økt rutetilbud er vitale forutsetninger for å tiltrekke seg næringsvirksomhet og rekruttere nasjonal og internasjonal kompetanse.

Et godt utbygd kollektivtilbud vil bidra til å styrke byen som regionens transportknutepunkt, legge til rette for enkle arbeidsreiser og styrke byens profil og troverdighet innen satsingen på ny fornybar energi og på miljø.

Kristiansand, i samarbeid med regionen, må satse på opprusting av jernbanen både mot øst og vest og sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.

Forskning, studier og kompetanse

Kompetansemiljøene ved universitetet, høyskolene, Sørlandet Sykehus, forskningsmiljøene, næringslivet og offentlig sektor gir grunnlag for innovasjon og utvikling. Dette bidrar til å synliggjøre byen og landsdelen og gir mulighet for å sikre en større andel nasjonale og internasjonale forskningsmidler. Disse kunnskapsinstitusjonene

er viktige samarbeidspartnere for å kunne nå kommunes mål. Det er behov for å styrke forskningsmiljøene med basis i regional relevans og kompetanse i et samarbeid mellom næringslivet, det offentlige, academia og forskningsinstitusjoner.

Energiverkstiftelsene er med på å gi Kristiansand og landsdelen et godt grunnlag for innovasjon og kompetanseutvikling.

Kristiansand ønsker å være en attraktiv studentby. Det innebærer blant annet et pulserende og spennende bysentrum med gode boligtilbud og et godt utbygd kollektivtilbud.

Utarbeidelse av en felles melding om "Universitetsbyen Kristiansand" kan bidra til større enighet og samarbeid om felles mål og ambisjoner innenfor både forskning, undervisning, samfunnskontakt og behov for – og lokalisering av – studentboliger.

Samarbeid og mangfold

Samarbeidet i Kristiansands-regionen om felles areal- og transportplanlegging og samarbeidet på Agder om felles regionplan er gode eksempler på konstruktivt samarbeid i regionen på kommunalt og fylkeskommunalt nivå. Samarbeidet kan utbygges videre med samarbeidsavtaler mellom kommunen og fylkeskommunen innenfor utvalgte områder. Nettverksbyggingen innenfor regionens næringsliv er eksempel på det samme.

Det er behov for å arbeide videre med samordning innenfor reiseliv og kultur- og opplevelsessektoren. Samarbeidet innenfor bolig- og næringspolitikk kan utvikles videre med felles handlingsplaner for gjennomføring.

Det er en utfordring for kommunen å bidra til nyttige nettverk for næringsliv, utdanning, kulturliv og offentlig forvaltning i landsdelen. Gjennom deltakelse i internasjonalt samarbeid kan Kristiansand profilere regionen, innhente kompetanse fra andre og bidra til å finansiere regionale forsknings- og utviklingsprosjekter.

I dag har over ti prosent av byens innbyggere utenlandsk bakgrunn. Disse kan i enda større grad involveres for å gjøre byen mer åpen, mangfoldig og preget av internasjonal orientering.

Slik vil vi ha det:

**Kristiansand er et attraktivt og vekst-
kraftig landsdelssenter.**

Slik gjør vi det:

- Styrke Kristiansand som tyngdepunkt innen handel, kulturliv, opplevelser, kompetanse, utdanning, næringsliv og private og offentlige tjenester.
- Utnytte kultur- og opplevelsestilbud som et grunnlag for vekst og utvikling og gjøre Kilden teater- og konserthus til en av regionens viktigste møteplasser.
- Videreutvikle byens urbane kvaliteter, pulse-
rende kulturliv og internasjonale mangfold.
- Være en god vertskapskommune for universi-
tet, høyskoler og næringsliv.
- Videreutvikle byen som regionens transport-
knutepunkt når det gjelder fly, tog, havn og
kollektivtransport og påvirke statlige priorite-
ringer gjennom regionalt samarbeid.
- Bidra til en helhetlig og langsiktig nærings-
politikk i Kristiansands-regionen i samarbeid
med knutepunktkommunene og vedtatt
Strategisk Næringsplan.
- Disponere kommunale eiendommer og utøve
aktivt eierskap i kommunens hel- og deleide
selskaper som virkemiddel for ønsket byutvik-
ling.
- Legge til rette for at Kvadraturen blir et attrak-
tivt, vitalt og identitetsbærende senter for hele
Agder med et rikt kulturtilbud, mangfoldig
handels- og servicevirksomhet, attraktive by-
rom, god arkitektur og ivaretagelse av egenart.
- Legge til rette for et velfungerende, rikelig og
varierte boligmarked i regionen i samarbeid
med regionens øvrige kommuner.
- Ha en planberedskap for viktige samferd-
selsprosjekter som inkluderer hoved- og
stamveier i landsdelen, havneutbygging,
utvikling av Kjevik Lufthavn, tilgjengelighet til
Kvadraturen og parkeringspolitikk.
- Bygge videre ut et velfungerende kollektivtra-
fikktilbud.
- Rikelig tilrettelegging av arealer for ny næ-
ringsvirksomhet, utvidelse av eksisterende

virksomheter, bransjevis samlokalisering og
arealer for sjørettet næring.

Slik vil vi ha det:

**Kristiansand er en kunnskapsby med
ledende kompetansemiljøer og et ny-
skapende næringsliv.**

Slik gjør vi det:

- Delta i internasjonalt samarbeid og stor-
bysamarbeid for å bygge kompetanse og
nettverk og få tilgang til aktuelle tilskuddsord-
ninger til prioriterte områder.
- Bidra sammen med fylkene til etablering av
møteplasser og forpliktende samarbeid med
regionens kunnskapsinstitusjoner, næringsliv
og kulturliv for å styrke den regionale inn-
satsen knyttet til forskning, innovasjon og
kompetansebygging.
- Stimulere til høyt utdanningsnivå og entrepre-
nørskap blant unge mennesker.
- Prioritere sentrale, attraktive utbyggingsa-
realer til kunnskapsintensive arbeidsplasser,
forskning og hovedadministrasjoner.
- Arbeide for å trekke til seg flere høyskoler
og forskningsinstitusjoner og legge til rette
utbyggingsarealer for universitet og nye høg-
skoler.

Slik vil vi ha det:

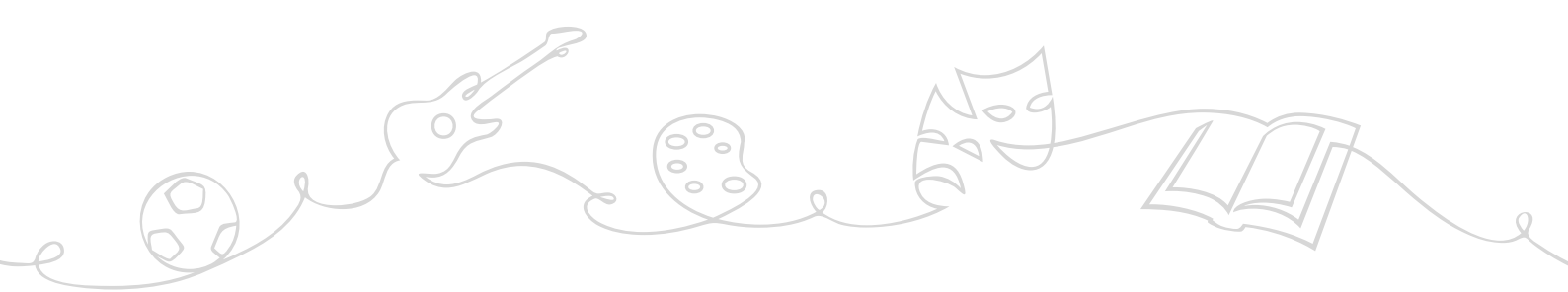
**Kristiansand er pådriver for
profilering av regionen og rekruttering
av arbeidskraft.**

Slik gjør vi det:

- Arbeide målrettet for å synliggjøre regionens
fortrinn.
- Bidra til regionalt samarbeid om profilering
og markedsføring av byen og regionen.
- Bidra til at Kristiansand blir vertskap for na-
sjonale og internasjonale arrangementer.
- Videreutvikle Kristiansand som en attraktiv
studentby.
- Mobilisere kompetanse gjennom likestilling
og mangfold.



Utfoldelse innen trygge rammer
er god folkehelse. Bildet er fra
skatehallen på Lund.



Byen det er godt å leve i

Kristiansand er folkehelsebyen som inkluderer alle og gir rom for utfoldelse.

For Kristiansand kommune er det viktig at byen er god å leve i. Vi vil både legge vekt på å forbedre levekår og legge til rette for økt livskvalitet. Kommunen kan påvirke utviklingen i lokalsamfunnet og legge til rette for gode boligområder, et rikt og godt kulturliv, et allsidig arbeids- og utdanningsmarked og gode kommunale tjenester.

Kristiansand kommune har satsset offensivt på å øke tilhørighet, trygghet og toleranse, med en stor bredde i tilbudet av aktiviteter rettet mot barn og unge. Dette arbeidet var noe av bakgrunnen for at Kristiansand i 2007 ble kåret til landets beste barne- og ungdomskommune.

God planlegging og godt samarbeid kan gi innbyggerne gode fysiske og estetiske omgivelser som gir tilhørighet og identitet, og det bidrar til å styrke fellesskapsfølelsen og stimulerer til å delta aktivt i lokalsamfunnet. God planlegging av arealbruk og utforming av våre fysiske omgivelser er derfor en vesentlig faktor for levekår, livskvalitet og folkehelse. Universell utforming er sentralt i denne sammenhengen.

Både Kristiansand kommunes relativt unge befolkning og relativt store andel innvandrere gjør det utfordrende å skape inkluderende og gode oppvekstmiljøer i hele kommunen. Det gjelder tilrettelegging både for den enkeltes kreative utvikling og for deltakelse i fysisk aktivitet.

Folkehelse

Kristiansand skal fremme en helhetstenking der forebyggende strategier og helsefremmende aktiviteter skal være med i all planlegging, skape grunnlag for samarbeid på tvers av sektorer og nivåer, bygge opp kunnskap, utvikle praktiske metoder i folkehelsearbeidet og mobilisere nærmiljøet til innsats.

Satsingen på folkehelsearbeid gir gode muligheter for både individuell og samfunnsmessig utvikling. Vi trenger fortsatt å styrke og videreutvikle samfunnets totale innsats i helsefremmende arbeid på



God planlegging og godt samarbeid kan gi innbyggerne gode fysiske og estetiske omgivelser som gir tilhørighet og identitet. Bildet er fra Ravnedalen.

lokalt og regionalt nivå. Godt folkehelsearbeid kan gi gode økonomiske effekter.

Samhandlingsreformen

Samhandlingsreformen skal gi en kraftig satsing på helsefremmende og sykdomsforebyggende arbeid så folk holder seg friske, gi tidligere behandling når sykdom oppstår og hjelpe de som er syke til bedre å mestre livet med sykdommen. Kommunen har mye kompetanse og gode tjenester innen behandling og rehabilitering. For å lykkes med målene må kommunen få tilført nødvendig økonomi for å nå ut til flere. Satsingen på kommunen som bærebjelken i helsevesenet gjør at vi må arbeide og planlegge enda smartere sammen med pasienter, offentlige og private aktører og frivillige. Å videreutvikle det gode samarbeidet med SSHF vil stå sentralt i dette arbeidet.

Sosiale forskjeller

De fleste av oss har de senere årene nytt godt av bedringen i levestandard, kulturtilbud og helse, men et betydelig mindretall har ikke i samme grad

Kristiansand kommune vil gjøre alle boligområder attraktive gjennom etablering av trygge nærmiljøer og grøntarealer med rom for fysisk aktivitet og utfoldelse.



fått ta del i denne velstandsutviklingen. Vi ser en klar tendens til marginalisering av enkelte befolkningsgrupper. Psykososiale problemer blant barn og unge er en økende utfordring. Dette gir økende sosiale forskjeller som i seg selv er negative og medfører større forskjeller i helse og i livslengde mellom grupper i befolkningen. Regjeringen har definert arbeidet mot sosial ulikhet i helse som et nasjonalt satsingsområde.

Levekårsutfordringer

Det vekker bekymring - også på landsbasis - at gutter i mye mindre grad enn jenter tar lengre utdannelse og at mange ikke fullfører videregående utdanning. Utdanning er en av de viktigste faktorene som påvirker helsen, og det er derfor viktig at flest mulig tar en god utdannelse.

Sammenliknet med andre deler av landet, kommer Kristiansand og Agder-regionen dårlig ut på noen områder. Vi har en bekymringsfull utvikling i forhold til at mange, også yngre, blir uføretrykdet.

Likestilling og mangfold

I forhold til andre byer har kvinner i Kristiansand lav arbeidstilknytning, lav inntekt og få med høy utdannelse. Alt dette medfører risiko for å oppleve levekårsproblemer. Det internasjonale mangfoldet

vitaliserer Kristiansand, samtidig som det utfordrer befolkningens verdier ved at det kreves økt toleranse, raushet og likestilling.

Boligmarked

Vi har lenge hatt stort press på boligmarkedet, med høye priser. En stor gruppe av befolkningen sliter med å skaffe seg egnet bolig, mange på grunn av dårlig økonomi eller fordi de har behov for spesiell tilrettelegging. Dette gjelder blant andre studenter, unge i etableringsfasen, enslige forsørgere og personer utenfor arbeidslivet.

Eldrebølge

I løpet av de neste tiårene vil vi se en dobling av antall eldre, med tilsvarende økt behov for omsorgstjenester, uten at vi kan forvente en tilsvarende økning av antall personer vi kan ansette for å utføre disse tjenestene. Det stilles derfor store krav til å gjøre arbeidet på en riktigst og mest mulig virkningsfull måte, og å arbeide med å styrke den enkeltes mestringsevne, sosiale nettverk og forebygging sykdom og skade. God planlegging av de fysiske omgivelsene er vesentlig for å styrke den enkeltes selvhjulpenhet. Seniorboliger bør lokaliseres i nærheten av butikk / nærsenter.

Rekreasjon og bymiljø

Kristiansands beliggenhet, med kort vei til naturopplevelser på havet, fjellet og i skogen, gir gode muligheter for fysisk aktivitet og rekreasjon. Et fortsatt arbeid med opprusting av byens sentrum, ivaretagelse av byens historiske identitet og tiltak for å redusere støy- og lokal luftforurensing er viktig for opplevelse av tilhørighet og stolthet over egen by.

Kultur og kompetanse

Universitetet i Agder og de andre utdanningsinstitusjonene gir flere muligheter for høyere utdanning, og studentene er en viktig stimulans til byen, næringslivet og kulturlivet. Vi må utvikle samarbeidet med universitetet, kulturlivet og næringslivet til et dynamisk og kreativt fellesskap til glede for hele befolkningen.

Organisasjoner

Frivillig arbeid har stor samfunnsmessig betydning ved at det bidrar til trivsel og trygghet i lokalsamfunnet, bygging av sosial kapital og et levende lokaldemokrati. Frivillig sektor bidrar i velferdsproduksjonen og mobiliserer til samfunnsmessig innsats. For de frivillige bidrar deltakelsen til økt livskvalitet - noe å leve for - personlig vekst og kompetanse.

Slik vil vi ha det:

Kristiansands innbyggere har gode boforhold.

Slik gjør vi det:

- Styrke kommunens rolle som aktør i boligutviklingen.
- Utvikle et variert og godt boligtilbud med hensyn til lokalisering, eie/leie og type, og en balansert blanding av rimelige og dyre boliger i alle boområder (dette inkluderer også sykehjem og omsorgsboliger).
- Etablere boliger i alle bydeler for personer som har spesielle behov og/eller har vanskeligheter med å skaffe bolig.
- Legge til rette for at alle kan bli boende i samme nærområde ved endret boligbehov.
- Ta hensyn til levekår i lokalområdet ved all utbygging og fortetting.

- Sikre god atskillelse mellom boliger og næring/aktiviteter som kan skape sjenanse.

Slik vil vi ha det:

Innbyggerne har trygge og funksjonelle nærmiljøer og stolthet og identitet i forhold til eget lokalområde.

Slik gjør vi det:

- Styrke stedsfølelse og identitet gjennom navnebruk og historikk, og vern av bygninger, kulturlandskap og kulturminner.
- Skape møteplasser som fremmer mangfold og tilrettelegging for tilhørighetsskapende aktiviteter.
- Gjøre alle boligområder attraktive gjennom etablering av trygge nærmiljøer og grøntarealer med rom for fysisk aktivitet og utfoldelse.
- Reservere gode/attraktive arealer for offentlige og private funksjoner til gode nærsentra og møteplasser som legger til rette for sosial integrasjon.



Kommunen vil utvikle et variert og godt boligtilbud. Bildet viser den nye boligbebyggelsen på Tangen



- Gjøre byen mer tilgjengelig for alle, mest mulig uten spesiell tilrettelegging.

Slik vil vi ha det:

Innbyggerne har utdanning, ferdigheter og kunnskaper som utvikler evner og talenter.

Slik gjør vi det:

- Bidra til tidlig innsats for å utvikle grunnleggende kunnskap, ferdigheter og kreativitet.
- Sikre at alle får en god grunnopplæring og gode opplæringstilbud som stimulerer til mestring og egenutvikling.
- Tilrettelegge for gode overganger i ulike faser i utdanningsforløpet.
- Stimulere til utradisjonelle yrkesvalg.
- Stimulere til at flere tar høyere utdanning.

Slik vil vi ha det:

Innbyggerne er i arbeid og aktivitet.

Slik gjør vi det:

- Arbeide for at alle skal ha mulighet for arbeid/tilpasset arbeid ut fra kompetanse og egenskaper.

Slik vil vi ha det:

Innbyggerne har god helse og opplever god livskvalitet.

Slik gjør vi det:

- Styrke og videreutvikle samfunnets totale



Samfunnets totale innsats i helsefremmende arbeid skal styrkes.

innsats i helsefremmende arbeid på lokalt og regionalt nivå.

- Belyse faktiske virkninger viktige beslutninger kan ha for folkehelsen.
- Styrke forebygging og tidlig innsats i forhold til livsstilssykdommer og psykososiale problemer.
- Sikre kvalitet, sammenheng og helhet i tjenestetilbud ved samhandling mellom forvaltningsnivå, kommunens tjenester og andre kommuner.
- Styrke den enkeltes mestringsevne og mulighet til å ivareta egen helse, trivsel og livskvalitet.



Et attraktivt bymiljø er viktig for opplevelse av stolthet over egen by og for å tiltrekke seg nye innbyggere.

Slik vil vi ha det:

Kristiansand har et attraktivt natur- og bymiljø.

Slik gjør vi det:

- Redusere støy og vann-, grunn- og luftforurensing.
- Ivareta biologisk mangfold og grønnstruktur.
- Oppruste bymiljøet og ta vare på Kristiansands historiske identitet.
- Videreutvikle grønnstrukturen, gi mulighet for korte avstander mellom boliger og grøntarealer og sikre sammenhengende grøntkorridor og stier som fører til hav og hei.
- Tilrettelegge for bruk av sykkel som transportmiddel.

Slik vil vi ha det:

Kristiansand er en nyskapende by med urbane kvaliteter, pulserende kulturliv og internasjonalt mangfold.

Slik gjør vi det:

- Legge til rette for at innbyggerne i alle aldersgrupper og samfunnslag er aktive brukere av og aktører i kulturlivet.
- Legge til rette for samspill mellom byens kunst- og kulturinstitusjoner, profesjonelle kunstnere, barnehagen, skolen og det frivillige kulturliv.
- Stimulere til produksjon og formidling av kunst og kultur på et kvalitativt høyt nivå.
- Styrke internasjonalt mangfold og nyskapen-

de aktivitet innen kunst- og kulturliv.

- Legge til rette for kulturformidling mellom generasjonene og ulike grupper i samfunnet.

Slik vil vi ha det:

Innbyggerne deltar aktivt i lokalsamfunnet.

Slik gjør vi det:

- Tilrettelegge for at flere innbyggere deltar i frivillig arbeid.
- Stimulere barn og unges evne til demokrati-forståelse og medvirkning.
- Gjennomføre planprosesser som fremmer deltakelse, engasjement, ideer og synspunkter blant innbyggerne og ulike interessegrupper.
- Sikre likestilling og motvirke diskriminering på alle samfunnsarenaer.



Kommunens målsetting er en by med urbane kvaliteter, samtidig som den historiske identiteten ivaretas. Bildet viser inngangen til Sandens fra Markens gate/Tollbodgata



Foto: Jo Vegard Aardal



Klimabyen

Kristiansand er klimanøytral i år 2050 og har et næringsliv som er ledende innen fornybar energi og energieffektivisering.

Klimautslippene i Kristiansand er redusert med 27 prosent fra 1991 til 2007. Reduserte prosessutslipp som følge av at smelteovnene på Elkem ble nedlagt, er hovedårsaken til dette. Ser vi bort fra industriutslippene, er klimautslippet i Kristiansand redusert med 2 prosent i samme periode. Målet er 20% i år 2020.

Utslipp fra transport utgjorde i 2007 det klart største klimautslippet i Kristiansand (65 prosent). Dette utslippet har økt med 26 prosent fra 1991. Utslippet fra stasjonær forbrenning er redusert med 36 prosent fra 1991 til 2007, bl.a. pga. mindre bruk av olje og mer fjernvarme.

Prosjektet "Framtidens byer"

Kristiansand og 12 andre store byer/kommuner i Norge samarbeider i dette prosjektet med staten og næringslivet om å redusere klimautslippene og gjøre byene bedre å bo i. Prosjektet er et resultat av Klimaforliket på Stortinget og varer til og med 2013. Satsingsområdene i prosjektet er

1. Areal og transport
2. Energi i bygg
3. Forbruk og avfall
4. Klimatilpasning

Areal og transport

Hovedårsakene til den store økningen i klimautslippet fra biltrafikken er:

1. Nærings- og servicevirksomhet med mange kunder og ansatte flytter fra sentrale områder til mindre sentrale og bilbaserte områder, spesielt Sørlandsparken.
2. Velstandsøkningen har ført til at befolkningen har fått lettere tilgang til bil.
3. Veiutbygging, bl.a. på E 18, har lagt til rette for økt biltrafikk. Det er i liten grad innført restriktive virkemidler for å redusere biltrafikken.



Kommunen har som mål å virkeliggjøre bussmetrovisjonen og øke driftsrammene for kollektivtrafikken.

4. Sterk befolkningsvekst.
5. Kollektivtrafikken har vært lavt prioritert økonomisk.

Det er en utfordring å legge opp til en arealpolitikk som ikke øker transportbehovet ytterligere. By-spredningen med flytting av handel og kontorer til bl.a. Sørlandsparken må da stoppes/reverseres. En må også ta i bruk de virkemidlene som er nødvendig for å dempe biltrafikken, samtidig som kollektivtrafikken styrkes. Restriktive virkemidler bør utformes slik at Kvadraturen og områdene langs bussmetroen vitaliseres og biltrafikken til Sørlandsparken reduseres.

Energi i bygg

Høy levestandard og lite fokus på energiforbruk i plan- og byggeprosesser har ført til en kraftig økning av energiforbruket og klimautslippet fra denne sektoren. Utbygging av fjernvarmenett i Kristiansand har bidratt til at en betydelig del av oppvarmingen i byen nå er basert på spillvarme. Men utbyggingen av fjernvarmenettet må forsøres for at all overskuddsvarmen fra Returkrafts nye

forbrenningsanlegg kan omsettes i fjernvarmenettet.

Det er en utfordring å planlegge og bygge mer energivennlig. Det må legges opp til en konsentrert utbygging, særlig nær bussmetroen/hovedstammen i fjernvarmenettet. Det må stilles krav til lavt energiforbruk og høy andel av fornybar energi i nye områder.

Energiteknologi og fornybar energi

Kristiansand og Sørlandet er en voksende teknologiregion innen energiområdet. Særlig deler av prosessindustrien har utviklet materialer og teknologi for fornybar energi, og det er etablert flere virksomheter som retter seg mot solenergimarkedet. Fra 2010 kan man også studere fornybar energi på masternivå ved Universitetet i Agder.

Kristiansand og Sørlandet er i ferd med å bli ledende når det gjelder fornybar energi og energieffektivisering. En rekke viktige bedrifter på dette området er allerede etablert. Agder Energi og Universitetet i Agder satser også tungt på fornybar energi.

Kristiansand kommune har tatt initiativ til en kartlegging av bedrifter på Sørlandet som arbeider innen området fornybar energi og energieffektivisering. Det pågår et arbeid med å styrke samarbeidet mellom disse og profilere regionens posisjon på dette området nasjonalt og internasjonalt.

Det er en utfordring å videreutvikle landsdelens posisjon på dette området.

Kommunen må aktivt støtte opp under næringslivets satsing og legge til rette for ekspansjon og nyetableringer gjennom en bevisst arealpolitikk. Kommunen må føre en klimavennlig politikk og synliggjøre landsdelens produkter på dette området i sine bygg.

Klimavennlig kommunal drift og forvaltning

Kristiansand har de siste årene gjennomført et energiøkonomiseringsprogram for kommunale bygg som har vakt nasjonal oppmerksomhet. Energiforbruket i 60 kommunale bygg er redusert med over 15 prosent på 2 år, med en innsparing på over 5 millioner kroner pr. år.

Alle kommunale enheter skal miljøsertifiseres innen 2011. Foreløpig er bare en tredel av enhetene sertifisert. Kommunen stiller også i mindre

grad enn flere av de andre storbyene miljøkrav ved innkjøp og byggeanbud. Det har blant annet ført til at miljøsertifisering av private bedrifter har stagnert.

Det er en utfordring å videreføre arbeidet med å redusere energiforbruket i kommunale bygg, samtidig som nye kommunale bygg bygges som lavenergi- eller passivhus. Miljøsertifisering av både offentlige og private enheter/bedrifter må forses, bl.a. gjennom å skjerpe miljøkravene kommunen stiller ved innkjøp og byggeanbud. Den kommunale driften bør bli klimanøytral ved at en i starten kjøper klimavoter, og i løpet av noen år reduserer klimautslippene fra kommunal drift til et minimum.

Slik vil vi ha det:

Kristiansand har en klimavennlig bystruktur.

Slik gjør vi det:

- Boligbygging skjer ved fortetting og transformasjon i eksisterende utbyggingsområder, og ved konsentrert utbygging, fortrinnsvis i tilknytning til eksisterende sentra og knutepunkter.
- Handels- og servicefunksjoner lokaliseres i eksisterende sentra. Kvadraturens rolle som landsdels- og handelssenter styrkes
- Kontorer og lite plasskrevende næring med mange kunder og ansatte lokaliseres langs bussmetroens stamlinje fra Amfi Senter i Vågsbygd til Rona. Kontorer lokaliseres fortrinnsvis i Kvadraturen.
- Plasskrevende næring lokaliseres i Sørlands-parken og andre næringsområder. Det legges spesielt godt til rette for at bedrifter innen fornybar energi får ekspandere, og for nyetablering av slike bedrifter.

Slik vil vi ha det:

Kristiansand har et klimavennlig transportsystem.

Slik gjør vi det:

- Tilrettelegge for bruk av klimavennlig drivstoff.

- Redusere biltrafikken og stimulere miljøvennlig transport gjennom en kombinasjon av effektive og restriktive virkemidler og stimuleringsiltak. Parkeringsbestemmelser som regulerer/begrenser parkeringsdekning ved nybygg og sikrer god sykkelparkering innføres. Tiltak for å redusere biltrafikken bør særlig innrettes mot å dempe den økende trafikken til Sørlandsparken.
- Virkeliggjøre bussmetrovisjonen og øke driftsrammene for kollektivtrafikken. Hovedtraseer for kollektivtransporten med tilhørende bestemmelser fremgår av kommuneplankartet. Kollektivtrafikken prioriteres på bekostning av biltrafikken der det er behov for det, slik at kollektivtrafikken får hinderfri fremføring.
- Stimulere sykkeltrafikken, forbedre og videreutvikle sykkelnettet, og da spesielt hovedsykkelveinettet. Sykkeltrafikken må sikres størst mulig hinderfri fremføring.

Slik vil vi ha det:

Kristiansand er ledende når det gjelder klimavennlig byutvikling og byggevirkosomhet.

Slik gjør vi det:

- Utvikle klimavennlige utbyggingsområder og byggeprosjekter med lavt energiforbruk og høy andel fornybar energi/fjernvarme ved å lage gode utbyggingsavtaler i samarbeid med byggebransjen.
- Være en foregangskommune og sikre at kommunale bygg bygges med lavenergi/passivhusstandard, og at energiforsyningen baseres kun på fornybar energi/fjernvarme.

Slik vil vi ha det:

Sørlandet er en ledende region internasjonalt når det gjelder fornybar energi og energieffektivisering.

Slik gjør vi det:

- Styrke samarbeidet med fylkeskommunene, næringslivet, universitetet og miljøorganisasjoner for å stimulere til videre satsing på fornybar energi og energieffektivisering og profilere regionens satsing på dette området.



Returkraft sitt anlegg på Dalane. Kristiansand vil være en foregangskommune når det gjelder energi og energieffektivisering.

- Bygge opp under satsingen ved å føre en gjennomført klimavennlig politikk og synliggjøre lokalt produserte klimavennlige produkter i sine bygg.
- Legge spesielt godt til rette for næringsutvikling på dette området, både når det gjelder arealplanlegging og stimulering av næringsutvikling.

Slik vil vi ha det:

Kristiansand har en klimavennlig drift og forvaltning, og legger til rette for at innbyggere og næringsliv også skal ha det.

Slik gjør vi det:

- Videreføre energiøkonomisering av kommunale bygg og overgang til fornybar energi/fjernvarme.
- Forsere miljøsertifisering av private og kommunale bedrifter/enheter.
- Utvide og skjerpe innkjøpskrav ved innkjøp og byggeanbud.
- Gjøre kommunens drift og forvaltning klimanøytral.
- Legge til rette for og stimulere til at befolkning, næringsliv og organisasjoner tar klimaansvar, og gjennomføre tiltak for å endre adferd.



WWW.KRISTIAN

...nune.no

www.kristiansand.kommune



...li med å forme
...Kristiansand!

...Kristiansand kommune ønsker å skape en åpen,
...og miljøvennlig by med internasjonale
...by som positivt mater de
...somm stilles til en by
...dringer - at de kan
...nyttel til forplik
...medid



Utvikling av organisasjonen handler også om å sikre rekruttering. Her er teknisk sektor på stand på Universitetet i Agder for å informere om spennende jobber i sektoren. Foto: Svein S. Tybakken.



En organisasjon i utvikling

Kristiansand kommune har en organisasjon og en kompetanse som møter dagens og fremtidens krav.

Kommunen står overfor store utfordringer hvor man må se på nye løsninger og samarbeidsformer. Vekst og endring i befolkningssammensetningen medfører økt etterspørsel etter kommunale tjenester. I tillegg får kommunen overført nye oppgaver. Innbyggernes krav til tjenestekvalitet stiger i takt med den generelle velferdsutviklingen, og det lokalpolitiske handlingsrommet utfordres av krav om friere brukervalg og statlige pålegg.

Utviklingen stiller kommunen overfor utfordringer, både når det gjelder politiske prioriteringer, infrastruktur og kompetent arbeidskraft.

Rammebetingelser

De økonomiske rammebetingelser styres i stor grad av staten gjennom veksten i frie inntekter som består av skatteinntekter og rammetilskudd.

Staten forventer at kommunen bidrar til å redusere det ventede gapet mellom utgifter og inntekter ved kontinuerlig å effektivisere tjenestene. Kommunen må derfor i enhver sammenheng vurdere forbedringer av organiseringen, styringssystemene, samarbeidet med andre kommuner og frivillig sektor. I tillegg arbeides det sammen med andre storbyer for å få forbedret rammevilkårene fra staten.

Kommunen kan gjennom aktivt eierskap i selskaper, næringsutvikling og utbyggingspolitikk bidra til økt verdiskaping og et bedre inntektsgrunnlag for kommunen.

Kompetanse og rekruttering

Norske kommuner står overfor store utfordringer med å skaffe tilstrekkelig arbeidskraft og rett kompetanse i årene fremover. Endret sammensetning i befolkningen og demografiske endringer er viktige grunner til å jobbe bevisst med langsiktig planlegging og kartlegging av kompetansebehov. Som arbeidsgiver må kommunen ha en strategi for å beholde og rekruttere dyktige arbeidstakere. For å kunne tilby attraktive arbeidsplasser, er fornyelse og kvalitet nøkkelbegreper. God ledelse og

dyktige og motiverte medarbeidere er en forutsetning for å lykkes.

Kommunen har som mål å være en mest mulig likestilt og inkluderende arbeidsplass. Organisasjonen skal gjenspeile mangfoldet blant innbyggerne i forhold til kjønn, funksjonsevne og etnisitet. For å sikre det fremtidige arbeidskraftbehovet vil det være nødvendig å tilrettelegge for at flest mulig kan delta i arbeidslivet, og kommunen må ta i bruk varierte rekrutteringsstrategier.

Tjenesteutvikling

Gapet mellom tjenester som tilbys og innbyggerne og brukernes forventninger vil antakelig øke som følge av demografisk utvikling og endringer i samfunnet. Kommunesektoren står ovenfor viktige veivalg i forhold til begreper som effektivitet, likeverd og demokrati. Tilførsel av arbeidskraft og mer ressurser er ikke nok til å takle disse utfordringene.

Det etniske mangfoldet i befolkningen stiller tjenesteapparatet overfor nye utfordringer som krever annen kompetanse og andre metoder og tilnæringsmåter til brukere enn det vi har vært vant til. Det blir derfor viktig at kommunens virksomheter etterstreber å yte likeverdige tjenester til alle brukere. Et likeverdig tilbud betyr at tjenestene skal ha like god kvalitet for alle brukere, tilgangen skal være like god for alle og det skal være resultatlikhet.

Kommunen må kommunisere godt med sine innbyggere og brukere og skape realistiske forventninger til sine tjenester. Det forutsetter enda høyere grad av involvering av innbyggere under utvikling, gjennomføring og evaluering av tjenester.

Kristiansand forventes å være en aktør innen planlegging og utvikling av regionen. Økt regionalt utviklingsansvar for forskning, innovasjon og verdiskaping i offentlig og privat sektor utfordrer kommunen i forhold til planlegging, utvikling av kompetanse og innovasjonsledelse. Samarbeidet i Kristiansands-regionen kan på noen områder gi

nye muligheter for å kunne dekke kompetanse, kapasitet og kvalitet. Samhandlingsreformen utfordrer kommunen til å utvikle samarbeidsmodeller på tvers av forvaltningsnivåer og kommunegrenser.

Det blir nødvendig å finne nye løsninger og smartere måter å organisere arbeidet på. Kommunen bør satse mer på forskning, utvikling og innovasjon innenfor sine kjerneområder ved å etablere tett kontakt mellom praksis og forskning. Det gjelder særlig innen teknologi, tverrfaglig og tverrsektorielt samarbeid, organisering og arbeidsformer, brukermedvirkning og kvalitetsmålinger.

Innovasjon skjer i samspill mellom ansatte og ledere i egen organisasjon, og i samspill med omgivelsene. Frivillig sektor, privat næringsliv, sykehuset og regionale kunnskapsinstitusjoner er viktige bidragsytere når det gjelder kompetanse og kapasitet. Kommunen bør derfor utvikle dialog med disse og med nasjonale kompetansemiljøer om innovasjons- og utviklingsarbeid for å utvikle en kunnskapsbasert praksis og effektive, brukervennlige og etisk forsvarlige tjenester.

Samfunnssikkerhet

En kommune er en stor og kompleks organisasjon som forvalter fellesgoder og egen organisasjon og arbeidsstyrke. Organisasjonen skal ha kompetanse og beredskap til både å forebygge og håndtere egen og andres uforutsette ulykker og kriser. Areal og byggesaksbehandling er et av kommunens verktøy for å skape et trygt og sikkert samfunn. Ulykkesforebygging i all tjenesteyting vil redde liv, spare miljø og være effektiv ressursforvaltning.

Skulle imidlertid større uønskede hendelser inntraffe, er politiet ledende instans. Sykehuset er en sentral aktør. Kommunens hovedoppgave vil da vanligvis være å ivareta menneskelige behov overfor berørte. For øvrig skal kommunen lede, koordinere og iverksette nødvendige tiltak for å minimere konsekvensene.

Slik vil vi ha det:

Kommunens økonomiske handlingsfrihet skal økes og sikre et så godt velferdstilbud for kommunens innbyggere som mulig innenfor de økonomiske rammene.

Slik gjør vi det:

- Tilpasse driftsnivå, på kort og lang sikt, til inntektsrammene. Investeringene finansieres i større grad av egne midler. Det tilstrebes en netto resultatgrad på minimum to prosent, dvs. om lag 90 millioner kroner (2009).
- Dokumentere storbyenes spesielle ressursbehov sammen med andre storbyer for å sikre gode økonomiske rammer for byen.
- Styrke inntektsgrunnlaget gjennom å legge til rette for vekst og verdiskaping og gjennom strategisk forvaltning av eiendeler (finansforvaltning, eierskap i selskaper og eiendommer).
- Utvikle gode styringssystemer for utbygging og tomtepolitikk slik at kommunens investeringer samordnes.
- Videreutvikle styringssystemet og bruken av interne og eksterne sammenlikninger for å få god ressursbruk og tjenestekvalitet.
- Utvikle tjenestetilbudet sammen med kommunene i Kristiansands-regionen og samordne de administrative ressursene for å sikre effektiv ressursbruk.
- Videreutvikle en organisasjon som bygger på tydelig, krevende og engasjerende ledelse.
- Benytte regionale, nasjonale og internasjonale finansieringsordninger i kompetanseutvikling,

innovasjonsarbeid og samfunnsutvikling.

- Legge til rette for økt samarbeid og dialog med frivillige aktører i tjenesteproduksjon og fagutvikling.

Slik vil vi ha det:

Kristiansand kommune har omdømme som en fremtidsrettet, kompetent og inkluderende organisasjon.

Slik gjør vi det:

- Ha gode strategier for å beholde og rekruttere dyktige arbeidstakere og bidra til at medarbeidere i alle livsfaser kan finne seg til rette i organisasjonen.
- Medarbeidere gis rom for frihet, initiativ og medbestemmelse i eget arbeid.

- Prioritere lederutvikling gjennom relevante lederutviklingsprogrammer og hente informasjon gjennom kompetansekartlegging og medarbeiderundersøkelser.
- Være aktiv i forhold til å søke samarbeid om kompetanseutvikling med kunnskapsinstitusjoner, forskningsmiljøer og næringsliv.
- Jobbe systematisk med likestilling, inkludering og mangfold.
- Ha et helsefremmende arbeidsmiljø og jobbe aktivt for å få ned sykefraværet.

Slik vil vi ha det:

Kristiansand er regional drivkraft i utvikling av effektive og brukervennlige tjenester.

Slik gjør vi det:

- Forenkle kommunikasjonen mellom kommune og innbygger ved hjelp av ny teknologi.
- Bidra til at Kristiansand er en tilgjengelig kommune kjennetegnet av åpen kommunikasjon og dialog om hva som kan forbedre tjenestetilbudene.
- Utvikle og implementere nye prosesser, produkter, tjenester og leveringsmåter som forbedrer tjenestenes effektivitet og kvalitet.
- Systematisk forsknings- og kompetansesamarbeid med regionale og nasjonale kunnskapsinstitusjoner for bedre kvalitet på tjenestene.
- Dialog med brukerrepresentanter, frivillige, sykehuset og privat sektor om tjenesteproduksjon og fagutvikling.
- Involvere ansatte i nytenking og utvikling av tjenestene.
- Utvikle likeverdige tjenester til alle, uavhengig av brukerens bakgrunn.

Slik vil vi ha det:

Kristiansand kommune har god beredskap mot alle aktuelle kriser og uønskede hendelser.

Slik gjør vi det:

- Holde kommunens plan for overordnet krisehåndtering og de sektorvise beredskapsplanene oppdatert til enhver tid. Kriseledelsen og dens støttefunksjoner bør øve årlig i forhold til planene.
- Ha en overordnet risikovurdering som er oppdatert og fungerer som et verktøy for overordnet beredskapsplanlegging.
- Ha en godt planlagt kommunikasjonsstrategi, slik at befolkningen får god og tilgjengelig informasjon om aktuelle hendelser
- Ha gode rutiner for samhandling internt og med eksterne samarbeidsparter, og ha egnede verktøy for informasjonsutveksling.
- Samarbeide innen Kristiansands-regionen ved å koordinere beredskapsplaner, dra nytte av felles ressurser og kompetanse i eksisterende nettverk eller samarbeide om konkrete beredskapstiltak.

Slik vil vi ha det:

Samfunnssikkerhet skal ivaretas i by- og arealplanleggingen.

Slik gjør vi det:

- Utarbeide risikovurderinger som en del av planleggingsarbeidet. Kommunens saksbehandlingsrutiner fanger opp alle relevante spørsmål om samfunnssikkerhet i arealplanlegging.
- Gi klimatilpasning en sentral plass i beredskapsmessige hensyn i arealplanleggingen.
- Sørg for at kommunen har nødvendig kompetanse til å vurdere samfunnssikkerhets-spørsmål i arealplanleggingen.





Arealdelen

Den store handels- og kontoretablering i Sørlandsparken svekker Kvadraturen som drivkraft i landsdelen. Styrking av Kvadraturen er en av utfordringene i planperioden.





1. Føringer, utfordringer og hovedgrep

1.1 Føringer for arealpolitikken

Kommuneplanens satsingsområder

- Byen som drivkraft
- Byen det er godt å leve i
- Klimabyen

Nasjonale føringer

Nasjonale føringer understreker blant annet at areal- og transportpolitikken skal bidra til:

- Reduserte klimagassutslipp
- Bedre bymiljø og helse
- Økt tilgjengelighet for alle
- Bevaring av strandsonen
- Å sikre grunnlaget for matproduksjon gjennom vern av produktiv jord
- Å redusere tap av biologisk mangfold
- Bevaring av naturens mangfold

Nasjonale føringer ligger blant annet i rikspolitiske retningslinjer for:

- Barn og unge
- Samordnet areal- og transportplanlegging
- Vernede vassdrag
- Universell utforming
- Kjøpesenteretablering

Regionale føringer

Regionale føringer fremgår blant annet av:

- Regionplan Agder 2020
- Arealplan for Kristiansandsregionen (høringsforslag)
- Fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av handel og tjenester (blir erstattet av Arealplan for Kristiansandsregionen)
- Fylkesdelplan for samferdsel og transport
- Fylkesdelplan for idrett og friluftsliv

Forslag til Arealplan for Kristiansandsregionen

I Arealplan for Kristiansandsregionen er det utredet ulike utbyggingsretninger i et 40-årsperspektiv.

Arealplanen anbefaler å satse på å utvikle arealer innenfor eksisterende tettstedsstruktur med særlig fokus på å utvikle og styrke eksisterende sentre. Utbygging ut over dette bør i hovedsak konsentreres om aksene øst-vest fra Lillesand til Søgne.

1.2 Viktige arealutfordringer

1. Fra 2010 til 2021 forventer vi at befolkningen i Kristiansand øker med ca. 10.000 innbyggere. Fra 2010 til 2050 kan byens befolkningsøkning bli på nærmere 40.000 innbyggere. Økt befolkning fører til at kommunen må sette av mer areal til blant annet boliger, tjenesteyting og arbeidsplasser. Kristiansand har god reserve av arealer å bygge boliger på. Tilgangen på næringsarealer er også god. Kommunen ønsker likevel å sette av nye arealer som sikrer et rikelig tilbud av næringsstomter til ulike typer virksomheter. Det er også behov for nye arealer for offentlige tjenester. Det er særlig vanskelig å finne arealer til barnehager og sykehjem i områder som allerede er utbygd. Kommunen ønsker å bygge ned så lite som mulig av naturområdene samtidig som klimautslippene skal ned. Derfor må behovet for nye utbyggingsområder i stor grad dekkes ved at eksisterende byggeområder omdisponeres eller utnyttes bedre.
2. **Landsdelssenteret Kvadraturen viser tegn til stagnasjon når det gjelder handel og kontor.** Hovedårsaken er stor handels- og kontoretablering i Sørlandsparken. Dette svekker Kvadraturen som drivkraft i landsdelen, til tross for alt det positive som skjer i Kvadraturen når det gjelder kultur- og opplevelsestilbud.
3. **Det blir krevende å nå klimamålet for 2020.** Utbyggingen av Sørlandsparken har ført til overskudd på arbeidsplasser og underskudd på boliger i øst, og det motsatte i vest. Dette gir økt trafikk, økte klimautslipp og tiltakende køproblemer både på Vågsbygdveien, E 39 og E 18. Både av miljømessige og økonomiske årsaker kan disse utfordringene bare delvis møtes med økt veikapasitet.

4. **Mange innbyggere er i praksis fratatt muligheten til å gå, sykle eller ta buss til jobben.**
Årsaken er at mange arbeidsplasser er flyttet fra sentrale byområder til mindre sentrale områder utenfor bussmetroens stamlinje. Dette fører til at det blir for langt for de fleste å sykle til jobb, og for tungvint å ta bussen, noe som er uheldig både i et folkehelseperspektiv og i et klimaperspektiv.
5. **Strandsonen i kommunen bygges stadig ned.**
I deler av kommunen er adgangen til sjøen for allmennheten vanskelig.

legging og sentral plassering av arbeidsplasser prioritert på bekostning av landskap, jordvern og naturmangfold.

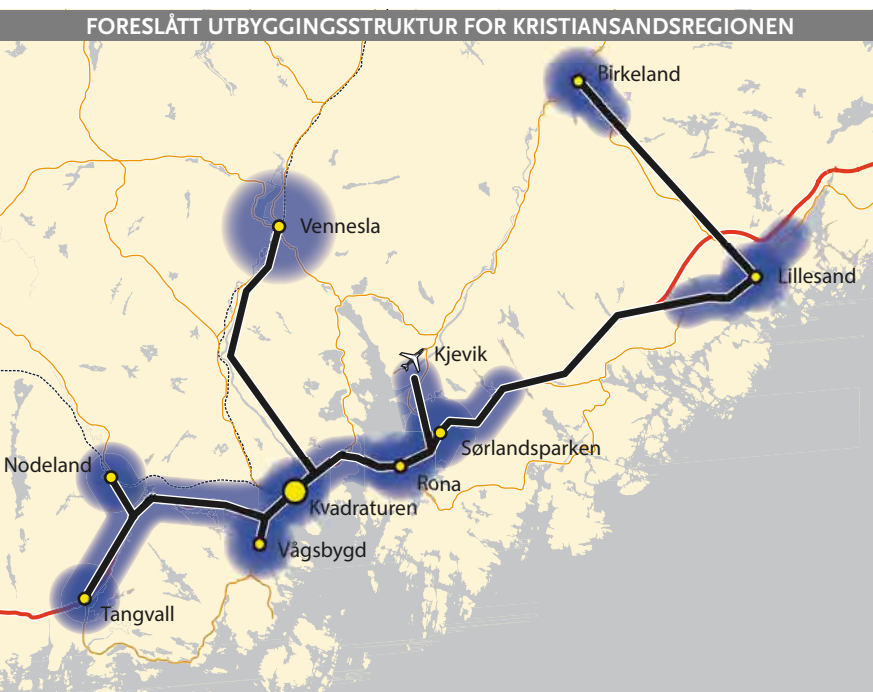
Byutviklings- og utbyggingsstrukturen i Kristiansand fremgår av figurene til høyre. Viktige hovedgrep er følgende:

1. Prinsippet om samordnet areal- og transportsystem og sikring av grønnstruktur er overordnet all arealplanlegging i kommunen
2. Boligbygging skal skje i dagens byggeområder samt i nye utbyggingsområder på bussmetroens forgreininger.
3. Kvadraturen og dens randsone styrkes som region- og landsdelssenter ved blant annet å tilstrebe mest mulig like konkurransevilkår med Sørlandsparken.
4. Kontorer, service og annen virksomheter med mange ansatte/kunder legges fortrinnsvis i Kvadraturen, bydelssentrene samt langs bussmetroens grunnlinje. Handel legges i Kvadraturen, bydelssentrene og sentrale deler av Sørlandsparken. Det søkes en høy utnyttelse i utbyggingsområdene i og rundt bydel- og områdesentrene, langs bussmetroaksen og i ulike knutepunkt.
5. Plasskrevende næring og handel legges til Sørlandsparken og andre næringsområder i eller utenfor kommunen.
6. Strandsonen sikres for allmennheten. Natur og landskap ivaretas. Det legges til rette for båtplasser og sjørettet næringsvirksomhet.
7. Grønne korridorer og marka opprettholdes. Markaområdene vises som hensynssone friluftsliv.
8. Det avsettes trasé for mulig ny stamvei.
9. Plankartet er mer detaljert og sikrer framtidige arealer for tjenesteyting og næringsutvikling mv.

Næring og handel

Næring er vist som eget formål på arealplankartet. Noen næringsarealer er kategorisert i kontorområder, områder for produksjon og områder for sjørettet næring, med ulike bestemmelser.

Kontorformål har fått økt fokus i forhold til tidligere kommuneplaner. Av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging, vektlegges sentral



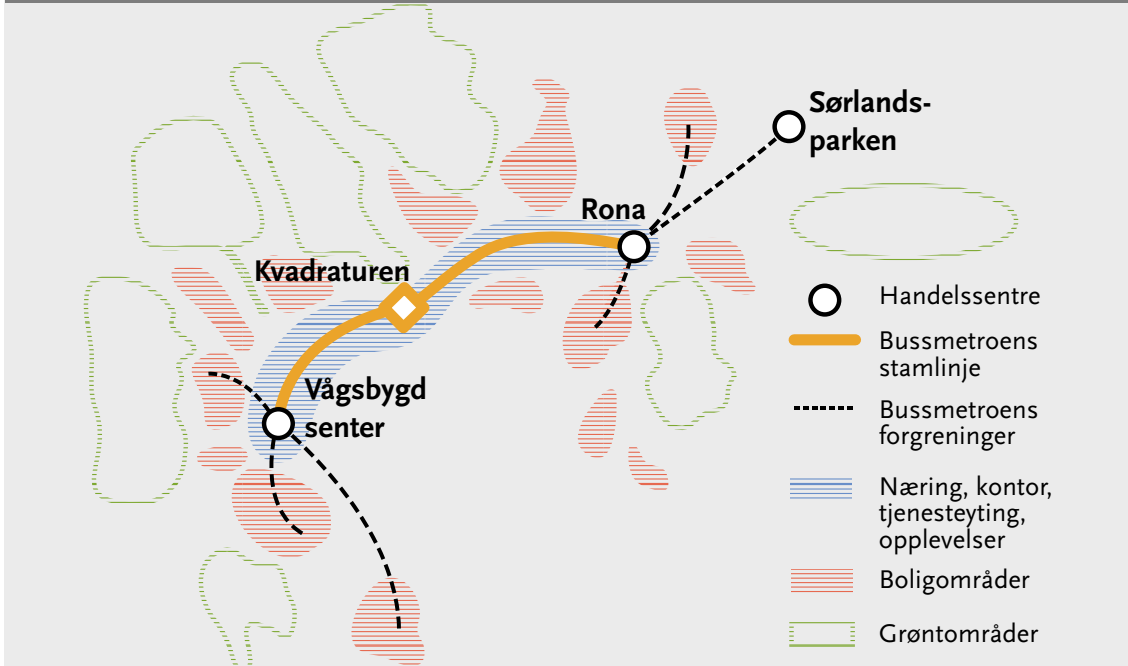
1.3 Arealplanens hovedgrep

I de neste avsnittene fremgår det hvordan kommuneplanens arealdel møter arealutfordringene og nasjonale og regionale føringer.

Hovedgrepet i forslaget til arealplanen for regionen er fulgt opp i kommuneplanen. De to planene har ulike tidsperspektiv. Det er derfor ikke behov for at alle områdene i regionplanen innarbeides i kommuneplanen nå. For mange nye utbyggingsområder kan det føre til at en sprer utbyggingen for mye, slik at muligheten for å oppnå et godt buss-tilbud svekkes, samtidig som det påfører kommunen unødvendig store økonomiske forpliktelser til utbygging av infrastruktur.

På Borheia, rundt Rona og på Timenes nord er prinsippet om samordnet areal og transport plan-

PRINSIPPSKISSE FOR AREAL- OG TRANSPORTSYSTEM I KRISTIANSAND



plassering. Kvadraturen er førsteprioritet, og metrostrengen andreprioritet for etablering av kontorer. Sørlandsparken avsettes til forretning, næring og industri/lager. Hjemmelen til å etablere kontorarbeidsplasser og handel i Sørlandsparken strammes inn.

Næringsarealreserven er god, men det er likevel satt av nye arealer på Strømsheia, østre del av Øvre Strømme (Sønliheia) og Borheia. Næringsutviklingen i disse områdene vil styrke bydelssentret på Rona, den regionale aksene mot Søgne og aksene mot Kjevik. Samtidig vil den gi en god og forutsigbar reservekapasitet av næringsarealer.

Kvadraturen som landsdelssenter

Kvadraturen har gått gjennom en fase med utflytting av funksjoner og tilbud. I kommende kommuneplanperiode vil fokus være knyttet til å skape mer aktivitet i Kvadraturen og styrke sentrum med nye funksjoner.

Kunnskapsbyen

Arealmessige muligheter for utvikling av universitet og høyskoler er sikret i gjeldende reguleringsplaner. Disse skolene er vist på plankartet med arealformål tjenesteyting. Supplerende funksjoner kan etableres i Kvadraturen.

Flyplass

Flyplassen og rutetilbudet er viktig for det internasjonalt rettede næringslivet. Plankartet legger til rette for nytt terminalområde, sikkerhetssoner i henhold til internasjonale krav, utvidelse av rullebanen, ny og kortere adkomstvei og næringsarealer.



Det skal være hinderfri ferdsel for buss og sykkel på metroens grunnlinje.

Vei- og kollektivtransportnett

Omkjøringsvei og kollektivtrasé er vist på plankartet, i tillegg til nye veier. Det er innført bestemmelser om hinderfri fremføring av buss og sykkel på metroens grunnlinje fra Rona til Vågsbygd senter.

Trasé for fremtidig omkjøringsvei er dels arealsikret med hensynssone og dels vist som fremtidig vei. Behovet for å sikre areal er til stede, uavhengig av om trafikkregulerende tiltak eller andre restriktive tiltak fører til nedgang i trafikken eller trafikkveksten. Videre planlegging er nødvendig. Trasévalg skjer etter at konseptvalgutredningen for Samferdselspakken er ferdig.

Boligområder

Kristiansand kommune har en stor boligarealreserve. Justneshalvøya, Lauvåsen og Benestad er de store boligområdene som ligger inne i kommuneplanen 2005 – 2016. Supplert med nye boligområder i Vågsbygd og Hamrevann, er dette mer enn nok til å dekke behovet i kommuneplanperioden 2011 – 2022.

Planen viderefører politikken fra tidligere kommuneplaner om å dekke behovet, dels ved å bygge i eksisterende byggesone og dels gjennom nye boligområder med høy utnyttelse, spesielt nær kollektivknutepunkt.

Det er behov for et godt tilbud på nye boligtomter for å oppnå et "kjøpers marked". Samtidig bør en unngå å spre boligbyggingen for mye, fordi det gjør det vanskelig blant annet å gi et godt busstilbud i en lang utbyggingsperiode. Det er en utfordring

å sørge for at infrastruktur og tomter klargjøres raskt og at utbyggere ikke begrenser tilbudet av boliger for å oppnå et "selgers marked".

Boliger for personer med særlige behov defineres som ordinære boliger, og er ikke vist særskilt. Gjennom utbyggingsavtaler kan kommunen erverve inntil ti prosent av boligene/tomtene innenfor et utbyggingsområde.

Tomter til offentlig og privat tjenesteyting

Eksisterende og fremtidige arealer til skoler, barnehager og sykehjem er vist med arealformål tjenesteyting. Dette er gjort blant annet for å sikre nok arealer til disse formålene i de enkelte boligområder.

Strandsone og grønnstruktur

I 100-metersbeltet langs sjøen er det, med enkelte unntak, bygge- og deleforbud inntil annen byggegrense er fastsatt i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan. Forbudet har ikke tilbakevirkende kraft på eldre reguleringsplaner. Byggegrense er ikke innarbeidet i kommuneplanens arealdel, men forutsettes fastsatt i reguleringsplan der det på kommuneplankartet er avsatt arealformål som åpner for bygging. Dette betyr at byggeforbudet i 100-metersbeltet gjelder inntil byggegrense er fastsatt i reguleringsplan.

Planen åpner for nye og utvidelse av eksisterende småbåthavner.

KONSEPTVALGUTREDNING

Konseptvalgutredning (KVU) er en utredning i tidlig fase for store samferdselsprosjekter som analyserer transportbehov og andre samfunnsbehov og vurderer ulike prinsipielle måter å løse behovene på (konsepter). KVU med ekstern kvalitetssikring gjøres for prosjekter med antatt kostnad over 500 millioner kroner. Hensikten er å vurdere alternative måter å løse transportbehov på og å beslutte om man skal starte planlegging etter plan- og bygningsloven (kommunedelplan/reguleringsplan). Samferdselsdepartementet er ansvarlig for konseptvalgutredning som skal gjennomføres i forbindelse med Samferdselspakken for Kristiansandsregionen.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1

Samferdselspakken er en bompengefinansiert tiltakspakke som gjennomføres i tidsrommet 2009-2017. Den er i stor grad bompengefinansiert med normal takst for lette kjøretøyer, 20 kr pr. passering. Det gis mulighet for inntil 50 prosent rabatt. Det er ikke mulighet for å kjøpe årskort, men satt "tak" slik at en maksimalt blir belastet med én passering pr. time og 50 passeringer pr. måned.

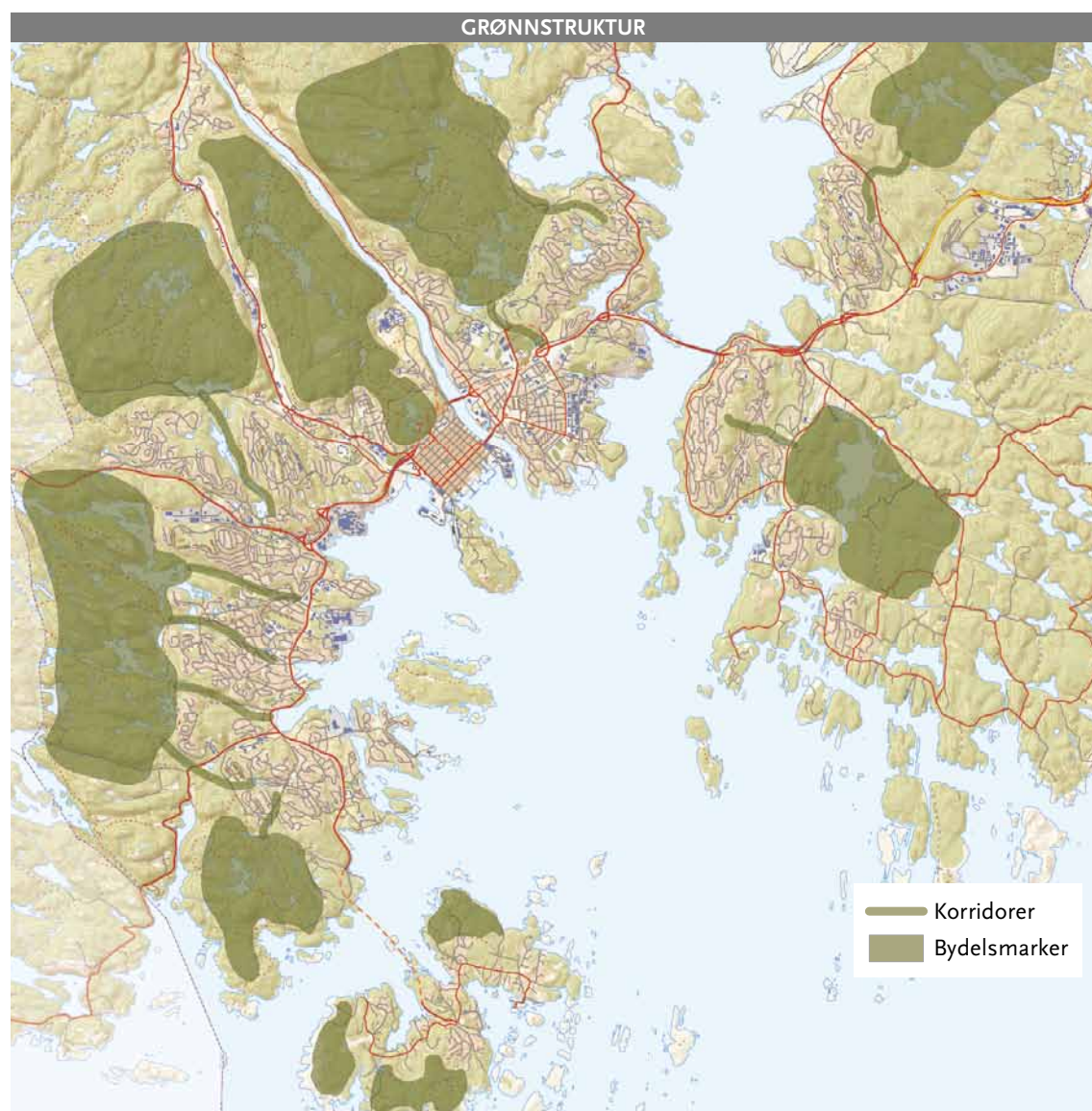
Det er lagt vekt på å sikre viktige markaområder, grøntkorridorene ut til disse samt grøntområder i byggeområdene. Vassdrag er innlemmet i grønnstrukturen. Spesielt viktige vassdrag med randsone er sikret på plankart og i bestemmelser.

Av hensyn til framtidig byutvikling og sikring av strandsonen åpnes det ikke for nye hytter og sjøboder utover det som framgår av eksisterende planer.

Viktige jordbruksarealer og naturverdier er sikret som LNF-områder og grønnstruktur med hensynssoner.

Klimatilpasning

Planen tar hensyn til konsekvenser av klimaendringene, økt fare for ras, stormflo, høyere havnivå m.m. gjennom bruk av hensynssoner med bestemmelser om risiko og sårbarhet og nye bestemmelser om byggehøyder over havet.







2. Arealbeskrivelse

I dette kapitlet beskrives arealplanens innhold temavis. For hvert tema er det først bakgrunnsinformasjon og fakta som supplerer informasjonen som er gitt i kapitlet "En by i rask utvikling" i samfunnsdelen. Videre står det hvordan temaet er innarbeidet i arealplanens kart og bestemmelser. Retningslinjer for arealforvaltningen er supplement til plankartet og bestemmelsene og skal legges til grunn ved utarbeidelse av reguleringsplaner og byggesaker.

Formelle endringer

Kommuneplanen er laget etter ny lov (plan- og bygningslov 2008) og i samsvar med ny standard for utforming av plankartet. Dette betyr at det brukes nye benevelser og ny inndeling av formål.

Den nye loven har blant annet gjort det nødvendig å gjøre en del formelle endringer i forhold til gjeldende kommuneplan. Loven innfører blant annet nytt arealformål grønnstruktur og begrepet hensynssoner. Hensynssoner går på tvers av arealformålene og avgrenser områder der spesielle hensyn skal vektlegges i den videre planlegging. Dette er for eksempel områder med fare for ras eller flom eller spesielle verdier ved landskap eller bygg. Innenfor 100-metersbeltet langs sjøen er gjennomføring av tiltak ikke tillatt, med mindre det er fastsatt annen byggegrense i kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan.

Hjemmelen til å fastsette vedtekter etter plan- og bygningslovens § 69 er opphørt. Skiltvedtektene, parkeringsvedtektene og vedtektene om uteområder er revidert og formulert som kommuneplanbestemmelser.

Detaljer og fremstilling

Arealplankartet er mer detaljert enn i kommuneplanens arealdel 2005-2016. Bebyggelse og anlegg er inndelt i underformål, slik at blant annet senterområder, nærings-, forretnings- og tjenestetingsområder er vist særskilt. Grønnstruktur er benyttet på viktige grøntarealer og grøntkorridorer i byggesonen og forbindelser til marka. Sjøarealene og enkelte vann og vassdrag er vist med egne arealformål.

Eksisterende arealbruk og utbyggingsområder i kommuneplanen 2005-2016 er vist som nåvæ-

rende arealer, selv om de ikke er ferdig regulert eller utbygd. Nye utbyggingsarealer og områder der kommuneplanen foreslår ny arealbruk er vist som fremtidige arealer.

Veier er vist med linjesymbol, ikke som arealformål. Veiarealet inngår i tilstøtende arealformål. Nye veilenker er vist som fremtidige, selv om de lå inne i kommuneplanen fra 2005.

Plankartet fremmes i tre deler. Del 1 viser arealformål og hensynssoner med videre. Del 2 viser områder der eksisterende reguleringsplaner skal gjelde i sin helhet, og del 3 viser støysoner.

Forhold til tidligere kommuneplaner og reguleringsplaner

Med unntak av kommunedelplan for E 18, E 39, RV 456-Vågsbygdveien, Havneplanen og Kvadraturplanen, er arealbruken og bestemmelsene i kommunedelplanene revidert og innarbeidet i kommuneplanen. Arealformål og bestemmelser er tilpasset ny plan- og bygningslov. Kystsonen, Flekkerøyplanen, Vågsbygdplanen, Lundsplanen og Odderøyplanen er opphevet som selvstendige planer. Havneplanen og Kvadraturplanen revideres i egne kommunedelplan. Kommunedelplan for Flekkerøy, deler av strandsonen, vedtatt i Miljøverndepartementet 21.06.2011, gjelder foran kommuneplanen.

Gjeldende reguleringsplaner og bebyggelsesplaner skal fortsatt gjelde. Ved motstrid vil reguleringsplanen/bebyggelsesplanen gjelde. Kommuneplanen vil presisere og supplere regulerings-/bebyggelsesplaner som ikke har bestemmelser om tema som fremgår av kommuneplanen, jf. pbl. § 1-5 andre ledd, se kommuneplanbestemmelsen § 1, tredje ledd. Kommuneplanbestemmelsen § 1, fjerde ledd innebærer at de nevnte planene fortsatt gjelder med de endringer som er gjort i hele eller deler av planens arealbruk. Også for disse vil kommuneplanen presisere og utfylle reguleringsplanene.

Plankrav

Tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens § 20-1 første ledd bokstav a, b, d, e, g, k, l og m utløser krav om reguleringsplan, dersom det ikke allerede foreligger slik plan. Med reguleringsplan i § 2 første ledd menes detaljplan.

2.1 Bebyggelse og anlegg

Eksisterende og nye utbyggingsområder inngår i hovedformål bebyggelse og anlegg (§ 11-7). Arealene inkluderer tilhørende infrastruktur som friområder, fellesarealer, offentlig og privat tjenesteteyting, veier og tekniske anlegg. Behov for og lokalisering av arealer til offentlig og privat tjenesteteyting samt grønnstruktur og lek avklares i reguleringsplan.

Retningslinje for universell utforming

- Universell utforming skal legges til grunn i planleggingen. Minst 70 % av nye boenheter skal være universelt utformet, ved at alle hovedfunksjoner skal ligge på inngangsplan. Med hovedfunksjoner menes stue, kjøkken, soverom, bad og toalett.
- Informasjonsskilt skal være universelt utformet

2.1.1 Retningslinjer for estetikk

I alle plan- og byggesaker skal det inngå en redegjørelse for og beskrivelse av tiltakets estetiske sider, både i forhold til seg selv, omgivelsene og til fjernvirkningen.

Farge- og materialvalg skal det også redegjøres for.

Beskrivelsen bør suppleres med illustrasjoner, for eksempel i form av tegninger, fotomontasjer og modeller.

Også i saker som angår andre viktige enkelttiltak (f. eks. havneanlegg, veianlegg og parkeringsplasser) skal det redegjøres for eksisterende og planlagt situasjon, både i forhold til seg selv, omgivelsene og til fjernvirkningen.

Ved tiltak nær landemerker eller verneverdige kulturminner, skal det redegjøres for innvirkningen på disse.

Landskap

Tiltak etter plan- og bygningsloven skal i størst mulig grad tilpasse seg landskapet og eksisterende terreng og vegetasjon.

Vei- og transporttiltak etter loven skal om mulig lokaliseres i overgangen mellom forskjellige arealbruksformål og landskapsrom.

Det skal vektlegges å oppnå samspill mellom ek-

sisterende terreng og vegetasjon og ny bebyggelse. Bebyggelsen skal utformes og høydeplasseres slik at den i størst mulig grad følger terrengets form,.

Utbyggingsmønster

Nye byggverk skal lokaliseres og kobles bevisst til landskapselementer som elver, strandlinjer og terrengformasjoner. Tiltak som ved sin størrelse og karakter bryter nåværende mønstre for samspill med disse elementene, skal ved plassering og utforming binde sammen mønstrene og skal i seg selv ha en god estetisk utforming.

Bebyggelsesstruktur: I områder med klar tomte- og bebyggelsesstruktur skal nye mindre byggverk innordnes eksisterende struktur i forhold til tomtebredde, byggegrense mot offentlig vei og byggverkets bredde, høyde, takform og lengderetning på tomte.

Større byggverk eller anlegg med særskilt betydning for fellesskapet eller med fremtredende plassering, kan bryte med eksisterende tomte- og bebyggelsesstruktur. Nye uterom skal formes slik at de forsterker og utvikler eksisterende struktur.

Historiske elementer: Ved planlegging og prosjektering av nye tiltak skal det tas hensyn til eksisterende bebyggelse og kulturminner. Kulturminnene kan utnyttes som et identitetsskapende element.

Oppføring av nye bygg og anlegg

Signalbygg (kirker, kulturinstitusjoner, idrettsanlegg, skoler og andre anlegg av særlig betydning for fellesskapet eller med dominerende plassering) skal utformes etter følgende prinsipper:

- Bygget bør ha en sentral plassering i forhold til offentlige plasser og hovedgater.
- Byggene skal, sammen med andre dominerende anlegg i området, bidra til å skape gode offentlige uterom.
- Bygget bør gis en utforming med god arkitektonisk kvalitet i form, materialer og utførelse. Anleggets ulike funksjoner bør gjenspeiles i planløsninger, volumoppbygging og fasader.
- Bygg skal bidra til å nytolke og videreutvikle lokale bygningstyper og -tradisjoner.
- Med mindre særlige grunner foreligger, bør utformingen av nye byggverk gjenspeile dagens bygningsteknologi og arkitektoniske

uttrykk og utføres i varige materialer med høy håndverksmessig standard.

Andre bygg

Dvs. byggverk som ved funksjon eller størrelse ikke har særlig betydning for fellesskapet eller en fremtredende plassering, skal ved lokalisering og utforming på den enkelte tomt videreføre eksisterende tomte- og bebyggelsesstruktur, volum, takform og materialbruk. Utformingen av vinduer, dører og kledningsmateriale bør søke å nytolke og videreutvikle snarere enn å kopiere lokale bygningstyper og -tradisjoner.

Skilt og reklame

I boligstrøk er lysreklame, klistreplakater og andre reklameinnretninger ikke tillatt. Unntak kan gjøres for forretninger som tjener strøket.

2.1.2 Bolig

Utbyggingsreserven for nye boliger i Kristiansand er god, og utgjør pr. 2010 ca. 14.000 boliger. I dette tallet ligger stipulert antall boliger i alle områder som er avsatt til utbygging i kommunen, fra ferdig regulerte områder der bygging er igangsatt til områder som i kommuneplanen 2005-2016 er avsatt til fremtidige utbyggingsområder. I tillegg kommer fortettingsprosjekter, som erfaringsmessig utgjør opp mot 50 prosent av det totale nybyggingsvolumet.

Boligreserven økes med anslagsvis 4000- 4500 enheter i forhold til forrige kommuneplan ved at det legges ut nye store boligområder på Kroodden, Ravneheia og Hamrevann. I tillegg er det lagt inn nye boligområder på Vraget, Kobberveien, Håmøen, Østre Ringvei, ved Justvik skole, Solsletta og Ødegård.

Kommunens utbyggingspolitikk og nye retningslinjer for boligutbyggingsområder, slik de er vedtatt av bystyret i april 2007, åpner opp for økt boligbygging og økt kommunalt engasjement i utbyggingsområdene. Ved å legge til rette for og bygge ut 7-800 boliger pr. år, vil det i Kristiansand i løpet av noen år være et godt tilbud i boligmarkedet. Forutsetningen er at det legges til rette nødvendig teknisk infrastruktur (hovedsakelig vei) og at kommunen etablerer nødvendig sosial infrastruktur (skole, barnehage o.a.).

Et utvalg av tidstypiske områder fra perioden

1950-1985 regnes som ferdig utbygd og skal primært ikke fortettes med ny bebyggelse eller nye bygg. Disse er skilt ut i plankartet (B4- B30) og gitt egne bestemmelser i tillegg til reguleringsbestemmelsene. En kortfattet beskrivelse av hvert område er gitt i vedlegg.

Retningslinjer:

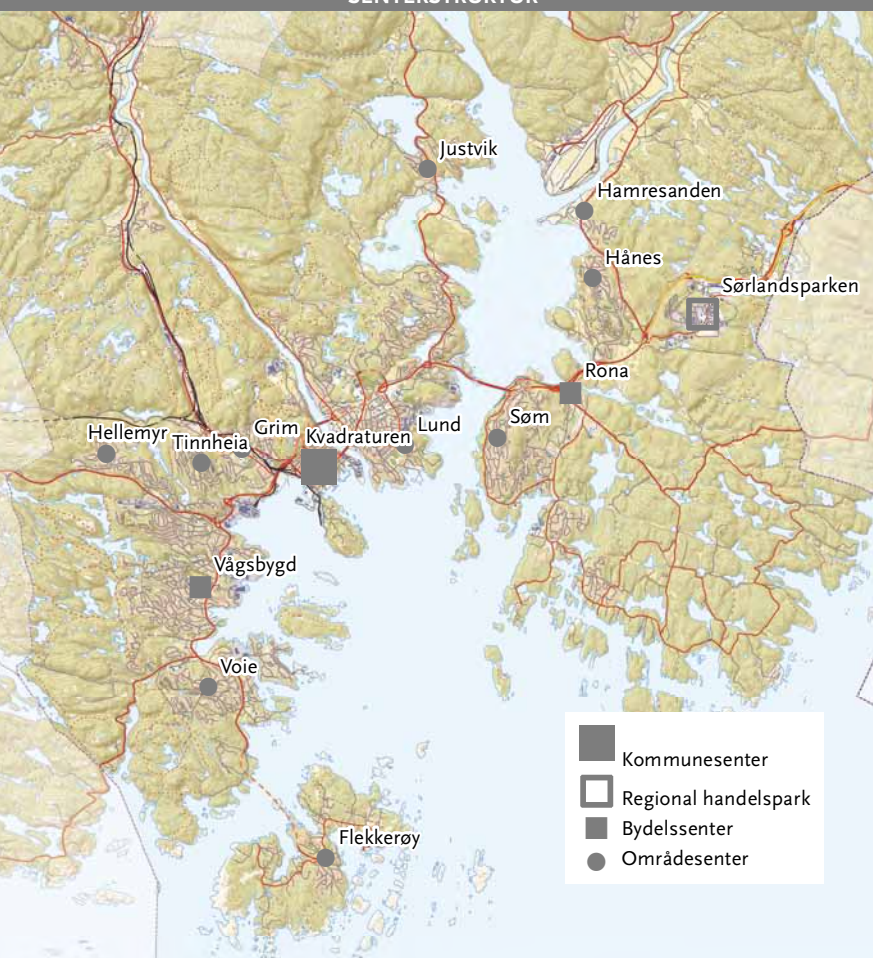
For boligutbygging generelt

- For å nå målsettingen om redusert klimautslipp, skal nye boliger lokaliseres etter prinsippet om samordnet areal- og transportplanlegging. Boligarealer skal ha god kollektivdekning. Fortetting skal først og fremst skje i sentrumsnære områder og langs kollektivakser.
- Eksisterende boligområder med lav utnyttelse og godt kollektivtilbud kan transformeres til områder med høy utnyttelse, under forutsetning av at utbyggingen er et kvalitetsmessig bidrag til området og omgivelsene.
- Det skal stilles strenge krav til kvalitet på felles uterom og grøntarealer, og tilgjengelighet skal sikres for alle grupper av befolkningen.
- Når nye utbyggingsområder planlegges skal det legges til rette for et variert tilbud av boliger tilpasset ulike aldersgrupper og livsfaser. Dette for at folk skal ha muligheten til å bo i samme område hele livet. Seniorboliger eller boliger hvor det kan forventest at det vil bo mange elder bør lokaliseres nær butikk/områdesenter.
- Behovet for boliger for personer med særlige behov skal fordeles i hele kommunen, men slik at det legges flere boliger i sentrale områder med godt tjenestetilbud. Behov for tomter til bemannede boliger/institusjoner skal vurderes og sikres i reguleringsprosesser og gjennom utbyggingsavtaler. Flere boenheter bør legges øst for Varoddbrua.
- For å kunne påvirke utbyggingstakt og tilbud, bør 20- 25 prosent av utbyggingsvolumet for boliger være i områder som kommunen disponerer.

For boligfortetting (gjelder i eksisterende boligområder med unntak av områdene B4-B30)

- Forslag til fortetting skal vurderes i en reguleringsplanprosess hvor forslaget ses i sammenheng med områdets fremtredende egenska-

SENTERSTRUKTUR



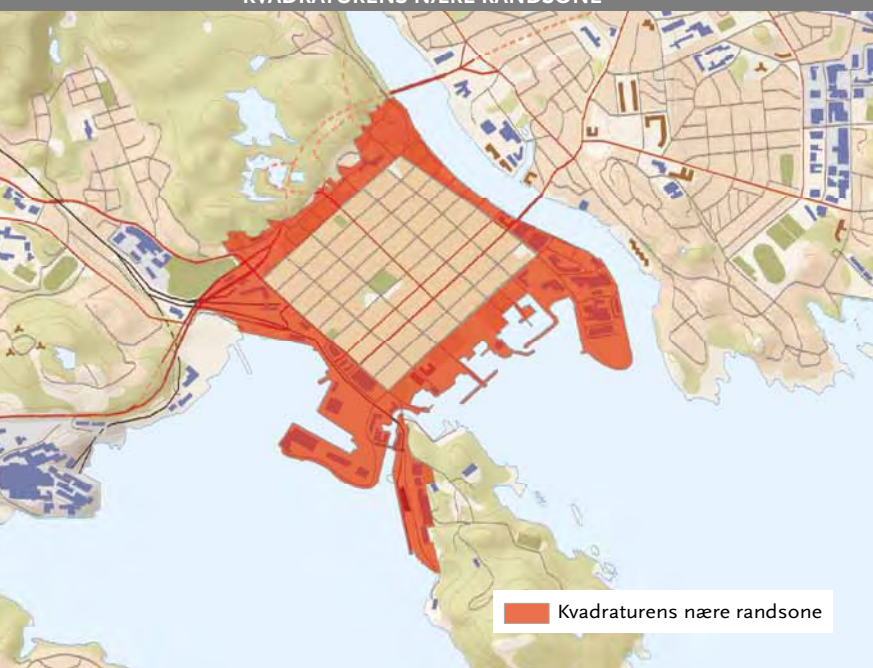
per. Reguleringsplangrensen skal settes slik at den omfatter hele strøket den aktuelle utbyggingen er en del av, inklusiv nødvendige arealer for grønn, teknisk og sosial infrastruktur. Områdets kapasitet og konsekvenser av tiltaket skal vurderes. Reguleringsplanen kan fastsette krav knyttet til gjennomføring av tiltaket.

- Fremtredende egenskaper som gir strøket karakter og identitet skal være styrende for vurdering av om utbyggingen skal tillates og for utformingen av prosjektet. Eksempler på slike egenskaper er landskapstrekk, grønnsstruktur, gatestruktur, bebyggelsesstrukturer, tetthet, arkitektur, siktlinjer, eiendomsstruktur og romdannelser. Fortettingsprosjekter skal ha god terrengtilpasning, og uheldige silhuettvirkninger skal unngås. Boligene skal ha gode uteoppholdsarealer og solforhold.
- Hensynet til berørte naboeiendommer, endringer i eksisterende boligars bokvalitet, sol-, innsyns- og utsiktsforhold skal tillegges vekt.
- Utbyggingen skal kvalitetsmessig være et bidrag til området og omgivelsene ved at den tilfører kvaliteter som området trenger, for eksempel møteplasser eller boligtyper som er tilpasset forventet demografisk utvikling i området.

B4-B30, områder som ikke skal fortettes

- Alle søknadspåklagte tiltak skal forelegges anti-kvariske myndigheter til uttalelse før sluttbehandling.

KVADRATURENS NÆRE RANDSONE



2.1.3 Senterstruktur

Senterområde, forretnings- og kjøpesentre samt deler av offentlig og privat tjenesteyting og næring i form av kontorer er viktige elementer i forhold til senterstruktur og omtales derfor samlet.

Kristiansand har valgt å satse på en tredelt senterstruktur med Kvadraturen som landsdelscenter, to bydelsentre, Vågsbygd og Rona, og flere områdecentre. I tillegg er Sørlandsparken et landsdelsdekkende sentrum for handel og næring.

Det må legges til rette for at alle disse sentrene kan fungere og utvikle seg med handel, tjenesteyting og tilgjengelighet slik at det samlet sett blir en god byutvikling.

Handelsanalyser viser at det i forhold til handelsomlandet er tilstrekkelig med arealer for handel i

kommunen i lang tid fremover. Ny handel skal legges til eksisterende senterområder eller forretningsområdet i Sørlandsparken. Nye arealer settes ikke av i perioden.

Kvadraturen, bydelssentrene og områdesentrene er avsatt som sentrumsformål. Arealformålet åpner for flere typer virksomheter.

Landsdelssenteret

Landsdelssenteret består av Kvadraturen med den nære randsonen, i samspill med landsdelsdekkende funksjoner utenfor sentrum, for eksempel sykehuset, universitetet og flyplassen. Kvadraturen som bysentrum kan betjene mange flere innbyggere og romme langt flere funksjoner og mer handel enn det gjør i dag. Tilrettelegging for å videreutvikle Kvadraturen som et levende, spennende og mangfoldig sentrum løses gjennom egen kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn.

Bydelssentre

De to bydelssentrene på Rona og i Vågsbygd skal gi et variert handels- og servicetilbud til befolkningen på øst- og vestsiden av byen, og skal i innhold langt på vei kunne sammenliknes med kommunesentrene i våre nabokommuner. Bydelssentrene har en strategisk rolle i metrosystemet. Denne rollen må ivaretas i planer både i Vågsbygd og Rona.

Utviklingen av bydelssenter på Rona må blant annet ses i sammenheng med utvidelse av de nye næringsområdene i østre del av Øvre Strømme og Strømsheia. For å styrke utvikling av de sentrale delene av Rona senter, er senterområdet utvidet østover mot Benestad og redusert i retning Strømme. De offentlige arealene på Strømme er endret til tjenesteyting. Området som er avsatt til senter på Rona er ca 100 daa, og er et stort senterområde, dimensjonert for å kunne dekke tjeneste- og servicetilbudet til befolkningen øst for Varoddbrua. Senteret kan romme den handel som naturlig vil dekke bydelens behov.

Vågsbygd senter er nettopp utvidet. Deler av bydelssenteret forøvrig er ennå ikke regulert. Samlet vil det kunne dekke bydelens fremtidige behov for handelsetablering. Bydelssenter for Vågsbygd videreføres som i kommunedelplan for sentrale deler av Vågsbygd. Bestemmelsene er forenklet. Det tiltales ikke boliger i første etasje i bydelssentrene.

Områdesentre

Områdesentrene er sosiale møteplasser i boligområdene, med nærbutikk og offentlig og privat tjenesteyting. Arealformålet åpner for at mindre virksomheter kan etablere seg med kontor, forretning eller utstilling i områdesentrene. Områdesenteret på Grim er utvidet.

Sørlandsparken, regional handelspark og næring

Sørlandsparken er kommunens avlastningssenter for handel, og et viktig næringsområde. Kommuneplanbestemmelsene begrenser omfang av kontorer.

Retningslinjer:

- Kontorarbeidsplasser og regionale funksjoner som videregående skole skal legges nær sentrum, i Kvadraturen og bydelssentrene. Kontorarbeidsplasser skal derfor begrenses i Sørlandsparken og næringsområder langt fra sentrum.
- For å støtte opp om handel og service i bydelssentrene, bør boligtettheten innenfor og opp mot senterområdene være høy. I senterområdet i Vågsbygd skal bebyggelsen legges inntil Kirsten Flagstadsvei og Vågsbygdveien. Bebyggelsen skal også ligge inntil ny stiforbindelse gjennom NK11, Elkem-området.
- Områdesentrene, som ligger i tilknytning til boligområdene, skal tilby dagligvarehandel og nærservice.
- Mindre virksomheter som kan øke servicenivået i tilknytning til boligområdene tillates.
- For områdesentre må samlokalisering med skole, barnehage, bydelshus og idrettsanlegg vurderes. Som prinsipp skal områdesentre og offentlige/allmenntilretteleggende funksjoner legges nær hverandre for å oppnå synergieffekt.
- Forretningsdelen av Sørlandsparken skal videreutvikles som område for storhandel.

2.1.4 Næring

Næringsarealer har over en lang periode gjennomgått en endring. Tidligere industri-, lager- og produksjonsarealer er erstattet med forretninger, boliger og til dels kontorer. Utnyttelsen av arealene har økt. Dette har i mange områder vært en ønsket utvikling for å begrense byspredning, men samtidig er mindre servicebedrifter og håndverkere tvunget til å flytte fra sentrale lokaliseringer på

grunn av høye priser på arealene.

Næringsvirksomhet i form av kontorarbeidsplasser kan etableres i senterområder, og bidrar dermed positivt til å skape mer aktivitet. For Kvadraturen er dette særlig ønskelig, fordi det er nedgang i handelen der. Dette fører igjen til redusert aktivitet og byliv. Ny handel, spesielt forretninger med stort markedsområde og spesialforretninger samt kontorarbeidsplasser, bør fortrinnsvis legges til Kvadraturen.

Med en arealreserve på ca. 1000 daa og et forventet arealforbruk på 30 til 60 daa per år, er det tilstrekkelig med nye næringsarealer i kommuneplanperioden. Eksisterende, regulerte og nye næringsområder er vist i plankartet som næringsformål. I tillegg er det er lagt inn 293 daa nytt næringsarealer på Borheia og ca. 50 daa på Øvre Strømme. Strømsheia er avsatt til kombinert formål næring og bolig.

I Sørlandsparken er arealbruken endret til forretning og næringsbebyggelse med hovedvekt på lager og industri, NI. Bestemmelsene åpner for at et begrenset omfang av kontorer knyttet til industri, verksted og produksjon tillates.

Noen næringsområder er rettet mot kontor eller industri. Dette er vist som NK og NI på plankartet. Det er laget bestemmelser for områdene.

I NK kreves høy tetthet, og det stilles krav om andel parkering under bakken.

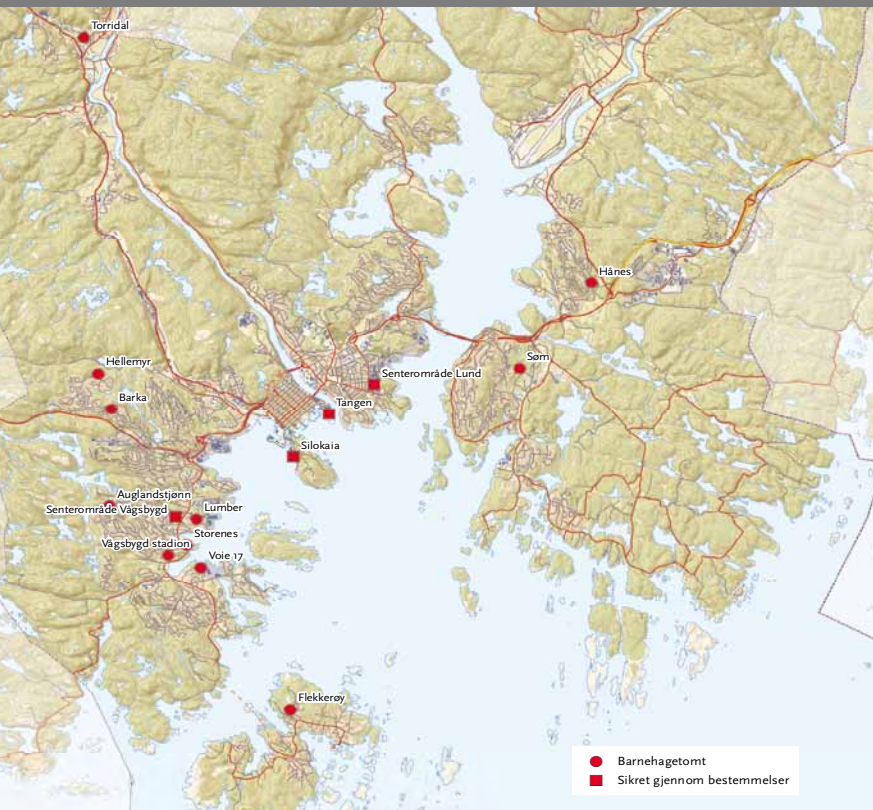
I NI stilles krav om høy førsteetasje for å sikre at etasjen er egnet til produksjonsvirksomhet.

Områder for sjørettet næring er vist på plankartet som NS.

Retningslinjer:

- I vurderingen av å gjøre om eldre næringsområder til kontorområder med høy tetthet, må behovet for fortetting veies mot behovet for å beholde arealer for håndverkere, små verksteder og produksjonsvirksomhet. Dette er viktig for det samlede tjenestetilbudet til byens innbyggere.
- Arealer for sjørettet virksomhet er begrenset og skal ikke omreguleres til annet formål.
- Det skal legges til rette for utvidelsesmuligheter for eksisterende hjørnesteinsbedrifter, arealreserver for prioriterte næringer, landsdelsfunksjoner og store kontorenheter (hovedkontorer).
- Det skal søkes å legge til rette for lokalisering av arbeidsplasser slik at behovet for bilreiser begrenses.
- Kvadraturen prioriteres for etablering av kontorarbeidsplasser. Nye næringsområder skal ikke tas i bruk til kontorarbeidsplasser med mindre størrelse og omfang innebærer at lokalisering i Kvadraturen er uaktuelt.
- Næringsdelen av Sørlandsparken skal videreutvikles industri/produksjon og lager/logistikk.

BARNEHAGEUTBYGGING



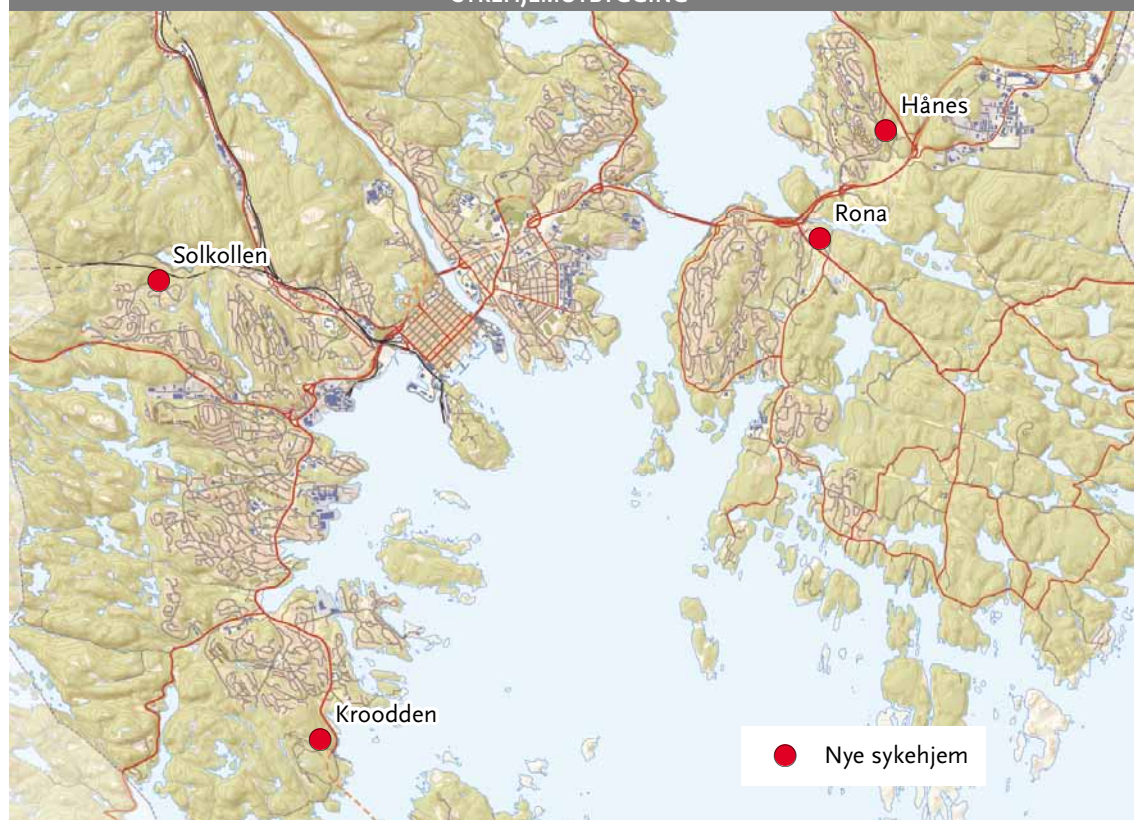
2.1.5 Tjenesteyting

Erfaring viser at det er vanskelig å finne egnede tomter til offentlig og privat tjenesteyting i etablerte områder. For å sikre disse arealene er eksisterende skoler, barnehager (med unntak av familiebarnehager), sykehjem, omsorgsboliger, sykehus, kirker og museer utenfor senterområdene er vist med arealformål tjenesteyting. Øvrige eksisterende arealer for tjenesteyting inngår i hovedformålet bebyggelse og anlegg og i sentrumsformål. Lokalisering av nye arealer for tjenesteyting skal avklares ved utarbeidelse av reguleringsplaner.

Barnehager

Det er stort behov for nye barnehageplasser. Antall barn i barnehagealder øker og det er flere som ønsker heltidsplasser. Samtidig skjer det en utfasing

SYKEHJEMUTBYGGING



av små barnehager og erstatting av midlertidige tilbud. Med det forbehold at prognosene er usikre, er arealer som er lagt inn i planen forutsatt å dekke behovet for barnehager i planperioden.

Det er satt av areal til tjenesteyting for nye og utvidelse av eksisterende barnehager i følgende områder: Flekkerøy, Voie, Midtre Vågsbygd, Slettheia, Hellemyr, Hånes, Søm og Mosby. I tillegg er det sikret i bestemmelsene at det skal reguleres inn barnehagetomt i senterområdet i Vågsbygd og på Lund, Silokaia og Tangen

Undervisning

Skolestrukturen for grunnskolen er under vurdering. Det er pr. 2010 ikke kapasitetsproblemer ved skolene i Kristiansand. Forventet utbyggingstakt og -volum for nye boligområder tilsier behov for skoleutvidelse på Justvik i løpet av kommuneplanperioden. Avhengig av utbyggingstakt kan det også bli behov for utvidelse på Flekkerøy.

Det er fire offentlige og tre private videregående skoler i Kristiansand. Med den befolkningsveksten som kommer de neste ti årene, vil det være naturlig å legge til rette for bygging av ny skole. Det er satt

av tomt til ny videregående skole på Strømme. For å styrke Rona senter, vurderes videregående skole lagt til Rona. Behovet og lokaliseringen er under vurdering i Vest-Agder fylkeskommune og bør avklares nærmere i kommunedelplan for Rona.

Kristiansand har universitet og tre høyskoler. Universitetet ligger på Gimlemoen, BI på Elvebredden øst, Mediehøyskolen på Gimlekollen og Ansgarskolen på Hånes.

Omsorgsboliger, sykehjem og sykehus

Behovet for omsorgsboliger er i dag ikke dekket. For å komme opp på anbefalt nivå, trengs det 200-300 nye omsorgsboliger. Disse kan bygges i tilknytning til sykehjem eller legges i tilknytning til boligområder, uavhengig av sykehjem.

Det er behov for åtte nye sykehjem fram til 2050. I planperioden er det behov for ett nytt sykehjem som bør ligge på Rona. Deretter følger Solkollen på Hellemyr, Hånes /Benestad, Kroodden og fire i senterområdene, to i øst og to i vest. Behovet vil øke raskt fram mot 2050.

Arealer for mulige utvidelser av sykehusene på Eg og på Kongsgård er sikret i eksisterende regule-

ringsplan. Det er behov for å sikre arealer for mulig nytt sykehus dersom sykehusstrukturen i Agder fylkene endres. Det er ikke behov for tomter for nye DPS-avdelinger.

Kirker og menighetshus

Kristiansand har mange menigheter og et høyt antall kirker og andre bygg for religiøs virksomhet. Den norske kirke har kirker sentralt plassert i bydelene, men vil ha behov for nye kirkelige bygninger i nye utbyggingsområder. Andre kirke- og trossamfunn har bygninger i Kvadraturen, men også i bydelene. Veksten i antall innbyggere som tilhører andre trossamfunn, medfører behov for nye arealer til bygg for religiøs virksomhet.

Kultur- og forsamlingsbygg

Kvadraturen har mange kulturbygg og forsamlingslokaler. Nytt teater- og konserthus er under bygging på Silokaia. Nytt kryss Havnegata/E 39 tvinger fram en diskusjon om ny plassering av Samsen kulturhus. Samtlige områder, med unntak av Hånes, er tilfredsstillende dekket med lokale kulturbygg, forutsatt at Lund blir dekket ved en full opprusting av Roligheden Gård.

Retningslinjer:

- Arealer til nye skoler, barnehager, omsorgsboliger, sykehjem m.v. skal sikres ved utbygging av nye boligområder.

- Arealer til offentlig og privat tjenesteyting skal, så langt det er mulig, samlokaliseres i tilknytning til bydels- og områdesentre med godt kollektiv- og gang- og sykkelveitilbud.
- En skoletomt bør være på 25 dekar og ligge i tilknytning til natur- og friluftsområder med forbindelse til sjø og/eller skog. Trafikkforholdene skal være trygge. Skolebygningen og skolegården skal være møteplass for nærmiljøet. Skolegårdene er nærmiljøparker og utformes etter normalene for utomhusanlegg.
- Alle lokalområder skal ha tilfredsstillende og tilgjengelige arenaer for et bredt spekter av kultur- og fritidsinteresser.
- Dersom skoler, barnehager eller liknende virksomheter legges ned, skal arealene disponeres til andre tjenesteytende formål.
- I kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn skal det vurderes å legge til rette for etablering av høyskole- og universitetsavdelinger og deres virksomhet i og nær Kvadraturen.

2.1.6 Uteareal for opphold, lek, rekreasjon og idrett

Friområder, lekearealer og parker er en del av den lokale grønnstrukturen. I utbyggingsområder bør anlegg for rekreasjon og lek få en god plassering og ses i sammenheng med overordnet grønnstruktur eller friluftsområder.

Lokalisering, arealstørrelser, arealkvalitet og opparbeidelse for lekearealer i utbyggingsområder er



Idrettsgrenene med flest barn og unge utøvere, flerbrukshaller og fotballbaner er de viktigste anleggstypene i lokalmiljøene.

tidligere hjemlet i vedtekter til plan- og bygningslovens § 69.3. Vedtekten omfatter ikke offentlige utearealer som skoleanlegg, utendørs idrettsanlegg, barnehagens utearealer og institusjonsanlegg.

Bredde i type idrettsanlegg og tilgjengelighet er viktig for å stimulere flere til å delta i fysisk aktivitet. Flerbrukshaller og fotballbaner i lokalmiljøene gir barn og unge et tilbud i idrettsgrener med flest utøvere. Samlokalisering med skole sikrer at anleggene blir brukt mye.

Kommunedelplan for idrett og friluftsliv med handlingsprogram for anlegg er førende for prioriteringer og etableringer av idretts-, nærmiljø og friluftsanlegg. Det er krevende å plassere nye anlegg. Idrettsanlegg må derfor innpasses reguleringsmessig i en tidlig fase.

Det er utarbeidet bestemmelser om lokalisering og krav til uteareal for opphold, lek, rekreasjon og idrett.

Eksisterende idrettsanlegg; stadioner, idrettshaller, fotballbaner, roanlegg, golfbaner, klubbhus, hopenlegg, motorsportsanlegg med mer, samt ikke spesifiserte anleggstyper, er vist med arealformål idrett i plankartet. Skytebanestrukturen er under endring. Derfor er bare skytebanen på Farevann vist. Idrettshaller lokalisert til skoler eller annen offentlig virksomhet inngår i areal avsatt til tjenesteyting og senterområde. Nærmiljøanleggene er små og vises ikke som eget formål, men inngår i arealformål bebyggelse og anlegg generelt, tjenesteyting og grønnstruktur. Turløyper og lysløypene inngår i arealer avsatt som LNF-områder og grønnstruktur og vises ikke særskilt. Unntaket er kyststien og hovedturløypene, som vises som turvei.

Enkelte fremtidige idrettsanlegg er lokalisert gjennom kommunedelplan for idretts- og friluftsliv. Disse er innpasset på plankartet. Øvrige fremtidige idrettsanlegg ivaretas i planbestemmelser og innarbeides i detaljplaner. Det legges til rette for etablering av ridesenter på Jegersberg.

Retningslinjer:

- Der det er mulig, skal arealer for lek, rekreasjon og idrett samlokaliseres i større enheter, i tilknytning til øvrig grønnstruktur, eller bindes sammen gjennom trafikksikker og trygg infrastruktur.

- Ved utbygging eller bruksendring i eksisterende utbyggingsområder vurderer kommunen om krav til utearealer for allmenn lek og rekreasjon er ivaretatt på eksisterende anlegg. Hvis det ikke er det, vurderer kommunen om kravene kan ivaretas gjennom oppgradering av eksisterende arealer eller om det må settes av nye arealer til formålet.
- Kommunen vurderer hvordan fordelingen mellom 11-er og 7-er fotballbaner skal være.

2.1.7 Grav- og urnelunder

Kirkegårdsstrukturen ble fastlagt i kommuneplanen 2005-2016. Eksisterende og nye kirkegårder vises på plankartet med formål grav- og urnelund. Det er behov for areal for utvidelse av Randesund kirkegård, men arealbehovet er mindre enn arealet vist i kommuneplanen for 2005-2016. Arealutvidelsen vises som fremtidig grav- og urnelund. Det er ikke behov for nye kirkegårdsarealer i planperioden utover dette, forutsatt at vedtatte restriksjoner på Oddernes kirkegård opprettholdes, det vil si urnenedleggelse av personer som kommer fra andre steder enn Oddernes sokn og valgfrihet for personer fra soknet.

2.1.8 Fritidsbebyggelse

Arealformål fritidsbolig omfatter ordinære, private fritidsboliger.

Hyttepolitikken fastsatt i kommuneplanen 2005-2016 er videreført. Av hensyn til den langsiktige byveksten og vern av strandområdene, åpnes det ikke for bygging av ny eller utvidelse av eksisterende fritidsbebyggelse ut over det som fremgår av eksisterende reguleringsplaner. Det åpnes kun for innpassing/fortetting av fritidsbebyggelse i områder der arealene allerede er sterkt privatisert.

Større eksisterende hytteområder som ligger i kommunens randsone og på øyene er vist med arealformål fritidsbebyggelse. Sentralt beliggende hytteområder inngår i område avsatt for bebyggelse og anlegg generelt, grønnstruktur eller LNF-områder. I disse områdene er utvidelse eller oppføring av ny fritidsbebyggelse ikke tillatt. Fritidsbebyggelse i områder avsatt til bebyggelse og anlegg kan omreguleres til bolig dersom krav som stilles til boliger er ivaretatt. Enkelte områder avsatt til fritidsbebyggelse i Kystsoneplanen og Flekkerøyplanen er gitt nytt arealformål. Endringene framgår av kapittel 7.

2.1.9 Fritids- og turistformål

Fritids- og turistformål omfatter utleiehytter, fornøylespark, campingplass, leirplass.

Planene viderefører intensjonene i gjeldende reguleringsplaner. Dyreparken, Dvergsnestangen camping, Hamresanden camping samt utleiehyttene på Skjærgårdsheimen, Kårholmen og i Skudeviga vises som eksisterende områder for fritids- og turistformål. Hotell på Hamresanden og i Dyreparken inngår i arealet.

Retningslinjer:

- Dyreparken skal sikres utviklingsmuligheter.
- Det skal tilrettelegges for et allsidig overnattingstilbud for turister.
- Campingplassene i strandsonen skal ikke utvikles på bekostning av allmennhetens friluftshensyn.
- Utleiehytter og campingplasser skal ikke endres til private hytteområder eller ferieleiligheter.

2.1.10 Råstoffutvinning

Ringknuten Pukkverk AS ved Kongsgård er under utvikling. Utredninger om alternative lokaliseringer av pukkverk viser at det i Kristiansand neppe finnes egnede steder der det kan tas ut steinprodukter av aller høyeste kvalitet. Det kan likevel være mulig å etablere uttak som kan levere produkter som dekker de fleste behov og størstedelen av volumet for Kristiansand og nærområdet. I tillegg til steinkvalitet, er de mulige uttakene vurdert ut fra tilgjengelighet og natur- og friluftshensyn. De aktuelle stedene er:

- Nord for Kjevik lufthavn
- Ved Krogevann nord for E 18, nær Aust-Agder grense
- Drogmyrhei ved Rv 9 nord for Høye

Det er behov for nærmere undersøkelser av steinkvaliteten. Lokaliteten på Krogevann er innarbeidet i plankartet. Lokaliteten på Kjevik prioriteres deretter. Området ved Drogemyr ligger mindre sentralt med hensyn til transport. Med bakgrunn i svært begrenset tilgang på steinressurser egnet for uttak av pukk, sikres alle stedene mot tiltak som kan gjøre det vanskelig å ha pukkverk her. Områdene vises i temakart mineralressurser, fremtidige pukkverk.

2.1.11 Massedeponi

Det er en utfordring å finne egnede arealer for lagring av overskudd av masser fra utbyggingsfelt. Bortkjøring av overskuddsmasser fører til økt utslipp av klimagasser. Det er regulert massedeponi i Studedalen ved Lillesand og i Holskogen. I tillegg er det avsatt nye områder til massedeponi ved Kvernhushøia på Justvik og Ledningsdalen på Tinnheia. Bestemmelser sikrer god landskapstilpassning og etterbruk av områdene.

Retningslinjer:

- Utbyggingsområdene planlegges og utvikles slik at behovet for å transportere bort masser reduseres. Areal for lagring av overskuddsmasse innarbeides i områdeplan/detaljplan og deponeres på stedet, for eksempel ved bearbeiding av terrenget.

2.2 Samferdsel

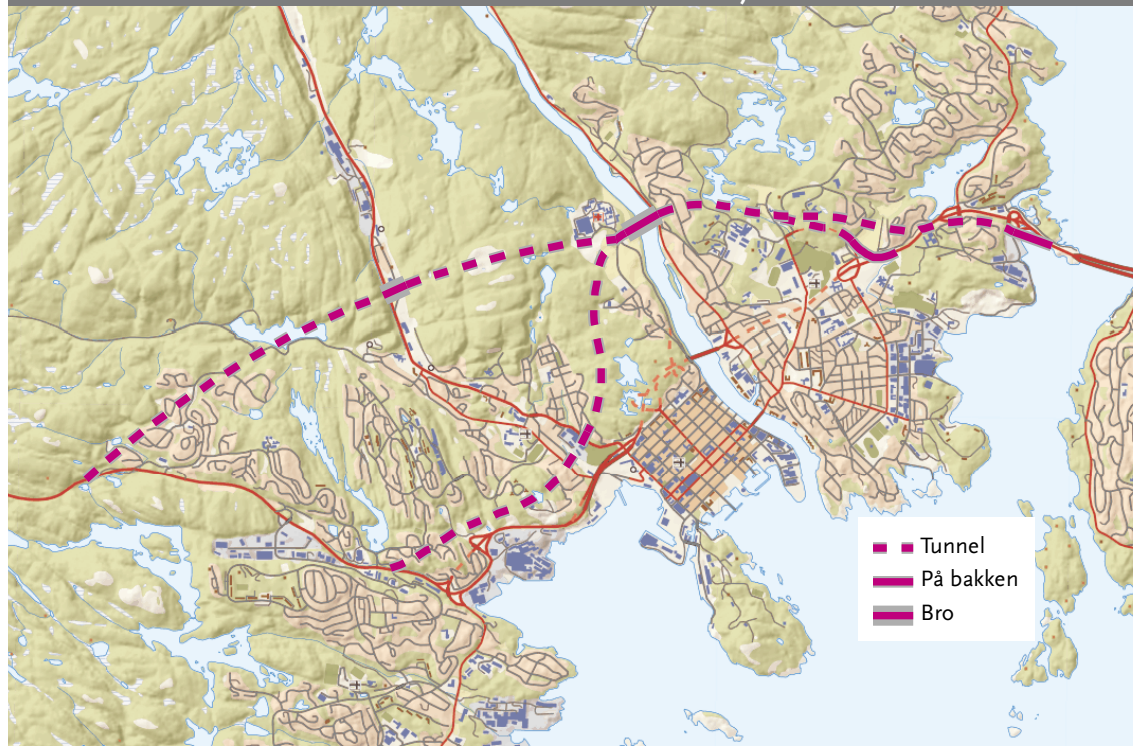
Generell velstandsvekst og endret arealbruk i kommunen har ført til flere og lengre bilreiser. Dette gjelder både arbeidsreiser, handlereiser og fritidsreiser.

Arealbrukens betydning for trafikkmengden fremgår av forskjell i utvikling på veiene inn og ut av Kvadraturen i forhold til de store riksveiene E 18 og E 39. Trafikkveksten på E 39 vest for Kvadraturen og E 18 øst for sentrum har vært svært stor de siste årene. Tilsvarende vekst har det ikke vært på gatenettet inn til sentrum. Her har trafikkmengden holdt seg på samme nivå som for ti år siden.

Mye næring, handel og utdanning har flyttet fra Kvadraturen. I 1987 utgjorde sysselsettingen i Kvadraturen ca. 50 prosent av hele kommunen, men er i dag under 40 prosent. Økt næringsvirksomhet i kommunens ytterkanter medfører lengre reiser. Spredning av virksomheter gjør at kollektivtilbudet blir dårligere og at gang- og sykkelandelen går ned. Resultatet er at andelen som bruker buss, sykkel eller gå reduseres, samtidig som hver reise blir lengre. Dette bidrar til økte klimagassutslipp.

Skal kommunen møte denne utfordringen og oppfylle klimamålsettingen om 20 prosent reduksjon av utslippene innen 2020, må arealbruken styres, restriktive tiltak brukes målrettet og miljøvennlig transport oppmuntres.

ALTERNATIVE TRASEER FOR FREMTIDIG OMKJØRINGSVEG



2.2.1 Omkjøringsvei

Kommunedelplan for E 39 viser en fjernvei fra vest fram til kryss med Festningsgata inne i Banheitunnelen. Dagens europavei endres til lokal fordelingsvei som avsluttes på Gartnerløkka. I øst er dagens europavei tiltenkt begge rollene, både fjernvei og lokal fordelingsvei. Trafikken fra øst har allerede vokst forbi trafikken på Vesterveien grunnet sterk vekst av næringstrafikk. Dette tilsier at gjeldende kommunedelplan for E 39 må utvides til å omfatte også E 18 på østsiden av Kvadraturen slik at det dannes en omkjøringsvei. Dagens E 18 /E 39 blir da liggende som en lokal fordelingsvei, med ny lavbro og uten høybro.

Trasé for fremtidig omkjøringsvei er lagt inn på plankartet med to alternative endepunkter i øst, to alternative endepunkter i vest. Strekninger der omkjøringsvegen ligger i dagen er sikret med hensynsoner og bestemmelser i påvente av endelig planavklaring. Dette gjelder alle alternativene. Det er tatt hensyn til fullt kryss både ved Bjørndalssletta og Varodden og ivaretatt mulighet for fullt kryss med RV9, Setesdalsvegen og ved sykehuset. Omkjøringsveien ligger i tunnel hele strekningen, unntatt endepunktene, samt ved Krossen og kryssing av Otra.

Eg bro (lokalbro i Kommunedelplan for Lund) er

integret i brokryssing. Havnegata er vist koblet til dagens E18/E39. Båndlegging på Bjørndalssletta kan opphøre dersom trasévalg for fremtidig omkjøringsvei, som følge av KVVU-prosessen, ikke anbefaler en trasé i dette området.

Anbefalinger og videre utredning

Det er utarbeidet en egen rapport om omkjøringsvei som danner grunnlag for anbefalingene.

- Omkjøringsveien bør krysse Topdalsfjorden ved Varoddbroa. Broas format må tilpasses rollen som omkjøringsvei, lokal fordelingsvei og hovedtrasé for buss.
- Vestre endepunkt avklares i kommunedelplan.
- Østre endepunkt, ved Varodden eller på Bjørndalssletta utredes videre. Bjørndalssletta gir 1300meter kortere tunnel.
- Lokal bro fra Påskebjerg til Eg, som vedtatt i Kommunedelplan for Lund, må samordnes med omkjøringsveien.
- Rundkjøringen på Gartnerløkka kan effektiviseres ved å legge Vesterveien i kulvert under den.
- Havnegatas direkte kobling til omkjøringsveien må utredes.



Veikapasiteten ved Rona er nær ved å bli overskredet allerede før senterutbyggingen er i gang.

Retningslinjer:

- Veien skal sikre et robust, overordnet veinett med tilstrekkelig kapasitet.
- Den skal begrense negative miljøkonsekvenser av transport.
- En sentral oppgave for omkjøringsveien vil være å avlaste trafikken i Baneheitunnelen.
- Traseer og alternative endepunkter for ny omkjøringsvei arealsikres.

2.2.2 Øvrige veilenker

I kommuneplanen 2005-2016 lå det inne en rekke nye veilenker. Både E 18 og Hånesveiens forlengelse er bygd, mens Rv 456 er under bygging.

Ny bro ved sykehuset er nå konsekvensutredet. Veisystemet må utformes slik at den ikke åpner for uønsket trafikkbelastning i Baneheitunnelen.

For ny vei til Kjevik se punkt 2.2.6 flyplass.

For nedre del av Setesdalsveien og Høvågveien ved Rona er det behov for å reservere plass for fire felt, gitt at trafikkutviklingen fortsetter eller at det legges til rette for hinderfri fremføring av buss ved bruk av kollektivfelt. Utfordringen er størst ved Rona, der veikapasiteten er nær ved å bli overskredet allerede før senterutbyggingen er i gang og før Benestadfeltet er åpnet. Det er behov for ny planlegging som ivaretar buss, gang- og sykkelvei, veikapasitet og utbyggingsvolum.

I Østre ringvei opprettholdes som 2feltsvei. Trafikken på Østre ringvei søkes begrenset ved å redusere omfanget av trafikkskapende virksomheter på Marvikssletta og ny veiforbindelse etableres til Vige via Kongsgård

Ennå ikke bygde veitraseer som lå inne i forrige kommuneplan med unntak av vei ved Krageboen

beholdes. Det gjelder: Ny bro over Otra ved sykehuset, vei til Marvika, veien ved Lund torv, Setesdalsveien til Øvre Strai, Vågsbygdveien, og ny vei til Kjevik. Trase for Vågsbygdveien og Setesdalsveien er justert. Prinsippet om at deler av næringsområdene på Lund skal knyttes til overordnet veinett via offentlig vei langs havnearealene og Narvika opprettholdes. Det er lagt inn fullt kryss fra E 18 til Hånes-området.

Retningslinjer:

- Reguleringsplan må avklare hvordan vei- og bussforbindelse til Kroodden skal løses.

2.2.3 Gang- og sykkelveier, hovednett for sykkel

Hovedplan for gang- og sykkelveinett ble vedtatt i 2007. Planens hovednett er gjennomgått med tanke på revidering.

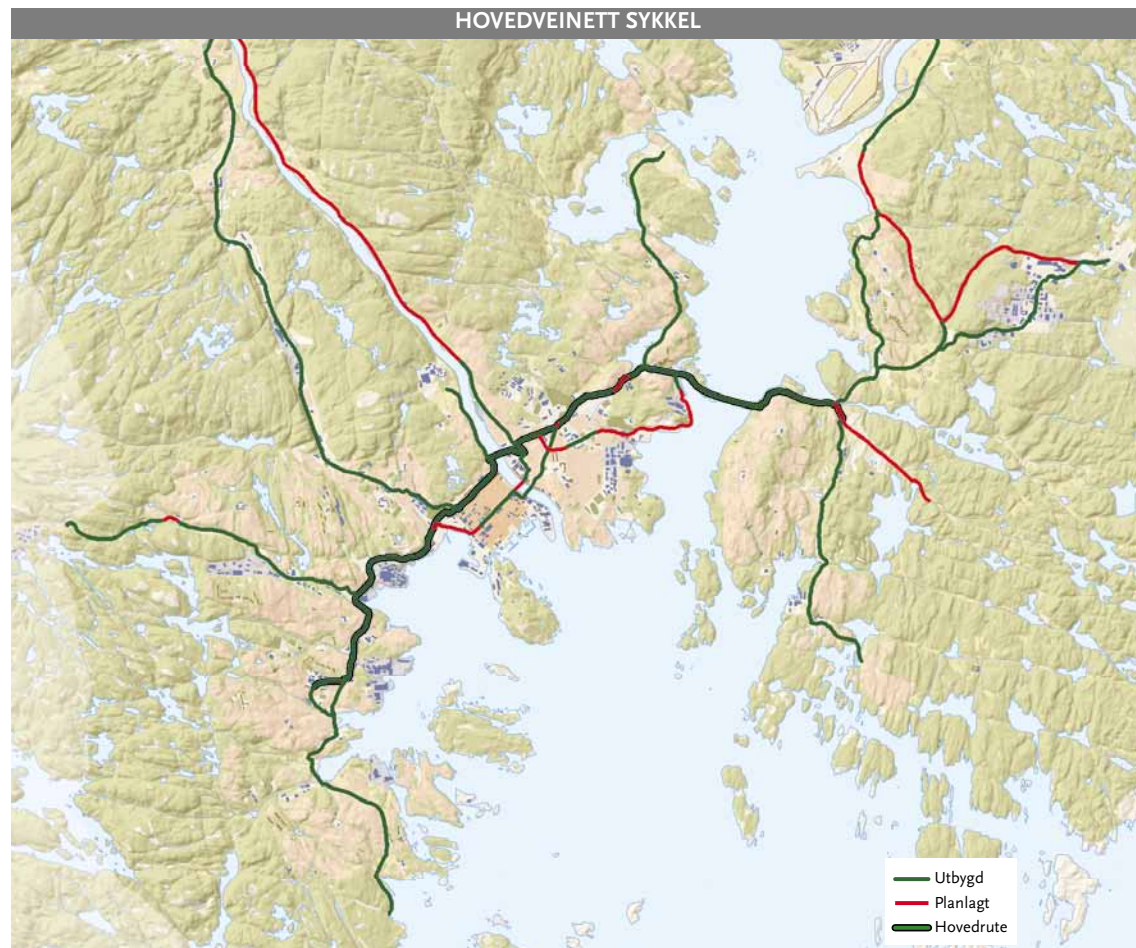
Følgende lenker er tatt inn som supplement til hovedplanens lenker:

- Gang- og sykkelvei gjennom havnearealene på Kongsgård/Vige i tråd med vedtatt reguleringsplan. Traseen skal videreføres over Lund til Kristian Quart bro.
- Gang- og sykkelvei langs Barstøveien og videre til grensen mot Lillesand er lagt inn.
- Hovedtraseen langs Vågsbygdveien er trukket fram til Vågsbygd senter.

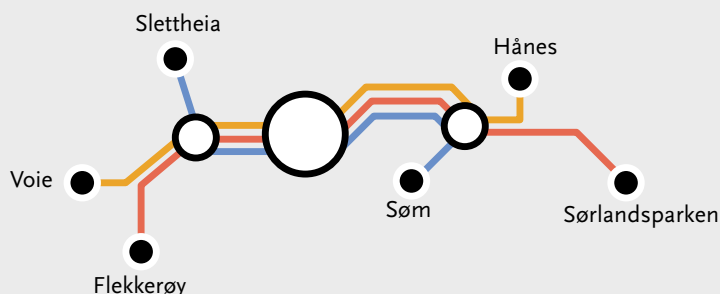
På hovedstrengen fra Rona til Vågsbygd senter forutsettes separering av fotgjengere og transportsyklister.

Kommuneplanen tar ikke stilling til valg av løsning (gang- og sykkelvei eller sykkelbane og fortau). Det er behov for å vurdere hovedplanens konklusjoner på nytt.

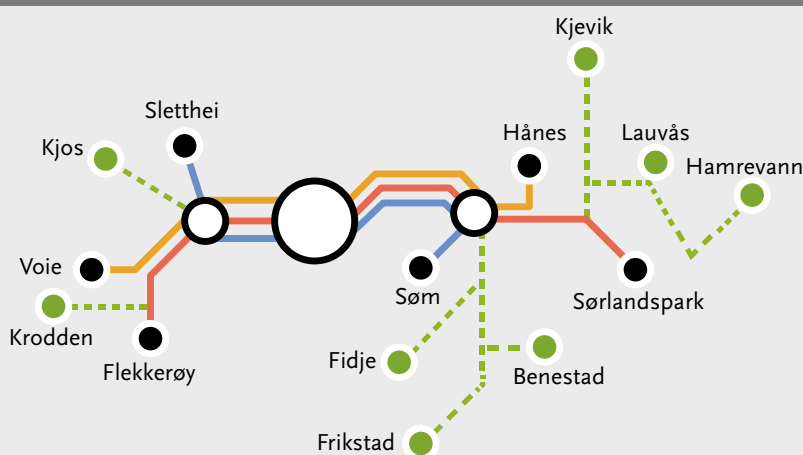
Det er lagt inn ny lokal gang- og sykkelveiforbindelse fra Bråvann ned mot Vågsbygd idrettsplass. Traseen krysser nedre del av Kjosdalen.



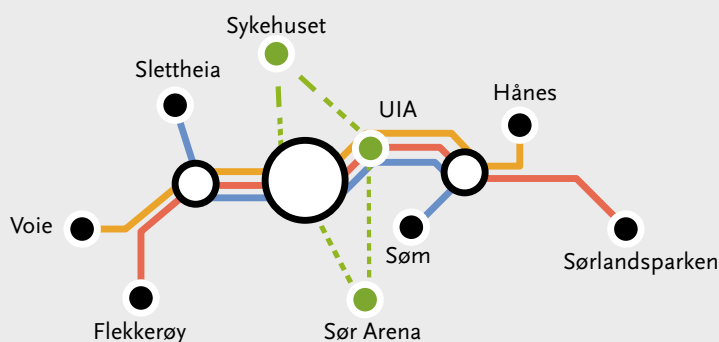
DAGENS SYSTEM



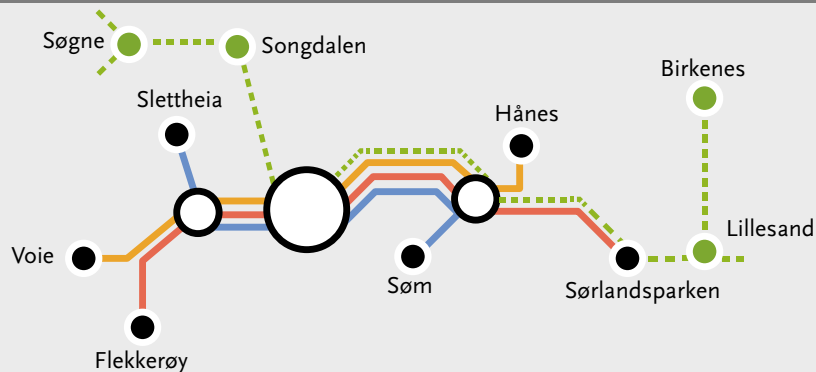
UTVIDET SYSTEM



RINGRUTE



REGIONALT SYSTEM



Retningslinjer:

- Kommunen ønsker å etablere et sammenhengende sykkelveinett av god kvalitet.
- Kommunen skal legge til rette for sykkel som transportmiddel generelt og som transportmiddel for arbeidsreiser spesielt.

2.2.4 Kollektivtransport

Dagens metrosystem består av tre linjer som forbinde tre boligområder i vest med to boligområder og Sørlandsparken i øst. Alle tre linjene forbinde Kvadraturen med østre og vestre bydelscenter slik at det dannes en grunnlinje mellom dem.

Dette gir et enkelt og lettfattelig system som dekker sentrale målpunkter som universitet, videregående skoler og store arbeidsplasser og har tett rutefrekvens i den sentrale delen.

Utvidet system

Illustrasjonen viser hvilke områder, eksisterende og nye, som kan innpasses i metrosystemet. En svakhet er ubalansen mellom øst og vest, med flest endepunkter i øst. Dette kan avbøtes i ruteplanleggingen og ved å opprette flere endepunkter i vest, for eksempel Andøya og Krodden. Det kan også være aktuelt å slå sammen eller utelate områder i øst.

Ringrute

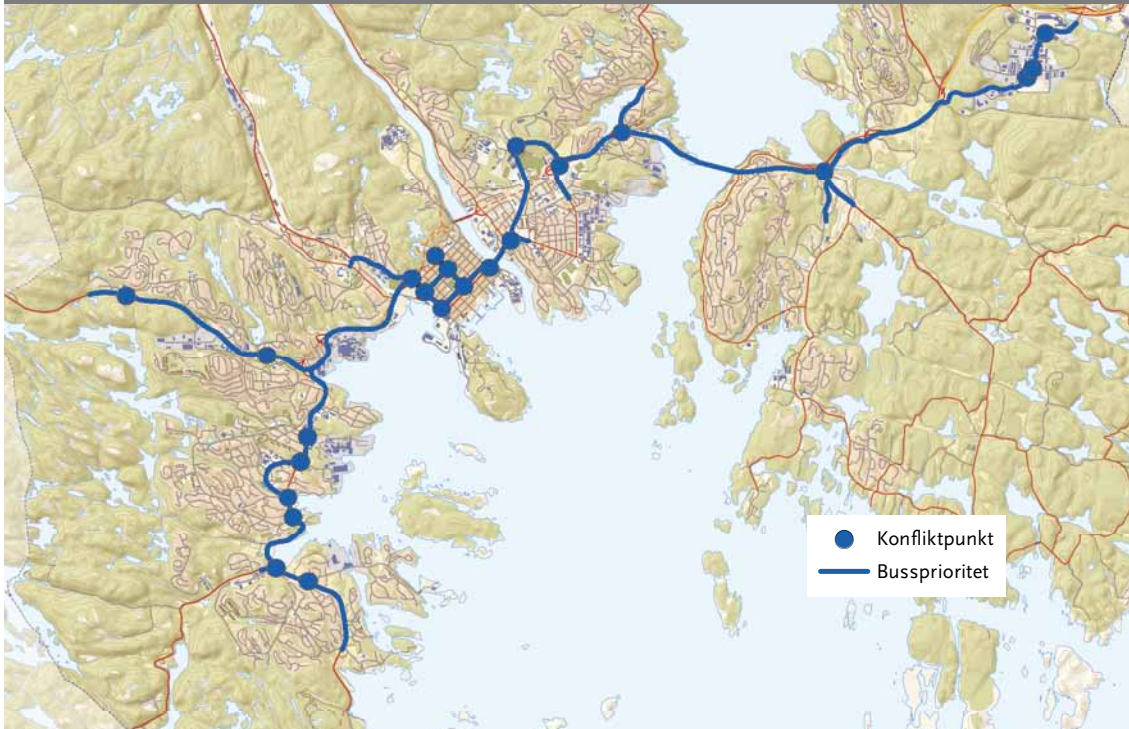
Illustrasjonen viser en ringrute som dekker Kvadraturen, sykehuset, UiA og Sør Arena/Marvika. Ringen kan kjøres i begge retninger og har gode overgangsmuligheter med metrosystemet. Ringen forutsetter ny bro over Otra. Uten bro kan tilbudet også fungere godt som en sigdformet pendel.

Regionalt metrosystem

Illustrasjonen viser et regionalt metrosystem som dekker sentrale deler av kommunene Søgne, Songdalen, Birkenes og Lillesand. Det er også antydning videre dekning innen kommunene og forlengelse vestover og østover. Systemet dekker 90 prosent av grunnlinjen og gir derfor god kontakt med arbeidsplasser og undervisning i Kristiansand.

Vågsbygd er ikke dekket. Det er derfor behov for overgang til dagens metro i Hannevika. Birkenes er vist dekket via Lillesand, og kan også dekket via Tveit, som i dag.

KOLLEKTIVTRASÉER OG KONFLIKTPUNKTER



Det har vært diskutert å legge en overgang mellom metroen og timebussen fra Arendal i Sørlandsparken. Dette gir overgang til en tredel av dagens metrosystem med begrenset frekvens og dekning av reisemål. Ved å legge overgangen til Rona, vil hele metrosystemet være dekket.

Systemet beskrevet ovenfor dekker ikke boligområdene Hellemyr, Tinnheia, Grim, Gimlekollen og Justneshalvøya. Disse områdene kan dekket ved pendellinjer med god overgang til metrosystemet.

I forhold til kollektivsystemet har kommuneplanen sin viktigste oppgave innen utvikling av nødvendig infrastruktur. Ovenfor er vist en illustrasjon av kollektivtraseer med tilhørende problemkryss som må ivaretas på veinettet i kommunen.

Grunnlinjen for bussmetroen er vist på plankartet. Bestemmelsene ivaretar at etterfølgende planarbeid skal dokumentere at hensynet til kollektivtrafikkens fremkommelighet er forsvarlig ivaretatt på kort og lang sikt.

Retningslinjer:

- Videre planarbeid skal dokumentere at hensynet til kollektivtrafikkens fremkommelighet er forsvarlig ivaretatt på kort og lang sikt.
- Bussmetroen skal beholdes og videreutvikles

til å dekke flere eksisterende og nye områder.

- Det skal legges til rette for god kollektivdekning også utenfor metros dekningsområde.
- Det skal tilrettelegges for god kobling mellom lokal og regional bussmetro.

- Fremkommeligheten for buss skal sikres ved å reservere ett felt i hver retning på fire- og seksfeltsveier.

- På tofeltsveier gjennomføres tiltak for prioritering av buss i kryss som skaper forsinkelser.

2.2.5 Parkering

Hjemmelen til å fastsette vedtekter etter plan- og bygningslovens § 69,3 opphørte da den nye plan- og bygningsloven trådte i kraft. Kommunens tidligere parkeringsvedtekter er omarbeidet og tatt inn i kommuneplanen som bestemmelser.

Det innføres maksimalkrav til parkering for næringsbebyggelse, likebehandling av arbeidsplasser og soning av parkeringskrav for bolig etter avstand fra sentrum. Det stilles også krav til sykkelparkering. Frikjøpsordningen faller bort.

Parkeringsbestemmelsene gjelder konkrete utbyggingsprosjekt. Utvikling av større felles parkeringsanlegg i Kvadraturen vil komme i tillegg.

Parkeringsbestemmelsene for næring, kontor er endret av bystyret 21.09.16.

Kristiansand lufthavn Kjevik skal sikres høy flysikkerhet og god regularitet for flyoperasjonene.



Retningslinjer:

- Det skal tilstrebes overbygg på sykkelparkeringsplasser.
- Sykkelparkering for ansatte bør i stor grad være avlåst. Sykkelparkering for kunder og besøkende bør legges utendørs nær inngangsparti.

2.2.6 Flyplass

Kristiansand lufthavn Kjevik er regulert med ny atkomstvei fra sør, utvidet terminalområde og rullebane, sikkerhetssone og tilgrensende næringsområde. Den regulerte atkomstveien forkorter kjørelengden til flyplassen med tre kilometer for flertallet av de reisende.

Samferdselsdepartementet har vedtatt at det skal utarbeides restriksjonsplan for Kristiansand lufthavn i medhold av bestemmelsene i luftfartsloven. Formålet med planen er å ivareta høy flysikkerhet

og god regularitet for flyoperasjonene på lufthavnen. Restriksjonsplanen skal sikre et hinderfritt luftrom for inn- og utflyging, og god signalkvalitet for radionavigasjonsutstyr. Utbyggingsplaner må reflektere dette. De fleste reguleringsplanene i nærområdene av lufthavnen er utarbeidet uten at det er tatt inn krav til maksimalt tillatte byggehøyder som ivaretar hensynet til flyplassen. Dersom disse kravene brytes, vil det kunne innebære begrensninger i bruken av lufthavnen.

Ny atkomstvei til Kjevik er av stor betydning for utvikling av flyplassen. Avklaring av trase for atkomstveien haster. Tidligere planlagt trasé er basert på tunnel under Moneheia, ny bro over elva og vei rundt sydenden av rullebanen inn til terminalen. Det diskuteres et alternativ til dette innlemmet i utbyggingen av nytt utbyggingsfelt ved Hamrevann. Det er store forskjeller mellom alternativene knyttet til bl.a. kostnader, kjørelengde, frigjøring av strandområder og bussbetjening av Kjevik. Dette bør utredes før det treffes et valg.

NY VEI TIL KJEVIK - ALTERNATIVER



Retningslinjer:

- Kristiansand lufthavn Kjevik skal sikres høy flysikkerhet og god regularitet for flyoperasjonene.
- Alle reguleringsplaner innenfor restriksjonsplanens avgrensning oversendes Avinor.
- Det avklares med Avinor i hvilken grad det er behov for å oversende byggesaker i restriksjonssonen til uttalelse.

2.2.7 Havn

Havnstrukturen ble vedtatt i 2003. Kongsgård-Vige håndterer bulk, containerhavna skal flyttes



nærmere E 39 og ferjehavna beholdes.

Kommuneplanen innfører ingen endringer i vedtatt havnestruktur. Kommuneplankartet viser havneareal til ny containerhavn på KMV-området i Kolsdalsbukta (KH1). Detaljering og utforming av ny ferjeterminal og containerhavn skal skje i områdereguleringsplan. En kvalitetssikring av strukturvedtaket av 2003 skal avklare nødvendige areal i området Kongsgård-Vige (med nærområde) med tanke på framtidig behov og funksjonsfordeling. Det må ikke gjøres irreversible eiendomsdisposisjoner i området før slik kvalitetssikring foreligger.

Retningslinjer:

- Bedre tilrettelegging for ferjepassasjerer og deres møte med byen skal undersøkes nærmere ved revisjon av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn.

2.3 Teknisk infrastruktur

Teknisk infrastruktur omfatter anlegg og fremføringstraseer for elektrisk kraft, fjernvarme, vann- og avløpsanlegg og telenett.

Teknisk infrastruktur vises ikke med arealformål på plankartet.

Bestemmelsene ivaretar krav om dimensjonering av vann- og avløpsanlegg og tilknytningsplikt innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Eksisterende kraftledninger vises med hensynsone, fareområde og bestemmelser som hindrer bygging inn til disse.

2.4 Forsvaret

Militær virksomhet på Sørlandet er knyttet opp mot Kjevik. De militære aktørene er Heimevernet,

Vernepliktsverket, Forsvarsbygg, Forsvarets logistikkorganisasjon og Luftforsvarets skolesenter. Leiren er åpen.

I kommuneplanen 2005-2016 er Forsvarets eiendom på Kjevik vist dels som eksisterende byggeområde og dels som LNF-område med restriksjoner for forsvarsformål. Forsvarets arealer er nå skilt ut med egne formål på plankartet. Arealet nærmest flyplassen avsettes som kombinerte militære formål som sikrer utvikling av skolesenteret. Øvingsområdet avsettes som skytefelt/øvingsområde.

Retningslinjer:

- Forsvaret, spesielt skolevirksomheten, skal gis gode utviklingsmuligheter, samtidig som den ubebygde delen av eiendommen så langt mulig forblir tilgjengelig for allmennheten.
- Bygging på forsvarsets eiendommer skal avklares gjennom ordinære plan- og byggesaksprosesser.

2.5 Grønnstruktur

Grønnstrukturutredningen fra 1995 viser nettverket av grøntområder og verdsetting av disse.

Den grønne strukturen gir boligområdene god forbindelse til marka og sikrer korridorer fra hav til hei. Grønnstrukturen har vært sentral i de siste kommuneplanene og i kommunedelplanene.

Dette videreføres ved at viktige grøntområder (turdrag, parker, friområder, korridorer, vassdragsmiljøer, naturområder) i byggesonen er avsatt med arealformål grønnstruktur. Lekeplasser og mindre friområder er ikke skilt ut som grønnstruktur, men inngår i arealer, bebyggelse og anlegg. I nye utbyggingsområder innlemmes naturlig

Landbruksnæringen er preget av nærheten til byen, og er under press fra utbyggingsinteresser



tilhørende grønnstruktur som sikres til bruk for allmennheten gjennom rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler. Grøntområdene utenfor byggesonen inngår i LNF-områder med hensynssone friluftsliv. Spesielt viktige korridorer mellom Frikstad og Sukkevann er gitt hensynssone grønnstruktur.

Retningslinjer:

- Grønnstrukturen, korridorene og tilgangen til bymarka er viktige både for boligområder, skoler og barnehager og skal opprettholdes og videreutvikles i planperioden.
- Når reguleringsplaner og byggesaker blir lagt fram til politisk behandling, skal det gå fram av saken om planen eller tiltaket er i tråd med grønnstrukturutredningen av 1995.
- Dersom offentlig grønnstruktur unntaksvis omdisponeres til utbyggingsformål, skal inntektene fra salget komme lokalområdet til gode ved at de benyttes til fysiske nærmiljøtiltak.

2.6 Landbruks-, natur- og friluftformål

Arealene avsatt til bebyggelse og anlegg, infrastruktur og grønnstruktur gir rammene for byens tidligere og videre fysiske utvikling. I tråd med

tidligere vedtatt prinsipp om bærekraftig og samordnet areal- og samferdselspolitikk, skal resten av kommunen disponeres slik den er i dag, og til glede for senere byvekst(LNF-område). Det vil si at disse områdene skal i prinsippet ligge urørt. I tillegg kommer hensynet til viktige landbruks-, natur- og friluftslivsinteresser. Områdene skal i det vesentlige være ubebygde eller bare bebygges i tilknytning til landbruksvirksomhet eller tilrettelegging for friluftsliv.

Heldigvis er det svært sjelden bygninger brenner ned. Normalt vil det være kurant å få gjenoppført boliger i samsvar med tidligere godkjenning. Retningslinjene vil da gjelde. Uansett skal det foreligge godkjent søknad for igjenoppføring av bygninger.

LNF-områdene er delt i to kategorier:

- I alle LNF-områder er tiltak for stedbunden næring (landbruk) tillatt. Dispensasjon for annen bygging kan gis etter retningslinjer.
- I LNF-områder for spredt boligbygging er det i tillegg tillatt med mindre tilbygg og påbygg til eksisterende boligbebyggelse.

Etter som kommuneplanen er en grovmasket overordnet plan, er det ikke mulig å ta stilling til og vise hvert enkelt bygg eller små, spredte grup-



Vårblomstring i Skjærgårdsparken. Del av et større attraktivt friluftsområde i Kristiansandskjærgården. Foto: Trond Johanson

per. Derfor er det utarbeidet retningslinjer for søknader om mindre tilbygg, garasjer, gjenoppbygging og lignende til eksisterende boligbebyggelse.

Det finnes en rekke små, eldre hytter i kommunen med manglende eller dårlige fasiliteter på bad og kjøkken. Det er laget retningslinjer muliggjør mindre påbygg av små hytter. Nye hytter bør, med tanke på den interessekonflikten som oppstår etter hvert som byen vokser, bare tillates i allerede sterkt privatiserte områder og hvor forholdene ellers også ligger til rette for det.

Retningslinjer for dispensasjonsbehandling:

- I LNF-områdene kan det, etter behandling av enkeltsøknader, gis dispensasjon for mindre tilbygg og påbygg til eksisterende boenhet. Det samme gjelder mindre frittliggende boder og garasjer inntil 30 m² bya/bra på bebygd boligeiendom, samt gjenoppføring etter brann. Etablering av nye boenheter er ikke tillatt.
- Små, eldre hytter med manglende eller dårlige fasiliteter på bad og kjøkken tillates etter søknad tilbygg på inntil 20 m² for å gi mulighet for å bedre standarden. Total størrelse må ikke overstige 100 m².
- All bebyggelse kan oppføres med tilnærmet tilsvarende bygg etter brann, eller annen type skade.

- Tiltakene må ikke komme i konflikt med viktige friluftslivsinteresser, andre viktige allmenne hensyn som skal ivaretas for å fremme en god arealbruk i området eller kommuneplanens bestemmelser.

2.6.1 Landbruk

Areal og dyrka mark er ikke fornybare ressurser. Landbruksnæringen er preget av nærheten til byen, og er under press fra utbyggingsinteresser. Fra 2009 innførte jordloven varig driveplikt på jordbruksarealene. De viktigste landbruksområdene er i Tveit og Torridal. Landbruksområdene i Vågsbygd og Randesund utgjør viktige kulturlandskapsområder og er verdifulle elementer for rekreasjon og friluftsliv, samtidig som de også er produksjonsarealer.

Områder med spesielle jordbruksinteresser inngår i LNF-områdene og er vist med hensynssone landbruk (H510). Kommuneplanbestemmelsenes §16 sikrer at ny landbruksbebyggelse ikke kan legges til de mest produktive arealene.

Kulturlandskapet er en del av både natur- og kulturarven og gir oss identitet. Kommunen laget en kulturlandskapsrapport i 1990. Den beskriver og klassifiserer de enkelte områdene i tre kategorier; områder med høyeste verdi som kulturlandskap, høy verdi og lavere verdi. De viktigste områdene

er tatt inn i Kulturminnevernplanen for Kristiansand.

Spredt boligbebyggelse i landbruksområdene vil kunne gjøre det vanskeligere å drive et effektivt landbruk, selv om bygningene plasseres utenfor eller i kanten av de fulldyrkede områdene. Fradelte tomter vil kunne påføres ulemper i form av støv, lukt, støv og lignende fra landbruksdriften i området, ulemper som kan føre til krav om restriksjoner på landbruksdriften. Det er fra et landbruks-

faglig ståsted ikke ønskelig at sammenhengende jordbruksarealer blir punktert og oppstykket gjennom spredt boligbygging.

Retningslinjer:

- Landbruksarealene i kommunen opprettholdes gjennom bruk og skal sikres mot nedbygging. Dette medfører krav til at jordbruksarealer skal holdes i hevd/i produksjon.
- Landbruket i Kristiansand skal være en bærekraftig og allsidig næring som tar vare på de naturgitte ressursene, sikrer arbeidsplassene, verner om kulturlandskapet og gir befolkningen gode rekreasjonsmuligheter og friluftsopplevelser.
- Klassifiseringen i Kulturlandskapsrapport 1990 legges til grunn for prioriteringer av tilskuddsordninger som kommunen forvalter.

2.6.2 Områder for spredt boligbygging

Kystsoneplanens lokalmiljø med bevaringsverdi i Ådnevik, Eftevåg, Romstøl, Kvarenes, Sodefjed, Buene Stangenes, Randøyane, Indre Kalvøya og Brattholmen ved Torsøya er endret til LNF-område, delvis med hensynssone bevaring av kulturmiljø. Deler av områdene er avgrenset som område for spredt boligbebyggelse med bestemmelser som tillater påbygg, tilbygg og garasjer til eksisterende bebyggelse.

2.6.3 Friluftsliv

LNF-områdene er store arealer som er viktige for byens befolkning som rekreasjonsområder og gir mulighet for friluftsliv, jakt og fiske, samtidig som naturmangfoldet sikres for fremtidige generasjoner.

Ca. 42.000 dakar er i dag sikret for friluftsliv gjennom offentlig kjøp og erverv. I tillegg til de offentlig sikrede friluftsområdene, hjemler friluftsløven allmenn ferdsel også i utmark. Store utmarksområder er tilgjengelig i alle bydeler.

Bydelsmarkene er viktige lokale tur- og friluftsområder. Kristiansand har hatt inntegnet markagrense på kommuneplankartet siden 1995. Markagrense som juridisk betegnelse kan etter ny plan- og bygningslov bare brukes av kommuner som er omfattet av markaloven, det vil si Oslo og omlandskommuner. For andre kommuner benyttes hensynssone friluftsliv på markaområdene.



Bygninger, kulturlandskap, steingjerder og slåttemark er avhengig av fortsatt bruk, skjøtsel og vedlikehold dersom området skal beholde sin karakter.

Foto: Trond Johanson

Grøntkorridorene fra hav til hei gjennom bebyggelsen sikrer god tilgang til marka.

Marka og friluftsområdene i strandsonen er vist som LNF-område med hensynssone friluftsliv (H530).

Retningslinjer:

- Marka skal forvaltes etter flerbruksprinsipper som imøtekommer ulike brukere. Naturvern og friluftsinnteresser vektlegges.
- Tilrettelegging for friluftsliv i samsvar med arealformålet er tillatt. Tiltak i strid med arealformålet, herunder idrettsanlegg, barnehager og private hytter er ikke tillatt.

2.6.4 Naturvern

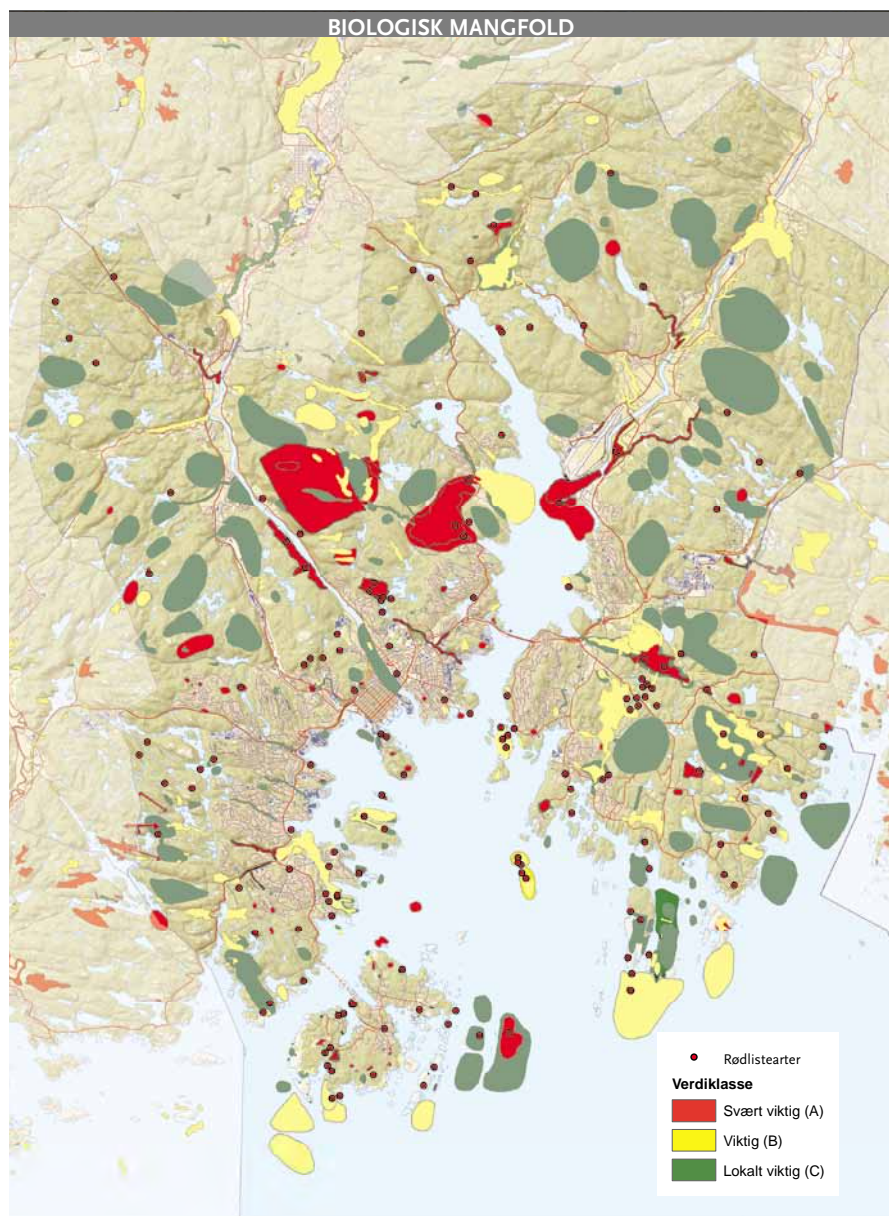
Kristiansand har elleve naturreservater (sjøfugl- og skogreservater), to landskapsvernområder og to fredede naturminner. Områdene er vernet etter naturvernloven og forvaltes etter verneforskrift. De vises som LNF-områder med hensynssone kalt båndleggingssone naturvern.

Kulturlandskapet på Timenes, Baneheia og Vest-Agder fylkeskommunens skog er under vurdering med hensyn til vern etter naturmangfoldloven. Eksisterende naturvenrområde på Skråstadheia vurderes utvidet. Områdene er vist som LNF-område med hensynssone fremtidig båndleggingssone i påvente av avklaring om vern. Utstrekning og innhold i eventuelt vern avklares i verneplanprosessen.

2.6.5 Biologisk mangfold

Med biologisk mangfold menes artsrikdommen og alle variasjoner av planter, dyr og mikroorganismer i det miljøet de lever i. I Kristiansand er det over flere år systematisk samlet inn slike registreringer i en såkalt naturbase som består av en kartdel og en database. Registreringene består av naturtyper, viltområder og "Rødlistearter". Registrerte områder er verdifulle til nasjonalt, regionalt eller lokalt viktige områder. Basen viser viktige områder både innenfor LNF-områder og i områder avsatt til utbygging. "Rødlistearter" er truede og sårbare arter som må vies spesiell oppmerksomhet.

Store sammenhengende områder med rikt biologisk mangfold inngår i LNF-områder og i grønnstruktur. Kommuneplanbestemmelsene sikrer at



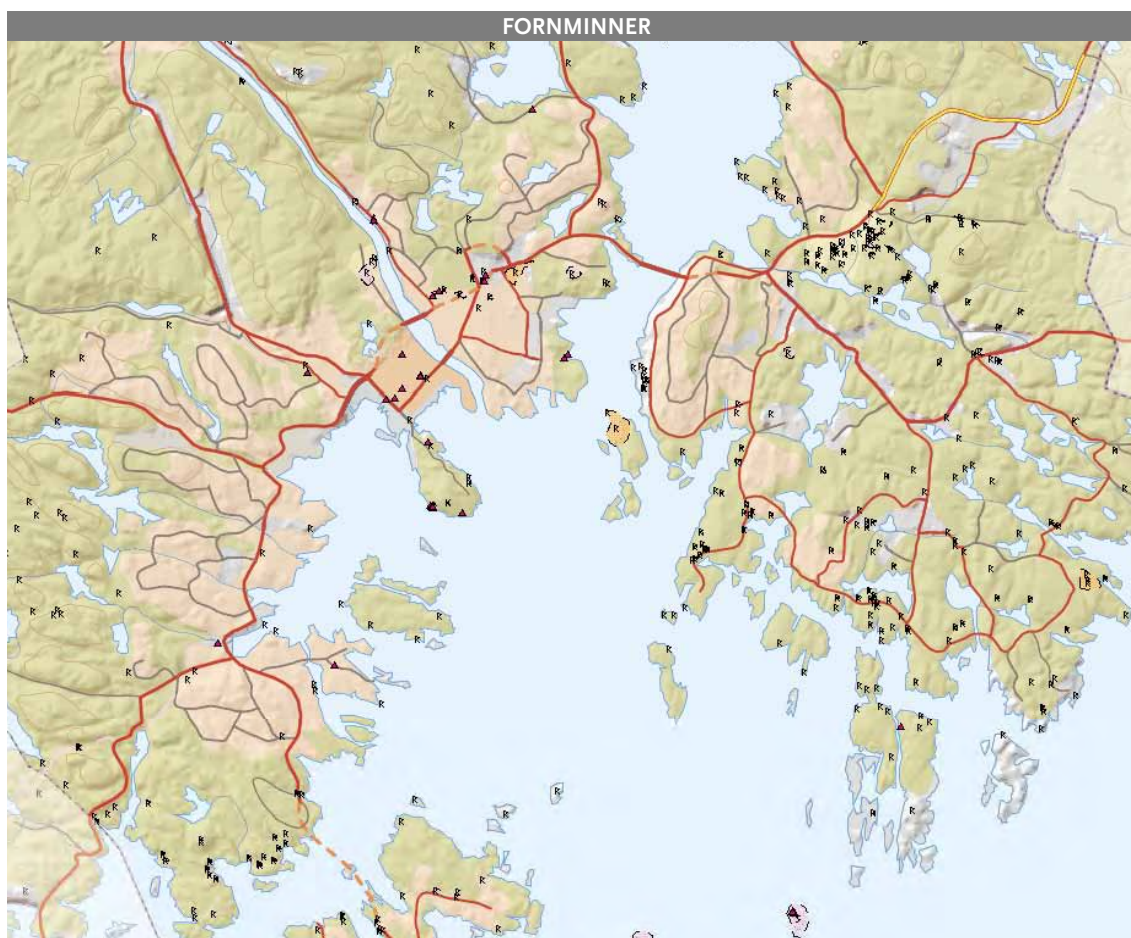
disse verdiene vurderes og eventuelt tilleggskartlegges ved utarbeidelse av reguleringsplaner.

Retningslinjer:

- Naturmangfoldet skal sikres for fremtidige generasjoner. Når det lages reguleringsplaner eller planlegges utbygging skal man søke å sikre områder med rikt biologisk mangfold. Rødlistearter skal gis særlig beskyttelse.

2.6.6 Bevaring av kulturmiljø

Kristiansand har mange sammenhengende kulturmiljøer med lang tidsdybde. Det er områder over og under vann med høy andel av både fornminner (automatisk fredede kulturminner) og såkalte nyere kulturminner fra tiden etter byens



grunnleggelse. Det dreier seg om alle typer kulturminner vurdert ut fra definisjoner i kulturminneloven. Områdene er nærmere beskrevet i vedlegg 2. Her omtales også områdene angitt med hensynssone kulturmiljø som er en videreføring og revurdering av Kystsonenplanens og Flekkerøyplanens lokalmiljø med bevaringsverdi.

Fornminner vises i plankartet og på temakart, vedlegg 4 A.

Stortinget har vedtatt å sette i gang fredning av Møvik fort med omkringliggende arealer på Kroodden. I påvente av endelig vernevedtak vises området som hensynssone fremtidig båndleggingszone kulturminnevern. Verneprosessen avklarer endelig avgrensning og omfang av vernet.

Retningslinjer:

- Innenfor områder med angitt hensynssone kulturmiljø og for nyere tids kulturminner skal kulturmiljø og kulturlandskapsverdier vektlegges.

- Bygninger, kulturlandskap, steingjerder og slåtte- og beitemark er avhengig av fortsatt bruk, skjøtsel og vedlikehold dersom områdene skal beholde sin karakter.
- Arkitektonisk og kulturhistorisk verneverdig bebyggelse skal bevares. Bygningene kan utbedres, moderniseres og ombygges under forutsetning av at bygningens eksteriør med hensyn til målestokk, form, detaljering, materialbruk og farger blir opprettholdt eller tilbakeført.
- Kommunen bør ved slike arbeider stille krav til materialbruk, detaljering, form og fargebruk.
- Mindre tilbygg og påbygg kan tillates når de etter kommunens skjønn er godt tilpasset i forhold til bygningen, eiendommen og bygningsmiljøets særpreg og tradisjon.
- Alle søknadspåtlige tiltak skal forelegges antikvariske myndigheter til uttalelse før sluttbehandling.
- Fornminner skal ivaretas i all planlegging.

- Kulturminneplanen fra 1991 del I og II som omtaler verneverdien av hus og bygninger i kommunen, samt oppfølgeren fra 2010 del I og II; Faste kulturminner knyttet til samferdsel, forsvar, industri m.m. skal være retningsgivende for videre detaljplanlegging og byggesaksbehandling.

2.7 Kystsonen - bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

2.7.1 Vassdrag

Plan- og bygningslovens §1.8 fastslår at for områder langs vassdrag som har betydning for natur-, kulturmiljø- og friluftinteressene skal kommunen i kommuneplanens arealdel fastsette grense på inntil 100 meter der bestemte angitte tiltak ikke skal være tillatt. Dette er ivaretatt i bestemmelse. I 50-metersbeltet er tiltak som kan ødelegge eller forringe verneverdi ikke tillatt. I 50-100-metersbeltet kan tiltak tillates når de inngår i reguleringsplan.

Vassdrag inngår ofte som del av grønnstrukturen og er en vesentlig bidragsyter til friluftskvaliteten. Vassdragene er viktige som oppvekst- og gyteområder for fisk og for annet biologisk mangfold. Turløyper og stier i grønnstrukturen går ofte langs bekker, som utgjør en viktig kvalitet som sammen med de øvrige verdier danner den "blågrønne struktur".

Viktige bekker for sjørret er kartlagt, og det er laget plan for utbedring av bekker for å gi muligheter for fiskevandring/gyting.

I tillegg til den rekreative og biologiske verdien, har åpne bekker større kapasitet i perioder med mye nedbør. For å redusere flomfaren, er det derfor et mål å opprettholde åpne bekker og eventuelt åpne lukkede bekker.

Ånavassdraget, Topdalselva og Søgne-/Songdalselva inngår i verneplan IV for vassdrag. De delene av vassdragenes nedslagsfelt som ligger i Kristiansand er vist med hensynssone, båndlagt etter annet lovverk og i temakart. For disse vassdragene gjelder rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag.

På arealplankartet inngår vassdragene i den blågrønne strukturen.

Retningslinjer:

- I nye utbyggingsområder skal bekker holdes åpne og eventuelt videreutvikles med vegetasjonssone der det er hensiktsmessig i forhold til biologisk mangfold og friluftsliv. Det skal ikke settes i verk tiltak som kan ødelegge eller forringe vassdragenes verneverdi.

2.7.2 Strandsonen

I sentrale deler av kommunen er strandsonen utbygd og lite tilgjengelig. De store friluftsområdene som er sikret gjennom kommunalt eie og skjærgårdsparkavtaler ligger ofte ikke i umiddelbar nærhet til utbyggingsområdene. Utbygging av fritidsboliger fører til at utmark gjøres om til innmark, med resultat at allemannsretten må vike. I deler av Randesund er det særlig store utfordringer i å sikre befolkningen adgang til strandsonen. Vågsbygd, Lund, Hånes og Sentrum har sine bystrender. Ved sikring av friområde ved Fidjekilen og Trandleholmen kan også Randesund få sin bystrand. God tilgang til strandsonen nær der folk bor og styrking av tilbudet om badebåt til friluftsområdene i skjærgården kan bidra til å stabilisere etterspørselen etter båtplasser.

Utbygging av nye boligarealer langs Topdalsfjorden, herunder Justneshalvøya med ca. 1000 boenheter, og planer om utvikling av boliger med videre på Ålefjær brygge, innebærer et økt behov for å sikre arealer i strandsonen for allmennheten i denne delen av kommunen.

Topdalsfjorden er inndelt i tre landskapssoner; kystsonen sør for Varoddbroa, området mellom broa og Topdalselva/ Ålefjærfjorden og Ålefjærfjorden i nord. Kvalitetene i landskapsrommet sikres i arealplanen.

Fjorden er rik på biologisk mangfold. De viktigste områdene er elvedeltaet ved Topdalselva og grøntområdene som er viktige oppvekstområder for fisk og sjøfugl. På tross av det bratte landskapet, er strandsonen flere steder tilgjengelig og har potensial for bruk. Kyststien, som er vist gjennomgående i strandsonen, gir tilgang til viktige områder. Dette er områder som ved videre byutvikling og planarbeid bør reguleres til friområder og gjøres tilgjengelige. Trasé for kyststi detaljeres i videre planarbeid og sikres fortløpende.

Kyststien er en sammenhengende turløype fra Søgne i vest til Lillesand i øst. Den gir allmenn-



I strandsonen skal arealbruk som sikrer natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser prioriteres.

heten tilgang til store og små friluftsområder i strandsonen. Stiforbindelsen er lagt langs sjøen i den grad dette har vært mulig i forhold til terreng, landskap og bebyggelse. Stien er satt i forbindelse med viktige grøntkorridorer som gir forbindelse til marka. Stien følger også Otra og Topdalselva innover i landet. Fremtidige traseer detaljeres som del av reguleringsplan.

Av hensyn til framtidig sikring av strandsonen åp-

nes det ikke for nye hytter og sjøboder utover det som framgår av eksisterende planer.

Plan- og bygningsloven §1.8 innskjerper byggeforbudet i 100-metersbeltet langs sjø. Forbudet gjelder inntil annen byggegrense er fastsatt i kommuneplanens arealdel eller i reguleringsplan. I tillegg kan det gjennom bestemmelser gis unntak for nødvendige bygninger, mindre anlegg og opplag som skal tjene landbruk, fiske, akvakultur eller ferdsel til sjøs. I bestemmelsene er det tatt med at byggegrense mot sjø skal fastsettes i reguleringsplan. Bestemmelsene åpner også for ombygging og gjenoppbygging av eksisterende driftsbygninger på gårdsbruk, anlegg for atkomst og drift av friluft- og naturområder samt brygger til helårsboliger og merking av farleder.

Bestemmelser om maks størrelse på sjøboder er videreført og gjelder der størrelse ikke er gitt i reguleringsplan.

Retningslinjer:

- I strandsonen skal arealbruk som sikrer natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser prioriteres.
- I områder for bebyggelse og anlegg prioriteres tiltak som ut fra sin funksjon må ligge ved sjøen, dvs. havnevirksomhet, sjørelatert næringsbebyggelse og småbåthavner.
- Det åpnes ikke for bygging av nye private boliger, fritidsboliger, boder/lagre og brygger i 100-metersbeltet ut over det som fremgår av eksisterende reguleringsplaner samt arealer som tidligere er avsatt til slikt formål i kommunedelplanene for Vågsbygd, Lund, Odderøya, Kystsoneplanen og Flekkerøyplanen. Innenfor områder der det i plankartet er avsatt areal for utbyggingsformål i 100-metersbeltet langs sjøen, skal det fastsettes byggegrense i reguleringsplaner. Byggegrensen skal fastsettes ut fra følgende prinsipp:
 - Det skal skilles mellom ulike tiltak slik at strandpromenade, kaier og brygger kan legges ned mot sjøen, mens annen bebyggelse plasseres lenger bak.
 - Landskapshensyn skal legges til grunn.
- Sjøboder skal være bygning for lagring av fiske- og fangstredskaper og betegnes bod/lager. Boder og lager ved sjøen, naust og båthus skal ikke innredes for og brukes til beboelse. Bygningene er å betrakte som uthus tilhø-



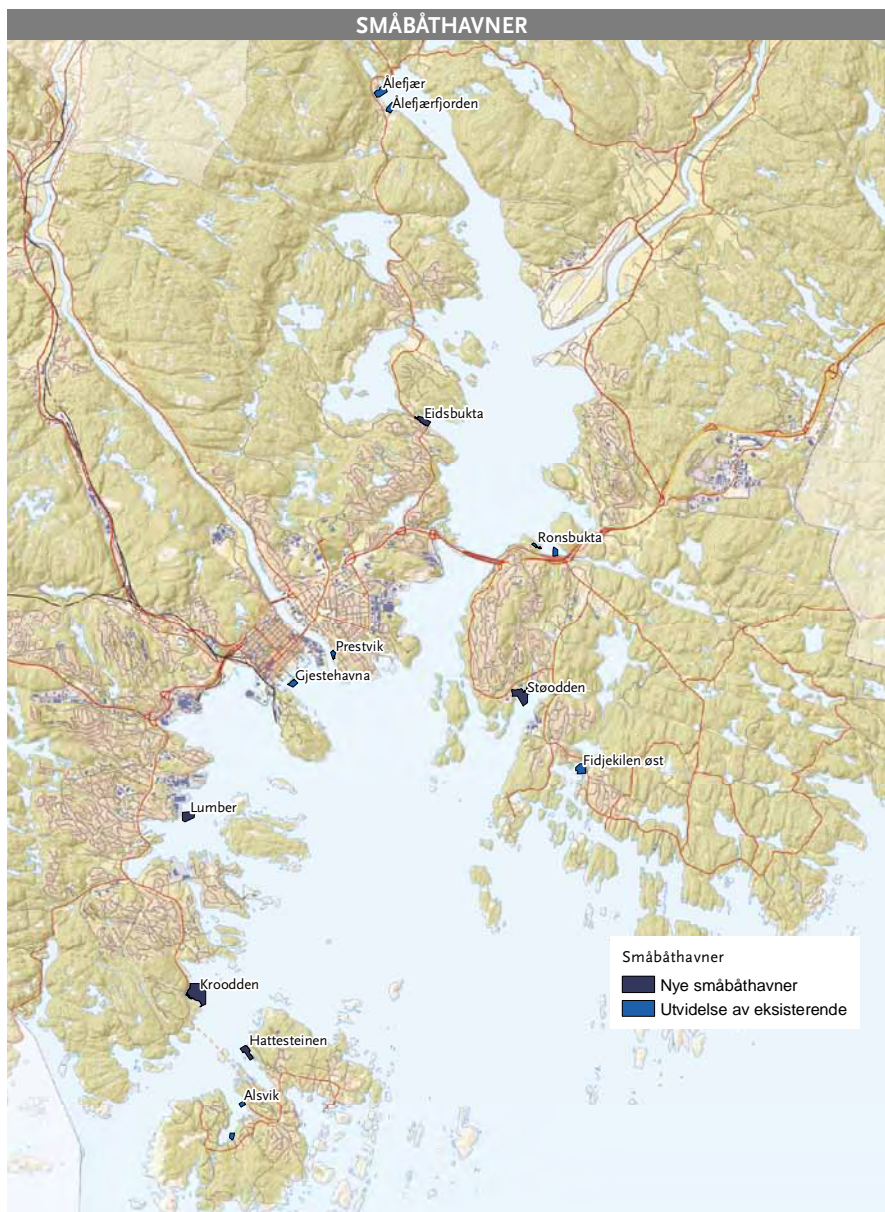
Elever fra skolene rundt Topdalsfjorden har kartlagt bruken av strandsonen. Ivrigge elever fra 6. trinn ved Hånes skole markerer her hva som er viktig for dem. Foto Rita Galteland.

rende bolig eller fritidsbolig innen rimelig nærhet.

- Tilbudet med badebåter opprettholdes for å sikre bedre adgang til de store øyene.
- Trasé for kyststi detaljeres og sikres fortløpende gjennom videre planlegging og utbygging.
- Når nødvendige hensyn er ivaretatt og forholdene ligger til rette for det, bør bygninger og brygger i 100-metersbeltet langs sjø kunne gjenoppføres etter brann eller naturskade i samme form og størrelser som før. Det bør også i slike tilfeller kunne gis dispensasjon fra krav om reguleringsplan for mindre tilbygg/påbygg og garasjer som nevnt i bestemmelsene §3 og for oppført inntil én brygge med 8 meter kaifront til sikring av eierens eller brukerens atkomst til bebygd eiendom.

2.7.3 Båtplasser

Tilgangen til sjøen og båtplasser er viktig for Kristiansands befolkning. Videre byutvikling gir et stort press på utbygging av småbåthavner i kommunen. Etterspørselen etter båtplasser er stor. Gjennomgang av ventelistene viser imidlertid at flere personer står oppført på vente liste i flere havner og at ikke alle som står på vente liste mangler båtplass pr. i dag. Dersom dagens antall båtplasser og venteliste legges til grunn, vil det, med en dekningsgrad på én båtplass pr. 10 innbyggere (som er høyt regnet), være behov for ca. 9100 båtplasser





Tilgangen til sjøen og båtplasser er viktig for Kristiansands befolkning. Bildet viser Hånesbukta småbåthavn. Foto: Tomas Rolland.

i 2020, altså ca. 3500 flere enn i dag.

Det er lite tilgang på arealer som er egnet for nye båtplasser uten store konflikter i forhold til andre interesser. Ofte er det attraktive badebukter eller bukter med rikt biologisk mangfold som kommer i konkurranse med dette behovet. Bruk av båtgarasjer vil kunne redusere behovet for plasskrevende båtopleg.

Gjestehavna i Kristiansand ligger delvis i Tresse og som flytebrygger i forlengelse av Otterdalen båthavn. Dagens gjestehavn har en kapasitet på ca. 200 båtplasser. Havna trenger oppgradering av standard, sikkerhet og fasiliteter. Det er ønskelig med økt kapasitet. Dette kan løses ved at en del av de permanente båtplassene gjøres om til gjesteplasser eller ved at eksisterende flytebrygge helt eller delvis erstattes med permanente bryggeanlegg.

Eksisterende og fremtidige småbåthavner er vist på plankartet. Arealformålet småbåthavn omfatter sjøarealene og tilhørende strandsoner. Som eksisterende småbåthavner vises de kommunale småbåthavnene, private havner som er regulerte og store, uregulerte havner. Utvidelser og nye småhavner er vist som fremtidige småbåthavner.

Planen åpner for å utvide småbåthavnene i Als-vika, Prestvika, Ålefjærfjorden, Hånesbukta, Ronsbukta og Fidjekilen øst. Potensialet her er ca 800 nye båtplasser. Dagens båtplasser på friområdet i Ternevig endres til småbåthavn.

I plankartet er det satt av areal til nye småbåthavner på Kroodden, Lumber, Eidsbukta, Ålefjær brygge, Stødden og Hattesteinen. Potensialet her er ca. 1800 nye standard båtplasser.

Nye småbåthavner ved Kjære brygge, Lindebø brygge, Skjærgårdsheimen, Kvennesviga og Brattestø er innarbeidet i kommunedelplan for deler av strandsonen på Flekkerøy. Antall båt-

plasser i Åshavn reduseres til fordel for friluftslivet.

Retningslinjer:

- For å begrense nedbygging av strandsonen, etableres nye båtplasser ved å utvide dagens småbåthavner og bygge nye, store småbåthavner fremfor enkeltbåtplasser og mindre småbåthavner.
- Landarealene skal dimensjoneres ut fra parkeringsdekning, ikke vinteropplagsdekning.
- Det skal være 25 prosent parkeringsdekning pr. standard båtplass. Kravet kan reduseres for båthavner tilknyttet boliger rett ved båthavna og for båthavner i Kvadraturen med den nære randsonen.
- Sjøarealene skal dimensjoneres ut fra standard båtplass, bruttbredde 2,5 meter.
- Ved regulering av småbåthavner skal manøvreringsareal inngå i båthavnarealet.
- Ved etablering av nye eller utvidelse av dagens småbåthavner skal det anlegges toalett og søpelhåndtering, inkl. mottaksstasjon for farlig avfall. Det skal avsettes egen plass med tett dekke for oppsamling av avskrapet bunnstoff samt tett dekke for oppsamling av spylevann med sedimentasjonskammer og filtrering.
- Havnene skal ha offentlig tilgjengelige utsettingsramper og nødvendige anlegg som er universelt utformet.
- Havnene skal være åpne for allmenn ferdsel.
- Utforming av bryggeanlegget skal sikre god vanngjennomstrømming.

2.7.4 Sjøarealene og tilhørende strandsoner

I kommuneplanen av 2005 er sjøarealene avsatt som vannareal for allmenn flerbruk. I kommunedelplanene er detaljeringsnivået større.

Havforskningsinstituttet har kartlagt kystnære fiskeressurser, vegetasjonsforhold og naturtyper i sjø. Strandnotstasjonene som havforskningsinstituttet benytter til ressursovervåking utgjør verdens lengste tidsserie med slik overvåking. Den eldste stasjonen er fra 1919. Områdene vises i temakart for fiskeri.

Fiskeområdene i Kristiansand omfatter arealer som brukes til yrkesfiske med garn, line, teiner og ruser. Trålfelt brukes til trålfiske med mindre trålredskaper etter reker. Kasteplasser er i generasjoner blitt brukt til notfiske etter sild, makrell og brisling. Noen av plassene brukes også til låssetting av nøtene.

Kommuneplankartet viser ulike arealformål på sjøarealene. En del arealbruk i sjø omfatter små arealer. Med bakgrunn i detaljeringsnivå, lesbarhet i kartet og prioriteringer er store deler av sjøarealene disponert til kombinert bruk; ferdsel, fiske, natur- og friluftsliv (FFNF).

Friluftsverdiene i sjø er ivaretatt ved at sjøarealene 50 meter utenfor offentlige friluftsområder er avsatt som friluftsområder i sjø (F) med bestemmelser som hindrer tiltak som kan forringe områdenes verdi for friluftsliv. Det samme gjelder for andre viktige friluftsområder og områder der det er inngått skjærgårdsparkavtale.

Naturområder i sjø (N) omfatter arealer som var satt av til slikt formål i kystzoneplanen av 1995. Dette er arealer som er særlig sårbare for inngrep. Biomangfold i sjø er vist som hensynssone bevaring av naturmiljø i sjø og sikres i bestemmelser.

Viktige oppvekstområder for fisk, registrerte ålgressforekomster og gyteplasser vises som fiske/naturområde i sjø eller som hensynssone naturmiljø.

Trafikkområde i sjø (H) er vist utenfor Kristiansand havns arealer i Vesterhavna, Kongsgård-Vige og Korsvikterminalen.

Farleder på sjøen er vist med linjesymbol, ikke arealformål. Eksisterende og fremtidig farleder er vist som skipsled og småbåtled.

Kommuneplanbestemmelsene sikrer at graving, mudring eller utfylling som kan endre områdenes verne- eller friluftsverdi bare kan tillates med hjemmel i godkjent reguleringsplan.

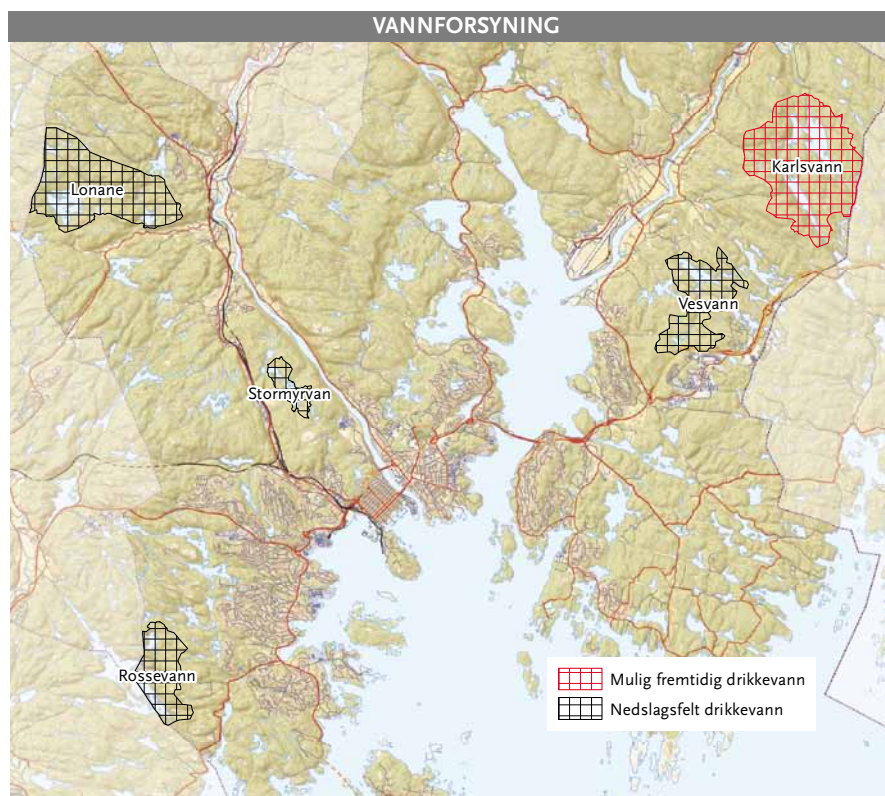
Retningslinjer:

- Viktige fiskeområder, kasteplasser, låssettingsplasser, fiskefelt og trålfelt samt Havforskningsinstituttets strandnotstasjoner, er vist på eget temakart. I disse områdene bør det ikke gjennomføres utbyggings tiltak eller legges ledninger og kabler som hindrer fiske eller Havforskningsinstituttets ressursovervåking.
- Akvakulturnæringen er i konflikt med rekreasjon og båtutfart. Det legges ikke til rette for å videreutvikle akvakulturnæringen i kommunen. Områdene med eksisterende konsesjoner for oppdrett av skjell foreslås ikke videreført med slikt formål dersom konsesjonen opphører.

2.8 Risiko og sårbarhet

2.8.1 Vannforsyning

Kristiansand vannverk forsynes fra vannene Rossevann og Tronstadvann. Av disse har bare Rossevann nedbørsfelt innenfor Kristiansand kommune. Vesvann er krisevannkilde for vannverket, og er eneste sikkerhet ved brudd på overføringen fram til eller under Topdalsfjorden. I tillegg har kommunen krisevannkildene Stormyrvann og Lonane. Eksisterende drikkevannskilder vises med



arealformål drikkevann. Nedbørsfeltet vises med hensynssone. Drangsholtvann/Karlsvann er en mulig fremtidig vannkilde som på sikt kan erstatte Vesvann. Nedbørsfeltet er vist med hensynssone, båndlegging etter plan- og bygningsloven og sikret med kommuneplanbestemmelser. Båndleggingen gjelder inntil avklaring i kommunedelplan for vannforsyning, maksimum fire år etter at kommuneplanen er vedtatt i bystyret.

Retningslinjer:

- Kommunens vannkilder skal sikres mot ny aktivitet eller fysiske inngrep som kan føre til fare for forurensing av vannkilden.

2.8.2 Støy

Støy har mange kilder. De viktigste er vei, jernbane og flytrafikk, industri, bygg og anlegg, utesteder, skytebaner, motorsportanlegg og andre idrettsanlegg. Krav om støymålinger og støyreducerende tiltak er blant annet hjemlet i kommunehelseloven, forskrifter til arbeidsmiljølov, forurensingslov og plan- og bygningslov. Det er også støygrense for idrettsanlegg.

Det er laget støykart for veitrafikkstøy, industristøy (Xstrata), havn (Kongsgårdbukta), Kjevik flyplass og Farvannet skytebane.

Støysoner vises som hensynssone på plankartet og i temakart.

Retningslinjer:

- Støy (dag og natt) skal utredes ved utarbeidelse av reguleringsplaner.

- Innenfor rød sone, nærmest støykilden, skal det ikke etableres nye boliger/fritidsbebyggelse eller annen støyfølsom bebyggelse.
- Gul sone er en vurderingssone der støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom risikoreduserende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

2.8.3 Skred

Risikoen for skred generelt vurderes i kommunens ROS-analyse som moderat til høy. Skred inkluderer fjellskred, skred i løsmasser (inkludert kvikkleire) og snøskred. Fjellskred kan utløses blant annet i bratte fjellsider og hvor der er svakhetssoner i fjellet. Vann og frost kan utløse ras. Skred i løsmasser kan forårsakes naturlig av stor nedbør og av anleggsaktivitet i form av fyllings- og gravingsarbeider.

Temakart skred viser arealer som fremkommer på aktsomhetskartene for steinsprang og snøskred på www.skrednett.no.

Retningslinjer:

- Skred skal utredes ved utarbeidelse av reguleringsplaner.
- Temakart for skred skal også legges til grunn ved byggesaksbehandling, vurdering av byggegrunn jf. pbl §28-1.

2.8.4 Flom

Kortvarig intens nedbør kan gi overbelastning av overvannssystem og bekker / stikkrenner og føre til lokale flommer. Større områder kan bli utsatt for oversvømmelser ved høy vannføring i



Stormflo er svært høy vannstand og kan inntreffe nesten hvert år. Foto: Svein Tybakken

vassdrag kombinert med nedbør og høy sjøvannstand. 200-årsflomsonen ved Mosby er vist med hensynssone. Bestemmelsene hindrer bygging i flomsonen på Mosby. Det stilles også krav om at bebyggelse i andre flomutsatte områder skal legges i tilstrekkelig høyde slik at flomskader unngås.

2.8.5 Havnivåstigning

Stormflo er en heving av havnivået som skjer ved lavtrykk kombinert med pålandsvind som skyver sjøen i en bølge inn for kysten. Klimaendringene som følge av global oppvarming vil føre til at stormflonivået vil øke i fremtiden.

I følge Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap er prognosen for 100 års stormflo i år 2100 i Kristiansand kote 2.43 inklusiv usikkerhet på 0,35m. I tillegg til dette må det tas hensyn bølgepåvirkning der det er aktuelt.

Etter år 2100 forventes det en havnivåstigning på ca 1 meter pr århundre. Det er betydelig usikkerhet knyttet til utviklingen etter år 2100, bl.a. knyttet til hvordan klimagassutviklingen blir i framtiden.

Usikkerheten over inkluderer bare usikkerheten knyttet til havstigning. Usikkerhet knyttet til stormflonivået kommer i tillegg. Denne er trolig relativt liten.

Ved fastleggelse av krav til byggehøyde over havet må en ta i betraktning levetiden til den aktuelle bebyggelsen, hvor eksponert den er for bølgepåvirkning, og om det er aktuelt å skjerme bebyggelsen mot stormflo med voller eller lignende.

I Kristiansand er mange områder langs fjorden relativt bølgeeksponert. Sannsynligvis er det bare unntaksvis mulig å skjerme bebyggelse mot stormflo. Dette både fordi Kristiansandfjorden er vid og åpen, og fordi de to elvene som renner ut i fjorden vil kunne gi oppstuvning bak stormfloern på tvers av fjorden.

I nye utbyggingsområder står en relativt fritt til å ta høyde for fremtidig økt havnivå. Men i eksisterende områder er det vanskeligere å legge bebyggelsen betydelig høyere enn i dag fordi tilpasningen til dagens bebyggelse blir krevende. Dette tilsier ulike krav i nye og eksisterende områder.

I bestemmelsene er det ut fra dette stilt krav om at ny bebyggelse ikke skal ha gulv lavere enn tre meter i eksisterende områder. Videre opp til 5 meter er det for nye utbyggingsområder stilt krav om at

tilfredsstillende flomhensyn skal være dokumentert ivaretatt.

Kravet for nye utbyggingsområder tar høyde for forventet havnivåstigning i ytterligere 2 hundre år, dvs til år 2300. Usikkerheten er her betydelig høyere enn usikkerheten de kommende 90 årene. Havnivåstigning kan bli både høyere og mindre enn det som er lagt til grunn.

Bestemmelsene åpner for å redusere kravet for fremtidige utbyggingsområder dersom utbygger kan dokumentere at et lavere krav er tilstrekkelig. En slik dokumentasjon kan bl.a. knyttes til bygging av stormfloern, liten bølgepåvirkning eller bygging av 1. etasje slik at den tåler å bli oversvømmet. Dersom det kommer nasjonale bestemmelser for krav til byggehøyde over havet avløser disse kommuneplanens bestemmelser.

2.8.6 Radon

Radon er en usynlig og luktfri gass som kan forårsake lungekreft når den siver inn i bygninger der mennesker oppholder seg over lengre tid. 45% av 770 målinger i bygg ment for varig opphold i Kristiansand kommune har høyere konsentrasjonen av radongass enn hva som er anbefalt tiltaksgrense satt av statens strålevern. Den geografiske fordelingen av målingene, viser at det finnes radongass i alle deler av kommunens areal.

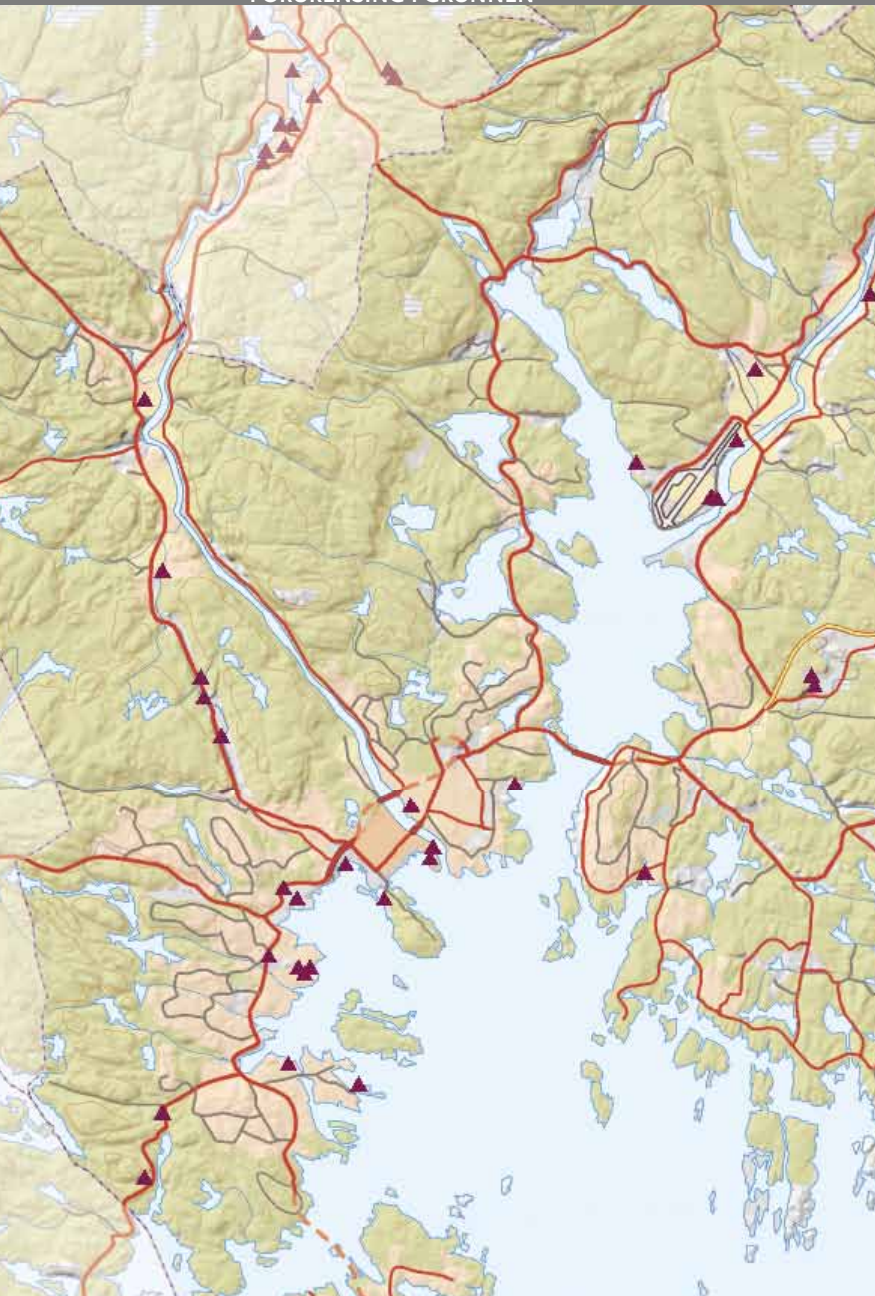
Retningslinjer:

- Nye bygg skal ha radonsikring i samsvar med byggeteknisk forskrift §13-5.

2.8.7 Forurensing i grunn

Forurensningstilstanden i grunnen i Kristiansand preges av tidligere industri og avfallshåndtering, samt at vi er en middels stor norsk by med tilhørende transport og aktivitetsnivå. Det er flere kjente områder i Kristiansand med forurensing i grunnen, se kart. I tillegg har kommunen, etter en historisk gjennomgang, utarbeidet et kart der det er mistanke om forurensning i grunnen. Dette brukes i hovedsak i saksbehandling knyttet til terrenngrep. Eksempler på områder der det kan være forurensing i grunnen, er der det har vært bensinstasjon, bilverksted, mekanisk verksted, skipsverft, impregneringsverk, gartneri eller deponi. Forskrift om begrensnings av forurensing (forurensingsforskriften) kap. 2 "Opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider" stiller krav

FORURENSING I GRUNNEN



til tiltakshaver om at det alltid skal vurderes om det kan være mistanke om forurensning i grunnen der det skal gjøres terrenngrep.

I deler av Kristiansand er det sulfidholdige bergarter, som gir forurensning i forbindelse med anleggsarbeider. Kommuneplanens bestemmelsene sikrer at det utarbeides tiltaksplan for å forhindre forurensende avrenning dersom det skal gjennomføres tiltak i områder med sulfidholdige bergarter.

Retningslinjer:

- Dersom det er grunn til å tro at det er forurenset grunn i et område der det skal gjøres terrenngrep, skal tiltakshaver sørge for at det blir utført undersøkelser for å få klarlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen, jf. forurensingsforskriften kapittel 2. Det må lages tiltaksplan dersom undersøkelsene viser at det er forurenset grunn. Planen skal godkjennes av kommunen.

2.8.8 Vannforurensning

Utslipp av sanitært avløpsvann mindre enn 50 pe skal skje i samsvar med lokal forskrift av avløpsvann, jf. Forurensningsforskriftens § 12 -1.

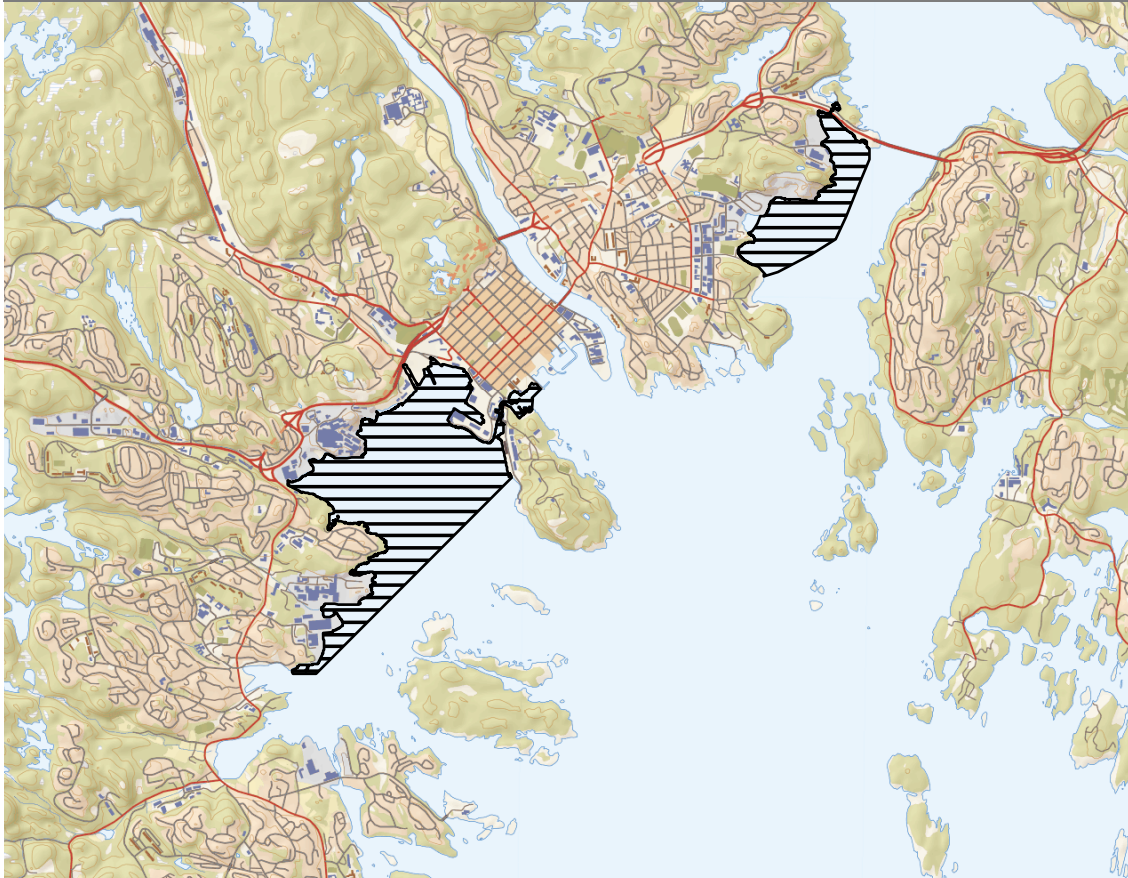
Miljømål for Kristiansandsfjorden

Målene er utarbeidet med bakgrunn i mål om opprydding i forurenset sjøbunn jf. revidert tiltaksplan for forurensete sedimenter i Kristiansandsfjorden Tilstandsklassene er satt ut fra Klima- og forurensningsdirektoratets (Klif) veileder for klassifisering av miljøkvalitet i fjorder og kystfarvann (TA-2229/2007).

Retningslinjer:

- Utslipp av sanitært avløpsvann fra bolighus, hytter, turistbedrifter og liknende virksomhet med utslipp mindre enn 50 pe, jf. forurensningsforskriftens § 12-1, skal skje i samsvar med lokal forskrift for utslipp av avløpsvann
- I sonene vist på kartet samt i småbåthavner skal det tas hensyn ved gjennomføring av tiltak slik at forurensning unngås. Berørte myndigheter skal høres.

MILJØMÅL FOR KRISTIANSANDSFJORDEN



Område	Miljømål	Tidspunkt
Kristiansandsfjorden unntatt havneområdene og småbåthavner	Blått flagg sertifisering på Bystranda og Hamresanden	2015
Havneområdet	Tilstandsklasse III i sedimenter generelt. Mindre områder med særlig høy konsentrasjon (hot spots) må vurderes spesielt i forhold til fare for spredning/oppvirvling. Det skal ikke være utslipp fra ny aktivitet fra land som forurenser rene sedimenter slik at disse vil overskride tilstandsklasse II i Klifs klassifikasjonssystem. For øvrig vises det til Forvaltningsplan for Otra.	2021





3. Rettsvirkning og bestemmelser

Rettsvirkning av kommuneplanens arealdel (pbl §11-6)

Kommuneplanens arealdel fastsetter bruken av kommunens arealer, gir rammer for kommunedelplaner og reguleringsplaner og er bindende for alle nye tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens (pbl) § 1-6, jf. også § 20-1 første ledd bokstav a til m. Tiltak kan bare iverksettes dersom de ikke er i strid med plan- og bygningslovgivningen, kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner eller reguleringsplaner.

Kommuneplanens arealdel fastsetter ikke ny byggegrense i 100-metersbeltet langs sjøen jf pbl §1-8. Inntil byggegrense er fastsatt i reguleringsplan, er tiltak etter pbl § 1-6 første ledd ikke tillatt. Unntatt fra forbudet er fasadeendring, fradeling ved innløsning av bebyggelse festetomt etter tomtfesteloven, tiltak i samsvar med gjelden de reguleringsplaner og kommuneplanbestemmelser fastsatt etter § 11-11 nr. 4

Kommuneplanen omfatter også arealene i følgende kommunedelplaner: Flekkerøyplanen av 22.02.1995, Kystsoneplanen av 29.03.1995, Kommunedelplan for Odderøya 13.09.2000, Kommunedelplan for sentrale deler av Vågsbygd av 07.11.2001 med siste endring av 08.12.2009 og Kommunedelplan for Lund av 27.04.2005. Disse kommunedelplanene vil bli opphevet.

Etter plan- og bygningslovens §1-5 går ny plan ved motstrid foran eldre plan eller planbestemmelse for samme areal med mindre annet er fastsatt i den nye planen. Forholdet mellom kommuneplanen og eldre planer er fastsatt i bestemmelsenes § 1.

Bestemmelser

til kommuneplanens arealdel for Kristiansand kommune fastsatt med hjemmel i plan- og bygningslovens §§11-9, 11-10 og 11-11, vedtatt av bystyret 22.06.2011

§ 1. Forholdet til eldre kommunedelplaner, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner (pbl § 1-5, annet ledd)

1. Kommunedelplan for Kvadraturen (1999), E 18 (1998), E 39 (2005) og RV 456 Vågsbygdveien (2007) med tilhørende reguleringsplaner gjelder foran kommuneplanens arealdel.
2. Kommunedelplan for Kristiansand Havn av 1995 gjelder ved eventuell motstrid foran kommuneplanens arealdel med unntak av Odderøya, arealene sydvest for Havnegata vist som senterområde og arealene vist som havneområde.
3. Kommunedelplan for Flekkerøy, deler av strandsonen vedtatt av Miljøverndepartementet 21.06.2011, går foran kommunedelplanens arealdel.
4. Vedtatte reguleringsplaner og bebyggelsesplaner skal fortsatt gjelde, og ved eventuell motstrid går de foran kommuneplanens

arealdel. Når det gjelder reguleringsplaner opplistet under pkt.6, gjelder derimot kommuneplanens arealdel foran så langt arealdelen har endret arealbruk i forhold til reguleringsplanene.

5. Når det ikke foreligger motstrid, supplerer kommuneplanens arealdel nevnte kommunedelplaner, regulerings- og bebyggelsesplaner som ikke omhandler vedkommende tema (lekeplasser, annet uteareal, parkering, størrelse på garasje m.m.).
6. Opplisting av reguleringsplaner vist til i pkt 4
 - Plan nr 52 – Reguleringsplan Voie og Brøvig, av 29.11.1954. Del av område avsatt til skole-tomt og boligtomter rundt skoletomta endres til LNF.
 - Plan nr 131 – Reguleringsplan Voiebyen 1 av 19.6.1963. Område for småindustri og område for garasjer endret til grønstruktur.
 - Plan nr 149 – Reguleringsplan Slettheia, del

av (Gnr. 14, Bnr.1) av 3.6.1965. Område avsatt til skoletomt endret til grønnstruktur.

- Plan nr 167 – Reguleringsplan Slettheia 4 av 17.3.1967. Del av område avsatt til skoletomt endret til grønnstruktur.
- Plan nr 176 - Reguleringsplan for Kjos industriområde av 29.07.1967. Regulert friareal endret til bebyggelse og anlegg.
- Plan nr 194 - Del av reguleringsplan for gnr 29, Haus av 13.02.1969
- Plan nr 281 - Reguleringsplan for Dvergsneveien av 06.01.1975. Rest av gammel veiplan utgår.
- Plan nr 318 - Reguleringsplan for Høyfjellet 2, av 14.11.1977. Regulerte boliger endret til LNF-område.
- Plan nr 330 - Reguleringsplan for område mellom Topdalsfjorden og Sømsveien av 15.06.1978, del av offentlig formål endret til grønnstruktur.
- Plan nr 342 – Dalsveien Justvik, Alt. 2 av 7.6.1979. Deler av areal avsatt til jordbruk endres til bebyggelse og anlegg.
- Plan nr 356 – Kongsgård alle 31 – 33 av 15.11.1979. Deler av området endres fra friområde til bebyggelse og anlegg.
- Plan nr. 390 – Kjerregårdsbukta nytt ferjeleie, av 28.3.1979. Overstyres i sin helhet.
- Plan nr 480 - Reguleringsplan for Bråvann av 25.02.1987, deler av område B5 endret til LNF-område.
- Plan nr 668 - Reguleringsplan for Strømmeområde av 27.09.1995, Felt N1 endret til offentlig og privat tjenesteyting.
- Plan nr 703 - Reguleringsplan for Vestheiene nord – Tinnheia felt O av 20.08.1996, felt E er endret til kombinert formål bolig og offentlig og privat tjenesteyting. Deler av felt D4 endret til LNF – område.
- Plan nr 877 – Vest-Agder Sykehus av 2.4.2003. Deler av friluftsområde endret til tjenesteyting.
- Plan nr 1194 – Reguleringsplan for Studedalen, Massedeponi av 17.06.2009, del av regulerte naturvernområde og friluftsområde endret til råstoffutvinning.

§ 2. Plankrav (pbl § 11-9 nr. 1)

Tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens § 20-1 første ledd bokstav a, b, d, e, g, k, l og m kan ikke finne sted før det foreligger reguleringsplan.

Det skal utarbeides områdeplan for områdene Kroodden, Grimsmoen, Marvika, Strømsheia, Sørlandsparken, Ødegård og Randøyane.

I sjø og vassdrag kan graving, mudring, utfylling og andre tiltak som kan endre områdets verneverdi eller friluftsverdi bare tillates med hjemmel i godkjent reguleringsplan.

I vassdrag er det ikke tillatt med oppføring av brygger med mindre dette inngår i reguleringsplan.

§ 3. Unntak fra krav om plan (pbl § 11-10 nr. 1 og 11-11 nr. 2)

Innenfor arealformål bebyggelse og anlegg som ikke er omfattet av reguleringsplan, er oppføring av mindre tilbygg og påbygg til eksisterende enhet inntil 50 m² BYA/BRA og frittliggende boder/ga-rasjer inntil 50 m² BYA/BRA på bebygd eiendom tillatt uten reguleringsplan. Garasjen skal kun være i én etasje og ha maksimalt bruksareal 50 m². Mønehøyde skal være maksimum fire meter. Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel innenfor en og samme bruksenhet og oppføring av tiltak som nevnt i bestemmelsenes §§ 16 b første ledd og 17 a krever ikke reguleringsplan.

I områder avsatt til grønnstruktur tillates enkel tilrettelegging for friluftsliv i form av tursti, fortøyningsbrygge, toalett og badeplasser, så langt det er i samsvar med formålet, uten reguleringsplan.

Riving og oppføring av landbruksbygg krever ikke reguleringsplan.

Endret ved formannskapets vedtak 17.04.2013

§ 4. Forhold som skal avklares og belyses i reguleringsplanene (pbl § 11-9 nr. 8)

Miljøoppfølging, -overvåking og konsekvenser

- Planene skal avklare og belyse nødvendig miljøoppfølging og miljøovervåking, herunder miljøgifter i småbåthavner både for byggeperiodene og etter at planen er gjennomført.
- Det skal redegjøres for miljøkonsekvenser, herunder klimakonsekvenser med særlig vekt på transport. Planen skal dokumentere at hensynet til kollektivtrafikkens fremkommelighet

er forsvarlig ivaretatt på kort og lang sikt.

- Dersom det skal gjennomføres tiltak i områder med sulfidholdige bergarter skal det utarbeides tiltaksplan for å forhindre forurensende avrenning.
- Naturmangfold skal utredes

Temaplaner

Teknisk plan og utomhusplan skal utarbeides i samsvar med plan- og bygningslovens § 11-9 nr 8 og kommuneplanbestemmelser fastsatt i medhold til plan- og bygningslovens § 11-9 nr.3 og § 11-10. Teknisk plan og utomhusplan skal lages som en samlet plan når det er nødvendig for å kunne vurdere helheten i planløsningen.

Teknisk plan skal vise utformingen av offentlige trafikkarealer, herunder gang- og sykkelveier og kollektivtransportanlegg, vann- og avløpsnett og energiforsyning i samsvar med plan- og bygningslovens § 28-7.

Utomhusplan med beskrivelse skal utarbeides for alle allment tilgjengelige arealer til rekreasjon, lek, idrett samt andre grøntområder. Utomhusplanen skal vise innhold, utforming og materialbruk. For arealer som skal overskjøtes til eller forvaltes av kommunen, skal planen utformes i samsvar med "Normaler for utomhusanlegg i Kristiansand kommune".

§ 5. Krav til tekniske løsninger for nye bygge- og anleggstiltak (pbl § 11-9 nr. 3)

a. Vannforsyning og avløp

Opphevet ved formannskapetets vedtak 17.04.13.

b. Vei og transport

Opphevet ved formannskapetets vedtak 17.04.13.

c. Fjernvarmeanlegg

Nye bygg innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme skal knyttes til dette, og bygges slik at fjernvarme kan brukes.

§ 6. Rekkefølgekrav for å sikre etablering av samfunnsservice, teknisk infrastruktur med mer før området tas i bruk (pbl § 11-9 nr. 4)

- Ved utbygging skal tekniske anlegg og viktige samfunnstjenester som vann- og energiforsyning, avløp, veinett, herunder også anlegg for gående og syklende og kollektivtransportanlegg, skoletilbud, barnehager m.v. være etablert før det kan gis midlertidig brukstillatelse.
- Teknisk plan og utomhus plan skal være godkjent før det gis rammetillatelse for et gitt antall bygg fastsatt i reguleringsplan.
- Utearealer til allmenn lek, rekreasjon og idrett skal opparbeides i samsvar med godkjent utomhusplan før det gis byggetillatelse for nye boenheter eller annet tiltak angitt i reguleringsplan.
- Dersom et utbygd område ikke har arealer til lek og rekreasjon i tråd med krav angitt i bestemmelsenes §9, skal dette innfris før det gis tillatelse til etablering av nye boenheter.

§ 7. Funksjonskrav og utbyggingsvolum (pbl § 11-9 nr. 5)

a. Universell utforming

Minst 70 % av nye boenheter skal være universelt utformet, ved at alle hovedfunksjoner skal ligge på inngangsplan. Med hovedfunksjoner menes stue, kjøkken, soverom, bad og toalett.

b. Byggehøyde over havet

Oppholds-, arbeids- og publikumsrom i nye bygg i eksisterende utbyggingsområder skal ikke ha gulv lavere enn tre meter over havnivå. I nye utbyggingsområder skal det for bygging under 5 meter dokumenteres hvordan tilfredsstillende, langsiktige flomhensyn er ivaretatt.

For bebyggelse med kort levetid kan kravene i eksisterende utbyggingsområder reduseres med 0,5 meter.

Kravet for nye utbyggingsområder kan reduseres dersom det kan dokumenteres at lavere krav er tilstrekkelig pga stormflovern, liten bølgepåvirkning eller lignende.

I områder med betydelig bølgepåvirkning kan det stilles høyere krav.

c. Uteoppholdsareal til bolig

I Kvadrateurene med nære randsone, samt bydels- og områdesentrene skal minimum uteoppholdsareal pr. boenhet på egen tomt eller fellesareal være 25 m². I resten av kommunen er kravet minimum 80 m². Nærmere krav for de enkelte områder fastsettes i reguleringsplan.

d. Bod/lager ved sjøen, brygger

Boder ved sjøen skal ikke være større enn 15 m² bruksareal (T-BRA) med maksimum gesimshøyde 3,0 meter. De skal ha dør uten vindu og ellers ikke mer enn to vinduer, hvert med glassareal inntil 0,5 m². Takvinkel skal være mellom 33 og 45 grader. Ark, kvist, takoppbygg, halvtak og overbygg og lignende tillates ikke.

Brygger skal begrenses i størrelse og kaifront skal ikke være lenger enn åtte meter. Arealet skal maksimum være 16 m². Platting som del av brygge tillates ikke. I område rundt lager, boder og brygger tillates ikke gjerder, levegger og liknende.

e. Garasjer

Garasjer skal ha maksimalt bruksareal 50 m². Takvinkel og utforming skal tilpasses boligen. *Rettet opp i henhold til bystyrets vedtak 21.06.11.*

f. Byggegrense langs vei

Avstand fra vei skal måles fra eiendomsgrense, reguleringsgrense eller faktisk veiplassering og den av de som ligger nærmest byggeobjektet.

Byggegrense fra kommunal vei er som angitt:

- Langs samlevei, som betjener mindre enn 200 boenheter, Sa1 skal avstand fra vei til bygning være minimum 6 m. For bygning mot fortau/gs side skal avstand til vei være minimum 4 meter. Samleveier er forbindelsesveier innenfor områder og bydelar, industriveier og eller veier med busstrafikk.
- Langs samlevei, som betjener mer enn 200 boenheter og skal benyttes i industriområder og ved busstrafikk, Sa2 skal avstand fra vei til bygning være minimum 8 meter. For bygning mot fortau/gs side skal avstand til vei være minimum 4 meter.

- Langs atkomstvei A1 og A2, boligveier samt stikkveier i industriområder, og gang- og sykkelveier skal avstander fra bygning til vei være minimum 3 meter for bolig, 1,5 meter for frittliggende garasje parallelt med vei og 5 meter for garasje normalt på vei.
- Murer lavere enn 0,5 meter kan plasseres i eiendomsgrense mot vei, murer med høyde mellom 0,5 og 1,9 m skal minimum plasseres i en avstand fra vei som tilsvarer halve murens høyde, murer høyere enn 2 m skal plasseres min 1 m fra vei.
- Garasjer skal alltid plasseres slik at det er plass til en bil mellom garasjeport og vei.

Endret ved formannskapetets vedtak 17.04.13

§ 8. Bruksendring og riving av bolig (pbl § 11-9 nr.5, jf. § 31-6)

Det må foreligge særskilt tillatelse fra kommunen for å slå sammen boliger eller dele opp boenheter til hybler.



Kommuneplanbestemmelsene krever at områder for lek skal ha sol på minst halve arealet klokken 15 jevndøgn. Bildet er fra lekeplassen i Tresse.

§ 9. Uteareal for opphold, lek, rekreasjon og idrett (pbl § 11-9 nr. 5, 6)

Kravene gjelder ved regulering og ved søknad om nye tiltak.

a. Funksjonskrav

- Det skal være sol på minst halve arealet klokken 15 vårjevndøgn.
- Areal brattere enn 1:3 er ikke tellende i arealberegning etter bestemmelsenes § 9 b, unntatt der dette kan inngå i lekeareal, for eksempel akebakke.
- Alle utearealer som skal forvaltes/eies av kommunen, skal utformes og anlegges i samsvar med "Normaler for uteanlegg i Kristiansand kommune", vedtatt av bystyret 19.11.2008.

b. Lokalisering og utbyggingsvolum

- Det skal etableres nærmiljøpark i tilknytning til grunnskoler i alle nye utbyggingsområder. Nærmiljøparken skal være minimum 15 dekar og legges i tilknytning til annen grønnstruktur. Nærmiljøpark gjelder også som kvartalslek innen gitte avstandsgrenser for kvartalslekeplass/tilbud. 7'er fotballbane skal integreres i nærmiljøparken.
- I boligområder med bymessig preg skal arealer for lek, rekreasjon og eventuelt idrett samlokaliseres i nærmiljøpark. Det skal settes av minst 4,25 dekar til formålet. I Kvadraturen med nære randsoner skal nærmiljøparken legges maksimalt 300 meter i luftlinje fra bolig. Allmenn park, kvartalsleketilbud og sandleketilbud skal integreres i nærmiljøparken. Allmenn park og kvartalsleketilbud skal minst være to dekar hver. Sandleketilbudet skal minst være 250 kvadratmeter.
- Idrettsanlegg kan etableres i tilknytning til nærmiljøparken, og areal kommer da i tillegg.
- Ved utbygging i nye eller etablerte utbyggingsområder skal det etableres/være etablert kvartalslekeplass/tilbud, med integrert sandleketilbud på minimum 2,25 dekar, maksimalt 400 meter i luftlinje fra bolig. Terrengsprang større enn 30 meter og vei større enn samlevei SA1 regnes som barriere for atkomst til kvartalslekeplass. Maksimalt 600 boenheter kan være tilknyttet én kvartalslekeplass.

- Det skal etableres/være etablert sandlekeplass/tilbud på minimum 250 m², maksimalt 100 meter i luftlinje fra bolig ved utbygging i nye eller etablerte utbyggingsområder. Terrengsprang større enn 10 meter og vei større enn atkomstvei A1 regnes som barriere for atkomst til sandlekeplass. Maksimalt 100 boenheter kan være tilknyttet én sandlekeplass.
- I nye utbyggingsområder skal det etableres 7'er fotballbane for utbygginger med mer enn 400 boenheter. I utbygginger med mer enn 800 boenheter skal det etableres to 7'er baner eller én 11'er bane. For 7'er baner skal det settes av minimum fire dekar, og for 11'er baner minimum ni dekar, inkludert parkeringsareal. For 11'er baner skal det i tillegg settes av areal til garderobeanlegg, dersom dette ikke finnes i tilstøtende anlegg.
- Uteoppholdsareal på egen tomt i barnehager i nye utbyggingsområder skal være minimumseks ganger innendørs bruksareal. For en normalbarnehage for 100 barn skal det avsettes minimum 2,8 dekar til uteoppholdsareal.
- For sykehjem og boliginstitusjoner skal det avsettes min 25 m² til uteoppholdsareal pr. boenhet/omsorgsplass på egen tomt. I Kvadraturen kan anlegg på tak/balkonger inngå i arealberegningen.

§ 10. Fasader, skilt og reklame (pbl § 11-9 nr. 5)

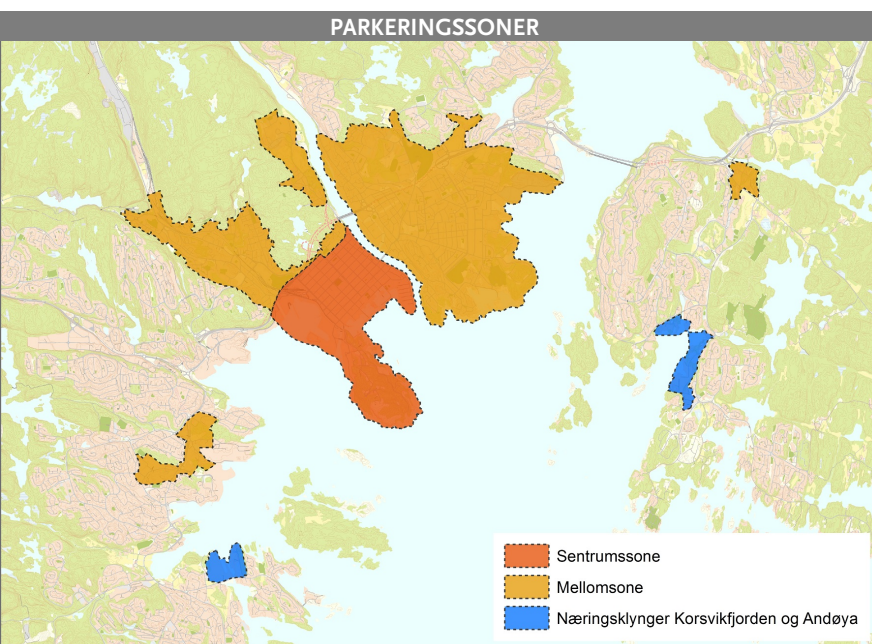
- Det skal være samsvar mellom skilt/reklame og virksomheten i bygningen. I utgangspunktet tillates maksimum ett skilt pr. bygning/virksomhet. Heldekkende folie på glassflater er ikke tillatt.
- Takreklamer med silhuettvirkning tillates ikke.
- Langs innfartsveiene er det ikke tillatt med klistreplakater på vegger, gjerder eller på frittstående stativer. Reklametransparenter over gate eller vei tillates ikke.
- Skilt, markiser og andre innretninger ut over fortau og annen offentlig grunn må ikke hindre ferdsele eller være til fare for omgivelsene. Fri høyde under uthengsskilt må være minst 2,5 meter, og fremspringet kan maksimalt være 0,8 meter, men aldri lenger enn at det mellom ytre kant av skiltet og fortauskant blir en avstand på minst 0,7 meter.

§ 11. Parkering (pbl § 11-9 nr. 5)

Endret av bystyret 21.09.2016

Inndeling av parkeringssoner:

- Sone Sentrum omfatter Kvadraturen, Vestre-havn, Odderøya
- Mellomsonen omfatter Grim, Eg, Gimle, Lund og senterområdene i Vågsbygd og Rona
- Ytre sone omfatter resten av kommunen
- Næringsklynger Korsvikfjorden og Andøya



a. Fellesbestemmelser

- For Sone sentrum og i Mellomsonen kan kommunen stille krav om felles løsning for varelevering og avfallshåndtering.
- Parkeringen skal sikres til bruk for boligene og kan ikke fradeles uten samtykke fra kommunen.
- Parkeringsplasser, som tallfestes etter brøkkutregning (tilleggsplasser, plasser for gjesteparkering, handikapp-plasser), skal være "fellesplasser for de aktuelle bruksenhetene".
- Gjesteparkering kan, avhengig av bebyggelsesform, også legges på felles areal. Prosjekt som omfatter flere bruksenheter skal avsette oppstillingsplass for motorsykler o.l. på fellesareal på egen tomt eller på felles areal for flere tomter.
- Institusjoner, hoteller, restauranter, forsamlingslokaler, teatre, skoler, universiteter, idrettsanlegg, sykehus og andre bygningsanlegg hvor spesielle forhold gjør seg gjeldende, skal ha oppstillingsplass for biler og tilfredsstillende ut- og innkjøringsforhold. Til dette kommer lasteareal for vare- og lastebiler. Krav til antall biloppstillingsplasser fastsettes ved regulering, innen rammen av 0,2 til 0,6 plasser pr. ansatt av kommunen.
- For utbygginger med flere enn ti bruksenheter skal parkering som hovedregel legges i fellesanlegg innomhus og/eller under bakkeplan. For kontor tillates inntil 15 prosent på bakkeplan, for forretning 25 prosent. Det tillates maksimalt 10 prosent av tomt nytet til kunde/gjesteparkering på bakkeplan. Adkomst og hver enkelt plass skal dimensjoneres etter gjeldende krav. Plan som viser utforming av plassene, atkomstforhold og manøverareal skal følge byggesøknaden.
- Det skal tilrettelegges for plasser til handikapparkering. Antall vurderes i hver enkel plan- og byggesak.
- Kommunen kan kreve et lavere antall parkeringsplasser når trafikkforholdene på stedet tilsier det.
- Det skal settes av nok areal til sykkelparkering. Krav til antall plasser for boligbebyggelse, kontor og forretning fremgår av tabellen. For grunnskoler kreves 40 plasser pr. 100 elever, for videregående skoler 30 plasser pr. 100 elever. Krav til antall plasser for annen bebyggelse fastsettes av kommunen innen følgende grenser:
 - 20-40 plasser pr. 100 arbeidsplasser
 - 10-30 plasser pr. 100 besøkende
- Mobilitetsplan
Ved etableringer av virksomheter med over 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1.000 m² bruksareal skal det utarbeides mobilitetsplan. Kravet gjelder for alle nyetableringer på alle plannivå, fra utarbeiding av konsekvensutredning til søknad om bruksendring.

I mobilitetsplanen skal virksomheten gjøre rede for totalt transportomfang til/fra virksomheten herunder personreiser til og fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser varelevering og godstransport. Det skal gjøres rede for fordeling av transport gjennom døgnet og hvordan den totale transporten fordeles på typer transportmiddel.

Videre skal det redegjøres for hva som er den ønskede fordelingen (målsetting) og hvordan virksomheten skal tilrettelegge for å få til den ønskede fordelingen mellom transportmidler. Planen skal redegjøre for hvordan bedriftene kan begrense behovet for parkeringsplasser, for dermed å minimere behov for areal til parkering samt bidra til å nå 0-vekstmålet i personbiltrafikken.

Planen skal også gjøre rede for behov for og krav til antall ladestasjoner for el-biler og fordeling av parkeringsplasser mellom nullutslippsbiler og andre biler.

b. Krav som gjelder for den enkelte sone

Typen nybygg	Sone sentrum	Mellom sone	Ytre sone	Næring soner Korsvikfjorden og Andøya
Boligbebyggelse	<ul style="list-style-type: none"> • Bil: min ½, maks 1 pr boenhet, på fellesareal på egen tomt • Sykkel: min 1 pr. bruksenhet, minst halvparten av dette arealet skal være overbygd 	<ul style="list-style-type: none"> • Bil: 1 bil pr. bruksenhet, på fellesareal på egen tomt • Gjesteparkering: ¼ bil pr. bruksenhet som skal være skiltet og tilgjengelig hele døgnet • Sykkel: min 2 pr. bruksenhet, minst halvparten av dette arealet skal være overbygd 	<ul style="list-style-type: none"> • Bil: 2 biler pr. bruksenhet, på egen tomt eller 1,5 biler på felles parkeringsplass • Gjesteparkering: 0,25 bil pr. bruksenhet på offentlig parkeringsplass • Sykkel: min 2 pr. bruksenhet 	
Kontor	<ul style="list-style-type: none"> • Bil: Maks 1 pr. 100 m² bruksareal på fellesareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter. • Sykkel: Minimum 2 pr. 100m² bruksareal. Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bil: Maks 1 pr 100 m² bruksareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter. • Sykkel: 1,5 pr. 100 m² bruksareal Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bil: Maks 1 pr 100 m² bruksareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter. • Sykkel: 1,5 pr. 100 m² bruksareal Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bil: Bil - maksimum 1,5 pr. 100 m² bruksareal på egen tomt eller fellesareal på flere tomter • Sykkel: 1,5 pr. 100 m² bruksareal Plassene skal være overdekket og sentralt plassert i forhold til sykkelvegnettet og personalinngang.
Forretning	<ul style="list-style-type: none"> • Bil: Maks 1 pr. 100 m² bruksareal på fellesareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter med formål kundeparkering og med tilfredsstillende inn og utkjøringsforhold. • Lastearreal for vare- og lastebiler • Sykkel: Minimum 1,5 pr 100 m², 1,0 for arealer ut over 5000m² 	<ul style="list-style-type: none"> • Bil: 3 - 5 pr 100 m² bruksareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter med formål kundeparkering og med tilfredsstillende inn og utkjøringsforhold. • Lastearreal for vare- og lastebiler • Sykkel: 1,0 pr. 100 m² bruksareal 	<ul style="list-style-type: none"> • Bil: 3 - 5 pr 100 m² bruksareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter med formål kundeparkering og med tilfredsstillende inn og utkjøringsforhold. • Lastearreal for vare- og lastebiler • Sykkel: 0,5 pr. 100 m² bruksareal 	
Industri og lager		<ul style="list-style-type: none"> • Bil: Maks 1 pr 200 m² bruksareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter. • Lastearreal for vare- og lastebiler 	<ul style="list-style-type: none"> • Bil: 1 pr 100 m² bruksareal på egen tomt eller fellesareal for flere tomter. • Lastearreal for vare- og lastebiler 	

c. Garasje

For boligbebyggelse skal det settes av plass til én garasje pr. boenhet. Ved søknad om oppføring av boligbygg skal garasjen være innpasset i planene, selv om garasjen ikke blir bygd samtidig med boligen. Kommunen kan gjøre unntak når garasjeplass for eiendommens behov er sikret på annen måte.

d. Småbåthavner

Det skal være 25 prosent parkeringsdekning pr. standard båtplass (bruttobredde 2,5 meter). For båthavner tilknyttet bakenforliggende boliger og båthavner i Kvadraturen med randsone kan parkeringsdekningen reduseres.

§ 12. Bebyggelse og anlegg (pbl § 11-9 nr. 5 og 7)

a. Bebyggelse og anlegg - generelt

Arealer avsatt til bebyggelse og anlegg, jf. pbl 11-7 nr. 1, inkluderer eksisterende og fremtidig boligbebyggelse med tilhørende infrastruktur som tjenesteyting, nærbutikk, mindre næringsbygg, grønnstruktur, idrettsanlegg, friområder, veier og tekniske anlegg. Behov for og lokalisering av arealer til offentlig og privat tjenesteyting samt grønnstruktur og lek avklares i reguleringsplan.

b. Bebyggelse og anlegg B4-B30, områder som ikke skal fortettes

Innen arealene B4-B30 gjelder følgende bestemmelser i tillegg til eksisterende reguleringsplaner med bestemmelser:

Formålet er å sikre bevaring av karakteristiske områder hvor arealplan, bebyggelse og eiendomsstruktur både er tydelig, lite endret og der områdets egenskaper er tydelige og gjennomgående slik at de gir området karakter.

Områdene regnes som ferdig utbygd og skal ikke fortettes med ny bebyggelse utover det som framgår av gjeldende reguleringsplaner. Bygningene kan utbedres, moderniseres og bygges om under forutsetning av at bygningens egenskaper og karakter er utgangspunkt for tiltakene. Kommunen kan ved slike arbeider stille krav til materialbruk, detaljering, form og fargebruk. Mindre tilbygg, påbygg og små bygninger kan vurderes tillatt dersom inngrepene innordner seg i strøkets karakter

og nye løsninger stemmer overens med bestående bygg/eiendoms uttrykk og tekniske forutsetninger både i helhet og detalj.

Garasjer skal kun være i en etasje og ha maksimalt bruksareal 30 m². Mønehøyde skal være maksimum fire meter. Takvinkel og utforming skal tilpasses boligen. Arker, kvister, takoppbygg eller liknende tillates ikke.

Utomhusanlegg skal søkes bevart og ikke fjernes uten kommunens godkjenning. Utbedringer skal skje med tradisjonelle materialer og teknikker.

c. Bebyggelse og anlegg – sentrumsformål

Arealer avsatt til sentrumsformål inkluderer konsentrert, bymessig bebyggelse med formålene næringsbebyggelse, forretninger, offentlig og privat tjenesteyting og boligbebyggelse med tilhørende infrastruktur, herunder grønnstruktur og arealer for lek. Behov for lokalisering og utforming av arealer til formålene avklares i reguleringsplan. Ny bebyggelse skal tilpasses og dimensjoneres til senterets funksjon.

I bydelssentrene Vågsbygd og Rona samt områdesentrene, skal første etasje i bygg forbeholdes publikumsrettet virksomhet. Innenfor senterområdet på Rona skal det settes av areal til sykehjem. I begge bydelssentrene samt på Tangen, Silokaia og Lund, delområde S2 skal det avsettes areal til barnehage. Det skal etableres kollektivknutepunkt med tilhørende støttefunksjoner ved Vågsbygd senter og Rona senter.

d. Bebyggelse og anlegg - offentlig og privat tjenesteyting

Idrettsanlegg kan etableres i tilknytning til skoler, barnhager og kulturinstitusjoner.

Området på Kroodden skal i hovedsak brukes til museumsområde. Andre tjenesteytende funksjoner kan innpasses når dette ikke går på bekostning av kulturvern hensynene.

Område T12 på Eg skal benyttes til sykehusformål/sosialmedisinske formål.

e. Bebyggelse og anlegg - fritids- og turistformål - FT1-6

Områdene skal brukes til kommersielle fritids- og turistformål, herunder utleiehytter og leiligheter

for utleie til turistformål. Ordinære private fritidsboliger er ikke tillatt.

FT 1 Hamresanden skal brukes til hotell og campingområde med tilhørende anlegg.

FT 2 Dyreparken skal brukes til dyre- og fornøylespark med tilhørende anlegg, herunder anlegg for overnatting.

FT 3 Dvergsnestangen camping skal brukes til campingplass med tilhørende anlegg.

FT 4 Skudeviga, FT 5 Skjærgårdsheimen og FT 6 Kårholmen skal brukes til turisme, feriehus for utleie med tilhørende anlegg.

f. Bebyggelse og anlegg - næringsbebyggelse

Arealene skal i hovedsak brukes til produksjonsrettet virksomhet, inkludert lager. Det sikres tilstrekkelig etasjehøyde i første etasje for industriformål.

I områdene NI1-NI5 i Vågsbygd og i områdene NI15, 16 og 17 i Sørlandsparken skal kontorandelen på den enkelte tomt være maksimum 25 % av byggets bruksareal.

Områder for næringsbebyggelse med hovedvekt på kontorbedrifter NK 1-10

Arealene skal i hovedsak brukes til kontorformål. Kontorandelen for den enkelte tomt skal være minimum 75 prosent av BRA.

Områder for næringsbebyggelse kontor- og industribedrifter NKI 1-5 (Vågsbygd)

Bebyggelsen i NKI14 skal brukes til kontor og lettindustri med tilhørende lager.

NKI5 kan brukes til kontor og industri med tilhørende lager.

Området NKI1 kan ikke bebygges før ny samlevei til Fiskåtangen og byggelinjer er fastsatt i reguleringsplan.

Det kan maksimalt bygges ut 20.000 kvm næring før økt kapasitet blir etablert i henhold til vedtatt reguleringsplan for Rv 456 Vågsbygdveien til og med Lumberkrysset. Det kan maksimalt bygges ut 50.000 m² kontor før avlastende vei mellom Lumberveien og Fiskåkrysset etableres.

Området NKI2 kan ikke bebygges før ny samlevei

til NKI3 er fastsatt i reguleringsplan.

Ved regulering av område NKI3 skal det sikres samleveiforbindelse fra område NKI3 fram til Vågsbygdveien. Det skal avsettes minimum ti meter bred strandpromenade for offentlig ferdsel i område NKI3 og NKI5. I området ved dypvannskai flyttes promenaden lenger inn i området.

Områder for næringsbebyggelse ved sjøen NS 1-7

Arealene skal brukes til virksomheter som ut fra sin funksjon må ligge ved sjøen. Kontorandelen på den enkelte tomt skal være underordnet del av byggets bruksareal. Eksisterende kaier skal opprettholdes.

g. Bebyggelse og anlegg - andre typer anlegg, massedeponi (M1-M4)

Områdene kan benyttes til deponering av rene masser. Fyllingsnivå og etappevis utfylling skal fastsettes i reguleringsplan. Etter at områdene er oppfylt, skal de endres til LNF-områder eller reguleres til jord- og skogbruksområde, grønnstruktur eller friområde.

h. Bebyggelse og anlegg - grav- og urnelunder

Der kirker og gravlund ligger samlet inngår kirkebygg i arealformål grav- og urnelund.

i. Bebyggelse og anlegg kombinert formål – BA 1-14

Områdene BA1 og BA2 Lumber skal benyttes til kombinert formål bolig/kontor. I områdene tillates at maksimalt ti prosent av netto tomt blir brukt til kunde-/gjesteparkering på bakkeplan.

BA3 på Hellemyr skal brukes til kombinert formål bolig/tjenesteyting.

BA 5 på Lund skal brukes til idrett, kontor og forretning

BA6 og BA7 på Lund skal brukes til bolig og kontorbebyggelse

BA8, BA9 og BA 10 på Lund skal brukes til kombinert formål forretning, kontor og lettindustri med tilhørende lager. Lettindustri defineres som virksomheter som ikke er sjenerende for nabobebyggelse med hensyn til støy, støv, lukt samt barn og eksplosjonsfare.

BA 11 på Lund skal brukes til kombinert formål



*Kommuneplan-
bestemmelsen tillater
toalett, brygger og turstier
til bruk for allmennheten
på badeplasser og i
turområder
ved sjøen.*



bolig, tjenesteyting og næringsbebyggelse, kontor.

BA 12 på Hånes skal brukes til kombinert formål tjenesteyting og næring.

BA 13 på Strømsheia skal brukes til kombinert formål næring og bolig.

BA 14 på Sagmyra skal brukes til kombinert formål foretning, næring/kontor, industri.

§ 13. Miljøkvaliteter og bevaring mv (pbl § 11-9 nr. 6 og 7)

a. Estetikk m.m.

Det skal ikke gjøres inngrep i grønnstruktur i utbyggingsområder, vegetasjon eller markflater, med mindre dette fremgår av godkjent utomhusplan for arealet. Kommunen kan kreve sikrings tiltak for grønnstruktur eller andre viktige landskapselementer.

Tilpasninger av fyllinger og skjæringer mot grønnstruktur skal skje innenfor arealformål bebyggelse og anlegg eller samferdselsanlegg. Unntak kan gjøres der terrengtilpasning kan inngå som del av tilretteleggingstiltak og der tilpasningen er vist i godkjent illustrasjons-/utomhusplan.

b. Midlertidige og flyttbare konstruksjoner

Oppankring av husbåter og liknende tillates ikke utenfor regulerte båthavner.

c. Bevaringsverdige bygninger og kulturmiljø

Bevaringsverdige bygninger som inngår i kulturminnevernplanen (1990) kan utbedres, moderniseres og ombygges. Forutsetningen er at bygningens eksteriør med hensyn til målestokk, form, detaljering, materialbruk og farger blir opprettholdt eller tilbakeført. Kommunen kan ved slike arbeider stille krav til materialbruk, detaljering, form og fargebruk.

Mindre tilbygg og påbygg kan tillates når det etter kommunens vurdering er godt tilpasset i forhold til bygningen, eiendommen og bygningsmiljøets særpreg og tradisjon.

Utomhusanlegg skal søkes bevart, og ikke fjernes uten kommunens godkjenning. Utbedringer skal skje med tradisjonelle materialer og teknikker. Alle søknadspliktige tiltak skal forelegges antikvariske myndigheter til uttalelse før sluttbehandling.

§ 14. Offentlige formål (pbl § 11-10 nr. 3)

Arealer som i reguleringsplan avsettes til arealformål "grønnstruktur", med underformål "turvei", "friområde", "badeplass" og "park", skal være offentlig.

Samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur, idrettsanlegg og tjenesteyting skal være offentlig der det går frem av reguleringsplan.

§ 15 Grønnstruktur (pbl § 11-7 nr. 3)

Naturmangfold og kulturmiljø skal vurderes for tiltak i tråd med grønnstrukturformålet.

§ 16. Landbruk, natur- og friluftsområder (pbl § 11-11 nr. 1 og 2)

a. Lokalisering av landbruksbebyggelse (§ 11-11 nr. 1)

Ny landbruksbebyggelse skal ikke plasseres på dyrka mark så langt alternativ lokalisering er mulig. Plassering skal tilpasses kulturlandskapet og ikke være i konflikt med biologisk prioriterte naturtyper (jf. Naturmangfoldloven). Ny landbruksbebyggelse tillates ikke oppført innenfor 100-metersbeltet langs sjø og vassdrag der det er alternative lokaliseringer på eiendommen. Bebyggelse tillates heller ikke i nedbørsfelt for vernede vassdrag (hensynssone d) eller innenfor områder sikret til drikkevannsforsyning (hensynssone a og d).

b. Spredt bolig-, erverv og fritidsbebyggelse (pbl § 11-11 nr. 2)

I områder avsatt etter § 11-7 nr. 5b kan det, etter behandling av enkeltvis søknader, tillates oppført mindre tilbygg og påbygg til eksisterende boenhet og mindre frittliggende boder/garasjer inntil 30 m² bya/bra på bebygd boligeiendom. All bebyggelse kan oppføres med tilnærmet tilsvarende bygg etter brann, eller naturskade. Etablering av nye boenheter er ikke tillatt.

Plassering skal tilpasses kulturlandskapet og ikke være i konflikt med biologisk prioriterte naturtyper (jf. Naturmangfoldloven). Bebyggelse tillates heller ikke i nedbørsfelt for vernede vassdrag (hensynssone d) eller innenfor områder sikret til drikkevannsforsyning (hensynssone a og d).

§ 17. Strandsonen og sjøområde (pbl § 11-9 nr. 5 og § 11-11 nr. 3 og 4)

a. Unntak for byggeforbudet i 100-metersbeltet (pbl § 11-11 nr. 4, jf. § 1-8)

I 100-metersbeltet langs sjø kan nødvendige driftsbygninger påbygges og gjenoppføres etter brann. Ny landbruksbebyggelse kan oppføres i 100-metersbeltet der det ikke finnes alternativ lokalisering på eiendommen og der krav til lokalisering av landbruksbebyggelse jf. § 11-11 nr.1 er ivaretatt.

På badeplasser og i turområder ved sjøen tillates oppført toalett, brygger og turstier til bruk for allmennheten.

Det er lov å sette opp nødvendige navigasjonsinstallasjoner langs farleder.

Det tillates oppført inntil én brygge til sikring av eierens eller brukerens atkomst til bebygd boligeiendom som er nødvendig for å gi eiendommen atkomst. Det vil si at det ikke er mulig med landverts atkomst eller at atkomsten ikke kan sikres gjennom fellesbrygge. Kaifronten skal ikke være lenger enn åtte meter. Arealet skal maksimum være 16 m².

§ 18. Vassdrag (pbl § 11-11 nr. 3 og 5)

50-metersbelte langs vassdrag (pbl § 11-11 nr. 5)

I 50-metersbeltet langs vassdrag/bekker, elver og ferskvann målt i horisontalplan ved gjennomsnittlig vannstand er tiltak som kan ødelegge eller forringe verneverdi ikke tillatt. Tiltak som nevnt i bestemmelsene § 2 kan tillates i 50-100-metersbeltet langs vassdrag når de inngår i reguleringsplan.

§ 19. Hensynssoner (pbl § 11-8)

a. Drikkevannsforsyning (pbl § 11-8 nr. a og d)

Innenfor nedbørsfeltet for drikkevannskilden på Rossevann og krisevannkildene Lonane, Spegedalen og Vesvann, hensynssone a, tillates ikke ny aktivitet eller fysiske inngrep som kan medføre fare for forurensing av vannkilden.

Inntil ny hoved- eller krisevannkilde er koblet mot nettet øst for Topdalsfjorden, skal overvann og avløpsvann fra bygninger og anlegg i nedbørsfeltet for krisevannkildene Vesvann, hensynssone a, føres ut av feltet ved selvføll (ikke pumping). Byg-

ging og anlegg av veier i en sone på 200 meter fra Vesvann, Ravnåstjønnene og Nordåstjønna samt langs bekken fra tjernene ned til Vesvann er ikke tillatt.

Innenfor nedbørsfeltet til Karlsvann og Drangsholtvann, hensynssone d, tillates ikke bygging, deling av eiendom eller ny aktivitet eller fysiske inngrep som kan medføre fare for forurensing av vannkilden. Båndleggingen gjelder inntil fremtidig drikkevannsforsyning er avklart i kommunedelplan for vannforsyning, maksimum i fire år med mulig forlengelse i to år etter at kommuneplanen er vedtatt.

b. Flom (pbl § 11-8 nr. a)

Innenfor 200-års flomsonen på Mosby tillates ikke oppført ny eller vesentlig utvidelse av eksisterende bebyggelse. Bebyggelse i andre flomutsatte områder må legges høyt nok for å unngå flomskader.

c. Båndleggingssone fremtidig omkjøringsvei (pbl § 11-8 nr. d)

Trasé for ny omkjøringsvei skal være reguleringsmessig avklart før de båndlagte områdene på Varodden, Bjørndalssletta, Torridalsveien/Eg og Krossen/RV9 kan bebygges. Mindre tiltak knyttet til eksisterende virksomheter tillates. Båndlegging på Bjørndalssletta opphøre dersom trasèvalg for framtidig omkjøringsvei, som følge av KVVU-prosessen, ikke anbefaler en trasè i dette området.

d. Båndleggingssone - naturvern (pbl § 11-8 nr. d)

I eksisterende områder vernet etter naturvernloven er det ikke tillatt med tiltak som er i strid med vernebestemmelsene eller kommuneplanens arealformål og bestemmelser. For områdene som vurderes vernet etter naturmangfoldloven er det ikke tillatt med tiltak som kan forringe verneverdiene.

e. Båndleggingssone - kulturminnevern (pbl § 11-8 nr. d)

Innenfor området på Krodden, som vurderes fredet etter kulturminnevernloven, er det ikke tillatt med tiltak som kan forringe verneverdien.

f. Sone for felles planlegging (pbl § 11-8 nr. e)

Eiendommer innenfor områdene skal planlegges samlet.

g. Båndleggingssone Kjevik (pbl § 11-8 nr. d)

Trasé for adkomst til Kristiansand lufthavn Kjevik og forsvarrets tilliggende arealer skal fastsettes i reguleringsplan.

En planprosess for dette området vil kunne medføre andre løsninger for vegtrasé og adkomst til Forsvarets områder, og må derfor sees i sammenheng med reguleringsplan for Kristiansand lufthavn, Kjevik og Forsvarets tilliggende areal.

h. Skred

Innenfor områder vist som hensynssone skred jf. 11-8a skal tiltak ikke godkjennes før det foreligger konkret vurdering av skredfare.



Strømsheia, halvøya mellom Rona og Hånesbukta, er avsatt til bolig og næring.



4. Konsekvensvurdering

4.1 Om konsekvensvurderingen

Forskriften

I plan- og bygningsloven stilles det krav om konsekvensutredning til kommuneplanens arealdel. En egen forskrift gjelder for hvordan dette skal gjøres. Formålet er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under planens utarbeidelse. Vurderingene omfatter både nye områder for utbygging og vesentlig endring i arealbruk i eksisterende byggeområder. I tillegg skal de samlede virkningene av planen som helhet vurderes. I forskriften heter det at utredningen skal være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas.

Innholdet i konsekvensvurderingen

Konsekvensvurderingen tar utgangspunkt i foreliggende kunnskap. For enkelte tema og områder har det vært nødvendig å innhente ny kunnskap og egne vurderinger. Det foreligger i egne grunnlagsrapporter og gjelder f. eks trafikkberegninger, risiko og sårbarhet og biologisk mangfold.

Planprogrammet har gjort rede for hvilke problemstillinger som anses viktig. Virkningene vurderes derfor opp mot dem. Konsekvensene er vurdert i forhold til følgende hensyn og tema:

- Grønnstruktur og friluftsliv
- Landskap
- Naturvern/biologisk mangfold (på land og i sjø)
- Fiskeri
- Kulturminner (på land og i sjø)
- Landbruk og kulturlandskap
- Ferdsel på sjøen / havnevirksomhet
- Barn og unges interesser
- Universell utforming
- Kommunal økonomi
- Naboskap
- Samordnet areal- og transportplanlegging, trafikkgenerering og arealforbruk
- Risiko og sårbarhet.

Områder som skal konsekvensutredes

Regionale utbyggingsstrategier er vurdert og konsekvensutredet i "Arealplan for Kristiansandsregionen". Den har da utredet de aktuelle utbyggingsretninger som de nye utbyggingsområdene i kommuneplanen inngår i.

Utredningen omfatter kun det som vises som fremtidige (nye) områder. Områder som ikke er bygd ut, men ligger som byggeområde i kommuneplanen for 2005-2016 eller som er regulert, er vist som eksisterende byggeområder for tydelig å skille områder som skal konsekvensutredes fra dem som ikke skal det. I de etterfølgende avsnittene vises det hva som er vurdert med oppsummerte konklusjoner. De områdevisе konsekvensbeskrivelsene fremgår av vedlegg.

Konsekvensvurderingen er oppdatert i samsvar med endelig vedtatt plan. Det innebærer blant annet at områder som er hørt med annen arealbruk, annen avgrensning eller som alternative planforslag, men ikke innarbeida i den vedtatte planen er justert eller tatt ut av konsekvensvurderingen. Tidligere vurderinger finns i høringsutgave datert 12.01.2011.

4.2 Boligområder

Vraget, Flekkerøy (B38)

Planforslag innebærer at en del av det tidligere næringsområdet, NS3 kan bebygges med boliger. Dette innebærer en reduksjon av sjørettet næringsarealer, som er en begrenset ressurs. Boliger kan medføre at deler av næringsområdet (nordre holme), som ikke er tatt i bruk til slikt formål, kan frigis til bruk for allmennheten. Meklingen av kommuneplan forutsetter at øya ikke bebygges og sikres for allmennheten ved gangforbindelse.

Kroodden (B1)

Utbygging av området vil ha en del negative konsekvenser med hensyn til landskapstilpassing, friluftsliv, grønnstruktur og barn og unges/skolenes bruk av området. Hensynet til viktige kulturminneverninteresser må løses i detaljplanleggingen og verneplanprosessen som pågår. I sammenheng med næringsutvikling i vest kan det også bidra til redusert transportskaping. Området vil være med

på å bygge opp om bussgrunnlaget for metrolinje M1.

Arbeidet med områderegeringsplan har startet opp og bør kunne avklare de ulike interessene nærmere.

Utbyggingen bør kunne aksepteres. Konflikter i forhold til friluftssinteresser er en klassisk situasjon som oppstår når hensynet til byvekst skaper større avstand fra eksisterende bomiljø, skoler o.a. ut til markaområdet. Det ligger egnede aktivitetsområder lenger ute. I den videre planleggingen av Krodden-området må hensynet til grøntkorridor og friluftssinteressene ivaretas i detalj.

Ravneheia (B2)

Utbyggingen vil gi en bedre utnyttelse av infrastrukturen i bydelen og vil kunne styrke grunnlaget for kollektivtransport. Behov for barnehage må avklares. Utbyggingen har negative konsekvenser for friluftslivet ved at korridoren som forbinder Vågsbygdskogen med Voieskogen snevres inn. Detaljplanleggingen må ivareta dette. Områdets særdeles gode beliggenhet i forhold til overordnet areal- og transportplanlegging vurderes i dette tilfellet til å veie tyngre enn friluftssinteressene.

Kobberveien (B35)

Området ligger sentralt plassert. Utbygging er gunstig i forhold til samordnet areal- og transportplanlegging, men vil gå på bekostning av viktige friluftsområde for eksisterende boligområde med høy utnyttelse, høyblokker og berører inngangen til et større friluftsområde med turstinnett. Det må sikres turvei gjennom området ved utarbeidelse av reguleringsplan.

Det er sannsynligvis forurenset grunn i området, jamfør funn i hellinga som er like ved. Området ligger delvis innenfor støvsone og storulykkesone til Xstrata.

Håmoen, Mosby (B39)

Området ligger nord for Mosby skole. Området ligger ikke på metroaksen med forgreininger, som er prioritert for utbygging av boliger, men vil gi et tilbud av nye boliger sentralt på Mosby. Utbygging av grustaket vil være negativt for den kvartærgeologiske forekomsten, men positiv m.h.t redusert sandflukt mv. Området må sjekkes nærmere m.h.t forurensing i grunnen, fra nedlagte Høie fabrikk-

ker, og rasfare. Området kan være utsatt for flom i bekken. Behovet for areal til tjenesteyting og lekeareal til barn skal avklares ved utarbeidelse av reguleringsplan. Området må sees i sammenheng tilgrensende arealer avsatt til tjenesteyting.

Østre ringvei (B36)

Området ligger sentralt plassert på Lund, er regulert som friområde og er 1. prioritert grøntområde. Arealet inngår i sammenhengende grøntareal knyttet opp mot skole og to større idrettsanlegg med hall, parkering og fotballbane. De omkringliggende områdene har tett bebyggelse. Utbygging vil innebære at eksisterende balløkke bygges ned og erstattes på nabotomten. Eksisterende "urskog" beholdes. Det er kvikkleire på arealet nærmest Østre ringvei. Grunnforhold må sjekkes ifm. regulering, utbygging og dimensjonering av bygg.

Sødal, del av eiendommene 33/4 (B40)

Området ligger ikke innenfor prioritert utbyggingsretning. Arealene er del av landbrukseiendom. Utbygging vil være i konflikt med 1.prioritets jordbruksareal/kulturlandskap og jordvernhen- syn.

Justvik, del eiendommen 116/4 m.fl (B33)

Området ligger sentralt på Justvik. Justvik har en betydelig boligarealreserve på Justneshalvøya. Arealet grenser til Justvik skole, er 2.prioritets grønnstrukturområde og aktivitetsområde i tilknytning skolen og trengs ved eventuell utvidelse av skolen. Lekeareal for barn og unge og nødvendig behov for tjenesteyting (utvidelse av skole) avklares ved utarbeidelse av reguleringsplan.

Agder sivilforsvarsleir, Solsletta (B37)

Solsletta ligger ikke innenfor prioritert utbyggingsretning, men ligger sentralt i Tveit og er prioritertområde for utbygging i denne delen av kommunen. Store deler av området ligger i gul sone i støvsonekartet for Kjevik lufthavn.

Hamrevann (B34)

Utviklingsselskapet oppgir hele området "brutto" til å være ca. 4000 dekar og anbefaler at nærmere halvparten på ca. 1700 dekar nærmest E-18 avsettes til utbyggingsområde i denne kommuneplanperioden. Ny vei til Kjevik med tilliggende

næringsareal inngår i problemstillingene. En riksveiforbindelse gjennom området er lagt inn i planforslaget som alternativ til Topdalsveien. Området vil også kunne bygges ut uten denne forbindelsen. Dersom en anslår at ca. halvparten av de 1700 dekarene vil kunne være til utbygging, vil første etappe kunne romme ca. 1300 boliger eller i størrelsesorden 4000 beboere. Innpass av næringsareal vil endre tallene.

I den regionale planprosessen er flere mulige boligområder vurdert. I konklusjonen heter det:

”Hamrevann er det området som best oppfyller målsettingene definert for planarbeidet. Hamrevann genererer lavest klimautslipp fra transport, ligger i sykkelavstand til Sørlandsparken og er mulig å kollektivbetjene på en god måte. Området har gode bokvaliteter med attraktive naturområder i sin umiddelbare nærhet”.

Tidligere har det vært antydning en utbygging videre forbi Vesvann opp mot Krogevann med totalt 5000 dekar. På lang sikt ut over kommuneplanperioden tyder det materialet som foreligger, på et utbyggingspotensiale for ca. 10 – 15 000 mennesker. Det gjelder å finne den riktige fordelingen av areal til boliger, arbeidsplasser og rekreasjon. Før arbeidet med reguleringsplaner starter opp bør det utarbeides en kommunedelplan for hele området som også tar nærmere stilling til riksveitraseen, nødvendig områdesenter med skole(r), veisystem m.m og angir den etappevise utbyggingen.

På lengre sikt vil muligheten av å ha Vesvann som krisevann eller reservevannsanlegg falle bort. En erstatningsmulighet må være løst før området kan bygges ut.

Siden utbyggers foreslåtte område bare er første del av en langsiktig utvikling, vil det være galt å ikke utarbeide en slik samlet grovdisponering av det langsiktige utviklingspotensialet.

Området ligger gunstig til i regional sammenheng ved akse øst-vest fra Lillesand til Søgne og med arm til Kjevik. Størrelsen er god slik at det kan få en tilfredsstillende bussbetjening, også sett i sammenheng med arbeidsplasslokalisering. Lokaliseringen later til å muliggjøre en god gjennomføringsprosess i forhold til grunneierinteressene og kommer ikke i konflikt med jordvern hensyn.

Av negative konsekvenser er særlig forholdet til friluftslivsinteressene fremtredende. Nødvendige

hensyn til naturverdier og biologisk mangfold lar seg trolig løse. Hamrevann inngår i nedslagsfeltet for Tovdalsvassdraget som er varig vernet i verneplan IV for vassdrag. Nedslagsfeltet er vist med hensynsone, båndlagt etter annet lovverk. Bestemmelsen innebærer byggeforbud i 50-metersbeltet. Det åpnes for bygging i 50 -100-metersbeltet langs vassdrag når de inngår i reguleringsplan.

På lang sikt blir området delt i to dersom hovedadkomsten blir valgt til ny riksveiforbindelse til Kjevik og Birkeland. I såfall vil den samtidig også fungere som lokalvei for området. Det er et spørsmål om man står overfor en samlet, helhetlig utviklet bydel eller om det må dreie seg om to mer selvstendige. Veien vil kunne vanskeliggjøre en sammenhengende grønnkorridor fra Lauvåsen og Moneheia ut til marka. Utarbeidelse av kommunedelplan vil avklare hvordan dette kan løses.

Kjevik flyplass ble opprinnelig lokalisert i god avstand til Kristiansand. Etter hvert har byen vokst også mot Tveit. En utbygging av Hamrevann gir et forholdsvis nært naboskap som synes å kunne løses pr. i dag. Avhengig av utviklingen på Kjevik (flytyper, trafikk) kan det imidlertid reises spørsmål om langsiktige hensyn er godt nok ivarett mht naboskapet flyplass – boliger.

Et8 vil i enda større grad fungere som lokalvei.

Bærekraftsprinsipp tilsier at innbyggerne tilbys en samlokalisering av offentlig og privat tjenesteyting. For Hamrevannområdet vil det neppe fungere. Offentlige tjenester kommer i Rona, andre tjenester i stor grad i Sørlandssenteret. Nærheten mellom Hamrevann og Sørlandssenteret vil få konsekvenser for begge mht bydels- og områdesenterutviklingen (innhold, dimensjonering, lokalisering). Utvikling av slike sentra innebærer normalt et offentlig engasjement (boligpolitikk, offentlig møteplass, park o.a). På lang sikt vil trolig diskusjonen om Sørlandssenteret som fullverdig bydelssenter i stedet for Rona, presse seg frem igjen.

Konsekvensene mer i detalj vil bli avklart ved utarbeidelse av en kommunedelplan for hele området hvor de nevnte problemstillingene må avveies.

Ødegård (B32)

Arealet i øst kan fortettes med boligbebyggelse lik dagens, uten store konsekvenser. Grunnen til dette er at store deler av arealet og strandsonen allerede i dag oppfattes som privatisert. Ved en vesentlig

høyere utnyttelse en dagens bebyggelse, må virkningene på landskapet utredes særskilt. Utbygging av den vestlige delen av området innebærer at kulturlandskapet øst for gamle Dvergsnesveien kan bebygges, og at det kan bygges kanal mellom Dvergsnesbukta i nord og Børresvågen i sør.

4.3 Næringsområder

Borheia (N1)

Byggeområdet ligger i øst-vest-aksen og er en utvidelse av et eksisterende næringsområde. Det ligger langs E 39 og dermed på hovedveinettet. Utbyggingen har negative konsekvenser for beboere på Hellemyr og Vestheiene. Dette gjelder støy i utbyggingsfasen og eksponering av næringsbebyggelsen etter at området er bygd ut. Skjermings tiltak bør kunne håndteres i detaljplanleggingen. Området er avgrenset slik at landskaps- og friluftshensyn i Fiskådalen er ivaretatt.

Østre del av Øvre Strømme (NK5)

Øvre Strømme var tidligere tenkt som boligområde. Som næringsområde har området en god beliggenhet tett opp mot E18 og ikke langt fra Kjevik. Det utvides med et areal disponert til "park&ride". Området inngår i en større fremtidig satsing for å legge til rette for kollektivtransport. Funksjon og lokalisering er i tråd med prinsippet for samordnet areal- og transportplanlegging.

4.4 Offentlig og privat tjenesteyting

Lindebøskauen (T3)

Her er en motsetning mellom Flekkerøyplanen (næringsformål) og gjeldende reguleringsplan (boliger). Området er valgt til barnehage på grunn av en god lokalisering og fordi det er i kommunalt eie slik at det raskt kan realiseres. På grunn av en betydelig vekst på øya er behovet for barnehage stort. Detaljert avgrensning skjer i reguleringsplan som også forutsettes å ivareta nødvendige hensyn til trafiksikkerhet og landskap i detalj.

Møvik fort (T2)

Det ligger greit til rette for å ta vare på og videreutvikle et museum av nasjonal verdi.

Auglandstjønn (T1)

Behovet for barnehageplasser er stort i bydelen, og vanskelig å løse arealmessig. Konfliktene ved utbygging her er knyttet til friluftinteressene. Utvidelsen av barnehagen kan innpasses på en skånsom måte, slik at friluftinteressene ikke blir skadeildene. Korridor til marka er ivaretatt ved avgrensning av byggeområdet.

Vågsbygd idrettsplass (T8)

Behovet for barnehageplasser er stort i bydelen, og vanskelig å løse arealmessig. Utbygging her medfører redusert areal til idrett og kan komme i konflikt med barn og unges bruk av området. Behovet for opprusting av idrettsanlegget er synliggjort i kommunedelplan for idrett og friluftsliv. Utbygging av barnehage kan forsere opprustningen. En samlokalisering bør være et akseptabelt kompromiss.

Barka (T13)

Området blir brukt av Hellemyr skole/Toppen og nærmiljø til undervisning, lek og rekreasjon. Forslaget reduserer grøntarealene, men totalt sett kan det likevel gi en bedre løsning. Standardkrav til lekeplass opprettholdes og lekeplassen opprustes. Adkomst og trafiksikkerhet må løses i reguleringsplan.

Mosby (T4)

I kommuneplanen for 2005-2016 er området avsatt til landbruksformål. Det grenser mot skole, boliger, Høiebekken og viktig kvartærgeologisk forekomst. Arealkonflikten er vesentlig knyttet til landbruksinteresser. Forslaget ivaretar en langsiktig arealreservasjon til alternative tjenesteytende funksjoner til beste for lokalsamfunnet. På den måten unngås en uheldig kortsiktig disponering til andre formål av et sentralt areal i lokalmiljøet.

Utvidelse av sykehusområdet på Eg (T12)

Arealkonfliktene er store, og er i størst grad knyttet til vern av landskap og kulturminner. Det er viktig for kommunen å sikre arealer for fremtidige sosialmedisinske formål og eventuelle utvidelser av sykehuset. Langsiktig miljø- og samfunnsutvikling for storbyen Kristiansand vektlegges.

Jegersberg (T6)

Det er stort behov for arealer til tjenesteyting. Området ligger sentralt og anbefales omdisponert til tjenesteyting, gitt at det får en moderat utnyttelse tilpasset kulturlandskapet.

Hånes (T7)

Arealet ligger i nordenden av et landbruksområde, godt plassert trafikalt. Konflikter er relativt beskjedne. Det er viktig å reservere tomt for offentlige tjenester, f.eks sykehjem, i bydelen.

Kringsjø (T5)

Dette gjelder sikring av arealer for utvidelse av skolen og idrettshall. Det gir i sum en effektiv arealutnyttelse uten vesentlige konflikter.

4.5 Kombinerte formål

Trekanten i Vågsbygd (BA4)

Trekanten er avsatt til bolig/kontor i Vågsbygdplanen. Arealformålet utvides til også å omfatte forretning, dvs næring/kontor, handel og bolig. Området ligger svært gunstig til langs bussmetoen. I Vågsbygdplanen er handelsvirksomheten i sentrale deler av Vågsbygd lokalisert til bydels-senteret, som strekker seg fra Vågsbygd senter til Lumberkrysset. Hensikten er å styrke senteret og redusere kjøring mellom ulike handelsområder. Videreutvikling av forretningsandelen ved Trekanten bygger ikke opp under utviklingen av bydels-senteret.

Strømsheia (BA13)

Deler av området er vist som byggeområde i kommuneplan for 2005-2016. I revidert plan er deler av heia avsatt til kombinert formål- bolig og næring. Toppen på heia, som inneholder fornminner, er beholdt som grønnstruktur. Området ligger sentralt nær planlagt bydelssenter på Rona. Arealet har meget god kollektivdekning. Arealet kan være attraktivt for næringer som ønsker nærhet til flyplassen, samtidig som det har en flott eksponering i forhold til E 18. Området er også attraktivt for boliger. Landskapet ivaretas ved å disponere det høyeste partiet og vestsiden til grønnstruktur. De automatisk fredede gravrøysene ligger innenfor dette området. Det vil bli laget en egen områdeplan for Strømsheia.

4.6 Grav- og urnelunder

Randesund kirkegård, Frikstad (G1)

Utbyggingen berører hensynet til skog, for øvrig ingen konflikter.

4.7 Idrettsanlegg

Rideanlegg Jegersberg (I1)

Et rideanlegg/ridesenter vil være i konflikt med landbruks- og kulturlandskapsinteressene. I perioder vil det trolig medføre økt kjøring og trafikk i området som også er en viktig adkomst til marka. Det vil også kunne vanskeliggjøre en eventuell langsiktig utvidelse av universitetet denne retningen.

4.8 Råstoffutvinning

Krogevann ved E 18 (R1)

Det ligger til rette for rasjonell drift i lang tid med relativt god steinkvalitet. Det viktigste nå er å sikre forekomsten ved å unngå en uheldig arealdisponering. Et eventuelt uttak kan ikke skje før regulert massedeponi i Studedalen er avsluttet. Forholdet til stedlige naturverninteresser, sulfidholdige bergarter, adkomst m.m, bør kunne løses i en reguleringsplanprosess. Den blir avgjørende for hvor mye av området som skal tas med når uttak eventuelt blir aktuelt.

4.9 Småbåthavner og gjestehavn

Hattesteinen (SH3)

Det ligger godt til rette for etablering av småbåthavn i området. Graden av utnyttelse avhenger av hvor langt ut mot Bråbenken båthavna skal strekke seg og hvorvidt det er mulig å flytte seilingsleden til sydvestsiden av Bråbenken. Tilsvarende også for forholdet til Ålegressforekomsten. Dette må avklares som del av reguleringsplan.

Alsvika (SH14)

Utvidelse nordover langs Sildenestangen vil kunne gi ca. 50 standard båtplasser. Området er godt egnet for utvidelse mht. dybdeforhold, vær og vind. Havna ligger i kort gang- og sykkelavstand fra boligområder. Ved utvidelse av havna kan eksisterende infrastruktur og fasiliteter brukes.

Landarealer for opplag og parkering kan være en begrensning. Utfylling i bukta mot syd for å gi økte landarealer ble vurdert i revisjon av kommunedelplan for Flekkerøy. Utvidelse av landarealet i er i konflikt med en ålegresslokalitet og ble derfor ikke foreslått.

Kroodden (SH2)

Ved etablering av ny småbåthavn her vil det være mulighet for 300 plasser. Området ligger gunstig til med hensyn til dybde, men er værhardt. Landarealene er begrensede. Nærheten til regulert opplagshall i Holskogkilen er gunstig mht. opplag.

Området egner seg for utbygging av småbåthavn. Det ligger sentralt i forhold til en eventuell utbygging av Kroodden. Konflikt i forhold til kulturminneinteresser knyttet til Flekkerøy havn søkes løst i forbindelse med regulering gjennom god utforming og eventuell begrensning av størrelsen.

Gjestehavna (SH13)

Området utgjør del av sjøfronten i Østre havn. Sammen med resten av Strandpromenaden har området status som 1. prioritert grøntområde. Eksisterende havn kan utvides ved etablering av flytebrygger/ny pir ytterst. En utvidelse ved at den midlertidige gjestehavn gjøres permanent kan gi inntil ca. 150 nye båtplasser. Området er godt egnet mht. dybdeforhold, men havna er svært vær- og vindutsatt, selv sommerstid. Ved utvidelse kan dagens infrastruktur og fasiliteter benyttes. Behovet for landareal er begrenset, da det ikke er behov for parkering til gjestebåtplasser. Ved utvidelse i form av faste båtplasser må bruk av ordinære parkeringsplasser i byen påregnes.

Utvidelsen er konfliktfylt, sett i forhold til Festningen og Kvadraturen som kulturminne. Stort alternativ kan innebære at Gravanekanalene blir en del av gjestehavna mer enn en "overordnet" sjøveis ferdselsåre. Det er dette alternativet som fører til størst ulempe. Det anbefales ikke av hensyn til de kulturhistoriske interessene og Gravanekanalene som sjøveis ferdselsåre og på tross av fordelene størrelse og lokalisering gir i næringssammenheng og redusert arealforbruk og transportskaping ved den sentrale plasseringen.

Prestvika (SH5)

Etablering av flytebrygger kan gi mulighet for fle-

re båtplasser. Området er godt egnet mht. dybder, men havna er utsatt for vær og vind. Ved utvidelse vil det være mulighet for å optimalisere arealbruken slik at det blir flere båtplasser. Havna ligger sentralt nær boliger, men landarealene er begrensede.

Området har potensial for flere båtplasser, men begrenset landareal. Eventuell forurensning på elvebunnen må kartlegges. Avgrensingen ivaretar landskapshensyn knyttet til Galgeberget og Otra.

Eidsbukta, småbåthavn (SH6)

Eidsbukta ligger sentralt til for store til boligområder på Fagerholt og Justneshalvøya. Strandarealene på nordsida av bukta er regulert til friområde og vil bli opparbeidet som del av utvikling av boligområdene Eidet og Justneshalvøya. Det planlegges stor tilrettelegging. Arealene på sørsida av bukta er også regulert til friområde. Etablering av småbåthavn vil være i konflikt med de mindre badeplassene og friområdene i reguleringsplanen for Eidet. Tapet av disse friområdene må avveies mot behovet for småbåthavner. Samlokalisering av småbåthavn og badeplasser er ikke hensiktsmessig. Utslipp til sjø fra småbåter er ikke forenlig med badeaktivitet. I tillegg kommer risiko mht småbåttrafikk nær badeplass. Reguleringsplan må detaljere avbøtende tiltak i forhold til tilstøtende friområder, strand og areal for bading på nordsida avbukta. Småbåthavn her vil ikke komme i direkte konflikt med biologisk mangfold i sjø, men eventuell påvirkning av biologiske verdier i Gillsvann må avklares i videre planarbeid.

Ålefjærfjorden – sagbrukstomta (SH8)

Småbåthavna kan gi 150 båtplasser på Ålefjær sagbrukstomt. Området har ca. 50 båtplasser i dag. Det er konflikt i forhold til barn og unges bruk av området. Begrensede konsekvenser for øvrig.

Ronsbukta (SH11)

Godkjent reguleringsplan åpner for etablering av ca. 350 standard båtplasser. De ligger bra til med hensyn til dybdeforhold, vær og vind. Havna er ikke utbygd og vurderes til kombinert verksteds- og båthavn. Det kan etableres en båthavn langs sydsiden av kilen med kapasitet på 250-300 standard båtplasser. Adkomst må etableres fra Sømnsveien. Kanalen inn til kilen må opparbeides noe mht. bredde og dybde. Mulig med utvidelse øst-

over mot Rona. Landarealene er begrensende.

Dette er et viktig småbåthavnareal med lite konflikter med nabobebyggelse. Området har begrensede landarealer. Avbøtende tiltak (absorberende oljelenser) monteres for å forhindre spredning av eventuell oljefilm.

Stødden (SH9)

Landarealene på Stødden er avsatt til næringsområde ved sjøen. Sjønære næringsområder er en begrenset ressurs. Småbåthavn vil begrense adkomsten til området fra sjøen. Stødden ligger innerst i Korsvikfjorden, sentralt til for store til boligområder i sentrale deler av Randesund. Det er to eksisterende småbåthavner innerst i fjorden. I tillegg er det regulert utvidelse av en mindre eksisterende småbåthavn ved Knarrevik. Småbåthavn på Stødden vil ikke komme i konflikt med biologisk mangfold i sjø.

Fidjekilen øst (SH12)

Areal avsatt til småbåthavn på kommuneplankartet er relativt beskjedent utvidet i vest og sør i forhold til regulert småbåthavn. Det pågår arbeid med omregulering av Fidjekilen båthavn med sikte på noen flere båtplasser, samtidig som arealet i sør samt Trandleholmen og friområdet i sør sikres og tilrettelegges for bading. Utfylling i sjø til molo, badestrand, plenareal og parkering berører våtmarksområde. Det planlegges to større rørgjennomføringer gjennom molo for å opprettholde vannutskifting i småbåthavna. Omfanget av utvidelsen må avklares gjennom reguleringen.

Konsekvenser av utvidelse av båthavnen, herunder forholdet til naturmangfoldloven, må utredes nærmere i forbindelse med regulering.

4.10 Massedeponi

Kvernhusheia (M1)

Deponiet har potensial som aktivitetsområde etter anleggstiden, og vil tilføre lokalmiljøet noe positivt. Opparbeides som grøntområde, skog og tursti/turvei. Området er avgrenset slik at det ikke kommer i konflikt med kulturminneinteressene.

Ledningedalen (M2)

Ledningsdalen er et stort prosjekt, og kan med fordel deles opp i flere utfyllingstrinn. Det er store

muligheter for å gjøre området til en grønn forbindelse til viktige tur- og rekreasjonsområder for mange innbyggere i denne bydelen. Området kan opparbeides som grøntområde og tursti eller turvei.

4.11 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Havn:

KMV-området (KH1)

Havneflytting er tidligere vedtatt og innarbeidet i kommuneplan for 2005-2016. Utvidelse legges inn nå. Adkomst til havna, forholdet til Xstrata og deres behov, grunnforhold og forurensing må vies spesiell oppmerksomhet i det videre detaljplanarbeidet.

Veier:

Ny havnegate

Formålet med ny havnegate er å begrense trafikken i Vestre Strandgate slik at det kan legges til rette for hinderfri framføring av bussen, redusere barrierevirkning mellom Kvadraturen og Vestre havn/området for sentrumsutvidelse samt å sikre tilstrekkelig veikapasitet for fremtidig byutvikling på Silokaia, Lagmannsholmen, dagens containerhavn og Euroterminalen. Gata er vist tilkoblet dagens E18 / E39 i et toplankryss. Det vurderes i tillegg en direkte tilkobling i tunnel til ny omkjøringsvei. Den er ikke vist på plankartet.

Plan for ny Havnegate må integreres i planer for Euroterminalen, minikvartaler i randsonen, Fergeterminalen, ny rutebilstasjon og omlegging av havnespor for jernbanen. Resultatet vil bli et bysamfunn som fungerer bedre.

Omkjøringsvei Bjørndalssletta

Omkjøringsvei arealsikres i flere alternativ for å møte en mulig trafikkutvikling som overbelaster sentral strekning på E 18/E 39. Østre endepunkt kan ligge ved Varodden eller på Bjørndalssletta.

Veien arealsikres i kommuneplanen og bør avklares nærmere ved videre utredning/utarbeidelse av kommunedelplan.

Forholdet til naboskap, kulturlandskap, støy, rasfare o.a. kan vise seg å være konfliktfylte. Langsikt-

tige hensyn til byutviklingen gjør at naturverninteressene må vike dersom omleggingen viser seg nødvendig.

Omkjøringsvei Varodden

Den samme konklusjonen gjelder for dette alternativet også.

Bro over Otra ved Eg

Alternativet er lagt nord for bebyggelsen ved Påskebjerget i lavest mulig bro slik at Torridalsveien løftes og krysser over. Veien berører ikke bebyggelsen direkte, men støyproblemer fra tunnelen må håndteres. Dersom det bygges kryss mellom omkjøringsveien og Torridalsveien vil det kunne skape god forbindelse til sykehuset via broa. Dette åpner for bedre beredskap og gir mulighet for ringrute med buss Kvadraturen – Lund - Eg. Bro her vil også dekke funksjonen som lokal Bro, jf kommunedelplan for Lund. Også her gjelder at langsiktige samfunnshensyn tilsier at andre hensyn må vike dersom omlegging viser seg nødvendig.

Omkjøringsvei, Ytre ringvei Varodden - Fidjane.

Alternativet, østlig endepunkt ved Fidjane. Omkjøringsveien ligger i tunnel hele strekningen, unntatt endepunktene, samt ved Krossen og kryssing av Otra. Forholdet til naboskap, kulturlandskap, støy, rasfare o.a. kan vise seg å være konfliktfylte, særlig ved Eg og kryssing av Otra. Også her gjelder at langsiktige samfunnshensyn tilsier at andre hensyn må vike dersom omlegging viser seg nødvendig.

Økt veikapasitet ved Rona

Høvågveien utvides til fire felt, Håneskrysset utvides fra halvt til helt kryss og det legges til rette for utvidelse for buss. Utvidelsen av Høvågveien strekker seg fra krysset i Rona til krysset ved Dvergsnesveien. En bredere vei gir nødvendig kapasitet for å møte store utbygginger langs Høvågveien og Dvergsnesveien. Nye kjørefelt kan også anvendes som bussfelt inn mot rundkjøringen på Rona. Utvidelse av krysset på Hånes avlaster lokal vei parallelt med E 18. Utvidelse av vei med ny bro for buss ved Rona gjøres for å skape bedre metroknutepunkt.

Økt veikapasitet med tilrettelegging for buss forutsettes arealsikret i reguleringsplan med krav

om delvis gjennomføring. Nødvendige støyhensyn må ivaretas. I forhold til de positive miljø- og samfunnsfordelene som oppnås, er andre konsekvenser relativt beskjedne.

Setesdalsveien utvidet til fire felt

Gjelder strekningen Gartnerløkka-Krossen, ivaretar trafikkøkning eller fremkommelighet for buss. Hensynet til Egelunden, barrierevirkning, støy, verneverdier og naboskap er en utfordring. Trafikkutvikling og mulighet for omdirigering av trafikk fra Tinnheia til E 39 og fra Vennesla til Torridalsveien, bør vurderes. Det bør også trafiksikkerhet og utslipp. Reguleringsplan skal utarbeides.

Alternativ adkomstvei til Kjevik

Det er svært viktig for hele Sørlandet at adkomstveien til Kjevik har en tilfredsstillende standard, og at den realiseres fort. Det sikres derfor en alternativ trasé i tilknytning til boligområdet Hamrevann (B34), der veien er ny adkomstvei til Kjevik, men også lokalvei for boligområdet.

Påvirkningen på miljøet ansees som akseptable fordi arealet traséen ligger i er avsatt til utbygging. I tillegg vil samfunnsnyttene av veien være høy. Fordelen med alternativ adkomstvei til Kjevik er at den kan realiseres i forbindelse med utbygging av området Hamrevann. Den største ulempen er at veilengden til Kjevik vil øke med ca. 3,7 km fra vest og ca. 0,9 km fra øst, i forhold til adkomst fra sør gjennom tunnel under Moneheia og ny bro over Tovdalselva. Videre planlegging må avklare hvilket av alternativene som skal velges.

Kjosdalen gang- og sykkelvei

Ny gang- og sykkelveiforbindelse gir Bråvannsområdet et bedre gang- og sykkeltilbud mot Vågsbygdsenter og byen. Konflikter vil være knyttet til kryssingen av kulturlandskapet i Kjosdalen. Stigningsforholdene vil være en ulempe.

Kyststi

Kyststien ble første gang vist i kommuneplan av 2005-2016. Den ble ikke tegnet inn på Flekkerøya. I kommuneplanen er kyststien nå lagt inn der også. For øvrig er det gjort noen små justeringer. Kyststien utredes som strategi, og ikke i forhold til lokale konsekvenser, som vil være svært varierende.

ende fra område til område.

Kyststien gir allmennheten tilgang til små og store friluftsområder i strandsonen. Konfliktgraden for ulike deler av traseen varierer. Konfliktene er lokale og i hovedsak knyttet til privat bruk av arealer. De må avklares i forbindelse med detaljplanlegging av de enkelte strekningene.

4.12 Forsvaret

Ved Kjevik har forsvarets skolesenter fått endret formål fra tidligere uspesifisert bebyggelse til kombinerte militære formål. Øvingsfeltet var LNF-område med betegnelsen restriksjonsområde for svarsanlegg. Nå er det gitt betegnelsen skytefelt/øvingsområde, deler med hensynssone støy. Ut fra dette er det ikke nødvendig med nærmere konsekvensvurdering.

4.13 Områder for spredt bosetting

Områdene endres fra kystsonenplanens lokalmiljø med bevaringsverdi til spredt bosetting i LNF-område. Formelt sett er lokalmiljøene et byggeområde i gjeldende plan. Endringen innebærer en innskrenking i forhold til gjeldende plan (kommunedelplan for kystsonen), og skal ikke konsekvensutredes. .

4.14 Samlet vurdering

Hovedprinsippene fra de siste kommuneplanene gjelder fortsatt:

”Arealforbruket og transportbehovet begrenses gjennom byutvikling og fortetting i sentrale bystrøk kombinert med en videre forsiktig og konsentrert feltutbygging i nye områder. Det skal søkes en høy utnyttelse i utbyggingsområdene, i og rundt bydels- og områdesentrene og langs bussmetroaksen og i knutepunkt. Nye utbyggingsområder skal lokaliseres og tilrettelegges for bussbruk og et sammenhengende gang- og sykkelveinett. Markagrensen er opprettholdt, men det er gjort en del endringer. Markaområdet, vist med hensynssone friluftsliv, er redusert enkelte steder til fordel for utbyggingsinteressene og for å gi en markagrense som er robust over tid. Andre steder er marka utvidet. Befolkningen skal ha lett tilgang til grønnstrukturen og kunne bevege seg fra eget boligområde ut i friområde, langs kysten og fra sjø til hei”.

I et langsiktig bærekraftperspektiv må disse prin-

sippene fortsatt sies å være til fordel for miljø og samfunn, ikke minst i forhold til senere generasjoner som skal overta byen og utvikle den videre.

I lys av befolkningsveksten og kommunens identitet som kyst- og skjærgårdsby, er det et stort behov for flere småbåtplasser. Det har vist seg svært vanskelig uten å komme i konflikt med bl.a friluftsliv-sinteressene. I sum må forslaget vurderes som et akseptabelt kompromiss med konsekvenser som kan håndteres i detaljplanleggingen.

Hovedendringene i denne planen for 2011 – 2022 kommenteres i det følgende ut fra planprogrammet og hovedutfordringene i arealdelens kapitel 1. Strandsone- og hyttepolitikken er fortsatt foreslått restriktiv av hensyn til allmennhetens interesser og er derfor eksempler på tema som ikke vurderes. Det samme gjelder prinsippet om samordnet areal- og transportsystem og sikring av grønnsstruktur.

Temaet risiko og sårbarhet er ikke nytt, men er behandlet langt mer inngående enn tidligere. Det samme gjelder universell utforming som også er med i konsekvensutredningen.



Omkjøringsvei planlegges for å avlaste E 18/E 39 på strekningen Narvika (bildet) - Eigevannsveien ved Hellemyr.

Nytt i kommuneplanen 2011 – 2022	Konsekvenser av forslaget	
	Miljø	Samfunn
Fokus på prognoserte fremtidige klimaendringer og konsekvenser.	Positivt Følges opp i prosjekt "Framtidens byer" som er en videreutvikling av "Miljøbyen Kristiansand"	
Fokus på redusert transport øst – vest. 2 boligfelt i vest (Kroodden og Ravneheia) og 1 større utbyggingsområde i øst (Hamrevann) er nye. I tillegg er det lagt inn en del mindre boligområder.	Fordelene er større enn ulempene. Områdene må også ses i sammenheng med målet om å styrke kollektivgrunnlaget.	
Næring er skilt ut som eget for- mål, kontorformål har fått økt fokus og 3 næringsareal er foreslått nær hovedveisystemet/ metroaksen.	Negativt for 1 område i øst ut fra hensynet til kulturminner og jordvern	Positivt ut fra målene om vekst og verdiskapning, levekår og livskvalitet.
	Samlet oppfattes forslaget som positivt dersom områdene i øst reserveres som langsiktige reserver for hjørnesteinsbedrifter og store enheter med landsdels- og eksportkarakter.	
Det avsettes areal til en mulig ny stamvei (omkjøringsvei)	Positivt: trafikken lenger vekk Negativt: legger til rette for mer trafikk.	Positivt ved at muligheten for ny stamvei sikres i fall trafikkutviklingen går mot målsettingen.
Arealplanen er mer detaljert og nøyaktig enn tidligere. Bl.a. er også offentlig og privat tjenesteyting vist.	Positivt ved at konsekvenser for berørte interesser blir synliggjort bedre, medvirkning og debatt stimuleres. Negativt ved at planens hovedgrep og styringsprinsipper forsvinner i detaljfokusering.	
Fortettingspolitikken er mer nyanisert. 21 bomiljø er foreslått bevart.	Positivt	
Ulike hensynssoner er tatt i bruk for å fremheve særlige interesser og verdier som bør ivaretas.	Positivt	
Småbåthavner Utvidelse av 5 eksisterende småbåthavner (ca. 1000 plasser) og etablering av 6 nye (ca. 1000 plasser)	Positivt for friluftsliv og nærmiljø. Noen mindre hensyn bør kunne ivaretas ved detaljplanleggingen. Det gjelder f.eks begrenset landareal, nærliggende friområder o.a.	Positivt. Behovet for flere småbåtplasser er stort. Torsvika er forbundet med usikkerhet i forhold til næringshavna i Kongsgårdbukta.

Samlede konsekvenser er vurdert i forhold til tema

Grønnstruktur og friluftsliv.

Ekspansjon av utbyggingsområder endrer områder med viktig grønnstruktur til utbyggingsformål. Dette medfører at markagrensen flyttes og friluftsområder reduseres. Utbyggingsområdene Ravneheia, Hamrevann, Borheia ligger innenfor det som var marka i kommuneplan 2005-2016. Også Kroodden er viktig for friluftslivet. Planforlaget omdisponerer i tillegg viktige lokale grøntområder, bl.a Kopperveien og Østre ringvei. Den lokale virkningen/ulempen er nok større på enkeltlokalitetene enn i sum. Friluftshensynene ivaretas ved at det opprettes grøntkorridorer gjennom de nye utbyggingsområdene.

Landskap

Flere av de nye utbyggingsområdene ligger eksponert i landskapet og/eller har et krevende terreng med hensyn til landskapstilpasning. Bestemmelser og retningslinjer om estetikk skal sikre at landskapshensynene ivaretas ved detaljplanlegging og utbygging.

Naturvern og biologisk mangfold:

De nye utbyggingsområdene er lokalisert i områder uten store konflikter i forhold til biologiske mangfold. Det er registrert rødlistearter innenfor nye utbyggingsområder på Kroodden, Ravneheia, Borheia, Eg, Strømsheia, Ødegård, Krogevann og Fidjekilen. Kommuneplanens retningslinjer om biologisk mangfold skal sikre at viktige forekomster innenfor utbyggingsområdene skal ivaretas i detaljplanlegging.

Nye småbåthavner er lokalisert til områder med liten konflikt med biologisk mangfold i sjø (viktige ålegressforekomster). Kommuneplanens retningslinjer om biologisk mangfold skal sikre at viktige forekomster innenfor utbyggingsområdene skal ivaretas i detaljplanlegging.

Kulturminner (på land og i sjø)

Det er registrert nyere tids kulturminner og/eller fornminner innenfor utbyggingsområdene på Kroodden, Eg, Sødal, Jegersberg, Strømsheia og Hamrevann, Randesund kirkegård, massedeponiene Kvernhusheia, Ledningedalen, og veitutvidel-

sene ved Varodden, Rona og Setesdalsveien.

Kulturminnene må ivaretas i den videre planleggingen.

Landbruk og kulturlandskap

Planforlaget berører i liten grad jordbruksarealer og kulturlandskap.

Barn og unges interesser

Skolene bruker i dag deler av de nye utbyggingsområdene Kroodden, Borheia, Barka, Østre ringvei 77 og Hamrevann til uteaktiviteter og undervisning. Erstatningsarealer jf RPR for barn og unge må ivaretas ved regulering.

Universell utforming

Forutsettes ivaretatt innenfor alle utbyggingsområder.

Kommunal økonomi

Kristiansand kommune har som politikk at det ved større utbygginger forutsettes inngåelse av utbyggingsavtale som regulerer ansvarsfordelingen mellom utbyggere og kommunen mht opparbeidelse og drift.

Lokalisering av nye boliger i områder med god kapasitet på kommunal infrastruktur som bl.a skole, barnehage og hovedanlegg for vann- og avløp, vil slå positivt ut for den kommunens økonomi. Utbygginger som straks krever kommunale investeringer, vil i en periode medføre økte utgifter for kommunen. Kostnader og framdrift må innarbeides i handlingsprogram og utbyggingsprogram.

Naboskap

Forhold til omkringliggende eiendommer forutsettes løst i hver enkelt reguleringsplan. Omdisponering av deler av næringsarealer.

Samordnet areal- og transportplanlegging, trafikk-generering og arealforbruk

Prinsippet om samordnet areal- og transportsystem og sikring av grønnstruktur er overordnet all arealplanlegging i kommunen. Dette grepet er i all hovedsak ivaretatt i planforslaget. Planforslag åpner for nye utbyggingsområder i Tveit i ulike alternativer. En slik utbygging er ikke i samsvar med kommuneplanens overordna prinsipp. Dette må

avveies mot ønske om videre utvikling av lokalsamfunnet.

plan- eller reguleringsplanprosess.

Risiko og sårbarhet.

Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Konkrete utfordringer knyttet til forurensing i grunnen.

Konklusjon:

Planforslagets detaljeringsgrad og nøyaktighet har ført til større engasjement enn vanlig ved revisjon av kommuneplanen. Under den første høringen kom det inn ca. 340 uttalelser og ved andre høring ca. 180 uttalelser. Samlet vurdert må konsekvensene oppfattes som positive både med hensyn til prosess og innhold. For administrasjonen fører det til en stor utfordring når det gjelder ressursinnsatsen. Samlet sett bør denne kommuneplanrevisjonen være akseptabel vurdert ut fra de overordnede målsettingene. Den fører videre prinsippene fra "miljøbyperioden". Fortsettelsen fanges opp i prosjekt "Framtidens byer" og er svært viktige for byens miljømessige og bærekraftige utvikling. Konsekvensene bør være mer intensiv arealbruk, mindre byspredning og redusert transport. Dette kan igjen føre til bedre busstilbud, mer effektiv utnyttelse av infrastruktur og vekst i Kvadraturen, bydelssentrene og områdesentrene.

For å unngå uønskede konsekvenser i forhold til disse målsettingene, er det nødvendig med en styring også av arealer til næringsformål. Tidligere utredninger har registrert at kommunen enda har et betydelig arealpotensial for næringsutvikling. For å motvirke for stor spredning av arbeidsplasser (økt bilbruk), stimulere til næringsutvikling sentralt og langs metroaksen samt balansere arbeidsplassutviklingen øst – vest, er næringsareal og tjenesteyting skjønnsmessig dimensjonert som foreslått.

Av og til kan de konkrete og detaljerte konsekvensene av arealdisponeringer først bli avklart når detaljplan blir utarbeidet. Selv om nye forslag til arealbruk blir vurdert i kommuneplanen, fritar det ikke nødvendigvis utredningsplikten når reguleringsplan skal utarbeides, eventuelt kommunedelplaner. Dette styres detaljert i forskrift om konsekvensutredninger. Eksempler er eventuell framtidig omkjøringsvei eller råstoffuttak som må finne sin endelige utforming i kommunedel-





5. Videre oppfølging av planen

Kommuneplanbestemmelsene fastsetter at det er krav at områder reguleres før tiltak gjennomføres. Bestemmelsene og hensynsone angir en del konkrete områder hvor det skal utarbeides områdereguleringsplan. Områdeplaner og kommunedelplaner skal i prinsippet utarbeides av kommunen. Planbehov, planform og prioritering av planoppgaver avklares i kommunal planstrategi som utarbeides en gang hver kommuneplanperiode og i det årlige handlingsprogrammet.

Kommunale planoppgaver:

- Kommunedelplan for Kvadraturen og Vesterhavn, under arbeid
- Marvikssletta - områdeplan, under arbeid
- Gjestehavna - områdeplan, under arbeid
- Kroodden - områdeplan, under arbeid
- Ny containerhavn - områdeplan, ansvarlig Kristiansand havn, under arbeid

- Fyrtårnprosjekt for klimavennlig byområde
- Hamrevann - kommunedelplan.
- Strømsheia - områdeplan
- Randøyane - områdeplan
- Ødegård - områdeplan
- Oppfølging av hinderfri framføring av buss på grunnlinja og hovednett for gang- og sykkelvei.
- Omkjøringsvei avklaring av trasé.
- Ny vei til Kjevik avklaring
- Revisjon av eldre reguleringsplaner. Det er behov for revisjon av en del eldre reguleringsplaner som er mangelfulle og derfor ikke egnet som styringsverktøy.

6. Nye arealformål

Forhold til kommuneplanen 2005 – 2016

Kommuneplanens arealdel er mer detaljert enn tidligere kommuneplaner. Nøyaktigheten i avgrensning av arealformål er større og har ført til at enkelte areal som tidligere var byggeområde er LNF-områder i ny plan og omvendt. Markagrensa er gjennomgått på nytt og justert flere steder. Det innebærer at enkelte areal som var byggeområder eller LNF-områder i forrige kommuneplan nå er innlemmet i marka. Andre steder er tilsvarende arealer tatt ut av markaområdet og innlemmet i bebyggelse og anlegg eller i LNF-område.

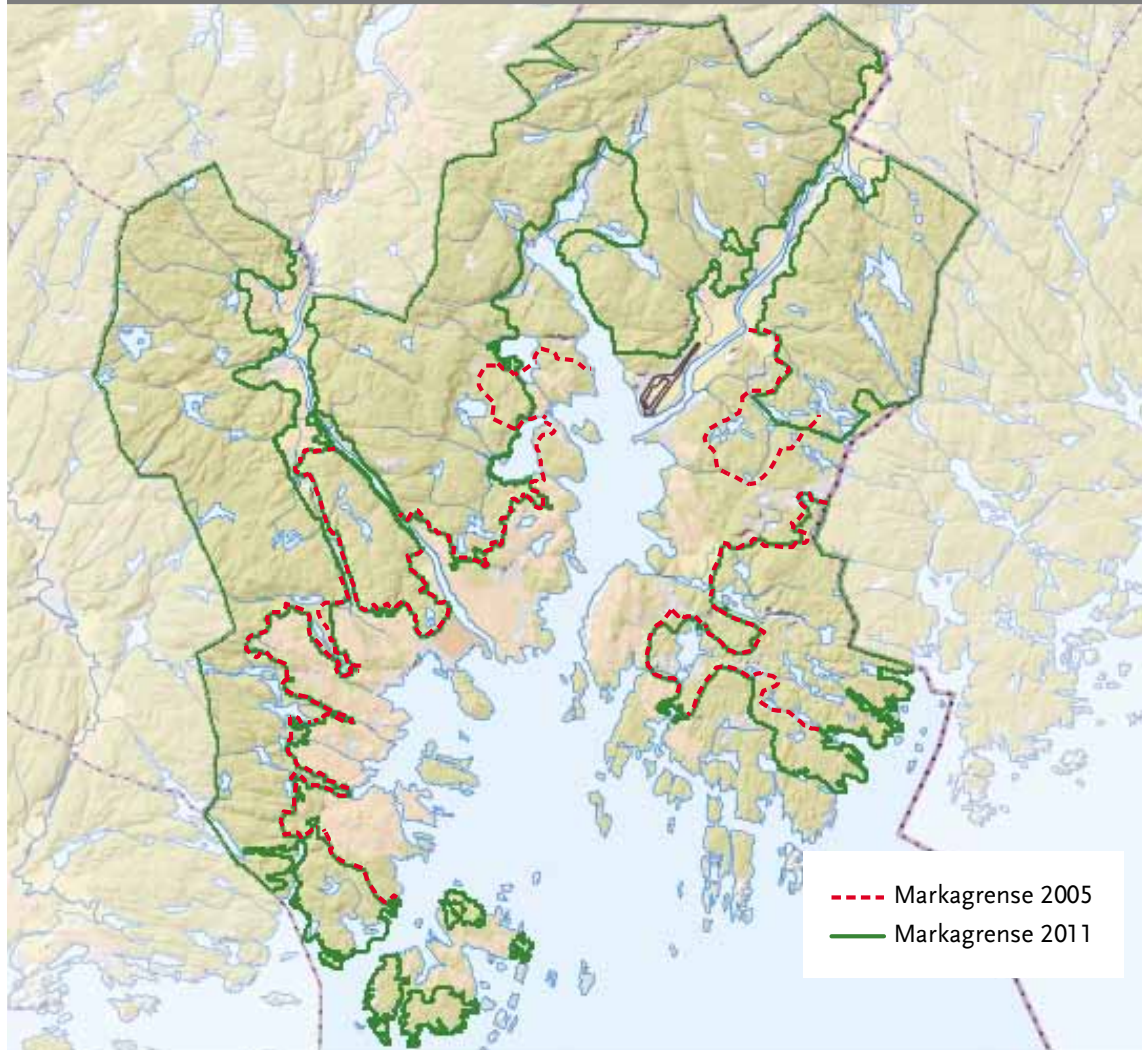
Forhold til eldre kommunedelplaner

De fleste kommunedelplanene oppheves og inngår nå i kommuneplanens arealdel. Avgrensingen av arealformålene er flere steder justert i samsvar med gjeldende reguleringsplaner og eiendomsgrenser og er derfor forskjellig fra kommunedelplanenes arealavgrensinger.

Endringer i forhold til Kystsoneplanen

- Det er foretatt mindre justeringer i samsvar med gjeldende reguleringsplaner og eiendomsgrenser.
- Flere av kystsoneplanens "Lokalmiljø med bevaringsverdi" er endret til LNF-område. I deler av områdene Ådnevik, Eftevåg, Romstøl, Kvarenes, Sodefjed, Buane, Stangenes, Randøyane, Indre Kalvøya og Brattholmen ved Torsøya åpnes det for påbygg og tilbygg av eksisterende på bebyggelse (formål spredt bolig-, fritids- og ervervsbebyggelse). Det åpnes for nye boliger på Stangenes, Sodefjed og Grønnevoll som dispensasjon forutsatt at Miljøverndepartementet stadfester Kristiansand kommunes vedtak av reguleringsplan for Kongshavn, mht fylkeskommunens innsigelse vedrørende trafiksikkerhet.
- Lokalmiljø med bevaringsverdi på deler av Trollneset, Vrånes, Ødegård, Voie, Sumatra og deler av Møvik er endret til LNF eller Grønnstruktur.

MARKAGRENSE



- Lokalmiljø med bevaringsverdi ved Kirkevik, Tømmerstø, Dvergsnestangen, og deler av Randøyane er endret til bebyggelse og anlegg.
- Lokalmiljø med bevaringsverdi på Torsøya, deler av Randøyane, Ytre Kalvøya, Knarreik, Bredalsholmen og Holskogen er endret i samsvar med reguleringsplan.
- Del av grøntområde på Buane er endret til bebyggelse og anlegg i samsvar med gjeldende reguleringsplan.
- Bolig/fritidsbebyggelse på holme i Kvarenesfjorden og Ringane er endret til LNF-område.
- Fritidsbebyggelse er endret til bebyggelse og anlegg for alle områder med unntak av Paulen.
- Næringsområdet i Lindebøskauen, som er regulert til bolig, er endret til tjenesteyting.
- Området ved Krageviga, avsatt til LNF-område med spesielle naturvern- og friluftsinnteresser i Flekkerøyplanen og som er regulert til offentlig formål, er avsatt som tjenesteyting.

Endringer i forhold til Flekkerøyplanen

- Det er foretatt mindre justeringer i samsvar med gjeldende reguleringsplaner og eiendomsgrenser.

Endringer i forhold til Vågsbygdplanen

- Det er foretatt mindre justeringer i samsvar med gjeldende reguleringsplaner og eiendomsgrenser.
- Kommunepånen er oppdatert i samsvar med revidert kommunedelplan for Lumberområdet. Det er gjort en mindre justering i avgrensning av friområde ved Jaktodden.

- Del av Vågsbygd idrettsplass er endret til tjenesteyting.
- Det er lagt inn ny trase Vågsbygdveien.
- Bolig for bostedsløse ved Vågsbygd kirke er endret fra park til tjenesteyting.
- Trekanten er endret fra bolig/kontor til bolig/kontor/forretning.

Endringer i forhold til Lundsplanen

- Justeringer i forhold til gjeldende reguleringsplaner og eiendomsgrenser.
- Jegersberg gård - området som var hvitt i Lundsplanen er lagt inn som idrettsanlegg/ridehall. Arealet mot øst som var avsatt som friområde i Lundsplanen er endret til tjenesteyting.
- Regulert friområde ved Østre ringvei som var hvitt i Lundsplanen er gitt arealformål Grønstruktur og bebyggelse og anlegg.

Områder der kommuneplanen gjelder foran gjeldende reguleringsplaner

Tidligere hovedgrep i kommuneplanens arealdel om at eldre reguleringsplaner gjelder foran kommuneplanen opprettholdes med konkret angitte unntak. Disse framgår av kommuneplanbestemmelsene. Endring av reguleringsplanene må skje i egen planprosess.

I mars 2005 havarete tankskipet
"Fjord Champion" i skjærgården
utenfor Kristiansand. Alvorlig oljesøl
ble unngått til alt hell. Foto: Kjartan
Bjelland, Fædrelandsvennen.



Samfunnssikkerhet og beredskap

(Sammendrag av Rapport om risikovurdering og samfunnssikkerhet i Kristiansand – overordnet nivå – 2009.)

Kristiansand kommune som samfunn er daglig utsatt for små og store farer. Av og til resulterer de i uønskede hendelser. De kan være naturrelaterte som følge av ras, flom, vind eller nedbør. De kan også oppstå som følge av innbyggeres egne handlinger som kriminalitet, forurensning og brann. Stans eller svikt i samfunnets infrastruktur og viktige samfunnsfunksjoner er også en risiko. Det kan være fly-, tog-, bil- og skipsulykker eller forsyningssvikt knyttet til strøm, IKT, vann, avløp, mat eller medisiner.

Samfunnet må kunne fungere i det daglige på tross av slike farer. For å holde lavest mulig risiko for at en uønsket hendelse skjer, kan det settes inn tiltak på to fronter:

1. **Hindre at en uønsket hendelse i det hele tatt inntreffer.**
Ved å sette inn forebyggende tiltak, kan farefulle hendelser avverges, og samlet sett reduserer man med det sannsynligheten for at hendelsen inntreffer.
Eksempel: Brannvesenets forebyggende arbeid med pipefeiling og elektrisitetsleverandørens kontroll av elektriske anlegg, er eksempler på tiltak som bidrar til å hindre at en brann kan oppstå.
2. **Redusere konsekvensene dersom en uønsket hendelse likevel inntreffer.**
Når en uønsket hendelse likevel inntreffer selv om forebygging er forsøkt, kan en ved hjelp av målrettede tiltak forsøke å minimalisere konsekvensene.
Eksempel: Innstallering av sprinkleranlegg, holde brannøvelser og sørge for at brannvesenet har nok ressurser og høy beredskap, kan bidra til at vi i en brann unngår tap av menneskeliv eller at en bygning blir totalt ødelagt.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

I lov om kommunal beredskapsplikt, sivile beskyttelsestiltak og sivilforsvaret § 15a står:

”Kommunen plikter å kartlegge hvilke uønskede hendelser som kan inntreffe i kommunen, vurdere sannsynligheten for at disse hendelsene inntreffer og

hvordan de i så fall kan påvirke kommunen. Resultatet av dette arbeidet skal vurderes og sammenstilles i en helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse.

Risiko- og sårbarhetsanalysen skal legges til grunn for kommunens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap, herunder ved utarbeiding av planer etter lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen)...”

Kristiansand kommune har utarbeidet en slik risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som loven krever for samfunnssikkerhet. Denne tar for seg en rekke hendelser som kan medføre større tap av menneskelige og materielle verdier, samt miljøet. Disse uønskede hendelsene er alt fra katastrofer til mindre fenomener som kan forårsake skade for mange eller over lang tid.

Kommunens ROS-analyse vurderes på overordnet samfunnsnivå og ikke på individnivå. For eksempel kan risikoen ved et strømbrydd være mye større for Kristiansand kommune som helhet enn for en enkeltperson, mens risikoen ved en bilulykke som regel er større for enkeltpersoner enn for kommunen. ROS-analyser er skjønnsmessige og de gir et bilde av hva risikoen ble vurdert til på analysetidspunktet.

Vurderingen

I analysene er den vurderte risikoen delt inn i farger ut fra konsekvens og sannsynlighet. Vurderinger av grad av sannsynlighet og mulige konsekvenser er angitt i tallverdier:

- **Grønn:** Risiko er lav og akseptabel uten ytterligere tiltak (åpenbare tiltak bør vurderes)
- **Gul:** Risiko er moderat og akseptabel, men det bør vurderes nye risikoreduserende tiltak
- **Rød:** Risiko er høy, det må iverksettes risikoreduserende tiltak.

Sannsynlighet

(hvor ofte en hendelse trolig inntreffer):

Lite sannsynlig ①-②-③-④ Meget sannsynlig

Konsekvenser

(mulige følger av uønsket hendelse):

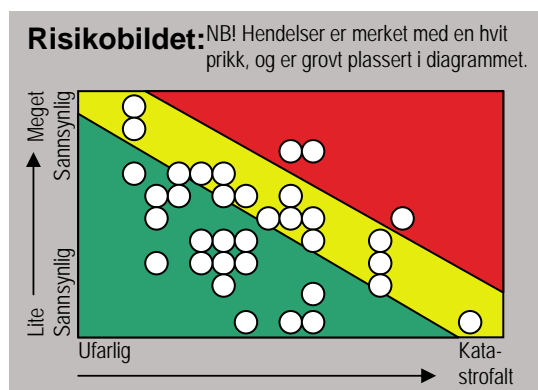
Ufarlig ①-②-③-④-⑤ Katastrofalt

Under følger et sammendrag av de funn som er gjort i kommunens overordnede ROS-analyse. Beskrivelsene for de ulike hendelser er forenklet. For full oversikt henvises det til ROS-analysen i sin helhet. Der hvor risikoen ikke anses som lav, er det beskrevet hvilke tiltak kommunen kan sette i verk for å redusere risikoen.

Risikobildet

Generelt sett anses risikobildet i Kristiansand som akseptabelt. Ingen av de analyserte hendelser gir samtidig både store konsekvenser og høy sannsynlighet for å inntreffe. Tre uønskede hendelser er likevel vurdert til å være slik at risikoen er for høy. De er plassert i det røde området Og det må settes inn tiltak for å redusere risikoen. Det gjelder pandemi, stormflo som følge av klimaendringer og fjellskred.

Det er en rekke hendelser hvor risikoen er vurdert som akseptabel, men hvor en med fordel kan sette inn tiltak for å redusere risiko ytterligere. Spesielt gjelder dette der hvor det finnes enkle og lite ressurskrevende tiltak. Disse hendelsene er vist i det gule området.



Flertallet av de uønskede hendelsene ligger i det grønne området. Risikoen anses her i utgangspunktet akseptabelt uten krav om tiltak. Men

åpenbare tiltak som kan redusere risiko bør selv-sagt iverksettes her også, dersom det finnes enkle og lite ressurskrevende løsninger.

Naturrelaterte uønskede hendelser

Skred:

Fjellskred:

Vurdert risiko: ■

Sannsynlighet: ③ Konsekvenser: ③

Jordskred:

Vurdert risiko: ■

Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ③

Kvikkleireskred:

Vurdert risiko: ■

Sannsynlighet: ① Konsekvenser: ③

Skred kan utløses i både fjell, løsmasser og snø og kan være svært farlig. Både rassikring og areal- og byggforvaltning kan bidra til å forebygge ras. Risikoen er vurdert som moderat til høy.

Tiltak i kommunen: Utarbeidelse av temakart og detaljkartlegging og sikring av rasområder.

Skadeflom:

5-10 års flom:

Vurdert risiko: ■

Sannsynlighet: ③ Konsekvenser: ②

50-100 års flom:

Vurdert risiko: ■

Sannsynlighet: ① Konsekvenser: ③

Oversvømmelser fra hav, vassdrag eller nedbør inntreffer ofte, og kan føre til større materielle skader på eiendom og verdier og kan ødelegge infrastruktur. Flom av kort varighet i et mindre område, gir andre konsekvenser enn flom i et vassdrag. Overvannssystemer og beredskapstiltak hindrer vanligvis at hendelsen gir store konsekvenser. Grundig planlegging av vann- og avløpssystemer og god arealforvaltningen reduserer risikoen.

Storm og orkan:

Vurdert risiko: ■

Sannsynlighet: ③ Konsekvenser: ②

Vi har i dag ekstremvind jevnlig i Norge. Samfunnet har flere beredskapsressurser å sette inn. Hendelsen kan ikke forebygges direkte, men kan ofte forutsees flere dager i forveien gjennom værvarsel. Dette gjør muligheten for å sette inn skadebegrensende tiltak gode. Klimaendringer vil kunne føre til at ekstremvind vil øke både i frekvens og omfang i framtida.

Tiltak i kommunen: Informasjon til publikum, økte krav til infrastruktur og bygg pga klimaendringer. Ved anleggelse av nye småbåthavner skal risiko for sterk vind vurderes.

Stormflo:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ③ Konsekvenser: ②

Klimaendringer med havnivåstigning og mer ekstremvær, kan gi rekordhøye nivåer av stormflo de neste 50 til 100 år. Tall fra juni 2009 fra DSBs havnivåstigningsrapport, viser at 100 års stormflo i 2100 kan bli 208 cm over dagens normalvannstand (kote 0 i landbaserte kart). Bølger og lokale variasjoner (f. eks i grunne farvann og i elveosser) kommer i tillegg. Det er primært bygg og infrastruktur i strandlinja som rammes.

Tiltak i kommunen: Informasjon til publikum, økte krav til infrastruktur og bygg pga klimaendringer. Etablering av bestemmelser for minimum byggehøyder over havet i kommunen. Flomsikringstiltak og beredskapsplaner.

Stort snøfall:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ③ Konsekvenser: ②

Vi har etter flere store snøfall i kommunen de siste år, sett at dette påvirker samfunnet kraftig. Gjennom gode beredskapsløsninger er risikoen nå blitt redusert, slik at den anses som akseptabel. Men frekvens og konsekvenser kan bli større på sikt om nedbørsnivået endres som følge klimaendringer.

Alvorlig sykdom pga radonforekomst i bygg:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ④ Konsekvenser: ②

Stråling fra radongass i bygg som mennesker oppholder seg i, er aktuelt i hele kommunen. Dette viser de målinger kommunen har tilgang til fra ulike typer bygg. Det er statistisk sett mulig at ett eller flere dødsfall årlig i Kristiansand, kan relateres til radon. Ifølge statens strålevern er gjennomsnittsverdi for en bolig i Kristiansand 167 bq/m³, mens ny anbefalt grense nå er på 100 bq/m³. 45% av målte boliger er over dette nivået. 9% av boligene ligger over den øvre grenseverdi på 200bq/m³, der en anser at tiltak må iverksettes. Risikoen anses som alvorlig, men moderat ift denne analysen.

Tiltak i kommunen: Å sikre egen bolig mot radon påhviler den enkelte huseier. Kommunen kan bidra med informasjon til publikum med anbefaling om å kartlegge og utbedre forekomst av radon i egen bolig. Kommunen må også sikre at egne bygg ikke er eksponert for radon over grenseverdiene.

Forurensning:

Forurensning i grunn:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ③ Konsekvenser: ②

Det er god oversikt over helse og miljøfarlige stoffer i grunnen i store deler av kommunen, og der er enkelt å sette inn adekvate tiltak. Hendelsen gir vanligvis mindre konsekvenser. Ytterligere kartlegging i områder en ikke har oversikt over kan bidra til å redusere risiko ytterligere.

Akutt forurensning:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ③

Plutselig og ikke tillatt forurensning i grunn, vann eller luft, kan gi store miljøkonsekvenser. Bestemmelser om dette forvaltes strengt, og beredskapen er organisert både på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Med ny slepebåtkapasitet i 2009, er risikoen nå redusert på sjø lokalt i området.

Radioaktivt nedfall:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ① Konsekvenser: ⑤

Hendelsen omhandler utslipp med radioaktive materialer fra anlegg eller transportmiddel som følge av ulykke eller terrorhandling. Dette er primært aktuelt ved hendelser i nærliggende land. Konsekvenser kan bli katastrofale for hele kommunen. I et absolutt verstefallsscenario må hele kommunen evakueres for kortere eller lengre tid. Sannsynligheten for at hendelsen inntreffer anses som svært liten.

Tiltak i kommunen: Beredskapsplaner for hendelsen, herunder evakuering av befolkningen må være utarbeidet.

Kritisk infrastruktur og viktige samfunnsfunksjoner:

Dambrudd:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ① Konsekvenser: ④

Kommunens dammer lokalt har lite skadepotensiale ved brudd. Høy vannstand i Otra kan bli konsekvensen ved brudd på dammer i Setesdal. Her vil flom langs Otra kunne gi store materielle ødeleggelser. Krav til damsikring er høye, men enkle tiltak kan redusere risikoen ytterligere.

Tiltak i kommunen: Vurdere varslings- og automatiske styringssystemer for noen av kommunens dammer. Kommunen kan med fordel samordne planverk med eksterne aktører med hensyn til evakueringskapasitet.

Stor samferdselsulykke:

Biltrafikkulykke, mange skadde:
Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ③ Konsekvenser: ③

Større fly- tog- eller skipsulykke:
Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ④

Store ulykker med fly, båt, skip eller bil, inntreffer sjelden, men konsekvenser kan bli svært store med mange skadde eller døde. Hendelsen kan aldri utelukkes fullstendig, siden hovedsamferdsårer går gjennom kommunen for alle disse transportveiene.

Tiltak i kommunen: Risikoen kan for kommunen først og fremst reduseres gjennom arealplanlegging og ved å styrke beredskap gjennom øvelser.

Langvarig strømbrudd:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ②

Langvarig strømbrudd skjer svært sjelden i Kristiansand, og nye tilførselslinjer vil kunne redusere frekvensen ytterligere. Konsekvenser for publikum og næringslivet kan i ekstreme tilfeller utgjøre en fare. Sykehuset, og de sykehjem som er mest utsatt for strømbrudd, har mulighet for aggregatilkobling. Det er gjennomført en ROS-analyse på detaljnivå for hendelsen i 2008. Det finnes beredskapsressurser og planverk dersom hendelsen oppstår.

Svikt i kommunikasjonssystemer:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ②

Sammenbrudd i IT- og telefonisystemer kan ramme viktige samfunnsfunksjoner hardt. Nødstrøm til viktig utstyr for å opprettholde kapasitet er etablert i kommunen og i mange eksterne virksomheter. Men kapasiteten er ofte begrenset, og er ofte basert på batterier. Konsekvenser utgjør en viss fare primært når hendelsen vedvarer over tid.

Svikt i avløpssystemet:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ②

Kun mindre og lokale utslipp er vanligvis konsekvensen ved svikt. Det er mindre sannsynlig at hendelsen inntreffer. Hovedproblemet med en slik hendelse er at drikkevannssystemer ofte ligger i tilknytning til avløpssystemer, med potensiale for forurensning. Aktsomhet er derfor påkrevd.

Svikt i vannforsyningen:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ③

Forurensning av drikkevann i et større område, eller teknisk svikt, inntreffer sjelden, men kan gi store konsekvenser for liv og helse om det skjer. Kvalitetssystemer for drikkevann i kommunen holder et høyt beredskapsnivå i forhold til dette. Erfaringer fra hendelser både lokalt og i deler av landet, tilsier at risikoen ikke er ubetydelig, men den anses som likevel som akseptabel.

Tiltak i kommunen: Beredskapsplaner og informasjonsrutiner må gjennomgås og samordnes jevnlig.

Svikt i matforsyningen:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ① Konsekvenser: ②

Svikt i produksjon eller logistikk av mat kan gi konsekvenser for liv/helse. Men det anses lite trolig at hendelsen oppstår.

Svikt i medisinforsyningen:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ③ Konsekvenser: ②

Mangel på enkelte viktige medikamenter kan under gitte forutsetninger oppstå, og vi har sett eksempler på dette lokalt.

Tiltak i kommunen: Sykehjemmene kan med fordel ha små forhåndslagre av spesielt viktige medisiner.

Virksomhetsrelaterte hendelser:

Støy:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ④ Konsekvenser: ②

Situasjon med støy som reduserer menneskers helse, velferd og trivsel inntreffer jevnlig. I et samfunns-perspektiv anses konsekvensene som små til moderate.

Tiltak i kommunen: Støy må tas hensyn til i arealplanlegging, og støybegrensende tiltak må iverksettes når situasjonen krever det.

Ulykke med barn og unge ifm skole eller barne-

hage:

Få berørte:
Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ③ Konsekvenser: ②

Mange berørte:
Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ③

Mindre ulykker inntreffer av og til, og konsekvenser kan være kritiske for liv og helse. Større ulykker med mange involverte skjer svært sjelden, og kan i ekstreme tilfeller gi katastrofale konsekvenser. Fokus på ulykkesforebygging, internkontroll for sikkerhet, samt beredskapstiltak, bidrar til å redusere risikoen.

Tiltak i kommunen: Årlig rassjekk i lekeområder, samt videreføre og forsterke fokus på sikkerhetsvurderinger i arbeid med barn.

Elektromagnetisk felt:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ②

Kraftkilde med høyspenning kan i nærheten til kilden gi stråling over anbefalt grenseverdi på 0,4 µT. Sannsynlighet for skade er veldig lav, men trolig kan leukemi hos barn som eksponeres med høye verdier over svært lang tid (f. eks i bolig) forekomme. Dette gjelder så få på landsbasis, at risikoen anses akseptabel.

Større ulykke ved kulturarrangement:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ③

Når svært mange personer er samlet på et lite areal, er skadepotensialet større med hensyn til brann, bygningskollaps, trengsel mv. En har få erfaringer med slike hendelser lokalt. God beredskap og strenge sikkerhetskrav reduserer risikoen til et akseptabelt nivå.

Tap av informasjon og dokumentasjon:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ②

Flom, brann eller sabotasje i dokumentarkiver, kan gi store følger for kommunens drift og/eller økonomi. Gode sikkerhetstiltak gjør at sannsynligheten er lav for at hendelsen skjer.

Smittevern:

Pandemisk influensa:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ④

Hendelsen inntreffer hvert 20-40 år. (Jmfør svininfluensa i 2009, samt at en regner at det har vært 3 pandemier på 1900-tallet). Hendelsen kan ved en alvorlig pandemi (f. eks tilsvarende spanskesyken), føre til flere hundre dødsfall i kommunen, og gi store problemer med å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner. Å forebygge at hendelsen inntreffer er ikke mulig.

Tiltak i kommunen: Vaksinasjons-, hygiene- og medisinsk beredskap reduserer antall syke og døde.

Legionellautbrudd:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ②

Utbrudd i luftscrubber, kjøletårn og dusjanlegg er lite sannsynlig i Kristiansand. Miljørettet helsevern har god oversikt av slike anlegg, og antallet anlegg er få. Hendelsen kan gi store konsekvenser med mange syke og eventuelt døde om det likevel skjer. God internkontroll er svært viktig for å holde risikoen lav.

Kriminalitet:

Skyteepisode blant publikum:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ③ Konsekvenser: ②

Flere hendelser i Europa den siste tid gjør dette aktuelt. Konsekvenser kan bli store med en eller flere skadde eller døde. Få konsekvenser for øvrig.

Tiltak i kommunen: Politiet har et samarbeid med skolene, med sikte på forebygging og beredskap. Et

forebyggende fokus utenfor skolearenaen er også viktig.

Terrorhandling:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ① Konsekvenser: ③

Trusselnivået i Norge er nå iht politiets sikkerhetstjeneste (PST) sin trusselvurdering lavt. Konsekvensene ved en terrorhandling kan bli mange døde og skadde. Dette er vanskelig å forebygge lokalt. Risikoen anses akseptabel. Det er likevel viktig å presisere at dette risikobildet kan endres raskt.

Brann og eksplosjonsvern:

Skogbrann:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ③ Konsekvenser: ②

Skogbranner inntreffer jevnlig, og kan ha innvirkning primært på miljø og økonomi, og mindre på liv og helse. Brannvesenets ROS-analyse bidrar til å tilpasse brannberedskapen til et hensiktsmessig nivå, og risikoen anses akseptabel.

Ulykke med farlig gods:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ②

Ulykke med brannfarlige, etsende eller giftige stoffer og gjenstander under transport eller lagring, inntreffer sjelden. Personskade, dødsfall og mindre miljøutlipp kan bli konsekvensene. Det er god brann- og forurensingsberedskap for dette.

Storbrann med mange skadde og evakuerte:

Vurdert risiko: ■
Sannsynlighet: ② Konsekvenser: ③

Stor brann i større bygg eller område med mange boliger, inntreffer sjelden i Kristiansand. Største brann i nyere tid er Caledonienbrannen i 1986. Store menneskelige og økonomiske tap kan bli konsekvensen. Streng brannkrav og god brann-

beredskap reduserer risikoen.

Tiltak i kommunen: Brannvesenets nåværende beredskap bør opprettholdes, Det vurderes om det bør gjennomføres øvelse med evakuering av hel-seinstitusjon. Det bør innledes et samarbeid med politiet for å forbedre evakueringsrutiner.

Storulykke i virksomhet:

Vurdert risiko: ■

Sannsynlighet: ① Konsekvenser: ③

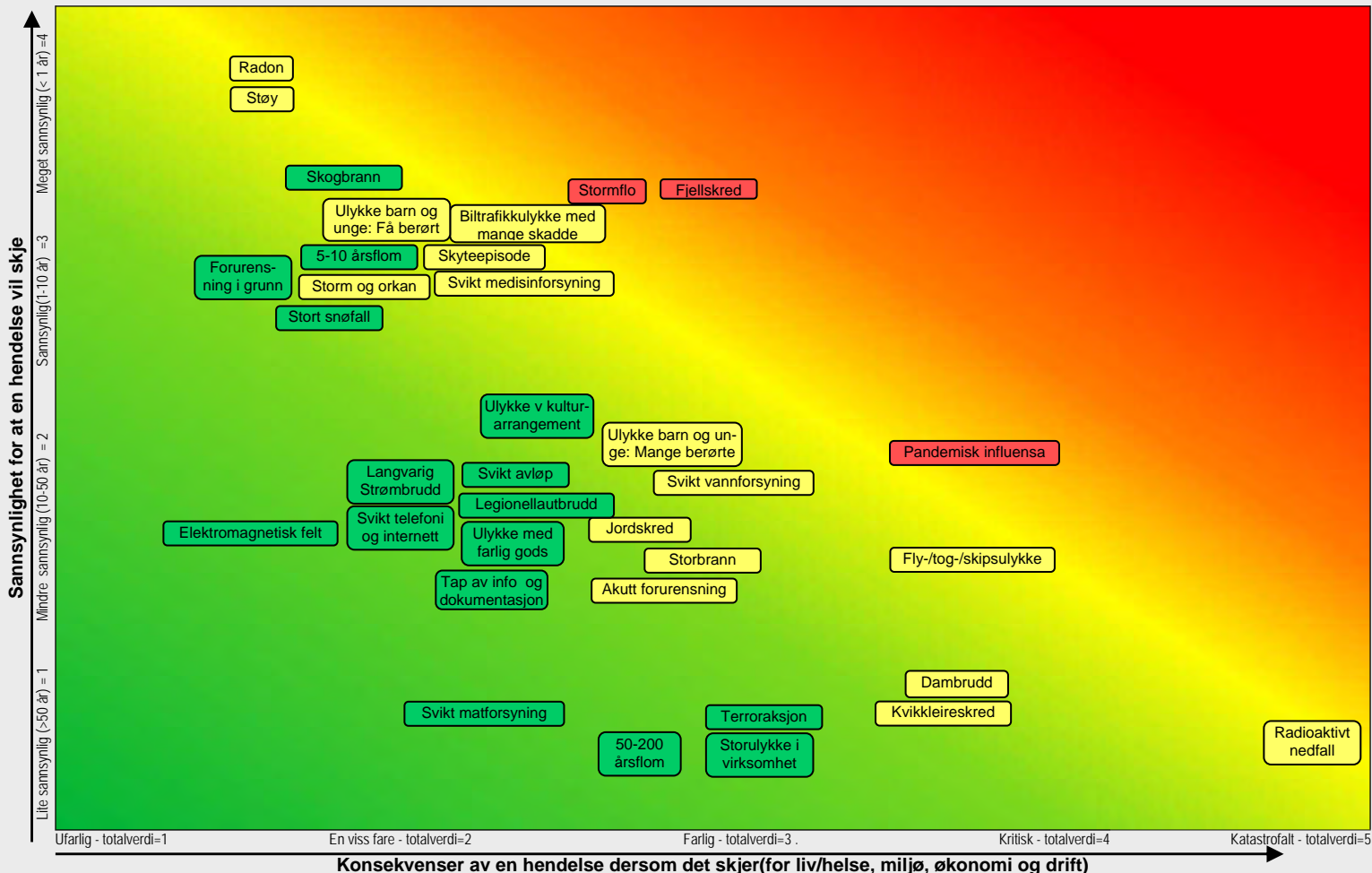
Ulykke med brann, eksplosjon eller farlig gods er primært aktuelt for fem storulykkebed-rifter i Kristiansand. Konsekvenser kan være dødfall og mange skadde, samt miljøskade. Bedrifters industri-vern samarbeider med redningsetatene om denne beredskapen.

Grov oversikt over risikobildet i Kristiansand(2009)

■ Risiko er lav og akseptabel, uten ytterligere tiltak


■ Risiko er moderat og akseptabel, nye tiltak bør vurderes


■ Risiko er høy, tiltak må iverksettes



Merk at hendelsene i overstående oversikt er grovt plassert i diagrammet. Det henvises til analysene for den enkelte hendelse i ROS-rapporten for detaljer.



 Utredes for vern (H720)

 Kulturmiljø (H570)

Beskrivelse av viktige kulturmiljøer

Sammenhengende kulturmiljøer med lang tidsdybde

Kartet nedenfor viser større sammenhengende kulturmiljøer med lang tidsdybde. Det er områder over og under vann med høy andel av både fornminner (automatisk fredede kulturminner) og såkalt nyere kulturminner fra etter Kristiansands grunnleggelse. Det dreier seg om alle typer kulturminner, vurdert ut fra definisjoner i kulturminneloven. Områdene er vist som angitt hensynssone kulturmiljø.

Flekkerøya (1)

Arealene på Flekkerøya er delvis sammenfallende med landskapsvernområder og har spor etter menneskelig aktivitet fra da innlandsisen trakk seg tilbake og fram til i dag, med stor vekt på forsvars-, sjøfarts- og kystkulturminner, og har med stor sannsynlighet maritime kulturminner i sjø. Tettheten av krigsminner fra andre verdenskrig er likeledes stor, og noen av de viktigste tyske installasjonene i distriktet befinner seg i området.

Møvik (2)

Møvik og Flekkerøy havn har spilt en sentral rolle i regionen fra før Kristiansand ble grunnlagt i 1641, og har stor tetthet av ulike typer kulturminner både i sjø og på land. Her er både gravrøyser og andre fornminner, stor tetthet av vrak og andre undervannsfunn, forsvarsanlegg fra 1500-tallet (Gammeløya) og fremover og et særpreget bygningsmiljø.

Lyngøya med omkringliggende øyer (3)

Lyngøysund var omkring 1600 hovedtollsted for hele Sørlandskysten, og det er mange spor i området etter maritim aktivitet; en kompassrose, flere innskrifter fra 1500- og 1600-tallet, moloer/seilsperringer, hustuffer, brygger etc. På øyene er det også registrert en del fornminner.

Mange andre synlige kulturminner som gjen-speiler sjøfarts- og garnisonsbyen Kristiansand er fremdeles sterkt til stede i disse områdene, iblandet andre kulturminner som bygninger, brukshus ved sjøen med mer.

Kvadraturen med Odderøya og Baneheia (4)

Kulturminnet Kvadraturen, renessansebyplanen, regnes som vårt viktigste kulturminne. Byens fremvekst (og begrensninger) har også vært preget av Odderøya, som fram til for få år siden var i aktiv bruk av Forsvaret, og Baneheia med Ravnedalen, byens felles ubebygde tidligere beitemark, i dag aktive rekreasjonsområder. Stor tetthet av ulike typer kulturminner, med hovedvekt fra tiden etter bydannelsen, men også flere av eldre dato.

Oddernes kirke (5)

Automatisk fredet kirke og fredet prestegård.

Randøyene med Skippergata (6)

Skippergata kan kanskje kalles Kristiansands "ut-havn", selv om det først og fremst er kystbondens vekselbruk av å livnære seg både av sjøens ressurser og skrinne åkerlapper som preger sundet. I tillegg forsvars- og sjøfarts-/kulturminner, iblandet interessant feriearkitektur og forholdsvis ny bolig-bosetting. Her er også verdifulle fornminner, ødegårdsanlegg og krigsminner.

Timenes (7)

Timenesgårdene har usedvanlig stor tetthet av fornminner. I dette landskapet ligger det gravrøyser og -hauger på nesten hver eneste kolle, og i løsmasseområdene mellom kollene er det påvist bosetningsspor fra steinalder og fram til i dag. I og ved Drangsvannene er det både gravminner, nedlagte husmannsplasser, hulveier og spor etter båttrafikken på vannene fra tiden etter at Rona ble kanalisert i siste halvdel av 1800-tallet. Kulturlandskapet er karakteristisk og preget av jordbruksvirksomhet over lang tid.

Jordbrukslandskapet langs byens to elver (8)

Områder med tydelige spor etter jordbruksvirksomhet over lang tid, i form av både kjente fornminner og "nyere" gårdsbebyggelse med mer. I Tveit er middelalderkirken og kulturlandskapet rundt kirken av spesielt stor betydning, og likeledes Boen gård og dens nærområde. Områder ved nedre del av Topdalselva har en så stor tidsdybde av kulturminner at det bør tilkjennes nasjonal ver-

di. I Torridal er den karakteristiske gårdsbebyggelsen på Strai og Augland, med hus og uthus bygd sammen i en vinkel ("Torridalstun") et spesielt trekk, og likeledes det viktige fornminneområdet på Augland og de mange sporene etter sagbruksvirksomhet etc. knyttet til bekkene i området.

Dvergsøya (9)

På Dvergsøya finnes flere fornminner, krigsminner og et velholdt kulturlandskap knyttet til den bevarte villaen inne på øya.

Dybingen og Bragdøya (10)

Øyene ble fra midt på 1600-tallet befestet sammen med Odderøya, og er fremdeles preget av eldre og nyere forsvarsinstallasjoner. På Bragdøya er den godt bevarte hyttebebyggelsen fra første halvdel av 1900-tallet svært bevaringsverdig.

Gleodden og Galgebergtangen (11)

Forsvars- og krigsminner fra slutten av 1800-tallet og fram til 1945.

Oksøy fyrstasjon (12)

Fredet etter kulturminneloven i 1994 sammen med Grønningen fyr og Odderøya fyr

Lokalmiljø med bevaringsverdi

Arealbruken i områder avsatt som byggeområde lokalmiljø med bevaringsverdi i Kystsoneplanen og Flekkerøyplanen er gjennomgått på nytt. De av områdene som har kulturhistorisk bevaringsverdi er vist som hensynssone bevaring av kulturmiljø. Områdene er representative for det gamle kystnære jordbruket. Bygninger, steingjerder, slåttee- og beitemark er avhengig av fortsatt bruk, skjøtsel og vedlikehold dersom området skal beholde sin karakter.

Områder fra Kystsoneplanen

Ådnevik (13)

Et fint lite område med bevaringsverdig bebyggelse i et klart avgrenset område mellom Ådnevikvannet og sjøen. Bebyggelsen består av boliger, driftsbygninger og sjøbuer og noen fritidshus. Det er også gjort arkeologiske funn fra jernalder og steinalder i området.

Kvarenes og Kvarodden(14)

Flere gårdsanlegg med ulike typer kulturminner knyttet til tradisjonell drift både på land og sjø. På Kvarodden et viktig strandforsvarsanlegg fra siste krig, godt bevart og fremdeles i sin opprinnelige kontekst

Buene (15)

Et karakteristisk område med flere bevaringsverdige bygninger og steinsetninger langs sjøen. 83/3,5 er regulert til spesialområde bevaring.

Stangenes (16)

I deler av området, syd for kystveien, er det flere bevaringsverdige bygninger. Områdets karakter bør bevares og reguleres til spesialområde bevaring.

Eiendommen Ringane og Holmen, som ligger like utenfor kystsoneplanens lokalmiljø, har bebyggelse som tillegges bevaringsverdi.

Torsøya (17)

Er regulert til spesialområde bevaring.

Randøyene (6)

Skippergata kan kanskje kalles Kristiansands "ut-havn", selv om det først og fremst er kystbondens vekselbruk av å livnære seg både av sjøens ressurser og skrinne åkerlapper som preger sundet. I tillegg forsvars- og sjøfartskulturminner iblandet interessant feriearkitektur og forholdsvis ny boligbosetting. Her er også verdifulle fornminner, ødegårdsanlegg og krigsminner.

"Aagensens hus" på Østre Randøy er fredet etter kulturminneloven.

Kirkevik (18)

Tre eiendommer syd i området er beskrevet som et verdifullt miljø med våningshus, driftsbygninger og sjøbuer. Bevaringsinteressene må sikres i kommuneplanens arealdel og fremtidig regulering.

Sønningsholmen, Tømmerstø (19)

som ligger utenfor kystsoneplanens lokalmiljø, er et mindre enkeltbruk med både bolig, uthus, naust og egen slipp på en liten holme.



Østre Randøy er et av Kristiansands viktige kulturmiljø. I tillegg forsvars- og sjøfartskulturminner iblandet interessant feriearkitektur og forholdsvis ny boligbosetting.

Herøya (20)

To områder på nordsiden, mot Tømmerstø, utgjør et verdifullt bygningsmiljø. Kjellevik øst for Kanalen og arealene vest for kanalen, jf. kulturminnevernplanen.

Bevaringsinteressene må sikres i kommuneplanens arealdel og fremtidig regulering.

Sømsgrua (21)

Det går en åre med feltspat fra Korsvik til Søm og videre til Strømme og Grovika. Feltspat er et mineral som brukes i porselenindustrien. Den største grua etter denne driften ligger på Søm, like ved sjøen med enkel utskipping til markedene i Tyskland og Tsjekkoslovakia.

Knarrevik (22)

Deler av området er regulert bevaring.

Voie og Brøvig (23)

Gårdsbebyggelsen og kulturlandskapet på sørsiden av Kjosbukta vurderes som et verdifullt kulturmiljø i Vågsbygd.

Bredalsholmen (24)

Nasjonalt fartøyvernsenter

Holskog (25)

Bebyggelse regulert til bevaring.

Områder fra Flekkerøyplanen

Berge (26)

Bebyggelsen i Bergetunet er av eldre dato, en del er endret, men det har likevel verdi som klyngetun. Tunet bør opprettholdes slik. Kulturlandskapet sydvest for Berge er typisk eldre kystkulturlandskap med flere karakteristiske sommerfjøs. Dette området bør ikke bebygges.

Kjære (27)

Eldre bebyggelse langs veien med flere eldre bygninger ispedd en del nyere bygninger. Denne blandingen mellom eldre og ny bebyggelse finnes flere steder på Flekkeøya.

Lindebø (28)

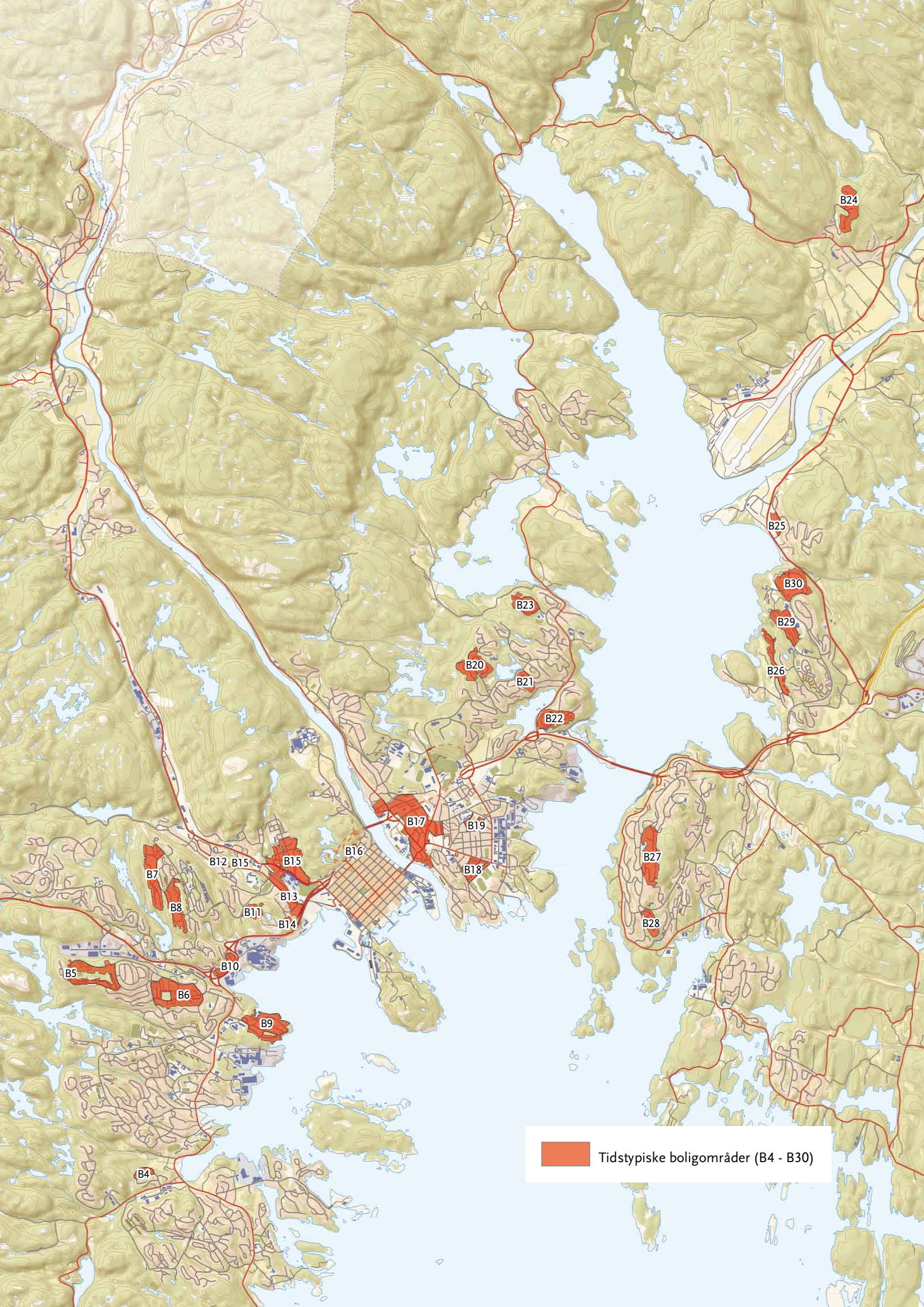
Eldre bebyggelse langs gammel vei med flere eldre bygninger omkranset av nyere bygninger etter feltutbygging. Blanding av eldre og ny bebyggelse.

Skålevik (29)

Eldre bebyggelse av gamle kystgårder med boliger og ulike mindre uthus ispedd nyere bygninger. Blanding av eldre og ny bebyggelse. Området må ses i sammenheng med Skibbusundet som er regulert til spesialområde bevaring.

Mæbø (30)

Eldre bebyggelse av gamle kystgårder, med flere eldre bygninger ispedd en del nyere bygninger. Denne blandingen mellom eldre og ny bebyggelse finnes flere steder på Flekkeøya.



Tidstypiske boligområder (B4 - B30)

Tidstypiske boligområder (1950-1985)

Det er gjennomført en strøksanalyse som har gjennomgått boligbyggingen i perioden 1950 til 1990. Utvalgte områder foreslås bevart, det vil si ikke fortettet fordi de er både tidstypiske, helhetlige og ikke mye endret, verken plan eller bebyggelse. Det er utarbeidet egne bestemmelser for disse områdene som gjelder i tillegg til reguleringsplanene.

Bydel vest:

Rådyrveien 1960 – tallet (B4)

En del av området vest for Kjos gård, bygd ut i hovedsak av byggmesterfirmaet Aksel og Nils Andersen i perioden 1965 til -70. Fremstår meget opprinnelig med enkle, sannsynligvis husbankfinansierte "byggmesterhus" godt tilpasset terreng.

Øvre Slettheia 1960-tallet (B5)

Bygd ut under ett helt i tråd med plan vedtatt i 1969. Blanding av høy- og lavblokker, med store felles grøntområder rund. Planleggingsidé er gjennomført konsekvent og området er ikke endret nevneverdig i ettertid. Arkitekturen oppfattes av mange som repeterende og "kjedelig", men er typisk for tidens streben til rasjonell bygging for å holde kostnadene lave.

Deler av Kartheia 1960-tallet (B6)

Område med variert type bebyggelse, eneboliger, atriumhus i kjede og rekkehus. Planlagt i perioden 1965 til -67, bygd ut i tiåret etter. Stabburshusene til Kjell Brantzeg preger deler av området, sammen med godt tilpassende kjedehus i rekke på forholdsvis små tomter.

Deler av Tinnheia (2 områder) 1960-tallet (B7 og B8)

Wolframveien, Koboltveien, Messingveien. (B7)

Planlagt og bygd ut i perioden 1965 til -70, også her en blanding av blokkbebyggelse og rekke-/kjedehus. Blokkene i Messingveien, tegnet av Kjell Brantzeg, er beskrevet som nærmest skulpturer i landskapet. De smale volumene har kun to leiligheter pr. etasje, har lys og luft fra flere retninger nærmest som "eneboliger stablet oppå hverandre." Stabburshusene" er også i området.

Manganveien (B8)

Forholdsvis ensartet område med eneboliger i samme størrelse og form, blant annet med det såkalte stolpehuset, opprinnelig tegnet av Sannes og Steen arkitekter og bygd i stort antall av firmaet Listad og Arnesen.

Fiskåtangen 1950-tallet (B9)

Eneboligområde fra 50-/60-tallet med tidstypiske, forholdsvis romslige tomter planlagt på en åsrygg med sjø på to sider. Vel planlagte boliger, området fremstår fremdeles godt intakt.

Hannevika (området som er tilbake mellom nye veiplaner) 1930-tallet (B10)

Boligområde planlagt på slutten av 30-tallet med en- og tomannsboliger i forholdsvis bratt terreng. Området ble planlagt av Thilo Schoder, og det var forutsetningen at samtlige boliger skulle tegnes av ham. Dette ble ikke gjennomført, men området er det stedet i Norge hvor det er samlet flest boliger signert Schoder.

Bydel sentrum:

Kobberveien 1950-tallet (B11)

50-tallsplanleggerne, med byplansjef Lorange i spissen, sin løsning for å dekke boligbehovet i en by som ikke hadde annen byggegrunn innenfor sin bygrense. Sterkt preget av mellomkrigstidens funksjonalistiske planleggingsideal. Det er først og fremst høyblokkene øverst i området og arealene rundt dem som tillegges bevaringsverdi (selv om de i ettertid er blitt skjelt ut av flere og av ulike grunner).

Del av Mølleannsveien (67–87) 1950-tallet (B12)

Et lite rekkehusområde plassert med gavl mot veien. Hele rekka har samme form og volum og fremstår fremdeles enhetlig.

Deler av Mølleannsveien, Bellevue 1910-1940 (B13)

Området ble påbegynt bygd ut på begynnelsen av 1900-tallet og var det eneste området innenfor byens grenser som var mulig å bygge ut på det tidspunkt. En stor del av bebyggelsen kan karak-

teriseres som bevaringsverdig etter tradisjonelle bevaringskriterier.

Duekniben 1950-/60-tallet (B14)

Bygd ut som "jernbaneansattes boligområde" på 1950-tallet. Fremstår med ens møneretning og valmtak plassert enhetlig i forhold til atkomstvei. Fremdeles godt intakt, selv om det er tendenser til ønsker om utvidelser/påbygg med mer.

Deler av Grimsvollen og Artillerivollen 1910-1940 (B15)

I områdene på Grim er det i hovedsak tradisjonelle bevaringskriterier som gjelder. Boligområdet Jørgen Løvlandsvei ble bygd ut omkring 1960. Spesielt for dette området er at dette var det første tomteområdet Kristiansand kommune la ut som selveiertomter, med en tidstypisk, spesiell og annerledes arkitektur enn i bydelen forøvrig.

Lømslands vei - Hedens stykke 1910 (B16)

Utbygging av Heidens stykke, sammen med utbyggingen av Enrum (noen år senere) og langs Mølle vannveiens nordre del var Kristiansand kommunes tiltak for å avhjelpe den store bolignøden, spesielt for barnerike familier, som oppsto omkring første verdenskrig. Denne utbyggingen var kommunens første subsidierte sosiale boligbygging, og både konfliktfylt og svært politisk betent, noe som førte til at bystyret valgte å selge seg ut kort tid etter at boligene sto ferdige.

Lund (de områder som er tatt med i kulturminnevernplanen for Lund) 1920-1965 (B17-B19 + B22)

Områdene er sammenfallende med Byantikvarens kulturminnevernregistrering for bydel Lund fra 2003. Kongsgård II er tidstypiske atriumhus og lavblokk fra midten av 1960-tallet. Området er utvidet i forhold til avgrensning i kommunedelplan for Lund og inkluderer nå hele den opprinnelige reguleringsplanen.

Gimlekollen 1960-/70-tallet (B20- B21)

I hovedsak eneboligbebyggelse bygd ut på 1960-/70-tallet på forholdsvis store tomter. En samlende plan preger utbyggingen. Veiene og boligene følger terrenget, det er imidlertid store variasjoner i type boliger når det gjelder form, volum og materialbruk. Området har i stor grad beholdt sitt opp-

rinnelige preg, men en begynnende fortetting ser ut til å finne sted.

Del av Holdalsnuten (B20)

Øvre del består av romslige eneboliger langs veien tett inn mot "bymarka på Lund," Jegersberg-området. Bygd ut på 1970-tallet, fremstår lite endret.

Hilds vei, Tyres vei (B21)

Blant den eldste delen som ble bygd ut i 1960-årene. Variert uttrykk på boligene, blanding av takform. Dette skyldes sannsynligvis at området ikke ble finansiert av Husbanken, slik at Husbankens "strengte" bestemmelser ikke ble lagt til grunn. Flere av byens praktiserende arkitekter tegnet eneboliger side om side, pluss at distriktets ferdighusfirmaer også tegnet hus her.

Bleget, Fagerholt 1980-tallet (B23)

Gunhilds vei - Planlagt og bygd ut på begynnelsen av 1980-tallet med terrasserte kjedehus mot syd og grupper av eneboliger organisert i mindre klynger med felles bilfritt tun og parkering samlet med rekkegarasjer. På 80-tallet blir det slutt på 70-tallets typiske valmtak, takvinkelen øker og saltaket dominerer. Klyngebebyggelsen varierer i type bolig og uttrykk.

Bydel øst

Brattvoll Platå 1980 - tallet (B24)

Planlagt og bygd ut på midten av 1980 tallet som en motreaksjon og et alternativ til den utbygging som begynte å gjøre seg gjeldende på den tiden, med sprenging av terreng og (for) store hus plassert på små tomter. Området ble planlagt i nært samarbeid mellom kommunens planleggere, nye beboere og noen av byens arkitekter som "skredersydde" hus på hver tomt. Preges av varierte, men nøkterne boliger, nesten samtlige med forholdsvis store dobbeltgarasjer.

Del av Hamresanden 1950-tallet (B25)

Området mellom Balchens vei og Topdalsveien

Ble planlagt av byplankontoret i Kristiansand for nabokommunen Tveit. Kjevik byggelag bygde tomannsboliger tegnet av Matzow & Fjermeros. Mellom disse og Topdalsveien er det eldre gårdsbyg-



gelse med eldre, bevaringsverdige enkelthus.

Del av Hånes 1970-tallet (B26)

Vigvollåsen (Tre ulike boligtyper)

Langs hovedveien ligger tre ulike boligområder innenfor samme reguleringsplan, vedtatt 1973, og med store ubebygde grøntområder ned mot sjøen. Vigvollåsen atriumhus har enhetlig bebyggelse planlagt i en fast struktur med både tre- og teglmaterialer.

Vigvollåsen 2 består av større eneboliger på romslige tomter, med tidstypiske hus fra 1970-tallet. Vigvollåsen terrasseblokker i fem til sju etasjer, planlagt med garasje i kjeller, vellykket plassert i forhold til terreng.

Del av Søm og Korsvik 1960-/70-tallet (B27-B28)

Del av Bliksheia - Vardåslia (B27)

I hovedsak eneboligbebyggelse bygd ut på 1960-tallet på forholdsvis store tomter. En samlende plan med detaljerte bestemmelser om form, størrelser og takvinkel har preget utbyggingen. Veiene og boligene følger terrenget. Området har i stor grad beholdt sitt opprinnelige preg. Området ligger mellom Vardåsveien, med sin samleveifunksjon, og det store felles grøntarealet på toppen. Bebyggelsen er preget av eneboliger levert av ferdighusfirmaer, tilpasset Husbankens normer kombinert med kjedehus (eller eneboliger i rekke) prosjektert av NBBLs arkitekter. Fremstår enhetlig og lite endret.

Brattbakken borettslag er nesten bilfritt og godt tilrettelagt med gangveier og fortau. Området ble bebygd på 1980-tallet.

Fuglevikkleiva (Søm - Kjellevik) (B28)

Rekkehusområde, atriumhus, med felles garasjeanlegg planlagt og bygd ut på midten av 1970-tallet. Bygd ut av al Sørlandshus og tegnet av arkitekt Magne Enggrav. To typer rekke; "stor type" og "liten type", begge med samme grep og arkitektonisk uttrykk. Garasjeanleggene er delvis bygd ut i ettertid, i hovedsak i tråd med planen.

Brattbakken borettslag på Hånes 1980-tallet (B29)

Tett, lav bebyggelse i veldig bratt terreng. Plassering av boenhetene vektlagt. Hver enhet går over tre etasjer og har inngang både i øverste og nederste etasje. Parkering skjer i felles anlegg og på avsatte plasser. Området er derfor nesten bilfritt og godt tilrettelagt med gangveier og fortau.

Boligutstillingen "Bygg for fremtiden" 1984 (B30)

Utstillingen ble arrangert av Kristiansand Næringsråd i en søken etter nye boligidealer. En rekkeulike typer boliger ble bygd, hvorav arkitekt Niels Torps hus med passiv solvarme som tema kanskje var mest fremtidsrettet.

VEDLEGG 4 Temakart

VEDLEGG 4 A - FORNMINNER



VEDLEGG 4 B - FRILUFTSLIV

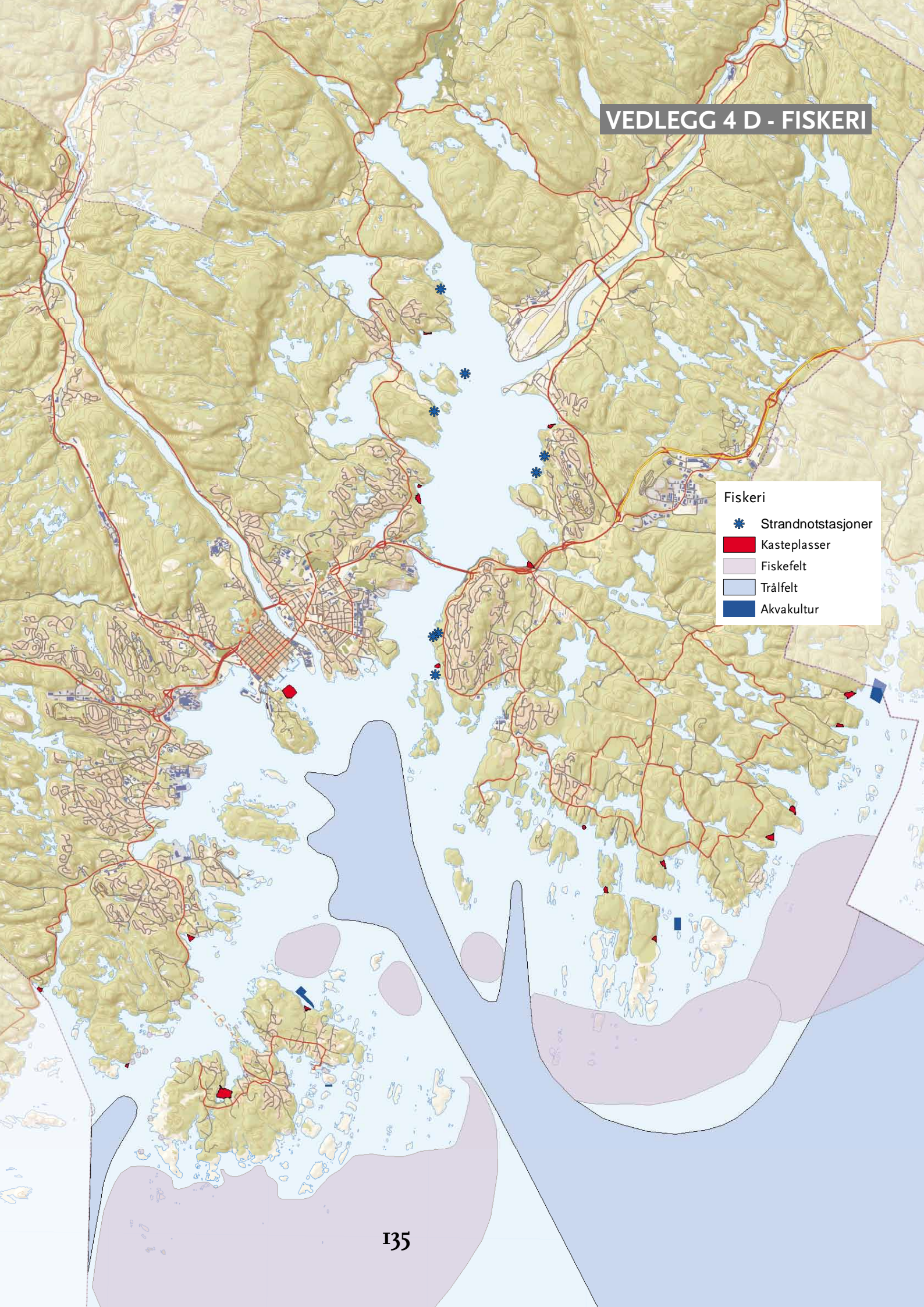


VEDLEGG 4 C - JORDBRUK

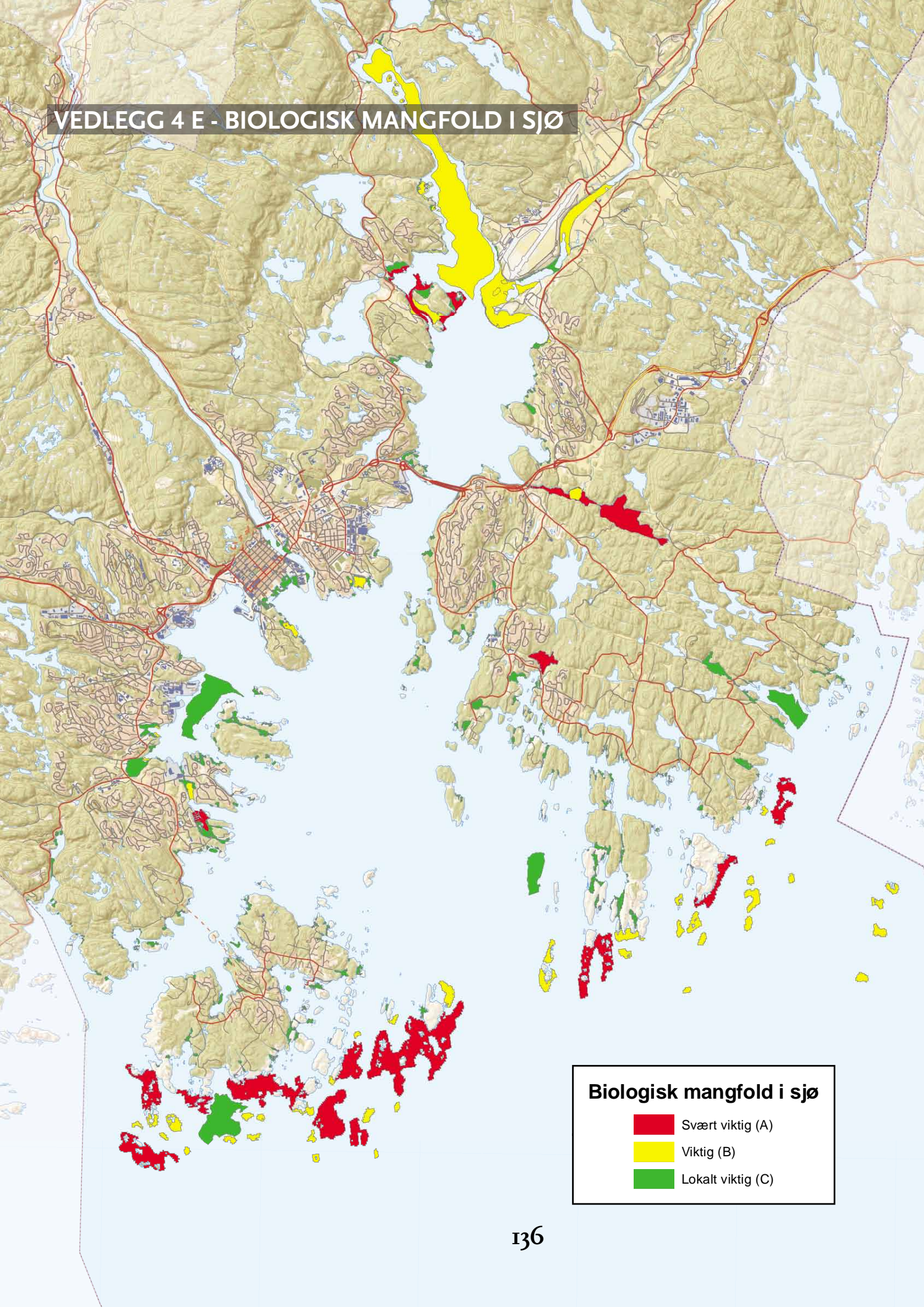


Jordbruk (H510)

VEDLEGG 4 D - FISKERI



VEDLEGG 4 E - BIOLOGISK MANGFOLD I SJØ



Biologisk mangfold i sjø

- Svært viktig (A)
- Viktig (B)
- Lokalt viktig (C)

VEDLEGG 4 F - BIOLOGISK MANGFOLD

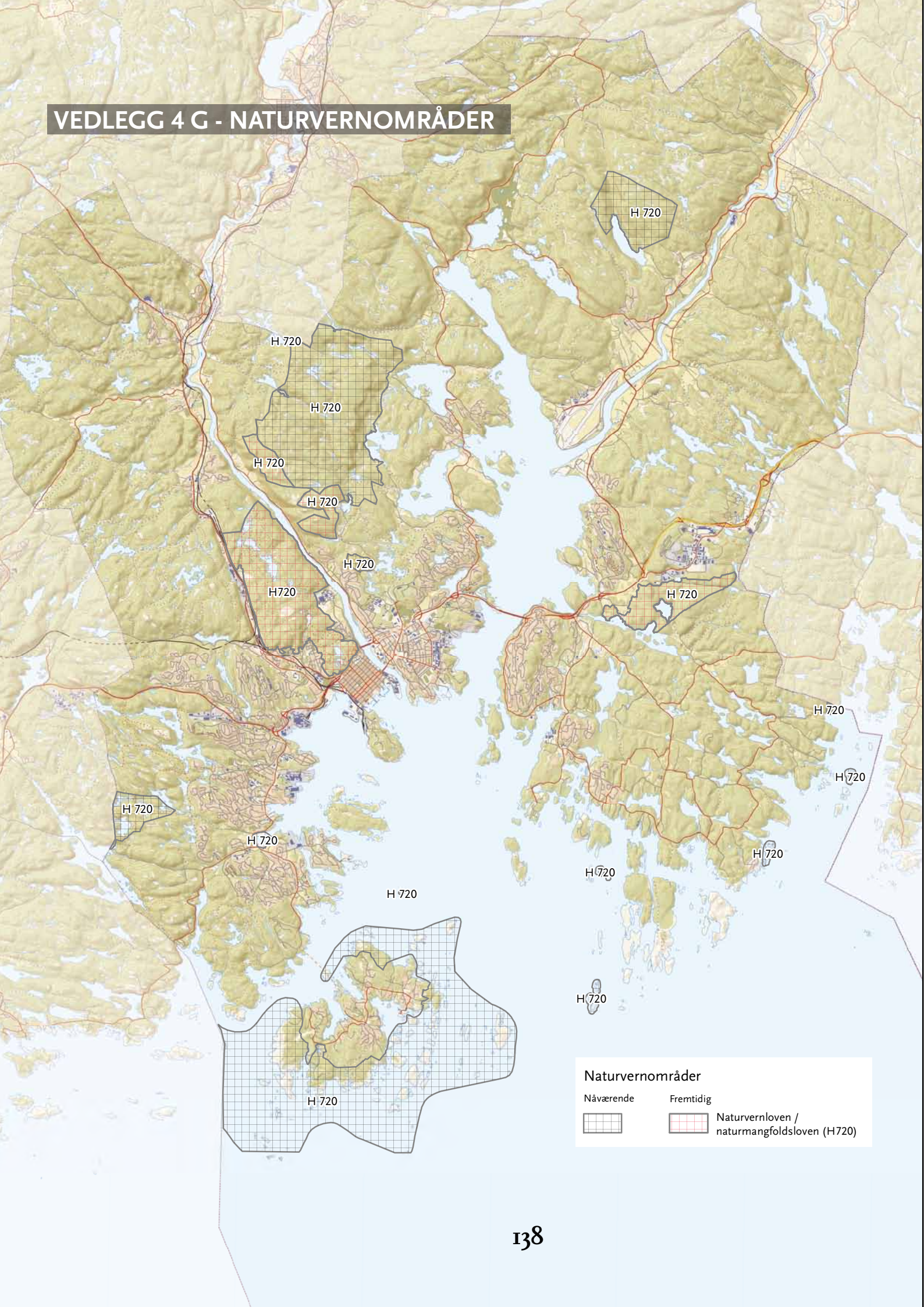


● Rødlistearter



Verdiklasse

- Svært viktig (A)
- Viktig (B)
- Lokalt viktig (C)

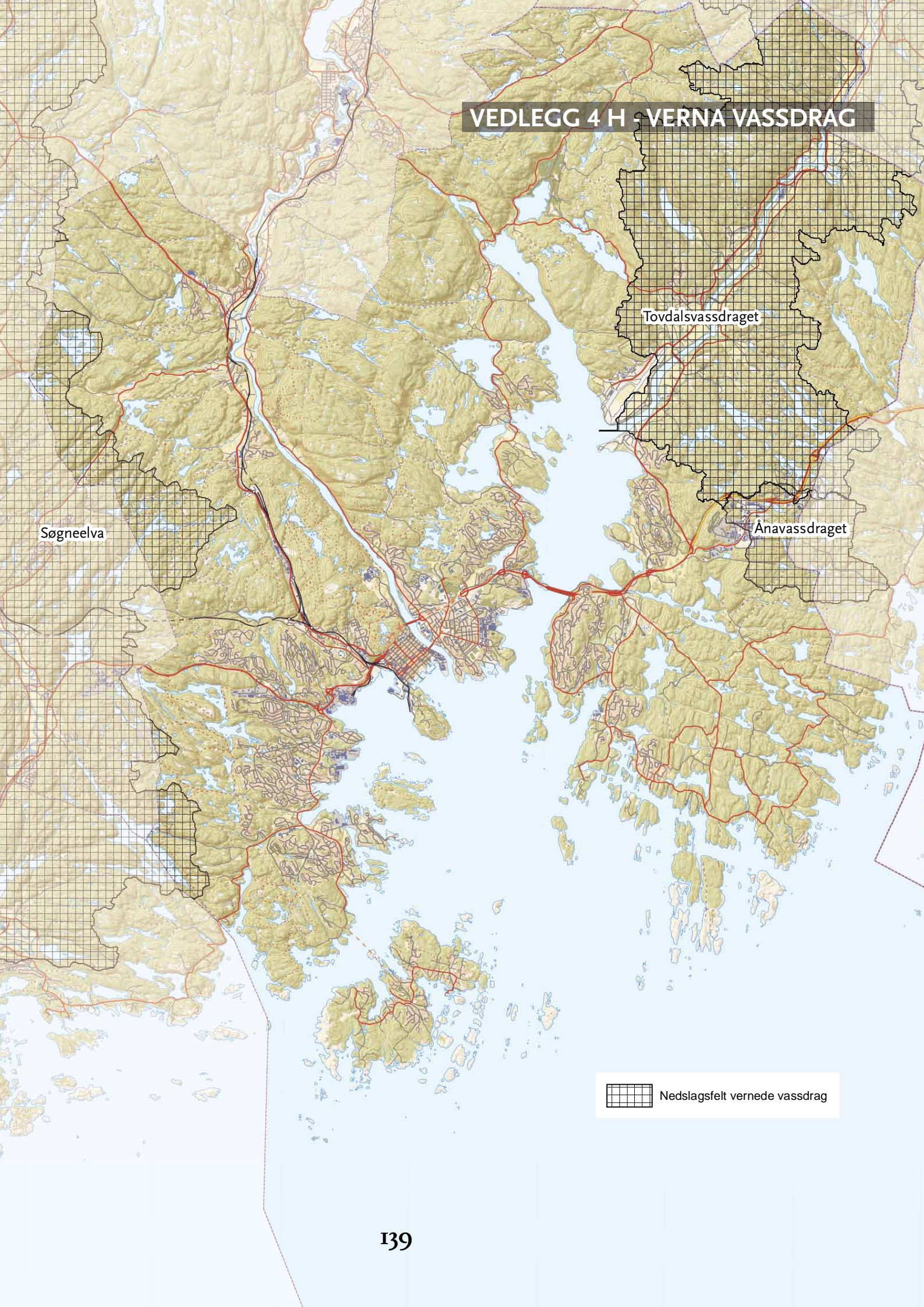
VEDLEGG 4 G - NATURVERNOMRÅDER



Naturvernomsråder

Nåværende	Fremtidig	
		Naturvernloven / naturmangfoldsloven (H720)


VEDLEGG 4 H VERNÁ VASSDRAG



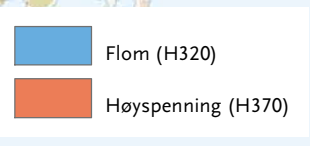
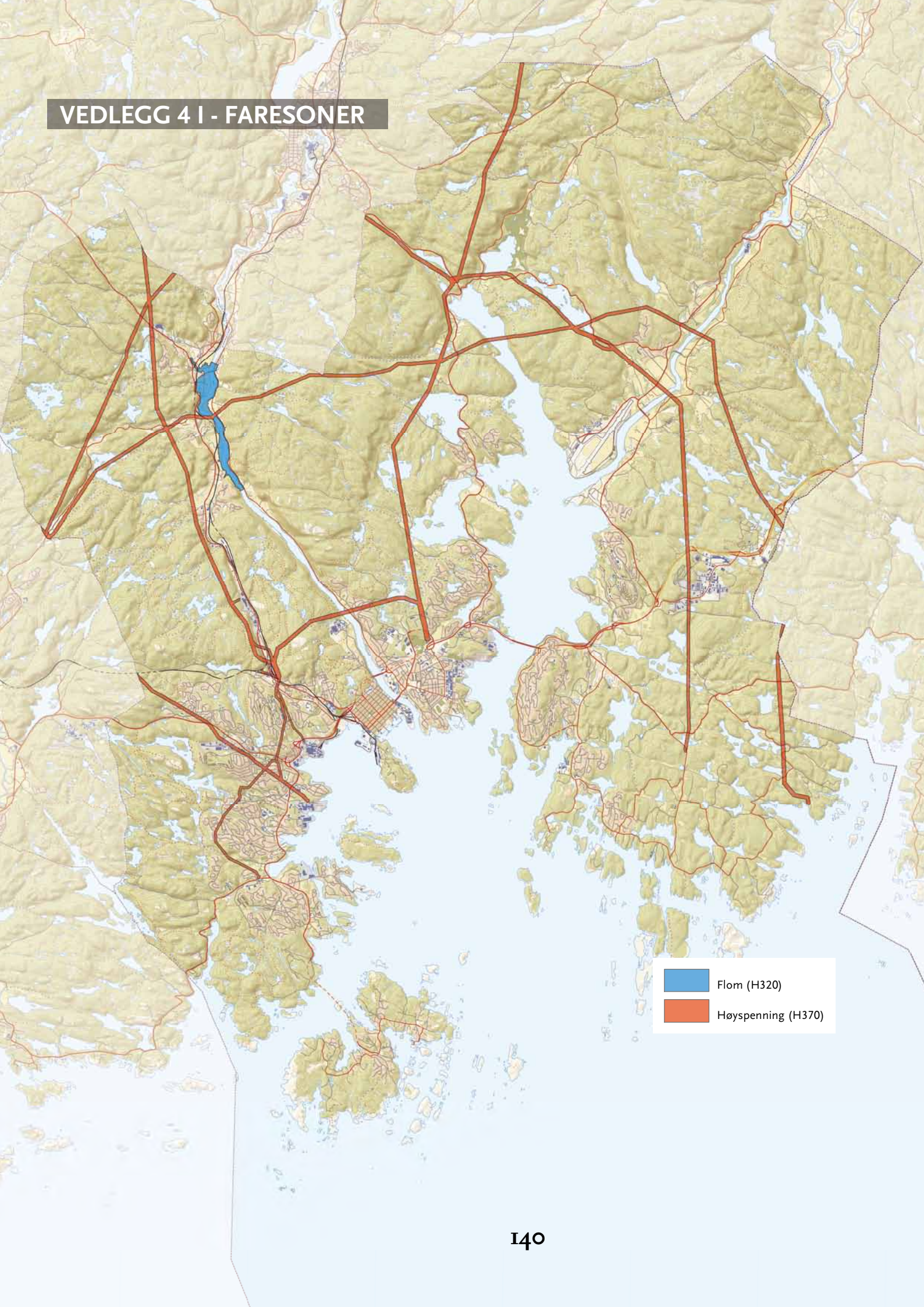
Søgneelva

Tovdalsvassdraget

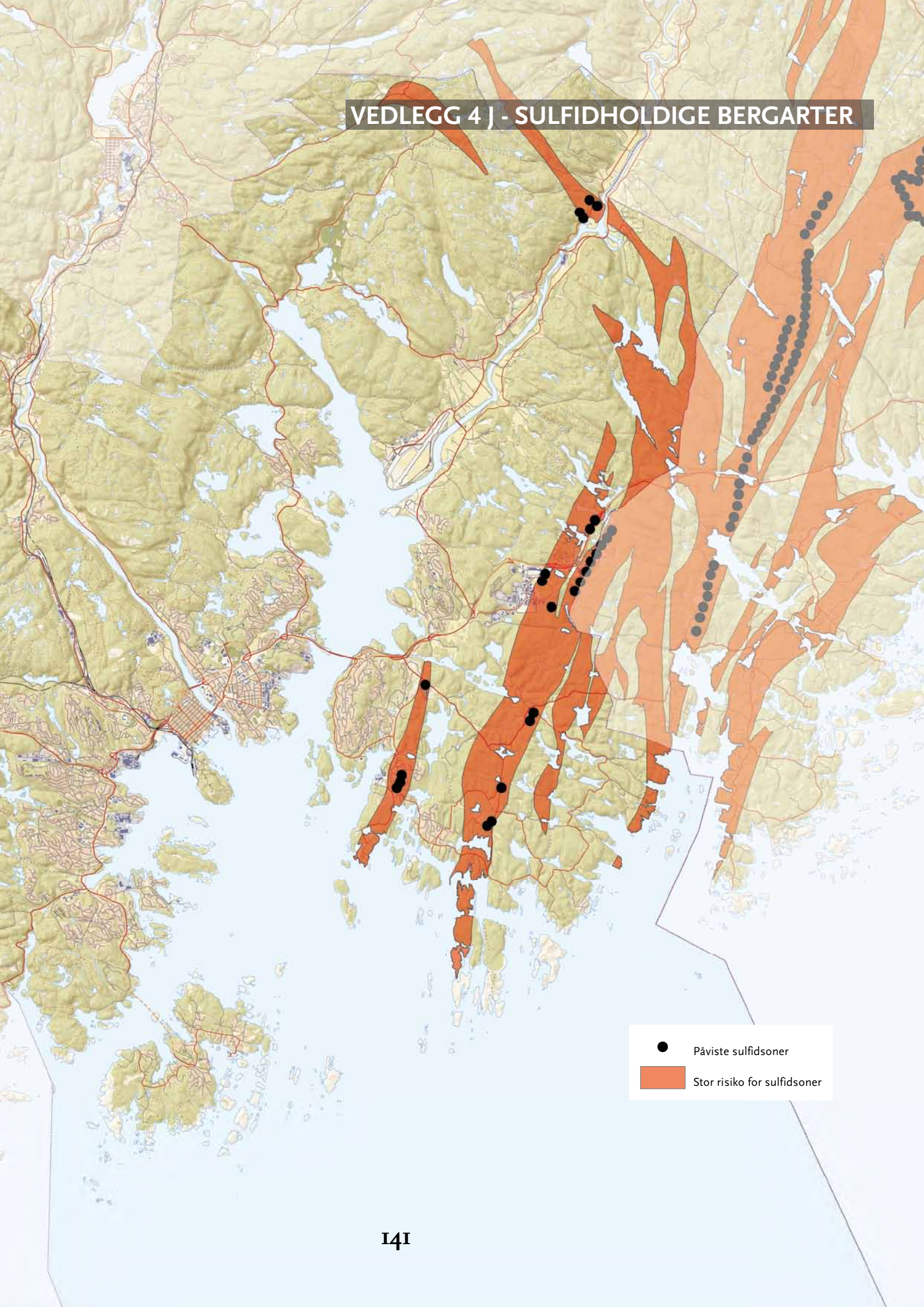
Ånavassdraget

 Nedslagsfelt vernede vassdrag

VEDLEGG 4 I - FARESONER

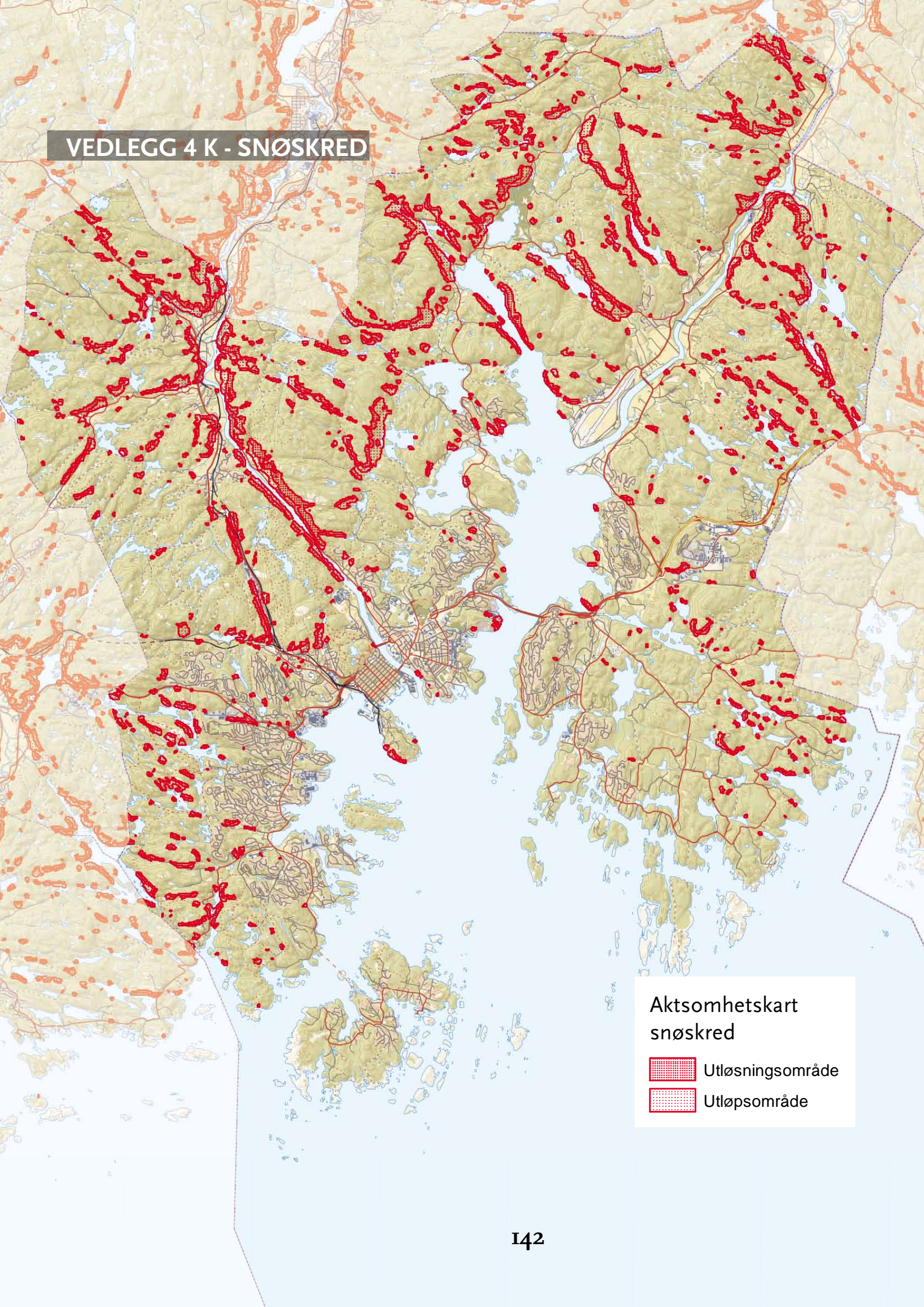


VEDLEGG 4 J - SULFIDHOLDIGE BERGARTER





- Påviste sulfidsoner
- Stor risiko for sulfidsoner

VEDLEGG 4 K - SNØSKRED





Aktsomhetskart
snøskred

-  Utløsningsområde
-  Utløpsområde

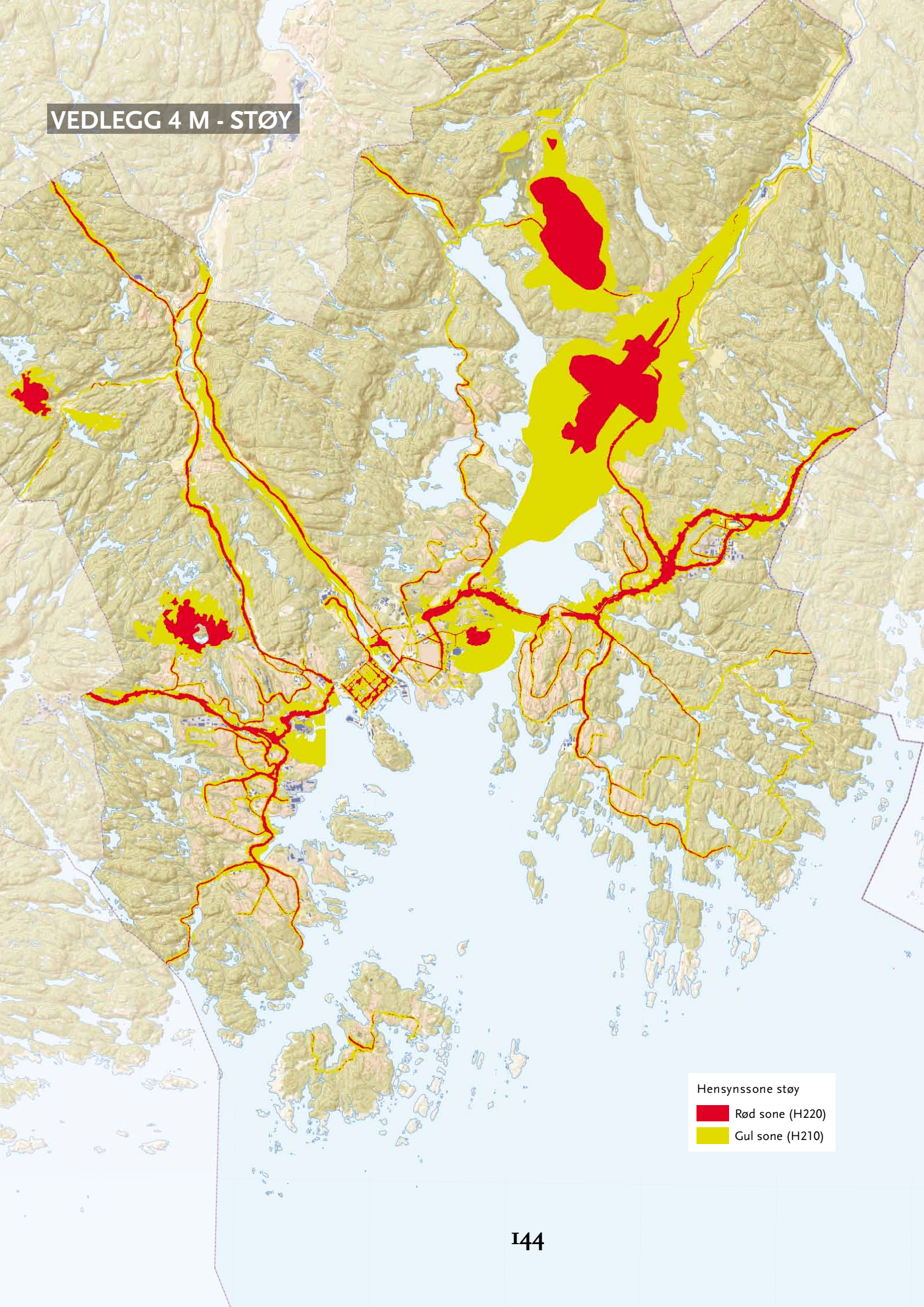
VEDLEGG 4 L - STEINSKRED



Aktsomhetskart steinskred

-  Utløsningsområde
-  Utløpsområde

VEDLEGG 4 M - STØY



Hensynsone støy

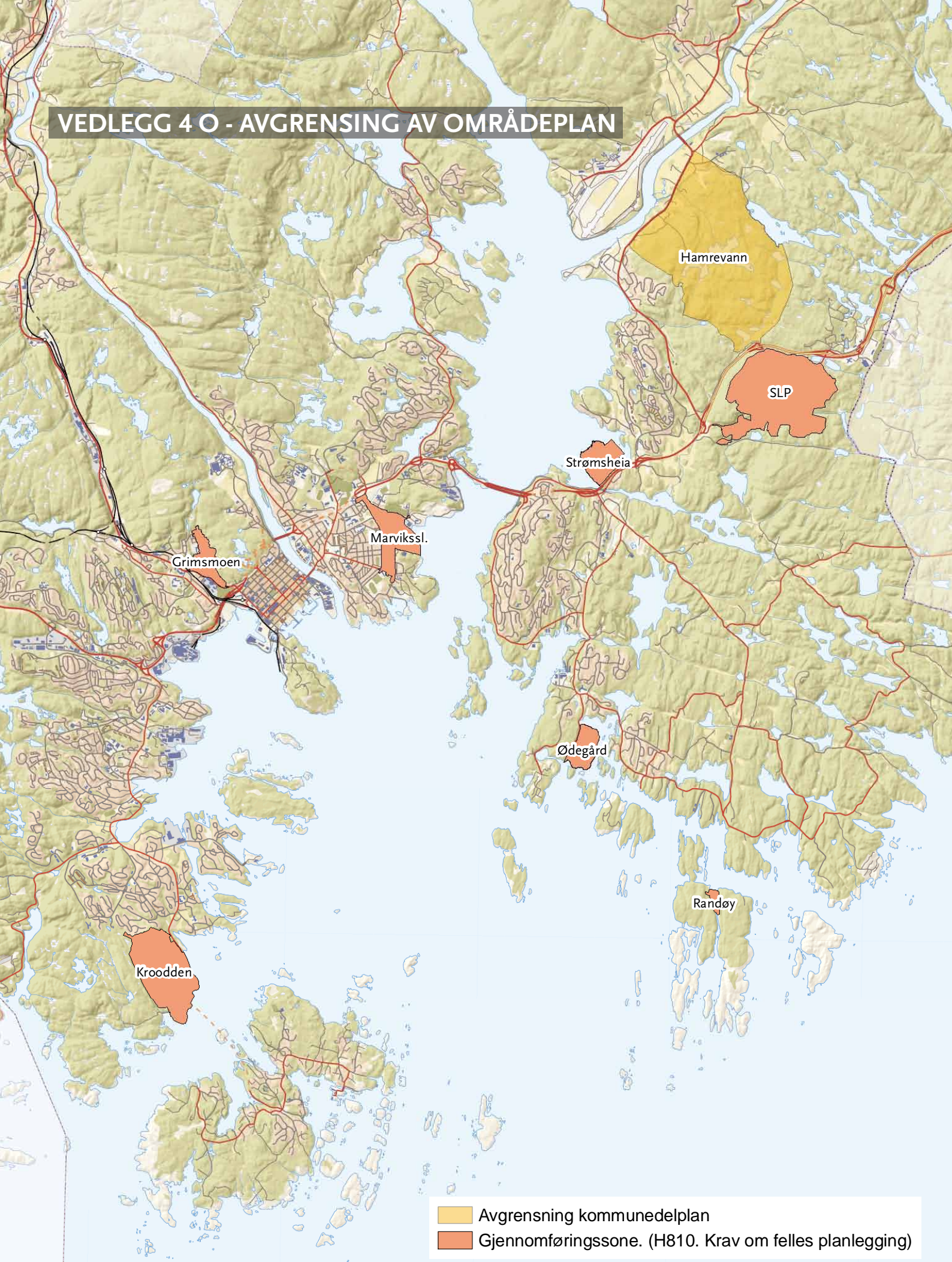
- Rød sone (H220)
- Gul sone (H210)

VEDLEGG 4 N - MINERALRESSURSER

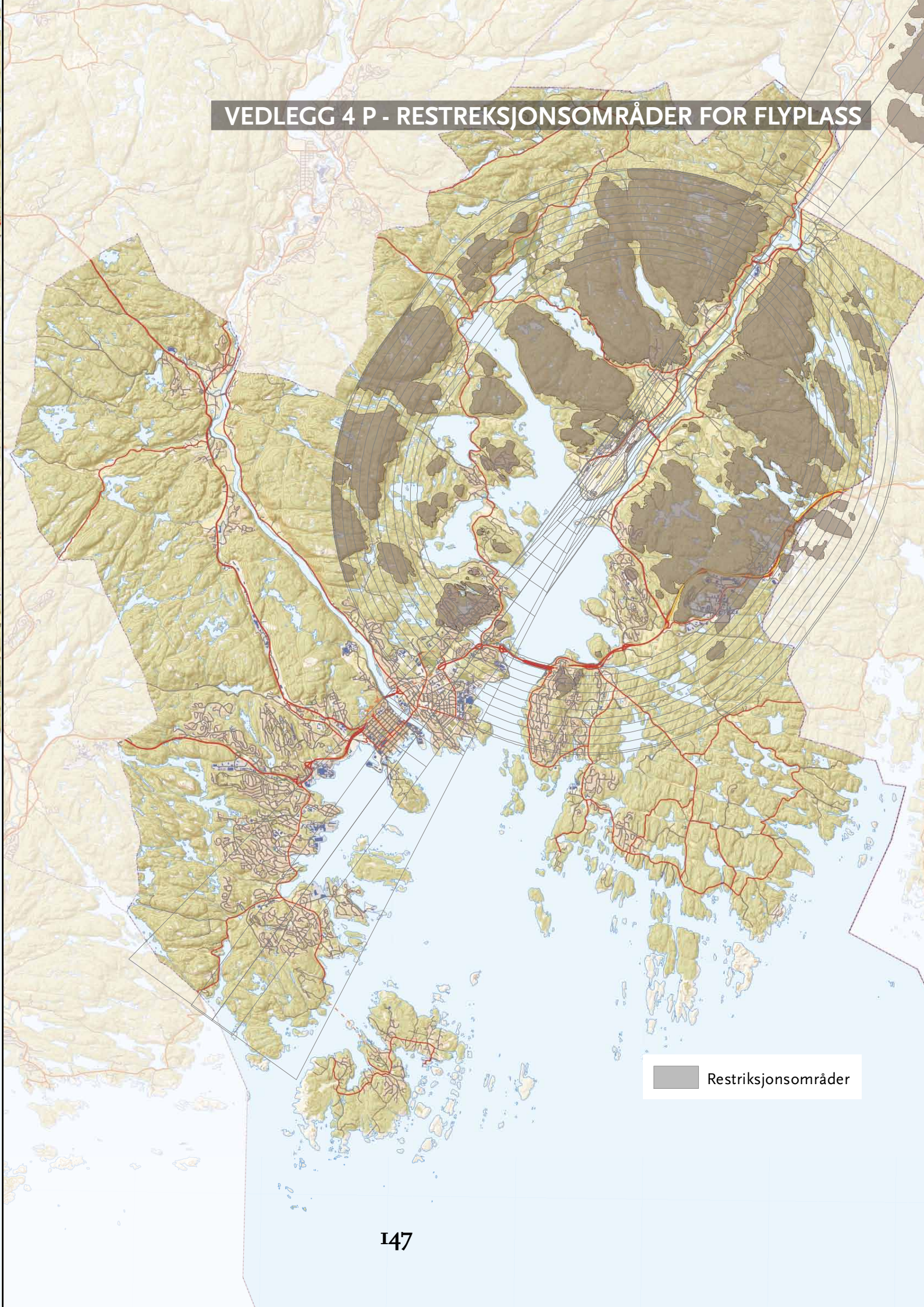


 Pukklokalteter

VEDLEGG 4 O - AVGRENSING AV OMRÅDEPLAN



VEDLEGG 4 P - RESTREKSJONSOMRÅDER FOR FLYPLASS



Restriksjonsområder



*Kyststien gir allmennheten
tilgang til små og
store friluftsområder
i stransdonen, som
her på Flekkerøy med
omkringliggende øyer.*

Konsekvensbeskrivelse

Forskriften

I følge forskriften om konsekvensutredninger er det de delene av planen som fastsetter rammer for fremtidig utbygging og som innebærer endringer i forhold til gjeldende plan som skal utredes. Med utbygging forstås følgende arealformål:

- Nr. 1: Bebyggelse og anlegg, med underformål.
- Nr. 2: Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, med underformål.
- Nr. 3: Forsvaret.
- Nr. 4: Landbruks-, natur- og friluftsmål. Underformål: Spredt bolig-/fritidsbolig- og næringsformål.
- Nr. 5: Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, underformål småbåthavn.

Konsekvenser av nye områder er vurdert i forhold til følgende tema:

- Grønnstruktur, friluftsliv og badeplasser.
- Landskap.
- Naturvern og biologisk mangfold (på land og i sjø). Registreringer i naturbasen viser til den lokale basen.
- Kulturminner (på land og i sjø).
- Landbruk og kulturlandskap.
- Ferdsel på sjøen / havnevirksomhet.
- Barn og unges interesser.
- Universell utforming.
- Kommunal økonomi.
- Naboskap.
- Samordnet areal- og transportplanlegging, trafikkgenerering og arealforbruk.
- Risiko og sårbarhet.

Utredninger i høringsutkast til planen

Flere områder er hørt med annen avgrensing og med andre arealformål enn den endelig vedtatte planen. Konsekvensbeskrivelse av områdene framgår av høringsutkastet til planen datert 12.01.2011.

1. Bebyggelse og anlegg

Boligområder

Planen inneholder flere nye områder som er konsekvensutredet. De nye områdene er Kroodden, Ravneheia, Hamrevann, Vraget, Kobberveien, Håmoen, Østre ringvei 77, Sødal (del av 33/4), Justvik (del av 116/4), Agder sivilforsvarsleir og Ødegård. Nytt byggeområde på Solsletta i Tveit (B7) vurderes å ikke være KU-pliktig fordi det meste av området inngår i byggeområde i kommuneplan 2005-2016. Planen legger til rette for en liten justering av dette.

Kroodden (B1)

Området er avsatt som bebyggelse og anlegg. Det ligger ut mot markagrensen med Voiebyen i nord og

mindre boligområder langs sjøen i øst. I og rundt området er det rike tur- og friområder med stort brukspotensial. Det er kort avstand til skoler, kirke og lokalsenteret i Voie. En reguleringsplan (områdeplan) for hele området (ca. 1100 dekar) er under utarbeidelse.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Området har store interesser knyttet til friluftsliv. Gjelder både stier og utsiktspunkt. Størstedelen av området er vist som førsteprioritet grøntområde i grønnstrukturutredningen. Deler av området er vist som andreprioritet. Søndre del er vist som førsteprioritet, men med konflikt i forhold til kommuneplanen.
Landskap	Området består av to høydedrag med en markert dal imellom. Det er et generelt kupert terreng. Erfaringsmessig vil terrenget endres kraftig ved en utbygging og på denne måten påvirke landskapet. Bebyggelsen vil bryte silhuetten og bli synlig fra sjøen.
Naturvern / Biologisk mangfold	To markeringer i naturbasen. En rødlisteart, (vårvikke) og et naturtypeområde, (skrotemark) som er vurdert som lokalt viktig. Forsvaret har i tillegg registrert biologisk mangfold. Det er flere markeringer på Krodden: Tre rødlistearter og fire naturtypeområder (et kulturlandskap, skog og ferskvann/våtmark), hvorav en er lokalt viktig. Endelig avklaring bør skje i reguleringsplan.
Kulturminner	Området rommer kulturminner fra flere ulike tider. Ved arkeologiske registreringer på Sandviksheia er det gjort funn av grensesteiner, huler, heller, løpeganger og sprengstein. Anlegget til Møvik fort er av de nyere kulturminnene i området. Det består av flere kanonstillinger på høydedrag, ammunisjonshus, jernbane og flere mindre bygg og anlegg. Både de sørvestre kanonstillinger og ammunisjonshus er foreslått i bevaringsklasse 1 av Forsvaret. Sør for Møvik fort finnes en kompassrose som er hogd inn i fjellet enten i 1470 eller 1570. Det pågår en verneprosess i forhold til forsvarsverkene, området vises derfor båndlagt i påvente av avklaring av vern. Området som vurderes er avmerket i kommuneplan, delvis overlappende med område for bebyggelse.
Landbruk, kulturlandskap	Berører skog og utmarksområder.
Barn og unges interesser	Både Møvik og Sjøstrand skoler bruker området til uteskole, orientering, friluftsliv med mer.
Universell utforming	Vestre del er flat med gode muligheter. Østre del og dalføre skaper utfordring.
Kommunal økonomi	Det er ikke avklart om det er behov for barnehage, skole eller sykehjem i området. Før utbygging kan starte, må Vågsbygdveien oppgraderes tilstrekkelig. Om utbyggingen utløser krav om ny vei, må avklares på et senere planstadium. Vågsbygdveien, vei langs Voie kirkegård eller ny løsning i tunnel kan hver for seg eller i ulike kombinasjoner bli nødvendig, avhengig av utbyggingsvolum. Vei langs kirkegården kan uansett bli viktig for kollektivbetjening og for myke trafikanter.
Naboskap	Utbyggingsområdet ligger omkranset av naturområder og nær opptil kirkegård på Voie. Byggeområdet vil ikke ha negativ påvirkning på naboskapet. En eventuell vei fra Voie kirke vil påvirke ny kirkegård negativt.
Arealforbruk	Arealet er ca. 320 daa. Areal til utbygging inkludert veier og annen infrastruktur i områder er ca. 200 daa. Det forutsettes en relativt høy tetthet i området, minimum 3 boenheter pr. daa. Dette gir en anslått boligreserve for området på ca. 600 boenheter.

Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Metrolinje M1 går langs Vågsbygdveien. En utbygging vil kunne styrke metrolinjen. Nordre del av området ligger høyt og litt langt fra buss. Områdets beliggenhet er i samsvar med kommunens overordnede strategi om lokalisering av boligområder. Kapasitetsproblemer på Vågsbygdveien må utbedres før en utbygging kan skje. Neste plannivå må vurdere omfanget av utbedringstiltak og veiløsning.
Risiko og sårbarhet	Det må tas høyde for at det kan være radon i grunnen, og bygninger må sikres. Mulig støy fra tunnelutløp må sjekkes og håndteres. Tilstrekkelig tilgang på slokkevann må sikres til området. Tankanlegget som ligger ved sjøen kan muligens medføre lukt, og må vurderes i forhold til sikkerhet, terrormål mm. Rasfare må utredes.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Det er laget et mulighetsstudie for området som danner grunnlag for etterfølgende regulering. Reguleringsplan må tilpasses verneplan for forsvarsverkene, løse veispørsmål (adkomst, gang-/sykkelvei og buss), vurdere nærmere konsekvenser for skolens bruk av området og ivareta omlegging av turstier. Rasfare og støy må utredes ved regulering.

Ravneheia (B2)

Området er på ca. 60 dekar, avsatt som bebyggelse og anlegg. Ravneheia ligger langs Voie ringvei, nord for Torkelsmyra skole.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Utbyggingen berører friluftsområder og korridorer ut i større sammenhengende friluftsområder. Stiene er mye brukt. Deler av stiene/korridorene må ivaretas i reguleringsplan. Det meste av området ligger i marka i kommuneplanen for 2005-2016. Utbyggingen vil snevre inn korridoren som forbinder Vågsbygdskogen med Voieskogen. I grønnstrukturplanen er området vist som andreprioritet grøntområde, korridoren som førsteprioritet. Utbyggingen er i konflikt med markagrensen og arealformål i gjeldende kommuneplan.
Naturvern / Biologisk mangfold	En registrering (salamanderforekomst) og et villtrekk litt vest for området i naturbasen. For at dette villtrekket skal være funksjonelt er det viktig at det ikke innsnevres. Topografien mot Torkelsdalen er svært bratt så det er viktig at f. eks framkommelighet for hjortevilt spares. Dvergspett, bøksanger og hvitryggspett er registrert med hekking i nærområdet (disse artene er med på rødlista).
Kulturminner	Ingen kjente konflikter.
Landbruk, kulturlandskap	Berører skog og utmarksområder.
Barn og unges interesser	Ingen kjennskap til bruk av skole eller barnehage. Det ligger et trialanlegg sør for området. Det er mange stier i området.
Universell utforming	Kupert terreng skaper utfordring.
Kommunal økonomi	All teknisk og sosial infrastruktur ligger til rette. Planprosessen må avklare om det skal innpasses barnehage i området.
Naboskap	Nytt byggeområde vil gi tosidig bebyggelse av ringveien. I sør grenser boligområdet inntil skole og barnehage. Ingen konflikt.
Arealforbruk	Arealet er ca. 60 daa. Det bør forutsettes en relativt høy tetthet i området, minimum 3 boenheter pr. daa. Dette gir en anslått boligreserve for området på ca. 125 boenheter.

Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Området er i trå med overordnet utbyggingsstrategi. Det ligger gunstig plassert i forhold til kollektivdekning og annen infrastruktur. Kapasitetsproblemer på Vågsbygdveien må utbedres før en utbygging kan skje.
Risiko og sårbarhet	Det må tas høyde for at det kan være radon i grunnen, og bygninger må sikres. Tilstrekkelig tilgang på slokkevann må sikres til området. Området må sjekkes i forhold til veitrafikkstøy. Det er mye dårlig fjell i området. Rasfare må utredes. Ingen kjent grunnforurensing, men dette må sjekkes før utbygging. Et lager for eksplosiver ligger i nærheten. Området ligger antakelig utenfor evakueringssonen. Dette må sjekkes ut i reguleringsarbeidet.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Stiforbindelser flyttes som avbøtende tiltak. Eldre salamanderregistrering må sjekkes ut og eventuelt tas hensyn til i det videre planarbeidet. Rasfare, støy og evakueringssone må sjekkes ut ved regulering.

Hamrevann (B34)

Området er avsatt som bebyggelse og anlegg. Det ligger mellom Sørlandsparken, Dyreparken og Kjevik, nord for det planlagte utbyggingsområdet Lauvåsen. I nord grenser det mot marka. Det omfatter mye ferskvann med Hamrevann som det største og Vesvann som nabovann. Det er det samme som i forslag til arealplan for Kristiansandsregionen er anbefalt som framtidig nytt utbyggingsområde på østsiden av Kristiansand med ca. 3500 dekar. I den tilhørende konsekvensutredningen er selve utbyggingsarealet beregnet til ca 2800 dekar. I kommuneplankartet er arealet redusert til 2500 dekar. Et skjønnsmessig ytterligere fradrag av arealer til skoler, veier, næring o.a, gir et boligpotensiale på ca. 3000 boliger gitt en utnyttelse på 1,5 boliger pr. dekar til utbygging.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	<p>Størstedelen av området er vist som førsteprioritet grøntområde i grønnstrukturutredningen. Deler av området mot nordvest er vist som andre prioritet I gjeldende kommuneplan er området betegnet "Landbruks- natur- og friluftsområde med spesielle naturvern- og friluftsinnteresser av særlig høy verdi. Det er tenkt å fungere som turområde/marka for Lauvåsenområdet og Moneheia. Som det heter i regionplanforslaget:</p> <p>"En utbygging rundt Hamrevann er konfliktfylt i forhold til friluftsområder for befolkningen på Moneheia og den planlagte bydelen Lauvåsen".</p> <p>Konsekvensen er at et stort sammenhengende friluftsområde vil gå tapt, markagrensen forskyves mot nordøst og det oppstår et behov for en grønnkorridor gjennom området. En "Kjevikvei" vil skjære gjennom korridoren og sannsynligvis redusere kvaliteten på den</p> <p>Mulig avbøtende tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bro over korridoren. - Bruk av tunneller for å dempe virkningen av veien.
Landskap	Området består av mange høydedrag med markerte dalsøkk i mellom i tilnærmet øst-vestretning. Det er generelt et relativt sterkt kupert terreng. Erfaringsmessig vil derfor terrenget endres kraftig ved en utbygging og på denne måten påvirke landskapet.

Naturvern / Biologisk mangfold	<p>Det er ikke funnet dyrearter i området som er registrert på Rødlista. Av registrerte plantearter er det buntsivaks og alm som er truet med utryddelse. Ål er funnet både i Hamrevann og Vesvann. Avbøtende tiltak må derfor iverksettes for å sikre det biologiske mangfoldet. Det er her tale om mindre arealer som kan innarbeides i grønnstrukturen for området.</p> <p>Dvergspett og hvitryggdpett er registrert i områdene lengst øst mot Dyreparken. Da disse artene står på Rødlista, må bestanden sikres ved avbøtende tiltak. Det deier seg om å sette grenser for utbyggingen mot nærområdene til Dyreparken.</p> <p>Flere naturtyper er kartlagt som viktig og svært viktig. Særlig Hamrevann er verneverdig pga buntsivaksen. Det dreier seg om mindre områder av kategorien "rik edelløvsskog" som kan innarbeides i grønnstrukturen for området. Vesbekken er et svært viktig bekkedrag. Både Vesvann og Krogevann er kalgede vann.</p> <p>Mulig avbøtende tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ål sikres gjennom ubebygde soner rundt våtmark og bekker i grønnstrukturen. - Alm og rik edelløvsskog sikres som del av grønnstrukturen, det gjelder særlig øst i området. - Buntsivaks sikres i en ubebygd, skjermet sone rundt Hamrevann. - Et utvalg av de største myrene bør vurderes sikret mot utbygging og grøfting i en framtidig grønnstruktur for området. - Områder med løv- og blandingsskog sikres som områder for spetter. - Hamrevann inngår i nedslagsfeltet for Tovdalsvassdraget som er varig vernet i verneplan IV for vassdrag. Nedslagsfeltet er vist med hensynsone, båndlagt etter annet lovverk. Bestemmelsen innebærer byggeforbud i 50-metersbeltet. Det åpnes for bygging i 50 -100-metersbeltet langs vassdrag når de inngår i reguleringsplan.
Kulturminner	Ingen kjente, vesentlige interesser. Området må undersøkes nærmere ved utarbeidelse av kommunedelplan. Fornminner i områder ifølge databasen Askeladden
Landbruk, kulturlandskap	Berører skog og utmarksområder, ingen kulturlandskapsinteresser registrert. Ny hovedvei gjennom området vil medføre konflikt med jordbruksinteressene på Ve.
Barn og unges interesser	Er mindre berørt. Ve skole bruker vesentlig området mot nordøst (Dønnestad). Et utsiktspunkt med adkomst mot vest på Huseheia bør kunne innpasses i den videre planleggingen.
Universell utforming	Må forutsettes å kunne bli ivaretatt.

Kommunal økonomi	<p>- Som vanlig ved større utbygginger må det forutsettes inngåelse av utbyggingsavtale som regulerer ansvarsfordelingen mellom utbyggere og kommunen mht opparbeidelse og drift. Kostnader og framdrift for nødvendige investeringer og drift av barnehager, skole(r), idrettsanlegg, friområder o.a må innarbeides i handlingsprogram og utbyggingsprogram.</p> <p>- Det må sikres en ny reservevannskilde som kan forsyne byen øst for Topdalsfjorden. Uten Hamrevannsutbygging ville det høyst sannsynlig bli en oppgradering av Vesvann med bedre vannbehandling. En slik oppgradering vil kunne gi grunnlag for en søknad til mattilsynet om godkjenning som reservevannverk. Kostnad: ca 10-15 mill. Planforslaget fører til at på sikt må nytt reservevannverk basere seg på Drangsholtvann/Karlsvann til en kostnad av 135 mill, eller ny ledning til Lillesand/Grimevann for 190 mill. Løses reservevannspørsmålet faller behovet for krisevann bort.</p> <p>- Dagens hovednett for avløp har ikke kapasitet til full utbygging på Hamrevann. Det må lages egne beregninger for å kartlegge nødvendige tiltak. Nye overføringsledninger og hovedpumpestasjoner vil koste flere 10-tall millioner.</p> <p>- Det vil bli behov for å styre rekkefølgen for gjennomføringen av de større utbyggingsområdene i kommunen. Dersom alle utvikles samtidig vil det trolig bli en alt for stor økonomisk belastning for kommunen når det gjelder behovet for offentlig infrastruktur. Dette bør kunne tas opp ved neste revisjon av kommuneplanen.</p>
Naboskap/fjernvirkning.	<p>- Området ligger nær naturområde egnet for friluftsliv.</p> <p>- Dyreparken er regulert med buffer/friluftsområde mot vest og nord. Den har ikke uttalt seg negativt til naboskapet.</p> <p>- De høyestliggende bebygde arealene vil muligens kunne ses i det fjerne fra deler av fjorden og fra Justnesområdet.</p>
Arealforbruk	<p>Avsatt areal er ca 2500 dekar. Dersom areal til utbygging inkludert veier og annen infrastruktur anslås til noe over halvparten, gir det med minimum 1,5 boenheter pr. dekar ca. 3000 boenheter. Eventuelle næringsareal o.a må trekkes fra og reduserer antall boliger.</p>
Offentlige og private tjenestetilbud	<p>I regionplanforslaget heter det at en utbygging på Hamrevann vil styrke det kommersielle grunnlaget for Sørlandsparken, mens Rona vil være et naturlig og mest tilgjengelig bydelssenter for offentlige tjenester for hele befolkningen på østsiden av byen. Dette bekreftes av en rapport om Rona som konkluderer med at "En Hamrevannutbygging vil fortrinnsvis styrke Sørlandsparken som senter, og vil ha dette som sitt naturlige bydelssenter. Effekten i forhold til Rona vil være relativt liten til ubetydelig, avhengig av hvilke funksjoner som blir lagt til Rona som også skal betjene Hamrevann". Konsekvensen er altså ut fra dette at for Hamrevannbeboere vil bydelssenterfunksjonene få delt lokalisering.</p> <p>Avstanden fra det som kan bli første utbyggingsområde til Sørlandssenteret er ca 1-1,5 km. Det innebærer muligheten av at Sørlandssenteret også vil fungere som områdesenter/nærsenter for ca 4000 mennesker. En konsekvens kan også være at Sørlandssenteret får en utvidet funksjon både som bydels- og områdesenter. Konsekvensen av dette er en ny diskusjon om hvordan Sørlandssenteret bør fungere og hvilket innhold det skal ha.</p>

<p>Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Med kommuneplanperioden som horisont kan det dreie seg om ca 1000 – 1500 husstander, avhengig av fordelingen mellom boliger og næringsareal. På lang sikt kan perspektivet være i størrelsesorden 3000 boliger pluss næringsvirksomhet. På kort og lang sikt vil dette generere en trafikk på 5000 kjøretøy eller mer i kommuneplanperioden avhengig av omfang og type næring. Full utbygging genererer i størrelsesorden 10- 15000 kjøretøy. - For å få realisert utbyggingen må utnyttelsen av de bebyggbare arealene trolig bli høy. - En hovedtrase gjennom området som ev. ny riksvei til Kjevik og Birkenes, vil måtte bygges som dels 4-felts vei, dels som 2-feltsvei, på lang sikt kanskje i 4-felt. Antall tunneler og lengden på dem vil også kunne avgjøre dette. Dagens kryss på toppen av Timenesbakken må bygges om til fullt kryss. - Ved utarbeidelse av kommunedelplan for hele området vil trafikksystemet bli avklart, herunder også valg av alternative tilknytningsmuligheter til Kjevik. - Området har en god lokalisering mht reiseavstand til arbeidsplasser i regionen, kommer godt ut med lavt CO₂-utslipp pr innbygger og har en størrelse som muliggjør god betjening med buss og bør vurderes som en mulig utvidelse av metrosystemet. En bussbetjening kan ses i sammenheng med Sørlandsparken og ev. Lauvåsen dersom detaljvurderinger avklarer at det er mulig. God bussbetjening og nærhet til Sørlandsparken (gående/syklende til arbeidsplasser) gir mulighet for redusert CO₂-utslipp.
<p>Risiko og sårbarhet</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Det er utarbeidet et foreløpig forslag til restriksjonsplan for Kjevik lufthavn. I forhold til denne og luftfartens minstehøyde synes det å være beskjedne konsekvenser så lenge bebyggelsen holder seg under de høyeste terrengformasjonene som f.eks Ravneheia på 127 moh. På vestsiden av Ravåsen, dvs primært vest for Hamrefjell og ved Huseheia, vil terrenget på ca. 100 moh være komrollerende for luftfarten. Maksimal byggehøyde i denne åssiden ned mot lufthavnen vil være styrt av høyden på selve brinken i overgangen mellom Hamrefjell/Fusheia og nedenforliggende arealer vest for brinken. - De vestre partiene vendt mot Topdalselva ligger i flystøysone gul. Dvs at bebyggelse kan føres opp dersom tilfredsstillende støydempingstiltak ivaretas. - Det må tas høyde for at det kan være radon i grunnen, og bygninger må sikres. - Det går høyspentlinjer i området. Nødvendige hensyn må tas.

Behov for tilleggsutredning/kartlegging/planer	<ul style="list-style-type: none"> - Rasfare må utredes - Det må sikres en ny reservevannskilde som erstatning for Vesvann. - En etappevis utbygging av området må vurderes og styres. Ved en langsiktig utvikling, hvor nedslagsfeltet til Vesvann skjermes mest mulig, kan det vise seg som en mulig løsning å oppgradere vannbehandlingen på Vesvann vannverk slik at dette kan fungere som krisevann i en periode mens områdene lengst vekk fra vannkilden, det vil si områdene rundt Hamrevann og nedover til Moneheia, bygges ut. I så fall vil det kunne være god tid til å forberede den langsiktige løsningen. - Nødvendige tiltak for å sikre kapasitet på avløpsnett må utredes. - Kommunedelplan for hele området må utarbeides. De ulike arealbehovene og veisystem vil da finne sin endelige plassering. - Fornminner og ev. andre kulturhistoriske verdier må registreres systematisk
--	--

Vraget, Flekkerøy (B38)

Vraget ligger i Mæbøsfjorden på Flekkerøy Ca 6dekar avsatt til bebyggelse og anlegg med siktemål brukt til bolig men med den forutsetning at holmen i nord ikke bebygges, men sikres til allmennheten med gangbro. Arealet avsatt som næring i Flekkerøyplanen fra 1995.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	<p>Flekkerøy ligger utenfor grønnstrukturplanen.</p> <p>Inkluderer områder som har potensial for friluftsliv, bading med mer.</p> <p>Holmen i nord sikres til allmennheten</p>
Landskap	Ligger sentralt i Mæbøsfjorden. Delvis ubebygde holme og industritomt.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i kommunens naturbase.
Kulturminner	Tidligere industriområde, med bebyggelse av variert karakter, ikke definert som bevaringsverdig. Ikke kjente fornminner.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt.
Barn og unges interesser	Området har potensiale for bruk.
Universell utforming	Forutsettes at dette kan ivaretas.
Kommunal økonomi	Kapasitet på hovedanlegg for vann- og avløp er tilfredsstillende.
Naboskap	Boligbebyggelse
Arealforbruk	Ca 6 dekar
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Området ligger i tilknytning til eksisterende boligbebyggelse på Flekkerøy. Området ligger 4-500 meter fra butikk, kirke og bussmetrostopp ved rundkjøringen.

Risiko og sårbarhet	<p>Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Stormflore som følge av klimaendringer må vurderes.</p> <p>Tidligere båtverksted med slipp. Forurensing i grunnen må utredes.</p>
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Kobberveien (B 35)

Området ligger på Tinnheia og omfatter eksisterende garasjeanlegg på eiendommen 151/2473 og del av eiendommen 151/1, til sammen ca 6,7 dekar. Området avsatt til bebyggelse og anlegg med siktemål å utvikle boliger

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Området er avsatt til 1. prioritets grøntområde og har store friluftsinnteresser knyttet til boligområde med høy utnyttelse, høyblokker. Det er behov for store grøntområder i forbindelse med dette. Det går turveg gjennom området. Denne sikres ved utarbeidelse av reguleringsplan.
Landskap	Området ligger i forbindelse med garasjerekke. Vestre del av bebyggelsen vil bli liggende på en høyde ser ut til å bli eksponert.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i kommunens naturbase.
Kulturminner	Ikke kjente nyere kulturminner, bortsett fra Gamle Flekkerøyvei som tangerer området. Ikke kjente fornminner.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt.
Barn og unges interesser	Berører inngang til et større friluftsområde og turstinnett. Grim og Solholmen skole bruker omkringliggende område.
Universell utforming	Forutsettes at dette kan ivaretas.
Kommunal økonomi	<p>Området bygges ut i privat regi. Det forutsettes at det inngås utbyggingsavtale som regulerer ansvarsfordeling mellom utbygger og kommunen.</p> <p>Området sogner til Grim og Solholmen skole bruker området. Begge skolene har plass til flere elever i dag, men det kan bli behov for å utvide Karl Johans Minne.</p> <p>Det utløser ikke behov for nye barnehager.</p> <p>Kapasiteten på hovedanlegg for vann- og avløp er tilfredsstillende.</p>
Naboskap	Grøntområde.
Arealforbruk	Arealet er ca 6,7 dekar. Arealet inkludere veier, lekeplasser og annen infrastruktur.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Området ligger sentralt i forhold til skole, Grim senter, Kvadraturen og E39. Området har god kollektivdekning.
Risiko og sårbarhet	Det er sannsynligvis forurenset grunn i området, jmfør funn i hellinga som er like ved. Delvis innenfor støysone og storulykkesone til Xstrata.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Håmoen, Mosby (B39)

Området ligger nord for Mosby skole. Ca 40 dekar er avsatt til bebyggelse og anlegg. Behovet for areal til tjenesteyting og lekeareal til barn skal avklares ved utarbeidelse av reguleringsplan. Området må sees i sammenheng tilgrensende arealer avsatt til tjenesteyting.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Området er avsatt som landbruksområde i kommuneplan for 2005-2016. Naturvern- og friluftsinnteressene som er knyttet til bekken søkes ivaretatt. Området dekker delvis tidligere grustak, en viktig kvartærgeologisk forekomst som har vært benyttet til undervisning i videregående skole. .
Landskap	Ligger i nærhet til Høiebekken som er viktig sidevassdrag til Otra med hensyn på oppvekst av sjørørret. Strandsonen langs bekken er sikret i kommuneplanbestemmelsene.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ligger i nærhet til Høiebekken som er viktig sidevassdrag til Otra med hensyn på oppvekst av sjørørret.
Kulturminner	Ikke kjente nyere kulturminner.
Landbruk, kulturlandskap	Det er flere jorder innenfor området som blir berørt.
Barn og unges interesser	Deler av området er aktuelt for skolen og mulig ny barnehage.
Universell utforming	Forutsettes at dette kan ivaretas.
Kommunal økonomi	Området sogner til Mosby barneskole og Torridal ungdomsskole. Området har bra skolekapasitet. Skolene på Strai og Mosby skal slås sammen, men det er ikke bestemt hvor. Kapasiteten på hovedanlegg for vann- og avløp er tilfredsstillende.
Naboskap	Området grenser inntil skole, boliger, Høiebekken og kvartærgeologisk forekomst.
Arealforbruk	Ca 40 dekar
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Det antas at transportbehovet en utbygging på Håmoen genererer, vil ha relativt liten påvirkning på hovedveinettet. Området har bussdekning både av buss til Vennesla og Høietun.
Risiko og sårbarhet	Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Nedlagte Høie Fabrikker ligger i nærheten. Muligheter for forurensing i grunn må sjekkes før terrenginngrep . Grunnforhold må sjekkes med hensyn på rasfare. Området kan være utsatt for flom i bekken.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Østre ringvei 77 (B36)

Den vestlige delen av området, ca 4,3 dekar er avsatt som bebyggelse og anlegg. Området er i dag benyttet til balløkke. Resten av området er avsatt som grønnstruktur i samsvar med gjeldende reguleringsplan.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Grønnstruktur, 1. prioritet. Inngår i sammenhengende grøntareal knyttet opp mot skole og to større idrettsanlegg med hall, parkering og fotballbane. Tett bebyggelse rundt.
Landskap	Området er flatt og åpent. Tidligere kulturlandskap.

Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i kommunal naturbase.
Kulturminner	Ikke kjente nyere kulturminner eller fornminner.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt.
Barn og unges interesser	<p>Viktig grøntkorridor fra Oddemarka, Kongsgår skolesenter, Mottaksskolen og International school til Prestebekken som fører videre til hav og hei.</p> <p>Regulert til friområde. Den østlige delen av området avsettes som grønnsstruktur. Denne fremstår som 100 metersskog siden området grunnet. privat eierskap ikke er opparbeidet som friområde.</p> <p>Forslagstiller forutsetter at ny balløkke etableres på privat eiendom og at urskogen beholdes når. eksisterende balløkke bebygges</p>
Universell utforming	Forutsettes at dette kan ivaretas.
Kommunal økonomi	<p>Området vil sogne til Wilds Minne barneskole og Oddemarka ungdomsskole. De nærmeste skolene har ikke plass til flere elever. Det vil bety forskyving mot de andre skolene. Det er totalt sett plass på barnetrinnet, men på sikt må kapasiteten ungdomstrinnet økes.</p> <p>Utløser ikke behov for nye barnehager.</p> <p>Kapasiteten på hovedanlegg for vann- og avløp er tilfredsstillende.</p>
Naboskap	Skole, idrettspark.
Arealforbruk	ca. 4 dekar.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Forslagstiller foreslår rekkehus med 35 enheter tilpasses familier i etableringsfasen. Området ligger sentralt nær byen. Busstilbudet vil bli bedre dersom ny ringrute over Lund etableres.
Risiko og sårbarhet	<p>Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Østre Ringvei er en trafikkert vei med noe tungtrafikk. Støy fra veien kan representere en faktor som må tas hensyn til. Støv fra pukkverket er problem ved særdeles ugunstige vindforhold.</p> <p>Området ligger ikke i kjent flomvei, men grenser mot en flomsone med risikograd 2, nærmere utredning bør derfor gjøres: Risikograd 2: Fare for oversvømmelse av større veier og områder nær bebyggelse. Kan oppstå kritiske situasjoner i dag. Små inngrep som f.eks. redskapsbod i flomvei kan medføre store oversvømmelser. Ingen fortetting / utbygging må finne sted uten at overvannshåndtering.</p> <p>Ingen rasfare. Sannsynligvis leirholdige masser i grunnen, men neppe kvikkleire på eksisterende balløkke. Kvikkleire på arealet nærmest Østre Ringvei. Grunnforhold bør sjekkes ifm. utbygging og dimensjonering av bygg.</p>
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Sødal, del av eiendommene 33/4 (B 40)

Området som ligger sør for Sødal terrasse. Ca 2,5dekar avsatt til bebyggelse og anlegg. Bystyret åpnet for utbygging av området ved behandling av kommunedelplan for Lund, jf vedtak: "Eksisterende boligområde på Sødal bør vurderes utvidet sydover i området mellom Torridalsveien 134 og 136 for inn passing av inntil 3 boliger. Arealet tas ut av planen for utarbeidelse av reguleringsplan."

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	1. prioritet jordbruksareal/kulturlandskap i grønnstrukturutredningen.
Landskap	Ligger på en åpen slette i et kulturlandskap med plassering mellom elva og hei i bakkant.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i kommunens database.
Kulturminner	Eldre verneverdig gårdshus, fremdeles med jorder rundt seg. Ikke kjente fornminner.
Landbruk, kulturlandskap	Reduserer landbrukseiendommens arealer. Utbyggingen er i konflikt med dyrket mark og verdifullt kulturlandskap. Ikke i tråd med sentrale signaler jf. jordvern. Arealet avsatt til bebyggelse og anlegg redusert ved behandling av kommuneplan slik at konflikten med jordvernet er redusert.
Barn og unges interesser	Ikke kjent konflikt.
Universell utforming	Forutsettes at dette kan ivaretas.
Kommunal økonomi	Sogner til Lovisenlund barneskole og Oddemarka ungdomsskole. Få enheter påvirker ikke skole- og barnehagedekning. Kapasiteten på hovedanlegg for vann- og avløp er tilfredsstillende.
Naboskap	Landbrukseiendommer.
Arealforbruk	Ca 2,5 dekar
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Få enheter genererer lite trafikk. Området betjenes av rute 31 til Vennesla.
Risiko og sårbarhet	<p>Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Sødalsveien er sterkt trafikkert, bør sjekke at støy ikke overskrider anbefalte grenseverdier. Området ligger i en skråning.</p> <p>Området ligger ikke i kjent flomvei, men grenser mot en flomsone med risikograd 2, nærmere utredning bør derfor gjøres: Risikograd 2: Fare for oversvømmelse av større veier og områder nær bebyggelse. Kan oppstå kritiske situasjoner i dag. Små inngrep som f.eks. redskapsbod i flomvei kan medføre store oversvømmelser. Ingen fortetting / utbygging må finne sted uten at overvannshåndtering. Det er leire i området, antagelig kvikkleire. Målinger er foretatt og en overordnet vurdering av grunnforhold vil bli gjort. Sannsynlig kvikkleire men usikkert hvor mye den er utvasket. Utbygger må gjøre grunnboringer og dimensjonere iht. grunnforhold. Statens Vegvesen bør gi uttalelse i saken før byggetillatelse gis.</p>
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Justvik del eiendommen 116/4 m.fl (B 33)

Ca 22 dekar sør for Justvik skole avsatt tilbebyggelse og anlegg.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	2.prioritets grønnstruktur og aktivitetsområde i tilknytning til Justvik skole.
Landskap	Området ligger i en skogkledd skråning mellom Ålefjærveien og heia i bakkant.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i kommunens database. (Området er ikke undersøkt).
Kulturminner	Eiendommens bebyggelse (mot Justvikbukta) er fredet etter kulturminneloven. Denne vil neppe berøres av en utbygging i nærheten av skolen. Ikke kjente fornminner i denne delen av eiendommen.
Landbruk, kulturlandskap	Del av landbrukseiendom (skog/utmark).
Barn og unges interesser	Lekeareal for barn og unge og nødvendig behov for tjenesteyting (utvidelse av skole) avklares ved utarbeidelse av reguleringsplan.
Universell utforming	Forutsettes at dette kan ivaretas.
Kommunal økonomi	Området sogner til Justvik barneskole og Havlimyra ungdomsskole. Skolene har ikke plass til flere elever. Det er avsatt midler til å bygge barnetrinn på Havlimyra. På sikt må kapasiteten på ungdomstrinnet økes. Kapasiteten på hovedanlegg for vann- og avløp er tilfredsstillende.
Naboskap	Området grenser til Justvik skole og er aktuelt/eneste alternativ dersom denne skal utvides.
Arealforbruk	22 dekar
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Sørlandet boligbyggelag har skissert mulighet for ca 90 enheter i området. Området er bussbetjent med rute 22 og 23 som har bra dekning på hverdager.
Risiko og sårbarhet	Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Det er ikke kjent forurensing i grunnen, eller kjente støysoner i området. Området er bratt flere steder og har mulig rasfare. Dette må utredes på reguleringsnivå. Kraftledning går delvis gjennom området.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ras må utredes ved regulering.

Agder sivilforsvarsleir, Solsletta (B37)

Området ligger på Solsletta og er tidligere benyttet til leir for sivilforsvaret, men bruken er opphørt. 42 dekar

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Grønnstruktur 2. prioritet.
Landskap	Ligger på en flat slette imellom eksisterende bebyggelse
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i kommunens database
Kulturminner	Ikke kjente nyere kulturminner eller fornminner innenfor gammel sivilforsvarsleir.

Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt
Barn og unges interesser	Tidligere sivilforsvarsleir.
Universell utforming	Forutsettes at dette kan ivaretas.
Kommunal økonomi	<p>Området sogner til Ve barne- og ungdomsskole, som pr i dag har god kapasitet. Mer enn 4 km. fra skolen medfører skoleskys. Behovet for barnehager avhenger av utbyggingsomfang i Tveit som helhet.</p> <p>Topdalselva inngår i verneplan IV og er markert med hensynsone for å ivareta vern av elva. I lokal forskrift for avløpsvann er Topdalselva definert som resipient sone 4, dvs område med null-utslipp for nye boliger. Det kommunale hovednettet for vann- og avløp i Tveit er dimensjonert for en del nye boliger herunder nye boliger på Solsletta, men mange nye enheter flere steder i Tveit kan medføre kapasitetsproblem. Summen av nye enheter øst for Topdalsfjorden vil medføre kapasitetsproblem på hovednettet og behov for nye pumpeanlegg og overføringsledninger.</p>
Naboskap	Boligbebyggelse
Arealforbruk	Arealet størrelse er 42 daa.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Områdets trafikkgenerering vil avhenge av virksomheten arealet vil romme. Brukes området til boliger og servicefunksjoner til nærområdet, vil trafikkgenereringen ha liten effekt på hovedveisystemet. Boligbygging i Tveit bryter med kommunens lokaliseringstrategi for boliger. Dersom antall boenheter skal økes i Tveit, er Solsletta en god lokalisering. Området ligger sentralt på Tveit med nærhet til kirke, butikk og eldrecenter. Tveit betjenes av egen buss.
Risiko og sårbarhet	<p>Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig.</p> <p>Store deler av området ligger i gul sone i støysonekartet for Kjevik lufthavn. Det bør utarbeides en støyanalyse for området for å avklare i hvor stor grad støy som genereres i forbindelse med Kjevik lufthavn kan bli til sjenanse.</p> <p>Ikke mistanke om forurensning i grunnen. Deler av området er i flomsone i kommunens flomsonekart merket risikograd 3: Overvannsberegninger som må dokumenteres ved regulering. Ingen kjente faktorer mht. rasfare.</p> <p>Brann: Infrastruktur slokkevann må sees i sammenheng med tiltenkt utnyttelse.</p>
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Ødegård (B 32)

Ødegård ligger på Dvergsneshalvøya. I kystsoneplanen er område vist som eksisterende hytteområde, LNF-område og lokalmiljø med bevaringsverdi. Hytteområdet er avsatt som eksisterende areal for bebyggelse og anlegg, mens deler av LNF-område og Lokalmiljø med bevaringsverdi, til sammen 68dekar er avsatt som fremtidig bebyggelse og anlegg.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Deler av området er avsatt som 1. prioritets grønnstruktur og deler uten grønnstrukturinteresser. Buktene er bebyggt mens det ellers er områder som er ubebyggt og vegetasjonskledd. Eksponerte koller er i hovedsak fri for bebyggelse. Deler av strandarealene har allmenne interesser.
Landskap	Området består av kupert landskap som danner en halvøy mot Dvergsnesbukta. Jordet representerer et kulturlandskap som skaper identitet i området.
Naturvern / Biologisk mangfold	En Røddlisteforekomst, Perleforglemmeiei (Sterkt truet) Grenser opp mot lokal ålegressforekomst (C-område) i Dvergsnesbukta.
Kulturminner	Setehuset på den ene Ødegården 96/12 tillegges verneverdi. Ikke kjente fornminner.
Landbruk, kulturlandskap	Deler av draget hvor det planlegges kanal er et viktig kulturlandskap.
Barn og unges interesser	Ingen kjente konflikter
Universell utforming	Forutsettes at dette kan ivaretas.
Kommunal økonomi	Området sogner til Dvergsnes barneskole og Holte ungdomsskole. Skolekapasiteten avhenger av antall boenheter. Pr i dag ikke kapasitet på ungdomsskolen før etter 2016. Området har god barnehagedekning. Kapasitet på hovedanlegg for vann- og avløp er tilfredsstillende.
Naboskap	Dvergsnestangen boligområde. Eksisterende hytter, grøntområder og sjø.
Arealforbruk	Alternativt areal er 36 daa. Fremtidig areal foreslått av adm. er 31 daa, dvs 67 daa i sum.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Trafikken arealet vil generere påvirker i liten grad hovedveisystemet. Arealet ligger i tilknytning til de ytterste utbyggingsområdene på Dvergsnes. Arealet vil allikevel ikke få en tilfredsstillende kollektivdekning.
Risiko og sårbarhet	Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Området ligger nær opptil sulfidsone.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Senterområder

Senterområder: Endring av senterområdet på Rona (S3). Området er innskrenket i sørlig retning og utvidet mot øst. Utvidelsene innebærer små endringer i områder avsatt til bebyggelse i kommuneplan 2005-2016 og vil ikke utløse krav om konsekvensutredning.

Næringsområder

Næringsområdene er vurdert også i forhold til klimautslipp. I vurderingen er det tatt hensyn til gjennomsnittlig reiseavstand til det aktuelle næringsområdet for alle som bor i regionen i dag. Reiseavstanden og muligheten for tilrettelegging av god kollektivbetjeningen og gang- og sykkelveier gir en god indikator på utslippssituasjonen for de enkelte områdene. Bjørndalssletta syd har som en referanse den korteste avstanden, 13,0 km, den beste kollektivbetjeningen og best tilgang på gang- og sykkelveier.

Nye næringsområder er Borheia (N1) og Øvre Strømme (NK5) ("park-and ride-anlegg"). Deler av Strømshøia er vist som generelt byggeområde i kommuneplan for 2005-2016, men det legges inn en utvidelse.

Borheia (N1)

Området er på 319 dekar, ligger ved E 39 og vil bli en utvidelse av næringsområdet i Rigidalen. Det har tidligere vært byggeområde bolig i kommuneplanen, men ble tatt ut fordi det er lite egnet for boliger sett i forhold til sosial og teknisk infrastruktur.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Området er andreprioritets grøntområde i grønnstrukturplanen. Deler av området ligger i tilknytning til Fiskåvann og fellesmarka med Søgne og Songdalen. Bebyggelsen er lagt til nordsiden av høydebrekket, slik at ikke romvirkningen rundt Fiskåvann blir skadelidende. Mye brukt tursti gjennom området fra Rige, Slettheia og noe fra Grauthelleren v/E 39 skal opprettholdes. Fiskåvann er et viktig rekreasjonsareal gjennom hele året. Området ligger ikke i 100-metersbeltet til Fiskåvann.
Landskap	<p>Grønn Strek har laget en landskapsanalyse som konkluderer med at de største negative konsekvensene ved en utbygging av Borheia til næringsområde, er synligheten fra Hellemyr og Vestheiene. Byggeområdet blir svært eksponert mot eksisterende bebyggelse. De som bor her vil se rett inn i næringsområdet.</p> <p>En utvidelse av nærings- og industriområdet på Rige vil få noen negative visuelle konsekvenser for Øvre Slettheia, men området ligger nord for bebyggelsen og vesentlig lavere i terrenget. Dette betyr at de negative konsekvensene er mindre, fordi synligheten ikke er fra hage- og oppholdsarealene i boligfeltene.</p> <p>Området er avgrenset slik at bebyggelsen ikke vil være synlig fra Fiskåvann. Dette må vies spesiell oppmerksomhet i påfølgende regulering, da det er svært viktig for friluftinteressene.</p> <p>Skjæringene vil bli høye. Derfor må det vurderes nærmere hvilke høyder tomtene legges på. Det bør vurderes å beholde en vegetasjonsskjerm mot E 39 som avbøtende tiltak i forhold til de negative konsekvenser utbyggingen har for beboere på Hellemyr og Vestheiene.</p>
Naturvern/Biologisk mangfold	Ingen kjente forekomster i naturbasen. Det er registrert hvitpestrot (rødlisteart og kommuneblomst for Kristiansand) i området mot Rigidalen. Toppen av heia er fattig knauskog, men rikere ned mot Rigidalen. Området ut mot E39 er også generelt noe rikere.
Kulturminner	Ingen kjente forekomster.
Landbruk, kulturlandskap	Berører skog og utmarksområder.
Barn og unges interesser	Området brukes av Slettheia skole til orientering, biologi og friluftsliv.
Universell utforming	Omfattende bearbeiding av terreng skaper gode muligheter.
Kommunal økonomi	Ingen kjente.
Naboskap	Konsekvenser som beskrevet under landskap. I tillegg vil det være støy knyttet til utbyggingen.
Arealforbruk	Arealet kan utnyttes effektivt, men dette fordrer relativt store inngrep i heia. Området kan bygges ut på flere måter, med veitilkobling både fra nord og sør. Neste plannivå må avklare dette.

Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Byggeområdet ligger i øst-vest-aksen som er den foretrukne utbyggingsaksen i regionen. Byggeområdet er en utvidelse av et eksisterende næringsområde. Området ligger langs E 39 og dermed på hovedveinettet. Regionalt busstopp ved krysset i Rige. Østre del av området er innenfor 500 meter fra busstopp.
Klimautslipp	Gjennomsnittlig avstand for alle som bor i regionen er 14,2 km. Bussbetjening kun fra regionale ruter og store høydeforskjell gjør at mange bruker bil. I forhold til Bjørndalen gir dette anslagsvis 20 til 25 prosent mer utslipp fra arbeidsreiser.
Risiko og sårbarhet	Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Området ytterst langs vei ligger helt eller delvis innenfor kjent trafikkstøysone. Det er nylig registrert flere ras i tilstøtende områder, og terrenget er bratt flere steder. ROS-analyse må gjennomføres før utbygging. Kraftledning går gjennom deler av området.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Landskapsvirkning, biologisk mangfold og turstiforbindelse må tas med i videre planlegging. Det må også vurderes en visuell buffer mot Hellemyr og Vestheiene.

Østre del av Øvre Strømme (NK5)

På Øvre Strømme er et område på 47 dekar avsatt som fremtidig byggeområde i gjeldende kommuneplan. Det ligger inntil boligområdet Strømsdalen. Området er tidligere tenkt brukt til boligområde. Næringsbebyggelse er et mer egnet formål. Det foreslås nå å utvide området med ca. 10 dekar mot øst, som forutsettes disponert til "park&ride"

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Grønnstruktur/friluftslivsinteresser: Arealet inngår i andreprioritet grøntområde i grønnstrukturutredning. Mot syd ligger noe av det i 100-metersbeltet til Drangsvann.
Landskap	Deler av arealet har eksponering mot E 18. Landskapsvirkning sett fra Drangsvann må ivaretas i reguleringsplan.
Naturvern / Biologisk mangfold	Drangsvannene med en randsone er lokalt viltområde. Det er også registrert et område med brakkvannspoller, som er en regional viktig naturtype.
Kulturminner	Berøres ikke
Landbruk, kulturlandskap	Nødvendige landskapshensyn forutsettes å kunne takles i reguleringsplan. Området ligger på en høyde, en utbygging vil kunne få visuell innvirkning på kulturlandskapet Timenes sør.
Barn og unges interesser	Ingen kjente registreringer.
Universell utforming	Løsbare utfordringer.
Kommunal økonomi	Privat eiendom, utbygging er ikke et kommunalt ansvar. Park-ride-anlegget: utbygging i offentlig regi, kommunalt delansvar.
Naboskap	Utbyggingen vil først og fremst påvirke opplevelsen av naboområdene.
Arealforbruk	Park- and ride- anlegg og næring som bør ha relativ intensiv utnyttelse som bør vurderes i forhold til hele Rona-området.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Sett i forhold til samordnet areal- og transportplanlegging, er det viktig å legge til rette for bruk av kollektivtransport. Her kan det legges til rette for mange arbeidsplasser. Området er innenfor 500 meter fra metrostopp.

Klimautslipp	Arealet er gunstig lokalisert med hensyn til tilrettelegging for kollektiv trafikk. Både metrobussene og regionale busser passerer området. Gjennomsnittlig avstand for alle som bor i regionen er 15,2 km. I forhold til Bjørndalen gir området anslagsvis 20 prosent mer utslipp fra arbeidsreiser.
Risiko og sårbarhet	Vanlige trafikkikkerhetshensyn og ulykkesrisiko må utredes nærmere. Tiltak for å sikre mot ev. radonstråling er nødvendig.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	-

Offentlig og privat tjenesteyting

Det er lagt inn flere områder for tjenesteyting i kommuneplanen. På enkelte områder er den arealbruk det er behov for pr. i dag beskrevet, andre steder er arealene lagt inn som langsiktig sikring. Behovene kan endre seg, og derfor er underformålene ikke angitt i bestemmelsene til kommuneplanen.

Følgende nye områder er vist på plankartet og er konsekvensutredet: Auglandstjønn (T1), Slettheia (T2), Mosby (T4), utvidelse Kringsjø til skole- og idrettsformål (T5), Vågsbygd idrettsplass (T8), utvidelse av sykehusområdet på Eg (T12), areal til ny barnehage på Barka ved Hellemyr (T13).

Lindebø (T3) endres fra bolig til tjenesteyting og spesialboliger. På Strømme (T11) endres område fra bolig til tjenesteyting. Hellemyr (BA3) er en endring fra bolig/industri til bolig/tjenesteyting. Disse endringene konsekvensutredes ikke, fordi det kun er endring fra ett byggeområde til et annet. Museumsområdet på Kroodden er vist som dagens bruk. Bestemmelsene til kommuneplanen åpner for andre typer kommunale bygg. Verne- og reguleringsprosessene avklarer dette nærmere, det er derfor ikke behov for konsekvensutredning. Ved Kjos (T9) legges det inn en barnehage i eksisterende gårdsbebyggelse. Endringen er svært liten arealmessig og utredes derfor ikke.

Auglandstjønn (T1)

Dette området (2,9 dekar) er tatt inn som utvidelse av eksisterende barnehage. Området er avgrenset slik at stiene ut i marka er ivaretatt.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Utvidelsen av byggeområdet er i marka. Området er vist som førsteprioritet grøntområde i grønnstrukturplanen. Eksisterende stier er ivaretatt ved avgrensning av byggeområdet og ved at adkomsten til marka endres. Tiltaket berører inngangen til marka, men vil bli liggende i forlengelsen av eksisterende barnehage og ikke sperre ytterligere. Dette er en av hovedinnsfartsårene til marka og en del av grøntkorridoren fra Auglandsbukta gjennom Auglandsdalen.
Landskap	Koller mot nord og vest beholdes slik at inngrepet i landskapet er lite.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i naturbasen. Hekking av sivspurv på 1990-tallet (lokalt sjelden, egen registrering). Litt karplante og soppregistreringer, men ikke rødlistearter.
Kulturminner	Berører ingen kjente kulturminner
Landbruk, kulturlandskap	Marginale landbruksinteresser
Barn og unges interesser	Området brukes av Fiskå skole.
Universell utforming	Kan ivaretas.
Kommunal økonomi	Kommunal barnehage.
Naboskap	Barnehagen omkranset av marka.
Arealforbruk	Egne krav til arealstørrelser for barnehager.

Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Utvidelse av eksisterende barnehage. Busstopp 250 meter fra barnehagen.
Risiko og sårbarhet	Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Veitrafikkstøy må sjekkes. Det er ingen kjent forurensing i grunn, før terrenginngrep må dette sjekkes. Rasfare må utredes.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ingen

Lindebøskauen (T3)

Arealet er i Flekkerøyplanen disponert vesentlig som nytt næringsområde og noe til grøntformål, i gjeldende reguleringsplan til boliger og noe friområde. Det er i kommunalt eie og er under omregulering til barnehage, omsorgsboliger og friområde. Omreguleringen tar sikte på at tilhørende parkeringsplasser kan gjøre friområdet mer tilgjengelig for folk og bidra til mer ryddige trafikkforhold ved arrangement i Flekkerøyhallen.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Formelt er arealet allerede disponert til byggeformål. Endringen til tjenesteyting får derfor ingen konsekvenser for grønnstruktur eller badeplasser. Fra Knudsmyr mot Lindebøskogen er en eldre sti utbedret og blir i dag brukt som hovedadkomst til skogen. Stiforbindelser er ivaretatt i reguleringsplan.
Landskap	Småkupert, stort sett ubebygd terreng med skog, solrikt og i le.
Naturmangfold	Vanlig naturtype på øya
Kulturminner	Ingen kjente
Landbruk, kulturlandskap	Vanlig natur. Området ligger i tilknytning til et kulturlandskap i nord.
Barn og unges interesser	Populært turområde med rikt stinett.
Universell utforming	Lar seg løse tilfredsstillende.
Kommunal økonomi	Privat barnehage. Tiltak for å bedre trafikksikkerheten håndteres i utbyggingsavtale.
Naboskap	Like ved ligger en barnehage og det utbygd boligfeltet Lindebø.
Arealforbruk	Arealet er 8,5 dekar. I forhold til gjeldende reguleringsplan er tilgangen på boliger på øya god. I forhold til Flekkerøyplanen går dette eneste næringsarealet uten sjøkontakt tapt. Pga en betydelig vekst på øya er imidlertid behovet for barnehager stort.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Bruken vil bidra til å skape mer trafikk på skoleveien. Krysset Lindebøskauen - Hattesteinen forutsettes utbedret mht trafikksikkerhet. Eksisterende fortau utbedres og forlenges.
Risiko og sårbarhet	En høyspentlinje legges i jordkabel og mast fjernes. Hensynet til radonfaren ivaretas på vanlig måte. Fortau utvides og behovet for sikringsgjerder forutsettes vurdert i reguleringsprosessen.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ingen

Mosby (T4)

Ca. 17 dekar avsettes til tjenesteyting, reserveareal for fremtidig bruk, for skole og barnehage. Arealbehovet for tjenesteyting og lek må vurderes sammen med areal avsatt til bebyggelse og anlegg.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Området er avsatt som landbruksområde i kommuneplan for 2005-2016. Naturvern- og friluftsinnteressene som er knyttet til bekken søkes ivaretatt.
Landskap	Landskapsrommet er definert av bekkemiljø, kvartærgeologisk forekomst og landbruk.
Naturmangfold	Området grenser inntil Høiebekken som er en viktig gytebekk og har et rikt dyre- og planteliv. Gytebekken har nasjonalt verdi. Området grenser også til en viktig kvartær geologisk forekomst (sandavsetning) som benyttes i undervisningen av mange skoler. Sandtaket er en spesiell biotop som kan ha betydning for sjeldne insekter og som hekkelokalitet for sandvale. Bekken er ivaretatt med eget arealformål. Ingen artsregistreringer i direkte tilknytning til området.
Kulturminner	Ikke kjente nyere kulturminner
Landbruk, kulturlandskap	Berører dyrka mark og kvartærgeologisk forekomst, grustak.
Barn og unges interesser	Naboområdet har vært benyttet i kvartærgeologisk undervisning i videregående skoler. Behovet for areal til lek og tjenesteyting avklares ved regulering
Universell utforming	Området kan legges til rette ved terrengbehandlingen
Kommunal økonomi	Skolen er kommunal. Det er vanskelig å si noe om konsekvenser for kommunal økonomi, avhenger av hvilke valg som gjøres mht offentlig eller privat tjenesteyting. Området kan være aktuelt ved sammenslåing av Torridal og Mosby skoler.
Naboskap	Området grenser inntil skole, boliger, Høiebekken og kvartærgeologisk forekomst.
Arealforbruk	Ca 17 dekar avsatt til tjenesteyting, reserveareal for fremtidig bruk til skole og barnehage. Arealbehovet for tjenesteyting og lek må vurderes sammen med areal avsatt til bebyggelse og anlegg
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Området ligger i tilknytning til eksisterende skole. Arealet avsettes for å sikre muligheter for å bygge ut lokale tjenestetilbud på Mosby. T4 kan gi plass til ny barnehage og eventuell ny felles skole.
Risiko og sårbarhet	Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Nedlagte Høie Fabrikker ligger i nærheten. Muligheter for forurensing i grunn må sjekkes før terrenginngrep. Grunnforhold må sjekkes med hensyn på rasfare. Området kan være utsatt for flom i bekken. Deler av området ligger i 200-års flomsonene til Otra.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ingen

Kringsjø (T5)

Det sikres arealer for utvidelse av skolen og idrettshall på sørsiden av skolens område. Området er på 26 dekar.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Området er vist som andreprioritet grøntområde i grønnstrukturplanen.
Landskap	Østre del er en ganske markert kulle i landskapet. Denne bør sprennes ned på nivå med øvrig terreng. Samtidig bør det vurderes å beholde en vegetasjonskant mot fylkesveien.

Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i naturbasen. Generelt mange karplanteregistreringer som viser at området er relativt godt kartlagt i forhold til denne artsgruppen. Ingen rødlistearter. En del fugleobservasjoner, jf. Artsdatabanken.
Kulturminner	Berører ingen kjente kulturminner.
Landbruk, kulturlandskap	Marginale landbruksinteresser.
Barn og unges interesser	Ny idrettshall vil være et viktig tiltak for barn og unge. Området brukes av elevene i skoletiden. Arealbruken kan løses ved utarbeidelse av reguleringsplan.
Universell utforming	Terrenget bør greit kunne legges til rette.
Kommunal økonomi	Utbyggingen må forventes å være i kommunal regi.
Naboskap	Naturområder.
Arealforbruk	Effektiv arealutnyttelse sett i sammenheng med eksisterende skole.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Utvidelse av eksisterende skole. Busstilbudet er dårlig. Elevene har skole-skyss.
Risiko og sårbarhet	En kraftlinje går gjennom området. Dette må ivaretas i videre planlegging. Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Det er ingen kjent forurensing i grunn, før terrenginngrep må dette sjekkes. Rasfare må utredes. Det er ingen særlig risiko for flom, men overvannshåndtering må vurderes. Behov knyttet til bekk som flomvei må tas hensyn til.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ingen

Vågsbygd idrettsplass (T8)

Det åpnes opp for etablering av barnehage i nordre del av idrettsanlegget. Det settes som forutsetning at barnehagen også inneholder klubbhus, garderobe og nødvendige lagre (klubbhuset ligger på tomta i dag), og at parkering kan benyttes til både barnehage- og idrettsformål. Det skal være en passasje for å komme til idrettsbanene.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Andreprioritet grøntområde i grønnstrukturplanen. Vist som friområde idrett i kommunedelplan for midtre deler av Vågsbygd og er i dag en del av idrettsanlegget.
Landskap	Barnehagen vil bli liggende i enden av et daldrag. Den vil derfor ligge godt skjermet i terrenget og ha liten påvirkning på landskapet.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen kjente forekomster i naturbasen.
Kulturminner	Berører ingen kjente kulturminner.
Landbruk, kulturlandskap	Inngår delvis i A-område i Kulturlandskapsrapporten fra 1990, men benyttes til idrett i dag.
Barn og unges interesser	Idrettsområdet brukes av barn og unge. Brukes av Fiskå og Vågsbygd skoler.
Universell utforming	Kan greit ivaretas.
Kommunal økonomi	Kommunalt idrettsanlegg.
Naboskap	Omkranset av boliger. Bygging av barnehagen betyr noe mer trafikk, men dette kan løses nært opptil hovedvei.

Arealforbruk	6,8 dekar
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Vil ikke føre til vesentlig trafikkvekst. Beboere i lokalområdet kan oppleve økt trafikk morgen og ettermiddag. Ca. 300 meter til busstopp på Vågsbygdveien med god bussdekning. Gang-/sykkelsti går gjennom området. Denne opprettholdes.
Risiko og sårbarhet	Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Ingen kjent forurensing i grunn. Dette må sjekkes før terrenginngrep. Ved barnehagen må man være ekstra påpasselig, også der det ikke skal gjøres inngrep i terrenget. Rasfare må utredes.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Klubbhus i barnehagen og passasje gjennom området må ivaretas i regulering.

Utvidelse av sykehusområdet på Eg (T12)

Formålet er å sikre areal for sosialmedisinske formål og eventuell fremtidig utvidelse av Sørlandet sykehus. Området er på ca. 40 dekar.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Området er regulert til friluftsområde og brukes i dag til frisbee-golf.
Landskap	Flotte landskapsformer og kulturlandskap.
Naturvern / Biologisk mangfold	Otra er et lokalt viktig trekkområde for fugler. Det er registrerte rødlisteforekomster i ytterkant av området som må ivaretas i reguleringsplan. Åpne kulturlandskap har betydning for trekkende spurvefugl (beiteområde).
Kulturminner	Hele området er regulert som bevaringsområde. Gjelder både landskap, vegetasjon og fornminner. Fornminneområdet er rester etter et jernvinneanlegg, og området strekker seg på begge sider av Andreas Kjærs vei.
Landbruk, kulturlandskap	Inngrep i landbruk/kulturlandskap.
Barn og unges interesser	Ingen registrering av at området brukes av skole, brukes nesten ikke av barn.
Universell utforming	Relativt flatt terreng
Kommunal økonomi	Fremtidige utgifter, sykehusutbygging er ikke kommunalt ansvar.
Naboskap	Sykehus og boligområder. Tiltaket vil ha liten effekt på naboskap.
Arealforbruk.	Området er på 50 daa. Det forutsettes høy utnyttelse på arealene.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Trafikkgenerering vil være avhengig størrelse og funksjon på utvidelsen av sykehuset. Konsekvenser og tiltak må utredes på neste plannivå. Dårlig bussdekning i dag. Dette vil bedre seg dersom man etablerer en ringrute Kvadraturen-Lund-Eg.

Risiko og sårbarhet	<p>Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Området kan være utsatt for trafikkstøy. Det er usikkert om det har vært drift som kan ha forurenset grunnen. Dette må sjekkes før terrenginngrep.</p> <p>Det er dårlige grunnforhold i området, blant annet kvikkleire. Grunnboring og tiltak for å avgrense risiko må utføres. Rasfare må utredes. Det er sannsynlig påkrevd med tiltak også langs Otra.</p> <p>Det er ingen særlig risiko for flom, men overvannshåndtering må vurderes. Behov knyttet til bekk som flomvei må hensyntas. Ingen særlig risiko for flom, men overvannshåndtering må vurderes. Behov knyttet til bekk som flomvei må hensyntas.</p>
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Den karakteristiske alleen gjennom området, samt kjærlighetsstien opp mot marka må ivaretas i reguleringsplanen.

Hånes (T7)

Ligger på nordsiden av E 18 område for tjenesteyting, som er planlagt som reservetomt for sykehjem og eventuelt andre tjenestetilbud for Hånes. Området er på ca 20 dekar.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Grønnstruktur/friluftsanser: Ligger i nordenden av landbrukseiendommene og består av en vegetasjonskledt kolle.
Landskap	Landskapet endres, dette detaljeres i videre planarbeid.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen kjente forekomster i naturbasen.
Kulturminner	Berører ingen kjente kulturminner.
Landbruk, kulturlandskap	Berører ikke landbrukseiendommene i området.
Barn og unges interesser	Ingen kjent bruk
Universell utforming	Relativt flatt terreng
Kommunal økonomi	Kommunal eiendom.
Naboskap	Arealet ligger mellom boligbebyggelsen og landbruksarealene på Timenes.
Arealforbruk	Ved utbygging skal arealene ha en høy utnyttelse.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Riktig lokalisering av offentlige tjenester som skal betjene lokalområdet. Det er relativt god kollektivdekning med en av metrolinjene i nærheten.
Risiko og sårbarhet	Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ingen.

Jegersberg (T6)

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Grønnstrukturutredningen viser arealene som 1. prioritet grønnstruktur. Området rommer i dag tre hovedelementer; våningshus og driftsbygning til Jegersberg gård, 4 bolighus m/tilhørende bygninger og et skogsområde. Skogsområdet utgjør en grønn buffer mot Tretjønneveien og danner en ramme omkring jordbrukslandskapet på Jegersberg. Det er ikke knyttet friluftsinnteresser til det konkrete arealet, men beliggenheten nært innfartsåren til Jegersberg/Skråstadheiområdet vil prege kvaliteten og opplevelsen av friluftsområdet, som i praksis vil starte først ved Postveien/grusveien ved endring til tjenesteyting.
Landskap	Endring i arealbruk vil endre rammen rundt jordet og redusere kulturlandskapsverdien i området.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i dagens baser.
Kulturminner	Jegersberg gård, våningshuset fra 1810 - 1814 er blant byens eldste lystgårder, reist i forbindelse med begynnende industriell utnyttelse av vassdraget. Hus og nærmeste uthus forutsettes bevart eller fredet.
Landbruk, kulturlandskap	Arealendring vil påvirke kulturlandskapet på Jegersberg som i dag er klassifisert til A-områder med relativt høyeste verdi som kulturlandskap.
Barn og unges interesser	Ikke kjent i bruk av barn- og unge.
Universell utforming	Lar seg løse.
Kommunal økonomi	Arealsikring til offentlige funksjoner.
Naboskap	Universitetet er nærmeste nabo. Arealet er også interessant for universitetet på lang sikt.
Arealforbruk	Helse og sosial- relaterte formål.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Avhengig av valgt helse- og sosialformål trenger det ikke å føre til vesentlig trafikkvekst. Kort avstand til BussMetrostopp på stamlinjen.
Risiko og sårbarhet	Ingen kjente farer, ev. noe forurensing fra husdyrhold. Mot Tretjønneveien må rasfare vurderes ved utarbeidelse av reguleringsplan.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	På neste plannivå.

Møvik fort (T2)

Området er i hovedsak tenkt avsatt til museumsdrift. Et forholdsvis lite areal på "sletta" er foreslått til annen tjenesteyting/kombinert bruk, for eksempel skole og/eller barnehage. Verneprosessen og reguleringsplanprosessen må avklare funksjoner, omfang og tålegrenser.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Området er vurdert som 1. prioritets grøntområde i grønnstrukturutredningen. Foreslåtte formål legger til rette for utvikling av eksisterende museum innenfor forsvarets arealer på sydsiden av Kapelldalen. Området inngår i et større sammenhengende friluftsområde. Museets utvikling kan skje i tråd med friluftsinnteressene i området, uten at disse forringes.
Landskap	Ingen kjente konflikter. Tiltak ivaretas i reguleringsplan

Naturvern / Biologisk mangfold	Det er foretatt grundige biologiske registreringer i regi av forsvaret og det er gjort funn. Disse må legges til grunn for videre museal utvikling for å ikke forringe de biologiske kvalitetene området har. Det er registrert hvit skogfrue i området.
Kulturminner	Flere kulturminner i området av stor tidsdybde, med overvekt fra siste krig. Det pågår arbeid med fredning av fortet i regi av Riksantikvaren som del av en nasjonal verneplan for prioriterte militæranlegg.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt
Barn og unges interesser	Området brukes av barn- og unge som del av friluftstilbudet. Disse interessene kan ivaretas i museumsområdet.
Universell utforming	Løses i områdereguleringsplanen.
Kommunal økonomi	Ingen kjent påvirkning.
Naboskap	Ligger mellom et viktig friområde og areal avsatt til boligområde.
Arealforbruk	Arealet skal benyttes til museumsrelatert formål. Eventuell innpassing av annen tjenesteyting kan vurderes på neste plannivå.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Vil ikke føre til vesentlig trafikkvekst. Ligger litt langt fra M1 – traseen på hovedveien. Evt. kollektivtrafikk inn i området må vurderes dersom område B1 bygges ut
Risiko og sårbarhet	Tankanlegget nede på Krodden representerer en risiko så lenge det ligger der. Det gjelder lukt og evt. drivstoff. Sikkerhetsavstander må ivaretas. Tilgjengelig tilgang på slukkevann må sikres til området. Evt. miljøgifter/krigsetterlatenskaper og gjenglemt ammunisjon rundt fortet må sjekkes ut. Generelt gjelder at det er en del bratte helninger i området, men ikke kjente fareareal. Videre må flomfare og overvannshåndtering redegjøres for i reguleringsprosessen.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ingen

Barka (T13)

6 dekar er avsatt til tjenesteyting med mulighet for innpassing av barnehage. Øvrig areal er avsatt til grønnstruktur. Området er i kommuneplan-en 2005-2016 vist som utbygd område, men ligger i realiteten som en grønn kile mellom bebyggelsen. Området er ikke regulert.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Førsteprioritet grøntområde i grønnstrukturplanen.
Landskap	Området ligger i en grop, og bebyggelsen vil ikke ruve i terrenget.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i naturbasen.
Kulturminner	Ingen registreringer i naturbasen.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt.

Barn og unges interesser	Skolen bruker Barka som uteområde. Det er særlig viktig for sansestimulering, turgåing og kontakt med naturen. Området har i dag kvartalslekeplass, balløkke og ikke opparbeidet naturområde (tidligere granskog). Balløkka brukes av skolen i gymtimer. Området brukes også til lek og rekreasjon av barn i nærområdet. Barn og unges interesser ivaretas ved at store deler av området avsettes til grøntstruktur.
Universell utforming	Kan tilrettelegges.
Kommunal økonomi	Barnehage og lekeplass er et kommunalt ansvar.
Naboskap	Omkringliggende boliger og skole. Adkomst må løses.
Arealforbruk	Gjeldende dimensjoneringsnormer forutsettes brukt. Området som helhet er mye større enn arealkravet til lekeplasser. Kvartalslekeplass og balløkke oppgraderes og kan innpasses selv om arealet reduseres.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Forslaget vil medføre mer trafikk. Avkjørsel og trafikksikker forbindelse til skolen må løses i detaljplan. Busstopp ved skolen.
Risiko og sårbarhet	Fjellskrenter og private murer må sikres. Det må lages en rasvurdering for hele området. Denne må inkludere drenering.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Reguleringsplan forutsettes utarbeidet.

Kombinert formål

2 av områdene avsatt til kombinert formål er konsekvensutredet. Dette er Trekanten i Vågsbygd og Strømsheia. Øvrige området avsatt til kombinert formål er i samsvar med tidligere kommunedelplaner og er ikke utredet.

Trekanten i Vågsbygd (BA4)

Trekanten er avsatt til bolig/kontor i Vågsbygdplanen. Arealformålet utvides til også å omfatte forretning, dvs næring/kontor, handel og bolig.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Ligger uten registrering i grønnstrukturutredningen.
Landskap	Ligger i dag i et bebygd område og veiareal
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer
Kulturminner	Ikke kjente nyere kulturminner eller fornminner.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt
Barn og unges interesser	Ingen
Universell utforming	Forutsettes at dette kan ivaretas.
Kommunal økonomi	Kapasitet på hovedanlegg for vann- og avløp er tilfredsstillende.
Naboskap	Trekanten ligger mellom eksisterende Vågsbyggsvei og vei over Kartheia.
Arealforbruk	17dekar.

Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Trekanten ligger svært gunstig til langs bussmetroen. I Vågsbygdplanen er handelsvirksomheten i sentrale deler av Vågsbygd lokalisert til bydelssenteret, som strekker seg fra Vågsbygd senter til Lumberkrysset. Hensikten er å styrke senteret og redusere kjøring mellom ulike handelsområder. Videreutvikling av forretningsandelen ved Trekanten bygger ikke opp under utviklingen av bydelssenteret.
Risiko og sårbarhet	Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Området ligger tett opp til Vågsbygdveien. Trafikken genererer noe støy. Dersom man skal samlokalisere boliger i bygg med næringslokaler, er det viktig at den næringsvirksomhet som man legger opp til ikke genererer støy, støv eller lukt som kan bli til plage for beboere i samme bygg eller naboer omkring. Mistanke om forurensning i grunnen Behov for å sjekke brannvannforsyningen.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Strømsheia BA13

Strømsheia er på 211 dekar. 105 dekar, herunder området vist som byggeområde kommuneplan for 2005-2016, er avsatt som kombinert formål bolig og næring.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Deler av arealet er vist som førsteprioritet grøntområde, resten er angitt som område for fremtidig bebyggelse i kommuneplanen. Friluftstiltakene er i vesentlig grad knyttet til sjøen på nord- og vestsiden. Ved regulering bør det sikres muligheter for å gi allmennheten bedre tilgang til sjøen enn i dag. Også kyststiforbindelser bør sikres.
Landskap	Den grønne heia er viktig som landskapselement og beholdes. Den vestlige delen, som danner innløpet til Rona beholdes. De største negative konsekvensene er derfor endring av landskapsbildet mot nord/nordøst som er synlig fra Hånes, Topdalsfjorden og E 18. Det forutsettes at utbygging utføres på en mest mulig skånsom måte.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i naturbasen. Skråningen ut mot Ronsbukta har noe rikere vegetasjon. Området har mye gammel skog. Det finnes artslister for karplanter fra området. Det er registrert en rødlistet sopp, sleip kastanjemusserong i 1987 (T. Torjesen) og en rødlistet sommerfugl, Triaxomera parasitella fra 1977, jf Artsdatabanken. Området har ikke vært kartlagt i forbindelse med biologisk mangfoldregistreringene i Kristiansand.
Kulturminner	Det ligger et fornminne på toppen som ikke blir berørt av utbyggingen.
Landbruk, kulturlandskap	Berører marginale skog- og utmarksområder.
Barn og unges interesser	Ingen kjent aktivitet.
Universell utforming	Gode muligheter etter bearbeiding av terreng.
Kommunal økonomi	Tilrettelegging og utvikling vil være i privat regi.

Naboskap	Sju hytteeiendommer vil bli sterkt negativt berørt. Den kommunale båthavnen vil bli berørt, men kan få en god tilpasning til et nytt næringsområde med kontorbebyggelse. Avstanden til nærmeste bebyggelse i Strømsdalen er ca. 150 meter og minste avstand til bebyggelsen mot Hånesbukta er under 400 meter.
Arealforbruk	Området har en svært strategisk beliggenhet, tett på Rona senter. Det er viktig at byggeområdet får en høy utnyttelse. Arealet er 105 dekar.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Deler av området er avsatt som fremtidig byggeområde i gjeldende kommuneplan. Det var tenkt til boligformål for å bygge opp om Rona som bydels-senter. Sett i forhold til samordnet areal- og transportplanlegging, er det mer riktig å etablere kontorarbeidsplasser. Arealet kan være attraktivt for næringer som ønsker nærhet til flyplassen, samtidig som det har en flott eksponering i forhold til E 18. Sydlig del av området er innenfor 500 meter fra metrostopp. Arealet har meget god kollektivdekning. Virksomheten vil imidlertid trolig også medføre økt trafikk. Det kan ligge godt til rette for etablering av atkomst under Strømsdalen bru og tilkobling til E 18 ved Rona og Hånes.
Klimautslipp	Gjennomsnittlig avstand for alle som bor i regionen er 14,6 km. Bussbetjening fra hele metrosystemet og regionale ruter. I forhold til Bjørndalen gir dette anslagsvis 15- 20 prosent mer utslipp fra arbeidsreiser.
Risiko og sårbarhet	Det er generelt store forekomster av radon i store deler av Kristiansand. Tiltak for å sikre nye bygg mot radonstråling er nødvendig. Områder for etablering av næring krever tilstrekkelig tilgang på brannvann. Dette må ivaretas allerede i detaljplanfasen.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Tilleggsregistrering av biologisk mangfold. Kan evt utføres som del av videre planarbeid

Grav- og urnelunder

Kirkegårdstrukturen ble fastlagt i kommuneplan 2005-2016. Kirkegården er innarbeidet i plankartet i tråd med denne. Kun Randesund kirkegård er konsekvensutredet.

Randesund kirkegård, Frikstad (G1)

Det er behov for å utvide dagens kirkegård på kort og lang sikt. En utvidelse vil løse behovet for de som sogner til Søm kirke, dvs. Randesunds behov også i et lengre perspektiv. Området som er lagt inn i kommuneplanen er på 46 dekar.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	LNF-område i kommuneplan for 2005-2016.
Landskap	Kirkegården forutsettes tilpasset terrenget.
Naturvern / Biologisk mangfold	Grenser inntil viltområde av lokal verdi. Generelt mye registreringer av karplanter (krysslister), men ingen rødlistearter registrert. Gammelt funn av sjelden sommerfugl (stor blodråpesvermer).
Kulturminner	Det går en steinsatt driftsvei på sørsiden av Frikstadtjønn, og det ligger rester av to buhus ved driftsveien. Området som er avsatt til gravlund i kommuneplanen grenser inntil veien.
Landbruk, kulturlandskap	Berører skog/utmark til landbrukseiendom.

Barn og unges interesser	Ingen kjente konflikter.
Universell utforming	Kan ivaretas.
Kommunal økonomi	Kommunen har det økonomiske ansvaret for utbygging av grav- og urnelunder.
Naboskap	Kirken og kirkegården ligger i et kulturlandskap med gammel gårdsbebyggelse og noen bolighus. Grenser inntil viktig grøntkorridor mot nord.
Arealforbruk	Beslaglegger et areal på 46 daa til nødvendig samfunnsfunksjon.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Vil ikke føre til vesentlig trafikkvekst. Kirken og gravplassen ligger langt fra de store befolkningskonsentrasjonene, men dekker et stort omland. Kirkegårder er vanskelig å innpasse i utbygde områder. Dette er utvidelse av eksisterende gravplass. Bussbetjeningen er dårlig.
Risiko og sårbarhet	Ingen kjent forurensing i grunn. Dette må sjekkes før terrenginngrep.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Løsning for rensing av avrenningsanlegget må utredes ved regulering.

Fritidsbebyggelse

Ingen nye områder for fritidsbebyggelse legges inn i planen.

Idrettsanlegg

Nye idrettsanlegg består av utvidelse av tilbudet i eksisterende idrettsparker/anlegg som er regulert til friområde eller idrettsanlegg. Det er ikke behov for konsekvensutredning bortsett fra et rideanlegg ved Jegersberg gård.

Jegersberg (ridesenter, inkludert hall) (I1)

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Grønnstrukturutredningen viser jordene som jordbruksområde/kulturlandskap av 1. prioritet. Arealformålet må benyttes dersom det skal legges til rette for ridehall på eiendommen. Jegersbergveien (som også er en del av den gamle Postveien) er en av hovedinnfartsårene til bydelsmarka Jegersberg/ Skråstadheiområdet og er sammenfallende med lysløype. Etablering av ridesenter medfører økt kjøring og trafikk på friluftsadkomsten. Økt ryttermiljø vil også gi økt ridning i friluftsområdet.
Landskap	Ridehallen bør søkes plassert med minst mulig eksponering innerst på jorden.
Naturvern / Biologisk mangfold	Det er registreringer knyttet til vassdraget, men disse blir ikke berørt av tiltaket. For øvrig ingen kjente spesielle forekomster. Det er generelt registrert mye fugl i området. Slike landbruksområder har verdi for spurvefugl på trekk, spesielt finker og andre spurvefugl. Det er registrert dvergspetthekking i området og trolig hekking av vintereerle i bekken.
Kulturminner	Flere kulturminner langs vassdraget etter tidligere industriell bruk, berøres ikke av ridesenter.
Landbruk, kulturlandskap	Etablering av ridesenter vil skje på bekostning av jordbruksinteressene. Ridehall, parkering og nødvendig oppgrusing av utearealer vil erstatte landbruks- og kulturlandskapsområder. Arealene er klassifisert til A-områder med relativt høyeste verdi som kulturlandskap
Barn og unges interesser	Tiltaket vil være et tilbud også til barn- og unge

Universell utforming	Relativt flatt område
Kommunal økonomi	Privat anlegg
Naboskap	Universitetet er nærmeste nabo. Arealet er også interessant for universitetet på lang sikt.
Arealforbruk	Disponeres til idrettsformål (ryttersport)
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Vil ikke føre til vesentlig trafikkvekst i forhold til dagens bruk. Ved stevner o.l kan det bli mye lokal trafikk. Kort avstand til BussMetrostopp på stamlinjen.
Risiko og sårbarhet	Ingen kjente farer, ev. noe forurensing fra husdyrhold. Sørøstre del av Prestebekken er flomutsatt, risikograd 2: Fare for oversvømmelse av vei og nærliggende areal. Ingen utbygging bør skje før overvannshåndteringen for hele området er avklart. Overvannsberegninger bør dokumenteres i byggesøknad.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	På neste plannivå.

Råstoffutvinning

Det finnes neppe egnede steder der det kan tas ut steinprodukter av aller høyeste kvalitet i Kristiansand kommune. I den grad det er behov for slike produkter, kan det være nærliggende å tenke på import til en av byens havner og mellomlagring der. Ut over dette kan det være mulig å etablere uttak som kan levere steinprodukter av en noe lavere kvalitet, men som likevel dekker de aller fleste behov i Kristiansand og nærområdet.

Område Krogevann er tatt med i plankartet. To andre områder vises i eget temakart, men tas likevel med i denne konsekvensbeskrivelsen. Alle områdene trenger ytterligere geologisk detaljkartlegging i marka. Det innebærer at konsekvensene knyttet til utforming og drift av anleggene i hovedsak må klargjøres som del av reguleringsplanprosessen. Områdene er :

- Krogevann nord for E 18 nær Aust-Agder grense (R1). Geologisk detaljkartlegging i marka er nødvendig. Denne må gi mer nøyaktige opplysninger om kvaliteter og mengder.
- Drogmyrhei ved Rv 9 nord for Høye (R2). Geologisk detaljkartlegging i marka er nødvendig. Denne må gi mer nøyaktige opplysninger om kvaliteter, kvalitetsvariasjoner og mengder.
- Område nord for Kjevik flyplass (R3). Her er det i første rekke nødvendig med geologisk detaljkartlegging i marka.

Krogevann ved E 18 (R1)

Steinkvaliteten vurderes som god. Uttaksarealet kan bli ca. 230.000 m². Med gjennomsnittlig dybde på 50 meter kan det tas ut ca. 12 millioner m³. Med en årlig brutto produksjon på ca. 300.000 m³ stein, kan dette kanskje gi grunnlag for drift av pukkverk i 30 til 50 år. Et vidt uttaksområde og egnede høyder gjør at forholdene ligger meget godt til rette for rasjonell drift.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Vist som LNF-område med spesielle naturvern- og friluftstinteresser i kommuneplan av 2005-2016. Markagrense er ikke angitt. Området ligger tett opp mot markagrensa i ny kommuneplan. Dette gir føringer for etterbruken.
Landskap	Synlighet mot Dyreparken og E 18 og mulige konsekvenser for Dyreparken må avklares ved utarbeidelse av reguleringsplan.

Naturvern / Biologisk mangfold	Uttaksområdet blir liggende mellom vilttrekk og Krogevann. Område for råstoffutvinning bør ikke tas i bruk før massedeponi i Studedalen er avsluttet. Detaljplanleggingen må ta hensyn til at det finnes registrering av en rødlisteart. Sporadiske fugleobservasjoner i Artsdatabanken bl.a. orrfugl. Det er funnet relativt få naturverdier i området. Årsaken er at skogen i hovedsak er fattig, småvokst, ung og med lite liggende og stående død ved. Ett regionalt viktig vilttrekk finnes i området. Området er samlet sett vurdert til å ha litenmiddels naturverdi, omfanget av tiltaket er vurdert til å være lite-middels negativt, og konsekvensgraden er vurdert til litenmiddels negativ.
Kulturminner	Ingen kjente.
Landbruk, kulturlandskap	Berører skog og utmarksområder.
Barn og unges interesser	Ikke kjennskap til bruk.
Universell utforming	-
Kommunal økonomi	Ikke kommunal drift/uttak.
Naboskap	Det ligger en liten hytte ved Grisevann, ca. 200 meter fra yttergrensen for foreslått uttaksområde. Det er lang avstand til nærmeste boligfelt. Avstand til regulert område nord for Dyreparken er ca. én kilometer. På nordøstsiden av uttaksområdet og delvis i overlapp med dette, er et areal nå regulert til massedeponi. Deler av dette området er regulert til naturvernområde etter plan- og bygningsloven.
Arealforbruk	Beslaglegger arealer på ca. 220 daa til nødvendig samfunnsfunksjon. Type bruk av arealet etter råstoffutvinningen kan være LNF eller næring.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Vil ikke føre til vesentlig trafikkvekst, erstatter eksisterende anlegg på Vige. Krogevann ligger like ved E 18, 14-15 kilometer fra sentrum i Kristiansand. Plassering i forhold til markedet i Kristiansand regnes som god. Av- og påkjøring fra E 18 blir det nye krysset ved Dyreparken øst. Derfra må gammel E 18 (lokervei) brukes ca. 1,5 kilometer østover til kryssing under ny E 18 like vest for Studeheitunnelene. Tilførselsvei og påkobling til veinettet må løses ved utarbeidelse av reguleringsplan.
Risiko og sårbarhet	Dersom massene skal brukes til fyllmasse i boligtomter bør man forsikre seg om at massene ikke inneholder radon. Det er mulig det er forekomster av sulfidholdige bergarter i området, jf kart over sulfidholdige fjell i Kristiansandsregionen, 2009. Dette må avklares nærmere. Sulfidholdige bergarter kan ikke benyttes til råstoffutvinning. Generelt er det stor avrenning i dette området. Forhold til avrenning og drenering må vurderes. Sikkerhet ved sprengning må vurderes i forhold til trafikk på E 18. Rasfare må utredes.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Geologisk detaljkartlegging må gjøres på bar mark. Det anbefales at dette gjøres først, for å begrense bruken av dyrere undersøkelsesmetoder. Arbeidet kan passe godt for hovedfagstudenter i geologi. Naturvernkvalitetene må også vurderes nærmere.

Drogmyrhei ved Rv 9 nord for Høye (R2)

Så langt området er undersøkt, synes steinkvaliteten å være rimelig god. Flere undersøkelser i marka kan angi steinkvaliteten med større sikkerhet. Uttaksarealet kan bli ca. 110.000 m². Med gjennomsnittlig høyde på 30 meter kan det tas ut ca. 3,3 millioner m³. Forutsatt bruttuttak på ca. 300.000 m³ pr. år gir dette grunnlag for drift i ca. ti år. Etterbruk av området vil være mulig, men verdien regnes som liten.

Det ligger til rette for atkomst fra Rv 9 ved utvidelse av veien til Dalane/Røyrmyr. Høydeforholdene vil da være gunstige og Rv 9 vil ligge forholdsvis godt skjermet fra virksomheten i dagbruddet. Aktuelle pallhøyder anslås til mellom 20 og 40 meter. Dette vil være gunstig med henblikk på effektivt uttak av stein.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Området ligger utenfor markagrensen og er LNF-område med spesielle naturvern- og friluftsinnteresser i kommuneplan for 2005-2016.
Landskap	Synlig mot vei. Buffer mot Setesdalsveien må ivaretas i planen.
Naturvern / Biologisk mangfold	Området ligger syd for vilttrekk av lokal verdi. Ellers ingen registreringer i området. Verdier knyttet til vassdraget må ivaretas. Det er gjort noen funn av rødlistede karplanter ute ved rv9 hjortetrøst og hvitpestrot. Men disse kommer trolig ikke i konflikt .
Kulturminner	Berører ingen kjente fornminner.
Landbruk, kulturlandskap	Eventuelt etablering av pukkverk vil berøre vei til gårdsbruk, skog og utmarksområder og en stor bekk.
Barn og unges interesser	Ikke kjennskap til at området brukes av barn og unge.
Universell utforming	-
Kommunal økonomi	Ikke kommunal drift/uttak.
Naboskap	Det er lite nabobebyggelse, og de nærmeste enkelthus ligger såpass langt borte at ulempene ved støy, støv og rystelser vil være minimale.
Arealforbruk	Beslaglegger arealer på 155 daa til nødvendig samfunnsfunksjon. Bruk av arealet etter råstoffutvinningen skal for R2 være LNF.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Området ligger like ved Rv 9. Avstanden til sentrum i Kristiansand er 13 kilometer. Siden kundegrunnlaget langs Rv 9 er lite, regnes plasseringen i forhold til markedet i Kristiansand som dårlig. Det antas at masseuttaket har en beliggenhet som vil gi en liten økning i trafikkmengde totalt sett. Økningen vil være spesielt merkbart langs Rv9.
Risiko og sårbarhet	Dersom massene skal brukes til fyllmasse i boligtomter bør man forsikre seg om at massene ikke inneholder radon. Området må også sjekkes i forhold til sulfidholdige bergarter. Generelt er det stor avrenning i dette området. Forhold til avrenning og drenering må vurderes. Vann som renner fra området må samles og renses. Dersom det gis tillatelse til videre utslipp til bekken i nærheten, vil dette innebære strenge krav til rensing/vannbehandling. Sikkerhet ved sprengning må vurderes i forhold til trafikk på E 18. Rasfare må utredes.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Geologisk detaljkartlegging må gjøres på bar mark. Det anbefales at dette gjøres først, for å begrense bruken av dyrere undersøkelsesmetoder. Forholdet til bekken må ivaretas ved utarbeidelse av reguleringsplan.

Kjevik (R3)

Det kan ligge an til å ta ut fjell i et område på omkring 250.000 m². Dersom det tas ut til nivå med sjøen, kan gjennomsnittlig høyde bli omkring 50 meter. Det tilsvarer et volum på 12-13 millioner m³. Forutsatt et årlig uttak på ca. 300.000 m³, gir dette en driftsperiode på omkring 40 år. Dersom steinkvaliteten er brukbar, burde det være mulig også å ta ut mer enn dette. Steinkvaliteten vurderes som god. Etterbruk kan være svært aktuelt, men uttaksperioden kan bli svært lang.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	I kommuneplanen for 2005-2016 er området markert som LNF- område. Det ble ikke definert noen markagrense i denne delen av Tveit. Området ligger nå inntil markagrensen og nær trasé for fremtidig kyststi i den nye kommuneplanen. Det går noen turstier gjennom området. Masseuttaket ligger tett inntil restriksjonsområde for Forsvaret. Det antas ikke at nærhet til flyplass, militær aktivitet og skolesenter utgjør noen vesentlig ulempe.
Landskap	Uttaksområdet, og dermed sår i terrenget, vil være synlig fra Føreid, men ikke utover i fjorden.
Fiskeri	Dersom man på sikt ønsker å transportere massene med båt, kan det oppstå konflikt med ålegresslokalitet. Dette antas å være lite aktuelt.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen kjente registreringer. Det er gjort noen registreringer i forbindelse med flyplassområdet. Det er registrert en rødlistet lav på eik, liten praktkrinlav 224 2007.
Biologisk mangfold i sjø	Viktig ålegresslokalitet.
Kulturminner	Berører ingen kjente fornminner.
Kulturminner i sjø	Ikke undersøkt.
Landbruk, kulturlandskap	Berører skog og utmarksområder.
Ferdsl på sjøen/ havnevirksomhet	Må vurderes nærmere dersom man ønsker å transportere masser med båt. Pr. i dag ikke aktuelt.
Barn og unges interesser	Ingen markering i materialet fra medvirkningsprosessen med barn og unge i kommuneplanen.
Universell utforming	-
Kommunal økonomi	Ikke kommunal drift/uttak. Forholdene ligger til rette for små etableringskostnader i forbindelse med eventuell oppstart av pukkverk. Området gir gode muligheter for rasjonell drift ved store pallhøyder og et vidt uttaksområde.
Naboskap	Det ligger ca. ti hytter ved sjøen i Hvalvika som vil bli berørt av aktiviteten. Masseuttaket grenser inntil restriksjonsområde for Forsvaret. Nødvendige hensyn til naboskapet må løses i reguleringsplan. Adkomstveien ser ut til å kunne løses like utenfor skolesenterets område.
Arealforbruk	Beslaglegger arealer på ca. 300 daa til nødvendig samfunnsfunksjon. Type bruk av arealet etter råstoffutvinningen kan ved behov være næring. Arealet kan inngå som en langsiktig næringsarealreserve for Kjevik flyplass.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Fra utkjøringen på Rv 451 til E 18 i Timeneskrysset er det ca. sju kilometer. Masseuttaket har en beliggenhet som det antas vil gi en liten økning i trafikkmengde totalt sett, men innebærer en flytting av trafikk fra Vige og hit. Økningen vil være spesielt merkbar langs Rv451 og forsvarrets områder. Veien har en rimelig god standard i dag, og man kan i fremtiden regne med en bedre standard og litt kortere avstand til E 18.
Risiko og sårbarhet	Dersom massene skal brukes til fyllmasse i boligtomter bør man forsikre seg om at massene ikke inneholder radon. Området må sjekkes i forhold til sulfidholdige bergarter
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Geologisk detaljkartlegging må gjøres på bar mark. Det anbefales at dette gjøres først, for å begrense bruken av dyrere undersøkelsesmetoder.

Massedeponi

Fire områder for massedeponi er vist i kommuneplanen; Kvernhusheia på Justvik (M1), Ledningsdalen (M2) på Tinnheia, Holskogen (M3) og Studedal (M4). Holskogen er regulert og skal dermed ikke konsekvensutredes.

Kvernhusheia (M1)

Kvernhusheia er en bred dal mellom boligområdene Kvernhusheia og Skinnerheia. Det er påbegynt et større deponiområde her.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	LNF-område med spesielle naturvern- og friluftsinnteresser i kommuneplanen 2005-2016. Kyststi går gjennom området og må ivaretas ved regulering.
Landskap	De nærliggende områdene har kupert terreng med bratte fjellsider mot nord og vest med typisk eikeskog og variert natur. Landskapsformen åpnes mot sør, og dalen vender seg til sjøen. Eksisterende massedeponi vil ved utvidelse få en bedre terrengavslutning.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i naturbasen. Det foreligger noen gamle registreringer av stortrollurt fra området, disse er unøyaktig angitt, men er knyttet til rik edelløvsog. Det er også eldre registrering av vårsalat, unøyaktig gjengitt – kan være registrert i kulturlandskapet i området.
Kulturminner	En registrering av en heller. Denne er automatisk fredet og må ivaretas ved regulering.
Landbruk, kulturlandskap	Kulturlandskap B-område i kulturlandskapsrapporten fra 1990.
Barn og unges interesser	Noe konflikt med skolevei. Dersom man etter endt utfylling utvikler arealet til aktiviteter, lek og sport, vil det tilføre kvaliteter for barn og unge. Området vil binde sammen boligområdene Kvernhusheia, Skinnerheia, Jærnesheia og Buhusheia i forhold til gangvei til skolen på en lettere måte.
Universell utforming	Må ev. vurderes for etterbruk.
Kommunal økonomi	Kan drives i kommunal regi. Massedeponi skal være selvfinansierende. Deponiavgift skal dekke drift og istandsetting av terrenget etter at deponiet er avsluttet.
Naboskap	Godt etablerte boligområder med boliger, veier, lekeplasser og friområder.
Arealforbruk	Arealet vil ha samme funksjon som før (LNF) når oppfyllingstiden for deponiet er ferdig. Arealet vil ikke kunne bebygges i fremtiden.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Vil ikke føre til økt trafikk totalt sett. Det er viktig å ha lokale anlegg som hindrer lang transport av masser. Adkomstsituasjonen fra Skinnerheia og Kvernhusheia er god.
Risiko og sårbarhet	Det må vurderes konsekvenser av forurensing ved etablering av massedeponi. Nedenforliggende områder må vurderes med hensyn til avrenning og drenering. Rasfare må utredes.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Detaljplan for ferdigstilling bør utarbeides.

Ledningsdalen (M2)

Ledningedalen ligger som en grønn forbindelse mellom Kolsdalen og Krossen/Suldalen. Høyspentkabler går i luftstrek gjennom området. Deler av strekningen har etablert tursti. Enkelte steder er tilgjengelig.

heten begrenset. Dalens form og retning gjør området trekkfullt. Adkomst i anleggsperioden er god, og tilførselsveiene har god standard. Dette gjelder både fra sørøst og nordvest.

Det aktuelle oppfyllingsområdet er ca. 800 meter langt, og det er beregnet et volum på 285.000 m³. Massene er tenkt brukt som heving av dalbunnen og vil knytte boligområdene bedre sammen med grøntområdene.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	LNF-område med spesielle naturvern- og friluftstinteresser i kommuneplan av 2005-2016. Massedeponiet planlegges opparbeidet som grønnkorridor etter oppfyllingen, med forbindelse til boligområdene og rekreasjonsområdene i bydelen. Sørøver kan det bli forbindelse til Gamle Flekkerøyvei og Duekniben. Nordover kan det bli forbindelse til Gamle Mandalsvei, Grotjønn og Kjærrane. Både tilplanting og naturlig foryngelse av vegetasjon bør gjøres.
Landskap	En dyp og lang dal som deler landskapet øst-vest mellom Grim og Tinnheia. Grønn forbindelse nord-sør mellom Kolsdalen og Krossen/Suldalen. Selve dalbunnen er skogkledd. Er påvirket av trasé for høyspentkabler.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen kjente registreringer i naturbasen. Sporadiske funn av karplanter og sopp i Artsdatabanken, ingen rødlistede.
Kulturminner	Hellere (gammel registrering).
Landbruk, kulturlandskap	Blir ikke berørt.
Barn og unges interesser	Ingen kjente konflikter.
Universell utforming	Må ev. vurderes for etterbruk i reguleringsplan.
Kommunal økonomi	Kan drives i kommunal regi. Massedeponi skal være selvfinansierende. Deponiavgift skal dekke drift og istandsetting av terrenget etter at deponiet er avsluttet.
Naboskap	Boligområder og noe industri omkranser Ledningedalen. Stor høydeforskjell gjør tilgjengeligheten vanskelig.
Arealforbruk	Arealet vil ha samme funksjon som før (LNF) når oppfyllingstiden for deponiet er ferdig. Arealet vil ikke kunne bebygges i fremtiden.
Trafikgenerering, ATP og kollektivdekning	Vil ikke føre til økt trafikk totalt sett. Det er viktig å ha lokale anlegg som hindrer lang transport av masser.
Risiko og sårbarhet	Høyspentkabler går over området. Det må vurderes konsekvenser av forurenning ved etablering av massedeponi. Nedenforliggende områder må vurderes med hensyn til avrenning og drenering. Rasfare må utredes.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Krav om etappevis gjennomføring og istandsetting av deletappene. Detaljplan for ferdigstillelse bør utarbeides. Det stilles krav om reguleringsplan.

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Havn

Kmv-området (KH1)

Containerhavna skal flyttes til nytt havneområde på KMV-området. Deler av området er vist som fremtidig havneområde i kommuneplanen for 2005-2016. Området utvides i sjøen for å legge til rette for utfylling og etablering av kaier. Området konsekvensutredes.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Det ligger et nedlagt mekanisk verksted på området. Deler av havna brukes til biloppstilling for ferje. Ingen friluftsinnteresser i dag.
Landskap	Containerne, kraner m.m. vil påvirke landskapet, men vil ikke være så ulikt tidligere mekanisk virksomhet.
Fiskeri	Ikke aktuelt.
Naturvern / Biologisk mangfold	Avmerket et viltområde som har lokal verdi. Fiskemåkekoloni.
Biologisk mangfold i sjø	Ingen registreringer.
Kulturminner	Berører ingen kjente forminner eller kulturminner.
Kulturminner i sjø	Ikke registrert
Landbruk, kulturlandskap	Blir ikke berørt.
Ferdsl på sjøen/ havnevirksomhet	Forholdet til Xstrata sin havnevirksomhet må ivaretas.
Barn og unges interesser	Området brukes ikke av barn og unge.
Universell utforming	Bør kunne løses i nødvendig grad
Kommunal økonomi,	Havnevesenet har ansvar for utbygging av havn.
Naboskap	Boliger på Dueknipen. Xstrata ligger inntil havneområdet.
Arealforbruk	Arealet er i dag sjø. Det skal fylles ut i sjøen med steinmasser for å lage arealet.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Havnas trafikkgenerering er i stor grad en funksjon av Havnas attraktivitet som nasjonal havn. Forsetter godtrafikken over kai på dagens nivå, vil ny lokalisering være gunstig fordi tilkobling til overordnet veinett og jernbane vil være vesentlig bedre. Dette vil først og fremst være merkbart i og rundt Kvadraturen. Det forutsettes at havna kobles til vei og jernbane.
Risiko og sårbarhet	Grunnforholdene i området for utfylling i sjøen er utfordrende og krever utfylling over tid. Det er gjort grunnundersøkelser og geotekniske vurderinger.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Krav om områderegeringsplan. Grunnforhold og håndtering av støy og forurensede masser i sjø og på land må utredes videre.

Veier

Veier inngår i formålet samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. De som er vist som fremtidig i kommuneplanen skal i prinsippet utredes. Ennå ikke bygde veitraseer som lå inne i forrige kommuneplan beholdes, men utredes ikke. Følgende veier utredes:

- Ny Havnegate
- Omkjøringsvei Bjørndalssletta og Varodden.
- Lokal bro ved Eg. Ny bro ved sykehuset lå inne i kommunedelplan for Lund. Konsekvensutredes i kommuneplanen.
- Utvidelse av Høvågveien fra to til fire felt, utvidelse fra halvt til helt kryss på Hånes og utvidelse for buss ved Rona.
- Nedre del av Setesdalsveien er vist som planlagt ny vei. Hensikten her er å reservere plass for fire felt, gitt at trafikkutviklingen fortsetter eller det legges til rette for hinderfri fremføring av buss ved bruk av kollektivfelt.

- Kjosdalen, gang-/sykkelvei.
- Kyststien er ikke vist i hele kommunen i kommuneplanen for 2005-2016. Nye strekninger tas med i denne planen. Kyststien utredes som strategi, og ikke i forhold til lokale konsekvenser, som vil være svært varierende fra område til område. Det må takles i detaljplanleggingen.

Ny havnegate

Formålet med ny havnegate er å begrense trafikken i Vestre Strandgate slik at det kan legges til rette for hinderfri framføring av bussen, redusere barrierevirkning mellom Kvadraturen og Vestre havn/området for sentrumsutvidelse samt å sikre tilstrekkelig veikapasitet for fremtidig byutvikling på Silokaia, Lagmannsholmen, dagens containerhavn og Euroterminalen. Gata er vist tilkoblet dagens E18 / E39 i et toplankryss. Det vurderes i tillegg en direkte tilkobling i tunnel til ny omkjøringsvei. Den er ikke vist på plankartet.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Ingen friluftstinteresser i dag. I gjeldene havneplan er det planlagt park sørøst for havnelageret. Mulighetene til etablering av park/plass sikres ved at veien foreslås lagt i tunnel gjennom dette området.
Landskap	Området benyttes til havn, jernbanespor til havna, vei og annet trafikkareal i dag. Havnegate gir mulighet for oppgradering og byutvikling av arealene og etablering av park/plass med kveldsol.
Fiskeri	Blir ikke berørt.
Naturvern / Biologisk mangfold	Blir ikke berørt.
Biologisk mangfold i sjø	Blir ikke berørt.
Kulturminner	Berører ingen kjente forminner. Smiths kai er i kategori 2 og tollboden i kategori 1 i kulturminneplanen
Kulturminner i sjø	Blir ikke berørt.
Landbruk, kulturlandskap	Blir ikke berørt.
Ferdsl på sjøen/ havnevirksomhet	Eksisterende havnearealer kan bli berørt særlig ved fergeterminalen.
Barn og unges interesser	Området brukes ikke av barn og unge.
Universell utforming	Kan ivaretas
Jernbane	Forholdet til havnesporet må avklares i den videre planleggingen. På sikt forutsettes det at nytt havnespor anlegges til containerterminalen omlokalisert til KMV-området.
Kommunal økonomi,	Framtidig veistatus / eierforhold er ikke avklart.
Naboskap	Ny havnegate vil ligge ved eksisterende havneareal, jernbane, planlagt Euroterminal og minikvartal i randsonen. Midlertidig parkering i området Gyldenløves gate – Tollbodgaten faller bort helt eller delvis.
ATP og kollektivdekning	Havnegata skaper en forutsetning for hinderfri framføring for bussen.

Risiko og sårbarhet	<p>Havnegata er en mulig støykilde for eventuelle boligetableringer på Lagmannsholmen. Støykart må utarbeides.</p> <p>Det er kjent forurensning i grunn. Nødvendige tiltak settes i verk.</p> <p>Ny havnegate er generelt sett positivt for nødetatene med styrket tilgjengelighet for utrykningskjøretøy. Tunneler er særlig utfordrende mht brann og redning.</p> <p>Området ligger delvis innenfor flomkartet med risikograd 1, det vil si ingen særlige konsekvenser i dag, men området kan oversvømmes ved store nedbøremengder eller høy sjø vannstand. Overvannshåndtering for hele området må avklares i forkant av eventuell utbygging.</p> <p>Stormflo kan være en utfordring, spesielt pga klimaendringer. Dette bør det tas høyde for ved utbygging av viktig infrastruktur.</p> <p>Området er flatt. Det er antagelig liten fare for utrasing i sjøen, men undersøkelser bør likevel gjøres</p>
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Det skal utarbeides reguleringsplaner som også ivaretar ny bruk av arealene langs veien.

Omkjøringsvei

Omkjøringsvei arealsikres for å møte en mulig trafikkutvikling som overbelaster sentral strekning på E 39. Østre endepunkt kan ligge ved Varodden eller på Bjørndalssletta. Bjørndalssletta gir 1300 meter kortere tunnel, 400 millioner kroner lavere kostnad og 35 prosent mer avlastning av Baneheitunnelen.

Statens vegvesen utreder, som en del av konseptvalgutredningen for transportsystemet i Kristiansandsregionen – KVVU, en Ytre Ringvei fra Varodden til Fidjane. Konseptet viser kryss ved Varodden, sykehus, Krossen og Fidjane, bro over Otra ved Eg og tunnel på mellomliggende strekninger. Den viste traseen er kun konsept, ikke konkret lokalisering av ny vei.

Omkjøringsvei Bjørndalssletta

Omkjøringsvei arealsikres for å møte en mulig trafikkutvikling som overbelaster sentral strekning på E 39. Avlaster E 18/E 39 på strekningen Bjørndalssletta-Eigevannsvieien. Veien er lagt inn i kommuneplanen som linjesymbol. På kryssene er det lagt inn hensynssoner. Hensynssonene er lagt på det areal som kan bli berørt ved etablering av fullt kryss. Illustrasjoner i planbeskrivelsen viser forskjellen mellom helt og fullt kryss. Bystyret forutsetter at båndlegging på Bjørndalssletta kan opphøre dersom trasèvalg for framtidig omkjøringsvei, som følge av KVVU-prosessen, ikke anbefaler en trasè i dette området.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Gangbro over Otra skaper forbindelse mellom store friområder på begge sider av elva.
Landskap	Broa legges lavt, rettlinjert og symmetrisk for å dempe effekt på elvelandskapet. Ved Bjørndalen påvirkes landskapet av nytt kryss.
Fiskeri	Lakseelv. Forholdet til fiske bør undersøkes og avklares ved regulering.
Naturvern / Biologisk mangfold	Vollebekken er en nasjonalt viktig biotop. Otra er lokalt viktig trekkområde for fugler. På østre bredd er det to markeringer av regional betydning, naturtype skrotemark og sumpskog. Sistnevnte blir direkte berørt. Det er gjort biologiske undersøkelser i forbindelse med utbyggingsområder på Bjørndalssletta. Området er godt undersøkt botanisk. Alm er funnet og står på rødlista. Litt registrering av lav. Bjørndalssletta hadde tidligere betydning for fugl som bl.a. vipe som hekker i kulturlandskapet.

Biologisk mangfold i sjø	Ikke registrert.
Kulturminner	På Eg er det vist to fornminner og flere kulturminner. På Bjørndalssletta er det vist et historisk viktig område og tre kulturminner. Trafostasjon ved gartneriet er markert som bevaringsverdig i kulturminnevernplan.
Kulturminner i sjø	Ikke registrert.
Landbruk, kulturlandskap	Inngrep i landbruk/kulturlandskap på Eg som begrenses av at det meste av traseen legges i kulvert. Berører dyrket mark på Bjørndalssletta, som er avsatt som byggeområde i kommunedelplan for Lund.
Ferdseil på sjøen/ havnevirksomhet	Seilingshøyde beholdes som på øvrige broer.
Barn og unges interesser	Ikke konflikt med registreringer fra barn og unge utført i forbindelse med kommunedelplan for Lund.
Universell utforming	Kan ivaretas
Kommunal økonomi	Kostnadene er anslått til mellom 3,6 og 4,2 milliarder kroner. Utbygging er ikke kommunalt ansvar.
Naboskap	Utbyggingsareal ved Bjørndalen. Ved Eg kan det bli inngrep i byggmasse tilhørende sykehuset. Berører utbygging av Otra Terrasse. Ved Gimle blir det inngrep i ti boligeiendommer. Ved fullt kryss på Bjørndalssletta kan det bli inngrep i gartneri og utvidet inngrep i utbyggingsområde på Bjørndalssletta.
ATP og kollektivdekning	Se lokalbro for Eg.
Risiko og sårbarhet	Støy må vurderes på Bjørndalssletta og ved kryssing av Otra. Modellkjøringene viste ubetydelige variasjoner i trafikkarbeidet. Tunneler er særlig utfordrende med tanke på brann og redning. Flomfare må utredes i Egsområdet. Rasfare må utredes.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Det må gjøres grunnundersøkelser på Bjørndalssletta, ved Otra og på Eg.

Omkjøringsvei Varodden

Omkjøringsvei arealsikres for å møte en mulig trafikkutvikling som overbelaster sentral strekning på E 39. Avlaster E 18/E 39 på strekningen Narvika-Eigevannsvæien. Veien er lagt inn i kommuneplanen som linjesymbol. På kryssene er det lagt inn hensynssoner. Hensynssonene er lagt på det areal som kan bli berørt ved etablering av fullt kryss. Illustrasjoner i planbeskrivelsen viser forskjellen mellom helt og fullt kryss.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Kommer i konflikt med badeplasser på Varodden. Disse er allerede vedtatt fjernet i forbindelse med havneutbygging. Hensynssone for vei berører viktige friluftsliv- og badeområder. Gangbro over Otra skaper forbindelse mellom store friområder på begge sider av elva.
Landskap	Broa legges lavt, rettlinjert og symmetrisk for å dempe effekt på elvelandskapet. Ved Varodden påvirkes landskapet av nytt kryss, i størst grad ved valg av broløsning.
Fiskeri	Lakseelv. Ingen registreringer knyttet til laksefiske. Bør undersøkes og avklares ved regulering.

Naturvern / Biologisk mangfold	Ved Varodden er det en nasjonalt viktig hekkeplass for fugler. Våtmarksområdet har også noe betydning for trekkende vadefugl. Verdiene er redusert de siste årene på grunn av veiutvidelse. Innenfor hensynssone er det også en regionalt viktig naturtype slåtteeing. Ved Påskeberget og Notøen er det regionalt viktige biotoper.
Biologisk mangfold i sjø	Det er ålegresslokalitet av lokal verdi inne i småbåthavna.
Kulturminner	På Eg er det vist to fornminner og flere kulturminner. Ved Varodden er det vist to kulturminner.
Kulturminner i sjø	Ikke registrert.
Landbruk, kulturlandskap	Inngrep i landbruks-/kulturlandskap på Eg som begrenses av at store deler av traseen legges i kulvert.
Ferdseil på sjøen/ havgrensning	Seilingshøyde beholdes som på øvrige broer.
Barn og unges interesser	Hensynssone nær viktig badeplass.
Universell utforming	Kan ivaretas.
Kommunal økonomi	Kostnadene er anslått til mellom fire og 4,6 milliarder kroner. Utbygging er ikke et kommunalt ansvar.
Naboskap	Havneareal ved Varodden. Ved fullt kryss i Narvika blir det inngrep i småbåthavn, friområde, bebyggelse (næring, bolig og hytte), terreng nær svaberg og båtbuer. Ved Eg kan det bli inngrep i byggmasse tilhørende sykehuset. Berører utbygging av Otra Terrasse. Ved Gimle blir det inngrep i ca. ti boligeiendommer.
ATP og kollektivdekning	Se lokalbro for Eg.
Risiko og sårbarhet	Støy må vurderes på Varodden og ved kryssing av Otra. Modellkjøringene viste ubetydelige variasjoner i trafikkarbeidet. Tunneler er særlig utfordrende med tanke på brann og redning. Flomfare må utredes i Egsområdet. Rasfare må utredes.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Det må gjøres grunnundersøkelser ved Otra og på Eg.

Lokal bro ved Eg

Lokal bro ved Eg. Ny bro ved sykehuset lå inne i kommunedelplan for Lund. Konsekvensutredes her.

Alternativ omkjøringstrase i forhold til nordre elvekryssing. Den kan også fungere som lokal vei som avlastet Torridalsveien. Merbelastet kritisk strekning i Baneheitunnelen. Broen er vist som hensynssone i kommuneplanen.

Behov for egen bro avhenger av plassering av omkjøringsvei. Dersom omkjøringsveien legges ved Eg, kan lokal bro og bro på omkjøringsvei vurderes slått sammen.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Gangbro over Otra skaper forbindelse mellom store friområder på begge sider av elva og tar hensyn til kyststi langs elvas østside.
Landskap	Broen legges lavt, rettlinjert og symmetrisk for å dempe effekt på elvelandskapet.

Fiskeri	Lakseelv. Forholdet til fiske bør undersøkes og avklares ved regulering.
Naturvern / Biologisk mangfold	Otra er et lokalt viktig trekkområde for fugler. På østre breidd er det to markeringer av regional betydning naturtype skrotemark og sumpskog. Sistnevnte blir direkte berørt. Det er noen eldre registreringer av rødlistearter, knollsoleie (Torridalsveien 81 ved elvebreidd) og vårvikke (Krogen) i området.
Biologisk mangfold i sjø	Ikke undersøkt.
Kulturminner	På Eg er det vist to fornminner og flere kulturminner.
Kulturminner i sjø	Ikke undersøkt.
Landbruk, kulturlandskap	Inngrep i landbruk/kulturlandskap på Eg som begrenses av at trasé legges i kulvert.
Ferdsel på sjøen/havnevirks.	Seilingshøyde beholdes som på øvrige broer.
Barn og unges interesser	Ikke konflikt med registreringer fra barn og unge utført i forbindelse med kommunedelplan for Lund.
Universell utforming	Kan ivaretas.
Kommunal økonomi	Kostnadene er anslått til 75 millioner kroner + utgifter til tilkjøringsveier. Utbygging er ikke et kommunalt ansvar.
Naboskap	Beskjedne inngrep.
ATP og kollektivdekning	Avlaster Torridalsveien. Merbelastet kritisk strekning i Baneheitunnelen, med mindre utformingen tilrettelegger for å motvirke dette. Broa skaper forbindelse mellom UIA og sykehuset, og en bedre beredskap til sykehuset. Åpner for muligheten for å lage ringrute med buss.
Risiko og sårbarhet	Støy må vurderes ved kryssing av Otra. Kvikkleire gir vanskelige grunnforhold. Dette må ivaretas i påfølgende regulering. Flomfare må utredes i Egsområdet. Rasfare må utredes.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Grunnundersøkelse ved Otra og på Eg.

Utvidelser fra to- til firefelts vei

Nedre del av Setesdalsveien og Høvågveien ved Rona er vist som planlagt ny vei. Hensikten er å reservere plass for fire felt, gitt at trafikkutviklingen fortsetter eller det legges til rette for hinderfri fremføring av buss ved bruk av kollektivfelt.

Økt veikapasitet ved Rona

Høvågveien utvides til fire felt, Håneskrysset utvides fra halvt til helt kryss og det legges til rette for utvidelse for buss. Utvidelsen av Høvågveien strekker seg fra krysset i Rona til krysset ved Dvergsnesveien. En bredere vei gir nødvendig kapasitet for å møte store utbygginger langs Høvågveien og Dvergsnesveien. Nye kjørefelt kan også anvendes som bussfelt inn mot rundkjøringen på Rona. Utvidelse av krysset på Hånes avlaster lokalvei parallelt med E 18. Utvidelse av vei med ny bro for buss ved Rona gjøres for å skape bedre metroknutepunkt.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Veiutvidelse over Strømmeslettene berører grønnstrukturen i liten grad. Det er jorder på begge sidene av veien, men de brukes ikke til friluftsliv. Kulturlandskapet kan bli endret etter hvert som byggeområdene rundt står ferdige.
---	---

Landskap	Utvidelse av Høvågveien gir små inngrep og endrer ikke landskapets karakter. Ramper ved Håneskrysset påvirker landskapet på kyst siden. Utvidelse ved Rona påvirker kanal og sluse.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer langs Høvågveien. Mye registreringer av fugl, litt alger og karplanter i Artsdatabanken.
Kulturminner	Berører ikke kjente fornminner. Det ligger en barkebu ved Håneskrysset. Kanalsluse med tilhørende bebyggelse i Rona er oppført i kulturminnevernplan.
Landbruk, kulturlandskap	Breddeutvidelse gir inngrep i landbruk/kulturlandskap. Området er vist som A-område, område av høyeste verdi, i rapport om kulturlandskap i Kristiansand.
Barn og unges interesser	Ingen kjente registreringer av barn og unges bruk. Kryssing for myke trafikanter må sikres. Eksisterende gangbro må forlenges.
Universell utforming	Kan ivaretas.
Kommunal økonomi	Ikke kommunalt ansvar.
Naboskap	Bebyggelse ved Håneskrysset og Ronakanalen blir berørt.
ATP og kollektivdekning	Sikrer funksjon av kryss og metroknutepunkt ved Rona.
Risiko og sårbarhet	Økt trafikkmengde vil gi mer støy for berørte boligområder. Det er ikke kjent forurensning i grunn i området eller kjent rasfare. Det er flomfare, risikograd 2, i deler av området. Kategori 2 betyr at det kan oppstå kritiske situasjoner i dag. Små inngrep i flomvei kan medføre store oversvømmelser. Ingen fortetting / utbygging må finne sted uten at overvannshåndtering for hele området er avklart. Generelt sett positivt for nødetatene med styrket tilgjengelighet for utrykningskjøretøy.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Effekt av utbygging langs Høvågveien og Dvergsnesveien vurderes i trafikkmodell. Trafikksikkerhet og utslipp må vurderes nærmere.

Ytre ringvei, kryss ved Eg, kryss ved Krossen og Kryss ved Fidjane, Breimyr

Statens vegvesen utreder, som en del av konseptvalgutredningen for transportsystemet i Kristiansandsregionen – KVVU, en Ytre Ringvei fra Varodden til Fidjane. Konseptet viser kryss ved Varodden, sykehus, Krossen og Fidjane, bro over Otra ved Eg og tunnel på mellomliggende strekninger. Den viste traseen er kun konsepter, ikke konkret lokalisering av ny vei. Statens vegvesen utreder konsekvenser av forslaget som en del av KVVU-arbeidet

Omkjøringsvei arealsikres for å møte en mulig trafikkutvikling som overbelaster sentral strekning på E 39. Avlaster E 18/E 39 på strekningen Varodden – Fidjane. Veien er lagt inn i kommuneplanen som linjesymbol. På kryssene er det lagt inn hensynssoner. Unntaket er Breimyrkrysset på Fidjane der arealet er sikret i gjeldende kommunedelplan for E39. Hensynssonene er lagt på det areal som kan bli berørt ved etablering av fullt kryss. Illustrasjoner i planbeskrivelsen viser forskjellen mellom helt og fullt kryss ved Varodden og Bjørndalssletta.

Konsekvenser av kryss ved Varodden er vurdert ovenfor, se Omkjøringsvei Varodden.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Berører arealer som er markert som viktige for grønnstrukturen. Særlig på Eg. Landskaplige tilpasninger forutsettes løst i videre plandetaljering. Eksisterende elvesti må innpasses.
---	---

Landskap	<p>Kryss ved ved Krossen: Innslag i fjell vil bli eksponert. Detaljeres i videre planarbeid.</p> <p>Kryss ved Breimyr, Fidjane: Innslag i fjell vil bli eksponert. Detaljeres i videre planarbeid.</p>
Naturvern / Biologisk mangfold	<p>Bro over Otra berører naturlokaliteter ved Påskebjerget som er vurdert som viktige. Bla. flere rødlistearter.</p> <p>Ved Varen er det markerte svært viktige fiskemåkelokaliteter.</p> <p>Utover dette igjen registreringer i den kommunale naturbasen</p>
Kulturminner	<p>Området på Eg er regulert som bevaringsområde. Gjelder både landskap, vegetasjon og fornminner. Fornminneområdet er rester etter et jernvinneanlegg, og området strekker seg på begge sider av Andreas Kjærs vei. På Lundsiden er det et fredet nyere tids kulturminne like nord for traseen (kalkovn).</p> <p>I området ved Krossen er det ikke kjente nyere tids kulturminner eller fornminner.</p> <p>Ved Breimyr er det ikke kjente nyere tids kulturminner, men noen fornminner er registrert i Askeladden.</p>
Landbruk, kulturlandskap	Kryss i dagen ved Eg vil berøre landskapet inklusiv, kulturlandskapet sterkt.
Barn og unges interesser	<p>Ingen registrering av at området på Eg brukes av skole, brukes nesten ikke av barn.</p> <p>På Krossen kan områdene rundt Krossen skole og boligområdene rundt Suldalen bli berørt.</p>
Universell utforming	Ivaretas
Kommunal økonomi	Ytre Ringvei bygges som riksvei.
Naboskap	<p>Avhenger av hvor kryssene lokaliseres;</p> <p>Eg; sykehuset og eksisterende boligområde, landbruksjord og kulturlandskap.</p> <p>Krossen; jernbane, riksvei 9, gartneri på Dalane.</p> <p>Breimyrkrysset/Fidjane; boliger på Fidjemoen og bensinstasjoner vil bli berørt.</p>
ATP og kollektivdekning	Ytre ringvei har som formål å skape et robust transportsystem som gir tilstrekkelig fleksibilitet i de bynære området. Omkjøringsvegen legger til rette for lokale tiltak som kollektivprioritering/hinderfri framføring av buss på innfartene.
Risiko og sårbarhet	<p>Det er dårlige grunnforhold i området rundt Eg, blant annet kvikkleire. Grunnboring og tiltak for å avgrense risiko må utføres. Rasfare må utredes. Det er sannsynlig påkrevd med tiltak også langs Otra.</p> <p>Støy må utredes i områdene ved kryssing av Otra og</p>
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	<p>Grunnundersøkelse ved Otra og på Eg.</p> <p>Trafikkstøy ved bro over Otar og kryss.</p> <p>Ras.</p>

Kjosdalen gang- og sykkelvei

Gang- og sykkelveien skaper et bedre tilbud for myke trafikanter i nordlig retning. Strekningen nærmest Bråvann er regulert og vises som eksisterende gang- og sykkelvei. Neste etappe, fra Rådyrveien til turveien i Kjosdalen, er ny og vises som fremtidig. Gang- og sykkelveien er et alternativ til gang- og sykkelveiforbindelse i bro over Kjosdalen. Avstanden til Vågsbygd senter er lik i begge alternativene.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Berører kulturlandskapet og friluftsområdet i Kjosdalen. Vil samtidig gi en god forbindelse fra Bråvann/Rådyrveien ned til Kjosdalen.
Landskap	Veien kan gis en god landskapstilpasning.
Naturvern / Biologisk mangfold	Bekken i dalen har verdi som svært viktig. Krysning må ivareta fiskevandring. Forekomst av rik edelløvsog.
Kulturminner	Berører ingen kjente fornminner.
Landbruk, kulturlandskap	Berører kulturlandskapet, og må tilpasses det på en god måte.
Barn og unges interesser	Barn i området går på skole i Voie. Ny gang- og sykkelvei vil gi en bedre skolevei til Vågsbygd videregående skole og til ulike fritidstilbud nordover i bydelen.
Universell utforming	Stigningsforholdene er svært problematiske.
Kommunal økonomi	Kommunalt ansvar.
Naboskap	Kulturlandskap og naturområder.
ATP og kollektivdekning	Gang- og sykkelveien gir Bråvann et bedre gang- og sykkeltilbud mot Vågsbygd senter og byen enn i dag.
Risiko og sårbarhet	Ingen kjente problemer knyttet til forurensing eller ras. Dette må likevel vurderes nærmere når stien detaljplanlegges. Det er flomfare, risikograd 2, i deler av området. Kategori 2 betyr at det kan oppstå kritiske situasjoner i dag. Små inngrep i flomvei kan medføre store oversvømmelser. Ingen fortetting / utbygging må finne sted uten at overvannshåndtering for hele området er avklart.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ingen

Kyststi

Kyststien ble første gang vist i kommuneplan av 2005-2016. Den ble ikke tegnet inn på Flekkerøya. I kommuneplanen er kyststien nå lagt inn der også. For øvrig er det gjort noen små justeringer. Kyststien utredes som strategi, og ikke i forhold til lokale konsekvenser, som vil være svært varierende fra område til område.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Kyststien er svært viktig for friluftsliv, siden den tilrettelegger for at allmennheten kan komme ned til sjøen.
Landskap	Stien tilpasses landskapet og vil derfor ikke ha noen innvirkning på landskapet.
Naturvern / Biologisk mangfold	Etableres slik at den ikke er i konflikt med biologisk mangfold.
Kulturminner	Etableres slik at den ikke er i konflikt med kulturminner.
Landbruk, kulturlandskap	Nye traseer gjennom eller inntil landbruksområder vil tilpasses landbruksinteresser.

Barn og unges interesser	Kyststien vil gjøre det lettere å komme til områder som barn og unge bruker ved sjøen.
Universell utforming	Stier forutsettes opparbeidet i henhold til kommunal standard som prinsipp.
Kommunal økonomi	Kostnader vil være knyttet til opparbeidelse og forhold rundt eiendomsrettigheter der den ikke inngår som del av reguleringsplan.
Naboskap	Konflikt mellom tilrettelegging for allmennheten og privat bruk av eiendommer opptrer ofte i forbindelse med planlegging av kyststi.
ATP og kollektivdekning	Liten effekt.
Risiko og sårbarhet	Risiko og sårbarhet må vurderes når de ulike delene av kyststien detaljplanlegges. Det er ikke kjent forurensning i grunn i området, bortsett fra et lite område sør på Flekkerøya. Kyststien ligger delvis innenfor flomkartet med risikograd 1, det vil si ingen særlige konsekvenser i dag, men området kan oversvømmes ved store nedbøremengder eller høy sjøvannstand. Overvannshåndtering for hele området må avklares i forkant av eventuell utbygging. Stormflo kan være en utfordring, spesielt pga klimaendringer.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ingen

3. Forsvaret

Ved Kjevik har forsvarets skolesenter fått endret formål fra tidligere uspesifisert bebyggelse til kombinerte militære formål. Øvingsfeltet var LNF- område med betegnelsen restriksjonsområde forsvars- anlegg. Nå er det gitt betegnelsen bane med hensynssone friluftsliv og deler av det i tillegg hensyns-sone støy. Ut fra dette er det ikke nødvendig med nærmere konsekvensvurdering.

4. Landbruks-, natur- og friluftformål

Områder for spredt bosetting

Områdene endres fra kystsonenplanens lokalmiljø med bevaringsverdi til spredt bosetting i LNF-område. Formelt sett er lokalmiljøene et byggeområde i gjeldende plan. Endringen innebærer en innskrenking i forhold til gjeldende plan (kommunedelplan for kystsonen), og skal ikke konsekvensutredes.

5. Sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

Småbåthavner og gjestehavn

Både bygging av nye og utvidelser av eksisterende småbåthavner skal konsekvensutredes. Nye småbåthavner er Krodden (SH2), Hattesteinen (SH3), Ålefjær brygge (SH7), Lumber (SH1), Eidsbukta (SH6) og Stødden (SH9). Ålefjær brygge er utredet i reguleringsplansammenheng og utredes ikke her. Lumber inngår i kommunedelplan for Vågsbygd og utredes heller ikke.

Utvidelse av småbåthavner: Gjestehavna (SH13), Alsvika (SH14), Prestvika (SH5), Ålefjærfjorden (SH8), Ronsbukta (SH11) og Fidjekilen øst (SH12).

Det er et mål å legge til rette for et tilfredsstillende tilbud av småbåtplasser og nødvendige tilhørende arealer på land. For alle gjelder at arealforbruket kan reduseres ved redusert krav til parkering og mest mulig effektiv opplagslagring. Det må løses ved utforming av reguleringsplanene.

Trafikken småbåthavnene utløser kan reduseres ved at de enkelte lokalområdene tilbys båt plasser i sine nærmiljø. Etter som det er mangel på båt plasser, er det i dag ikke mulig å praktisere en slik tildelingsordning. Det er mulig på lengre sikt dersom kommunen lykkes i en områdevis tilrettelegging som dekker behovet. Denne kommuneplanprosessen viser tydelig hvor vanskelig det er. Målet om flere båt plasser kommer svært ofte i konflikt med friluftssinteresser, naturvern o.a. Konsekvensen er at kommunen må arbeide videre med småbåthavnproblematikken frem mot neste kommuneplanrevisjon.

I lys av vanskelighetene med å skaffe til veie småbåt plasser bør det også som et supplement arbeides med tilrettelegging for fellesløsninger (badebåt, "sjøbuss", taxibåter o.a), slik at folk kan komme ut i skjærgården uavhengig av egen båt.

For alle havnene gjelder også at det lar seg løse å tilrettelegge for universell utforming. Måten det gjøres på vil imidlertid kunne variere og må løses i forbindelse med utarbeidelse og gjennomføring av reguleringsplanene.

Hattesteinen (SH3)

Ved etablering av ny småbåthavn her vil det være mulighet for i størrelsesorden 350 plasser. Området ligger i tilknytning til sjørelatert næringsområde.

Grønnstruktur, friluftsliv, bade plasser	Arealet grenser inntil næringsområde på land. Friluftsliv, grønnstruktur og bade plasser blir i liten grad berørt av en småbåthavn.
Landskap	Båthavna blir liggende eksponert ved innløpet til Lindebøkilen mellom eksisterende næringsområde og holmen Bråbenken som ligger midt i sundet.
Fiskeri	Ingen kjente konflikter
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer på land
Biologisk mangfold i sjø	Grenser opp mot lokal ålegressforekomst (C-område)
Kulturminner	Deler av området ligger i hensynssone kulturmiljø.
Kulturminner i sjø	Ingen kjente konflikter
Landbruk, kulturlandskap	Blir ikke berørt.
Ferdsel på sjøen/havnevirks.	Hovedleden blir berørt og må flyttes syd for Bråbenken
Barn og unges interesser	Utvidelse vil gi tilgang til Bråbenken, egnet areal for bading, fiske mm.
Kommunal økonomi	Privat småbåthavn.
Naboskap	Båthavn planlegges etablert i forbindelse med sjørettet næringsareal - båt sportbedrift
Arealforbruk	21,5 dekar i sjø.
ATP og kollektivdekning	Ingen kollektivdekning, men ligger i forbindelse med vei til næringsområdet. Det blir økt trafikk på denne.
Risiko og sårbarhet	Området ligger utsatt til for skade på båter ved dårlig vær. Det er særlig brann- og værforhold som er risikofaktorer i forhold til småbåthavner. Dette må ivaretas ved regulering.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ved regulering må det tas hensyn til friområde på Bråbenken og friluftsområde på andre siden av leia.

Alsvika (SH14)

Utvidelse nordover langs Sildenestangen mot nord vil kunne gi ca. 50 standard båtplasser. Området er godt egnet for utvidelse mht. dybdeforhold, vær og vind. Havna ligger i kort gang- og sykkelavstand fra boligområder. Ved utvidelse av eksisterende havn kan eksisterende infrastruktur og fasiliteter brukes. Landarealene er begrensende.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Landarealer nord for eksisterende båthavn er regulert til friområde. Utvidelse vil lette adkomst til disse.
Landskap	Båthavna blir mer eksponert. Anlegget legger seg inn mot svaberg og vil gi en god landskapstilpasning.
Fiskeri	Det er en registrert fiskeplass sør for eksisterende småbåthavn. Denne blir ikke berørt av utvidelse av småbåthavna mot nord.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer. En del registreringer av karplanter i tilknytning til dagens båthav, ingen rødlistearter.
Biologisk mangfold i sjø	Registrert ålegresslokalitet, C-område sør i Alsvika. Konflikt ved eventuell utvidelse av landareal. Lokaliteten blir ikke berørt av utvidelse mot nord.
Kulturminner	Berører ingen kjente kulturminner.
Kulturminner i sjø	Ikke registrert.
Landbruk, kulturlandskap	Blir ikke berørt.
Ferdsl på sjøen/ havnevirksomhet.	Ingen konflikt.
Barn og unges interesser	Utvidelse vil gi tilgang til attraktivt friområde.
Universell utforming	Kan tilrettelegges.
Kommunal økonomi	Kommunale småbåthavner finansieres gjennom utleie av båtplasser.
Parkering, oppholdsarealer på land	Begrensede landarealer, men mange båteiere vil bo innen gå/sykkelavstand
Naboskap	Det ligger sjøbuer bak parkeringsplassen og boliger sør for småbåthavna.
Arealforbruk	6 dekar i sjø.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Se innledende kommentarer. Alsvika ligger gunstig til, nær riksvei 457.
Risiko og sårbarhet	Området ligger utsatt til for skade på båter ved dårlig vær. Det er særlig brann- og værforhold som er risikofaktorer i forhold til småbåthavner. Dette må ivaretas ved regulering.
Dybde, gjennomstrømming forurensning	Relativt gode dybdeforhold og vannutskiftning. Liten forurensningsfare
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Ved regulering må det tas hensyn til friområde på Sildenestangen. Adkomst til friområdet innarbeides i detaljplan. Tidspunkt for eventuell utvidelse må vurderes i lys av trafikkapasitet på Vågsbygdveien.

Kroodden (SH2)

Ved etablering av ny småbåthavn her vil det være mulighet for i størrelsesorden 200 plasser. Området ligger gunstig til med hensyn til dybde, men værhardt. Landarealene er begrensende. Nærheten til regulert opplagshall i Holskogkilen er gunstig mht. opplag.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Noe grønnstruktur i strandsonen, men mest restområder mellom tankanlegg og eksisterende sjøbuanlegg.
Landskap	Kan tilpasses, hensyn til odden og festningen må ivaretas
Fiskeri	Det er et laksesett like sør for tankanlegget. Laksesett er et område der det drives laksefiske med kilnot og garn.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i naturbasen innenfor området.
Biologisk mangfold i sjø	Ingen kjente konflikter.
Kulturminner	Gammelt gårdsanlegg. Mulig funn av kompassrose på svaberg innenfor området., må avklares.
Kulturminner i sjø	Gamle Flekkerøy havn. Det er gjort mange funn av kulturminner her. I kommuneplanen er det lagt en hensynssone kulturmiljø på dette området.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt.
Ferdse på sjøen/havnevirksomhet	Pr. i dag vesentlig knyttet til tankanlegget.
Barn og unges interesser	Ingen kjente konflikter.
Universell utforming	Kan tilrettelegges.
Kommunal økonomi	Avhenger av eierform. Kommunale småbåthavner finansieres gjennom utleie av båtplasser.
Naboskap	Kroodden er ett av flere steder det vurderes å etablere LNG-gassanlegg.
Arealforbruk	32 dekar i sjø.
Parkering Oppholdsarealer på land	Begrensede landsarealer, men mulighet til opplag i Holskogen næringsområde.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Se innledende kommentarer. Området ligger sentralt i forhold til en eventuell utbygging av Kroodden og nær bussmetrolinja til Flekkerøy. Utbygging kan føre til økt trafikk på Vågsbygdveien. Tildeling av kommunale båtplasser bør gjøres avhengig av bosted i nærmiljøet.
Risiko og sårbarhet	Området ligger utsatt til for skade på båter ved dårlig vær. Det er særlig brann- og værforhold som er risikofaktorer i forhold til småbåthavner. Dette må ivaretas ved regulering. Sikkerhet knyttet til tankanlegget må spesielt ivaretas.
Dybde, gjennomstrømning forurensning	God dybde og gjennomstrømning. Liten forurensningsfare.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Kroodden er ett av flere steder det vurderes å etablere LNG-gassanlegg. Forholdet mellom mulig gassanlegg og båthavn må avklares. Det vil være behov for kartlegging av kulturminner ved tiltak i sjø.

Fruens Allé

Dette er en eksisterende småbåthavn som derfor ikke trenger konsekvensutredning.

Gjestehavna (SH13)

Området utgjør del av sjøfronten i Østre havn. Sammen med resten av strandpromenaden har området status som 1. prioritet grøntområde. Eksisterende havn kan utvides ved etablering av flytebrygger/ny pir ytterst. En utvidelse ved at den midlertidige gjestehavn gjøres permanent kan gi inntil ca. 150 nye båtplasser. Området er godt egnet mht. dybdeforhold, men havna er svært vær- og vindutsatt, selv sommerstid. Ved utvidelse kan dagens infrastruktur og fasiliteter benyttes. Landarealene er begrensende. Behovet for landareal er begrenset, da det ikke er behov for parkering til gjestebåtplasser. Ved utvidelse i form av faste båtplasser må bruk av ordinære parkeringsplasser i byen påregnes.

Området er vurdert i to alternativ, men bare den minste utvidelsen tas med i planforslaget. For å synliggjøre avveiningene tas imidlertid begge alternativene med her. For begge gjelder at trafikk til og fra parkering og for "varelevering" kan gi støybelastning i tillegg til utsetting/opptak av båter. Særlig ved en stor havn vil dette kunne være merkbart for omgivelsene. Det er ikke kjent støy/støv eller luktproblematikk. Krav til oppdeling og seksjonering øker jo større båthavner blir, spesielt gjelder dette i gjestehavner hvor det overnattes i båtene. Anlegg må prosjekteres ihht dette. Sårbarheten gjelder også havnivåstigning og stormflo.

Liten utvidelse:

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Lokalisering med piler ut fra Odderøya vil være i sterk konflikt med badeaktiviteter.
Landskap	Utsyn fra Markensgate mot Bleggerøya må ivaretas sammen med forholdet til Festningen og strandsonen på Odderøya (små strender og svaberg).
Fiskeri	Registrert kasteplass.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen markeringer i naturbasen
Biologisk mangfold i sjø	I Bendiksbukta på Odderøya er det registrert ålegresslokalitet, B-område.
Kulturminner	Utvidelse kan komme i konflikt med Festningen som kulturminne, Lasarett-høyden og Kvadraturens kulturhistoriske egenart.
Kulturminner i sjø	Ikke utredet.
Landbruk, kulturlandskap	Blir ikke berørt.
Ferdsl på sjøen/havnevirks.	Farleden langs Odderøya og gjennom Gravanekanalene må opprettholdes. Det må unngås at båtene "presses" mot Odderøya.
Barn og unges interesser	Konflikt ved eventuell utvidelse som berører badeområdene på Odderøya.
Universell utforming	Fysisk ligger det til rette for rampe og heis for rullestol.
Kommunal økonomi	Kommunalt ansvar.
Parkering, oppholdsarealer på land	Parkering må skje på ordinære parkeringsplasser og anlegg i Kvadraturen og Odderøya. Gode oppholdsarealer på land i Nupenparken og Tresse. Ingen opplagsarealer.
Naboskap	Festningen, Tresse, Strandpromenaden, Seilforeningen, Kvadraturen og Lasarettet.
Arealforbruk	10 dekar i sjø
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Se innledende kommentarer. Gunstig lokalisering midt i byen.

Risiko og sårbarhet	Området ligger utsatt til for skade på båter ved dårlig vær. Det er særlig brann- og værforhold som er risikofaktorer i forhold til småbåthavner. Dette må ivaretas ved regulering.
Dybde, gjennomstrømning, forurensning.	Dybdeforhold og vannutskifting er relativt god, med begrenset fare for forurensningspredning.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Det må vurderes om tiltaket svekker Kvadraturens egenart. Kulturhistorisk kompetanse nødvendig.

Stor utvidelse:

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Utvidelsen strekker seg lengre utover i havna og viser en kopling mot Odderøya i form av bølgedemper / molo. Utvidelsen presser leia mot badeplasser på Odderøya og gjør disse områdene mindre egnet til bruk som forutsatt i reguleringsplan. Ved å endre leia blir det også mer båttrafikk i område hvor det er stor kajakk-virksomhet, jfr. Kajakk-klubbens lokaler i Nodeviga
Landskap	Molo fra Odderøya vil være landskapsmessig uheldig inngrep. Landskapsbilde av byen blir endret og forringet ved at strandpromenaden, byens front og ikke minst opplevelsen av Festningen blir berørt visuelt.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i Naturbasene. Ingen markeringer i sjø
Kulturminner	Forholdet mellom fortifikasjonsanleggene på Odderøya og Christiansholm festning forringes, likeså kulturminnet Kvadraturen, og Gravanekanalene som sjøveis ferdselsåre kan bli svekket.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt
Barn og unges interesser	Badeplasser og strandområder på Odderøya berøres negativt.
Universell utforming	Fysisk ligger det til rette for rampe og heis for rullestol.
Kommunal økonomi	Kommunalt ansvar.
Naboskap	Som over pluss Odderøya, Nodeviga, Kajakkklubben.
Arealforbruk	29 dekar i sjø.
Parkering, oppholdsarealer på land	Som over.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Se innledende kommentarer. Gunstig lokalisering
Risiko og sårbarhet	Som over. Småbåter i nærheten av badeplasser representerer en viss risiko for ulykker. Det er også risiko for utslipp (tank, kloakk) i forhold til badeplassene.
Dybde, gjennomstrømning, forurensning.	Som over
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Det må vurderes om tiltaket svekker Kvadraturens egenart. Kulturhistorisk kompetanse nødvendig. Ytterligere undersøkelser og utredninger på detaljplan/tiltaksnivå må foretas.

Prestvika (SH5)

Eksisterende båtplasser ligger langs bryggene. Etablering av flytebrygger kan gi mulighet for flere båtplasser.

ser. Området er godt egnet mht. dybder, men havna er utsatt for vær og vind. Ved utvidelse vil det være mulighet for å optimalisere arealbruken slik at det blir flere båtplasser. Havna ligger sentralt nær boliger, men landarealene er begrensende.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Tiltaket vil harmonere med elvepromenaden. Utvidelse er ikke i konflikt med øvrige grøntinteresser.
Landskap	Avgrensing ut mot elva ivaretar Otra som landskapsrom. Avgrensing som muliggjør molo fra Galgeberg er vurdert, men foreslås ikke ut fra landskapshensyn.
Fiskeri	Ingen spesielle fiskelokaliteter.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ikke berørt.
Biologisk mangfold i sjø	Ikke registrert lokaliteter.
Kulturminner	Berører ingen kjente fornminner.
Kulturminner i sjø	Ikke registrert.
Landbruk, kulturlandskap	Blir ikke berørt.
Ferdsl på sjøen/havnevirks.	Båtferdsel i elva må ivaretas.
Barn og unges interesser	Regulert sandlek berøres ikke.
Universell utforming	Kan tilrettelegges.
Kommunal økonomi	Kommunale småbåthavner finansieres gjennom utleie av båtplasser.
Parkering Oppholdsarealer på land	Begrensede landarealer
Naboskap	Eneboliger og Høivold brygge.
Arealforbruk	7 dekar i elva.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Se innledende kommentarer. Adkomst via boligområde. Begrensede parkeringsmuligheter.
Risiko og sårbarhet	Området ligger utsatt til for skade på båter ved dårlig vær. Det er særlig brann- og værforhold som er risikofaktorer i forhold til småbåthavner. Dette må ivaretas ved regulering.
Dybde, gjennomstrømning, forurensning	Relativt grunt, men god vannskiftning i utløpet av Otra. Eventuell forurensning i bunnsedimentene fra tidligere Høivold mek verksted må kartlegges. Sannsynlig at disse i stor grad er transportert vekk av strømmen eller overdekket av naturlig sandtransport på elvebunnen.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Kartlegge eventuelle forurensete sedimenter på elvebunnen.

Eidsbukta, småbåthavn (SH6)

Det er avsatt 18 dekar areal for småbåthavn. Dette gir plass til 160 standard båtplasser. Det er videre satt av to mindre arealer til parkering/opplag på land.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Regulert friområde og friluftsområde, ikke opparbeida. Strandarealene på nordsida av bukta er regulert til friområde og vil bli opparbeidet som del av utvikling av boligområdene Eidet og Justneshalvøya. Det planlegges stor tilrettelegging. Arealene på sørsida av bukta er også regulert til friområde.
Landskap	Småbåthavna vil bli liggende innerst i bukta avskjernet av fjell og landskap.
Fiskeri	
Naturvern / Biologisk mangfold	Gillsvann rommer en rekke biologiske kvaliteter av regional og nasjonal verdi. Det er viktig at tiltak i eller i Gillsvanns omgivelser ikke påvirker disse verdiene.
Biologisk mangfold i sjø	Lokalt viktig område, innerst i bukta.
Kulturminner	Fornminner på justnes
Kulturminner i sjø	Kulturminner i sjø må avklares med Norsk Maritimt Museum.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt.
Ferdsel på sjø, havnevirksomhet	Farled mot Gillsvann (kajakk, kano etc) må sikres som del av plan.
Barn og unges interesser	Ikke eksisterende bruk, men regulert friområde som planlegges opparbeidet som del av boligområder.
Universell utforming	Kan tilrettelegges.
Kommunal økonomi	Eierform ikke avklart. Kommunale småbåthavner finansieres gjennom utleie av båtplasser.
Parkering, oppholdsareal på land	Liten tilgang på landareal for parkering og opplag Det kan etableres sambruk av parkeringsplass i Eidet samt etableres parkeringsplass innen for regulert veiareal ved Gillsvann. Forholdet til forurensningsfare av badeplasser og biologiske verdier må avklares og avbøtes med tekniske tiltak gjennom reguleringsplan.
Naboskap	Strandsone tilknytta Justneshalvøya og Eide boligområde i nord og Harald Gillesvei i sør.
Arealforbruk	18 dekar sjøareal
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Se innledende kommentarer. Området ligger nær Ålefjærveien og store boligområder på Justvik, herunder Justneshalvøya.
Risiko og sårbarhet	Samlokalisering av småbåthavn og badeplasser er ikke hensiktsmessig. Utslipp til sjø fra småbåter er ikke forenlig med badeaktivitet. I tillegg kommer risiko mht småbåttrafikk nær badeplass. Reguleringsplan må detaljere avbøtende tiltak i forhold til tilstøtende friområder, strand og areal for bading. Ukjente grunnforhold. Disse bør sjekkes ut.
Dybde, gjennomstrømming, forurensing	Dybdeforholdene er relativt gode. Eidsbukta er også relativt åpen, med relativt god vannutskifting. Fra Eidsbukta er det en viss vanngjennomstrømning inn til Gillsvann. Her var det tidligere en kanal. Dersom det anlegges båthavn i Eidsbukta må det treffes tiltak for å unngå spredning av eventuell oljefilm fra båthavnen inn i Gillsvann.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Ålefjærfjorden - sagbrukstomta (SH8)

Småbåthavna kan gi 150 båtplasser på Ålefjær sagbrukstomt. Området har ca. 50 båtplasser i dag.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Badeplass på Tyholmen. Potensial for kyststi mellom småbåthavna og Ålefjær brygge.
Landskap	Vil ikke berøre landskapet vesentlig.
Fiskeri	Ingen registrerte fiskeriinteresser.
Naturvern / Biologisk mangfold	Viktig bekke drag av lokalverdi fra Kostøltjønn.
Biologisk mangfold i sjø	Grenser inntil ålegresslokalitet. Mye fremmede arter/ballastarter i tilknytning til tømmermottak.
Kulturminner	Berører ingen kjente fornminner.
Kulturminner i sjø	Ikke undersøkt.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt.
Ferdsl på sjøen/havnevirks.	Ingen kjente konflikter eller hensyn som må tas.
Barn og unges interesser	Tyholmen i sør brukes av barn og unge.
Universell utforming	Kan løses
Kommunal økonomi	Avhenger av eierform. Kommunale småbåthavner finansieres gjennom utleie av båtplasser.
Naboskap	
Arealforbruk	15 dekar i sjø
Parkering, oppholdsarealer på land	Mulighet for parkering og opphold på land.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Se innledende kommentarer. Båthavn innerst i Ålefjærfjorden ligger lite sentralt i forhold til befolkningen og skjærgården. Dette gir lange avstander både med bil og båt.
Risiko og sårbarhet	Området ligger utsatt til for skade på båter ved dårlig vær. Det er særlig brann- og værforhold som er risikofaktorer i forhold til småbåthavner. Dette må iverketas ved regulering.
Dybde, gjennomstrømning forurensning	Ålefjærfjorden er en innelukket terskelfjord, men fjorden er relativt stor og har tilfredsstillende intern sirkulasjon. Utvidelse av båthavnen vil ikke forverre oksygenmangelen på bunnen av fjorden.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Ronsbukta (SH11)

Godkjent reguleringsplan åpner for etablering av ca. 350 standard båtplasser. Småbåthavna ligger bra til med hensyn til dybdeforhold, vær og vind. Havna er ikke utbygd og vurderes til kombinert verksteds- og båthavn. Det kan etableres en båthavn langs sydsiden av kilen med kapasitet på 250-300 standard båtplasser. Veiadkomst må etableres fra Sømsveien. Kanalen inn til kilen må opparbeides noe mht. bredde og dybde. Mulig med utvidelse østover mot Rona. Landarealene er begrensende.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Båthavn kan tilpasses friluftstinteressene, kyststi og fiske- og badeplasser.
Landskap	Vil ikke berøre landskapet vesentlig, forutsatt adkomst fra eksisterende vei.
Fiskeri	Kasteplass innerst i Rona.
Naturvern / Biologisk mangfold	Ingen registreringer i naturbasen. Området er registrert i forbindelse med reguleringsplanen av Agder naturmuseum (oktober 2010). Det er registrert rik edelløvsskog på Rodeneset som kommer i konflikt med mulig parkeringsplass.
Biologisk mangfold i sjø	Ingen registreringer.
Kulturminner	Ingen kjente.
Kulturminner i sjø	Ikke registrert.
Landbruk, kulturlandskap	Blir ikke berørt.
Ferdseil på sjøen/havnevirksomhet.	Leia inn til Drangsvann må opprettholdes.
Barn og unges interesser	Strandsonen benyttes av barn og unge (kartleggingen som ble gjort i forbindelse med kommuneplanen).
Universell utforming	Kan tilrettelegges.
Kommunal økonomi	Kommunale småbåthavner finansieres gjennom utleie av båtplasser.
Parkering, oppholdsarealer på land	Begrensede parkeringsarealer, men båthavnen ligger like ved knutepunkt på bussmetroen. Noe oppholdsarealer på land, men lite i umiddelbar nærhet til båthavnen.
Naboskap	Ligger inntil viktig grøntområde på Rodenes og E18.
Arealforbruk	9,5 dekar i sjø og 4,5 dekar på land, nytt areal.
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Se innledende kommentarer. Ligger tett inntil E18 og bussmetro, nær Rona senter og Benestad.
Risiko og sårbarhet	Området ligger utsatt til for skade på båter ved dårlig vær. Det er særlig brann- og værforhold som er risikofaktorer i forhold til småbåthavner. Dette må ivaretas ved regulering. Forurensingssituasjon mot Drangsvannene må løses i regulering (oljesøl i sårbare tårerbelter).
Dybde, gjennomstrømning forurensning	God dybde og gjennomstrømning. Båthavnen ligger ved innløpet til Drangsvann. Betydelig strøm ut og inn i kanalen inn til Drangsvann. Mulig oljefilm fra båthavnen kan bli ført inn i Drangsvann. Dette kan skade sårbare tårerbelter og være uheldig for friluftsliv i området. Bruken av Drangsvann til bading, padling og fiske vil øke som følge av Benestadutbyggingen. For å forhindre spredning av mulig oljefilm er det planlagt montert permanente absorberende oljelenser nord for bålplassene, slik at bare utløpet mot nord – vest blir åpent for båttrafikk. Slike lenser vil fange opp storparten av eventuell oljefilm.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Stødden (SHg)

Området ligger innerst i Korsvikfjorden. Landarealene er avsatt til næring som i gjeldene reguleringsplan og konsekvensutredning ikke. Sjøarealene er avsatt til småbåthavn. Regulert småbåthavn ved Knarrevik er

vist som eksisterende. Den regulerte småbåthavna er 26 dekar med plass til 122 båter. I tillegg er det avsatt til 44 dekar som fremtidig småbåthavn. Den nye småbåthavnen vil gi 270 plasser bredde 3meter.

AF Decom har gjennomført konsekvensvurdering av etablering av småbåthavn pva Stødden utvikling AS. I tillegg har AFD tidligere gjennomført miljø tekniske grunnundersøkelser i området. Opplysningene er hentet fra AF Decoms konsekvensvurdering og supplert på enkelte felt.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Området er i dag regulert til industri uten tilrettelegging for friluftsliv eller bading. På odden sentralt i område er det et smalt belte av furutrær på svaberg ned mot sjøen.
Landskap	Lokaliteten er avgrenset av vegetert fjell i dagen. Ved etablering av småbåthavn er det lagt til grunn at fjell sprenges bort og brukes til gjenfylling av eksisterende kil.
Fiskeri	Korsvikfjorden er underlagt kostholdsråd. Det er ingen registrerte fiskeplasser i området.
Naturvern / Biologisk mangfold	Miljøstatus for Vest- Agder har ikke registrert spesielt verneverdige naturtyper eller biotoper i utbyggingsområdet.
Biologisk mangfold i sjø	Bunnforholdene er preget av høy forurensingsgrad noe som er lite forenlig med et velfungerende sedimentbasert økosystem. Mattilsynet har nedsatt kostholdsråd der det frarås i spise lever fra torsk fanget i Korsvikfjorden.
Kulturminner	I SEFRAK er det registrert ei sjøbu i Salbodstad, vest for området. Det planlagte tiltaket vil ikke ha innvirkning på bygget. Ikke kjente fornminner.
Kulturminner i sjø	Kulturminner i sjø må avklares med Norsk Maritimt Museum.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke relevant.
Ferdsl på sjø, havnevirksomhet	Det er to eksisterende småbåthavner innerst i fjorden. I tillegg er det regulert utvidelse av en mindre eksisterende småbåthavn ved Knarrevik. Denne vil bli utbygd sammen med ny havn ved Stødden. Landarealene er avsatt til sjørettet næringsvirksomhet. Sjønære næringsområder er en begrenset ressurs. Småbåthavn vil begrense adkomsten til området fra sjøen.
Barn og unges interesser	Det er badestrand vest for Korsvik marina. Denne berøres ikke av småbåthavn på Stødden.
Universell utforming	Kan tilrettelegges.
Kommunal økonomi	Småbåthavnen planlegges som privat småbåthavn.
Parkering, oppholdsareal på land	Parkering og vinteropplag planlegges i eget bygg på næringsområdet.
Naboskap	Boliger på omkringliggende høyder. Eksisterende småbåthavner og eksisterende industri.
Arealforbruk	
Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Området ligger langs Sømsveien, ca 3 km fra E18.
Risiko og sårbarhet	Den største belastningen og risiko for bryggeanlegget vil være knyttet til bølgepåvirkning fra sør-sørvest. Dette hensyntas ved detaljprosjektering. Vinteropplag av småbåter innebærer risiko for brann og eksplosjon. Dette vil ivaretas ved prosjektering.

Dybde, gjennomstrømming, forurensing	Korsvikfjorden er 2,5 km og har god utskifting med en dybdeål på mer enn 30 meter og ingen terskel. Småbåthavna er planlagt innerst i fjorden i område der dybdeforholdene varierer fra 5-20 meter. Prøver og bunnforhold er beskrevet i AF Demecoms rapport. Analyseresultatene viser at sedimentene inne i de beskyttede buktene har høy forurensingsgrad av PAH og TBT. Forurensing i området vil bli bedre forutsatt at planlagt tildekking av de forurensende massene gjennomføres.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	

Fidjekilen øst (SH12)

Småbåthavna ligger bra til med hensyn til dybdeforhold, vær og vind og ligger sentralt plassert i Randsund. Areal avsatt til småbåthavn på kommuneplankartet har fått en meget beskjeden utvidelse i vest og sør i forhold til gjeldende reguleringsplan. Derfor er den vist som nåværende og ikke fremtidig havn. Det pågår arbeid med omregulering med sikte på noen få tilleggsplasser, samtidig som Trandleholmen og friområdet i sør sikres og tilrettelegges for bading og friluftsliv. Landarealene er begrensede med hensyn på opplagsplass.

Grønnstruktur, friluftsliv, badeplasser	Utvidelse må ivareta friluftslivinteressene gjennom adkomst til svabergene, sjøen og Trandleholmen. Omreguleringen må legge til rette for at badestranden skal kunne fungere som bydelsstrand.
Landskap	Tilpasses landskapet.
Fiskeri	Ingen registrerte fiskeriinteresser.
Naturvern / Biologisk mangfold	Det er viktige hekkeholmer for makrellterne og hettemåke i området (begge disse artene er i sterk tilbakegang og rødlistede). Forholdet til våtmarksområdet i Kilen avklares/sikres i reguleringsplan.
Biologisk mangfold i sjø	Tiltaket fyller ut deler av grunn mudderbukta som trolig er biologisk viktig. Havna ligger i nærheten til åleggssforekomster (A- og C-områder), påvirkning av disse er ukjent.
Kulturminner	Berører ingen kjente kulturminner.
Kulturminner i sjø	Ingen spesielle funn.
Landbruk, kulturlandskap	Ikke berørt.
Ferdseil på sjøen/havnevirksomhet.	Båtadkomst inn til Fidjekilen må ivaretas.
Barn og unges interesser	Mulighet for utvikling av badestrand. Det er et problem at det parkeres på gang- og sykkelveien.
Universell utforming	Kan tilrettelegges.
Kommunal økonomi	Privat havn. Kommunal tilrettelegging av badeplass mv.
Naboskap	Boliger og fritidseiendommer.
Arealforbruk	Det er kun 4 dekar som tas i bruk til ny småbåthavn i sjø. Resten av arealet er allerede regulert.
Parkering Oppholdsarealer på land	Begrensede parkeringsarealer. Oppholdsarealer på friområder like ved båthavnen. Parkering på "kystveien" og gang- og sykkelveien må unngås.

Trafikkgenerering, ATP og kollektivdekning	Se innledende kommentarer. Ligger sentralt i Randesund, trafikkalt god plassering.
Risiko og sårbarhet	Området ligger utsatt til for skade på båter ved dårlig vær. Det er særlig brann- og værforhold som er risikofaktorer i forhold til småbåthavner. Dette må ivaretas ved regulering.
Dybde, gjennomstrømning forurensning	Forholdsvis grunt. Begrenset gjennomstrømning pga terskler leger ute i kilen. En utvidelse av båthavnen øker faren for negative konsekvenser i Indre Fidjekilen og påvirkning av båthavnen planlagt badeplassen like ved. Utredning av dette og mulige avbøtende tiltak må gjennomføres i forbindelse med regulering.
Behov for tilleggsutredning/kartlegging	Konsekvensene av en utvidelse av båthavnen må utredes nærmere, spesielt når det gjelder flora, fauna og påvirkning av badeplassen. Mulige avbøtende tiltak må også vurderes.

Kilder:

- Kommuneplan 2005-2016.
- Kommunedelplan for Lund.
- Kulturminnevernplan for Kristiansand kommune, del 2 bevaringsliste.
- Kommunens kartverk: Naturbasen, fornminnebasen.
- Innspill fra barn og unge i forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplan for Lund, Flekkerøy og kommuneplanrevisjonen.
- Kartlegging av skoler og barnehagers bruk av arealer i nærmiljøet, pedagogisk senter 2000.
- Rapport om masseuttak, Agder Bergkonsulent 2009.
- Rapport om deponi av masser fra grave- og anleggsarbeid, Multiconsult 2006.
- Grønnstrukturutredning, parkvesenet 1995.
- Kulturlandskap i Kristiansand 1990.
- Landskapsanalyse for Borheia og Strømsheia, Grønn_strek 2009.
- Agder naturmuseum og botaniske hage, Sulfidholdig bergarter i Kristiansandsregionen, 2009.
- Høringsutkast Regional plan for Kristiansandsregionen 2010-2050 m. konsekvensutredning del 2.
- Rapport om sikring av biologisk mangfold i Vesvannområdet, Agder naturmuseum 2009.
- En vurdering av utviklingspotensialet for bydelssenter Rona, Asplan Viak 2010.
- Foreløpig restriksjonsplan for Kristiansand Lufthavn Kjevik, Avinor 2010
- Flystøyberegninger Kristiansand Lufthavn Kjevik 2004-2015, Avinor/Oslo Lufthavn AS 2006.
- Vurdering av aktuelle vegtraseer mellom E18 og Kjevik, Asplan Viak 2009 supplert 2010.

VEDTAK - BYSTYRET 22.06.11

Sak 105/11 Styrke i muligheter - kommuneplan for Kristiansand 2011-2022. (ark. nr. E: 140, 201101721). Formannskapetets innst. 01.06.11

Vedtak:

1. Bystyret godkjenner kommuneplan for Kristiansand 2011-2022 – Styrke i muligheter – datert 12.01.2011 med følgende endringer:
 - a) Planbeskrivelsen og plankartet endres i samsvar med trykt vedlegg datert 11.05.2011, oppdatert 24.05.2011, men med endringer som følger av bystyrets vedtak under.
 - b) Bestemmelsene endres i samsvar med trykt vedlegg datert 11.05.2011, oppdatert 24.05.2011, men med endringer som følger av bystyrets vedtak under.

(50/3)

2. Følgende kommunedelplaner oppheves ved bystyrets vedtak av kommuneplanen:

Flekkerøyplanen av 22.02.1995,
Kystsoneplanen av 29.03.1995,
Kommunedelplan for Odderøya 13.09.2000,
Kommunedelplan for sentrale deler av Vågsbygd av 07.11.2001 med siste endring av 08.12.2009
Kommunedelplan for Lund av 27.04.2005.

(51/2)

3. § 19. h. "Båndleggingssone Kjevik (pbl § 11-8 nr. d) endres slik:

Trase for adkomst til Kristiansand lufthavn Kjevik og forsvarrets tilliggende arealer skal fastsettes i reguleringsplan.

En planprosess for dette området vil kunne medføre andre løsninger for vegtrase og adkomst til Forsvarets områder, og må derfor sees i sammenheng med reguleringsplan for Kristiansand lufthavn, Kjevik og Forsvarets tilliggende areal.

(Enst.)

4. Bystyret ber rådmannen foreta en kvalitetssikring av strukturvedtaket av 2003.

En slik kvalitetssikring skal også avklare nødvendige areal i området Kongsgård-Vige (med nær-område) med tanke på framtidig behov og funksjonsfordeling. Det må ikke gjøres irreversible eiendomsdisposisjoner i området før slik kvalitetssikring foreligger.

(Enst.)

5. Redaksjonell endringer:
Side 12 og side 50: Ordet "rushtidsavgift" tas ut og erstattes med ordet "trafikkregulerende tiltak".
(Enst.)
6. Endringer i Bestemmelsene:
§7e: Garasje skal ha maksimalt bruksareal 50 m². Takvinkel og utforming skal tilpasses boligen.
(Enst.)
7. Småbåthavn Stødden innarbeides i plankartet i samsvar med alternativt planforslag.
(Enst.)
8. Byggeområdet ved Hamre, del av eiendommen 98/12 utgår. Ref saksfremstillingen.
(51/2)
9. Bystyret godkjenner protokoll fra mekling 16.06.2011, datert 20.06.2011.
- a. Utover det som følger av vedtakets pkt 1 vedlegg a innarbeides følgende ALTERNATIVE forslag i plankart i samsvar med forutsetninger som følger av meklingen.
 - i. Justvik, del av 116/4 m.fl. ved Justvik skole
 - ii. Vraget NS3 legges til bebyggelse og innarbeides i plankartet, jf meklingsprotokoll
 - iii. Håmoen - Alternativt planforslag innarbeides i plankartet illustrert som i saksfremstillingen jf meklingsprotokoll.
 - iv. Østre Ringvei 77 - avgrensnes i samsvar med meklingsprotokoll. Den østlige delen skal markeres som grønnstruktur.
 - b. Randøyane – Byggeområdet utvides i samsvar med avgrensning fastsatt i mekling og angis med hensynssone for felles planlegging for flere eiendommer. Øvrige område som er lagt ut til LNF-område med spredt utbygging endres til LNF-område, jf meklingsprotokoll.
 - c. Boligbygging øst for Kongshavn – bestemmelsene § 16b, 3. og 4. ledd tas ut , jf meklingsprotokoll.
 - d. Bestemmelsene §1 endres i samsvar med meklingsprotokoll. Hensynssone 910 (der reguleringsplaner overstyrer kommuneplanen i sin helhet) tas ut av plankartet.
 - e. Bystyret tar til etterretning at utover den konkrete endringene i plankart og bestemmelser innebærer meklingsresultatet følgende:
 - i. Kystverket opprettholder muligheten til å reise innsigelse på samme forhold til kommende reguleringsplaner i områdene BA5, BA6 og BA7 med tilhørende sjøareal, jf. innsigelse av 12.04.2011. Dette innebærer at det ikke kan gjennomføres irreversible tiltak i området. Ref pkt 4.

- ii. Randøyane – Det tillates inntil 5 boliger innenfor området avsatt til bebyggelse og anlegg. Det skal utarbeides samlet reguleringsplan for området. Det fastsettes en rekkefølgebestemmelse i ovennevnte reguleringsplan som ivaretar tilstrekkelig trafiksikkerhet på strekningen Kongshavn – Kringsjø. Vedrørende den del av fylkeskommunens innsigelse som knytter seg til trafiksituasjonen, for beholder fylkeskommunen seg retten til å reise samme innsigelse ved utarbeidelse av ovennevnte reguleringsplan. Ref pkt 9 b.
- iii. Boligbygging øst for Kongshavn. - Dersom Miljøverndepartementet stadfester Kristiansand kommunes vedtak av reguleringsplan for Kongshavn gjelder følgende retningslinjer som grunnlag for dispensasjonsbehandling av tiltak: I områdene øst for Kongshavn kan det tillates inntil 10 enheter på Stangenes, 2 enheter på Sodefjed og 1 enhet på Grønnevoll. Ref pkt 9 c
- iv. Strømsheia -Det forutsettes at utbygging innen NK2 utføres på en mest mulig skånsom måte. Ref pkt 1,vedlegg a.
- v. Kobberveien - Det må sikres turvei gjennom området ved utarbeidelse av reguleringsplan. Ref pkt 1,vedlegg a.
- vi. Håmoen - Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal lekeareal for barn og unge og nødvendig behov for tjenesteyting avklares. Ref pkt 9 a iii.
- vii. Justvik 116/4 ved Justvik skole - Lekeareal for barn og unge og nødvendig behov for tjenesteyting (utvidelse av skole) avklares ved utarbeidelse av reguleringsplan. Ref pkt 9 a i.
- viii. Vraget - Nordligste øy skal ikke bebygges og sikres for allmennheten ved gangforbindelse. Ref pkt 9 a ii.
- ix. Alternative planforslag med innsigelse avklart i drøftinger og ved mekling innarbeides ikke i planforslaget.
- x. Bystyre retter opp tidligere påpekte feil og mangler i formannskapetets vedtak av 01.06.2011.

(50/3)

10. Følgende tas inn i tekstdelen under 2.7.2 Strandsønen s 76/77, nytt kulepunkt slik Når nødvendige hensyn er ivare tatt og forholdene ligger til rette for det, bør bygninger og brygger i 100-metersbeltet langs sjø kunne gjenoppføres etter brann eller naturskade i samme form og størrelser som før.

Det bør også i slike tilfeller kunne gis dispensasjon fra krav om reguleringsplan for mindre tilbygg/påbygg og garasjer som nevnt i bestemmelsene §3 og for oppføring av inntil én brygge med 8 meter kaifront til sikring av eierens eller brukerens atkomst til bebygd eiendom.

(Enst.)

11. Følgende tas ut av opplistingen i kommuneplanbestemmelsene §1, som følge av nylig vedtatt reguleringsplaner som allerede overstyrer de nevnte reguleringsplanene.
- Plan nr 466 - Reguleringsplan for Randesund skytebane av 30.04.1986 overstyrer i sin helhet.

- Plan nr 556 - Reguleringsplan for Gnr.3, Bnr 11,14, Lindebø. regulerte boliger endret til offentlig og privat tjenesteyting
- Plan nr 804 – Lauvåsen, Endring reg.plan av 31.5.2006..

(51/2)

12. Flekkerøy

- Tillegg til bestemmelsen §1 slik:
Kommunedelplan for Flekkerøy, deler av strandsonen vedtatt av Miljøverndepartementet 21.06.2011, går foran kommuneplanens arealdel.
- Plankartet vises som område der kommunedelplanen går foran kommuneplanen.
- Bestemmelsene §19f utgår.

(51/2)

13. Båndlegging på Bjørndalssletta kan opphøre dersom trasèvalg for framtidig omkjøringsvei, som følge av KVVU-prosessen, ikke anbefaler en trasè i dette området. Bestemmelsenes §19c, endres i henhold til dette.

(Enst.)

14. Det båndlagte område ang. vei som er syd for Notøen (over Otra) utgår, og tas ut av kommuneplanens arealdel.

(Enst.)

15. Krav om områdeplan for Solsletta - endres til krav om detaljreguleringsplan.

(Enst.)

16. Kommuneplanens samfunnsdel side 17, avsnitt Frivillighet.

Teksten i avsnittet under Frivillighet endres.

Arbeidet med en frivillighetsmelding for Kristiansand har vist at det finnes flere hundre organisasjoner og aktiviteter som mobiliserer svært mange frivillige. Denne innsatsen har stor betydning for både samfunnet og for den enkelte som mottaker eller giver av frivillige tjenester. Det ligger store muligheter i å utvikle nye tilbud og samarbeidsformer i dialog og partnerskap med frivillig sektor.

(Enst.)

Oversendelsesforslag:

1. Næringsområdet nord for Torsgate vurderes regulert til kombinerte formål (Bebyggelse/Tjenesteyting) i det pågående arbeidet med Områdeplan for Lund.

2. Dersom KVV'en foreligger før bystyrebehandling av saken vurderes det om trasè for ny omkjøringsvei kun skal sikres i ett alternativ, dvs ett endepunkt i øst og ett i vest. Endepunktene velges i samråd med Statens vegvesen. Formannskapet ber administrasjonen om å gi en anbefaling før 22.juni vedr dette hvis mulig.

(Enstemmig fra Formannskapet)

VEDTAK - BYSTYRET 07.09.11

Sak 123/11 Kommuneplan for Kristiansand 2011-2022 - oppretting

1. Kommuneplan for Kristiansand 2011-2022, vedtatt 22.06.2011, endres i samsvar med formannskapetets innstilling av 01.06.2011 slik: Kommuneplanbestemmelsene §1 pkt 6 endres slik at følgende punkt utgår: Plan 604 reguleringsplan for Dvergsnes areal B av 16.12.1987, felt H2 endret til grønnstruktur.

(Enst.)