asplan
viak

# Prestebekken

## Planinitiativ

Detaljregulering for Marviksletta – del av felt BFT1



Dato: 02.07.2026

asplanviak.no

Versjon: **02**

# Planinitiativ

Jf. pbl § 12-8, forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter pbl, og prop. 149 L.

| | |
|---|---|
| **Planinitiativ for** | Marviksletta – del av felt BFT1 |
| Utarbeidet av | Asplan Viak |
| Datert | 02.07.2026 |

## Ansvarlige

| | | |
|---|---|---|
| Fagkyndig | Firma | Asplan Viak AS |
| | Kontaktperson | Anne Sæther Lislevand |
| | E-post | Anne.lislevand@asplanviak.no |
| | Telefon | 922 68 146 |
| Forslagsstiller | Firma | Prestebekken Eiendom AS |
| | Kontaktperson | Espen Solheim |
| | E-post | es@soloneiendom.no |
| | Telefon | 455 17 341 |
| Hjemmelshaver | Navn | Prestebekken Eiendom AS |
| | Kontaktperson | Espen Solheim |

## Informasjon om planinitiativet

Jf. forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering § 1 vil planinitiativet redegjøre for overordnede premisser og omtale intensjoner for det videre planarbeidet.

# Innhold


Innhold 2

1. Innledning 3

2. Formålet med planen 3

3. Planområdet og omgivelsene 4

4. Plansituasjon og føringer 7

5. Kort presentasjon av planideen/prosjekt 13

6. Virkninger på omgivelsene 21

7. Samfunnssikkerhet – Risiko og sårbarhet 22

8. Konsekvensvurdering 23

9. Planprosessen og medvirkningsplan 24

10. Vedlegg 25

# 1. Innledning

Konseptet for endringen av detaljregulering for Marviksletta – del av felt BFT1, er å tilby en annen type boliger enn det som i all hovedsak bygges og selges i Kristiansand i dag, med følgende hovedgrep;

- en stor variasjon av type boenheter fra små, praktiske, spesialutformede boliger til en rimelig pris, til noe større 3-romsleiligheter, alle med tilgang til generøse og gode fellesareal både ute og inne
- legge til rette for dagligvarebutikk i tråd med områdereguleringen, og gi et tilbud også i denne delen av Marviksletta
- svært lav parkeringsdekning, og heller vektlegge sykkelparkering
- uteområde av god kvalitet som kobler seg på et offentlig grøntareal langs Prestebekken

Det ble fremmet et planinitiativ for dette området i mai 2025. Plan- og bygningsetaten avviste planinitiativet med brev datert 04.08.2025. Det har i ettertid vært dialog om endringer og justeringer, og det fremmes nå et revidert planinitiativ som beskriver en ønsket utvikling for denne delen av felt BFT1.

Konseptet gir mange mulighet til å kjøpe seg en leilighet sentralt plassert med gode bussforbindelser og mulighet for å sykle og gå til mange målpunkt, fellesareal ute og inne av høy kvalitet, og dagligvare i nærheten.

Kommunen henviser til at reguleringsplanen for området nylig er vedtatt (18.11.2020), og at det nye forslaget avviker mye fra denne og den planlagte strukturen som speiler Kongsgård park på andre siden av Bispegra.

Forslagsstiller vil fremheve at vedtatt plan ikke er gjennomførbar slik den nå foreligger. Forslagsstiller støtter behovet for å videreføre strukturen fra Kongsgård park, da særlig forholdet til ringveien og Prestebekken, og revidert hovedgrep vil ivareta dette på minst like bra måte som gjeldende plan.

# 2. Formålet med planen

*(Jf. § 1 andre ledd bokstav a)*

Planens hensikt er å tilrettelegge for realisering av del av felt BFT1 på Marviksletta. Gjeldende plan for del av felt BFT1 på Marviksletta (plan 1548) ble vedtatt i 2020, men har

ikke blitt realisert. Eierne ønsker nå et prosjekt som er mer i tråd med områderegulering for Marviksletta fra 2015 (plan 1247), med en mer markedstilpasset og hensiktsmessig utforming for bolig, forretning og tjenesteyting.

Planforslaget vil regulere området til kombinert arealformål, herunder bolig, tjenesteyting og forretning med nødvendig parkeringsareal, uteoppholdsareal og teknisk infrastruktur.

Forslagsstiller ønsker et prosjekt som bygger bedre opp under målsettingene for Marviksletta og som markedsmessig er gjennomførbart.

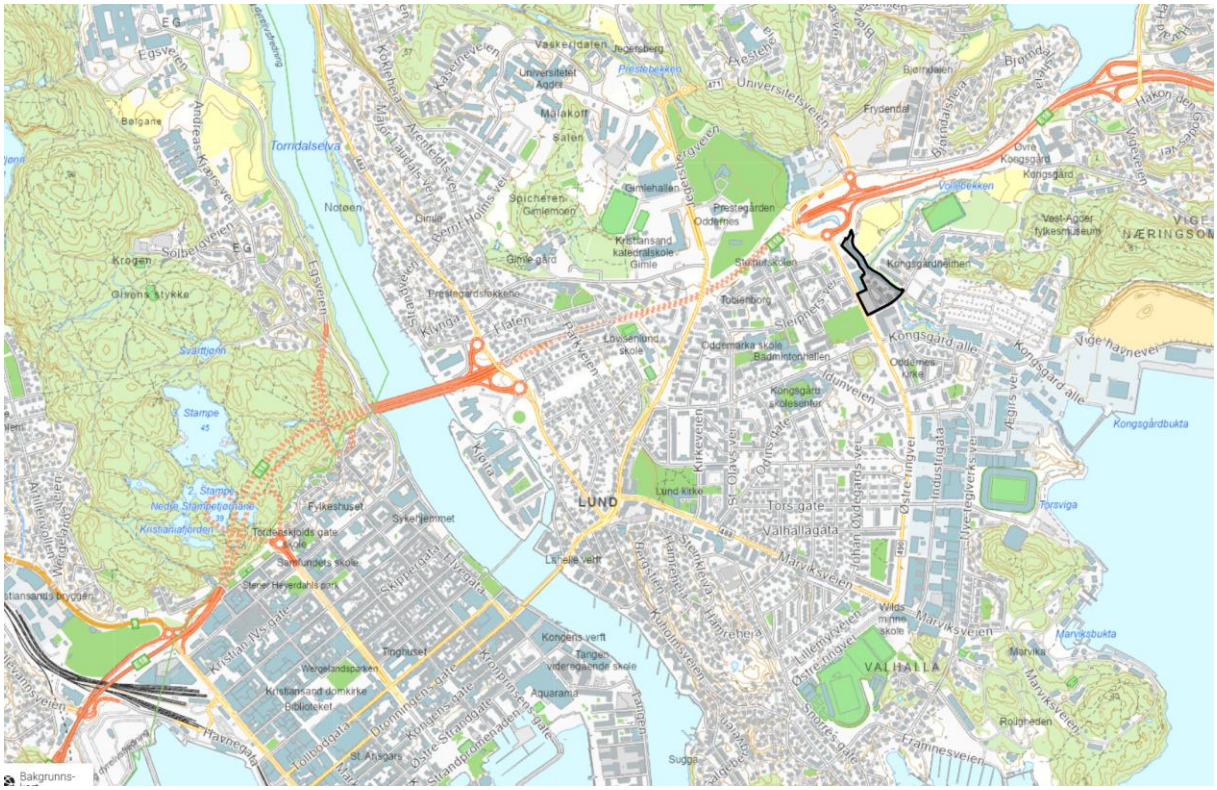
# 3. Planområdet og omgivelsene

*(Jf.§ 1 andre ledd bokstav b)*

*Lokalisering, avgrensning og størrelse*

Planområdet ligger helt nord på Marviksletta i Kristiansand. Marviksletta er et stort transformasjonsområde som også har status som bydelssenter (Lund bydelssenter) i kommuneplanens arealdel. Fra planområdet er det ca. 2,5 km til Kvadraturen. Universitetet i Agder (UiA), campus Kristiansand ligger ca. 1,5 km nordvest for planområdet. Det er et svært godt kollektivtilbud i området, noe som vil bli ytterligere styrket i årene fremover etter hvert som Marviksletta bygges ut, og det blir etablert en ringrute som kobler Kvadraturen, UiA og sykehuset sammen.

Tomta avgrenses av Østre ringvei (fv. 490) i vest, kommunal vei Bispegra i sør, Prestebekken i øst og private næringsarealer i nord. Planområdet er ca. 14 daa. Forslag til plangrense er samme avgrensing som gjeldende plan for området; plan 1548 – detaljregulering for Marviksletta – del av felt BFT1.



*Figur 1: Lokalisering av planområdet*


*Figur 2: Forslag til plangrense, tilsvarer plangrense til gjeldende plan Marviksletta – del av felt BFT1*

*Dagens arealbruk, bebyggelse og eiendomsforhold*

Planområdet inneholder i dag 6 eneboliger, tre ubebygde tomter, deler av Prestebekken og tilgrensende veiarealer. Planområdet består av/berører følgende eiendommer:

- Prestebekken AS sine eiendommer; 42/37, 42/35, 42/44, 42/495, 42/489, 42/483, 42/473, 42/472, 42/52 og 42/467
- Kristiansand kommune sine arealer langs bekken og veiarealer: 42/529, 42/3, 42/501, 42/49, 42/47, 42/3 og 299/177
- Samt Agder fylkeskommune sine veiarealer langs Østre ringvei, eiendommene 230/4 og 230/3.



*Figur 3. Arealet som skal transformeres er markert med rød stiplet linje.*

*Tilstøtende arealbruk*

Østre ringvei 82, 84 og 86 er regulert til kombinert formål i områdeplan for Marviksletta, og består av nærings- og verkstedsvirksomhet. På andre siden av prestebekken grenser planområdet inn mot regulert offentlig friområde som omkranser Bispegra bofelleskap. I sør, på andre siden av lokalveien Bispegra, ligger boligprosjektet Kongsgård park, et leilighetsprosjekt.

Prestebekken går langs hele lengden av planområdet, og er en viktig gytebekk (kartlagt etter DN13 i 2014). Planområdet grenser ellers mot veiformål i sør og mot vest.

*Stedets karakter – bebyggelse og struktur*

Innenfor planområdet er det i dag eneboliger og ubebygde tomter, men området ellers består av en miks av næringsvirksomhet, småhusbebyggelse og leilighetsbygg. Stedets karakter påvirkes av at planområdet ligger mellom transformasjonsområdet Marviksletta, der et industriområde er under utbygging til et moderne bydelssenter med boliger, næring og tjenesteyting, næringsareal og etablert småhusbebyggelse på Lund med eneboliger, rekkehus og firemannsboliger.

*Nærområde og omgivelsene*

Nærområdet er sammensatt med både større og små friområder, næringsaktivitet og boliger. Planområdet grenser til Østre ringvei, som er relativt trafikkert med busstilbud og sammenhengende gang- og sykkelveinett i alle retninger. Det er lett å komme seg til bysentrum i Kvadraturen som gående, syklende eller med kollektivtrafikk. I sørenden av Marviksletta er transformasjonen kommet godt i gang med Marvika torv som et sentralt punkt.

Området rundt planområdet er preget av en del offentlige tilbud og funksjoner. Videre inn over veien Bispegra ligger i tillegg til Bispegra bofellesskap, Bispegra omsorgssenter, sykehusets avdeling for fysikalsk medisin og rehabilitering, Ringåsen avlastningshjem og St. Hansgården ungdomssenter.

Prestebekken har vært en viktig satsing for kommunen som har utbedret turvei og åpnet strekninger av bekken i flere etapper over flere år. Nordenden av planområdet grenser mot Kongsgårdjordene, et offentlig friområde med rulleskiløype og 11'erbanen Kongsgårdbanen. I enden av Bispegraveien ligger friluftsmuseet på Kongsgård. Øst for planområdet, i enden av Kongsgård allé, ligger Kongsgård kolonihager.

# 4. Plansituasjon og føringer

*(Jf. § 1 andre ledd bokstav g)*

Forhold til overordna planer og føringer

*Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning* er primært utformet for at kommunene, fylkeskommunene og staten gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse skal stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging.

*Statlige planretningslinjer for areal og mobilitet* ligger til grunn for all kommunal planlegging i dag og skal påse og sikre at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

*Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser* i planleggingen er på overordnet nivå utarbeidet for å sikre barn og unge trygge oppvekstmiljø skjermet for fysisk og psykisk fare. Innenfor arealplanleggingen er dette spesifisert til at kommunene skal gis et bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i sin løpende planlegging og byggesaksbehandling samt at man i arealplanleggingen skal ha et grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.

Planforslaget vil følge opp de statlige planretningslinjene ved at disse er lagt til grunn for Kristiansand kommunes overordnede planer, samt for regionalt planarbeid i Agder.

*Regionplan Agder 2030* er et overordnet styringsdokument for hele Agder som ble vedtatt i revidert utgave i 2024. Formålet med Regionplan Agder 2030 er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår.

Regionplan Agder 2030 har fem satsingsområder:

- Attraktivt og miljøvennlig Agder
- Bærekraftig verdiskaping
- Utdanning, kompetanse og deltagelse
- Mobilitet
- Kultur

Planforslaget vil i hovedsak støtte opp om satsingsområde 1 og 4, med bærekraftig og kompakt utvikling i sentrumsområder med god kollektivdekning.

*Regional plan for kristiansandsregionen 2023-2050* ble vedtatt i juni 2023. Formålet med regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen er å fremme en bærekraftig by- og stedsutvikling i hele regionen. Verdiskapingen skal styrkes samtidig som arealforbruket og transportarbeidet effektiviseres og klimagassutslippene reduseres. Natur, matjord og kulturmiljøer skal sikres. Til sammen vil dette fremme folkehelse og gode levekår.

Planforslaget vil i størst grad støtte opp om temaet attraktive byer, steder og boliger med kompakt stedsutvikling og vektlegging av varierte, sentrumsnære boligtilbud i ulike prisklasser. Prosjektet bidrar til at flere kan bo tett på servicefunksjoner og kollektivtilbud, samt at området har god tilgjengelighet og bidrar med møteplasser.

*Kommuneplan*

*Samfunnsdelen i kommuneplan for Kristiansand* (Sterkere sammen – Kristiansand mot 2030) fastslår at kommunen har utfordringer både når det gjelder økonomiske rammebetingelser, klimaendringer og økte levekårsforskjeller, samtidig som byen er det avgjorte sentrum på Sørlandet med tanke på verdiskapning, arbeidsplasser, kunst og kultur. Samfunnsdelen fastslår som et av tre hovedmål at kommunen skal bli mer attraktiv og miljøvennlig. I dette ligger det at det skal føres en politikk for en by - og stedsutvikling som fremmer kompakte sentra, med gode kvaliteter i byrom og innbyggernes nærmiljø, og som skal bidra til en inkluderende, trygg, attraktiv og miljøvennlig utvikling. Detaljreguleringen støtter opp om dette.

Kommuneplanens arealstrategi konkretiserer delmålene i samfunnsdelen med en tydelig liste med overordnede strategier. En del av disse knytter seg opp mot at man ikke skal bygge i LNF- og ubebygde områder, og de gjengis ikke her. Relevante strategier som planforslaget vil støtte opp om er som følger:

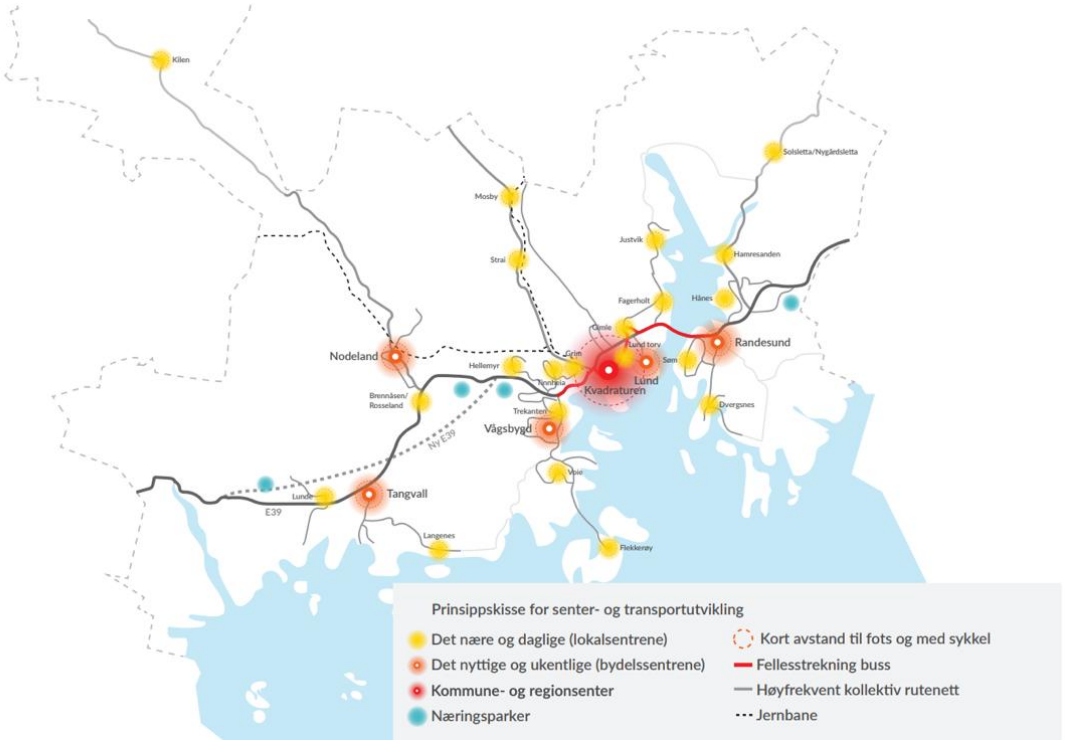
- Redusere transportbehovet gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, med vekt på mobilitet til fots, sykkel og med kollektivtransport.
- Prioritere fortetting og transformasjon i og nær senterområder, for å redusere behovet for å ta i bruk nye utbyggingsområder.
- Utvikle senterområdene til inkluderende steder, med variert boligtilbud, møteplasser, handel og tjenester, tilpasset det naturlige omlandet og tilrettelagt for et samfunn der en større andel av innbyggerne er eldre.
- Sikre og utvikle arealer til offentlig og privat tjenesteyting i senterområder.
- Utvikle boområder med varierte boligtyper og strukturer som ivaretar mangfoldet i befolkningen

I plankartet til *kommuneplanens arealdel (2024-2035),* vedtatt i februar 2024, er området avsatt til bebyggelse og anlegg. Marviksletta er definert som bydelssenter på Lund. Prestebekken er avsatt til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, og friområde på nordsiden av bekken er avsatt til blå/grønnstruktur.




*Figur 4. Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2024-2035*

Arealdelen ble vedtatt i februar 2024. Den fastsetter nytt formål for området som områdeplanen for Marviksletta en del av, inngår i kommunens senterutvikling, og som områdereguleringen for Marviksletta allerede har befestet.




*Figur 5. Prinsippskisse for transport- og senterutvikling (Planprogram for ny kommuneplan)*

*Områderegulering for Marviksletta*

I områderegulering for Marviksletta er planområdet del av felt BFT1, kombinert formål bolig/forretning/tjenesteyting. Innen tjenesteyting er det åpnet for studentboliger. Ellers gjelder følgende føringer:

- Maksimal %-BRA = 250%, og det tillates en dagligvareforretning på maksimum BRA = 2500 m2. Forretning kan ikke være mindre enn 1500 m2.
- Det tillates ikke avkjørsel til Østre ringvei.
- Det skal etableres gangforbindelser gjennom kvartalet fra Østre Ringvei til Prestebekken. Studentboligene skal ha minst 10 m2 uteoppholdsareal pr. boenhet. Studentfamilieleiligheter skal ha 25 m2 uteoppholdsarealer per boenhet. Arealer til lek kan ikke iberegnes.
- Ny bebyggelse skal ikke privatisere bekkeløpet.
- Det skal etableres trerekke mot Østre ringvei.
- Maksimal byggehøyde skal variere mellom 5 – 8 etasjer.
- Det vises ellers til krav i punkt 1.1.3 for uteoppholdsareal osv. Studentboliger er unntatt fra parkeringskravet i pkt 1.1.7.

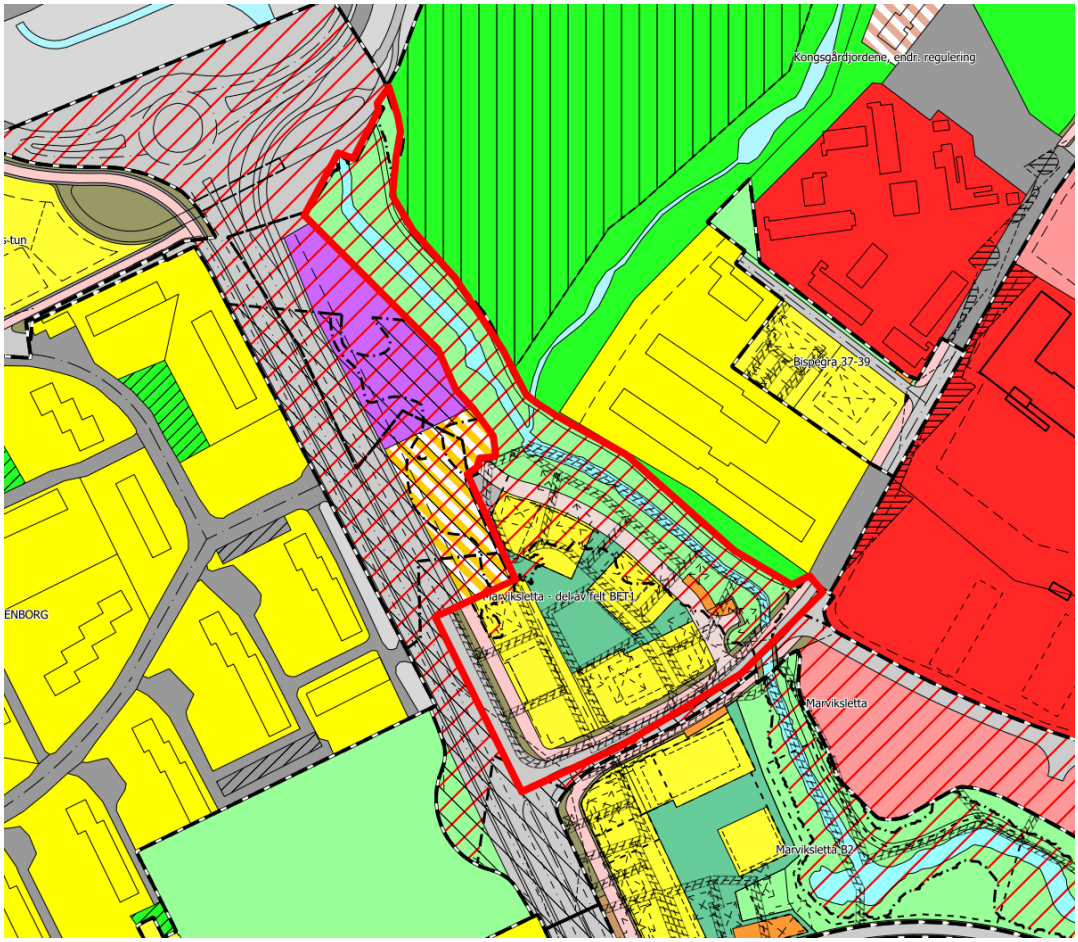



*Figur 6. Utsnitt av plankartet for områdereguleringsplan for Marviksletta der planområdet er deler av felt BFT1 og o_F4. Planområdet er senere avløst av detaljreguleringsplan for Marviksltta – del av felt BFT1, vedtatt 18.11.2020.*

Gjeldende reguleringsplan

Som nevnt er områdereguleringsplanen erstattet av detaljregulering for Marviksletta – del

av felt BFT1 (planID 1548, vedtatt 18.11.2020). Denne planen legger til rette for opptil 120 leiligheter i varierende størrelser. Planen regulerte bort muligheten for næring og tjenesteyting. Den gir tilgang til bensinstasjonsområdet i nord via en lokal vei langs Prestebekken. Arealet mot Østre ringvei er tilpasset kommunens ønsker når det gjelder bredde og utforming.




*Figur 7. Reguleringsstatus for planområdet.*

Pågående planarbeid

Det pågår flere prosesser med detaljreguleringer av ulike felt innenfor avgrensingen av områdereguleringsplan for Marviksletta. Agder fylkeskommune har startet et arbeid med omregulering av Østre ringvei. Utover dette har forslagsstiller ikke kjennskap til pågående arbeid med reguleringsplaner i nærområdet.

Avvik fra områderegulering for Marviksletta

Planforslaget vil avvike fra føringene i områdereguleringsplanen når det gjelder antall etasjer og utnyttelse.

# 5. Kort presentasjon av planideen/prosjekt

*(Jf. § 1 andre ledd bokstav c, d og e)*

Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Småhusbebyggelse utgjør 70 % av boligtilbudet i kommunen, mens det er et økende behov for boliger til unge, eldre og aleneboere. Det er dermed behov for leiligheter i alle prisklasser i Kristiansand, og dette prosjektet legger til rette for to punkthus med variasjon i størrelse på enheter, men en andel små, og generøse fellesareal. Dette vil bidra til enheter av god kvalitet, men likevel i en lavere prisklasse enn det som er snittet ellers i transformasjonen av Marviksletta. Prosjektet gir et relativt stort volum av antall enheter og tilbyr en svært effektiv og hensiktsmessig arealutnyttelse. Med lav parkeringsdekning og god tilrettelegging for sykkel, samt en lokalisering tett på et godt kollektivtilbud og sammenhengende sykkelveinett, vil dette være et urbant prosjekt som bidrar til et boligtilbud der beboerne ikke trenger å ha bil for sine daglige gjøremål. Vektlegging av fellesareal og grønnstruktur for allmennheten som bruker lokale kvaliteter som Prestebekken som et aktivum, gjør at prosjektet vil bygge opp under sosial bærekraft. Prosjektet vil dermed bidra med gode boliger til bredere lag av befolkningen enn de som vanligvis kan kjøpe nybygde leiligheter, i tillegg til at boligene i liten grad vil generere privatbilisme.

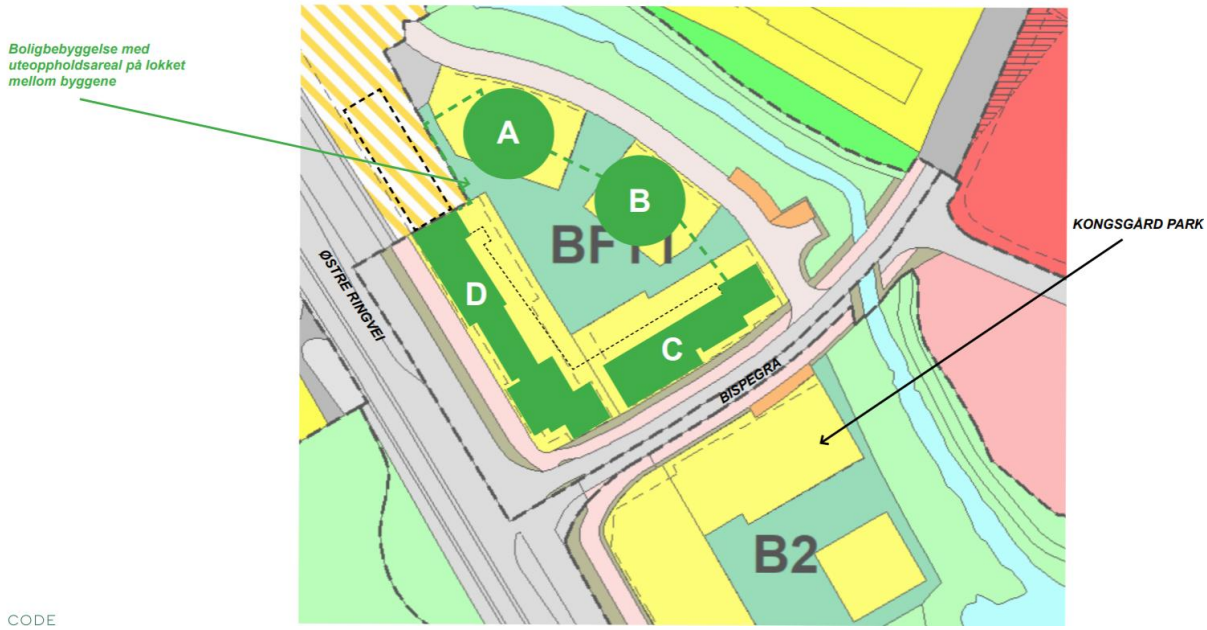
*Tilpasningen til Kongsgård park og Prestebekken*

Plan- og bygg peker på at gjeldende plan viderefører Kongsgårds parks struktur og utforming. Gjeldende reguleringsplan legger til rette for en boligtype det er bygd, og bygges svært mange av i Kristiansand. Vi mener at det er behov for et bredere tilbud innen leiligheter i byen, og at dette feltet er svært godt egnet til dette, uten å avvike fra hovedgrepene i vedtatt plan;

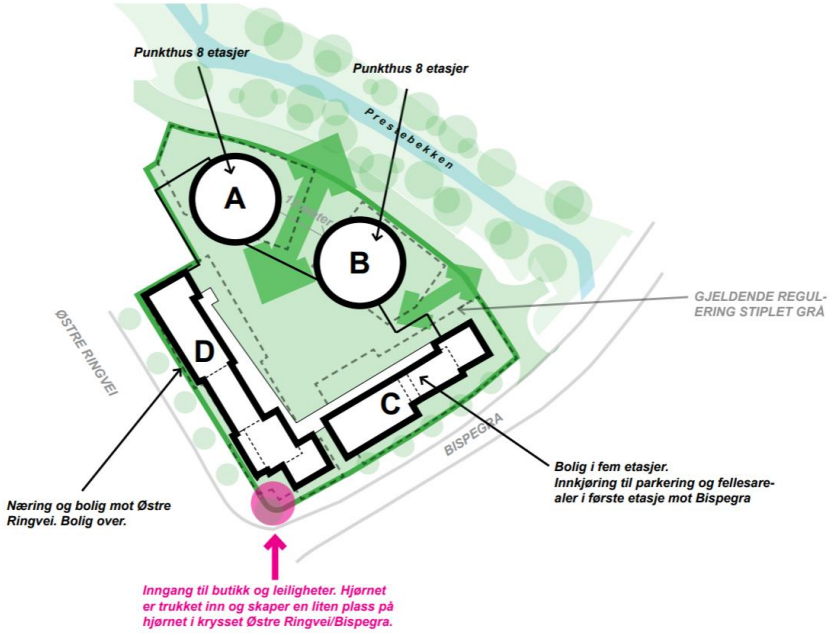
- bebyggelsen trekkes ikke mot Prestebekken, men holder seg innenfor areal avsatt til utbygging
- grønnstruktur langs Prestebekken og uteoppholdsareal beholdes som i dag
- veiatkomst til nordlige del av feltet ivaretas
- byggene langs ringveien viderefører strukturen og byggelinja i Kongsgård park
- utnyttelsen øker ikke sammenlignet med gjeldende plan, hverken BYA eller BRA.

Der det nye konseptet avviker fra gjeldende plan er;

- tar inn igjen mulighet for butikk, noe som er i tråd med områdereguleringsplan
- legger til rette for flere enheter i varierende størrelse, noe som treffer markedet på en bedre og mer ønsket måte
- maximal BYA vil bli lavere
- Det etableres lokk over parkering på kotehøyde over gjeldende plan




*Figur 8. Illustrasjonen viser ny bebyggelse lagt på vedtatt plan. Ny bebyggelse forholder seg i all hovedsak til vedtatte areal for boligbygging, og trekkes ikke nærmere bekken.*




*Figur 9. Hovedgrep illustrert.*

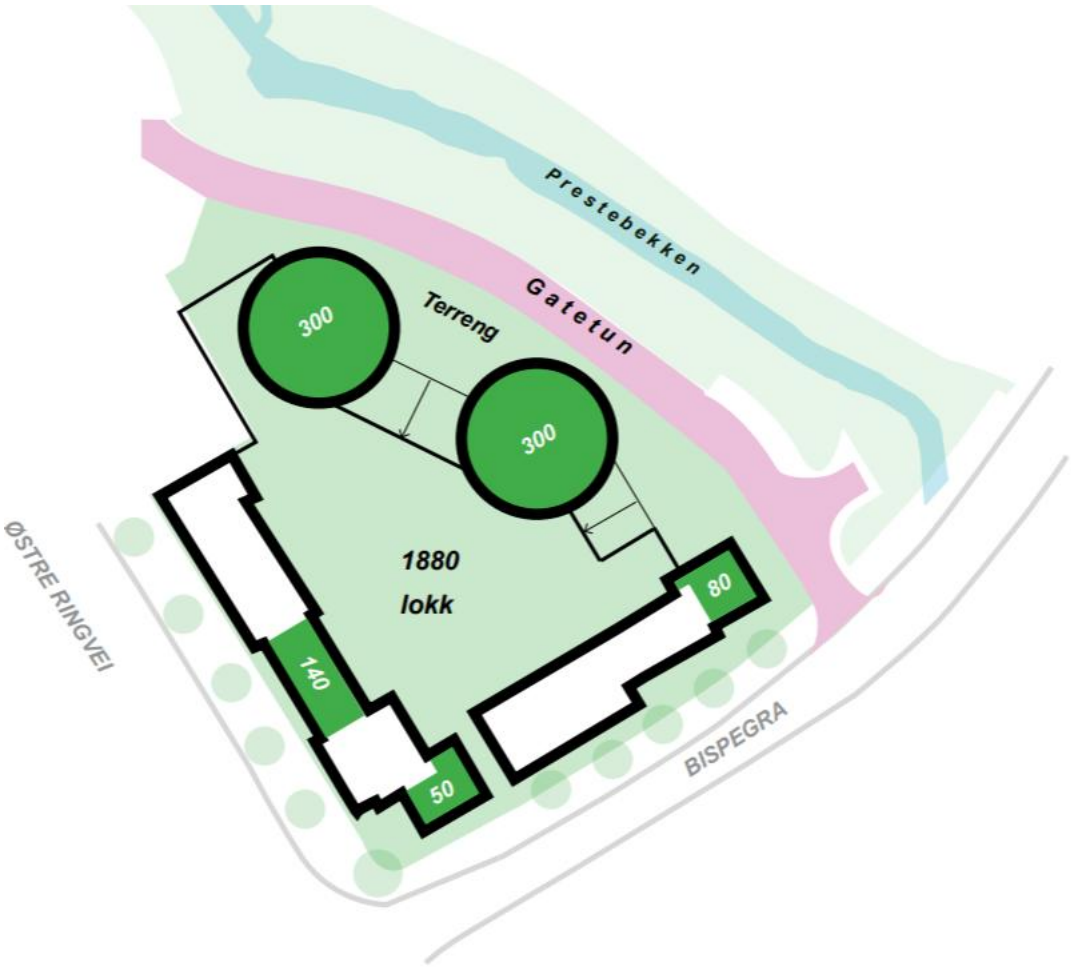
Hovedgrep i konseptet:

- Det etableres uteareal på lokk, med trapp og bedre overgang til Prestebekken enn gjeldende regulering. Dette gir en tydelig kobling til offentlig uteareal, og forlengelse av Kongsgård park i struktur og utforming.
- Det legges til rette for begrenset parkeringsdekning under lokk.
- Boligbebyggelsen følger gateløpene; urban bebyggelse mot Bispegra og Prestebekken. Mot Prestebekken åpnes det opp med to punkthus, og bekkedraget har visuell og fysisk sammenheng med oppholdsarealet mellom byggene. Det legges totalt til rette for ca. 150 leiligheter innenfor planområdet.
- Bebyggelsene har en variert utforming på gateplan. Fasader og materialbruk langs Østre ringvei og Bispegra er oppbrutt og deler av bygningene er inntrukket fra byggegrense for å skape variasjon.
- Ved å rendyrke gatetunet som formål skapes det minimal barriere mellom grøntdrag og gårdsrom.
- Bygg C og D danner støyskjerm mot hhv. Bispegra og Østre Ringvei. Resultatet av dette er at under 15% av leilighetene får krav om innglassing av balkong for å klare støykrav.

*Uteoppholdsareal*

Uteoppholdsareal i prosjektet blir varierte:

- Et stort felles areal på lokket mellom byggene, som også kan åpnes for allmennheten.
- Det blir brede trapper fra gatetunet opp til lokket som vil utformes rause og legges til rette for opphold
- Svalgangen langs inngangene til boligene i bygg C og D, er brede og varierte i form, for å gi mulighet for halvprivate uteoppholdsareal mot gårdsrommet.
- Formålet gatetun, har mye potensiale og kan bli en fin kobling mellom oligprosjektet og turdraget langs Prestebekken, med beplantning, møblering, bevisst valg av gatedekke og innsnevringer.
- Uteareal på tak til beboere



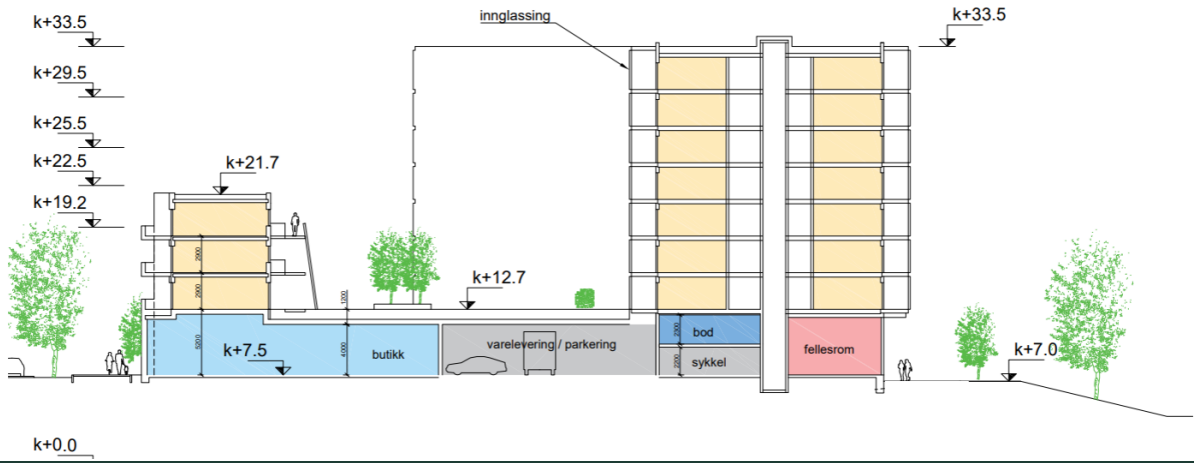

*Figur 10. Illustrasjon av uteopphold.*

Utbyggingsvolum og byggehøyder

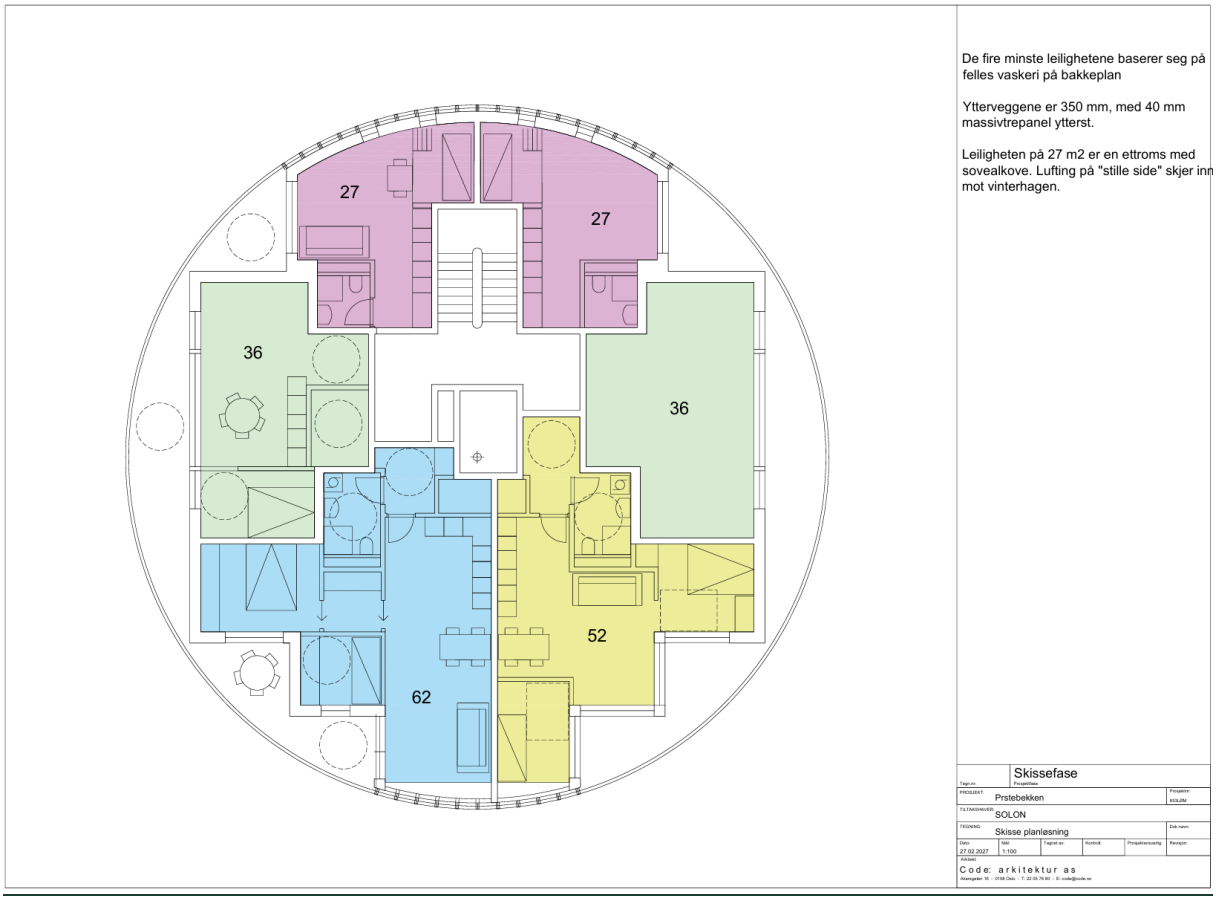
Det er skissert 6-8 enheter på hvert plan i de to punkthusene, og det planlegges ca. 150 leiligheter totalt innenfor planområdet med varierende størrelse. Det vil blant annet bli flere anvendelige 3-romsleiligheter som kan passe for mange. Beboerne vil få tilgang til romslige innvendige fellesareal.

Punkthusene muliggjør et relativt stort antall små enheter. Størrelse og fordeling av enheter må avklares i prosessen. Det vil bli arbeidet med å sikre prosjektet som et godt boområde og nabolag, og i prosessen vil virkemidler for å unngå at dette blir et spekulasjonsprosjekt bli vurdert.

Punkthusene har 7 boligetasjer over lokket, og ligger på maks kote 33,5. Logget ligger på kote 12,7.




*Figur 11. Snitt gjennom bygg B og D.*




*Figur 12. Skisse av mulig planløsning for punkthusene.*

Totalt i området er det tenkt en variasjon av leilighetsstørrelser der inntil 30 % er tenkt som mindre enheter under 35 kvm og ca. 12 % over 60 kvm.

Funksjonell, miljømessig og sosial kvalitet

Prosjektet ligger sentralt når det gjelder avstand til viktige funksjoner som bysentrum og universitet, samt tett på godt utbygd gang- og sykkelsystem. Planområdet ligger dermed godt til rette for at beboerne kan komme seg til sine daglige gjøremål uten bruk av privatbil.

Det vil i størst mulig grad bli bruk av materialer med så lavt klimaavtrykk som mulig. Fasader som vender mot sørvest gir gode forhold for bruk av solceller. Dette er også mulig å etablere på tak, eller ev. integrert som del av støyskjerming mot Østre ringvei.



*Figur 13. Perspektiv fra Østre ringvei sett mot nord.*

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Det vil bli svært lav parkeringsdekning for boliger, men vektlegges parkering for butikk og gjester. Dermed er det ikke behov for utgraving av kjeller, noe som vil redusere klimagassutslipp, både ved å unngå å ta ut masser og ved å redusere transportbehovet.

Prosjektet vil legge til rette for en andel små enheter, men også noen større, der alle vil ha tilgang til romslige fellesfunksjoner for best mulig arealutnyttelse. Et slikt konsept vil kunne åpne boligmarkedet for en større del av befolkningen, ikke minst førstegangskjøpere, og sørge for møteplasser for økt sosial bærekraft. Fellesarealene blir i 1. etasjen ut mot

Prestebekken, der de vil møte offentlig rekreasjonsområde. Utbygger ønsker å etablere et samarbeid med driftsaktører som «Heime» om fellesløsninger, fellesleilighet, felleskjøkken, badstu osv.

Prestebekken er et sentralt element i nærområdet, og funksjonen som en viktig del av overordnet offentlig grønnstruktur vil bli ivaretatt. Det planlegges ikke fysiske tiltak som vil påvirke Prestebekken og miljøkvaliteten av denne i negativ retning. Prestebekken er en veldig positiv kvalitet, og vil fungere som et identitetsskapende element.

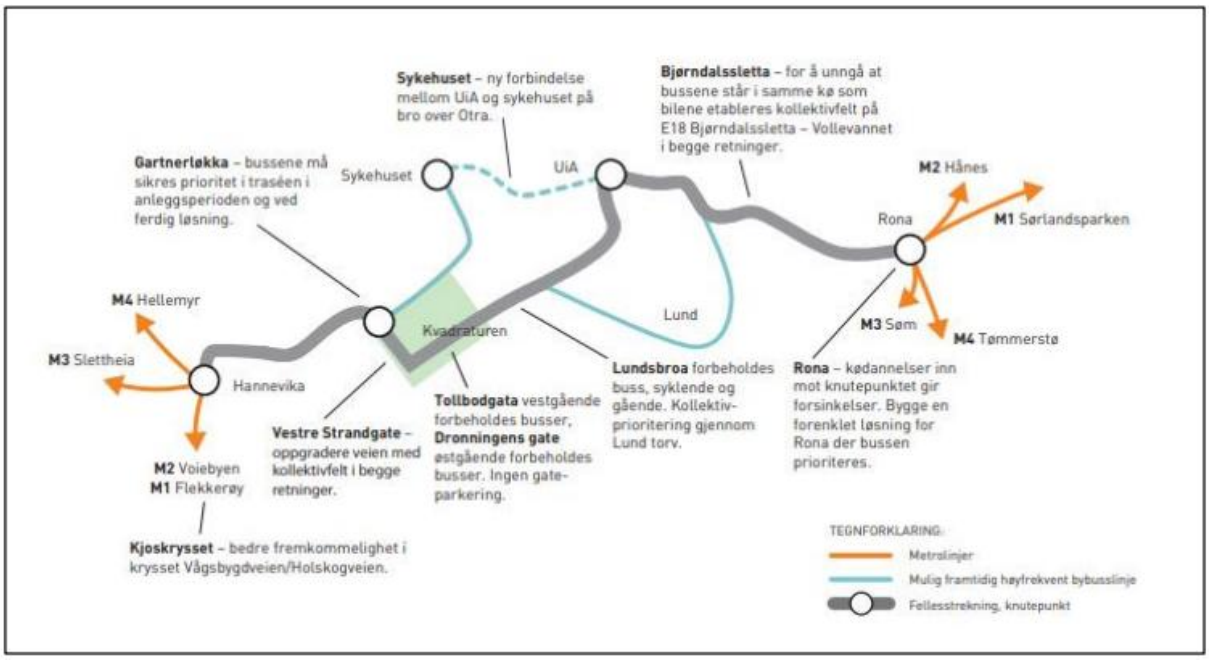
Prosjektet har to ulike utearealer, med hver sine kvaliteter. Den sørvestlige delen som vender seg mot utsikten og sola, og den østre delen som henvender seg til Prestebekken med tursti, bekk og biologisk mangfold.



*Figur 14. Perspektiv fra Prestebekken*

Infrastrukturtiltak (teknisk og grønn infrastruktur)

Østre ringvei er i arbeidet med byvekstavtale for kristiansandsregionen pekt på som en mulig trasé for høyfrekvent busstilbud, så tilbudet vil høyst sannsynlig styrkes enda mer fremover. Det legges også opp til en svært lav parkeringsdekning som ytterligere et virkemiddel for å redusere privatbilismen. Sykkelparkering for beboerne vil bli innendørs.




*Figur 15. Skisse av fremtidig busskonsept for Kristiansand. Kilde: Kollektivkonsept 2030 – Kollektivstrategi for byvektsavtalen for kristiansandsregionen, 15. april 2021.*

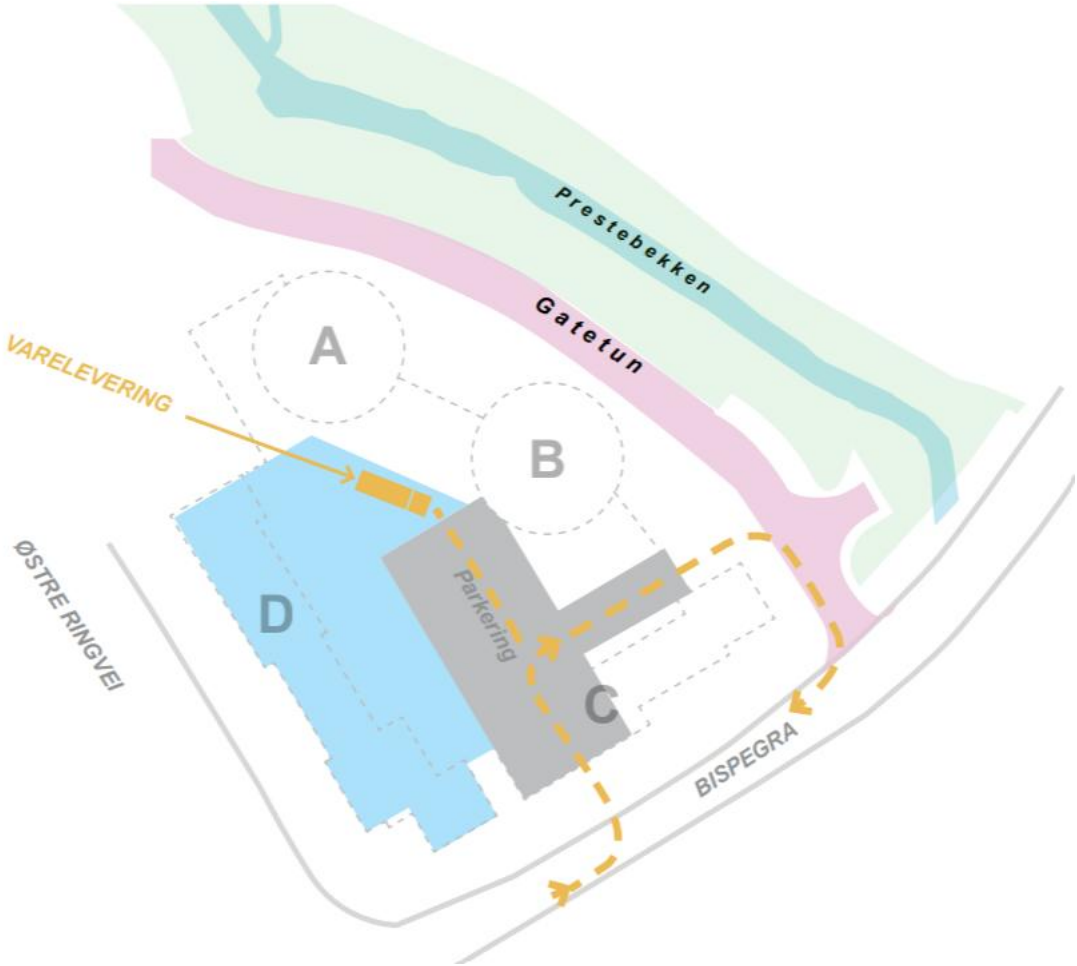
Adkomstvei til prosjektet blir fra lokalveien Bispegra. Allerede regulert vei fra Bispegra og opp til bensinstasjonen/nordlige del av feltet vil bli videreført i planen. Veien blir en del av landskapsprosjektet, slik at man får et helhetlig landskapsgrep mot Prestebekken. Det er et mål at arealet kan få en utforming som et gatetun med sømløse overganger mellom gårdsrom, vei og grønnstruktur. Koblingen mellom prosjektet og Prestebekken er avhengig av at denne veien ikke oppleves som en barriere. Det settes av en solid grønn sone ned mot Prestebekken, i tråd med gjeldende plan.

Det grønne utearealer for beboerne blir skjermet mot støy fra Østre ringvei. Disse utearealene er også offentlig tilgjengelige fra Prestebekken.

Bekken og bekkedraget kan legge til rette for gode møteplasser. Det vil bli fokus på belysning som vil bidra til økt trygghet i parkdraget. Det er skissert uteareal på mellom byggene som knytter seg til østsiden av planområdet/Prestebekken. Det er også mulig med kobling opp på taket fra vestsiden, slik at man kan bevege seg gjennom prosjektet på tvers.

Renovasjon er ikke vurdert konkret på dette stadiet, men det er naturlig at dette plasseres i forbindelse med økonomiinngang (for varelevering m.m.) og vei på østsiden av prosjektet. Dette blir litt avhengig av hvilken løsning som velges, og vil være tema i planprosessen.

Ved etablering av dagligvare i første etasje kan logistikken se ut som i skissen under. Parkering og varelevering under lokk der trailere kjører gjennom lokket og kommer ut i nordøst. Det må da skilles tydelig mellom det som skal være gatetun og det som blir trafikkområde for blant annet varelevering.




*Figur 16. Illustrasjon for mulig løsning for logistikk dagligvare.*

# 6. Virkninger på omgivelsene

(Jf. § 1 andre ledd bokstav b og f)

Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Planen vil utfordre områdereguleringen når det gjelder høyde på et av punkthusene. Byggene vil markere inngangen til Marviksletta i nord og være synlige i landskapet.

Sol- og skyggeanalyse er vedlagt planinitiativet. Analysen viser situasjonen for det nye prosjektet, sammenlignet med gjeldende regulering. Et av punkthusene vil kaste noe mer skygge enn gjeldende plan på deler av bofellesskapet en kort periode på ettermiddagen ved vårjevndøgn.

Prosjektet legger svært lite vekt på å tilrettelegge for privatbilisme, og det vil dermed i begrenset grad bidra til økt trafikk når det gjelder beboerne. Næringsareal, særlig om det etableres en dagligvarebutikk, vil generere en del trafikk.

Prestebekken er et viktig element. Strekningen av bekken er allerede sikret i gjeldende plan og dette vil bli videreført i planforslaget.

Følgende dokumentasjon vil følge planforslaget:

- Illustrasjonsplan/landskapsplan
- Sol/skygge-analyse
- Støykartlegging
- VA-rammeplan
- Mobilitetsplan
- Renovasjonsteknisk plan

# 7. Samfunnssikkerhet – Risiko og sårbarhet

(Jf. § 1 andre ledd bokstav i)

Det er gjort utredninger i forbindelse med arbeidet med gjeldende plan som i stor grad vil utgjøre kunnskapsgrunnlaget også for dette planforslaget. Det vil bli gjennomført en ROS-analyse av planforslaget.

*Støy*

Det er kommet nye trafikktall for området, og disse legges til grunn for nye vurderinger når det gjelder støy. Trafikktallene er lavere enn tidligere beregnet, så støysituasjonen er bedre enn tidligere antatt.

*Flom*

Planområdet er flomutsatt. Det er gjort vurderinger av dette tidligere som fastsetter en minimums kotehøyde på +7,0 inkludert sikkerhetsmargin (Flomvurdering Prestebekken,

Sweco 30.08.2018). Det at det ikke graves ned parkeringskjeller bidrar til at eventuell flom håndteres.

*Grunnforhold*

Planområde er i faresone for kvikkleire. og utfordrende geoteknisk. Undersøkelsene viser at grunnen består av sand/silt ned til 2-7 m dybde, etterfulgt av bløt leire/kvikkleire. Fast fjell er påtruffet på mellom 33- 42 meters dybde. De dokumenterte forholdene kan også antas å være representative for resten av området til reguleringsplan nivå. Det ble gjennomført en ny vurdering av grunnforhold i 2020 (Prestebekken – vurdering av grunnforhold, Cowi, 26.02.2020). Rapporten konkluderer med at området vurderes som egnet for utbygging av stort leilighetskompleks. Dette forutsetter at byggene fundamenteres på peler, da det er svært bløte og kvikke løsmasser i området.

*Naturmangfold*

Det er gjennomført naturmangfoldkartlegging innenfor planområdet, men av hensyn til privatlivets fred er det ikke gjort en komplett kartlegging i private hager, dette kan medføre at noen hageplanter med status som fremmede arter, ikke er registrert. Innenfor området er det funnet både viktige naturtyper, rødlistede arter, livskraftige, men viktige arter og fremmede arter (Prestebekken – naturmangfold, Rambøll, 10.03.2020).

*Luftkvalitet*

Det er gjennomført en utredning av luftkvalitet (Utredning av luftkvalitet, Cowi, mai 2020). Planområdet ligger i dag i gul sone for luftforurensing, og i en framskrevet situasjon vil arealene nærmest Østre ringvei ligge i rød sone. Rapporten foreslår avbøtende tiltak som f.eks. innglassing, plassering av friluftinntak, støyskjerming og barrierer, samt innstallering av avansert ventilasjonssystem. Dette blir tatt med og vurdert i det videre arbeidet.

# 8. Konsekvensvurdering

*(Jf. § 1 andre ledd bokstav l)*

## Krever planen konsekvensutredning og ev. utarbeidelse av planprogram?

*(Jf. forskrift om konsekvensutredninger § 6 og § 8).*

Planforslaget faller ikke inn under vedlegg I eller II i Forskrift om konsekvensutredning, og det er derfor ikke krav om konsekvensutredning.

# 9. Planprosessen og medvirkningsplan

*(Jf. § 1 andre ledd bokstav h, j og k)*

*Berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart*

Kommunens standard varslingsliste for offentlige organer/høringsinstanser vil bli benyttet.

*Er det vesentlige interesser som berøres av planinitiativet?*

Fylkeskommunen er vegeier av Østre ringvei, og Bispegra er kommunal vei. Næringsaktørene og offentlige funksjoner i nærområdet er også berørte interesser.

Det er ikke andre grunneiere eller rettighetshavere enn forslagsstiller innenfor foreslått planavgrensning.

*Prosesser for samarbeid og medvirkning*

Krav til medvirkning er forankret i plan- og bygningsloven av 2008 kap. 5 og prosessen vil følge denne. Oppstart av planarbeid offentliggjøres etter lovens krav gjennom annonsering i Fædrelandsvennen og på kommunens og Asplan Viaks nettsider. Aktuelle offentlige organer og høringsinstanser, naboer og andre interessenter vil bli varslet.

I planprosessen for gjeldende plan ble det avholdt informasjonsmøte på Donnhuset i høringsperioden. Det var kun eierne av bensinstasjonen som møtte opp. Det var også møte med elever ved Lovisenlund skole og ledelsen ved Læringsverkstedet Bispegra barnehage i forrige prosess. Det vil bli lagt opp til dialog med berørte naboer og nærmiljø også i denne prosessen.

Utbygger har god erfaring med spørreundersøkelse, eller andre kartleggings- og medvirkningsmetoder blant lokalbefolkningen for å få innspill på potensielle beboeres preferanser. Det kan være aktuelt å gjøre noe lignende her, enten med en bred tilnærming, eller mer spisset mot aktuelle grupper av befolkningen.

*Forslag til overordnet fremdrift*

| | August | September | Oktober | November | Desember | Januar | Februar | Mars |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Oppstart planarbeid | | | | | | | | |
| *Planinitiativ* | X | | | | | | | |
| *Oppstartsmøte* | X | | | | | | | |
| *Varsel om oppstart* | X | | | | | | | |
| *Merknadsgjennomgang* | | X | | | | | | |
| Utarbeidelse av plangrep | | | | | | | | |
| *Utredninger* | | | X | | | | | |
| *Omforent plangrep* | | | | X | | | | |
| *Dialogmøte* | | | | X | | | | |
| Planforslag | | | | | | | | |
| *Plandokumenter* | | | | | X | | | |
| *Dialogmøte* | | | | | X | | | |
| *Leveranse til 1GB* | | | | | | X | | |

# 10. Vedlegg

1. Illustrasjonsvedlegg

asplan viak