

SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 25/04444-9
Saksbehandler Oda Krågeland

Endring av detaljregulering for Skoleområdet v/Kallhammerveien, planID 8A

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Utvalg for areal og miljø	26.01.2026	1/26

Utvalg for areal og miljø har behandlet saken i møte 26.01.2026 sak 1/26

Møtebehandling**Votering**

Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt

Utvalg for areal og miljøes vedtak/innstilling

Utvalget for areal og miljø vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14, en endring av detaljregulering for Skoleområdet v/Kallehammerveien, planID 8A.

Endringen består av følgende:

I bestemmelsene:

- § 5 om parkering endres til:
«Parkering skal sikres etter flg. krav:
 - Minimum 1p-plass for bil per 100 m2 BRA
 - Minimum 2p-plass for sykkel per 100 m2 BRA».
- § 7 om utnyttelsesgrad strykes og endres til: «Det tillates maks 80 % BYA».
- § 8 krav om bebyggelsesplan endres til «krav om utomhusplan», og setningen «Hvilke trær som skal avklares med parkvesenet» fjernes.
- § 9 strykes.
- § 11 strykes.
- § 13 om tillatt høyde strykes og erstattes med: «Maks tillatt gesimshøyde er kote 17,0 moh. Takoppbygg for teknisk installasjoner tillates 1,0 meter over

maksimal gesimshøyde. Dette skal trekkes tilbake minimum 3,0 meter fra gesims.

- § 14 strykes.
- Tilføyes bestemmelse om fuglekasser: «Tiltakshaver skal etablere fuglekasser tilpasset stær tilsvarende tapte hekkeplasser. Kassene skal være oppsatt før anleggsstart og vedlikeholdes i fem år.»

Bestemmelsene gis ny nummerering. Rådmannen delegeres myndighet til å gjennomføre nødvendige tekniske justeringer i planmaterialet.

Endring av detaljregulering for Skoleområdet v/Kallhammerveien, planID 8A

Rådmannens forslag til vedtak

Utvalget for areal og miljø vedtar med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14, en endring av detaljregulering for Skoleområdet v/Kallehammerveien, planID 8A.

Endringen består av følgende:

I bestemmelsene:

- § 5 om parkering endres til:
«Parkering skal sikres etter flg. krav:
 - Minimum 1p-plass for bil per 100 m² BRA
 - Minimum 2p-plass for sykkel per 100 m² BRA».
- § 7 om utnyttelsesgrad strykes og endres til: «Det tillates maks 80 % BYA».
- § 8 krav om bebyggelsesplan endres til «krav om utomhusplan», og setningen «Hvilke trær som skal avklares med parkvesenet» fjernes.
- § 9 strykes.
- § 11 strykes.
- § 13 om tillatt høyde strykes og erstattes med: «Maks tillatt gesimshøyde er kote 17,0 moh. Takoppbygg for teknisk installasjoner tillates 1,0 meter over maksimal gesimshøyde. Dette skal trekkes tilbake minimum 3,0 meter fra gesims.
- § 14 strykes.
- Tilføyes bestemmelse om fuglekasser: «Tiltakshaver skal etablere fuglekasser tilpasset stær tilsvarende tapte hekkeplasser. Kassene skal være oppsatt før anleggsstart og vedlikeholdes i fem år.»

Bestemmelsene gis ny nummerering. Rådmannen delegeres myndighet til å gjennomføre nødvendige tekniske justeringer i planmaterialet.

Vedlegg

Søknad planendring Mandal VGS

Salthaug 4. Nabomerknad

AZ-102 Sol og skygge analyse_rev. Nybygg til kote 17 (1) (3)

AZ-101 Sol og skygge analyse_rev. Nybygg til kote 17 (1) (3)

AX-01 Perspektiv. Nybygg til kote 17 (1) (2)

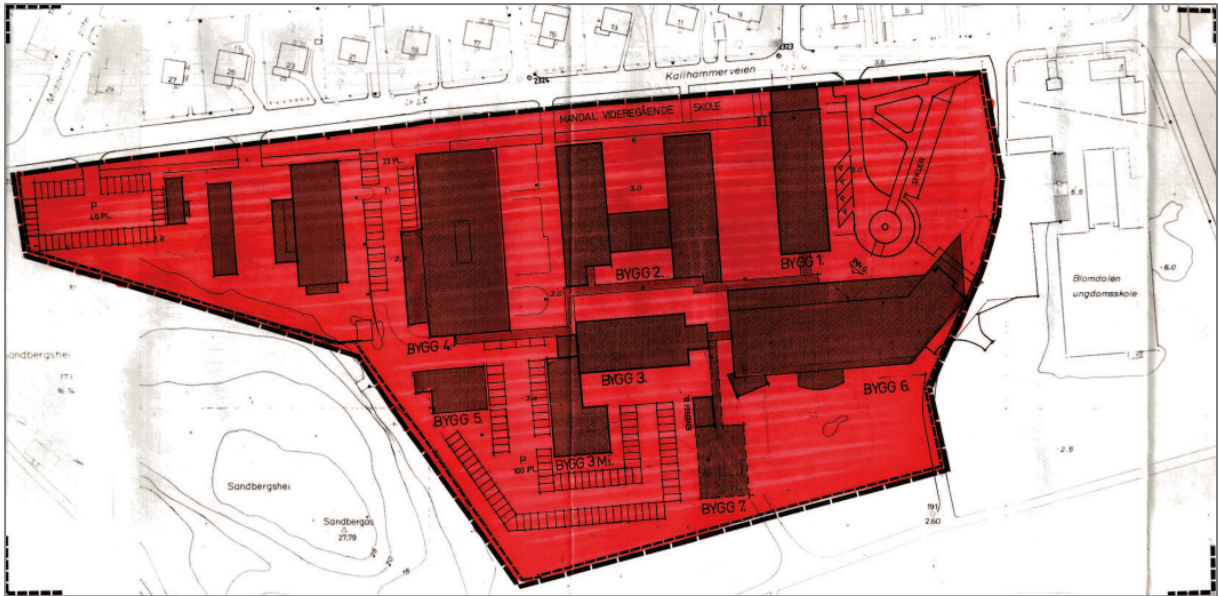
Artikkel Lindesnes avis. Naboer er livredde for trafikken

Benjamin Nørsgaard. Reguleringsendring Mandal videregående 2025

Salthaug 3. Nabomerknad

Salthaug 2. Nabomerknad

Salthaug 1. Nabomerknad



Figur 2. Kartutsnitt av gjeldene detaljreguleringsplan

Bakgrunn

Prosjektgruppen as fremmer på vegne av forslagstiller Agder Fylkeskommune, forslag om en endring av detaljreguleringsplan for Skoleområdet v/Kallhammerveien. Formålet med planendringen er å oppdatere gjeldende reguleringsplan, med hovedendringer knyttet til økt byggehøyde til kote 17,0 og justerte bestemmelser for beregning av parkeringskrav.

Foreslått planendring medfører følgende endring i plandokumentene:

I bestemmelsene:

§5 Parkering skal sikres etter flg. krav:

- A. 1 plass per 4 lærer/ ansatt. 1p-plass for bil per 100 m2 BRA.
- B. 1 plass per 4 elev over 18 år.
- C. 1 sykkelparkeringsplass per 6 elev/ansatt. 2p-plass for sykkel per 100 m2 BRA.
- D. Plassene skal opparbeides etter behovet som beskrevet i pkt. A-C.

§7 Utnyttelsesgraden skal ikke overstige 0,5 og regnes som: Bruksareal/netto tomt. Det tillates maks 80 % BYA.

§8. Krav om bebyggelsesplan er byttet ut med krav om utomhusplan.
Videre fjernes setningen: Hvilke trær som skal beholdes skal avklares med parkvesenet.

§ 9. Containere o.l. som etter rådets skjønn er plassert på en uheldig måte, kan kreves fjernet.

§ 11. Rådet kan forlange at det fremlegges en beplantningsplan.

§ 13. Bebyggelsen kan oppføres i en max høyde på 14,5 m målt fra ferdig planert terreng. For eksisterende bygninger godtas at ventilasjonsanlegg kan monteres på tak når det skjer på en hensynsfull måte etter rådets skjønn.
Det tillates både pulttak og saltak.

Ved pulttak og flatt tak er maks gesimshøyde kote 17,0, og ved saltak er maks mønehøyde kote

17,0. Oppbygg for heis/trapp og ventilasjon unntas fra bestemmelsene om maksimale byggehøyder. Oppbygg over maks gesims skal ikke være større enn 10 % av byggets grunnflate og være inntrukket 3 meter fra gesims.

§ 14. Bygningsrådet kan på særlige betingelser dispensere fra reguleringsplanen/ bestemmelsene.

Plankonsulents begrunnelse for forslag om endring:

§ 5: Parkeringskrav som beregnes ut fra antall ansatte gir et usikkert og lite kontrollerbart grunnlag, og samsvarer heller ikke med kravene i teknisk forskrift. Det anbefales derfor at

parkeringskravet knyttes til byggverkets BRA, som gir en tydelig og etterprøvbart beregningsmetode. Skoleanlegget har i dag om lag 17 500 m² BRA og 185 parkeringsplasser, og et krav på én plass per 100 m² vil være i tråd med eksisterende parkeringskapasitet.

§ 7: En høy arealutnyttelse er i tråd med gjeldende prinsipper for effektiv bruk av arealer. Dagens bestemmelser gir også klarhet knyttet til om parkeringsarealer inngår i utnyttelsesgraden. Ved å innføre %BYA som beregningsgrunnlag vil også parkering omfattes, noe som gir tydeligere rammer for videre utvikling av skoleområdet. Sammenholdt med dagens situasjon ligger den foreslåtte endringen innenfor eksisterende utnyttelsesnivå. Den regulerte skoletomten er omtrent 35 000 m², hvorav cirka 7 500 m² består av grøntarealer som plen og skog tilsvarende om lag 21 %. Det innebærer at rundt 79 % av tomten per i dag er bebygd eller benyttet til parkering

§ 8: Kravet om bebyggelsesplan erstattes med krav om utomhusplan, ettersom begrepet "bebyggelsesplan" ikke lenger benyttes i plan- og bygningsloven. For en skoleeiendom som i stor grad allerede er utbygd, vil kommende bygge- og utviklingstiltak mest hensiktsmessig avklares gjennom en utomhusplan som viser hvordan forholdene nevnt i § 8 skal dokumenteres og ivaretas. Videre foreslås det å fjerne setningen om at parkvesenet skal avklare hvilke trær som skal bevares, da dette ikke ligger til parkvesenets myndighetsområde.

§ 9: Dette er ikke et forhold som krever regulering gjennom bestemmelsene, og kan med fordel håndteres som en del av skolens ordinære driftsoppgaver.

§ 11: Dette er et forhold som ikke behøver å reguleres gjennom bestemmelser, og som med fordel kan ivaretas gjennom skolens ordinære driftsoppgaver.

§ 13: Bestemmelsen oppdateres med nye byggehøyder, som utgjør hovedendringen i planendringssaken. Øvrige justeringer er naturlige faglige oppdateringer. Det anses ikke hensiktsmessig at plassering av ventilasjonsanlegg på tak behandles politisk når det ikke foreligger særskilte forhold, som for eksempel bevaringshensyn. Det foreslås likevel en skjerping i bestemmelsen ved at ventilasjonsanlegg skal trekkes minimum 3 meter inn fra gesims, noe som vurderes som en rimelig presisering når gesimshøyden økes. Bestemmelsene åpner også for flatt tak, i tråd med eksisterende bebyggelse på skoleområdet.

§ 14: Dette er en bestemmelse som ikke anses nødvendig, da vilkårene for dispensasjon og hvem som har myndighet til å innvilge slike, allerede er regulert av plan- og bygningsloven.

Vurdering

Følgende punkter gjennomgås nærmere under:

- Vurdering av forslaget opp mot reglene pbl. § 12-14, 2.ledd
- Vurdering av virkningen av planforslaget
- Vurdering av innspill
- Vurdering i forhold til naturmangfoldloven

I tillegg inngår faste vurderinger:

- Økonomiske konsekvenser
- Konsekvenser for barn og unge
- Konsekvenser for klima og miljø
- Konsekvenser for folkehelse

Vurdering av forslaget opp mot reglene i pbl. § 12-14 andre ledd

Endringen som er fremmet for behandling er fremmet som en endring etter forenklet prosess. Mulighetene for endring av en reguleringsplan gjennom forenklet prosess fremkommer av plan- og bygningslovens § 12-14. I første ledd fremkommer det som er hovedregelen, nemlig at endringer skal følge samme bestemmelser som ved utarbeidelse av ny plan.

I andre ledd kommer et unntak fra hovedregelen, mulighet for å gjøre reguleringsendringer med en forenklet prosess. Dette leddet regnes som bakgrunnen for det som man ennå betegner som «mindre endring». Videre er det gitt tre betingelser for at man kan behandle en endring etter § 12-14 andre ledd.

Betingelsene for å kunne behandle en endring etter § 12-14 andre ledd er at:

1. endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig,
2. ikke går utover hoveddrammene i planen, og
3. ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

Endringene vil i liten grad påvirke gjennomføringen av planen for øvrig da området er avsatt til skole og endringene kun vil øke muligheten for videre utbygging av skolen innenfor planområdet. Samt stryke overflødige bestemmelser i planen. Rådmannen kan ikke se at denne endringen vil gå utover hoveddrammene i planen. Det er heller ikke viktige natur- og friluftsområder som blir berørt av foreslått endring.

Det er i lovforarbeidene forutsatt at den enklere saksbehandlingen for endringer i plan bare gjelder så langt endringene ikke er spesielt konfliktfylte. Det er riktignok mottatt negative innspill til forslaget, men negative innspill i seg selv utelukker ikke bruk av forenklet prosess; det avgjørende er om innspillene avdekker forhold som gjør endringen konfliktfylt. Det kom ikke frem noe i innspillet som endrer vurderingen av at endringen kan behandles etter forenklet prosess.

Rådmannen har kommet til at vilkårene i plan- og bygningslovens 12-14 andre ledd er ivaretatt, og at saken derfor kan fremmes for behandling med forenklet prosess. I motsatt tilfelle måtte saken ha blitt avvist, og eventuelt blitt sendt inn på nytt som et forslag til endring av reguleringsplanen etter plan- og bygningslovens § 12-14 første ledd (full planprosess).

Vurdering av virkningen av endringsforslaget

Reguleringsplanen for Skoleområdet v/Kallhammerveien er en eldre reguleringsplan, og som i mange andre eldre planer så kunne det optimalt sett vært behov for flere justeringer. Denne saken gjelder imidlertid kun mindre endringer for deler av planen. Det er kun de aktuelle temaene rundt endringen som vurderes til saken. Nedenfor vil rådmannen vurdere

parkering, utnyttelsesgrad, utomhusplan, byggehøyder og fjerne bestemmelsene 9, 11 og 14.

§ 5 om parkering

Kommuneplanens bestemmelse 2.9 d) fastslår at parkeringskrav for skoler skal vurderes særskilt, og det er derfor ikke angitt et spesifikt minimum-/maksimumskrav til antall bil- og sykkel-parkeringsplasser. Rådmannen vurderer det som hensiktsmessig å endre beregningsgrunnlaget for bilparkeringskravet fra dagens modell som er basert på antall lærere og antall elever over 18 år til en fast norm knyttet til bygningens BRA. En BRA-basert bestemmelse gjør det betydelig enklere å vurdere om parkeringsdekningen oppfyller kravene, og gir et mer forutsigbart og stabilt beregningsgrunnlag. Å basere parkeringskrav på hvor mange elever som til enhver tid er over 18 år, vil innebære at kravet kan variere fra år til år og i praksis endre seg flere ganger i løpet av et skoleår. Dette gir en lite hensiktsmessig og vanskelig håndterbar ordning både for forvaltningen og tiltakshaver. På denne bakgrunn anser rådmannen den foreslåtte nye formuleringen som en klar forbedring og mer i tråd med god planpraksis.

Den foreslåtte normen på én bilparkeringsplass per 100 m² BRA samsvarer godt med dagens situasjon ved Mandal videregående skole. Skolen har om lag 17 500 m² BRA og rundt 185 parkeringsplasser, noe som innebærer at normen i praksis viderefører dagens parkeringsdekning. Kommuneplanens bestemmelse 2.9 c) fastsetter tilsvarende krav for kontor, industri- og lagerbygg i indre sentrum, med én bilparkeringsplass per 100 m² BRA. Rådmannen vurderer det som hensiktsmessig å benytte samme beregningsgrunnlag for skolen, da parkeringsbehovet har mange likhetstrekk med slike bygningstyper. Ved å opprettholde dagens parkeringsarealer vil skolen kunne tilfredsstille kravet. Skulle framtidige byggeprosjekter både øke BRA og redusere parkeringsarealet, må det imidlertid dokumenteres i byggesak at parkeringskravet fortsatt er oppfylt. Rådmannen påpeker at dagens utforming av parkeringsplassen ikke nødvendigvis er optimal, og at alternative løsninger eventuelt kan vurderes for å utnytte arealet mer effektivt dersom behov oppstår.

Fylkeskommunen har innført parkeringsbetaling for ansatte og åpnet for at skolene kan vurdere om ordningen også skal gjelde elever, med mål om å stimulere til mer miljøvennlige reisemåter. Ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) er redusert parkeringskapasitet og parkeringsavgifter blant de tiltakene som har størst effekt på å redusere bilbruk, noe som er i tråd med nasjonale føringer for nullvekst i biltrafikken. I lys av dette kan det vurderes om normen på én parkeringsplass per 100 m² BRA er hensiktsmessig, eller om et lavere parkeringsnivå, for eksempel én plass per 150 m² ville vært mer i samsvar med de nasjonale målene. Rådmannen vurderer likevel at det, gitt det betydelige parkeringspresset ved skolen, er riktig å opprettholde 1 plass per 100 m² i denne saken. Parkeringsforholdene henger også tett sammen med kollektivtilbudet. Selv om de mest sentrale delene av kommunen har et godt tilbud, er store områder preget av lav frekvens og begrenset mobilitet. Dette bidrar til å opprettholde et reelt behov for bilparkeringsplasser ved skolen.

Når det gjelder sykkelparkering foreslås det å endre beregningsgrunnlaget fra dagens norm på én plass per sjetten elev/ansatt til et arealbasert krav på 2 plasser per 100 m² BRA. Dette samsvarer med kommuneplanens bestemmelse 2.9 c) og følger samme prinsipp som den foreslåtte normen for bilparkering, slik det er omtalt over. Etter gjeldende bestemmelse ville

kravet utgjort 168 plasser, mens det foreslåtte beregningsgrunnlaget gir et krav på 350 plasser. Endringen innfører et tydelig minstekrav for sykkelparkering og vurderes som positiv, da den legger bedre til rette for sykling til skole og arbeidsplass. Tiltaket anses som et viktig bidrag til å styrke tilretteleggingen for sykkelbruk og fremme mer bærekraftige reisevaner.



Figur 3. Flyfoto av skolen og dagens parkeringsareal.

§ 7 om utnyttelsesgrad

Rådmannen deler forslagsstillers vurdering av at den nye formuleringen av bestemmelsen om utnyttelsesgrad, «Det tillates maks 80 % BYA», er tydeligere og mer hensiktsmessig enn dagens tekst: «Utnyttelsesgraden skal ikke overstige 0,5 og regnes som: Bruksareal/netto tomt». Den foreslåtte endringen er i tråd med gjeldende praksis for hvordan utnyttelsesgrad uttrykkes, og presiserer samtidig at parkeringsareal inngår i beregningen av bebygd areal i henhold til TEK17 § 5-7. Endringen innebærer derfor en klargjøring av dagens forståelse og gjenspeiler den faktiske situasjonen, hvor om lag 79 % av tomten består av bebyggelse og parkeringsareal.

Erfaring viser at utnyttelsesgrad for videregående skoler varierer betydelig, og det finnes ingen fast standard for hvor stor andel av tomten som skal være bebygd areal sammenlignet med grøntarealer, uteoppholdsarealer eller andre formål. Utnyttelsesgraden fastsettes normalt ut fra lokale forhold, tomtens størrelse, omkringliggende arealbruk og skolens funksjonelle behov. For Mandal videregående skole vurderes en relativt høy utnyttelsesgrad som akseptabel, ettersom tomten grenser direkte mot Furulunden, et omfattende friluft- og rekreasjonsområde som fungerer som et viktig grøntområde for både elever og nærmiljø. Dette reduserer behovet for store interne grøntarealer på selve skoletomten, samtidig som elevene fortsatt har umiddelbar tilgang til kvalitetsrike naturområder. Som sammenligningsgrunnlag vises det til Dahlske videregående skole i Grimstad, hvor reguleringsplanen tillater en utnyttelsesgrad på 85 % BYA. Også der ligger skoleområdet inntil grønnstruktur, noe som tilsier at høy utnyttelsesgrad kan være forsvarlig når omgivelsene kompenserer for begrenset grøntareal innenfor tomtegrensen. På denne

bakgrunn vurderer rådmannen det som forsvarlig og hensiktsmessig at utnyttelsesgraden for Mandal videregående skole legges på foreslått nivå.

§ 8 om bebyggelsesplan

Begrepet bebyggelsesplan brukes ikke lenger i plan- og bygningsloven. For en skoleeiendom som allerede er utbygd i betydelig grad, slik forslagsstiller beskriver, er det derfor mest hensiktsmessig at framtidige utbyggingstiltak håndteres gjennom en utomhusplan. Utomhusplanen er lovforankret og skal dokumentere hvordan den ubebygde delen av tomten planlegges og opparbeides, jf. plan- og bygningsloven § 28-7 og TEK17 kapittel 8. Dette innebærer blant annet at planen skal vise løsninger for adkomst, parkering og uteoppholdsarealer. Formålet er å sikre at utearealene både er funksjonelle, trygge og i tråd med gjeldende krav.

§ 9 om containere

Rådmannen deler forslagsstillers vurdering av at bestemmelsen om containere kan fjernes. Dette er ikke et forhold som trenger å reguleres gjennom planbestemmelser, men håndteres best gjennom skolens ordinære driftsrutiner.

§ 11 om beplantningsplan

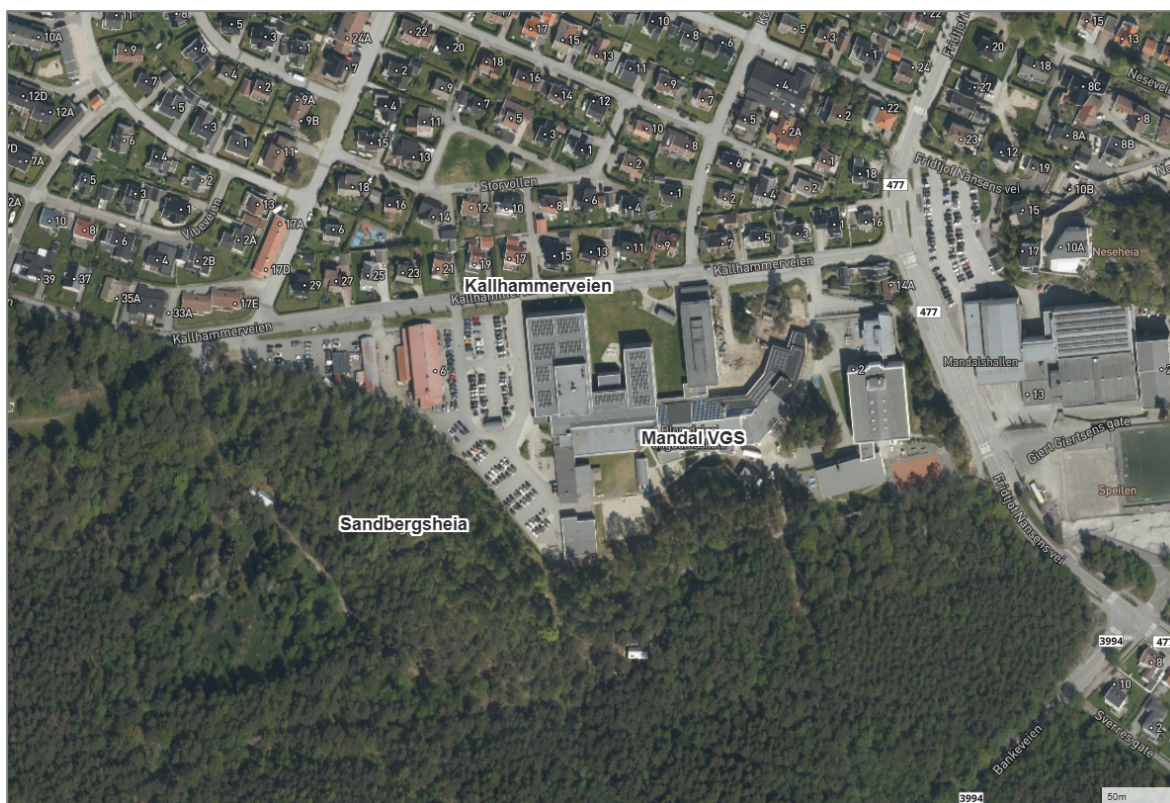
Rådmannen deler forslagsstillers vurdering om at bestemmelsen om beplantningsplan kan fjernes. Begrepet «beplantningsplan» brukes ikke lenger, og forhold som tidligere ble regulert gjennom slike planer ivaretas i dag gjennom krav til utomhusplan.

§ 13 om byggehøyder

Den foreslåtte endringen innebærer at maksimal byggehøyde økes fra dagens 11,0 meter målt fra terreng, som i praksis tilsvarer kote 14–14,5 moh til kote 17 moh. Dette utgjør en reell høydeøkning på om lag tre meter. Byggehøyden vurderes ut fra endringens betydning for strøkets karakter og for sol- og skyggeforholdene til naboene.

- Strøkets karakter

En vurdering av hvordan den foreslåtte høydeøkningen påvirker strøkets karakter må ta utgangspunkt i eksisterende bebyggelsesstruktur og landskapsforhold. Nede er et oversiktsbilde av området.



Figur 4. Flyfoto av området.

Mandal videregående skole ligger i et område som allerede domineres av større bygningsvolumer knyttet til undervisningsformål. Vest for skolen ligger Blomdalen ungdomsskole, som har tilsvarende høyder og uttrykk som dagens bygningsmasse på Mandal videregående skole. Den foreslåtte høydeøkningen vil derfor ikke fremstå som et brudd med den omkringliggende institusjonsbebyggelsen, selv om bygget blir noe høyere.



Figur 5. Skjermdump fra Google Street View av Mandal VGS. Bildet viser bygningenes karakter.

Mot nord ligger boligområdet Vestnes, som består av småhusbebyggelse med frittliggende eneboliger og en maksimal mønehøyde på 9 meter. Kallhammerveien utgjør et tydelig visuelt og strukturelt skille mellom skoleområdet og boligbebyggelsen. Skolebyggene har allerede en annen skala, funksjon og arkitektonisk uttrykk enn eneboligene, og en moderat økning i byggehøyden vil ikke endre dette forholdet i vesentlig grad.



Figur 6. Bildet er hentet fra Lindesnes avis og viser boligområdet Vestnes og viser områdets karakter. (kilde Geir Nerhaus, 2015, <https://www.l-a.no/nyheter/n/en8OR/stoerre-hus-paa-vestnes>)

Når det gjelder landskapet rundt skolen, ligger Furulunden direkte sør for eiendommen, mens Sandbergshøia reiser seg i sørøst med en høyde på om lag kote 28 moh. (se figur 4). Den foreslåtte byggehøyden på kote 17 moh. vil derfor ligge betydelig lavere enn de omkringliggende naturformasjonene. Økningen vurderes dermed ikke å overstige eller dominere terrengformene i området, og vil fortsatt fremstå som underordnet landskapets overordnede silhuett.

Rådmannen vurderer at foreslåtte høydeøkningen vil være forenlig med både eksisterende bygningsstruktur og områdets landskapsmessige rammer.

- Sol-/skyggef forhold

Sol- og skyggeanalysen vurderer hvordan den foreslåtte byggehøyden, illustrert med gule bygg med maksimal høyde kote 17 moh, påvirker boligene nord for Kallhammerveien (se figur 9 og/eller vedlegg for bedre bildeoppløsning). Ifølge analyse medfører den nye byggehøyden ingen endring i solforholdene ved midtsommer, vårjevndøgn eller høstjevndøgn. Skyggen rekker kun frem til hagegjerdene og berører verken boligene eller de mest brukte delene av uteoppholdsarealene. Soltilgangen i de periodene hvor hager og utearealer er mest i bruk forblir dermed uendret.



Figur 7. Illustrasjon av foreslått byggehøyde (kote 17 moh). Gule volum viser den maksimale byggehøyden og er kun ment som en prinsippskisse for å illustrere høydeforhold – ikke som forslag til endelig byggplassering eller utforming.

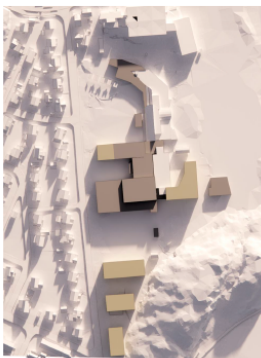
I oppfølgende dialog ble plankonsulenten bedt om å også illustrere sol- og skyggeforholdene med dagens maksimalt tillatte byggehøyde. Konsulenten svarte følgende:

«Midtvinters (22. des.) vil det kanskje kunne være en marginal forskjell i skygge kl. 12.00. Men det vil ikke være mulig å se forskjellen på analysen. Hvis dere ser på omkringliggende boligeiendommer, så er det omtrent kun på tak det er sol på dette tidspunktet fordi solen står lavt. Og de tre byggene vi har illustrert inn har også delvis skygge på tak, og det er før eksisterende skog på knausen i sør er lagt inn i modellen. Vi vurderer at nye analyser ikke vil gi ny kunnskap, og at man like godt vurderer sol-skygge-konsekvensene ut fra foreliggende analyser som fra nye analyser som vil være helt like.»

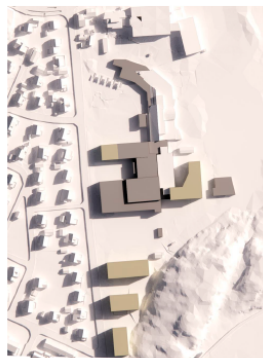
Rådmannen vurderer plankonsulentens forklaring som tilstrekkelig begrunnelse for ikke å utarbeide en egen sol- og skyggeanalyse basert på gjeldende maksimal byggehøyde. På denne bakgrunn legger rådmannen til grunn at forskjellen mellom dagens og foreslått byggehøyde er marginal, og at solforholdene i langt større grad påvirkes av terrenget og den lave solhøyden midtvinters enn av byggehøyden. Analysen viser også at de nye byggene skyggelegger egne takflater uten at analysen tar høyde for eksisterende vegetasjon på Sandbergheia i sør, noe som ytterligere understreker at terrengformasjon og vinterens lave solhøyde er de mest begrensende faktorene for solforholdene. Ettersom påvirkningen kun gjelder vintermånedene, en periode hvor hage- og uteoppholdsarealer normalt brukes i svært liten grad, vurderer rådmannen at skyggevirksomheten ikke vil redusere bokvaliteten. Solforhold, hagebruk og bruk av uteoppholdsarealer anses derfor som ivaretatt.

Når det gjelder tekniske installasjoner på tak foreslår rådmannen at det tillates en overskridelse på inntil én meter over tillatt byggehøyde. For å unngå visuelle ulemper skal installasjonene trekkes minimum tre meter tilbake fra gesims.

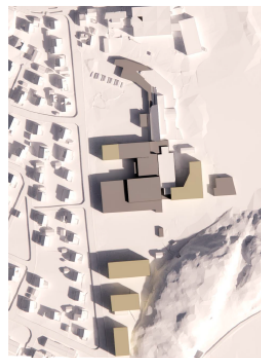
22. Mars - 09:00



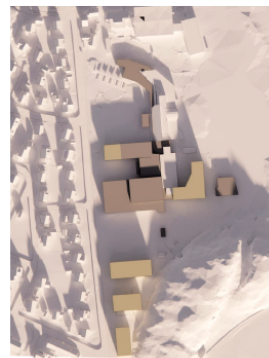
22. Mars - 12:00

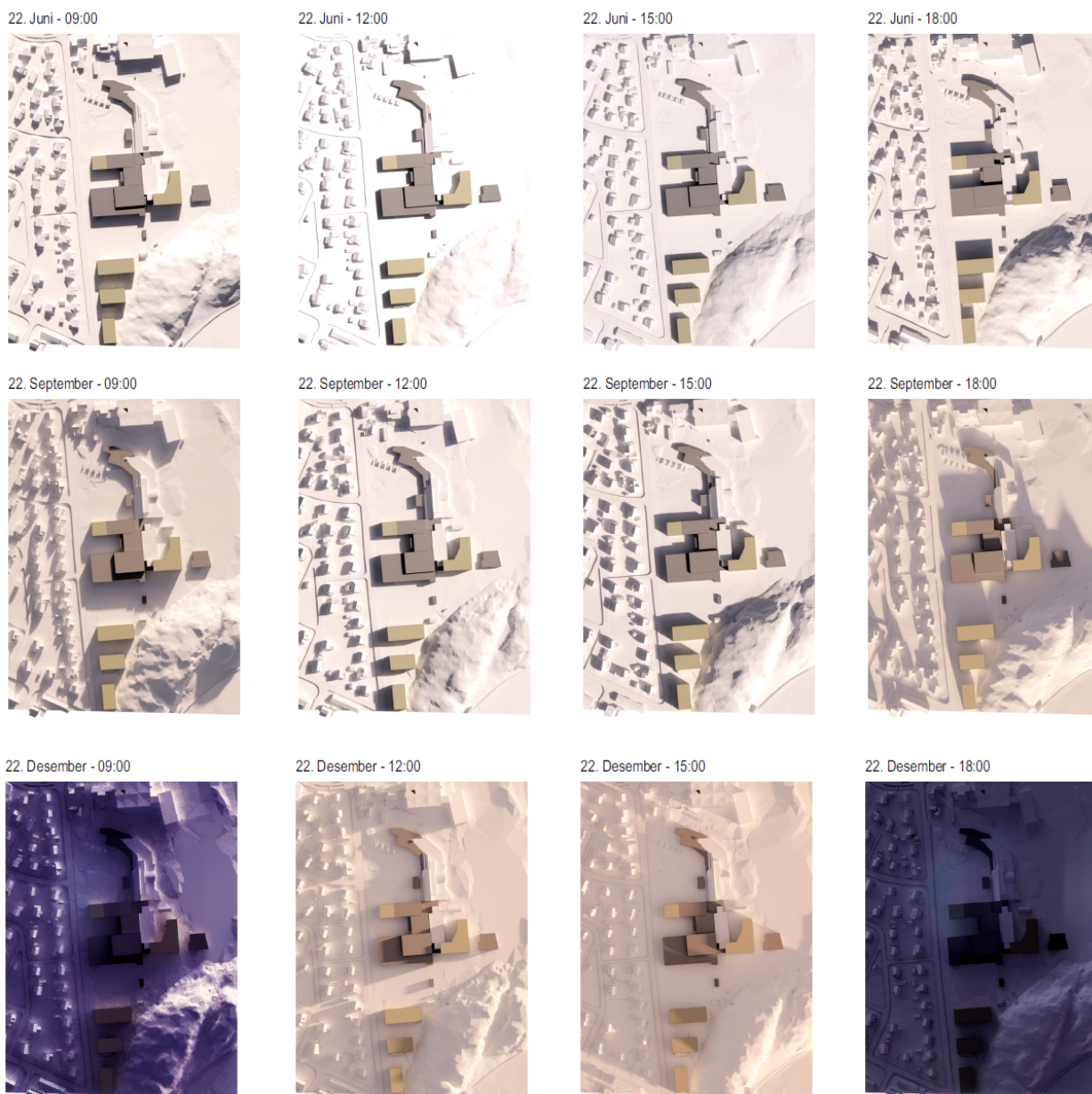


22. Mars - 15:00



22. Mars - 18:00





Figur 8. Sol-/skyggeanalyse med foreslått ny byggehøyde (gule bygg illustrerer maksimal foreslått byggehøyde og viser kun høydevolum – ikke forslag til faktisk byggplassering.)

§ 14 om dispensasjon

Rådmannen deler forslagsstillers vurdering av at bestemmelsen om dispensasjon kan fjernes. En slik bestemmelse er overflødig, ettersom adgangen til å gi dispensasjon allerede er fullt ut regulert av plan- og bygningsloven kapittel 19.

Vurdering av innspill

Benjamin Nørgaard, 23.11.25

Det er mottatt en merknad fra en beboer i Kallhammerveien som uttrykker bekymring for trafikksituasjonen i forbindelse med den foreslåtte reguleringsendringen for Mandal videregående skole. Beboeren peker på at Kallhammerveien fungerer som hovedskolevei og allerede er preget av høy trafikkbelastning, manglende fartsdempende tiltak og en generelt uoversiktlig trafikksituasjon. Det fremheves at trafikken ofte ikke overholder fartsgrensen på 30 km/t, og at økningen i både små motoriserte kjøretøy som elsparkesykler og ATV-er, samt

biler og busser, forsterker risikoen for myke trafikanter som bruker veien som gangatkomst til skolen. Det vises også til tidligere ulykker i området. På denne bakgrunn etterlyses vedkommende løsninger som kan styrke trafikksikkerheten og redusere trafikkmengden i Kallhammerveien.

Videre rettes det kritikk mot foreslåtte bestemmelser for parkeringsnivå, utnyttelsesgrad og byggehøyder, som etter innsenderens vurdering kan medføre økt trafikk, redusert rom for trafikksikkerhetstiltak og større visuell og fysisk belastning for naboene. Det pekes også på behovet for bedre vurderinger av lys, støy, innsyn og plassering av tekniske installasjoner.

Merknaden avslutter med forventning om at reguleringsendringen følges opp med uavhengige trafikkanalyser, vurdering av parkeringsstrategier og konkrete fysiske trafikksikkerhetstiltak, slik at utbygging av Mandal videregående skole ikke forverrer trafikksituasjonen eller bomiljøet langs Kallhammerveien.

Forslagsstillers kommentar:

Kallhammerveien er i utgangspunktet oversiktlig og sikker med god sikt i begge retninger, fortau, gatelys, og lav fartsgrense. Når fartsgrense ikke overholdes og kjøremønster ikke brukes som tiltenkt, så er det andre virkemidler enn reguleringsbestemmelser som må til.

Det er mange gode grunner for å jobbe for mindre motorisert ferdsel og mer bruk av kollektivtransport og sykkel og gange. Men løsningen er ikke å redusere antall parkeringsplasser, det vil bare forskyve utfordringen ut i boligfeltet.

I forhold til skyggeeffekt så er det utarbeidet sol-skygge analyse som viser at det vil ikke være noen skyggeeffekt inn i hagene på nordsiden av veien i sommerhalvåret. Midtvinters vil byggene kunne kaste skygge inn i hagen kl 12, men fortsatt ikke nå boligene. Det vurderer vi som fullt akseptabelt og innenfor hva man må påregne i en by.

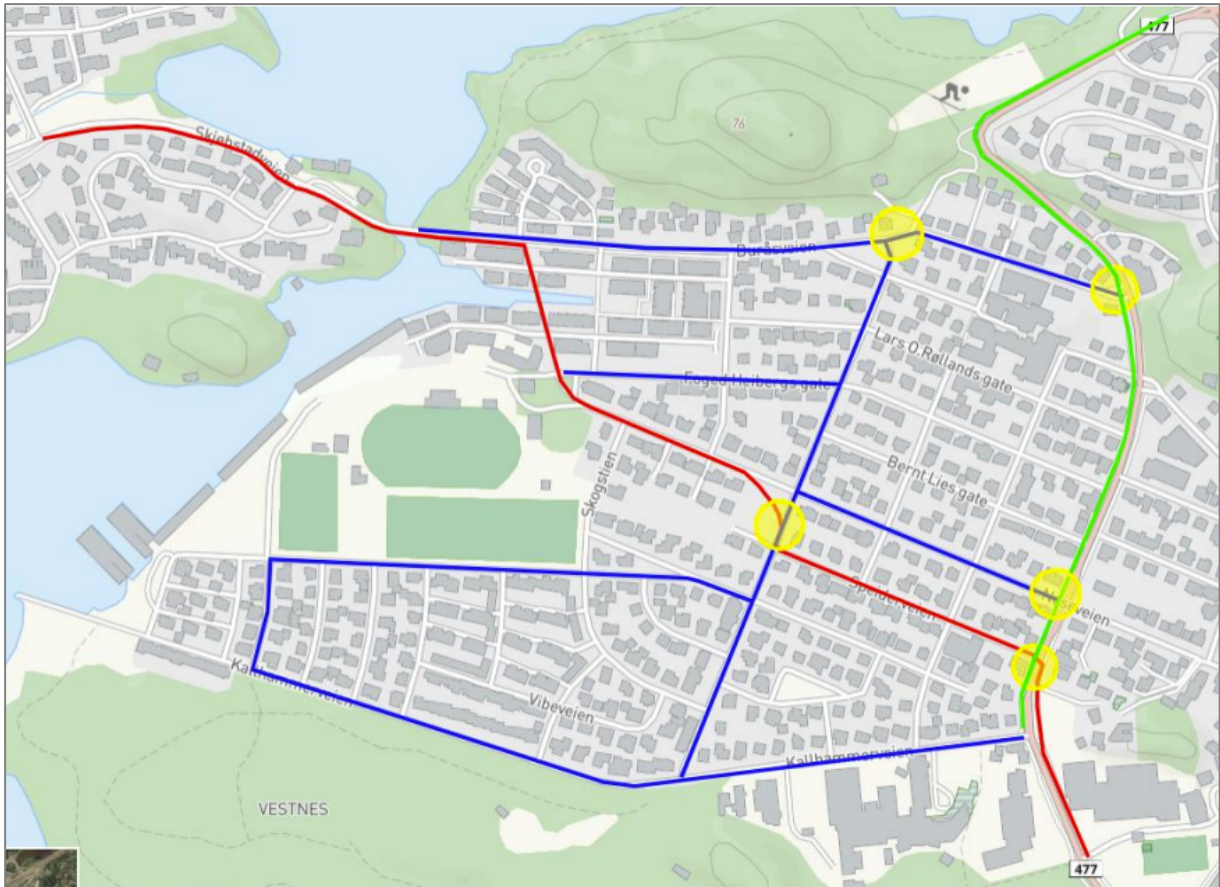
Når det gjelder forventningene til Nørgaard så inngår ikke Kallhammerveien i reguleringsplanen for skolen og som er varslet endret her. Videre bør vurdering av trafikksikkerhetstiltak i

Kallhammerveien gjøres separat da evt påviste behov fortere vil kunne komme til utførelse enn hvis det tas gjennom en planendring hvor det egentlig ikke foreligger noen byggeplaner pr nå.

Rådmannens kommentar:

Endringen regulerer kun forhold på selve tomten og påvirker derfor ikke trafikksituasjonen i Kallhammerveien, som ligger under veimyndighetenes ansvarsområde.

Trafikksikkerhetsplanen 2026–2033, som nylig har vært på høring, angir Kallhammerveien som hovedtrasé for biltrafikk i området. Det kan derfor ikke forventes at denne planendringen skal endre eller motvirke denne overordnede føringen. På samme grunnlag vurderes det ikke som nødvendig å gjennomføre egne trafikkanalyser. Endringen innebærer ingen forverring av dagens situasjon, og eventuelle trafikale tiltak må håndteres i kommunens eget arbeid med veistrekningen, ikke som del av denne planendringen.



Figur 9. Kartutsnitt fra Trafikksikkerhetsplanen 2026-2033. Grønn og rød linje viser forslag til traseer skiltet og merket for syklende. Blå linjer er forslag til traseer der biltrafikken ledes. Gule sirkler punkter som krever forsterkende tiltak.

Veistrekningen ved Mandal videregående skole fremstår som oversiktlig, med opphevet gang- og sykkelvei på sørsiden av veien (se figur 11). Manglende etterlevelse av fartsgrensen er et forhold som må håndteres gjennom trafikkregulering og håndheving, ikke gjennom reguleringsplanen. Kjørende fra skolens parkering har etter trafikkreglene vikeplikt for øvrig trafikk, inkludert gående og syklende. Rådmannen vurderer samlet sett at dagens løsninger ivaretar myke trafikanter på en forsvarlig måte, og at den foreslåtte planendringen ikke har negative konsekvenser for trafikksituasjonen.



Figur 10. Skjermdump fra Google Street View fra Kallhammer-veien. Mandal VGS til høyre i bilde.

Hva gjelder vurdering av parkering, utnyttelsesgrad og byggehøyder, vises det til den overordnede vurderingen omtalt tidligere i saksframlegget. Utnyttelsesgrad og byggehøyder utdypes imidlertid nærmere her.

Påstanden om at økt utnyttelsesgrad vil gjøre det vanskeligere å etablere gode løsninger for gang- og sykkelvei eller busslommer vurderes som ubegrunnet. Gang- og sykkelveien langs Kallhammerveien ligger utenfor skolens tomteareal, men på kommunal veigrunn og påvirkes derfor ikke av endringen i utnyttelsesgrad. Det samme gjelder påstanden om at utnyttelsesgraden vil vanskeliggjøre en styrking av den grønne buffersonen. Den eksisterende trerekken langs Kallhammerveien fungerer som en viktig visuell og grønn buffer mot vei og nabobebyggelse. Eventuelle tiltak for å styrke buffersonen vurderes i forbindelse med utomhusplanen, hvor vegetasjonen må tilpasses krav til trafiksikkerhet, blant annet siktsoner og veibelysning. Dagens trekke vurderes som godt utformet, da den skjerner uten å skape trafikale utfordringer eller forringe forholdene for gående og syklende. Den reduserer ikke sikten for bilister og skyggelegger ikke gang- og sykkelveien på en måte som påvirker myke trafikanter negativt.

Naboers ønske om mest mulig skjerming er forståelig, men området er allerede regulert og etablert til skoleformål. Den interne disponeringen av tomten, inkludert plassering av nye bygg og parkeringsareal, ligger innenfor tiltakshavers mulighetsrom. Gjeldene plan eller denne endringen styrer ikke detaljert utforming som byggenes plassering. Slike spørsmål behandles i byggesak, hvor tiltakshaver søker løsninger som tar rimelige hensyn til omgivelsene innenfor de rammene som gjelder for et etablert skoleområde.

Når det gjelder vurdering byggehøyder og tekniske installasjoner i forhold til naboer vurderes endringen ikke å være dominerende eller å endre strøkets karakter. Sol- og skyggeanalysen viser at foreslått byggehøyde ikke medfører endringer i solforholdene for omkringliggende boliger i perioder hvor uteoppholdsarealer normalt brukes, og at eventuelle skyggevirkninger midtvinters er marginale. For tekniske installasjoner på tak

foreslår rådmannen at det tillates inntil én meter over angitt byggehøyde, forutsatt at installasjonene trekkes minimum tre meter inn fra gesims. Støyforholdene fra tekniske installasjoner reguleres gjennom krav fastsatt i TEK17 og NS 8175, som angir minstenivåer for tilfredsstillende lydforhold. På denne bakgrunn vurderes tekniske installasjoner på tak verken å være visuelt belastende eller å påvirke bomiljøet negativt.

Oddbjørg Salthaug, 18.11.25, 19.11.25, 19.11.25 & 25.11.25

Vedkommende har fremmet flere innspill og uttrykker sterk protest mot planene om å etablere bygg på parkeringsplassen ovenfor hens eiendom, slik dette fremgår av skissene i figur 8. Hen viser til at parkeringsplassen i dag har en viktig funksjon som kommunal parkeringsplass for Furulunden og Lysthuset, og at den samtidig utgjør en sentral parkeringsressurs for både skolen og brukere av friluftsområdet. På dette grunnlaget ber vedkommende om at søknaden om planendring skrinlegges.

Vedkommende oppgir også å ha vært i dialog med rektor ved Mandal videregående skole, som skal ha informert om at det per nå ikke foreligger konkrete byggeplaner, men at reguleringsendringen er ment å legge til rette for eventuelle tiltak på et senere tidspunkt. Det skal samtidig være opplyst at skolen ikke har behov for kapasitetsutvidelse, da elevtallet er synkende, og at en eventuell fremtidig utvidelse best kan løses ved å rive eksisterende bygningsmasse og erstatte denne med en mer funksjonell bygning.

Forslagsstillers kommentar:

Ingen kommentar.

Rådmannens kommentar:

For å tydeliggjøre eierskapsforholdene til parkeringsarealet ovenfor innspillgivers eiendom, presiseres det at området i praksis består av to adskilte parkeringsplasser med ulike eiere. Som vist i figur 12 fremstår området imidlertid utad som én sammenhengende parkeringsplass, til tross for at eierskapet er delt mellom kommunen og Mandal videregående skole (fylkeskommunen).



Figur 11. Skjermdump fra Google Street View fra krysset i Kallhammerveien og Middelfartsgate.



Figur 12. Kartutsnitt fra kommunekart viser hva som Lindesnes kommune eier og hva Mandal VGS (fylkeskommunen) eier.

Det faktiske skillet mellom hvilke deler av parkeringsområdet som tilhører kommunen og hvilke som tilhører Mandal videregående skole, altså Fylkeskommunen, fremgår i figur 13. I figuren er kommunens areal markert med blått, mens fylkeskommunens areal er markert med rødt. Selv om mange brukere av Furulunden, det være turgåere, mosjonister og besøkende til arrangementer ved Lysthuset, ofte parkerer innenfor den røde markeringen, tilhører dette skolen. Dette innebærer at parkeringsplassene som ligger rett ovenfor vedkommende sin eiendom er underlagt Mandal videregående skoles disposisjon. Denne endringen påvirker ikke parkeringsarealet som tilhører Lindesnes kommune. Endringen medfører heller ikke en reduksjon i antall parkeringsplasser ved Mandal videregående skole.

Som innspillgiver påpeker, er dette ikke en byggesak. Figuren det vises til, og som innspillgiver er negativ til (figur 8), er heller ikke et forslag til et konkret bygg. Illustrasjonen viser kun et eksempel på hvordan et mulig framtidig bygg kan plasseres og utformes, ikke hvordan det nødvendigvis skal bygges. Formålet med figuren er å synliggjøre hvilke rammer reguleringsendringen åpner for, herunder hvordan forslag til en ny tillatt byggehøyde kan påvirke omgivelsene, særlig når det gjelder sol- og skyggeforhold for naboene.

Økonomiske konsekvenser

Planvedtaket har ikke direkte økonomiske konsekvenser for Lindesnes kommune.



Interesser for barn og unge

Barn og unges interesser anses som ivaretatt i denne planendringen. Endringen medfører ingen omdisponering av arealer, men samsvarer med faktiske forhold og legger til rette for

videre utvikling av skoleområdet på en måte som styrker og støtter eksisterende tilbud. Samlet sett vurderes planendringen derfor å være i tråd med barn og unges interesser.

Hensyn til klima og miljø

Endringsforslaget er vurdert etter naturmangfoldlovens fire prinsipper, jf. nml. §§ 8–12. For å fastslå i hvilken grad prinsippene skal vektlegges i saken, vurderes naturmangfoldet etter nml. § 3 bokstav i, som angir at naturmangfold omfatter biologisk, geologisk og landskapsmessig mangfold, samt økologiske prosesser. Selv om området i stor grad består av bebygde arealer, forekommer det enkelte urbane naturverdier. Området anses som sterkt menneskepåvirket, og vurderingen av prinsippene gjøres på bakgrunn av dette. Det legges derfor til grunn at omfanget av potensielle konsekvenser forventes å være begrenset.

Kunnskapsgrunnlaget (§ 8) bygger på tilgjengelige registreringer. Forslagsstiller oppgir forekomst av fiskemåke, men uten opplysninger om tidspunkt eller datakilder. Planavdelingen har derfor gjort egne søk i Artsdatabanken (02.01.2026), hvor følgende rødlistearter er registrert innenfor planområdet: stær (nær truet) og fiskemåke (sårbar). Plankonsulent vurderer at planendringen ikke i seg selv påvirker fiskemåkenes hekking, men at forstyrrelser på taket i hekkeperioden kan redusere hekkesuksessen. Kommunens naturforvalter viser til at fiskemåker i økende grad etablerer hekkekolonier på bytak, fremfor å benytte sine tradisjonelle hekkeplasser langs kysten. Det må derfor påregnes at arten fortsatt vil benytte takflater som hekkeområde. Dersom man ønsker å forhindre dette, må takutformingen utformes slik at den ikke tilbyr egnede plasser for hekking. Rådmannen vurderer det imidlertid ikke som nødvendig å fjerne eller vanskeliggjøre hekkemulighetene for fiskemåke på skolens tak innenfor rammene av denne planen. Dermed er det forventet at det kan medføre midlertidige forstyrrelser for fiskemåken, men ikke varige. For stær anses oppsetting av fuglekasser tilpasset arten som et tilstrekkelig avbøtende tiltak, og rådmannen foreslår at dette tas inn i bestemmelsene.

På bakgrunn av kunnskapsgrunnlaget fra både forslagsstiller og kommunen vurderes endringen som tilstrekkelig utredet.

Føre-var-prinsippet etter naturmangfoldloven § 9 aktualiseres når det foreligger usikkerhet knyttet til kunnskapsgrunnlaget og risiko for vesentlig skade på naturmangfoldet. I denne saken vurderes kunnskapsgrunnlaget fra både forslagsstiller og kommunen som tilstrekkelig. Tiltaket berører et område som allerede er sterkt menneskepåvirket, og planendringen innebærer ingen endring i områdets overordnede bruk. På denne bakgrunn vurderes føre-var-prinsippet å ha begrenset betydning i saken.

Den samlede belastningen jf. naturmangfoldloven § 10 vurderes ikke å øke, ettersom endringen ikke innebærer mer bebygd areal (BYA) enn det som allerede finnes i dag. Eventuelle forstyrrelser for fuglelivet vil være midlertidige og anses å ligge innenfor det rimelige.

Tiltakshaver skal dekke nødvendige kostnader for å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet, jf. naturmangfoldloven § 11. For denne planen vil dette ved behov omfatte oppsetting av fuglekasser tilpasset stær. Rådmannen vurderer at kostnadsansvarsprinsippet er ivarettatt.

Miljøforsvarlige løsninger jf. naturmangfoldloven § 12 sikres gjennom at det bygges på allerede påvirkede flater og det ikke brukes nye naturarealer.

Hensyn til folkehelse

Endringen vurderes ikke å ha negative følger for folkehelsen. Selv om byggehøyden økes og det visuelle uttrykket dermed endres noe, vil dette ikke ha innvirkning på turområdet Furulunden, ettersom dette ligger sør for skoleområdet.

Konklusjon

Rådmannen foreslår å vedta forslag til endring av reguleringsplan for Skoleområdet v/Kallahmerveien, planID 8A.

RETT UTSKRIFT

DATO 27.januar.2026