

REFERAT |KRS| Formannskapet (2011-2015) d. 02-09-2015

Møtedato Onsdag d. 02. september 2015 kl. 09:00

Møtested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Godkjenning av formannskapets protokoll 19.08.15.....	3
Forslag til boligprogram 2016 - 2019.....	5
Kommunedelplan for Sykkelekspressveg. Sluttbehandling.....	13
Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring - fastsetting av planprogram.....	23
Kommunereformen - retningsvalg.....	35

Punkt 85/15: Godkjenning av formannskapets protokoll 19.08.15

Bilag

Protokoll Formannskapet 19.08.2015



Dato 24. august 2015
Saksnr.: 201500008-72
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
02.09.2015

Godkjenning av formannskapets protokoll 19.08.15

Forslag til vedtak

[Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 19.08.15.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø
Formannskapssekretær

Vedlegg:
Protokoll fra formannskapets møte 19.08.15

Punkt 86/15: Forslag til boligprogram 2016 - 2019

Bilag

Vedtak KOMMUN, 01092015, Sak 56/15, Forslag til boligprogram 2016 - 2019

Forslag boligprogram 2016-2019.doc



Dato 18. august 2015
Saksnr.: 201504108-15
Saksbehandler Harald Karlsen

Saksgang
Kommunalutvalget
Formannskapet

Møtedato
01.09.2015
02.09.2015

Forslag til boligprogram 2016 - 2019

Sammendrag

Boligprogrammet er et eget program for tema bolig. Programmet er et underlag for kommunens ordinære budsjett og handlingsprogram. Programmet skal søke å ivareta de intensjoner som er nedfelt i gjeldende kommuneplanen og vedtatt utbyggingspolitikk.

Oversikt over utbyggingsområder er oversendt utbyggerne våren 2015. Utbyggerne er bedt om å komme med innspill til forventet aktivitet samt angi forutsetninger de mener må på plass ifm en utbygging.

Utbyggenes tilbakemelding preges av stor usikkerhet og at en har gått fra høy aktivitet til nesten stillstand. Imidlertid er de optimistiske og forventer at perioden skal ha middels aktivitet og de påpeker at behovet for nye boliger fortsatt er til stede.

Usikkerheten i finansmarkedet, fortsatt lav rente, stigende ledighetstall sammen med stort utbud av eksisterende boliger, vil helt klart påvirke den lokale aktiviteten i boligmarkedet.

Situasjonen kan oppsummeres slik:

- Det er registrert mindre etterspørsel etter nye boliger. Aktørene gir tilbakemelding på at innværende og neste år må aktiviteten forventes å være noe lavere.
- Aktørene viderefører de allerede igangsatte prosjektene
- Det arbeides med prosjektutvikling for flere av de større utbyggingsområdene.
- Aktørene mener at det er viktig at kommunen legger til rette for at innmeldte prosjekter raskt kan bli realisert når markedet evt snur.

Boligprogrammet skal legge til rette for en befolkningsvekst, bidra til bærekraftig utvikling og ivareta intensjoner i kommuneplan og utbyggingspolitikk. Hvordan kommunen nå etter hvert skal prioritere sin deltakelse ift utbyggingsprosjekter vil bare bli en større og større utfordring. I så måte er det viktig å gi klare og tydelige signaler på et så tidlig stadium som mulig.

Forslaget til boligprogram og tilhørende prognose tilrettelegger for et volum på ca. 750 enheter per år.

Hovedprinsipp om at utbygger/områdene selv må dekke de omkostninger som kommer som en følge av utbyggingen videreføres.

Det at det er høy aktivitet innenfor allerede igangsatte områder. Dette sammen med at det planlegges aktivitet i mange områder der behov for tiltak er lite gjør at tilgangen på nye boliger synes sikker.

Det at det planlegges aktivitet innenfor mange områder som krever en tilrettelegging av tilliggende infrastruktur (både teknisk og sosial), gir utfordringer ift hva kommunen skal og bør gjøre av prioriteringer.

Det som etterspørres fra utbyggers side er at kommunen er så forutsigbar som mulig mht de valg/prioriteringer som foretas.

Forslaget til program som nå fremlegges angir en slik prioritering. Dette er gjort ved at område er angitt med fargekoder grønn, gul og rød. Det er i tillegg foretatt en prioritering innfor de områdene som er kommet i rød kategori.

Det er i første rekke områdene i rød kategori som trenger prioritering ift kommuneplan og HP-budsjett arbeid.

Det er angitt følgende prioriteringsrekkefølge på prosjektene i rød gruppe:

Marviksletta og Kanalbyen - Prioritet 1

Bjørndalen - Prioritet 2

Strømsdalen - Prioritet 3

Kroodden - Prioritet 4

Hamrevann – Prioritet 5 (volum/forutsetning for utbygging klareres ifm videre kommunedelplanbehandling)

Teknisk direktør anbefaler at forslag til program med angitte prioritering sendes på høring. Høringsfrist settes til 4 uker.

Forslag til vedtak

[Formannskapet vedtar å legge forslag til Boligprogram for 2016 – 2019 ut på høring.](#)

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Harald Karlsen
Seniorrådgiver

Vedlegg:
Forslag til Boligprogram 2016 - 2019

Bakgrunn for saken

Boligprogrammet angir hvilke områder hvor kommunen forventer at det blir bygget boliger, når utbyggingen skal kunne skje og hvor mange boliger som skal bygges.

Programmet er et styringsverktøy for kommunen i forhold til private parter som grunneiere og utbyggere:

- oppstart og etablering av boområder
- behov for sosial og teknisk infrastruktur

Statlige og lokale retningslinjer støtter opp om økt urbanisering og økt befolkningsvekst. Dette betyr at kommunen fortsatt må tilrettelegge for en høy utbyggingstakt, og et overbud av boliger og tomter i markedet.

Boligprogrammet fremmes som egen sak for formannskapet, og samordnes med rådmannens forslag til handlingsprogram.

Forslag til boligprogram med høringsuttalelser blir formidlet til rådmann og sektorer, og drøftes endelig i den ordinære handlingsprogrambehandlingen.

Boligprogrammet er et «gjennomføringsprogram» og skal søke å tilrettelegge for at prosjekter som godkjennes kan realiseres, og med hvilke forutsetninger.

Kommuneplanen

Boligprogrammet skal videreføre de intensjoner og mål som ligger i kommuneplanen. Sentrale emner er:

- Gjennom planlegging og tilrettelegging av infrastruktur bidra til å ivareta en bærekraftig utvikling og et kjøpers marked.
- Prioritere planlegging og utbygging i sentrale strøk, langs metroakse og i senterområder.
- Tilrettelegge for et tilfredsstillende og variert boligtilbud innenfor alle bydeler.
- Klargjøre og samkjøre behov for infrastruktur og tjenestetilbud.

Kommunens boligpolitikk

Kommunen ved Kristiansand eiendom skal være aktiv i boligmarkedet med oppkjøp av grunn, regulering av områder og tilrettelegge for en utvikling av boligområder. Kristiansand eiendom har en egen strategiplan for dette arbeidet, Strategiplanen er under revisjon og forventes fremmet høsten 2015. Kristiansand eiendom er engasjert i et par av de større utbyggingsområdene som er under planlegging.

Boligbehov og boligmarked

Kristiansand med tiliggende kommuner utgjør i dag et felles bo og arbeidsmarked. Vi registrerer dermed og pendling inn til Kristiansand.

Situasjonen i finansmarkedet tilsier at vi en tid fremover må/bør forvente en noe lavere aktivitet i nybyggingen. Hvor lenge den vil vare, og evt hvor redusert aktiviteten vil bli og hva dette får av konsekvenser på boligpriser, strides de lærde om.

Boligproduksjonen i Kristiansand de siste 5 år viser at det er fullført 2707 boliger. Siste året er det igangsatt 366 enheter. Det er de større fortetningsområdene knyttet til Kvadraturen, Lund og feltområdene Dvergsnes og Justnes som utgjør en vesentlig andel av produksjonen.

Kommunen skal ihht kommuneplanen tilrettelegge for en befolkningsvekst på ca. 1 %. Veksten de siste 5 år har vært høyere. Prognosene framover tilsier en vekst på ca 1.2 – 1.3 %.

Ihht gjeldende utbyggingspolitikk skal det tilrettelegges for ca 700 – 800 boenheter per år.

Formål med tabell 3

Tabell 3 viser boligområder som er planlagt eller som er under planlegging og som planlegges bygd ut. Tabellen er ikke fullstendig. Områder som skal bygges ut i privat regi, og ligger inne i tabell 3 kan tilbys inngåelse av utbyggingsavtale. Tabell 3 legger grunnlag for kommunens planlegging av sosial infrastruktur, og behov for teknisk og grønn infrastruktur.

Om tabell 3

Ut fra de første tilbakemeldingene fra utbyggerne (våren 2015) vil den årlige boligproduksjonen som det dimensjoneres for være ca 1200 – 1500 boliger. Dette er et nivå kommunen garantert ikke vil nå. Dette basert på erfaringsdata fra tidligere og med bakgrunn i prognoser for befolkningsvekst.

Byggevolumet i tabell 3 er justert ned i egen utarbeidet prognose ut fra den kjennskap / erfaring administrasjonen har knyttet til boligmarkedet og utbygging generelt, og det en kjenner til av forhold knyttet til det enkelte boligprosjekt. I dette ligger det en vesentlig grad av usikkerhet da en gjør vurderinger i et uregulert marked.

Ut fra de vurderinger som er gjort så har en kommet fram til et forslag til program med prognoser der det åpnes opp for et byggevolum tilsvarende ca. 750 enheter per år i perioden.

Fra utbyggersiden påpekes det at det arbeides med prosjektutvikling av både nye og eksisterende områder, og at kommunen bør være forberedt på høy aktivitet de kommende årene.

Prioritering Teknisk og sosial infrastruktur

En forutsetning for å nå målene i utbyggingspolitikken ift utbyggingsvolum er at situasjonen/rammebetingelsene i finansmarkedet endres. Kommunen vil ha liten innvirkning på dette.

Det kommunen kan påvirke er oppkjøp av arealer, behandle arealplaner utvikle og tilrettelegge arealer og inngå avtaler med de private aktørene for planlegging/utbygging av et område. I det siste punktet inngår kommunale bidrag og investeringer knyttet til tilrettelegging av teknisk og sosial infrastruktur.

Et hovedprinsipp i gjeldende utbyggingspolitikk og som er lagt til grunn ved dette forslaget til boligprogram er at de private utbyggingsområdene i hovedsak selv skal kunne ivareta de krav/forutsetninger som settes til utbygging av et privat utbyggingsområde.

Teknisk direktør er opptatt av at kommunen skal være forutsigbar i forhold til det private markedet. Det er viktig at utbyggerne kan forholde seg til de investeringer i både privat og offentlig infrastruktur og som på sikt må gjennomføres for at et område kan bygges ut. Teknisk direktør mener derfor at det er viktig at det foretas en prioritering av programmets utbyggingsområder og i hovedsak innenfor de større feltområdene.

Forrige program hadde gjennomført en slik prioritering. Denne er i hovedsak videreført i dette forslaget til program.

Forslaget til program som fremlegges og skal sendes på høring har en slik inndeling.

Fargekoder for status utbyggingsområder

De enkelte utbyggingsområder som er kjente og som det er knyttet aktivitet til er opplistet i programmets tabell 3. De ulike områdene er angitt med fargekode og med en skissert utbyggingstakt for perioden.

- **Grønne områder:** Områder som bygges ut i kommunal regi og private områder der det allerede er inngått utbyggingsavtale. Disse har en angitt med grønn farge.
- **Gule områder:** Private utbyggingsområder som i litengrad er forutsatt å kreve medvirkning fra kommunens side, har en angitt med gul farge.
- **Røde områder:** Større utbyggingsområder som krever medvirkning og tilrettelegging fra kommunens side. Gjeldende budsjett/HP har ikke avsatt tilstrekkelig midler til tiltak. Områder angitt med rød farge.

De områdene som en per i dag er kommet inn i kategorien røde områder er følgende: Silokaia/Kanalbyen, Bjørndalen, Marviksletta, Kroodden, Hamrevann og Strømsheia.

Prioritering av røde områder

Innenfor disse røde områdene er det foretatt en prioritering. Kriteriene som er valgt er følgende:

- Tid – (hvor langt er prosjektet kommet / underliggende avtaler / forpliktelser foreligger)
- Boligbehov i bydel – Hvilke boligtype bør det tilrettelegges for. Kan boligtype ivaretas gjennom andre prosjekter.
- Hva vil utbyggingsområdet bidra til å løse? Trafikksikkerhetsplan/utskifting av eldre ledninger mm.
- Kostnader- Hva vil utbygging medføre av behov for kommunale investeringer ved oppstart/ utbygging. Kostnadsanslag investeringer.
- ATP vurdering – i forhold til metro og avstand senter.

Prognoser boligaktivitet

Det å forutsi aktivitet utover det første året (2015) er vanskelig. Spesielt når en har den finanssituasjonen en har og en opererer i et uregulert marked. Derfor må en legge til grunn at den skisserte prioritering spesielt knyttet til de røde områdene tas opp til diskusjon ifm den årlige revisjonen av programmets tabellverk.

Innenfor utbyggingsområdene skal det legges opp til høy utnyttelse. Variasjon i boligtilbudet er og et uttrykt mål. Ved å åpne opp for bygging i alle bydeler og innenfor sentrumsnære områder ivaretas målsettingene.

I hovedsak styres valget av boligtype gjennom den reguleringen som foretas for det enkelte utbyggingsområdet. Fortsatt høy eneboligandel innenfor kommunen kompenseres ved at aktivitet knyttet til sentrumsområder med bygging av leiligheter bør prioriteres høyest. Tilgangen på byggeområder og områder som er ferdig regulert er god i kommunen.

Gjeldende arealpolitikk peker på at det i Kristiansand er begrenset tilgang på utviklere tilbydere. Antallet aktører er økt de senere år noe som har bidratt positivt i boligmarkedet og på aktiviteten. Det at Kristiansand eiendom tar en ennå mer aktiv rolle innenfor kjøp/salg og utvikling av områder er forventet å bedre situasjonen ytterligere.

Kommentarer til bydelene

Overordnet infrastruktur

I de sentrale og ytre deler av Vågsbygd (områdene vest for Lumber) har utbyggingsområdene fått kapasitetskrav knyttet til Vågsbygdveien (Rv 456). Dette innebærer at tiltak for styring av trafikk inn på Vågsbygdveien, og utarbeidelse av planer / tiltak på 4 kryss langsmed strekningen (2 i Augland, Kjoskrysset og Andøykrysset) fortsatt er en prioritert oppgave, til tross for at det forsinkes noen planlagte prosjekter. Vegkontoret / Fylkeskommunen sammen med kommune (ATP samarbeidet) arbeider for å bedre kapasiteten på Vågsbygdveien. Kryssene i Augland er ferdigstilt og plan for Kjoskrysset er vedtatt.

For at utbyggingsområdene ikke skal stanse opp tilbys utbygger av private utbyggingsområder inngåelse av utbyggingsavtaler med innbetaling av bidrag til kapasitetsutbedringer (Fast beløp kr 70.000). Bidraget skal benyttes til videre planarbeid og kapasitetstiltak. Utbyggingsområdenes krav til bidrag til kapasitetsutbedringer på Vågsbygdveien forsinket /utsetter noen av prosjektene.

Tilsvarende bidragsløsninger ifm utvikling av havneområdene (Silokaia, Lagmannsholmen) og feltområdene på Marviksletta bør vurderes. Dette vil eventuelt komme tilbake til i egne saker.

I Randesund planlegges større utbygginger som krever nye planer for vei, g/s-vei og VA løsninger. Kommunen legger foreløpig opp til at planleggingen og utbygging av vei og g/s vei koordineres av aktørene sammen med veieier. Dette er under vurdering. Kommunen gjennomfører selv omfattende vurderinger av behovet for VA løsninger knyttet til bydelen. En kan ikke se bort fra at bidragsmodeller og må benyttes ifm disse utbyggingene. Dette vil og fremkomme i enkeltsaker.

I forhold til etablering av nærmiljøanlegg m/ baner og kvartalsleketilbud knyttet til utbyggingsområder, så legges det opp til at dette i det vesentlige må bekostes av den private utbygger.

Sosial infrastruktur

På grunn av de investeringer som er gjort innenfor oppvekst med etablering og oppgradering av skoler, er det gjennomgående god kapasitet i skolene for å ta i mot planlagt utbyggingen innenfor denne HP- perioden.

De kortsiktige kapasitetsutfordringene er først og fremst knyttet til Flekkerøy. Det vil være marginalt om skolene vil ha kapasitet til å ta imot forventet utbygging. En noe lavere utbygging er derfor lagt til grunn i de prognoser som er spilt inn for Rådmannens HP-arbeid..

Innenfor de store utbyggingsområdene Kroodden, Lauvåsen/Hamrevann, Benestad vil det oppstå behov for skoleetableringer / utvidelser. Åpnes det opp for aktivitet innenfor alle områdene samtidig, vil et kapasitetsbehov kunne oppstå, samtidig som at det i andre områder kan være ledig kapasitet. Det er vurdert til at det er her det er viktigst å være forestå en prioritering.....

Kommunen har full barnehagedekning. Etablering av barnehager innenfor eksisterende utbygde områder er vanskelig pga arealkrav og reguleringsprosesser. Behov søkes derfor fortløpende løst gjennom erverv av eiendom og gjennom reguleringsplan- og avtaleprosesser som gjennomføres.

Plassering og behov for sykehjem/omsorgsboliger er i stor grad forutsatt vurdert Boligsosial handlingsplan og vil måtte tilpasses den enkelte regulering som gjennomføres. Grad av offentlighet og realisering avklares i egen sak/ budsjett og Hp behandling

Prognoser – innspill til HP

Forslag til program i Tabell 3 viser en aktivitet tilsvarende 1100 enheter per år. Erfaringer tilsier at ca. 50-75 % av det som innmeldes kommer til realisering.

På bakgrunn av den foreliggende situasjon er det utarbeidet prognoser for det som ansees som reell utbygging. Det er tenkt 3 scenarier mht aktivitet. Lav (50-75%) av innmeldt aktivitet, middels (75-90%) av innmeldt aktivitet og Høy (100%) av innmeldt aktivitet. Dette er spilt inn som prognoser til videre HP arbeid ift dimensjonering av infrastruktur

Teknisk direktør har i de oversendte prognoser ifm HP- budsjett behandling foreløpig lagt til grunn lav aktivitet.

Teknisk direktør anbefaler formannskapet å legge forslaget til Boligprogram 2016 2019 ut på høring. Høringsfristen settes til 4 uker.

21.08.2015

Line Baasland / Harald Karlsen

Punkt 87/15: Kommunedelplan for Sykkelekspressveg. Sluttbehandling.

Bilag

Vedtak BYUTVI, 27082015, Sak 165/15, Kommunedelplan for Sykkelekspressveg. Sluttbehandling.

Vedtak BYSTYR, 16092015, Sak 129/15, Kommunedelplan for Sykkelekspressveg. Sluttbehandling.

1. Kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand Arealplan.pdf
2. Kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand - Bestemmelser.pdf
3. Formingsprinsipper.pdf
4. Planbeskrivelse_KDP med KU_sykkelekspressveg.pdf
5. Sammendrag av innkommende innspill til planforslaget.pdf
6. Kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand - Utfyllende KU og ROS.pdf
7. Kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand - Rapport risikovurdering.pdf
8. Illustrasjonskart.pdf
9. Handlingsdel.pdf

Dato 6. juli 2015
Saksnr.: 201401119-34
Saksbehandler Anne Sæther Lislevand

Saksgang
Byutviklingsstyret
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
27.08.2015
02.09.2015
16.09.2015

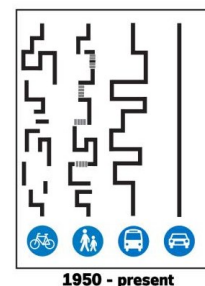
Kommunedelplan for Sykkelekspressveg. Sluttbehandling.

Sammendrag

Nasjonal transportplan 2014-2023 slår fast at trafikkveksten i byer og tettsteder skal håndteres ved at det legges til rette for at flere kan benytte sykkel- og kollektivtransport i stedet for bil. Hovedruten for sykkel er vedtatt i kommuneplanen 2011-2020 som sykkelstamveg fra Sørlandsparken til Kjoskrysset. Statens vegvesen, i samarbeid med ATP-samarbeidet, Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune, fremmer nå et forslag til kommunedelplan for sykkelekspressveg.

Det er et mål med mest mulig hinderfri ferdsel for sykkel på Metroens grunnlinje. Traseen for sykkelekspressvegen tar utgangspunkt i denne. Et arbeid med en mulighetsstudie for sykkelekspressveg ble slutført i juni 2013. Denne har vært et grunnlag for videre arbeid med kommunedelplanen.

Planleggingen av sykkelekspressveg viser en radikal endring av hvordan vi tenker linjeføring av sykkelveg i forhold til tidligere. I denne planen tenkes det linjeføring for sykkel og gange slik bilveier har vært planlagt; mer jevn fremføring, unngå omveier, ikke for krappe svinger og ikke for bratte stigninger. Det å ta et slikt grep om sykkelfremkommeligheten gjennom byen vil gi en stor gevinst i å få flere til å sykle.



Planområdet strekker seg fra Dyreparken i øst til Andøykrysset i vest, en strekning på ca. 2 mil. Sykkelekspressvegen følger hovedveinettet hele veien. Gjennom Kvadraturen går den i Tordenskjoldsgate. Det er i dag eksisterende gang- og sykkelvei av varierende kvalitet langs hele strekningen, unntatt i Vollebakken.

Kommunedelplanen består av plankart med tilhørende bestemmelser, formingsveileder og en handlingsdel. Det er utarbeidet en konsekvensutredning og en risiko- og sårbarhetsvurdering av sykkelekspressvegen. Det er satt i gang reguleringsarbeid for strekningen mellom Vollevannet og Tordenskjoldsgate. Denne strekningen samt andre strekninger som er under utbygging, ferdig bygd eller ferdig regulert er ikke vurdert i kommunedelplanen.

Det er gjennomført en relativt omfattende konsekvensutredning av sykkelekspressvegen som er i tråd med vedtatt planprogram. Følgende hovedtema er vurdert; fremkommelighet,

reiseopplevelse, miljø og samfunn. Handlingsdelen er utarbeidet av kommunen og tar for seg status for de enkelte strekninger, fremdrift, prioritering for utbygging og finansiering. Det meste av sykkelekspressvegen vil bli finansiert gjennom bymiljøavtale.

Trafikksikkerheten har vært et viktig tema i prosessen. Det problematiseres at bedre standard kan føre til konflikter mellom syklende i høy fart og gående. By- og samfunnsenheten mener tvert i mot at trafikksikkerheten vil bli bedre med en sykkelekspressveg, da gående og syklende separeres, det blir bedre sikt, mindre bratte bakker og mer plass til alle. God standard kan invitere til større fart for syklister og det blir derfor viktig at spesielt utsatte krysningspunkt vies oppmerksomhet i forhold til merking, skilting og utforming. Det skal igangsettes et pilotprosjekt som skal vurdere hensiktsmessig skilting, oppmerking og utforming av kryss, samt vurdering av om sykkelekspressvegen skal forkjørsreguleres. Dette pilotprosjektet skal settes i gang i løpet av 2015.

Kommunedelplanen har på det meste av strekningen kun forslag om en trasé, men på strekningen mellom Auglandsbukta og Kjosbukta ble to traseer lagt ut på offentlig ettersyn, en som går via Vågsbygd idrettsplass og en som går langs Vågsbygdveien. Rådmannens samlede vurdering er at traseen via Vågsbygd idrettsplass er den best egnede slik situasjonen er i dag. Den er enklest å gjennomføre, både tiltaksmessig og i forhold til kostnader. Det skal utarbeides en reguleringsplan for tiltaket før bygging og der vil det være viktig å ta hensyn til interessene for barnehagen, idrettsanlegget og kulturmiljøet. Rådmannen kan ikke se at det er store konflikter det ikke går an å løse med avbøtende tiltak, og planen legges nå frem for vedtak med denne traseen.

Strekningen der det pågår planlegging med formål å legge til rette for sykkelekspressveg (Vollvevannet – Tordenskjoldsgate) er regulert i kommunedelplanen med kommuneplanens formål og båndleggingssone for regulering. Båndleggingssonen er tidsbegrenset til fire år. Dette er likevel en stor begrensning som legges på berørte eiendommer. Byutviklingsstyret gjorde valg av trasé for strekningen Vollevannet – Oddemarkakrysset i møtet 25.06.2015. Det er ikke gjort vedtak om valg av trase for strekningen Oddemarkakrysset – Tordenskjoldsgate, men det er mulig å begrense arealet en god del slik at båndleggingssonen kun legges på det nødvendige areal. Det foreslås derfor i vedtaks punkt at båndleggingssonen og tilhørende planavgrensning begrenses til å gjelde de aktuelle traseer som er under regulering.

Rådmannen mener at tiltaket med å tilrettelegge for en høystandard gang- og sykkelvei gjennom hele byen fra øst til vest, er svært viktig for å få flere til å sykle og gå, og dermed oppnå kommunens målsetninger.

Arbeidet med kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand er en oppfølging av tidligere vedtak for å kunne oppfylle kommunens målsetninger om økt sykkelbruk. Kommunedelplanen for sykkelekspressveg anbefales vedtatt slik den foreligger.

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar kommunedelplan for sykkelekspressveg sist datert 26.05.2015 med bestemmelser sist datert 26.05.2015.
2. Båndleggingssone med tilhørende planavgrensning begrenses til å gjelde de aktuelle traseer som er under regulering.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

1. Kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand – Areaplankart, datert 26.05.2015
2. Kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand – Bestemmelser, datert 26.05.2015
3. Formingsprinsipper
4. Planbeskrivelse med KU
5. Sammendrag av innkommende innspill til planforslaget
6. Kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand – Utfyllende KU og ROS
7. Kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand – Rapport risikovurdering
8. Illustrasjonskart
9. Handlingsdel

Bakgrunn for saken:

Nasjonal transportplan 2014-2023 slår fast at trafikkveksten i byer og tettsteder skal håndteres ved at det legges til rette for at flere kan benytte sykkel- og kollektivtransport i stedet for bil. Altså en økning av andel av befolkningen som er gående, syklende eller benytter seg av kollektivtilbudet. ATP-utvalgets vedtatte sykkelstrategi og sykkelhandlingsplan for Kristiansandsregionen har en overordnet målsetning om å bli beste sykkelregion i Norge, og ønsker å oppnå doubling av sykkeltrafikken i Kristiansand innen 2020.

Hovedruten for sykkel er vedtatt i kommuneplanen 2011-2020 som sykkelstamveg fra Sørlandsparken til Kjoskrysset. Det er et mål med mest mulig hinderfri ferdsel for sykkel på Metroens grunnlinje. Traseen for sykkelekspressvegen tar utgangspunkt i denne. Et arbeid med en mulighetsstudie for sykkelekspressveg ble slutført i juni 2013. Denne har vært et grunnlag for videre arbeid med kommunedelplanen. «Det er et mål at flere bytter ut bilen med sykkel, både på arbeidsreiser og turer i fritiden. Derfor skal vi oppgradere dagens sykkelhovedveg, slik at den rommer enda flere syklister» (hentet fra mulighetsstudiet). Statens vegvesen, i samarbeid med ATP-samarbeidet, Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune, fremmer nå et forslag til kommunedelplan for sykkelekspressveg for sluttbehandling.

Planområdets avgrensning vises på kartet nedenfor.



Mulighetsstudien:

Statens vegvesen, i samarbeid med ATP-sekretariatet, utarbeidet en mulighetsstudie for sykkelekspressveg i Kristiansand i 2013. Hovedmålsettingen med mulighetsstudiet var å få en oversikt over mulighetene og kostnadene ved å etablere en sykkelekspressveg fra Dyreparken i øst til Andøykrysset på Vågsbygdvegen i vest, en strekning på ca. 2 mil. Mulighetsstudien viste flere alternative traseer. Før igangsetting av kommunedelplanarbeidet ble det gjennomført en silingsprosess der noen traseer er silt ut.

Siling:

Det er utarbeidet en silingsrapport. Silingen har tatt utgangspunkt i de vegtekniske kriteriene for å oppfylle kravene til sykkelekspressveg.

- Antall kryss og avkjørsler
- Lengde på strekningen
- Stigningsforhold
- Kurvatur

Alle disse kriteriene sikrer god fremkommelighet på sykkelekspressvegen, noe som er nødvendig for å oppnå effektmålet for sykkelekspressvegen som er: «Sykkelekspressvegen skal bli en sykkelveg hvor man kan sykle direkte og trafiksikkert på hele strekningen, så flere bytter ut bilen fordi dette lønner seg både med henblikk på tid, trivsel og helse.»

Traseer med svært negativ konsekvens ble silt ut. I siltingsprosessen ble det gjort en grov utsjekk av miljø- og samfunnstema for å sikre at traseene som det skulle jobbes videre med var gjennomførbare. De ulike traseer som ble silt ut ble nærmere kommentert i saksfremlegget ved oppstart.

Dagens situasjon

Planområdet strekker seg fra Dyreparken i øst til Andøykrysset i vest, en strekning på ca. 2 mil. Sykkelekspressvegen følger hovedvegnettet hele veien. Gjennom Kvadraturen går den i Tordenskjoldsgate. Det er i dag eksisterende gang- og sykkelveg av varierende kvalitet langs hele strekningen unntatt i Vollebakken.

Planens innhold

Kommunedelplanen består av plankart med tilhørende bestemmelser, formingsveileder og en handlingsdel. Det er utarbeidet en konsekvensutredning og en risiko- og sårbarhetsvurdering av sykkelekspressvegen. Det er satt i gang reguleringsarbeid for to strekninger på Lund; Vollevannet – Oddemarka og Oddemarka – Tordenskjoldsgate. I tillegg regulerer kommunen selve Oddemarkakrysset. Disse tre strekningene er derfor ikke vurdert i denne kommunedelplanen. Noen strekninger er under utbygging eller ferdig bygd, og noen er ferdig regulert. Disse strekningene vurderes heller ikke i kommunedelplanen.

Sykkelekspressvegen er i kommunedelplanen regulert med ulike formål og hensynssoner avhengig av status.

- Områder som er ferdig regulert – både ferdig utbygde og ikke utbygde strekninger - har ikke arealformål, men hensynssone 910 – «Gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde uendret» - § 11-8, f.
- Områder som skal detaljreguleres før utbygging har arealformål hovednett for sykkel og linjesymbol fremtidig gang- og sykkelvei.
- For områder der det pågår regulering med formål å tilrettelegge for sykkelekspressveg (Vollevannet – Tordenskjoldsgate) er det satt av et bredt område da det er flere aktuelle traseer. Her er kommuneplanens formål lagt inn med hensynssone 710 – «Båndlegging for regulering etter PBL» - §11-8, d. Båndleggingssonen er tidsbegrenset til fire år.

Byutviklingsstyret gjorde valg av trasé for strekningen Vollevannet – Oddemarkakrysset i møtet 26.05.2015 (saknr: 139/15). Det er ikke gjort vedtak om valg av trase for strekningen Oddemarkakrysset – Tordenskjoldsgate, men det er mulig å begrense arealet en god del slik at båndleggingssonen kun legges på det nødvendige areal. Det foreslås derfor i vedtaks punkt å begrense båndleggingssonen med tilhørende planavgrensing til å gjelde de aktuelle traseer som er under regulering.

PLANPROSESSEN

Tidligere saksgang

Det ble fremmet en sak om planlegging av sykkelekspressveg for formannskapet 13.11.2013, saknr: 108/13, der det ble gjort følgende vedtak:

«Formannskapet er enig i at planlegging av sykkelekspressveg i Kristiansand videreføres gjennom en kommunedelplan. Reguleringsplaner for utvalgte strekninger utarbeides parallelt i henhold til prioritert rekkefølge.»

Melding om oppstart og planprogram

Formannskapet behandlet sak om høring av planprogram og oppstart av planarbeidet 9. april 2014. Planprogrammet lå ute på høring i april/mai 2014. Planprogrammet ble fastsatt av Bystyret 24.09.2014 i saknr: 144/14.

Offentlig ettersyn

Formannskapet vedtok å legge planforslaget ut på offentlig ettersyn med følgende vedtak den 11.03.2015 (saknr: 35/15):

«1. Formannskapet gir sin tilslutning til forslag til kommunedelplan for Sykkelekspressveg med plankart og bestemmelser datert 30.01.2015 og anmoder om at Statens vegvesen sender planforslaget datert 1.september 2014 på høring og offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslovens (Pbl) § 11-14.

2. Kommuneplanenes arealformål legges inn der det er båndleggingszone i plankartet før kommunedelplanen legges ut på høring.»

Planforslaget lå ute på offentlig ettersyn i perioden 16. mars til 4. mai. Det kom inn 5 merknader som er referert og kommentert i vedlegg.

Medvirkning

Det har blitt lagt vekt på medvirkning og dialog med berørte organisasjoner, grunneiere og andre aktører med interesse for arbeidet. Det ble avholdt et åpent møte om både kommunedelplanen og de to reguleringsplanene på rådhuset den 7. mai 2014.

Det ble også avholdt en åpen kontordag 22. april 2015. I forbindelse med oppstart ble nærinformasjon sendt ut til alle husstander som er berørt av prosjektet. Informasjon er også publisert på prosjektets nettside på www.vegvesen.no. Det er også etablert en egen side på kommunens portal som linkes til vegvesenets side. Statens vegvesen har hatt egne møter med berørte huseiere i Vollebakken.

Organisering:

Statens vegvesen er prosjektleder for arbeidet. Det er etablert et samarbeidsråd med deltakere fra Statens vegvesens prosjektgruppe, Kristiansand kommune, ATP-samarbeidet og Vest-Agder fylkeskommune. Det er et tett samarbeid mellom Statens vegvesen som prosjekteier, og kommunen som planmyndighet. Det er også etablert et tett samarbeid med prosjektledelse og saksbehandlere for de to reguleringsplanene som skal gå parallelt.

Samarbeidsgruppene

Planforslaget er tatt opp i alle tre samarbeidsgruppene i kommunen. Kommunens fagmiljøer er opptatt av at formingsveilederen blir et supplement til eksisterende normaler og håndbøker. De mener også at formingsveilederen med fordel kan spisses og begrenses i omfang til det som er viktigst. Det er viktig at intensjonene realiseres ved utbygging og at premissene for utforming er entydige og presise.

Samarbeidsgruppene bl.a. vært opptatt av;

- Normer og føringer for belysning og vegetasjon – må koordineres mot kommunens normaler
- Trafikksikkerhet
- Det bør kjøres holdningskampanjer i forhold til adferd på en sykkelekspressveg
- Det bør vurderes om det er mulig å lage løsninger med en smalere sykkelbro noen steder
- Vedlikehold, særlig om vinteren, er svært viktig for at andelen syklende skal øke.
- Det er spilt inn at det bør legges opp til utsmykning i underganger.
- Ved etablering av miljøskjermer må også opplevd trygghet være et tema som vurderes.
- Bør formingsprinsippene vise avbøtende tiltak det tilstrekkelig standard ikke kan oppnås, f.eks. utvidet svingradius?

By- og samfunnsenheten mener at dette i stor grad er spørsmål og tema som hører hjemme i forbindelse med reguleringsplaner og gjennomføring. Det er derfor ikke gjort endringer i formingsveilederen. Kommunedelplanen er på et overordnet nivå og ligger som en føring for videre detaljplanlegging og utbygging i aktuell strekning.

BY- OG SAMFUNNSENHETENS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Det er gjennomført en relativt omfattende konsekvensutredning av sykkelekspressvegen der følgende hovedtema er vurdert; fremkommelighet, reiseopplevelse, miljø og samfunn. Konsekvensutredningen er i tråd med vedtatt planprogram. Det er i tillegg gjennomført en

risikovurdering av sykkelekspressvegen. Denne vurderingen identifiserer risikoproblemer på traseen, vurderer risikograden og foreslår tiltak for å ivareta trafikksikkerheten. Resultatene av risikovurderingen er tatt med i konsekvensutredningen som et punkt under temaet samfunn. Selve risikovurderingen ligger ved saken i vedlegg 6.

Trafikksikkerhet:

Sykkelekspressvegen med sine krav til utforming med separering av gående og syklende, god sikt og reduserte stigninger, vil generelt bidra til bedre trafikksikkerhet og færre konflikter mellom trafikantene. Noen steder vil eksisterende terreng gjøre at det er vanskelig å oppnå kravene til stigning. Her er det kompensert med bedre siktforhold. Enkelte steder er det også vanskelig å oppnå planskilte kryssinger. Traseen går gjennom tettbygde strøk og plassmangel og konsekvenser for landskap og bybildet gjør at det noen steder må bli kryssinger med bilveier i plan. Kommunedelplanen innebærer 14 kryss i plan med bilveier, 7 av dem i Tordenskjoldsgate. Sykkelekspressvegen vil også krysse 14 avkjørsler. Det kompenseres for risikoen i kryssene med bedre sikt.

Trafikksikkerheten har vært et viktig tema i prosessen. Det problematiseres at bedre standard kan føre til konflikter mellom syklende i høy fart og gående. By- og samfunnsenheten mener tvert i mot at trafikksikkerheten vil bli bedre med en sykkelekspressveg, da gående og syklende separeres, det blir bedre sikt, mindre bratte bakker og mer plass til alle.

I Norge er vi ikke så vant til at sykkelveier er forbeholdt syklende, slik det f.eks. er i Danmark. Det vil derfor være viktig med en tydelig merking av sykkelbaner og gangbaner, og kanskje også nødvendig med informasjonstiltak i forhold til adferd. Det er særlig i spesielt utsatte krysningpunkt at det kan bli nødvendig med tiltak for å øke oppmerksomheten og redusere farten til syklende, på samme måten som på bilveier.

Håndtering av trafikksikkerhet er i stor grad et gjennomføringsspørsmål i forhold til merking og skilting og konkret utforming av selve kryssingspunktene. Det skal settes igang et pilotprosjekt som skal vurdere hensiktsmessig skilting, oppmerking og utforming av kryss, samt vurdering av om sykkelekspressvegen skal forkjørsreguleres. Dette pilotprosjektet skal settes i gang i løpet av 2015 og vil bli ledet av Statens vegvesen i samarbeid med kommunen. Vegdirektoratet støtter prosjektet og skal godkjenne evt. løsninger.

Handlingsdelen

Et forslag til handlingsdel ligger ved saken som vedlegg 9. Denne er utarbeidet av kommunen. Den viser status for de enkelte strekninger, fremdrift, prioritering for utbygging og finansiering. Det meste av sykkelekspressvegen vil bli finansiert gjennom bymiljøavtale. De strekninger som ligger i tettest befolkede områder, og som vil gi størst effekt, blir prioritert først. Det er også ønskelig å utarbeide noen konkrete mulighetsstudier for spesielt kompliserte områder, som f.eks. Lumber-Auglandsbukta.

De enkelte strekninger:

De enkelte strekninger er grundig beskrevet i plandokumentene, men noen spesielle punkt kommenteres her.

Tordenskjoldsgate:

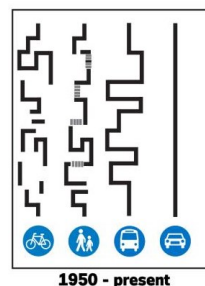
Sykkelekspressvegen er lagt i Tordenskjoldsgate gjennom selve Kvadraturen. Her er det ikke mulig, og heller ikke ønskelig, med utforming som sykkelekspressvegen ellers. Det legges opp til sykkelfelt i begge retninger. Den kobler seg på løsningen regulert i reguleringsplan for Gartnerløkka i vest og kommer til å koble seg på reguleringsplanen sykkelekspressveg for Oddemarka – Tordenskjoldsgate som er under arbeid. Det foreslås at det skal utarbeides en gatebruksplan for å stramme opp gatebruken og tydeliggjøre de ulike funksjoner. Det er også mange kryss på strekningen og Holbergsgate er pekt ut som skolevei, og et punkt som må vies ekstra oppmerksomhet.

Traseen langs Vågsbygdveien forutsetter planskilt kryssing, noe som vil innebære en brokonstruksjon som lander inn mot Auglandsbukta. Sykkelekspressvegens kryssing av Jaktoddveien er en stor trafikksikkerhetsrisiko, og ROS-analysen anbefaler derfor en brokonstruksjon også på nordsiden av Auglandsbukta. Dette innebærer to brokonstruksjoner inn mot Auglandsbukta noe som oppfattes som uheldig for landskap og naboer. Brokonstruksjonen gjør også at denne traseen blir 5 ganger dyrere enn den andre. På traseen ved Vågsbygd idrettsplass er svingradier strammet inn for å ta hensyn til Kjos gård.

By- og samfunnsenhetens samlede vurdering er at traseen forbi Vågsbygd idrettsplass er den best egnede slik situasjonen er i dag. Den er enklest å gjennomføre, både tiltaksmessig og i forhold til kostnader. Det skal utarbeides en reguleringsplan for tiltaket før bygging og der vil det være viktig å ta hensyn til interessene både til barnehagen, idrettsanlegget og kulturmiljøet. By- og samfunnsenheten kan ikke se at det er store konflikter det ikke går an å løse med avbøtende tiltak, og planen legges nå frem for vedtak med denne traseen.

Konklusjon:

Planleggingen av sykkelekspressveg viser en radikal endring av hvordan vi tenker linjeføring av sykkelveg i forhold til tidligere. I denne planen tenkes det linjeføring for sykkel og gange slik bilveier har vært planlagt; mer jevn fremføring, unngå omveier, ikke for krappe svinger og ikke for bratte stigninger. Det å ta et slikt grep om sykkelfremkommeligheten gjennom byen vil gi en stor gevinst i å få flere til å sykle.



By- og samfunnsenheten mener at tiltaket med å tilrettelegge for en høystandard gang- og sykkelvei gjennom hele byen fra øst til vest, er svært viktig for å få flere til å sykle og gå, og dermed oppnå kommunens målsetninger. Det er i stor grad sammenhengende gang- og sykkelvei langs strekningen i dag, men med en oppgradering til sykkelekspressveg blir det mer plass til alle, færre hindringer og lettere å ta seg frem på denne linjen. Kristiansand har et godt utbygd tilbud for gående og syklende også langs kommunale veier, og disse blir viktige tilførselsveier til sykkelekspressvegen. Sykkelekspressvegen vil ha samme funksjon som en hovedvei for biler, høy standard og god fremkommelighet der det er flest som sykler og går.

Tilrettelegging for sykkelekspressveg med så høy standard er nybrottsarbeid i Norge. Kommunedelplanen sikrer nå areal til tiltaket og viser intensjonene for gjennomføring. Så vil reguleringsplaner avdekke hva som er mulig å gjennomføre på de enkelte delstrekninger. Også i forhold til trafikksikkerhet, merking og kryssutforming er det nødvendig med supplerende arbeid for å finne ut hva som er hensiktsmessig å gjøre i praksis. I løpet av prosessen er det også kommet opp forslag om å vurdere å bygge ren sykkelbane der det er vanskelig å oppnå full sykkelekspressvegstandard. Dette tas med som et innspill i det videre arbeidet.

Arbeidet med kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand er en oppfølging av tidligere vedtak for å kunne oppfylle kommunens målsetninger i forhold til økt sykkelbruk. Det anbefales at bystyret vedtar kommunedelplan for sykkelekspressveg.

Anne S. Lislevand, 11.08.2015

Punkt 88/15: Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring - fastsetting av planprogram

Bilag

Vedtak BYUTVI, 27082015, Sak 152/15, Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring - fastsetting av planprogram

Vedtak BYSTYR, 16092015, Sak 130/15, Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring - fastsetting av planprogram

Oppsummering innspill.docx

Planprogramforslag16mars2015.pdf

sak 130-15



Dato 3. juli 2015
Saksnr.: 201406135-34
Saksbehandler Marit Eik

Saksgang
Byutviklingsstyret
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
27.08.2015
02.09.2015
16.09.2015

Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring - fastsetting av planprogram

Sammendrag

Formannskapet vedtok i møte 22.april 2015 å melde oppstart av endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor og høring av planprogram for kommuneplanendringen. Planprogrammet har vært utlagt til offentlig ettersyn i perioden 30.april til 15.juni 2015.

Det er kommet inn 19 innspill til planarbeidet/merknader til planprogrammet. I denne saken vurderes innspill som vil ha innvirkning på utforming av planprogrammet. Innspill som gjelder utforming av planforslaget vurderes videre i arbeidet med kommuneplanendringen og konsekvensvurderingen.

Næringsforeningen i Kristiansandsregionen og GCE – Node er positive til endring av parkeringsbestemmelsene og ønsker rask framdrift i saken.

Sørlandsparken Næringsforening AS og GCE-Node mener det er viktig at parkeringsbestemmelsene her samordnes med parkeringsbestemmelsene i resten av kommunen. Formuleringen med henvisning til reguleringsplan for Sørlandsparken gir grunnlag for misforståelse og foreslås presisert. Det følger av planprogrammet pkt 6.2 at det skal utredes å øke kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor i mellomsonen og ytre sone. Ytre sone omfatter også Sørlandsparken. Konklusjonene i saken om endringer av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for kontor vil bli lagt til grunn dersom parkeringsbestemmelsene i Sørlandsparken skal endres.

Velforeninger og bydelsrådet i Randesund m.fl. er særlig opptatt av trafikale konsekvenser av å doble antall parkeringsplasser i Korsvikfjorden og på Støodden. De uttaler at det trengs ny, uhildet utredning av trafikken som følge av å øke parkeringsnormen. Foreningene har foreslått tiltak som kan gi bedre vilkår for gående og syklende, tiltak som må gjennomføres før en øker antall parkeringsplasser. Tiltakene er i hovedsak knyttet til trafikksikkerhetstiltak og trafikkapasitet langs Dvergsnesveien og Sømsveien. Flere av tiltakene er prioritert i kommunens trafikkikkerhetsplan og inngår som rekkefølgekrav til utbygging på Støodden. Gang- og sykkelvei langs Sømsveien er det mest omfattende tiltaket som ikke er ivaretatt. Innspill til bedre vilkår for gående, syklende og kollektivreisende til næringssonene på Andøya og i Korsvikfjorden jf. formannskapets vedtak 11.februar 2015, blir vurdert og eventuelt stilt som krav til avbøtende tiltak i tilknytning endring av kommuneplanens

parkeringsbestemmelser med tilhørende konsekvensutredning. Fastsetting og gjennomføring av de konkrete tiltakene behandles i konkrete plan- og byggesaker, i trafikkikkerhetsplanen og i arbeidet med bymiljøavtale.

Fylkesmannen og fylkeskommunen ved SAM-utvalget anbefaler kommunen å utsette planarbeidet til kommende rullering av kommuneplanen. Det henvises til målet om nullvekst i personbiltrafikken, behov for helhetlig vurdering av parkeringsbestemmelsene og arealbruk, og pågående arbeid med en Bymiljøavtale. Fylkesmannens miljøvernnavdeling stiller spørsmål ved om Kristansandsregionen, i lys av utfordringene med å unngå trafikkøkning som følge av nye veiprosjekt, kan tillate seg å legge til rette for mer parkeringsareal enn det som det allerede er åpnet for. Miljøvernnavdelingen mener tvert imot at det må legges strengere restriksjoner på parkering og bilbruk.

Fylkeskommunen forutsetter at eventuelle endrete parkeringsbestemmelser vil bidra til å nå 0-vekstmålet i personbiltrafikken, og varsler at det vurderes å reise innsigelse til et planforslag som legger til rette for økt personbiltrafikk. I tillegg til kommunens alternativer bør følgende utredes:

- En parkeringsdekning mindre enn 1 for næring – kontor i en sone langs metrotraseene og øvrige hovedakser for kollektivtilbud med høy frekvens på 500m og i sentrumssonen. F.eks 0,5 parkeringsplasser pr 100m² bruksareal kontor.
- Utvide avgrensingen av sentrumssonen mot Baneheia slik at Baneheia blir nordvestlig avgrensing.
- Siden parkeringsdekningen er 1 pr 100m² bruksareal for kontor i hele kommunen, bør det også utredes et mer gradert system fra 0-1 parkeringsplass.

Indikatorene som legges til grunn for kommende Bymiljøavtale forutsettes lagt til grunn for revisjon av kommunens parkeringsbestemmelser. Indikatorene for areal og parkering i bymiljøavtalene er gjengitt i denne saksfremstillingen.

Rådmannen er enig med fylkesmannen og fylkeskommunen i behovet for å samordne kommuneplanens parkeringsbestemmelser med arealpolitikken og arbeidet med helhetlig bymiljøavtale. Rådmannen har tidligere uttrykt at endring av kommuneplanens bestemmelser ideelt sett burde vært behandlet ved ordinær kommuneplanrevisjon. Med henvisning til tidligere vedtak i formannskapet anbefaler rådmannen at planprosessen videreføres.

Utgangspunktet for kommuneplanendringen er å avklare muligheten for å øke antall parkeringsplasser for kontor i mellomsonen, ytre sone og i egne parkeringssoner på Andøya og i Korsvikfjorden og utrede hvilke konsekvenser en slik økning vil ha, blant annet for trafikkutviklingen. Eventuell reduksjon i parkeringsdekningen eller endring av parkeringssonene, slik fylkeskommunen anbefaler, bør sees i et bredere perspektiv og sees i sammenheng forberedelser til søknad om bymiljøavtale og revisjon av kommuneplanen. Rådmannen frarår derfor utvidelse av innholdet i planprogrammet.

Kravet fra velforeninger m.fl i Randesund om uhildet utredning av å øke antall parkeringsplasser i Korsvikfjorden er ivaretatt i kapittel 7 konsekvensvurdering pkt 2.

Rådmannen anbefaler mindre justering av planprogrammet slik:

1. For å oppklare misforståelser av teksten i planprogrammet punkt 1-Bakgrunn, foreslår rådmannen at det legges inn en merknad angående henvisningen til reguleringsplan for Sørlandsparken slik: *«Dette innebærer at spørsmålet om endring av bestemmelsene for parkering-kontor i reguleringsplanene for Sørlandsparken eventuelt tas opp etter at den pågående saken om endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor er avsluttet.»*
2. Framdrift justeres slik at de konkrete datoene for 1.gangsbehandling av planforslaget tas ut og endres til høst/vinter 2015/16.

Forslag til vedtak

Bystyret fastsetter planprogram for endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring kontor datert 16.mars 2015 med endringer som framkommer i saksfremstillingen. Revidert planprogram dateres bystyrets vedtaksdato.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

1. Planprogram for endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring kontor datert 16.mars 2015.
2. Oppsummering av innspill med administrasjonens merknader.

Bakgrunn for saken

Formannskapet vedtok i møte 22.april 2015 å melde oppstart av endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor og høring av planprogram for planendringen.

Planprogrammets innhold

Forslag til planprogrammet datert 16.mars 2015 følger som trykt vedlegg til saken. Sentrale punkt i planprogrammet gjengis her.

Formålet med planarbeidet, jf. planprogramforslag kap 3

Formålet med planarbeidet er å fastsette kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring – kontor, for bil og sykkel. Det skal avklares om det skal innføres egne parkeringsbestemmelser for nullutslippsbiler, og om det skal kreves ladestasjoner for elbiler samt mobilitetsplan.

Langsiktige mål – effektmål

Kristiansand er attraktiv for bedrifter, befolkning og besøkende

- Parkeringspolitikken er tilpasset næringslivets behov. Arbeidstakernes mulighet for å komme seg til og fra jobb er ivaretatt.

Kristiansand har en klimavennlig bystruktur

- Parkeringspolitikken bidrar til å nå målene om sentral lokalisering av arbeidsplasser med mange ansatte og 0-vekst i personbiltrafikken ved at veksten i persontransporten tas ved bruk av kollektivtrafikk, sykkel og til fots.

Konsekvensvurdering jf. planprogramforslag kap 7

Forslag til reviderte bestemmelser vil bli vurdert opp mot dagens kommuneplanbestemmelser for næring, kontor. Dette vil bli belyst ved at det gjennomføres:

1. Beregning av mulig økning i antall parkeringsplasser for kontor i sentrale næringsområder som følge av endra kommuneplanbestemmelser.
2. Utredning om samspill mellom parkeringsbestemmelser, arealpolitikk og trafikkutvikling, herunder trafikkgenerering, transportfordeling og konsekvenser for kollektivtrafikken, som følge av å:
 - a. opprette egne parkeringssoner for Andøya og Korsvikfjorden hvor det åpnes for henholdsvis 1,5 eller 2 parkeringsplasser for kontor pr 100 m² BRA
 - b. øke maksimum parkeringsdekning i mellomsonen og ytre sone til 2 parkeringsplasser for kontor pr 100 m² BRA
 - c. unnta nullutslippsbiler fra maksimumskravet for parkering
3. Drøfting av parkeringsbestemmelsene for næring, kontor i lys av næringslivets behov.
4. Drøfting av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for kontor og andre virkemiddel som kan være aktuelle for å oppnå 0-vekst i personbiltrafikken og som er relevante i arbeidet med helhetlige bymiljøavtaler.
5. Beregning av økt arealbruk ved krav om minimum to sykkelparkingsplasser i alle soner, og der sykkelparkering skal være overbygd
6. Drøfting/vurdering av krav om tilrettelegging for lading av elbil og mobilitetsplan.

Innbyggermedvirkning kap 8.3

Ved melding om oppstart av planarbeidet og høring av planprogrammet vil offentlige og private parter bli utfordret på å gi innspill på gjeldende parkeringsbestemmelser for næring, kontor. De vil også bli bedt om innspill på tiltak som kan bedre vilkårene for gående, syklende og kollektivreisende til næringsssonene på Andøya og i Korsvikfjorden.

I høringsperioden vil det bli avhold møter representanter fra næringsliv og interesseorganisasjoner.

Framdrift jf. planprogramforslag kap 8.4

Sluttbehandling våre 2016.

Dagens situasjon

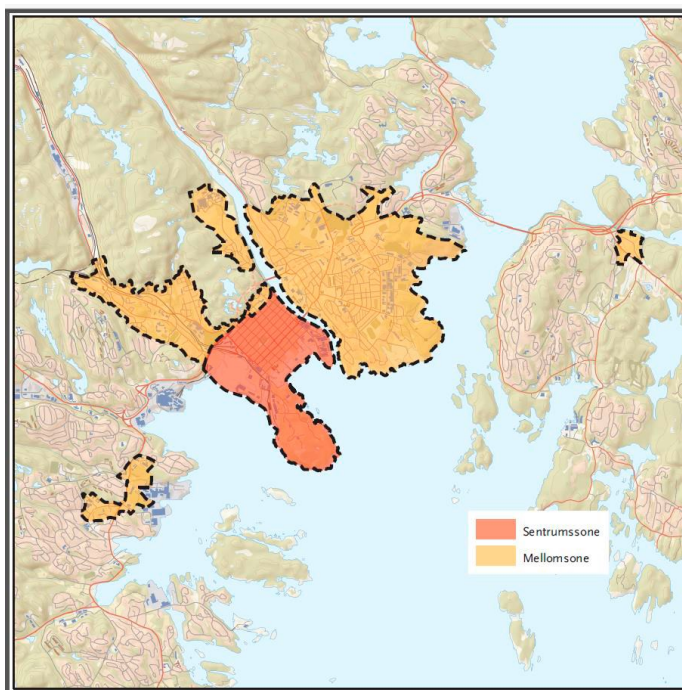
Gjeldende parkeringspolitikk for næring, kontor

Kommunens parkeringspolitikk ble endret som en del av kommuneplanen 2011-2022. Tidligere var politikken forankret i vedtekter til plan- og bygningsloven (1985) § 69. Hjemmelen til å utarbeide vedtekter opphørte i plan- og bygningsloven av 2008. Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for sone sentrum, Kvadraturen, tilsvarer parkeringsnormen i vedtektene. Ytre sone i vedtektene ble delt i 2, dvs. mellomsonen og ytre sone. Antall parkeringsplasser til kontorbygg i disse sonene ble halvert og sidestilt med Kvadraturen. Bakgrunnen for revisjon av kommunens parkeringspolitikk for kontor var utfordringen knyttet til svekkelse av Kvadraturen og målsettingen om å øke antall arbeidsplasser her, samt målsettingen om redusert biltrafikk i samsvar med daværende rikspolitiske retningslinjer om samordna areal- og transportplanlegging.

Kommunens parkeringspolitikk er hjemlet i kommuneplanens bestemmelser § 11 fastsatt i medhold av plan- og bygningsloven § 11-9 nr 5. Parkeringsbestemmelsene er inndelt i 3 parkeringssoner.

- Sone Sentrum omfatter Kvadraturen, Vestrehavn, Odderøya
- Mellomsonen omfatter Grim, Eg, Gimle, Lund og senterområdene i Vågsbygd og Rona
- Ytre sone omfatter resten av kommunen

Parkeringsbestemmelsene for kontor er lik i alle soner og satt til maks 1 parkeringsplass pr. 100 m² bruksareal (BRA) på egen tomt eller fellesareal på flere tomter. I tillegg er det krav til 1,5 sykkelparkeringsplass 100 m² BRA i sentrum og 1 sykkelparkeringsplass 100 m² BRA i mellomsonen og ytre sone.



Rangordning mellom plannivå

Av kommuneplanbestemmelsene § 1, pkt. 4 og 5 framgår det at vedtatte reguleringsplaner og bebyggelsesplaner fortsatt skal gjelde og går foran kommuneplanen ved eventuell motstrid. Når det ikke foreligger motstrid, supplerer kommuneplanens arealdel planer som ikke omhandler vedkommende tema, herunder parkering.

Reguleringsplaner med parkeringsbestemmelser som gjelder foran kommuneplanen

Eksempel på reguleringsplaner for nærings- og forretningsområder, med bestemmelser som gjelder foran kommuneplanen, er Sørlandsparken, deler av Korsvikfjorden, Rige og Hanneviga. Disse bestemmelsene er fastsatt i medhold til tidligere vedtekt etter PBL (1985) § 69, og åpner for flere parkeringsplasser enn kommuneplanbestemmelsene. Parkeringskravet her er 2 pr. 100 m² kontor og 1 pr. 100 m² industri lager. Sørlandsparken har krav om 3 parkeringsplasser pr 100 m² handel, i Avenyen er hjemmelen 3,5 plasser. På Rige er det krav om minimum 1 parkeringsplass 20m², dvs. 5 parkeringsplasser pr. 100m², handel/forretning.

Eldre reguleringsplaner der kommuneplanbestemmelsene gjelder

Eksempel på reguleringsplaner uten parkeringsbestemmelser, der kommuneplanens bestemmelser gjelder, er Falconbrige, (i dag Glencore) og eldre planer på Andøya og

Korsvikfjorden, Dalane/Langemyr. Bestemmelsene kommer først til anvendelse ved utbygging eller omregulering. Eksisterende parkering til eksisterende byggetiltak kan ikke fjernes uten gjennom avtale.

Parkeringsbestemmelser for kontor i nabokommunene

Kommuneplanbestemmelsene i nabokommunene er ikke sonedelt. Generelle trekk er at det i nabokommunene er minimumskrav, og parkeringskravet for kontor er høyere enn i Kristiansand

- Lillesand - 2 parkeringsplass for bil pr 100m² BRA, minimumskrav.
- Søgne 1 parkeringsplass for bil pr 20m² netto kontorflate, minimumskrav.
- Songdalen - minimum 2 pr. 100 m² BRA næringsbebyggelse, skiller ikke mellom kontor og annen næring, minimumskrav.
- Vennesla har ikke kommuneplanbestemmelser for parkering til kontor. Det er få «rene» kontorbygg i kommunen, men praksisen er at det normalt kreves likt antall som bestemmelser for forretning. Det vil si 1 per 50 kvm gulvflate.
- Iveland har ikke kommuneplanbestemmelser for parkering til kontor.
- Birkenes har ikke kommuneplanbestemmelser for parkering til kontor

Parkeringsbestemmelser for kontor i Stavanger, Trondheim og Drammen

Parkeringsbestemmelsene i Kristiansand og øvrige bykommuner er ikke direkte sammenlignbare. Både Stavanger og Trondheim og Drammen har differensierte bestemmelser for næring i ulike soner. Parkeringsbestemmelser i de andre byene er strengere enn i Kristiansand når det gjelder sentrumsområdene, men noe mer liberale utenfor sentrum. I Stavanger og Trondheim får besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter som vil etablere seg utenfor områder med god kollektivdekning eller tilgang for gående får parkeringskrav tilhørende en strengere parkeringssone.

Kommuneplanen for Stavanger ble vedtatt 15. juni 2015. For kontor følger soneinndelingen byutviklingsstrategien om konsentrasjon av byveksten i de kollektivbetjente områdene.

- Sone 1 (områder med høy arealutnyttelse) har maks 0,9 P-plasser per 100m². I sentrum praktiserer kommunen frikjøp av plasser.
- I sone 2 (øvrige influensområder for bystrukturerende kollektivakser) har faktor 1,2.
- I sone 3 er det krav om minimumsfaktor 1,0, men samtidig er det knyttet bestemmelse til at besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal følge kravene i sone 2 dvs. maks. 1,2 plasser per 100 m² BRA (bruksareal).

Kommuneplanen for Trondheim fra 2013 har sterke føringer for lokalisering av rett virksomhet på rett sted. Kontor i midtbyen har maks faktor 0,25 p-plasser per 100m² BRA, indre sone maks 0,5 og midtre sone maks 1,0. Ytre sone har en maks faktor på 2,0, men planen har bestemmelser om at arbeids- og/eller besøksintensive virksomheter skal lokaliseres i områder med god tilgjengelighet for fotgjengere og god kollektivdekning, fortrinnsvis innenfor arealformålet sentrumsformål. Kontor kan også lokaliseres i områder med god kollektivtilgjengelighet, definert som midtre sone for parkeringsdekning.

Kommuneplanen i Drammen har i dag bestemmelser knyttet til parkeringsnorm fra 2002. Sentrumssonen har maks 0,8 p-plass pr.100m² BRA, indre sone maks 1,2 og ytre sone 1,5.

Indikatorer for areal og parkering for oppfølging av helhetlige bymiljøavtaler

Formannskapet behandlet forslag til indikatorer for arealbruk og parkering for oppfølging av bymiljøavtaler i møte 22.04.2015. Vegdirektoratet har i notat til Samferdselsdepartementet datert, 23.6.2015 gitt sin oppsummering av høringsvar, og endelig anbefaling til indikatorer for areal og parkering for oppfølging av helhetlige bymiljøavtaler.

Vegdirektoratet anbefaler følgende felles indikatorer for oppfølging av innsatsområdene arealbruk og parkering i bymiljøavtalene:

Areal

1. Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.

- Presisering: Nye boligers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for bymiljøavtalen.
2. Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.
 - Presisering: Nye besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for bymiljøavtalen.

Parkering

1. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).
 - Presisering: data basert på spørsmål i den nasjonale reisevaneundersøkelsen.
2. I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.
 - Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer.
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising.
3. Kvalitative beskrivelser av betingelser og endringer.
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk. Eksempler:
 - Endring i kommuneplanens bestemmelser
 - Demografiske forhold (befolkningssammensetning)
 - Boligsoneparkering
 - Parkeringsavgift
 - Sambruks-parkeringsplasser (arbeidsplass/handel)
 - Reservasjon av p-plasser til bildelingsbiler eller elbiler

Tidligere saksgang

Byutviklingsstyret vedtok slik oversendelsesforslag under eventuelt i møte 5.juni 2014:

Byutviklingsstyret ber administrasjonen vurdere å fremme en sak om revisjon av kommuneplanens bestemmelser som går på parkeringsdekning i henhold til nærings og kontorformål i kommunen.

Byutviklingsstyret behandlet sak knyttet til svar på oversendelsesforslaget. 21.08.2014 og fattet slikt vedtak (7/2)

*Byutviklingsstyret ber om at det fremmes en sak om bestemmelsene for parkeringsdekning i kommunen så raskt som mulig.
Evaluering av nåværende bestemmelser innarbeides i planen.*

Formannskapet behandlet sak *Endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring og forretning – høringssak* i møte 11.februar 2015 og fattet slikt vedtak.

Formannskapet vedtar å sende forslag til reviderte kommuneplanbestemmelse § 11 om parkering, datert 21.01.2015 på høring og offentlig ettersyn med følgende tillegg: (12/1)

1. *For Næring kontor høres tillatelse på inntil 2 parkeringsplasser pr 100 m² bruksareal i mellomsonen, ytre sone og i ny sone 4. (7/6)*

2. *Det høres at det ikke settes begrensninger i antall parkeringsplasser for nullutslippsbiler. (7/6)*
3. *Maksimumskravet for bilparkering for forretning i mellomsonen og ytre sone opprettholdes 3-5 plasser pr 100 m² bruksareal. (7/6)*
4. *Det bes også om innspill på dagens parkeringsbestemmelser knyttet til næring. (Enst.)*
5. *Det bes spesielt om innspill til tiltak som kan gi bedre vilkår for gående, syklende og kollektivreisende til de to nye definerte næringssonene Andøya og Korsvikfjorden. (Enst.)*
6. *Bestemmelsene om sykkelparkering justeres slik at det blir krav om minimum to sykkelparkeringsplasser i alle soner, og der sykkelparkering skal være overbygd. (10/3)*

Formannskapetssaken 11.februar ble fremmet som en *mindre endring* av kommuneplanens parkeringsbestemmelser. Det ble i ettertid avklart at saken ikke kunne behandles som *mindre endring*, men at endringen måtte behandles som ordinær planendring.

Formannskapet behandlet sak - *Kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor – oppstart av planarbeid og høring av planprogram* i møte 22.april 2015 og fattet slikt vedtak:

I samsvar med plan- og bygningslovens (Pbl) § 11-13 meldes det oppstart av endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor. Planprogram datert 16. mars 2015 legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring til offentlige myndigheter, næringsorganisasjoner og interesseorganisasjoner. (Enst.)

Medvirkning

Det ble gjennomført drøftinger i regionalt planforum 12.februar. 2015, dvs. mellom de to behandlingene i formannskapet.

Høringsuttalelser

Melding om oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 30.april og 1.mai med frist 15.juni 2015. Det kom inn 19 merknader. Disse er oppsummert og kommentert i vedlegg. Hovedproblemstillingene i innkomne merknader er:

Næringsforeningen i Kristiansandsregionen og GCE – Node er positive til endring av parkeringsbestemmelsene og ønsker rask framdrift i saken. Sørlandsparken næringsforening AS og GCE-Node mener det er viktig at parkeringsbestemmelsene i Sørlandsparken samordnes med parkeringsbestemmelsene i resten av kommunen.

Fylkeskommunens hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø har i møte 24.06.2015 fattet slik enstemmige vedtak:

1. For å få en helhetlig vurdering av parkeringsbestemmelsene og arealbruk, i tråd med pågående arbeid med en Bymiljøavtale, anbefales kommunen å utsette planarbeidet til kommende rullering av kommuneplanen.
2. Fylkeskommunen vektlegger at framtidige parkeringsbestemmelser vil bidra til å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken samt økt bruk av sykkel, gange og kollektivtrafikk.
3. Velger kommunen å ikke følge fylkeskommunens anbefaling, vises til innspill og merknader som framkommer i saksframlegget.

I saksframlegget framgår det at fylkeskommunen vurderer å reise innsigelse til et planforslag som vil legge til rette for økt personbiltrafikk. I tillegg til kommunens alternativer bør følgende utredes:

- En parkeringsdekning mindre enn 1 for næring – kontor i en sone langs metrotrasene og øvrige hovedakser for kollektivtilbud med høy frekvens på 500m og i sentrumssonen. F.eks 0,5 parkeringsplasser pr 100m² bruksareal kontor.

- Utvide avgrensingen av sentrumssonen mot Baneheia slik at Baneheia blir nordvestlig avgrensing.
- Siden parkeringsdekningen er 1 pr 100m2 bruksareal for kontor i hele kommunen bør det også utredes et mer gradert system fra 0-1 parkeringsplass

Indikatorene som legges til grunn for kommende Bymiljøavtale forutsettes også lagt til grunn for revisjon av kommunens parkeringsbestemmelser.

Også fylkesmannens miljøvernavdeling anbefaler kommunen å utsette planarbeidet til kommende rullering av kommuneplanen. Det henvises til målet om nullvekst i personbiltrafikken, behov for helhetlig vurdering av parkeringsbestemmelsene og arealbruk og pågående arbeid med en Bymiljøavtale. Miljøvernavdelingen stiller spørsmål ved om Kristansandsregionen, i lys av utfordringene med å unngå trafikkøkning som følge av nye veiprojekt, kan tillate seg å legge til rette for mer parkeringsareal enn det som allerede er åpnet for. Miljøvernavdelingen mener tvert imot at det må legges strengere restriksjoner på parkering og bilbruk. Det vises også til at miljøvernavdelingen lot være å fremme innsigelse til reguleringsplanen på Stødden, under forutsetning av at man begrenset parkeringsarealene.

Vennesla kommune tar planprogrammet til orientering.

Randesund bydelsråd, 9 velforeninger i Randesund samt borettslag og privatpersoner er i hovedsak kritiske til økte antall parkeringsplasser og ber om en ny uhildet utredning der en ser på sammenhengen mellom parkeringsplasser og trafikk og dimensjonering av vegsystemet. Flere er kritisk til å unnta elbiler fra parkeringsnormen fordi elbiler er trafikkskapende og medfører de samme trafiksikkerhetsproblemene som andre biler.

Strømme vel er kritisk til håndteringen og kapasitetsproblemene i Ronakrysset og etterlyser konsekvensutredning. Problemene i Ronakrysset gir også økt trafikkbelastning på Sømsveien.

I samsvar med planprogrammet og formannskapetets vedtak ved behandling av sak om endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelse 11.februar 2015, ble det spesielt bedt om innspill til tiltak som kan gi bedre vilkår for gående, syklende og kollektivreisende til næringsssonene på Andøya og i Korsvikfjorden. De foreslåtte tiltakene kommer fra foreningene i Randesund og er i hovedsak knyttet til trafiksikkerhet som følge av økning i antall parkeringsplasser, flere med henvisning til Støddensaken. Foreningene mener tiltakene må på plass før det kan tillates flere parkeringsplasser.

Innspillene gjelder:

- gang- og sykkelveg langs hele Sømsveien. Dette vil både tilrettelegge for at folk kan sykle til Korsviksfjorden næringsområde og samtidig bedre trafiksikkerheten for skolebarn, gående og syklende trygge overganger til skolene. De krappe svingene mellom Kjelleviktoppen og Fuglevikstranda og mellom Sømshia (ved Sømsstranda) og Randesundheimen er særlig utsatt.
- utbedring av kryssene Sømsveien/Dvergsnesveien, Sømsveien/Torsvikkleiva og adkomst tilstøtende veier til Sømsveien og Dvergsnesveien
- under-/ overganger:
 - til skolene
 - mellom skolene og Sukkevann idrettsanlegg
 - Sømsstranda
 - busstopp langs både Sømsveien og Dvergsnesveien,
- rundkjøring ved Støddenområdet (som ble tatt ut av reguleringsplanen)
- miljø/støydempende vegger for skjerming av boligene langs Dvergsnesveien fra krysset Sømsveien/Dvergsnesveien og frem til ICA butikken ved Dvergsnes skole.
- utbedring av bro over Søylekilen

Det er også kommet merknader til utnyttelsesgraden ved Stødden

Strømme vel har gitt innspill på at endring i parkeringsnormen vil føre til forurensende utfyllinger i Korsvikfjorden. Her har generasjoner gått fra Strømme til Korsvikfjorden for å fiske, bade og hygge seg. Konsekvensene for denne form for utbygging er ikke tilfredsstillende utført og forventes gjort.

VURDERING

Høringsuttalelsene omhandler både merknader til planprogrammet og innspill til planarbeidet. Det er også kommet innspill til konkrete tiltak for å bedre forholdene for gående og syklende ved økt parkeringsdekning i Korsvikfjorden/ innspill til trafiksikkerhetstiltak som må være på plass før parkeringsplassene. Flere av tiltakene ligger som rekkefølgekrav i reguleringsplanen for Stødden. Dette gjelder:

- ny kryssløsning for krysset mellom Sømsveien/Dvergsnesveien
- ny rundkjøring ved kryss Høvågveien/Dvergsnesveien med planfri gang/sykkelveg med busslommer
- tiltak for å bedre kapasiteten på veisystemet ved Rona og Håneskrysset
- trafiksikkerhetstiltak og trafikkdempende tiltak på Sømsveien. Tiltakene skal sikre lavt hastighetsnivå (40 km/t) og redusert fremkommelighet for privatbiler slik at Rona-Dvergsnesveien blir det foretrukne alternativet for privatbilister. Aktuelle tiltak kan være: Fartshumper, Opphøyde gangfelt/fotgjengerkryssinger blant annet ved friområdene, Utvidet skulder eller fortau på delstrekninger, Innsnevring av kjørebanelen på delstrekninger, Busstopp i vegbanen, Skilting og trafikklys. Fremkommelighet for kollektivtrafikk, sykkel og gange vektlegges ved valg av trafikkdempende tiltak.
- støyredukerende tiltak

I trafiksikkerhetsplanen inngår undergang FV401, Høvågveien: Dvergsnesveien og 40km/t, fartsdempere, belysning av krysningspunkter Fv3, Sømsveien: Torsvikveien-Salbustadveien. Gjennomføring av prosjektene forutsetter finansiering fra Bymiljøavtalen, i fylkesvegplanen eller i utbyggingsavtaler.

Det er ikke kommet tilsvarende innspill til næringssonene på Andøya eller innspill for å bedre forholdene for kollektivreisende til næringssonene på Andøya og i Korsvikfjorden. Det ligger imidlertid også trafiksikkerhetstiltak som rekkefølgekrav til reguleringsplaner i Andøya industriområde og i trafiksikkerhetsplanen.

I denne saken vurderes merknader som vil ha innvirkning på utforming av planprogrammet. Innspill som gjelder utforming av planforslaget vurderes i videre arbeid i kommuneplanendringen og konsekvensvurderingen.

Framdrift i planarbeidet:

Både fylkesmannen og fylkeskommunen uttaler at vurdering av kommuneplanens parkeringspolitikk bør utsettes til kommuneplanrevisjonen og sees i sammenheng med arbeidet med bymiljøavtale. Rådmannen har tidligere uttrykt at endring av kommuneplanens bestemmelser ideelt sett burde vært behandlet ved ordinær kommuneplanrevisjon. Med henvisning til tidligere vedtak i formannskapet anbefaler rådmannen at planprosessen videreføres. Konsekvensutredningen vil bli utført innenfor rammeavtale for transportplanleggingstjenester inngått mellom Kristiansand kommune, teknisk sektor og Rambøll Norge. Konsekvensutredningen ferdigstilles i oktober/november. I planprogrammet punkt 8.4 Framdrift er det angitt eksakt dato for 1.gangsbehandling av kommuneplanendringen. Det foreslås at de konkrete datoene tas ut og erstattes med høst/vinter 2015/16. Tidspunkt for sluttbehandling i bystyret vår 2016 ligger fast.

Omfang av planarbeidet

GCE Node og Sørlandsparken mener at parkeringsbestemmelsene for Sørlandsparken bør behandles samtidig med øvrige deler av kommunen. Omtalen av Sørlandsparken på side 3 i planprogrammet er en henvisning til og sitat fra saken om reguleringsendring i Sørlandsparken. Der framgår det at spørsmålet om endring av parkeringsbestemmelsene i

Sørlandsparken skal sees i sammenheng med eventuell revisjon av kommuneplanen (dvs det pågående arbeidet med revisjon av kommuneplanens parkeringsbestemmelser). Formuleringen kan misforstås og bør presiseres. Det følger av planprogrammet pkt 6.2 at det skal utredes å øke kommuneplanens parkeringsbestemmelser for næring, kontor i mellomsonen og ytre sone. Ytre sone omfatter også Sørlandsparken. Konklusjonene i saken om endringer av kommuneplanens parkeringsbestemmelser for kontor vil bli lagt til grunn dersom parkeringsbestemmelsene i Sørlandsparken skal endres.

Fylkeskommunen foreslår at det i tillegg til kommunens alternativer bør følgende utredes:

- En parkeringsdekning mindre enn 1 for næring – kontor i en sone langs metrotrasene og øvrige hovedakser for kollektivtilbud med høy frekvens på 500m og i sentrumssonen. F.eks 0,5 parkeringsplasser pr 100m² bruksareal kontor.
- Utvide avgrensingen av sentrumssonen mot Baneheia slik at Baneheia blir nordvestlig avgrensing.
- Siden parkeringsdekningen er 1 pr 100m² bruksareal for kontor i hele kommunen bør det også utredes et mer gradert system fra 0-1 parkeringsplass

Indikatorene som legges til grunn for kommende Bymiljøavtale forutsettes også lagt til grunn for revisjon av kommunens parkeringsbestemmelser.

Oversendelsesforslaget framsatt i byutviklingsstyret og tidligere vedtak i formannskapet gjelder en økning av antall parkeringsplasser. Fylkeskommunens forslag gjelder en reduksjon i antall parkeringsplasser og endret soneinndeling. Eventuell reduksjon i parkeringsdekningen eller endring av parkeringssonene bør sees i et bredere perspektiv og sees i sammenheng forberedelser til søknad om bymiljøavtale og revisjon av kommuneplanen. Det foreslås derfor ikke å endre planprogrammet.

Kravet fra velforeninger m.fl i Randesund om uhildet utredning av å øke antall parkeringsplasser i Korsvikfjorden er ivaretatt i kapitel 7 konsekvensvurdering pkt 2.

De konkrete innspill til bedre vilkår for gående, syklende og kollektivreisende til næringssonene på Andøya og i Korsvikfjorden jf. formannskapetets vedtak 11.februar 2015, vurderes som avbøtende tiltak i tilknytning endring av kommuneplanens parkeringsbestemmelser med tilhørende konsekvensutredningen. Fastsetting og gjennomføring av de konkrete tiltakene behandles i konkrete plan- og byggesaker, i trafiksikkerhetsplanen og i arbeidet med bymiljøavtale.

Marit Eik
Planlegger

Punkt 89/15: Kommunereformen - retningsvalg

Bilag

Vedtak KOMMUN, 01092015, Sak 57/15, Kommunereformen - retningsvalg for Kristiansand

Vedtak BYSTYR, 16092015, Sak 121/15, Kommunereformen - retningsvalg for Kristiansand

Utredningsrapport Fremtidig kommunestruktur i Kristiansandsregionen.pdf

Vedlegg 1 Historisk utvikling av kommunesammenslutninger på Agder.pdf

Vedlegg 2 Oversikt over interkommunalt samarbeid.pdf

Vedlegg 3 Oversikt over demokratisk praksis i kommunene i Knutepunkt Sørlandet.pdf

Vedlegg 4 Erfaringer med kommunedemokrati i de største byene i Norge.pdf

Vedlegg 6 Økonomiske konsekvenser av kommunesammenslutning.pdf

Vedlegg 7 180615 SWOT alle modeller.pdf

Vedlegg 8 Konsekvenser for ansatte.pdf

Vedlegg 9 Konsekvenser for andre aktører og institusjoner.pdf

Vedlegg 5 Statistikkhefte Knutepunkt Sørlandet 2015.pdf

sak 121-15



Dato 26. juni 2015
Saksnr.: 201405256-23
Saksbehandler Grete Sjøholt

Saksgang
Kommunalutvalget
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
01.09.2015
02.09.2015
16.09.2015

Kommunereformen – retningsvalg for Kristiansand

Sammendrag

Etter vedtak i by- og kommunestyrene i alle de syv kommunene i Knutepunkt Sørlandet er det gjennomført en felles utredningsprosess om ny kommunestruktur for regionen. Rapporten «Framtidig kommunestruktur i Kristiansandsregionen» ble ferdig før sommeren. Det legges nå opp til en prosess der samtlige by- og kommunestyre behandler rapporten i løpet av september. De enkelte kommuner må da vurdere om en ønsker å vedta oppstart av videre forhandlingsprosess. I så fall må det nedsettes lokale forhandlingsvalg. Det er lagt opp til at disse utvalgene velges av nyvalgt bystyre.

Utredningsgruppen gir ikke noen klar anbefaling av hvilke modeller som er best, men konkluderer med følgende:

«Utredningsgruppen konkluderer med at alternativet «Alle 7 kommunene» bør vurderes først i den videre prosessen med kommunereformen i Kristiansandsregionen. Dermed kan en få avklart om dette alternativet er politisk realiserbart før en eventuelt vurderer andre alternativer. En slik kommune vil kunne ha størst utviklingskraft, størst potensial for helhetlig samfunnsutvikling og spille en betydelig regional- og nasjonal rolle. Samtidig vil denne modellen medføre de største endringene og gi store omstillingskostnader.»

Rådmannen støtter utredningsgruppens konklusjon om å avklare grunnlaget for en modell med alle syv knutepunktkommunene. Dette forsvares både ut fra et regionalt perspektiv, og at denne modellen på lang sikt sikrer innbyggerne på Agder best samfunnsutvikling og tjenestetilbud. Modell Alle 7 er etter rådmannens vurdering den modellen som klart har størst potensiale og utviklingskraft. Det er mange muligheter, men også utfordringer knyttet til modellen. Det er derfor nødvendig at dette alternativet avklares tidlig, også av hensyn til alle en slik løsning vil kunne være retningsgivende for andre parallelle prosesser lokalt.

Rådmannen ser en rekke fordeler ved en stor regionkommune. Dette gjelder felles planlegging, næringsetablering, infrastruktur og et fremtidsrettet tjenestetilbud innen et felles bo- og arbeidsmarked. Gjennom en slik modell kan Kristiansandsregionen få en mye sterkere rolle i å løfte landsdelen. Kristiansandsregionen konkurrerer med andre regioner for å få til verdiskaping og være attraktiv for nytt næringsliv og attraktiv arbeidskraft. Som en av storbyene vil kommunen fortsatt få adgang til nasjonale arenaer som gjør det mulige å bidra til en fremtidig tjenesteutvikling både for innbyggerne i en ny storkommune og befolkningen på Agder. Ved å bygge videre på langvarig godt samarbeid, innenfor en ny demokratisk forvaltningsarena, vil utviklingsmulighetene bli betydelig større.

Rådmannen er opptatt av å ivareta både de oppgavene vi har på en bedre måte, og nye oppgaver og utfordringer fremover. Både Kristiansand og samarbeidskommunene leverer gode tjenester i dag, men vi har store felles utfordringer med å øke utdanningsnivået, andelen yrkesaktive, rekruttere og beholde attraktiv arbeidskraft, arbeide forebyggende og satse på innovasjon i offentlig og privat sektor. Modellen med alle syv kommunene har størst potensiale for å kunne møte nødvendige omstillingsbehov.

En særlig utfordring knyttes til demokratisk utvikling, lokaldemokratiets vilkår, dialog med innbyggerne og en mulig fare for sentralisering av makt, og større administrativ makt på bekostning av politisk makt. Disse dimensjonene er viktig å ha med seg i forhold til en stor kommune, og en må finne modeller som løser dette på en god måte. Mulighet for å bygge en ny og annerledes kommune er større når så mange går inn. En annen side ved den demokratiske utfordringen er at denne modellen vil gi mer politisk makt og myndighet over tjenestetilbudet. Interkommunalt samarbeid på dette feltet vil bli svært minimalt.

Innovasjon vil være viktig i fremtidig tjenestetilbud. Samvirke med krevende brukere gir kvalitet. En ny sterk forvaltningsstruktur vil kunne bygge nye nettverk. I dette ligger også muligheter for å utvikle nye modeller for dialog med brukerne. En slik dialog vil også styrke demokratiet.

En kan ikke utrede seg fram til en felles kommune. Rådmannen mener at kommunereformen må løses gjennom en prosess kombinert med kunnskap og modning, der grunnlaget for avgjørelsen bygger på felles ønske om å bygge en helt ny kommune, forankret i politisk vilje. Dette må være en prosess forankret i lokaldemokratiske prinsipper, og i dialog med innbyggere og ansatte i kommunene. Rådmannen vil sterkt understreke at å etablere en *ny felles regionkommune* vil være en minst like krevende utfordring for Kristiansand som for de øvrige kommunene som vil inngå i dette.

Forslag til vedtak

1. Bystyret legger følgende retningsvalg til grunn for videre arbeid med kommunestrukturreformen:
 - a. Kristiansand går inn i forhandlinger med nabokommunene Lillesand, Birkenes, Vennesla, Iveland, Songdalen og Søgne med siktemål å avklare grunnlaget for en sammenslutning av alle de 7 kommunene til en ny kommune.
 - b. Nytt bystyre nedsetter et politisk forhandlingsutvalg i forbindelse med konstituering av nytt bystyre 14.oktober bestående av ordfører, varaordfører og leder av det største opposisjonspartiet
 - c. Fører ikke forhandlingen om en ny kommune bestående av alle de syv kommunene fram, har forhandlingsutvalget mandat til å forhandle videre med alternative løsninger slik dette er drøftet i innstillingen.
 - d. Innbyggerne informeres om forhandlingsresultatene og gis anledning til å si sin mening i god tid før bystyret tar forhandlingsresultatet opp til endelig behandling senest juni 2016.
2. Bystyret ber rådmannen sørge for at det blir gitt god informasjon til ansatte, innbyggere, media og aktuelle samfunnsaktører i prosessen.
3. Innbyggerhøring skal skje i form av spørreundersøkelse.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:
Utredningsrapport: Fremtidig kommunestruktur i Kristiansandsregionen, med vedlegg 1-9

Bakgrunn for saken

Regjeringen har som kjent gjennom sin tiltredelseserklæring, med støtte fra Stortingets flertall (Innst.300S(2013-2014)9), igangsatt en omfattende prosess med tanke på å gjennomgå dagens kommunestruktur. Regjeringens hensikt med reformen er å få færre og større kommuner som er bedre rustet til å møte dagens og fremtidens utfordringer.

Formannskap og bystyre er gjennom tidligere saker, orienteringer og drøftinger vært informert om både bakgrunn for regjeringens ønske med reformen, nedsatt ekspertutvalgs anbefalinger, Stortingets behandling, samt arbeidet med en lokal prosess i regi av Knutepunkt Sørlandet (Bystyresak 29.10.2014).

Etter vedtak i by- og kommunestyrene i alle de syv kommunene i Knutepunkt Sørlandet er det gjennomført en felles utredningsprosess om ny kommunestruktur for regionen (Bystyresak 26.11.2014). Rapporten «Framtidig kommunestruktur i Kristiansandsregionen» ble ferdig og offentliggjort før sommeren. Styret i Knutepunkt Sørlandet vedtok 25. juni enstemmig å sende rapporten til de sju kommunene for videre oppfølging og behandling. Rapporten er tidligere tilsendt bystyrets medlemmer og ligger også vedlagt saken.

Hverken rådmannsutvalget eller styret i Knutepunkt Sørlandet har tatt stilling til utredningen, men mener dette er et nyttig beslutningsgrunnlag når kommunene nå skal avklare videre arbeid med kommunereformen. Det er opp til de syv kommunene å vurdere innholdet i rapporten som ett av flere elementer i et samlet beslutningsgrunnlag for hva som vil være et godt veivalg for en fremtidsrettet kommunestruktur for Kristiansandsregionen og for egen kommune.

Det legges nå opp til en prosess der samtlige by- og kommunestyre behandler rapporten i løpet av september. De enkelte kommuner må da vurdere om en ønsker å vedta oppstart av videre forhandlingsprosess. I så fall må det nedsettes lokale forhandlingsvalg. Det er lagt opp til at disse utvalgene velges av nyvalgt kommunestyre.

Saken som nå legges frem er viktig for å avklare videre retningsvalg for Kristiansand. I saken foreslår rådmannen hvordan rapporten bør følges opp og hvilke valg Kristiansand kommune bør ta i prosessen for at bystyret kan ta endelig stilling til kommunereformspørsmålet våren 2016. Det er først da bystyret i Kristiansand skal ta endelig stilling til eventuell kommunesammenslutning, med hvem og på hvilke vilkår. Saken sendes også til kommunalutvalget som kommunens arbeidsgiverorgan da en eventuell sammenslåing vil kunne få store konsekvenser for de ansatte. Dette er det redegjort for i rapporten.

Kommunereformprosess

Som del av regjeringens arbeid med ny kommunereform ble det nedsatt et «ekspertutvalg» som har kommet med to delutredninger. Delutredning 1 ([Kriterier for god kommunestruktur](#)) anbefaler følgende:

1. *Kommunen bør ha minst 15 000 -20 000 innbyggere for å sikre en god oppgaveløsning.*
2. *Kommunesektoren bør i større grad nærme seg funksjonelle samfunnsutviklingsområder.*
3. *Staten bør redusere detaljstyringen og ordninger for politisk deltagelse bør videreutvikles for å sikre gode og slagkraftige demokratiske enheter.*

Regjeringen har sluttet seg til ekspertutvalgets anbefaling, men setter ikke krav om kommunestørrelse utfra at avstandsdimensjonen i deler av landet gjør det lite hensiktsmessig å sette en slik grense.

Rammer og opplegg for kommunereformen ble behandlet av Stortinget i mai 2014 som del av kommuneproposisjonen for 2015. I Stortinget var det bred politisk enighet om hovedlinjene i reformen:

- Gode og likeverdige tjenester til innbyggerne
- Helhetlig og samordnet samfunnsutvikling
- Bærekraftig og økonomisk robuste kommuner
- Styrket lokaldemokrati

I etterkant har statsråd Sanner sendt brev til alle landets ordførere der kommunene ble bedt om å delta i prosesser med sikte på å avklare om det er aktuelt å slå seg sammen med nabokommunene. Som hovedregel legger regjeringen opp til at kommunene fatter vedtak innen sommeren 2016. Deretter planlegges det å legge fram en samlet proposisjon for Stortinget om ny kommunestruktur våren 2017. Målet er at sammenslåingene vil iverksettes senest fra 1. januar 2020.

Nye oppgaver til kommunene

Parallelt med at kommunene har blitt bedt om å starte lokale prosesser er det blitt arbeidet med å vurdere hvilke nye oppgaver kommunene kan tildeles. I etterkant av ekspertutvalgets delutredning nr. 2 ([sluttrappporten Kriterier for god kommunestruktur](#)), har Stortinget våren 2015 behandlet Stortingsmelding 14 (2014 -2015) – Kommunereformen – nye oppgaver til større kommuner. Til grunn for de vedtak som ble fattet ligger følgende forutsetninger:

- Generalistkommuneprinsippet ligger som hovedregel fast for kommunesektoren.
- For å unngå ujevn kvalitet på offentlige tjenester som følge av for store ulikheter i kompetanse, inntekter og andre lokale ressurser, skal det utredes en lovhjemmel som avklarer hvordan man gjennom en samarbeidsavtale skal sikre tjenestekvalitet og rettsikkerhet for innbyggerne i tilfeller der en kommune ikke kan ivareta dette ansvaret
- Omfanget av interkommunalt samarbeid må begrenses for å unngå at interkommunalt samarbeid uthuler og forvitrer kommunene
- Ved oppgaveoverføringen forutsettes det at ressursene følger oppgavene som flyttes til kommunene
- Det skal være tre folkevalgte nivåer, og fylkeskommunen inviteres inn i reformen

Konkret er det vedtatt at følgende oppgaver skal overføres til kommunene:

- Ansvar for tannhelsetjenesten
- Tilskudd til frivillighetssentraler
- Tilskudd til etablering i egen bolig mv
- Vigsler og notarialbekreftelser
- Godkjenning av svømmehaller
- Enkelte mindre oppgaver innen klima- og miljøforvaltningen

For følgende oppgaver legges det opp til forsøksordninger/ prøveordninger der større ansvar kan legges til kommuner med tilstrekkelig kapasitet og kompetanse:

- Distriktpsykiatrisk sentre
- Oppgaver innen barnevernet

Rådmannen viser i denne sammenheng til bystyresak om deltagelse i forsøk med ny ansvarsdeling mellom stat og kommune for Barnevernstjenesten i Kristiansandsregionen som legges fram for behandling i bystyret 16.september.

På en rekke andre områder har Stortinget vedtatt at eventuell overføring av oppgaver til kommunene skal vurderes eller utredes nærmere. Dette gjelder bl.a.:

- Større ansvar for rehabiliteringstjenestene som i dag utføres av spesialisthelsetjenesten
- Større grad av samordning innen familievern

- Naturlig balanse mellom statlige og kommunale oppgaver innen arbeidsrettede tiltak og hjelpemidler
- Pleiepenger, hjelpestønad og omsorgslønn
- Finansiering for pasienttransport
- Større finansieringsansvar for skoleskyss
- Oppgaver i tilknytning til plan- og bygningsloven, bl.a. dispensasjonssaker
- Økt selvstyre innenfor skiltpolitikken
- Diverse politioppgaver
- Oppgaver i tilknytning til lov om motorferdsel i utmark og vassdrag mv

Nye oppgaver til større kommuner

Ansvar for videregående opplæring som ekspertutvalgets delutredning 2 vurderte kunne overføres til større kommuner, skal fortsatt ligge på regionalt folkevalgt nivå. Stortingsflertallet viser til gjeldende forsøkslov der regjeringen kan vurdere slike forsøk der det er godtgjort at alle berørte elever blir minst like godt eller bedre ivaretatt enn før.

Ansvar for kollektivtrafikken skal også som hovedregel fortsatt ligge på regionalt nivå, men kan overføres til større kommuner på visse vilkår forutsatt at det inngås et samarbeid/partnerskap med det øvrige fylket/regionen om å sikre et helhetlig tilbud i regionen. Vilklårene er bl.a. at:

- Kommunen må omfatte en felles bolig-, arbeids- og serviceregion (geografisk funksjonelt område) og ha tilstrekkelig markedsgrunnlag til å gi befolkningen et ønsket kollektivtransporttilbud innenfor samfunnsøkonomiske akseptable kostnader
- Ansvar for skoleskyss kan overføres til kommuner som overtar videregående opplæring og kollektivtransport

Andre prosesser og vedtak som berører ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene

Regjeringen har satt i gang en rekke prosesser som berører ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene, som nødvendigvis ikke følger kommunereformens tidsløp. De viktigste oppgavene her er listet opp i utredningen.

Hva som kan komme ut av dette kan f.eks. illustreres med Primærhelsemeldingen som ble lagt fram av regjeringen i vår. I den er det bl.a. lagt opp til at kommunene skal etablere tilbud for øyeblikkelig hjelp innen rus/psykiatri fra 2017. Den legger videre opp til at det i hver kommune skal etableres tverrfaglige ambulante primærhelseteam i samarbeid med spesialisthelsetjenesten. I tillegg er det krav om at alle kommuner skal ha psykolog.

Speilmelding 2030

Kristiansand kommune har også utarbeidet «Speilmelding 2030» (Melding om Kristiansand kommunes kunnskapsgrunnlag for strategisk utvikling av fremtidsrettede tjenester på helse- og omsorgsfeltet). Den viser hvilke utviklingstrekk frem mot 2030 som vil ha særlig stor innvirkning på det kommunale helse- og omsorgsfeltet og hvilke utfordringer dette vil gi kommunen. Denne meldingen er også grunnlag for rådmannens vurdering i saken. De tre viktigste utfordringene primærhelsetjenesten står overfor er:

- Ressurs- og prioriteringsutfordringer knyttet til å sikre helsefremmende og forbyggende arbeid versus å ivareta tyngre behandlingsoppgaver og personellintensive helsetjenester
- Rekruttering, kompetanse og likeverdige tjenester der folk bor
- Finansieringsordninger og økonomiske incitamentter som ikke i tilstrekkelig grad støtter opp om målene for primærhelsetjenesten

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging av 12.juni 2015

I nye nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging som regjeringen sendte ut i sommer, understreker regjeringen at samtidig med at byene og tettstedene vokser, er manglende samordning av transportsystem og bolig-, nærings- og arbeidsplasslokaliseringer en utfordring. For å redusere byspredning, transportbehov og klimautslipp, mener

regjeringen at det må utvikles kompakte byer og tettsteder, og bygge tett rundt kollektivtrafikkpunkt.

Fremtidig kommunestruktur i Kristiansandsregionen – Utredningsrapport juni 2015

En utredningsgruppe med representanter fra alle kommunene har utarbeidet rapporten «Fremtidig kommunestruktur i Kristiansandsregionen». Utgangspunktet har vært vedtatt mandat (bystyresak 159/14- 26.11.14). Målet med utredningen har vært å fremskaffe et godt beslutningsgrunnlag for fremtidig kommunestruktur i regionen.

Det gis her bare en kort gjengivelse av innholdet i rapporten. For ytterligere begrunnelse og analyser vises til tilsendt rapport med vedlegg i saken. Se også www.kristiansand.kommune.no www.knutepunktsorlandet.no

Følgende 5 prinsipielle modeller er vurdert:

Dagens grenser.

Lillesand, Birkenes, Iveland, Kristiansand, Vennessla, Songdalen, Søgne

Alle 7 knutepunktkommuner slår seg sammen til en storkommune

Alle kommuner over 15 000 innbyggere

- Songdalen + Søgne
- Iveland + Vennessla
- Lillesand + Birkenes

En kommune over 100 000 innbyggere

- Kristiansand + Søgne + Songdalen
- Lillesand+ Birkenes +Grimstad

En kystkommune og en innlandskommune.

- Kystkommunen Søgne+ Kristiansand+ Lillesand
- Innlandskommunen Songdalen+ Vennessla+ Iveland +Birkeland

Utredningsgruppen gir ingen anbefaling om hvilke modell som er best, men konkluderer med hvilken modell som bør vurderes først i en videre prosess.

Utgangspunktet for utredningsgruppens konklusjon er følgende målsetninger:

- Kommunen er rustet til å gi best mulig tjenester til sine innbyggere på kort og lang sikt,
- Kommunen er utviklet som et funksjonelt og demokratisk samfunnsutviklingsområde for sine innbyggere,
- Kristiansandsregionen er styrket som konkurransedyktig byregion og har en sentral rolle for utvikling og vekst på Agder.

Modellene drøftes opp mot hovedkriteriene:

- Kommunen er rustet til å gi innbyggerne best mulig tjenester på kort og lang sikt
- Kommunen er et funksjonelt samfunnsutviklingsområde
- Kommunen som demokratisk arena; politisk styringskapasitet, identitet og tilgjengelighet for innbyggerne
- Kommunens økonomiske utvikling
- Kommunens regional rolle - konkurransedyktig byregion som bidrar til vekst og verdiskapning i hele landsdelen

Disse er underbygget med kriteriene fra ekspertutvalgets rapport i tillegg til kriterier som er spesielt relevante for kommunene i Knutepunktet basert på et felles utfordringsbilde.

De viktigste samfunnsmessige utfordringene for kommunene i Knutepunkt Sørlandet og Agder er «å øke utdanningsnivået, andelen yrkesaktive, rekruttere og beholde attraktiv arbeidskraft, arbeide forbyggende og satse på innovasjon i offentlig og privat sektor.»

Utredningsgruppen konklusjon

«Utredningsgruppen konkluderer med at alternativet «Alle 7 kommunene» bør vurderes først i den videre prosessen med kommunereformen i Kristiansandsregionen. Dermed kan en få avklart om dette alternativet er politisk realiserbart før en eventuelt vurderer andre alternativer. En slik kommune vil kunne ha størst utviklingskraft, størst potensial for helhetlig samfunnsutvikling og spille en betydelig regional- og nasjonal rolle. Samtidig vil denne modellen medføre de største endringene og gi store omstillingskostnader.»

Vurdering

Generelt

Det er en grunnleggende enighet om at den norske velferdsstaten er bygd på kommunene. Spørsmålet er da hva som skal til for å sikre innbyggerne gode velferdstjenester i fremtiden. Det er 50 år siden siste store endring i kommunestrukturen i Norge. Før den reformen bestod de syv kommunene som i dag inngår i knutepunktsamarbeidet av i alt 17 forskjellige kommuner. Bare Iveland og Søgne ble ikke slått sammen med andre kommuner ved den store endringen i kommunestrukturen på 1960-tallet. 1. januar 1965 ble kommunene Tveit, Oddernes og Randesund kommuner slått sammen med Kristiansand. Sak om fremtidig kommunestruktur er derfor en historisk viktig sak som vil ha stor betydning for fremtiden til innbyggerne i Kristiansand og våre samarbeidende nabokommuner.

En kan ikke utrede seg fram til en felles kommune. En slik utredning vil ikke kunne gi svar på alle spørsmål. Felles utredningsrapport legger sammen med en rekke andre dokumenter og erfaringer fra prosesser rundt om i kommuner i Norge, et godt grunnlag for videre politisk prosess. Rådmannen mener at kommunereformen må løses gjennom en prosess kombinert med kunnskap og modning, der grunnlaget for avgjørelsen bygger på felles ønske om å bygge en helt ny kommune, forankret i politisk vilje. Dette må være en prosess forankret i lokaldemokratiske prinsipper, og i dialog med innbyggere og ansatte i kommunene.

Etter rådmannens mening er det en svakhet ved prosessen at statlige myndigheter ikke er mer konkret i forhold til fremtidig oppgavefordeling mellom stat, regionalt nivå og kommunene. Likeledes burde eventuelle endringer i inntektssystemet vært avklart i forkant av reformen. Samtidig viser erfaringen en har om utvikling av kommunens oppgaveportefølje siste 50 år, at kommunenes oppgaver og rammevilkår vil være i stadig endring. I tillegg til at kommunene får en rekke nye oppgaver, skjer det store endringer hva angår kommunikasjon og teknologi. Utfordringen er å finne løsninger som kan håndtere en situasjon med mange usikre faktorer.

Organisering av regionalt folkevalgt nivå og hva som blir kommunestrukturen i resten av Agder og nasjonalt, vil ha betydning både for Kristiansandsregionen og for Kristiansands rolle i det nasjonale storbyhierarkiet. Kommuner som slår seg sammen i andre befolkningstunge regioner, vil få en sterkere dynamikk både når det gjelder å tiltrekke seg nye oppgaver og statlige midler.

Kristiansand får i dag ikke storbymidler. Dagens grense er 100 000 innbyggere. Økonomiske rammevilkår fremover er uavklart. Regjeringen legger opp til en helhetlig gjennomgang av inntektssystemet for kommunene i forbindelse med kommuneproposisjonen for 2017. Denne skal først behandles av Stortinget våren 2016. Effekt for Kristiansand er usikker, men i tråd med føringene i reformen og nye nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, kan det tenkes at fokuset blir mer rettet mot byområder enn tidligere. Regjeringen vurderer også skatteelementene i inntektssystemet og systemet for inntektsutjevning.

Like viktig som å se på utviklingen som har vært, er å forsøke å se inn i fremtiden og hvilke kommunestruktur som er nødvendig for å løse de utfordringene som vil komme de neste 20-30 årene. Det er derfor nødvendig å ha blikket langt fram når en ny kommune skal bygges. Utredningen tar utgangspunkt i tilgjengelig kunnskap når et mest mulig realistisk utfordringsbilde skal beskrives. Selv om det er stor usikkerhet i å spå om fremtiden, må en være forberedt på den. Sannsynligheten er stor for at det vil bli nye radikale endringer i samfunnet de neste 50 årene.

Dette fremtidsbildet krever kommuner med et stort antall høykompetente ansatte og evne til å håndtere uforutsette hendelser og oppgaver. Kristiansand kommune bør vurdere sin fremtid i et slikt perspektiv. Dette gjelder både Kristiansands rolle som landsdels-senter, Kristiansandsregionens sentrale rolle for Agder, muligheten for å påvirke nasjonale myndigheter, helhetlig samfunnsutvikling i byregionen, næringsutvikling, identitet og demokrati.

En kan fastslå med stor sikkerhet at det kommuneNorge vi har i dag, ikke er det samme som vi vil ha i 2020. Både rammevilkår og strukturer vil være endret. Det finnes derfor ikke et null-alternativ. Et Kristiansand som består med sine eksisterende kommunegrenser i 2020 vil uansett ha et annet utgangspunkt enn i dag. Uansett valg av sammenslutningsmodell, eller om man velger å gå videre med dagens grenser, må det bygges *nye kommuner* som er rustet til å møte fremtidens utfordringer. Det er stort behov for innovasjon, teknologiutvikling, kompetanseheving og nye arbeidsformer i fremtidens kommuner. Dette legges til grunn i rådmannens videre vurdering.

Vurdering av alternative modeller

Rådmannen finner det ikke nødvendig å kommentere alle sider ved utredningen som er lagt frem og tar i sin vurdering utgangspunkt i de alternativene hvor Kristiansand inngår. Det viktigste med reformen er hvordan dette vil påvirke tjenestetilbudet der folk bor i dag. En må ikke bare se på eventuelle nye oppgaveoverføringer, men ruste seg til å møte utfordringer for å levere de tjenestene vi allerede har ansvar for, og møte fremtidige nye utfordringer på velferdssiden. Det betyr å kunne tilby gode tjenester til innbyggerne der de bor også i fremtiden.

Kristiansand alene etter 2020

Utredningen viser til at Kristiansand, i kraft av sin størrelse, fortsatt vil kunne gi et godt tilbud til sine innbyggere i fremtiden. I 2020 vil kommunen i følge prognoser ha rundt 94 000 innbyggere og rundt 105 000 innbyggere i 2030. Men i denne modellen vil kommunen risikere å tape posisjon som en av de største byene i Norge ved eventuelle sammenslutninger i andre byregioner. Dette vil få betydning for Kristiansand, de andre kommunene og Agder.

Rådmannen støtter utredningsgruppen i denne vurderingen. Dagens Kristiansand vil klart kunne ivareta sitt tjenestetilbud, herunder også nye og tunge oppgaver innenfor spesialiserte felt som rus og psykiatri slik det skisseres i primærhelsemeldingen. Slike oppgaver utgjør en liten del av kommunens samlede budsjett, men er meget resurskrevende både når det gjelder å inneha rett kompetanse og økonomi.

Når en imidlertid ser på de felles utfordringene og samarbeidet en har utviklet i dag innenfor helse- og omsorgstjenestene i knutepunkt-kommunene, vil en samlet kommune kunne være en mye sterkere aktør og tilrettelegger for å få til innovasjon. Dette vil komme til nytte også for innbyggerne i resten av Agder. For å være en slik aktør er det nødvendig å være en stor kommune med variert kunnskap og god kontakt til praksisfeltet og brukerne.

De fleste oppgaver innen samfunnsutvikling krever samordnet innsats i det funksjonelle samfunnsutviklingsområdet. En kommunegrense som ikke er tilpasset det funksjonelle og samordnede service-, bo- og arbeidsmarkedet byr på utfordringer når det gjelder kommunes

muligheter til å nå nasjonale mål om klima, samordnet areal- og transportplanlegging, næringsutvikling, samt legge til rette for best mulig levekår og sikkerhet for sine innbyggere. Kommunal- og moderniseringsdepartementet presiserer også i nylig utsendte «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging», at fylker og kommuner må ta i bruk sterkere virkemidler i dette arbeidet enn det er gjort frem til nå. I tillegg viser Speilmelding 2030 at næringsutvikling og bærekraftig regionsutvikling er svært viktig med tanke på hvilke rammebetingelser den kommunale tjenesteutviklingen vil få fremover.

Selv om Kristiansand står alene i 2020 vil Kristiansand opprettholde en sterk posisjon for landsdelen. Men dette vil kreve andre arbeidsformer. Rådmannen forutsetter at nytt kommunelandskap på Agder etter 2020 vil bestå av enkeltkommuner eller sammenslåtte kommuner som har gjennomgått sitt tjenestetilbud og som i all hovedsak vi kunne mestre størstedelen av sitt tjenestetilbud innenfor ny kommunestruktur. For å få mer demokratisk kontroll over kommunens basisoppgaver og styrke kommunens rolle som samfunnsaktør er det naturlig å gå gjennom kommunes ulike interkommunale samarbeid. Det vil fortsatt være behov for samarbeid basert på felles utfordringer og hensiktsmessighet, men dette må mer bli basert på utviklingsoppgaver.

For å opprettholde Kristiansands rolle som regional aktør for landsdelen vil det være naturlig å etablere nye og utvidede utviklingssamarbeid mellom offentlig og private aktører sammen med flere kommuner i en utvidet samarbeidsregion. Med de endringene en har sett i f.eks. pendlingsmønsteret mellom Kristiansand og Mandal og Grimstad/Arendal de siste årene, vil en måtte anta, på lang sikt, vil føre til en regionforstørrelse.

En storkommune over 100 000 innbyggere mot øst eller vest, eller langs kysten

Utredningen drøfter flere modeller hvor Kristiansand inngår i en kommune med over 100 000 innbyggere. Det drøftes spesifikt en modell bestående av Søgne, Songdalen og Kristiansand. Modellen er prinsipiell, så en tilsvarende vurdering vil gjelde en østvendt storkommune, bestående av Kristiansand, Lillesand og Birkenes. I tillegg er en kystkommune bestående av Søgne, Kristiansand og Lillesand drøftet opp mot en stor innlandskommune bestående av alle de fire andre kommunene.

Rådmannen støtter vurderingene knyttet til disse modellene. Kristiansand vil bli styrket som storby og kommunen vil kunne gi et godt tjenestetilbud til sine innbyggere. Storkommunen vil ha styrke til å spille en betydelig regional rolle for landsdelen, men modellene vil kunne bli svekket av at den ikke omfatter hele det naturlige bo- og arbeidsmarkedet. De regionale konsekvensene vil kunne variere noe. I det vestvendte alternativet vil tyngdepunktet skyves vestover i landsdelen og i den østvendte mot øst. I tillegg vil en slik østvendt kommune bety en sammenslåing av kommuner på begge sider av eksisterende fylkesgrense og derigjennom ha konsekvenser for regionalt forvaltningsnivå.

En kystkommune vil ha fordelene av arbeidsplasser, attraktive kystnære boområder, storbytilbud og innbyggere med relativt høyt utdanningsnivå. Kristiansand blir styrket som storby og kan sikre en balansert utvikling både mot øst og vest, men i tillegg til at kommunen ikke omfatter en felles bo- og arbeidsregion vil kystkommunen få en unaturlig avgrensning og deling av samarbeidsområdet. Deler av Songdalen vil naturlig inngå i kystkommunen, og det er liten grad av samhandling og pendling mellom de fire innlandskommunene.

Rådmannen vil trekke fram som positivt de mulighetene som ligger i et tettere samarbeid med Mandal og/eller Grimstad kommune i disse modellene. En større vestvendt storkommune med Søgne og Songdalen vil særlig kunne stimulere utviklingen i denne delen av regionen. Kommunene har gode tomtereserver for bolig og næringsutvikling, ny E39 vil gi en viktig vekstimpuls vestover og vil gi nye muligheter til å se utbyggingsmønsteret omkring de ulike kommunesentrene og bydelssenter vest i Kristiansand på en ny måte. I storkommune øst og i kystkommunen har en også felles interesser og muligheter i å kunne få til en mer helhetlig arealutvikling av områdene rundt Sørlandsparken og i Høvåg-

Randesund området. I tillegg vil fylkesgrensen være avviklet gjennom dette området. Noe som vil være positivt for utviklingskraften i den østvendte modellen og kystkommunen.

En regionkommune med alle syv knutepunktkommunene

Bakgrunnen for at en har valgt å utrede kommunestrukturen sammen i Knutepunkt Sørlandet ligger i det tette samarbeidet som kommunene har utviklet over lang tid, og at vi i dag utgjør et felles bo- og arbeidsmarked. Det er i dag etablert et omfattende interkommunalt samarbeid på en rekke områder. Vi har ulike samarbeidskonstellasjoner både innenfor knutepunktet men også med andre kommuner og andre partnere.

De syv kommunene vil på sammenslåingstidspunktet ha et samlet innbyggertall på ca. 146 000, som i følge prognosen vil øke til 180 000 i 2040. En sammenslått regionkommune vil styrke sin posisjon som en av landets største kommuner, den vil få en sterkere posisjon som landsdelshovedstad på Sørlandet og bli et tyngdepunkt mellom Stavangerregionen og Oslo-området. Kommunen vil også ha en størrelse som oppfyller vilkår som er satt for å kunne ivareta nye store kommunale oppgaver som videregående skole og kollektivtransport, og mulige andre nye oppgaver til større kommuner dersom dette skulle bli aktuelt.

Når det gjelder utvikling av Kristiansandsregionen samlet sett peker rapporten på en rekke fordeler ved en stor regionkommune. Dette gjelder felles planlegging, næringsetablering, infrastruktur og et fremtidsrettet tjenestetilbud innen et felles bo- og arbeidsmarked.

Rådmannen støtter vurderingene i rapporten knyttet til utviklingskraft. Gjennom en slik modell kan Kristiansandsregionen få en mye sterkere rolle i å løfte landsdelen. Kristiansandsregionen konkurrerer med andre regioner for å få til verdiskaping og være attraktiv for nytt næringsliv og attraktiv arbeidskraft. Som en av storbyene vil kommunen fortsatt få adgang til nasjonale arenaer som gjør det mulige å bidra til en fremtidig tjenesteutvikling både for innbyggerne i en ny storkommune og befolkningen på Agder. Ved å bygge videre på langvarig godt samarbeid, innenfor en ny demokratisk forvaltningsarena vil utviklingsmulighetene bli betydelig større.

Rådmannen er opptatt av å ivareta både de oppgavene vi har på en bedre måte, og nye oppgaver og utfordringer fremover. Både Kristiansand og samarbeidskommunene leverer gode tjenester i dag, men vi har store felles utfordringer for å øke utdanningsnivået, andelen yrkesaktive, rekruttere og beholde attraktiv arbeidskraft, arbeide forebyggende og satse på innovasjon i offentlig og privat sektor. Denne modellen med alle syv kommunene har størst potensiale for å kunne møte nødvendige omstillingsbehov.

Kommunene i knutepunktet har ikke råd til å bruke ressursene på mangedobbelt byråkrati når de samme ressursene kan frigjøres til felles tjenesteutvikling. Et felles samfunnsutviklingsområde som omfatter ca. 98 % av de som jobber og bor i kommunen, vil gi helt andre muligheter for planlegging og helhetlig samfunnsutvikling. Denne kommunen vil være en bedre tilrettelegger for næringslivet i regionen. Det siste er vesentlig dersom en skal lykkes i å legge til rette for omstilling og vekst. Skatteinntekter til kommunene er avgjørende for å yte gode tjenester. Koblingen mellom næringsutvikling, jobbtilbud og kompetanse og fremtidig velferdstilbud for innbyggerne henger sammen. Speilmelding 2030 viser også at fremtidsrettet kommunal planlegging av helse- og omsorgstilbudet må ses i sammenheng med arealplanlegging og utvikling av lokalsamfunn med gode bomiljøer.

En særlig utfordring knyttes til demokratisk utvikling, lokaldemokratiets vilkår, dialog med innbyggerne og en mulig fare for sentralisering av makt, og større administrativ makt på bekostning av politisk makt. Disse dimensjonene er viktig å ha med seg i forhold til en stor kommune, og en må finne modeller som løser dette på en god måte. Mulighet for å bygge en ny og annerledes kommune er større når så mange går inn. En annen side ved den demokratiske utfordringen er at denne modellen vil gi mer politisk makt og myndighet over tjenestetilbudet. Interkommunalt samarbeid på dette feltet vil bli svært minimalt.

Innovasjon vil være viktig i fremtidig tjenestetilbud. Samvirke med krevende brukere gir kvalitet. En ny sterk forvaltningsstruktur vil kunne bygge nye nettverk. I dette ligger også muligheter for å utvikle nye modeller for dialog med brukerne. En slik dialog vil også styrke demokratiet.

Anbefalt retningsvalg

Rådmannen støtter utredningsgruppens konklusjon om å avklare grunnlaget for en modell med alle syv knutepunktkommunene. Dette forsvarer både ut fra et regionalt perspektiv, og at denne modellen på lang sikt sikrer innbyggerne på Agder best samfunnsutvikling og tjenestetilbud. Modell Alle 7 er etter rådmannens vurdering den modellen som klart har størst potensiale og utviklingskraft. Det er mange muligheter, men også utfordringer knyttet til modellen. Det er derfor nødvendig at dette alternativet avklares tidlig, også av hensyn til alle en slik løsning vil kunne være retningsgivende for andre parallelle prosesser lokalt.

Å etablere nye kommuner vil være en omfattende prosess. Erfaringer fra andre store fusjoner viser betydelige transaksjonskostnader i form av personalpolitiske kostnader, harmonisering av fagsystemer, kompetansebygging og kulturbygging, produksjonstap osv. Dette er nevnt i utredningen, men er i liten grad utdypet.

Det er omkostninger knyttet til alle modellene. Rådmannen er i tvil om omkostningen ved en prosess som omfatter alle syv kommuner vil være vesentlig større enn ved de øvrige alternativer hvor Kristiansand inngår. Dette gjelder for alle kommuner i forhold til de aktuelle alternativer, både for de kommunene som inngår i modellene med Kristiansand og de som inngår i andre modeller.

Ved de andre modellene Kristiansand inngår i vil kommunene måtte fortsette mye av sitt interkommunale samarbeid. De andre modellene vil ikke understøtte en bedre utvikling av felles samfunnsutfordringer for Kristiansandsregionen, men vil selvfølgelig kunne spille en betydelig regional rolle for landsdelen i et samarbeid med flere enn de kommunene som inngår i dagens knutepunktsamarbeid.

Visjoner og mål for en ny regionkommune

I en videre forhandlingsprosess mener rådmannen det er avgjørende at en forsøker å tegne et bilde av en fremtidig ny regionkommune. I debatten som går omkring sammenslåing i knutepunktkommunene har det vært mye fokus omkring hva det kan bety «å bli innlemmet» eller «slukt» av storbyen. Rådmannen vil sterkt understreke at å etablere en *ny felles regionkommune* vil være en minst like krevende utfordring for Kristiansand som for de øvrige kommunene som vil inngå i dette.

I en regionkommune vil ikke lenger «byen» være lik kommunen. Det blir nødvendig å tenke nytt om hva en *kommune* er i forhold til *byen* og *stedet der en bor* og får sine lokale tjenester utført. *Byen Kristiansand* vil ligge som det største senteret i en «mangesenterkommune». Lokal identitet, kultur og verdigrunnlag er av stor betydning for de fleste av dagens kommuner, også for Kristiansand. I arbeidet med ny kommune må en få til en dynamikk som utnytter ulike lokale fortrinn, identiteter og ulik næringsstruktur. Det må etableres prinsipper og utviklingsstrategier som styrker hele den nye kommunen. Samtidig må en unngå tidligere rivalisering i etableringsdiskusjoner for å utvikle kommunen som en sterkere aktør i en felles bo- og arbeidsregion, i tråd med nasjonale strategier for en klimavennlig byutvikling. En slik ny regionkommune må også kunne gi muligheter for en variert bolig- og livsform.

Erfaring fra andre sammenslåingsprosesser tilsier at en utarbeider en intensjonsplan mellom kommunene som planlegger å slå seg sammen, og at en slik plan blir brukt som grunnlag for å høre innbyggernes mening om forslaget før endelig vedtak. Rådmannen vurderer at det aller viktigste i arbeidet med en slik intensjonsplan er å få på plass sikkerhet for hvordan en tenker seg levering av de store basistjenestene til innbyggerne, og hvordan en skal unngå at «all politisk makt lokaliseres på Torvet i Kristiansand», og hvordan få til dialog med

innbyggerne i hele kommunen. Her må en drøfte administrative og politiske styringsmodeller og f.eks. vurdere innføring av parlamentarisme og alternative nærdemokratiordninger.

I kommunene er det barnehage, grunnskole, lokalt helsesenter og pleie- og omsorgstjenestene som utgjør de mest ressurskrevende tjenestene. En av fordelene med mange små kommuner er nærheten til brukeren og kort reisevei til kommuneadministrasjonen. Etter rådmannens vurdering vil ikke dette endre seg i en ny stor kommune. De fleste av disse tjenestene skal uavhengig av kommunestruktur leveres lokalt i innbyggernes nærmiljø. Dette er det viktig å skape trygget for i forhandlingen.

Det er videre viktig å få til en struktur og et innhold i ny kommune som er annerledes, som utnytter forskjellene og utvikler videre en rekke av tjenestetilbudene der en ikke hadde fått samme resultat uten samarbeid som er basert på ulik erfaring. Dette har Kristiansand erfart allerede gjennom ulike prosjekt- og nettverksarbeid med nabokommunene i Knutepunktet. Frigjorte midler brukt på interkommunalt samarbeid kan styrke tjenestetilbudet til den nye kommunens innbyggere.

I en stor kommune kan det også være aktuelt å ha kommunedelsorganisering hvor en del tjenester administreres lokalt og knyttes til lokale kommunedelssenter. Dette kan også gjelde sentrale oppgaver for hele kommunen, men som lokaliseres lokalt. Som det er vist til i utredningen er dette noe Kristiansand har hatt og har erfaring med. Erfaringer som en kan bringe inn arbeidet.

Bydelssentrene i dagens bystruktur i Kristiansand skal gi et variert handels- og servicetilbud som i innhold kan sammenlignes med kommunesentrene i nabokommunene. Her skal kontorarbeidsplasser, regionale funksjoner som videregående skoler lokaliseres. For å støtte opp om handel og service i bydelssentrene tilstrebes høy boligtetthet. I tillegg har Kristiansand et lavere senter nivå; områdesenter og nærsenter. Områdesentrene er sosiale møteplasser i boligområdene, med nærbutikk og offentlig og privat tjenesteyting noe tilsvarende bygdesentrene i nabokommunene. Til eksempel tilbyr det mest utbygde bydelssenteret Vågsbygd kommunale tjenester som samfunnshus, kulturskole, svømmehall og bibliotek, i tillegg til ulike helse- og sosialtjenester.

Gjennomført rapport (30.10.2014) om felles barnevern i Knutepunkt Sørlandet kan også gi innspill til arbeidet. Den drøfter ikke bare organisering av et felles barnevern, men også utfordringer knyttet til nærhet og sentralisering av tjenestetilbudet. Den lanserer en skisse som illustrerer hvilke oppgaver som bør ivaretas lokalt og sentralt. Dette kan tas som utgangspunkt for en mer generell og overført tenking omkring utvikling av tjenestetilbudet i en ny sammenslått kommune.

Når det gjelder mål og visjoner for ny kommune ligger det et godt utgangspunkt i vedtatt felles visjon for Regional plan for Kristiansandsregionen og nylig vedtatt Strategisk næringsplan for Kristiansandregionen. Det kan også være viktige prosjekt som en vil bruke reformen til å løfte fram. Slike store og viktige fellesprosjekt kan gjerne avklares i en forhandlingsskisse. Eksempler på dette kan være et felles løft for hele oppvekstområdet som bidrar til å gi et løft på kommunenes felles levekårsutfordringer som samtidig også blir viktig for å bygge kompetanseregionen.

Prosess

Utredningsrapporten peker på viktigheten av gode prosesser i kommunene framover. Rådmannen slutter seg til det som er foreslått. Det er viktig å finne gode måter å involvere innbyggerne på. Rådmannen vurderer at innbyggerhøring kan være en aktuell modell for Kristiansand. Det kan også være ulikt syn i de ulike kommunene om hvordan dette best bør løses for sin kommune. Utredningsrapporten peker på flere eksempler i så måte. Involvering av unge innbyggere vil være viktig.

TNS Gallup har laget forslag til høring av innbyggerne ved kommunesammenslutning. Denne bør kunne være et godt utgangspunkt. De tre viktigste formål med høringen er:

- å identifisere innbyggernes syn på ulike sammenslåingsalternativ
- å gi innspill til politikerne om hvilke konsekvenser innbyggerne mener en sammenslåing vil ha for tjenestene
- å forankre beslutningen i befolkningen

Det vil i stor grad være opp til lokale politikere å skape engasjement i saken fram mot endelig avgjørelse. Rådmannen forutsetter at dette drøftes i forbindelse med behandlingen av saken. Administrasjonen vil følge opp med nødvendige tiltak i forhold til det som blir bestemt.

Rådmannen anbefaler at forhandlingsarbeidet ikke trekkes ut i tid. Dette er viktig av flere grunner:

- Sikkerhet og tidlig avklaring om hvem som blir med
- Mulighet til å innarbeide innspill fra ansatte, innbyggere og politisk nivå i god tid før by- og kommunestyret behandler saken endelig før sommeren
- Mulighet til å innarbeide og justere forhandlingsresultatet i tråd med nye avklaringer nasjonalt og regionalt
- Bruke tiden til å utvikle eventuelle felles prosjekter som en ønsker å bruke reformprosessen til å løfte fram

Når det gjelder konsekvensene av en sammenslåing for de ansatte er dette redegjort for i rapporten. Det er viktig at de tillitsvalgte involveres tidlig i prosessen mot en ny kommune. I fasen før det tas en beslutning om eventuell sammenslåing er det viktig at de ansatte er godt informert og at deres synspunkter kommer fram.

Rådmannen anbefaler at tidligere verdigrunnlag videreføres i den politiske forhandlingsprosessen:

- Tillit
- Åpenhet
- Involvering og medvirkning
- Ingen konklusjoner er gitt på forhånd
- Ingen alternativer skal vedtas før prosessen er gjennomført

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at Kristiansand går i forhandling om å utrede modell Alle 7

Rådmannen støtter utredningsgruppens konklusjon om å vurdere modell *Alle 7*, og anbefaler bystyret å gå inn i forhandlinger med nabokommunene Lillesand, Birkenes, Vennesla, Iveland, Songdalen og Søgne med siktemål å avklare grunnlaget for en sammenslutning av alle de syv kommunene til en ny kommune.

Politisk forhandlingsutvalg

Rådmannen anbefaler at det nedsettes et politisk forhandlingsutvalg bestående av f.eks. ordfører, varaordfører, opposisjonsleder fra nytt bystyre, og at dette skjer formelt i forbindelse med konstituering av nytt bystyre 14.oktober.

Intensjonsplan som grunnlag for å høre innbyggerne og politisk behandling

Erfaring fra andre sammenslåingsprosesser tilsier at en utarbeider en intensjonsplan mellom kommunene som planlegger å slå seg sammen og at en slik plan blir brukt som grunnlag for å høre innbyggernes mening om forslaget før planen blir behandlet i bystyret.

Rådmannen vurderer at en slik plan bl.a. kan inneholde:

- Visjoner og mål for ny kommune og ny kommunes utviklingsrolle
- Demokratisk styringsmodell

- Hvordan tjenestetilbudet kan styrkes
- Prinsipper for levering av tjenestetilbudet til innbyggerne i hele den nye kommunen. F.eks. lokaliseringsprinsipper for lokalt tjenestetilbud, sentralt tjenestetilbud – eventuelt desentralt kommunedekkende tjenestetilbud
- Hvordan få til dialog og medvirkning med innbyggerne i ny kommune
- Viktige prosjekt som en vil bruke reformen til å løfte fram tidlig i prosessen