

REFERAT |KRS| Bystyret (2007-2011) d. 17-02-2010

Mødedato Onsdag d. 17. februar 2010 kl. 17:00

Mødested Bystyresalen

Indholdsfortegnelse

Interpellasjon fra repr. Ingrid Wisløff Jæger, AP, ang. "Gang- og sykkelvei fra Ryen til Solsletta".....	3
Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Kristiansand Klagenemd - et politisk organ uten	5
Fritak for kommunale verv - søknad fra Arne Skraastad, KRF.....	8
Gjeninntredelse i politiske verv - søknad fra Astrid Melissa Jocelyn, SV Lesamana, SV.....	11
Årsrapport for Kristiansand kommunes eldreråd 2009.....	15
Kommunedelplan for Flekkerøy, del av starndsonen - arealformål Trørsteinsodde.....	17
Euroterminalen del 1 - sluttbehandling - motseiing (innsigelse).....	22
Prosjekt omtaksering eiendomsskatt - informasjon.....	47
Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Tvangsflytting av beboere fra Valhalla omsorgss	51
Interpellasjon fra Dag Vige, V, vedr. "Folkehelsestrategi for Kristiansand kommune".....	53
Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, vedr. "Cultiva".....	55
Interpellasjon fra repr. Harald Hageland, SV, vedr. "Friluftslovens bestemmelser om ferdselsrett i ut	57

Punkt 16/10: Interpellasjon fra repr. Ingrid Wisløff Jæger, AP, ang. "Gang- og sykkelvei fra Ryen til Solsletta"

Saksgang
Bystyret

Møtedato
20.01.2010

Interpellasjon fra repr. Ingrid Wisløff Jæger, AP, ang. "Gang- og sykkelvei fra Ryen til Solsletta"

Strekningen Ryen – Solsletta er 1300 m lang, smal og svingete. I følge Statens veivesen som hadde trafikkmåling på strekningen i 2007, passerte det mellom kl 0700 og 1900 3,22 biler i minuttet. Fartsgrensen er 50 km, over 70 % av bilene kjørte over 50 km, 5 biler kjørte over 90 km. Dette var i 2007, trafikken har økt betraktelig siden da. Beboere langs vegen er svært bekymret over at gang- og sykkelveien stadig ble utsatt. Og for fotgjengere og syklistene – som mange er barn, er det ofte med fare for liv og helse at de bruker veien. Her er mye tungtrafikk, i 2007 var 390 av passerende biler tungtrafikk. Det er neppe færre nå.

Helt fra før 1965 har det vært planer om gang og sykkelvei her. Ting tar tid, men dog...! Bystyret vedtok 05.10.06 at gang og sykkelvei skulle bygges, la det inn i Samferdselspakke 1, og forutsatte gjennomføring i 2008.

Det har vært gjennomført flere folkemøter for beboere i tiden fra 2006. Stadig nye datoer for oppstart blir presentert, framdriften er lite imponerende.

I mai 2009 – ikke i 07 eller 08 som først vedtatt, ble reguleringsplanen vedtatt i Bus. Sluttbehandling i juni i Bys.

Beboerne ble forespeilet oppstart i august, så i desember, og med den vinteren vi har nå, vil det vel i tillegg gå både vinter og vår. Som ansvarlig og bevilgende kommune kan vi vel neppe si at dette er god framdrift i en viktig sak.

Spørsmål:

Vil Ordføreren ta et initiativ overfor statens veivesen for å få forrang i saken?

**Punkt 17/10: Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr.
"Kristiansand Klagenemd - et politisk organ uten retningslinjer"**

Bilag

sak17 hør debatten

Saksgang
Bystyret

Møtedato
20.01.2010

Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Kristiansand Klagenemnd - et politisk organ uten retningslinjer"

Kristiansand kommune
Att: Ordfører Per Sigurd Sørensen

Interpellasjon: Kristiansand klagenemnd – et politisk organ uten retningslinjer.

Ærede ordfører,
Byutviklingsstyret har sagt ja til at det anlegges parkeringskjeller med 15 biloppstillingsplasser under hagen i det gamle Røde Kors - huset i Østre Strandgate 38. Utvalget har imidlertid med 5 mot 4 stemmer sagt nei til at den ytterst trafikksikre utkjørselen mellom Østre Strandgate 38 (Røde Kors - bygget) og 46 (Mosvold - bygget) belastes med ytterligere trafikk. Parkeringskjelleren vil derfor ikke få avkjørsel før det i sin tid blir mulig å legge til rette for felles avkjørsel under naboeiendommen og ut i Kirkegaten. En logisk og god beslutning ettersom rundt 50 biler allerede daglig benytter den livsfarlige utkjøringen til Østre Strandgate. (Biler som for en stor del parkeres på tidligere hageareal til boliger hvor det, med overveiende sannsynlighet, ikke er godkjent bruksendring for verken boliger til kontorer eller hager til parkeringsplasser).

Etter avslaget på utkjøringssøknaden ble saken oversendt Kristiansand klagenemnd som i møte 16. juli 2009 med 2 mot 1 stemme omgjør Byutviklingsstyrets vedtak og godkjenner utkjøring til Østre Strandgate for en periode på inntil 3 år. Vedtaket er endelig og kan ikke påklages, får naboer opplyst.

Ettersom klagenemndas vedtak er fattet med bakgrunn i klart feilaktige faktaopplysninger anmoder nærmeste nabo om at nemnda ser på sitt vedtak nok en gang. Denne anmodningen blir lagt frem for klagenemnda i møte 19.11.2009. Naboen blir i brev datert 30.11.2009 meddelt at nemnda ikke finner grunn til å omgjøre sitt vedtak av 16.7.2009 og at saken dermed er avsluttet.

Naboen tok i september kontakt med klagenemndas sekretær og ba om å få utlevert de skrevne retningslinjer som måtte foreligge for klagenemndas kompetanse og virkeområde. Det ble da svart at slike retningslinjer ikke er utarbeidet.

Mitt spørsmål til ordføreren blir da:

Kan en sak som behandles og voteres over i Byutviklingsstyret i Kristiansand kommune av noen part ankes inn for et underliggende organ som Kristiansand klagenemnd klart må oppfattes å være, for overprøving og endelig avgjørelse med påskrift om at vedtaket er endelig og at det ikke kan påklages?

Etter mitt syn må Byutviklingsstyret selvsagt kunne gjøre seg nytte av et underliggende organ til vurdering av deler av en sak før styret senere fatter sitt endelige vedtak. Enhver sak må så, når vedtak foreligger, kunne påklages med etterfølgende behandling i overordnet organ eller gjennom henvendelse/klage til Fylkesmannen.

I den angjeldende sak har naboen klaget saken til Fylkesmannen som i brev datert 4.12.2009 har meddelt at klagen er mottatt og vil bli behandlet på ordinært vis med en saksbehandlingstid på 5 – 6 måneder grunnet stort arbeidspress.

Vidar Kleppe, Demokratene

Punkt 18/10: Fritak for kommunale verv - søknad fra Arne Skraastad, KRF.

Bilag

dltmp14.Doc



Dato: 11. januar 2010
Saksnr.: 200910948-2
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Arnhild T. Egeland

Saksgang

Valg- og Honorarkomiteen

Møtedato

Fritak for kommunale verv - søknad fra Arne Skraastad, KRF.

Sammendrag:

Arne Skraastad, KRF, har i e-post 10. november 2009 søkt om fritak fra kommunale verv grunnet flytting fra kommunen. Flyttingen skjer 1. mars i år.

Han har følgende verv: Medlem av styret for Mosby skole, varamedlem til: Oppvekststyret, styret for Presteheia skole og Klient- og barnevernsutvalget.

Nåværende sammensetning:

Styret for Mosby skole:

Medlem: Arne Skraastad

Varamedlem Geir Sandvik

Oppvekststyret:

KRF's representanter:

KRF's vararepresentanter:

6. Lillian Frigstad
7. Steinar Kristiansen

1. Borghild Köske
2. Per Nygard
3. Reidun Kostøl
4. Arne Skraastad

Klient- og barnevernsutvalget:

KRF's representanter:

KRF's vararepresentanter:

4. Lilli Guttormsen

1. Frode Høyland
2. Reidun Kostøl
3. Arne Skraastad

Styret for Presteheia skole:

Medlem: Hilde S. Fjeldstad

Varamedlem: Arne Skraastad

Valg til Klient- og barnevernsutvalget og Oppvekststyret foretas av Bystyret, mens valg til skolenes styrer foretas av Valgkomiteen.

I Kommunelovens § 15 står: "...Hvis tap av valgbarhet skyldes registrert utflytting fra kommunen eller fylkeskommunen for to år eller mindre, trer vedkommende ut av vervet for den tid utflyttingen varer."

Dersom han flytter tilbake igjen innen en to års periode, har han både rett og plikt til å tre inn i vervene igjen.

Forslag til vedtak:

1. Søknad fra Arne Skraastad, KRF, om fritak for kommunale verv grunnet flytting fra kommunen innvilges.
2. Det gjøres følgende valg:

Styret for Mosby skole:

Nytt medlem for KRF:

Styret for Presteheia skole:

Nytt varamedlem for KRF:

Oppvekststyret:

Nytt varamedlem nr. 4 for KRF:

Klient- og barnevernsutvalget:

Nytt varamedlem nr. 3 for KRF:

Tor Sommerseth
Rådmann

Arnhild T. Egeland
Skr.

Trykte vedlegg: Ingen

Utrykte vedlegg: Ingen

Punkt 19/10: Gjeninntredelse i politiske verv - søknad fra Astrid Melissa Jocelyn, SV Lesamana, SV.

Bilag

Saksprotokoll



Dato: 13. januar 2010
Saksnr.: 201000436-1
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Arnhild T. Egeland

Saksgang

Valg- og Honorarkomiteen
Bystyret

Møtedato

27.01.2010
17.02.2010

Gjeninntredelse i politiske verv - søknad fra Astrid Melissa Jocelyn Lesamana, SV.

Sammendrag:

Ved bystyrevedtak 10.09.08 ble Astrid Melissa Jocelyn Lesamana fritatt fra politiske verv i kommunen grunnet studier i utlandet. Det ble ikke oppgitt noe om hvor lenge hun skulle bli borte.

Hun er nå kommet tilbake til Kristiansand og er registrert her. I e-post av 13.01.10 søker hun om gjeninntredelse i de politiske verv hun hadde da hun reiste. Det gjelder medlem i Helse- og sosialstyret og 1. varamedlem til Bystyret for SV.

I kommunelovens § 15.1 står: "...Hvis tap av valgbarhet skyldes registrert utflytting fra kommunen for to år eller mindre, trer vedkommende ut av vervet for den tid utflyttingen varer."

I kommentarene står bl.a.: "...Dersom vedkommende blir registrert tilbakeflyttet i løpet av en toårsperiode etter registrert utflytting, følger det imidlertid av § 15 nr. 1 andre setning at han/hun trer inn i vervet igjen. Med mindre det da foreligger grunnlag for fritak, må slik gjeninntreden ikke bare anses som en rett, men som en plikt for vedkommende. ..."

Vedtaket er gjort i september 2008, hun reiste allerede medio mai 2008, men det er uansett ikke gått 2 år. Det foreslås derfor at hun trer inn igjen i de vervene hun hadde.

Nåværende sammensetning - Helse- og sosialstyret:

Leder: Sandvik, Geir (KRF)
Nestleder: Reinhardt, Salve (H)

Medlemmer

1. Antonsen, Charlotte AP

Varamedlemmer

For nr. 1, 2, 3: 1. Grøttum, Kjell A., AP

Medlemmer

2. Langeland, Eirik D., AP
3. Sissel M. Nilsen, SV

4. Hulaas, Halvor, FRP

5. Refsnes, Wencke, PP

6. Reinhardt, Salve, H
7. Frivold, Cecilie, H

Varamedlemmer

2. Torjussen, Randi, AP
 3. Solvang, Bernt O. K. AP
 4. Gjerustad, Turid, AP
 5. Næss, Terje, AP
- For nr. 4:
1. Fredheim, Helene FRP
 2. Andersen, Sissel, FRP
 3. Flørnes, Alf S. A., FRP
- For nr. 5:
1. Eriksen, Ernst Henry, PP
 2. Kvitli, Solveig, PP
 3. Køhn, Helmer A., PP
- For nr. 6, 7:
1. Tor Johan Mathisen, H
 2. Kristiansen, Inger Lise, H
 3. Espen Saga, H
 4. Anita Sædberg, H

Sissel Mosby Nilsen, SV, ble valgt inn da Astrid Lesamana ble fritatt i 2008. Lesamana går nå inn som medlem nr. 3, og Sissel Mosby Nilsen går ut.

SV's bystyregruppe – varamedlemmer:

Varamedlemmene fra og med nr. 1 Godratollah Golshan, til og med nr. 5 Magne Aasheim Knudsen, rykker alle ned en plass. Nytt første varamedlem blir Astrid Melissa Jocelyn Lesamana, og nytt siste varamedlem blir Abdallah Rasha. Magne Aasheim Knudsen går ut av varamannsrekka.

Forslag til vedtak:

1. Astrid Melissa Jocelyn Lesamana, SV, er flyttet tilbake til kommunen innen to år etter fritak fra politiske verv, og trer iderfor inn igjen i de verv hun hadde da hun flyttet:

Medlem nr. 3 i Helse – og sosialstyret

1. varamedlem til SV's gruppe i Bystyret.

Tor Sommerseth
Rådmann

Arnhild T. Egeland
Skr.

Trykte vedlegg: E-post av 13.01.2010 fra Astrid Melissa Jocelyn Lesamana

Utrykte vedlegg: Ingen

Astrid Melissa Jocelyn Lesamana
Torridalsveien 40
4630 Kristiansand

Kristiansand kommune
v/ formannskapskontoret
og valg/honorar komiteen
Serviceboks 416
4604 Kristiansand

SØKNAD OM GJENINNTREDELSE I VERV

Undertegnede ble innvilget permisjon fra verv i Kristiansand kommune 10/9-2008 fordi jeg skulle studere i utlandet. Jeg ønsker imidlertid å gjeninntre i mine verv ettersom jeg nå er bosatt i Kristiansand kommune igjen og har folkeregistrert adresse som fremgår av dette brev.

Mine verv var henholdsvis; fast medlem av helse og sosialstyret samt 1 vara til bystyret.

Mvh

Astrid Melissa Jocelyn Lesamana
Kristiansand sosialistisk venstreparti

Punkt 20/10: Årsrapport for Kristiansand kommunes eldreråd 2009

Bilag

Saksprotokoll

Eldrerådets årsrapport 2009



Dato: 01.02.2010
Saksnr.: 200901464-6
Arkivkode E: 004 &75
Saksbehandler: Elisabeth Engemyr

Saksgang
Bystyret
Helse- og sosialstyret

Møtedato
17.02.2010
09.02.2010

Årsrapport for Kristiansand kommunes eldreråd 2009

Sammendrag:

I tråd med rundskriv om kommunale og Fylkeskommunale eldreråd legges årsrapport 2009 for Kristiansand kommunes eldreråd frem for behandling i bystyret.

[Forslag til vedtak:](#)

[Bystyret tar sak om årsrapport for Kristiansand kommunes eldreråd 2009 til orientering.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Lars Dahlen
helse- og sosialdirektør

Trykte vedlegg: Eldrerådets rapport 2009

Punkt 21/10: Kommunedelplan for Flekkerøy, del av starndsonen - arealformål Trorsteinsodde

Bilag

Saksprotokoll

Saksprotokoll

sak21 hør debatten

Alt 4 utsnitt Torsteinsodden-fritidsbebyggelse



Dato: 13.01.2010
Saksnr.: 200602155-437
Arkivkode O: PLAN:
Saksbehandler: Marit Eik

Saksgang

Byutviklingsstyret
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

28.01.2010
03.02.2010
17.02.2010

Kommunedelplan for Flekkerøy, del av strandsonen - arealformål Torsteinsodde

Sammendrag:

Bystyret behandlet kommunedelplan for Flekkerøy, del av strandsonen som sak 160/09 i møte 4.11.2009. Bystyret vedtok alternativ 4B med en del endringer deriblant pkt 9: *"Byggeområdene ved Torsteinsodde i Kjærskilen endres til byggeområde fritidsbygg hvis dette ikke medfører ny høring av hele planen."*

Framtidig bebyggelse på Torsteinsodde var ikke hørt med arealformål fritidsbebyggelse i forkant av bystyrets behandling av saken 4.11.2009. Som oppfølging av bystyrets vedtak er det gjennomført begrenset høring av forslag til revidert plan, utsnitt Torsteinsodde.

Fylkesmannens miljøvernavdeling og Fylkeskommunen har fremmet innsigelse til revidert alternativ 4B, utsnitt Torsteinsodde. Begge viser til at de har tidligere fremmet innsigelser til alternativene 4 og 4B som åpner for ny bebyggelse på Torsteinsodde.

Rådmannen har i tidligere innstillinger fremmet planforslag som ikke åpner for ny bebyggelse på Torsteinsodde. Ny fritidsbebyggelse på dette arealet er i strid med kommuneplanens bestemmelse om fritidsbebyggelse og formålet med Flekkerøyplanrevisjonen fastsatt i planprogrammet.

Rådmannen frarår, med bakgrunn i viktige landskaps- og friluftsinnteresser, føringer gitt i kommuneplan og planprogrammet samt innsigelser fra fylkesmannens og fylkeskommunen, at det åpnes for bebyggelse på Torsteinsodde. Alternativ 4B anbefales endret slik at byggeområdene for fremtidig bebyggelse på Torsteinsodde endres til LNF-område med retningslinje viktige landskap, turvegdrag/grønnstruktur der bygge- og anleggstiltak ikke bør tillates.

Dersom bystyret ønsker å opprettholde sitt vedtak om å tillatte ny bebyggelse på Torsteinsodde kan vedtak alternativt formuleres slik:

Alternativ 1

- *Kommunedelplan for Flekkerøy, deler av strandsonen, alternativ 4B datert 21.04.2009 endres slik at Byggeområdene ved Torsteinsodde i Kjærskilen endres til byggeområde fritidsbebyggelse i henhold til kartutsnitt datert 04.11.2009.*

Alternativ 2

- *Byggeområdene ved Torsteinsodde i Kjærskilen opprettholdes som byggeområde bod/lager, brygge, jf plankart Kommunedelplan for Flekkerøy, deler av strandsonen, alternativ 4,B datert 21.04.2009.*

Forslag til vedtak:

1. *Kommunedelplan for Flekkerøy, deler av strandsonen, alternativ 4B, datert 21.04.2009 jf. utsnitt Torsteinsodde datert 04.11.2009 endres slik at fremtidig bebyggelse utgår. Arealene avsettes som LNF-område med retningslinje viktig landskap, turveg/grønnstruktur der bygge- og anleggstiltak ikke bør tillattes.*

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Trykte vedlegg:

Kommunedelplan for Flekkerøy deler av strandsonen, alternativ 4B, utsnitt Torsteinsodde med arealformål fremtidig fritidsbebyggelse, 4.11.2009

Utrykte vedlegg:

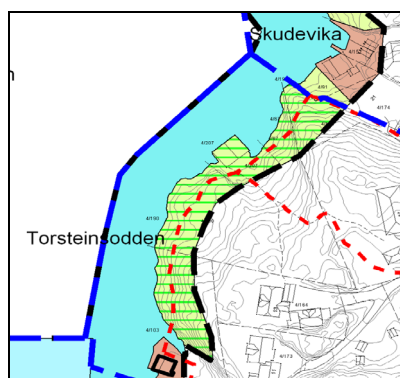
Høringsuttalelser til begrenset høring, arealformål Torsteinsodde.

Bakgrunn for saken :

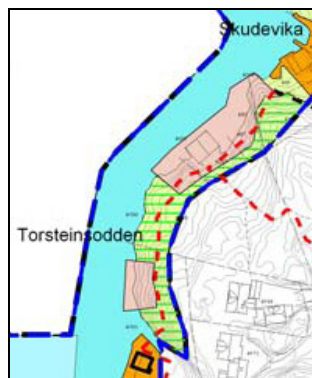
Bystyret behandlet kommunedelplan for Flekkerøy, del av strandsonen som sak 160/09 i møte 4.11.2009. Bystyret vedtok følgende i pkt 9: "Byggeområdene ved Torsteinsodde i Kjærskilen endres til byggeområde fritidsbygg hvis dette ikke medfører ny høring av hele planen."



Framtidig bebyggelse på Torsteinsodde var ikke hørt med arealformål fritidsbebyggelse i forkant av bystyrets behandling av saken 4.11.2009. I alternativ 4B er byggeområdene på Torsteinsodde avsatt som bod/lager, brygge og i alternativ 4, med en litt annen avgrensing, som bod/lager/naust, båthus, brygge/Rorbu. De øvrige høringsalternativene åpner ikke for ny bebyggelse på Torsteinsodde. 1 alternativene 1,1B,2 og 3 er arealene avsatt som LNF-område med viktige landskap, turvegdrag/grønnstruktur der bygge- og anleggstiltak ikke bør tillates, samt trase for kyststi.



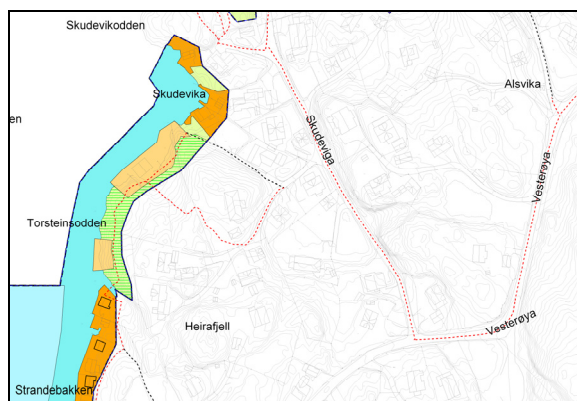
Alt 1B LNF med viktige landskap, turvegdrag/grønnstruktur



Alt 4B- fremtidig bod/lager

Begrenset høring:

Som oppfølging av bystyrets vedtak pkt 9 er forslag til revidert plan, utsnitt Torsteinsodde, sendt på begrenset høring til grunneiere, naboer, vellene/den lokale samarbeidsgruppa, Fylkesmannens miljøvernnavdeling og Fylkeskommunen.



Alt 4B utsnitt Torsteinsodde - Planlagt fremtidig fritidsbebyggelse er vist med lysgul farge.

Fylkesmannens miljøvernnavdeling og Fylkeskommunen har begge fremmet innsigelse til revidert alternativ 4B, utsnitt Torsteinsodde. Både miljøvernnavdelingen og Fylkeskommunen viser til at de har tidligere fremmet innsigelser til alternativene 4 og 4B som åpner for ny bebyggelse på Torsteinsodde. Begge organene har støttet alternativ 1B, der Torsteinsodde er avsatt som LNF-område med viktige landskap, turvegdrag/grønnstruktur der bygge- og anleggstiltak ikke bør tillates. Fylkeskommunens innsigelse er fremmet administrativt. Tidligere innsigelser fra fylkeskommunen er fremmet av NSM-utvalget. Administrasjonen tar forbehold om at NSM-utvalget kan trekke eller endre innsigelsen.

To grunneiere har bedt om en redegjørelse på hvorfor en mindre del av deres eiendom er gitt arealformål LNF. Slik redegjørelse er gitt. Det konkrete arealet er i alle høringsalternativene avsatt LNF-område, uten retningslinjer om landskap mm.

Vurdering:

Rådmannen har i tidligere innstillinger fremmet planforslag som ikke åpner for bebyggelse på Torsteinsodde, dvs LNF-område. LNF-området omfatter også ei stor bu på eiendommen 4/207 nord for Torsteinsodde som er i dårlig teknisk stand. Torsteinsodde er blant de få sammenhengende områdene i planområdet som er ubebygget og utgjør et viktig landskapselement og mulig bade- og fiskeområde, i en fjord med mye bebyggelse i strandsonen.

Ny fritidsbebyggelse på dette arealet er i strid med kommuneplanens bestemmelse om fritidsbebyggelse, *"utover det som fremgår av gjeldende planer er det for helekommunen ikke tillatt med oppføring av ny eller vesentlig utvidelse av bestående fritidsbebyggelse"*.

Fritidsbebyggelse er heller ikke i samsvar med målsetting med Flekkerøyplanrevisjonen, fastsatt i planprogrammet, der det blant annet heter:

- Planen skal sikre strandsonen i et langsiktig perspektiv.
- Planen skal bedre sammenhengen mellom arealdisponeringen og det reelle behovet for lager og boder ved sjøen.
- Vurdere areal for eventuelt nye boder/lager og brygger ved sjøen.

Konsekvenser av alternative arealformål framgår av planbeskrivelsen kapittel 6.

Fritidsbebyggelse har en større privat sone enn boder og lager. Allmenn ferdsel vil være mer begrenset.

Punkt 6 i bystyrets vedtak i sak 51/05 av 27.04.2005 om bruksendring omfatter kun eksisterende sjøboder.

Rådmannen frarår at det åpnes bygging av ny fritidsbebyggelse på Torsteinsodde.

Punkt 22/10: Euroterminalen del 1 - sluttbehandling - motseiing (innsigelse)

Bilag

dltmp6.Doc

sak22 hør debatten

Alternativ rutebilstasjon, datert ViaNova 17.06.09 - plan

Reguleringsbestemmelser, planalternativ 2 med bolig, datert 25.01.10

Plankart alt 1 over bakken, datert 01.02.07, sist revidert 25.12.10

Illustrasjon felt A1, A2, A3 utan bustad

Illustrasjon felt A1, A2, A3 med bustad

Plankart alt 2 over bakken, datert 01.02.07, sist revidert 25.12.10

Gjeldande reguleringsplan, godkjent 10.04.02

Plankart alt 1 og 2 under bakken, datert 01.02.07, sist revidert 25.12.10

Plankart alt 1 og 2 på bakken, datert 01.02.07, sist revidert 25.12.10

Gjeldande reguleringsbestemmelser godkjent 10.04.02

Grunnlagsskart

Reguleringsbestemmelser alt 1 uten bolig, sist datert 25.01.10

Planbeskrivelse, forslagsstiller, sist revidert 25.01.10



Dato: 26.01.10
Saksnr.: 200601017-186
Arkivkode O: PLAN: 1096
Saksbehandler: Ålaug Rosseland

Saksgang

Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato

04.02.2010
17.02.2010

Euroterminalen del 1 - sluttbehandling – Motseiing (innsigelse)

Samandrag

Euroterminalen, eit kommunikasjonsknutepunkt mellom Noreg og resten av Europa, mellom Austlandet og Vestlandet, ein møtestad for buss-, tog-, ferjetrafikk.

Prosjektet hadde nasjonal interesse då første reguleringsplan vart godkjent av bystyret i 2002. Byutviklingsområdet i planen skulle gje økonomi til realisering av Euroterminalen.

Regulant er Sjøfront utvikling as. (Rom eiendom (tidl. NSB) og Sektor eiendom). Involverte offentlege instansar har vore Jernbaneverket, Statens vegvesen, Kristiansand havn, Vest-Agder fylkeskommune, Agder kollektivtrafikk. Euroterminalen as har følgd arbeidet.

Reguleringsendring del 1 omfattar ca halvparten av gjeldande plan.

Planområdet er 36.000 m². Planen gir rom for bygging av i alt ca 48.000 m² bruksareal, (inkludert 24.000 m² forretning) og minst 600 offentlege parkeringsplassar.

Planen er utarbeida i to alternativ, alternativ 1 utan bustad, alternativ 2 med bustad.

Planalternativ 1 og 2, er så like at det bare er plankart over bakkenivå som er forskjellig.

Reguleringsbestemmelsene for dei to alternativa skal vere like, med unntak for punkter som omhandlar bustad og forbetring langs T4 (eksisterande g/s-veg auat-vest ved Gartnerløkka).

Teknisk direktør rår til å vedta:

- Plankart over bakken, alternativ 1
- Plankart på bakkeplan
- Plankart under bakken
- Reguleringsbestemmelser alternativ 1

Regulant ønsker vedteken:

- Plankart over bakken, alternativ 2 med bustad i staden for alt 1
- Reguleringsbestemmelser alternativ 2 i staden for bestemmelser alt 1

Sentrale problemstillingar er / har vore:

- Rekkefølgebestemmelser

- Ny Havnegate og toplanskryss ved Vesterveien, godkjent reguleringsplan og ferdig bygd.
- Vestre Strandgate i planområdet, regulert trafikkareal i offentlig eige og opparbeida til gang-/sykkeltrafikk
- Ny bussterminal bygd samtidig med endra terminalfunksjon i S1 og B2.
- Universell utforming og maksimal fleksibilitet i utforming av terminalbygg med publikumsareal i alle bygga si lengde, B1, S1, B2.
- Nok plass til buss/taxi. Arealet T 5 er utvida.
- Bustad i byutviklingsområdet. Teknisk direktør rår til å ikkje tillate bustad.
- Krav om bebyggelseplan? Kravet er erstatta med binding til illustrasjonsplanar og at utomhusplanar skal godkjennast i byutviklingsstyret.

Euroterminalfunksjonen i ny plan omfattar:

- dagens jernbanestasjon (felt S1 og B2), og nybygg felt B1.
- innebygd bru (tube), T9, frå B1 til hamna.
- bussterminal / taxi, felt T5, nær opptil S1 og B2.
- tilkomst frå Kvadraturen til fots med å krysse Vestre Strandgate i plan.
- tilkomst med bil: via ny Havnegate.

Arealet planen hadde reservert for bussterminal til første gongs behandling, var ikkje stort nok. Taxi, hente-/brangeparkering og sykkelparkering var dårleg løyst. Arealet er nå utvida for fase 1.

Denne endringa kan seiast å ha vore ute til høyring i form av skisse for bussterminalen datert 17.06.09 som var lagt ved då planen var ute til ny høyring. Før ny bussterminal kan byggast, må planløysinga bearbeidast, bl. a. med omsyn til universell utforming.

Trafikk

Euroterminalprosjektet er ei viktig brikke i Kvadraturens framtidige trafikkløysing, med bygging av ny Havnegate som avlastning av Vestre Strandgate og offentlig parkeringshus for minst 600 bilar i hjørnet av Kvadraturen.

Trafikkløysinga omfattar:

- bilveg til Euroterminalen via Vesterveien, kryss ved -Samsen og Havnegata.
- ny Havnegate frå kryss med Vesterveien til kryss med Vestre Strandgate ved Skippergata.
- kryss Havnegata / Vesterveien som toplanskryss
- offentlig parkeringsanlegg for minst 600 bilar
- busstrafikk og ny bussterminal, fase 1 på bakkeplan, og fase 2 med terrenget heva opp med parkering under.

Vegvesenet har starta førebunde arbeid med reguleringsplan for krysset og Havnegata fram til Skippergata / Gyldenløves gate. Det er intensjon om å ha godkjent plan innan årsskifte.

Motseiingar er trekte tilbake med unntak av tre av Jernbaneverket sine. Jernbaneverket vil

- disponere 1,6 meter av regulert Vestre Strandgate,
- ha framtidig trafikksituasjon avklara og
- ha spor 1 og 2 uavkorta for å ha plass for ny sovevognterminal / 123 meter frå dvergsignal til B1.

Motseiingane til planforslaget medfører at planen ikkje kan eigengodkjennast.

Bebyggelsen, grad av utnytting, formål kontor eller bustad

Forretningsdelen i føreliggande forslag dekker heile byggeområdet i byutviklingsområdet med forretningscenter i to etasjar. Høgda for desse to etasjane i alternativ 1 utan bustad, blir

likt med gesimsen på Vestre Strandgate 49 og 0,5 meter over gesims på dagens jernbanestasjon.

I forretningsarealet er det i reguleringsbestemmelsene opna opp for kombinasjon med kontor i halvparten av arealet. Det gir mulighet for stort samanhengande kontorareal i 2. etasje.

Oppå forretningsarealet blir det foreslått 3 felt med blokker i varierende høgde. Rekna frå bakkeplan får ein på det meste opptil 11 etasjar.

Teknisk direktør rår sterkt frå at området skal kunna nyttast til bustad. Området er ein perfekt plass for kontor og andre arbeidsplassar, med svært god kollektivdekning. Arbeidsplassar er viktige for kundegrnlaget til handel i Kvadraturen.

Arealet høver dårleg til bustad, serleg på grunn av støy frå trafikk på land og sjø, sjå avsnitt om støy.

Utsikt frå Kvadraturen.

Utsikt frå Tordenskjoldsgate blir stengt på gatenivå. Over forretningscenteret vil Dueknipen bli synleg frå gata.

Frå Kristian IV. gt. vil ein sjå dagens kastanjetre i forgrunnen, jernbanestasjonen med det nye tilbygget til stasjonsbygningen rett bak, og kanskje eit lite gløtt mot ferjehamna og Dueknipen.

Gjeldande reguleringsplan viser nybygg i byutviklingsområdet som enkeltbygg ned til dagens terreng. Den er tilpassa gatestrukturen i Kvadraturen med fri sikt sørvestover frå Tordenskjolds gate og Kristian IV. gate.

Utbyggingsavtale

Utbygging omfattar store offentlege anlegg. Stat, fylke og kommune er aktuelle aktørar i utbyggingsavtale. Forslag til utbyggingsavtale må utarbeidast når reguleringsplanen er godkjent.

Rekkefølgebestemmelser er revidert i høve til versjon til førstegongsbehandling og høyring. Det viktigaste er:

Fjerna:

- Krav om bebyggelseplan
- Krav om grøn bakke og gangsti til Idda utanfor planområdet.

Tilføyd:

- Diverse krav til funksjonalitet i ny terminal på jernbanestasjonen, (felt O, B1, S1 og B2) (se reg.best §§ 11, 16, 20 a.)
- Krav om utforming i samsvar med illustrasjonsplan.

Saksframstilling med vedlegg

Saksframstillinga har blitt skriven under tidspress i kommunikasjon med regulant sine konsulentar. Nødvendig materiale har blitt levert og plankarta har blitt revidert under ferdigjering av saksframstillinga. Mange har vore kvalitetskontrollørar. Det er likevel ikkje heilt umulig at det ennå kan vere enkelt ting som burde vore oppdaga og retta, som ikkje er det. Teknisk direktør ber om at plan- og bygningssjefen får fullmakt til å rette eventuelle tekniske feil i plankart og bestemmelser.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar reguleringsplan for Euroterminalen del 1, alternativ 1 uten bolig, 3 plankart datert 01.02.07, revidert seinst 25.10.10, med

bestemmelser sist datert 25.10.09.

Plan- og bygnings sjefen gis myndighet til å rette opp eventuelle tekniske feil i plankart og bestemmelser.

2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å legge fram utbyggingsavtale.

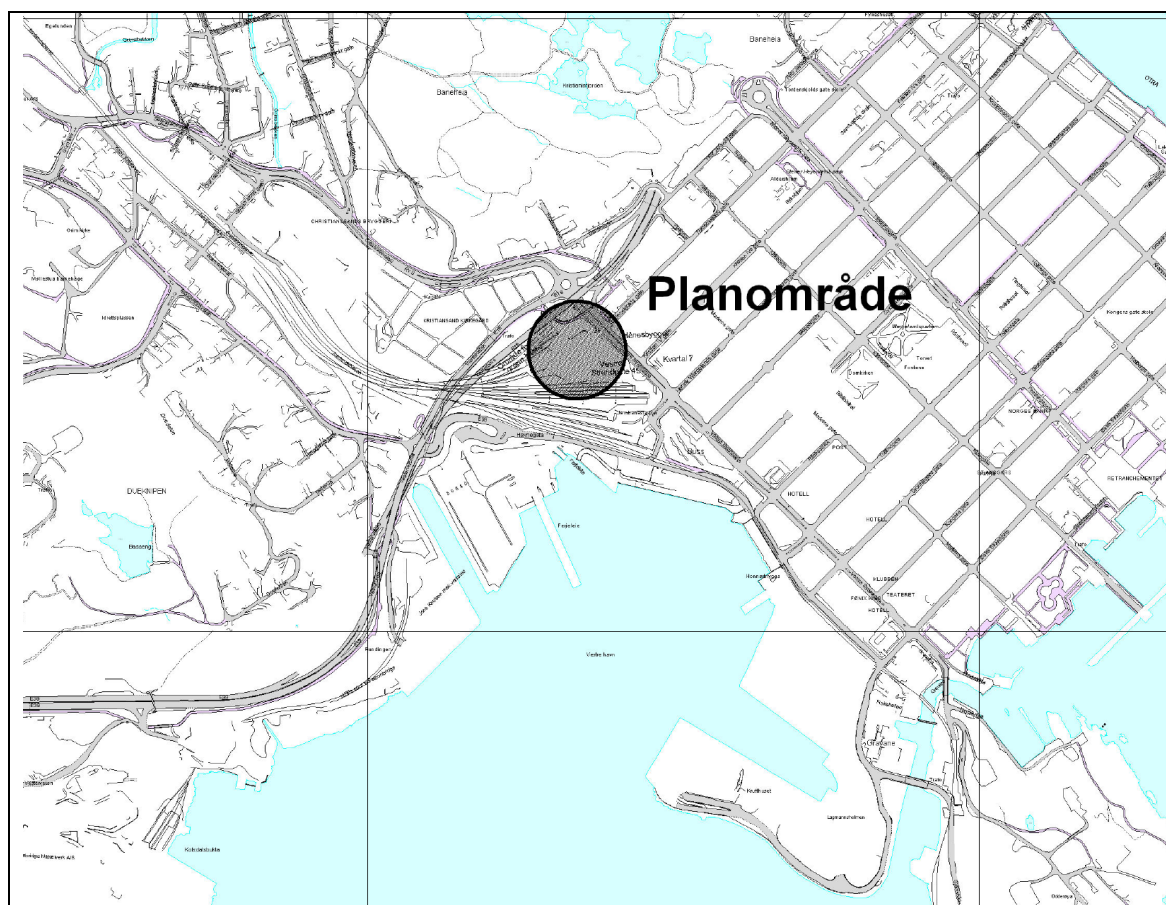
Ragnar Evensen
teknisk direktør

Gunnar Stavrum
plan- og bygnings sjef

Trykte vedlegg:

1. Grunnlagskart
2. Plankart alt. 1 utan bustad, 3 plannivå, datert 01.02.07, sist revidert 25.12.10
3. Reguleringsbestemmelser alt 1 utan bustad, sist datert 25.12.10
4. Regulants planbeskrivelse, datert 25.02.09
5. Illustrasjonar: byutviklingsområdet alt 1, datert 22.01.10, bussterminal dat. 17.06.09
6. Gjeldande reguleringsbestemmelser, godkjent 10.04.02
7. Gjeldande reguleringsplan, godkjent 10.04.02
8. Plankart alt. 2 med bustad, plannivå over bakken, datert 01.02.09, sist revidert 25.01.10
9. Reguleringsbestemmelser for alt. 2 med bustad, sist revidert 25.01.10
10. Illustrasjon byutviklingsområdet alt 2, datert 22.01.10

OVERSIKTSKART



Innholdsliste

FORMALITETAR	6
Bakgrunn for saka:	6
Eigedomstilhøve, kart	6
Kommunal infrastruktur i grunnen	7
Ordbruk.....	7
Tidlegare saksgang.....	7
Offentleg ettersyn.....	8
Revidert plan til ny uttale	9
Kort resymé av planinnhald.....	14
Kommentar til planbeskrivelsen.....	14
Revisjonar i plankartet	14
Behandling av endringar i høve til planversjon til første gongs behandling:	15
Rekkefølgjekrav i gjeldande plan og i ny plan til 1. og 2. gongs behandling	15
Visualisering av krav om bebyggelseplan og viktigaste rekkefølgjebestemmelser	16
KONSEKVEN SAR AV PLANFORSLAGET	16
Terminalen	16
Terminalbygg	16
Buss og taxi	17
Parkering	18
Utbyggingsavtale	18
Miljø- og helsekonsekvensar.....	18
Støy.....	18
Avgassar frå ferjene.	19
Barn og unges interesser, planalternativ 2 med bustad	19
Trafikk.....	20
Bil.....	20
Gang- og sykkeltrafikk.....	20
Grønnstruktur og Estetikk	21
Biologiske mangfald	21
Eit førebels tapt grønt og estetisk element i arkitektkonkurransen - grøn bakke	21
Ramper og estetikk.....	21
Friluftinteresser og kontakt med strandsone.....	21
Utsikt til sjø og hei.....	21
Terminalen	22
Vern.....	22
Universell utforming.....	22
Økonomiske konsekvensar for kommunen.....	22
Samarbeidsgruppa for bydelen, andre møter.....	23
PLAN- OG BYGNINGSETATENS OPPSUMMERING / VURDERING	23
Saksbehandlingstid, planutvikling, manglande organisering	23
Samarbeid med regulant	23
Krav om bebyggelseplan eller utomhusplan	23
Planalternativ 2 med bustad.....	24
KONKLUSJON.....	24

FORMALITETAR

Bakgrunn for saka:

Då Sjøfront utvikling (NSB v/ROM eiendom i samarbeid med SektorEiendom), ville utarbeide bebyggelseplan for byutviklingsområdet for å kome i gang med utbygging, vart det relativt raskt klart at det var nødvendig med reguleringsendring før bebyggelseplan kunne utarbeidast. Det opprinnelege euroterminalbygget, 214 meter langt og 13 meter høgt, frå Vestre Strandgate til ferjekaia, kunne ikkje realiserast. Årsaka var at Jernbaneverket gjekk bort frå planar om å ta i bruk korte krengetog, og å kutte jernbanespora før euroterminalbygget. Ved klagebehandling i 2005, vart spor 3 og 4 lagt inn i planen i full lengde. Dette hadde også innverknad på funksjonen til planlagt ny busstasjon.

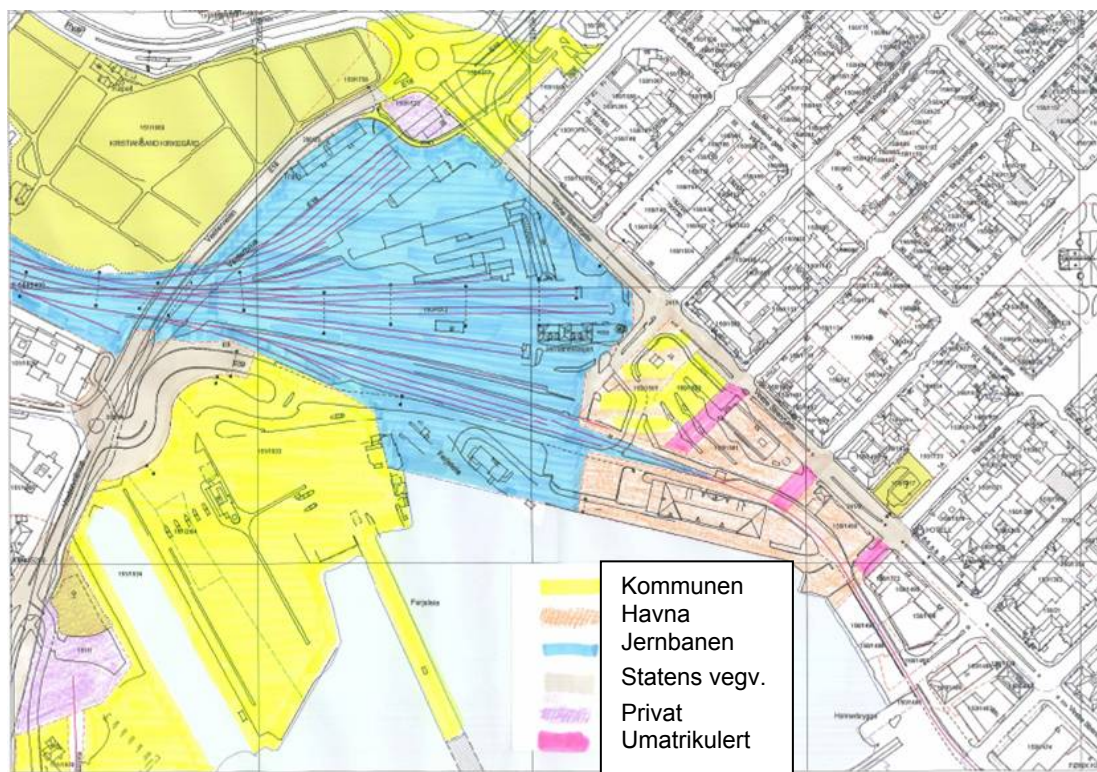
Vilkåra for ferjetrafikken er også endra, med strengare tryggingreglar, større ferjer og auka parkeringsbehov. Nye løysingar må finnast for hamna, i ein eigen reguleringsplan.

Endring av gjedande reguleringsplan er nå i realiteten delt i fire:

- Euroterminalen del 1, byutviklingsområdet, del av jernbane og buss.
- Havnegata Vesterveien – Vestre Strandgate. Statens vegvesen utarbeider og siktar mot godkjent plan i løpet av 2010.
- Euroterminalen del 2 er resten, som for det meste er ferjehamna. Igangsetting av planarbeidet for del 2, hamna, vart varsla 22.09.06. Det er ikkje sendt inn utkast til plan. Framdrift av planarbeidet er ukjent for plan- og bygningsetaten.
- Arealet mellom byutviklingsområdet og Vesterveien, grøn bakke i arkitektkonkurransen til byutviklingsområdet. Vil truleg inngå i reguleringsplan for ny Vestervei / E18 / E39.

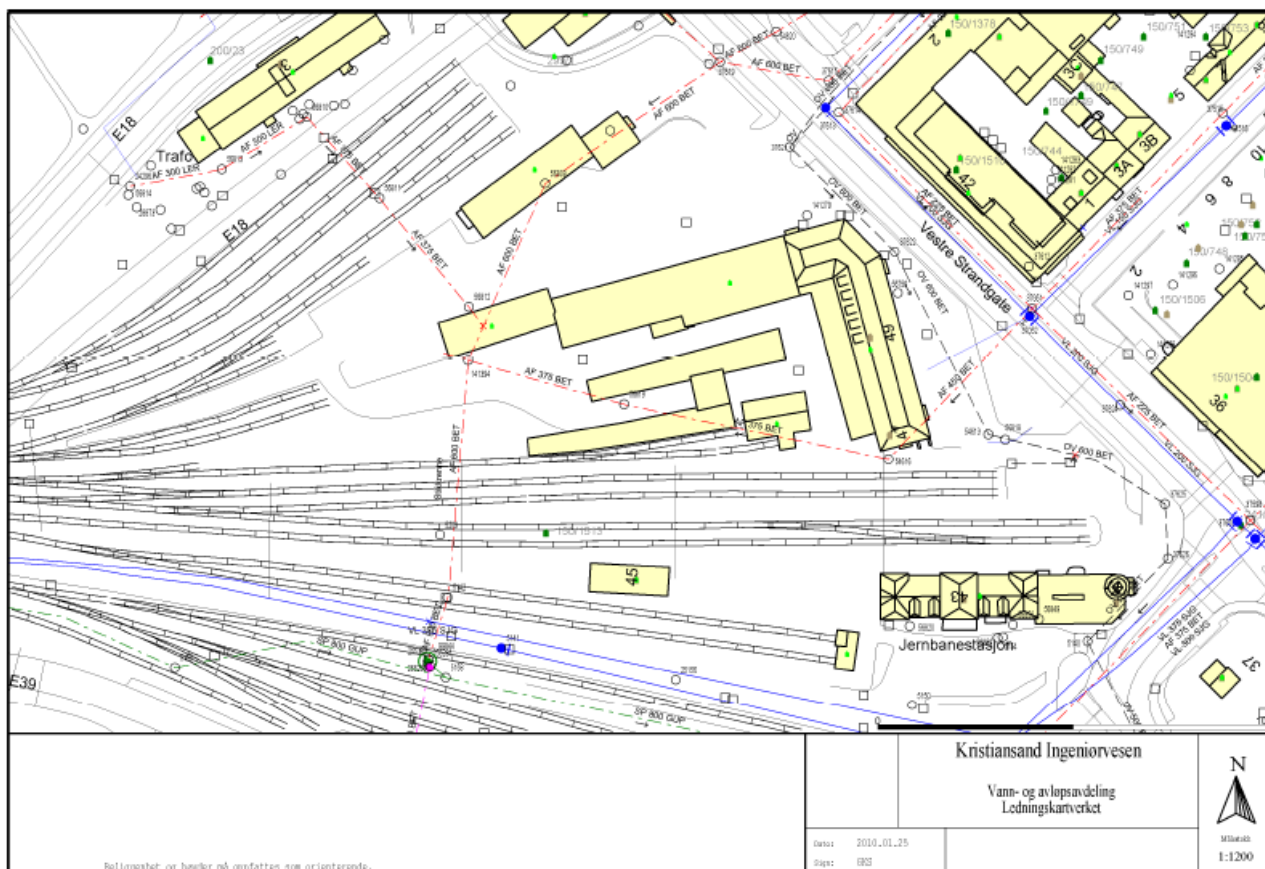
Gjeldande reguleringsplan sine krav om bebyggelseplan og rekkefølgebestemmelser om samanhengen mellom byutviklingsdelen, trafikksystem og kollektivknutepunktet, var styrande for planavgrensing og utforming av plankart og bestemmelser til førstegongsbehandling.

Eigedomstilhøve, kart



Kommunal infrastruktur i grunnen

Regulant skriv i planbeskrivelsen at infrastruktur i bakken ligg i gate rundt og at fjernvarmeledning tangerer området. Regulant har fått dette kartet som viser kommunale avløpsleidingingar (raud strek) på kryss og tvers i byutviklingsområdet.



I tillegg kryssar fjernvarmeledning gjennom byutviklingsområdet

Ordbruk

Ordet terminal blir i denne saka brukt i to tydingar. Det blir brukt om staden der passasjerane går om bord i buss, tog, båt. Det blir brukt om heile kollektivknutepunktet Euroterminalen. Og det blir brukt om eit bygg med reiseinformasjon, passkontroll, billettsal og venterom. I tillegg blir også ordet stasjon brukt i same tydinga.

Tidlegare saksgang

Melding oppstart arbeid med bebyggelseplan 18.01.06

Melding endring av plantype og utviding av planområdet 10.05.06

Førstegongsbehandling i byutviklingsstyret 21.06.07. Følgjande einstemmige vedtak vart fatta:

1. Byutviklingsstyret legger reguleringsplan for Euroterminalen, del 1, plan 1096 med reguleringsbestemmelser, datert 01.02. 07 og revidert seinast 04.06.07, ut til offentlig ettersyn.
2. Før planen legges ut til offentlig ettersyn, må støyanalysen suppleres med analyse av havnestøy.
3. Byutviklingsstyret oppfordrer Vest-Agder kollektivtrafikk til å utrede areal- og funksjonsbehov for framtidig busstrafikk i Kristiansand før planen legges fram for andregangsbehandling.
4. Bebyggelseplan for samme planområdet kan legges ut administrativt, forutsatt at den er i samsvar med aktuell versjon av reguleringsplan med bestemmelser.

Støyanalysen vart supplert med analyse av støy frå hamna, sjå avsnitt om støy Areal- og funksjonsbehov for framtidig busstrafikk vart utreda. Rapporten, datert februar 2008 var vedlagt då revidert plan var ute til ny uttale. Rapporten er ikkje vedlegg til saka nå. Vedlagt illustrasjon Alternativ rutebilstasjon datert 17.06.09 er basert på rapporten.

Utlagt til offentleg ettersyn i tida 29.06. – 22.08.07

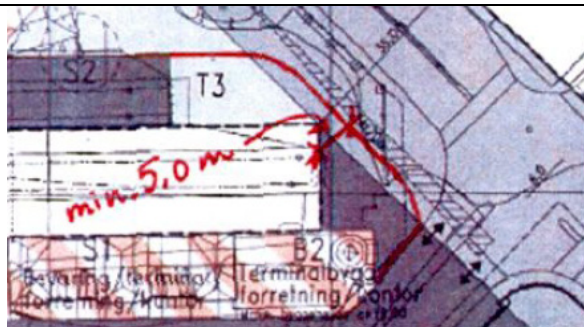
Revidert forslag, revidert 03.06.09 på ny til uttale i tida 19.06. – 01.09.09

Diverse orienteringar i byutviklingsstyret og formannskapet

Offentleg ettersyn

Det kom inn uttale frå 7 uttalepartar. Uttalingane blir ikkje kommentert av plan- og bygningssjefen. Me viser i staden til kommentar til uttalingar etter utsending av revidert planmateriale til ny uttale. Innkomne merknader ved offentleg ettersyn:

Dok nr.	Adressat
123	<p><u>Fylkesmannen i Vest-Agder, miljøvernavdelinga, brev datert 10.08.07</u> Minjvernavdelinga er tilfreds med at vilkår for barn og unge er ivaretatt. Dei gir råd om å krevje universell utforming av bygningar, uteområder og tilkomst. Når endelig vegtrasé frå hamna til E39 er klar må støy frå denne også med i grunnlaget for støyvern.</p>
127 133	<p><u>Vest-Agder Fylkeskommune, Hovedutvalg for næring, samferdsel og miljø, datert 19.09.07</u> Vest- Agder fylkeskommune mener forslaget til reguleringsplan for Euroterminalen gir et godt grunnlag for å komme fra plan til handling.</p> <p>Før planen godkjennes må følgende tema være avklart:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trafikksystemet omkring Euroterminalen med atkomster til denne må være avklart både når det gjelder krav til areal og kapasitet til trafikkavvikling. Spesielt legger fylkeskommunen vekt på framkommelighet for kollektivtrafikken. Før endelig plan godkjennes, må dette være avklart. Fylkeskommunen reiser innsigelse inntil dette planforslaget foreligger. 2. Skissene til rutebilstasjon som følger saken er ikke dekkende for den regionale busstransportens behov. Før endelig plan godkjennes, må plan for bussterminal foreligge. Denne må ta hensyn til framtidig utvikling av den regionale kollektivtrafikken. Videre må løsningen være tilpasset situasjonen med nåv. busstrasse i Havnegata og omlegging til Vestre Strandgate når ny E39 er etablert vestover. Inntil dette foreligger er dette vedtaket å betrakte som en innsigelse til planen. 3. Fylkeskommunen tar initiativ til utredning av pkt.2 ovenfor slik oppfordringen er fra byutviklingsstyret.
125	<p><u>Statens vegvesen, brev datert 21.08.07</u> Statens vegvesen understrekar kor viktig det er at bygging av trafikkskapande verksemd er i samsvar med bygging av ny vegkapasitet. Det gjeld trafikkanalyser, planlegging og bygging av toplanskryss ved Samsen og ny Havnegate som skal vere tilkomst til byutviklingsområdet, inkludert kryss med Vestre Strandgate.</p> <p>Utforming av Vestre Strandgate med tilrettelegging for buss og løysing for varetransport må løysast i bebyggelseplan.</p>
126	<p>Jernbaneverket, brev datert 22.08.07 Jernbaneverket varslar motseiing mot følgjande i planen: Avstand frå midtlinje spor 6 til byggeområde T8 utvida frå 6,0 til 6,1 meter. Areal reservert for jernbanedrift, T6, har for kort avstand mellom sporgrav til spor 3 og 4 og regulert vegareal for Vestre Strandgate. JBV krev minimum 5 meter frå Kongesteinen ved spor 3 og 4 til grense Vestre Strandgate som vist her:</p>



Lengde spor 2 mindre enn 123 meter frå fasade nytt terminalbygg B1 til dvergsignal R8. Manglande plan for trafikkavvikling i området som; tilkomst parkering ved Vesterveiens austre og vestre brukar, plassering av 40 p-plassar for reisande med jernbanen, gang-/sykkeltrafikk. Planen må sendast til Jernbaneverket for godkjenning før reguleringsplanen blir lagt fram for godkjenning.

Dersom ikkje terminalområdet T5 blir avgrensa heilt inntil fasadeliv i nytt terminalbygg, B1.

Rekkefølgekrav om grøn bakke utanfor planområdet.

Jernbaneverket gjer merksam på at ein aksept hos dei krev ein securityvurdering gjennomført før kommunen kan godkjenne reguleringsplanen.

Jernbaneverket rår til å innføre rekkefølgekrav om plan for gjennomføringsprosessen med bygging under eksisterande sporområde.

Jernbaneverket krev å få tekniske planar for grunnarbeid til godkjenning.

130	Agder energi, brev datert 29.08.07 Det er 2 nettstasjonar i området og eit låg- og høgspenst jordkabelnett. Eventuelle flytting må kostast av utbyggar. Det må settast av plass til eventuelle nye nettstasjonar.
128	Samfunnsmedisinsk enhet, notat datert 28.08.09 Samfunnsmedisinsk enhet minner om konflikten mellom opphaldsareal for folk, inkludert bustad og tog-, båt- og biltrafikk, både med omsyn til støy, ristingar i grunnen og luftureining.
131	Kristiansand havn, brev datert 17.08.09 Kristiansand hamn har ingen innvendingar til planen. Det blir sagt frå om at hamna kan bidra til opparbeiding av ny Havnegate med å avstå grunn. Dei vil ikkje bidra økonomisk på annan måte.

Revidert plan til ny uttale

På bakgrunn av første høyring og drøftingar, reviderte kommunen planen og sendte den ut på ny høyring i tida 19.06. – 01.09.09. Revisjonen som gjorde at ny høyring var nødvendig, var endring i reguleringsbestemmelsene med å fjerne krav om bebyggelseplan, endra rekkefølgekrav om Havnegata og ny bussterminal. Andre mindre endringar var utviding av planområdet under Vestre Strandgate, avgrensing av felt C og justering av grense mellom felt T8 og T6.

For at planen skulle vere lettare å forstå var den delt opp i 2 alternativ, alternativ 1 utan bustad og alternativ 2 med bustad. Det var og utarbeida eit ekstra plankart for bakkenivå, likt for alternativ 1 og 2.

Eit viktig nytt dokument som var lagt ved til ny høyring, var skisse til løysing for ny bussterminal datert 17.06.09. I denne høyring kom det følgjande 8 uttalingar:

Dok.nr	
180	<u>Statens vegvesen, brev datert 21.08.09</u> 1. Statens vegvesen rår til å stille krav om bebyggelseplan, i alle fall for

	<p>bustadalternativet. Dersom krav om bebyggelseplan ikkje blir stilt, <i>bør kapasitetsberegninger for kryss med Henrik Wergelandsgate foretas før reguleringsplanen blir sluttbehandlet.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Planforslaga er uklare med omsyn til byggegrense i felt D og A2. 3. Reguleringsbestemmelsene må stille krav om at tekniske planar skal sendast til Statens vegvesen for uttale / godkjenning for igangsetting av tiltak. 4. Dersom det ikkje blir stilt krav om bebyggelseplan, <i>bør løsnings for gang- og sykkeltrafikk langs og til søndre del av området for busstasjon og terminalbygg være avklart før det blir gitt rammetillatelse innen dette området. I så fall bør det tas inn en rekkefølgebestemmelse om godkjent reguleringsplan for ny Havnegate også i § 18a.</i> 5. Å ta ut krav om bygging av ny Havnegate fram til Vestre Strandgate vil medføre at tungtransport, varetransport til byutviklingsområdet, vil måtte kjøre gjennom deler av Kvadraturen for å kome til E18/E39, (Henrik Wergelands gate eller Dronningens gate for å kome til Festningsgata). <i>Med tanke på anleggsgfase for tiltak i feltene Pr og T11, som vil innebære stenging av Vestre Strandgate eller deler av denne gata, vil det også være en stor fordel at ny Havnegate er bygd før byutviklingsområdet blir bygd ut.</i> Vegvesenet rår sterkt til å ikkje fjerne krav om opparbeiding av ny Havnegate fram til Veste Strandgate før igangsetting. 6. Plan for busstasjonen viser midlertidige oppstillingsplassar for buss som vil forsvinne når ny Havnegate blir bygd. <i>Løsning for et tilstrekkelig antall plasser bør avklares i en illustrasjonsplan for felt T5 før reguleringsplan blir sluttbehandlet, eller evnetuelt avklart med annen plassering.</i> <p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det stilles ikkje krav om bebyggelseplanar. Fotgjengarkryssing i plan av Vestre Strandgate må oppretthaldast, uansett kapasitetsutrekningar. 2. Byggegrense mot Vestre Strandgate i felt D er samanfallande med formålsgrense der inga byggegrense vises. Det same er tilfelle for A2, på ei ca 22 meter lang strekning midt i feltet. Dette er formidla til vegvesenet. 3. Å sende teknisk plan og riggplan til uttale når det er behov for det fordi mange partar er berørt, er innarbeida rutine. Det vil bli gjort i dette tilfellet. 4. Krav om godkjent plan for ny Havnegate vart ikkje tatt inn i § 18a (nå § 21) for ikkje å sinke bygging av B1. Dette bygget må byggast før ein kan kome i gang med riving og førebuing til bygging i byutviklingsområdet, felt D. Det verkar overdimensjonert å krevje godkjent plan for ny Havnegate for bygging av dette bygget. Men kan hende er det gode sjansar for at reguleringsplanen for Havnegata er ferdigbehandla i kommunen før rammesøkanden kjem for B1. 5. Statens vegvesen har eit viktig poeng. Men plan- og bygningssjefen meiner ein må stå ved forslag om å stille krav om at vegen skal vere ferdig til området skal takast i bruk. 6. Havnegata på strekinga forbi Smiths kai vil måtte gå i dagens trasé inntil hamnesporet er ute av bruk. Det vil ta mange år. Bussterminalen kan opparbeidast i prinsippet etter skisse datert 17.06.09, med plass til regulering; plass for bussane å stå under pålagt kviletid og ved regulering av tid mellom ruter. Innan Havnegata skal byggast nærmare bussterminalen, må ein kunna finne alternativ reguleringsplass annan stad.
178 og188	<p><u>Vest-Agder fylkeskommune v/ Samferdsel og forvaltningsseksjonen, brev datert 07.09.09 og</u> Tidlegare motseiing til planen vart trekt tilbake med vedtak i NSM-utvalget 23.09.09</p> <p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar</u> Tilbaketrekkinga synest å vere gjort på bakgrunn av at skisse for ny rutebilstasjon datert 17.06.09 er gjennomførbar. Revidert plan ivaretek det.</p>

173	<p><u>Agder kollektivtrafikk as (AKT), brev datert 31.08.09</u> AKT seier seg nøgd med revidert plan og foreslår 4 meters utviding av vestre busspassasje.</p> <p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar</u> AKT uttalar seg bare til revidert plan for rutebilstasjon datert 17.06.09, opp mot planen slik den var til ordinær høyring. Endringsforslaget deira kan vurderast ved utarbeiding av utomhusplan. Sjå kommentar til Statens vegvesens pkt.6, (dok 180).</p>
174	<p><u>Kristiansand havn, brev datert 31.08.09</u> Kristiansand havn seier bl.a.:</p> <p><i>Det fremlagte forslaget til endring av arealet for bussene som medfører at Havnegata blir skjøvet utover, er helt uakseptabelt for havna. Det arealet som ligger utenfor nåværende havnegatetrase er helt nødvendig for utformingen av den framtidige fergeterminalen.</i></p> <p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar</u> Sjå kommentar til Statens vegvesens pkt.6, (dok 180).</p>
177	<p><u>Kystverket, brev datert 02.09.09</u> <i>I St.meld.nr.16 Nasjonal transportplan 2010-2019 er Oslo, Kristiansand, Stavanger og Bergen gitt status som intermodale knutepunktshavner. (Intermodal betyr dør til dør med bruk av fleire typar transportmåtar, eks. tog, båt, bil)</i> <i>Kystverket finner ikke planforslaget tilfredsstillende i forhold til havnas utviklingsbehov, og vi anbefaler følgende:</i> <i>Disponering av havnas areal blir grundig vurdert i prosjektets del II.</i> <i>Det kommer tydelig fram at arealet som skal benyttes til midlertidige parkeringsplasser er midlertidig arealbruk og et reversibelt tiltak. Denne arealbruken må vurderes i sammenheng med havnevirksomheten i området. Vurderingen gjøres i arbeidet med prosjektets del II – euroterminalen II.</i> <i>At det allerede på dette stadiet gjøres grundige vurderinger i forhold til alternativ lokalisering av arealet som skal benyttes til midlertidige parkeringsplasser.</i> <i>Begrunnelsen for dette er å sikre fergehavna nødvendig utviklingsareal på kort sikt.</i></p> <p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar</u> Dert kjem nå tydelig fram at å splitte reguleringsområdet i 2 delar som vart gjort i 2006, var uheldig. Ein slit nå med å sikre omsyn som ligg i grenseområdet mellom desse 2 planane. Det gjeld vilkår for alle 4 transportelement i det modale transportbegrepet: hamn, ny Havnegate, jernbane og busstransport. Sjå kommentar til Statens vegvesens pkt.6, (dok 180).</p>
176	<p><u>Jernbaneverket, brev datert 01.09.09</u> Jernbaneverket er oppteken av at dagens spor ikkje må kuttast. Dei vil ikkje gi slepp på mulighet for oppstilling av sovevogner. Og dei er opptekne av total trafikksituasjon rundt stasjonen og parkering for reisande.</p> <p>Jernbaneverket har nå følgjande 3 motseiingar (<i>innsigelser</i>) til planen fordi følgjande ikkje er innfridd:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Krav om 5 meter jernbaneareal aust for "kongesteinen" regulert til jernbaneareal som kan gjerdast inne. 2. Er avstand mellom dvergsignal og fasade nybygg B1 minst 123 meter. Jernbaneverket fryktar at kuttinga av spor 1 og 2 som B1 inneber vil øydelegge mulighet for oppstilling av sovevogner og etablering av ny sovevognterminal. 3. Trafikkavviklingssituasjonen i området er fortsatt uavklart. Det blir opplyst at Jernbaneverket nå arbeider med utarbeiding av hovedplan for Kristiansand stasjon. Dei seier "<i>Formålet med planen er blant annet å</i>

	<p><i>ivareta jernbanens utviklingsmuligheter og de reisendes komfort, herunder å legge til rette for muligheten for en lokaltogpendel fra Vennesla og Nodeland. Videre å finne løsninger som muliggjør opprettholdelse av eksisterende havnespor til containerhavnen inntil denne flyttes og å finne løsninger for framtidig togvei direkte fra ny containerhavn til Alnabru/Ganddal godsterminaler. En securityvurdering for hele stasjonen inngår også i hovedplanen.”</i></p> <p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Breidda på regulert jernbaneareal mellom ”kongesteinen” og regulert Vestre Strandgate er ikkje endra i denne reguleringsplanen. Det er heilt likt slik det er regulert i gjeldande plan. Det er då underleg at det skal kunne medføre at jernbaneverket kan reise motseiing mot eit godkjent planelement. Plan- og bygningssjefen foreslår 5 meteren løyst på Jernbaneverkets areal. Det skal bare ein minimal planutviding til, eit lite hjørne av sporgrava til spor 4. 2. Oppmåling av den geografiske posisjonen til dvergsignalet er utført. B1 si nordgrense er justert til avstand 123 meter frå nærmast dvergsignal. Grunnflata til B1 medfører at lengda på spor 1 og 2 må kuttast med 20 meter. 3. Det er svært positivt at Jernbaneverket vil sikre fysisk anlegg for mulig ny etablering av sovevognterminal. Men me stille spørsmål ved om det ikkje vil vere mulig med den avkortinga av spor 1 og 2 som utstrekninga av B1 medfører. <p>Det må mekling til etter at bystyret har behandla planen.</p>
175	<p><u>Rom eiendom, brev datert 31.08.09</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rom eiendom seier seg nøgd med at Kristiansand kommune og Statens vegvesen nå er i gang med regulering av nødvendige vegløyser (ny havnegate/E39) som betyr fortgang i vedtaksprosessen i føreliggande planforslag 2. Rom eiendom stiller seg uforståande til behov for rekkefølgebestemmelse om bygging av ny busstasjon som vilkår for bygging på jernbaneområdet. 3. Rom etterlyser å få avklart kven som skal bygge, eige og drifte ny bussterminal. <i>NSB/Rom har vært åpne for ulike løsninger, men det foreligger fremdeles ingen full avklaring av disse forholdene.</i> 4. Rom eiendom stiller seg uforståande til behov for bebyggelseplan for alternativ med bustad. 5. Rom eiendom meiner å ha forstått at gangtunnelen under Vestre Strandgate skal vere eit underordna supplement til kryssing av gata i plan. Det bør difor ikkje vere krav om universell utforming av denne. Rom eiendom disponerer ikkje areal til rampe på austsida av Vestre Strandgate. 6. Rom eiendom viser til dokumentasjon og forklaring på at vareleveranse frå Havnegata ikkje er gjennomførbart. 7. Rom eiendom er ukomfortabel med byggegrens 10 meter ved T4. Byggegrensa bør dels reduserast og dels leggest i formålsgrensa. Atkomst til jernbanens driftsbygning blir skadelidande. 8. <i>NSB og Rom eiendom forutsetter at utbyggingen av Euroterminalen gjennomføres på en måte som ikke forstyrrer togtrafikken i vesentlig grad.</i> <p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Var det ikkje samling av publikumstenester og betring av forholda for dei reisande som var Euroterminalens hovudinnhald? Plan- og bygningssjefen meiner det ikkje kan forsvarast å gi grønt lys for bygging av kontorplass utan å sikre gjennomføring av samla løysing for dei reisande. 3. Kven som skal bygge ny busstasjon er utanfor plan- og bygningsetatens ansvarsområde. Men det er grunn til å tru at spørsmålet vil løyse seg når reguleringsplanen er ferdigbehandla i bystyret.

	<p>4. Krav om bebyggelseplan er fjerna.</p> <p>5. Gående til Euroterminalen vil krysse Vestre Strandgate i plan. Krav om universell utforming av tunnelen er lovpålagt fordi det er veg mellom to publikumsfunksjonar, forretning og offentlig parkering.</p> <p>6. Dokumentasjonen av at vareleveranse ikkje er mulig inn frå Havnegata har enten ikkje nådd fram, eller har ikkje vore overtydande nok. Men plan- og bygningssjefen har ikkje gått vidare med dette spørsmålet. Planen viser innkjøring frå Vestre Strandgate som er planlagt for vareleveranse.</p> <p>7. Å skape betre forhold for hovud gang-/sykkeltrafikk aust - vest gjennom Garnerløkka er heilt nødvendig. Jernbanens bygningar skal rivast når ny lokalveg til Vågsbygd skal byggast. Plan- og bygningsetaten har endra planen her, med å legge inn ei 10-meter breid sone med <i>Annet vegareal</i> under bakken og på bakkeplan. Dersom det blir aktuelt å ha jernbanens bygningar i funksjon ei tid mellom utbygging av byutviklingsområdet og bygging av ny lokalveg til Vågsbygd, må ein kunna finne midlertidige løysingar på det. Annet vegareal skal sikre plass for forbetring av sideareal til gang-/sykkelveg aust – vest og trappefri gang-/sykkelveg mellom T4 og Vestre Strandgate.</p>
179	<p><u>Nettbuss Sør, e-post 01.09.09.</u></p> <p>Nettbuss sør seier:</p> <p><i>Vi i Nettbuss Sør vil utrykke vår bekymring for størrelsen på det området som er avsatt til bruk for ekspressbusser på den nye euroterminalen. Den sentrale billeggenheten midt mellom jernbane og ferge gjør terminalen i Kristiansand til noe helt unikt med muligheter for direkte overgang mellom de ulike transportmidlene. Det må tas høyde for at den positive utviklingen på ekspressbussiden kan fortsette. Slik vi oppfatter reguleringsplanen må det skje en reduksjon av ekspressbusstilbudet for at bussen skal kunne få plass på det tiltenkte arealet.</i></p> <p><i>Bare Nettbuss Sør alene har pr. idag på en vanlig hverdag 39 ekspressbussavganger + like mange ankomster. I tillegg har vi noen lokal busser til Høvåg. På flere av avgangene er det dubleringsbehov. Det må både være nok avgangsspor og spor til regulering /pauser.</i></p> <p><i>I og med at Kristiansand er endeholdeplass for de fleste rutene er det behov for oppholdsrom for sjåførere.</i></p> <p><i>Det er også viktig at det tas høyde for gode publikumsfasiliteter for bussreisende, både toalett/venterom, ruteinformasjon og bagasjeoppbevaring</i></p> <p><i>Et annet viktig punkt er veiforbindelsen til og fra Terminalen, spesielt vestfra. Det er viktig at fortrinnsrett for kollektivtrafikk ivaretas også i byggeperioden.</i></p> <p><i>Ordningen i dag med kjøring via hamna fungerer etter hensikten og gir bussene nødvendig fremkommelighet spesielt i rushtiden.</i></p>
203	<p><u>Regulant, møter og diverse e-postkommunikasjon</u></p> <p><u>Regulant vil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ha godkjent plan som opnar for at det kan byggast bustad - ikkje ha T13 så breidt som 10 meter. <p><u>Plan- og bygningsetatens kommentar</u></p> <p>Plan og bygningssjefen meiner området ikkje eignar seg for bustad på grunn av støy, men at det eignar seg svært godt for kontor.</p> <p>T13 skal gi plass for å erstatte mur langs T4 med ei løysing som gjer T4 hyggeligare og lysare. Og det skal gi plass for gang-/sykkelforbindelse mellom T4 og Vestre Strandgate. Inntil ny lågbru er bygd og så lenge det er verksemd i Jernbaneverkets bygg ved Vesterveien, skal arealet også gje plass for trafikk til det bygget. Plan og bygningssjefen meiner T13 i breidde 10 meter må oppretthaldast.</p>

Kort resymé av planinnhald

Forretningssenter i to etasjar med inntil 18.000m² bruksareal over bakken. Bygget fyller heile tomta og får gesimshøgde kote 17,5 som er ca 1,5 meter høgare enn gesimsen på Vestre Strandgate 49 og ca 2 meter høgare enn dagens jernbanestasjon.

Kontorblokker inntil 22000 m² bruksareal i 3 – 8 etasjar over forretningssenteret. 20 % av blokkene kan ha maksimal bygningshøgde kote 42,5. 45 % av blokkene kan ha maks høgde til kote 37. Resten skal maks ha kotehøgde mindre enn kote 32.

(Hånesbygget, Vestre Strandgate 42, har maks høgde ca. kote 28, hovudfasaden har kotehøgde ca kote 25).

Forretning er fjerna i kombinert formål i plankartet for B1, S1 og B2. Bestemmelsene opnar for små forretningar og kafe. Med denne terminalløysinga er plassen så liten at ordinær forretningsdrift ikkje kan vere aktuelt.

Det er i reguleringsbestemmelsene tatt inn opning for kombinasjon med kontor i felt D, utan å utvide grad av utnytting. Ein har med det mulighet til å tilby kontor til bedrifter med behov for stort samanhengande areal. Muligheten for dette gjeld halve forretningsarealet, 9000 kvm. Det vil då bli tilsvarande mindre forretning.

Plan- og bygningsetaten har samarbeidd tett med forslagstillar. Vedlagt planbeskrivelse er utarbeida av regulant. Den har blitt revidert i samråd mellom regulant og plan- og bygningsetatens saksbehandlar. Nedanfor gjer plan og bygningsetaten greie for det som me meiner må seiast i tillegg.

Kommentar til planbeskrivelsen

Bygningsutforming

Planbeskrivelsen seier høgbygga skal byggast som frittstående punkthus. Kontorbygg kan tillatast å byggast saman innan kvart felt. Samanbygde punkthus er ikkje lenger punkthus.

Illustrasjonsplanar i planbeskrivelsen

Illustrasjonsplanane for byutviklingsområdet har T8 teksta som gang-/sykkelveg. T8 blir regulert til gangveg. Dette er retta opp i vedlegg til reguleringsbestemmelsene.

Illustrasjon av detalj for gang-/sykkelveg frå T4 til Vestre Strandgate opplyser ikkje om høgder, viser ikkje skråningsutslag, ser ut som at det kan bli konflikt mellom g/s-trafikk og vareleveranse.

Revisjonar i plankartet

Planalternativ 1, under, på og over bakken, og planalternativ 2 under og på bakken:

1. Plangrensa er utvida med ca 24 kvm inn på jernbanens areal ved spor 4.
2. T3-B ut, arealet inn i T6, T3A endra til T3.
3. T2 er ute, areal lagt til T5 og T12.
4. Formål T9 endra til annet byggeområde innebygd gangveg.
5. Felles grøntområde, felt C med krav om allmenn tilgang.
6. Felles gangveg i kombinert formål.
7. Justert grense B1, S1, B2 mot T7 (123 m til dvergsignal) og T5.
8. Grense mellom T5 og T6.
9. Felt O under bakken.
10. Grense T11/Pr, T12/P2 og plangrense innsnevra under bakken.
11. T13 på og under bakken.
12. Formålstekst P1, bare kombinasjon offentlig parkering, forretning og felles parkering.

Planalternativ 2, over bakken:

13. Plangrensa er utvida med ca 24 kvm inn på jernbanens areal ved spor 4.
14. Kombinert formål i felt C: Felles grøntanlegg/felles kvartalslek.
15. Felles gangveg i staden for offentlig gangveg.

Behandling av endringar i høve til planversjon til første gongs behandling:


<u>Endring</u>	<u>Høyrte på ny</u>	<u>Kommentar</u>
Fjerning av krav om bebyggelseplan	Ja	Krav om utforming i samsvar med illustrasjonsplan
Opning i reguleringsbestemmelsene med høve for kontor i kombinasjon med eller i staden for forretning på 9000 av dei 18000 kvm i felt D.	Nei	Vurdert som positiv endring som ingen ha motargument mot og ikkje nødvendig med høyring.
Grøn bakke er fjerna frå rekkefølgjebestemmelsene	Ja	
Fjerning av rekkefølgjekrav om etablering av snarvegforbindelse for gåande langs jernbanen og gravplassen, frå byutviklingsområdet til Idda.	Ja	
Flytting av rekkefølgjekrav om ferdig bygd ny bussterminal frå byutviklingsområdet til byggemeldingspliktige tiltak i dagens jernbanestasjonsbygg S1 og B2	Ja	
Reservering av areal T13 til skråning langs dagens gang/sykkelveg T4 ved Gartnerløkka, og gang-sykkelvegforbindelse frå T4 til Vestre Strandgate.	Ja, som byggegrense	Regulant meiner arealet legg beslag på for mykje byggeareal.
Krav om forbindelse inkludert heis mellom gangtunnel under Vestre Strandgate og B1	Regulant	Vurdert å ikkje treng ny høyring.
Krav om riggplan for ivaretaking av trafikk under bygging	Regulant	Vurdert å ikkje treng ny høyring
Krav om grøntområde på taket av forretningscenteret med almen tilgang, også for alternativet utan bustad.	Regulant	Vurdert å ikkje treng ny høyring
Byggeområdet til B1, S1 og B2 er justert. B1 med avstand til dvergsignal, S1 og B2 til veggiv.	Nei	Vurdert å ikkje treng ny høyring
Felt O i plankart under bakken etter oppmoding frå Jernbaneloverket (JB)	Regulant	Vedkjem bare JB og regulant.

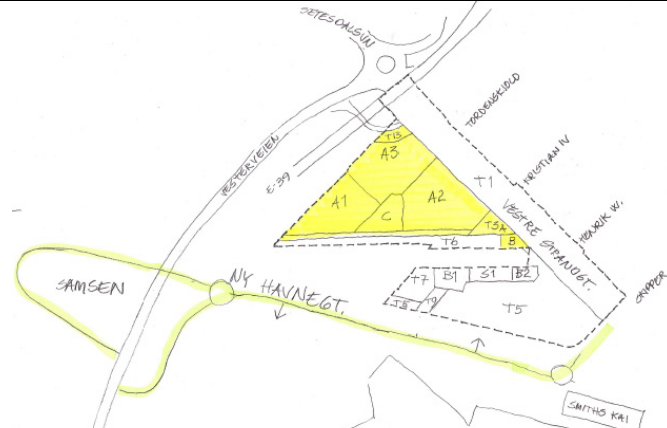
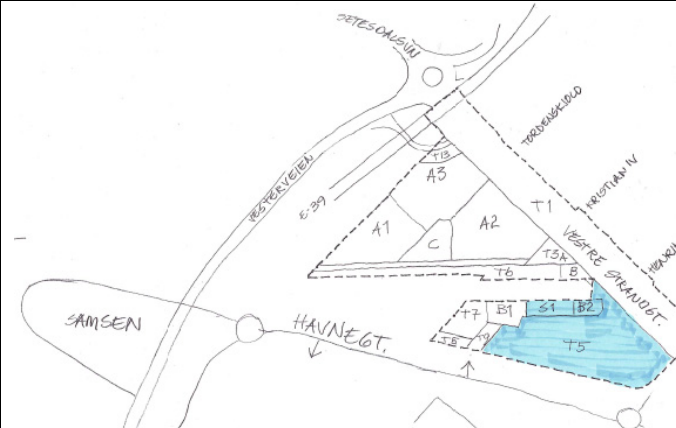
Rekkefølgjekrav i gjeldande plan og i ny plan til 1. og 2. gongs behandling

Rekkefølgjekrav	Gj. plan	Ny plan ved 1.g. behandling.	Ny plan til 2.g. behandling
Krav om beb.plan	For byutviklingsområdet	Ja, samla for heile planområdet	Nei
Krav om plan for ny Havnegate	Ja	Ja	Ja
Krav om opparbeiding av ny Havnegate frå Samsen til Vestre Strandgate med kryss og g/s - anlegg	Ja	Ja	Ja
Krav om opparbeiding av Vestre Strandgate med g/s frå Gartnerløkka til Henrik Wergelands gate	Ja	Gang-/sykkelareal Gartnerløkka - Skippergata	Gang-/sykkelareal T4 – Henrik Wergelands gt.

Rekkefølgekrav	Gj. plan	Ny plan ved 1.g. behandling.	Ny plan til 2.g. behandling
Krav om plan for toplanskryss ved Samsen	Nei	Ja	Ja
Krav om opparbeiding av toplanskryss	Nei	Ja	Ja

Visualisering av krav om bebyggelseplan og viktigaste rekkefølgebestemmelser

Krav om bebyggelseplan	Reguleringsplan for ny Havnegate skal være godkjent før rammesøknad i byutviklingsområdet
Ingen	

Ny Havnegate skal være ferdig bygd før bygg kan takast i bruk	Ny bussterminal, fase 1 på dagens terreng, skal være ferdig bygd før bruksendring i bygg i S1 og B2 kan takast i bruk
	

KONSEKVENSAAR AV PLANFORSLAGET

Planforslaget kan ikkje seiast å ha vesentleg andre konsekvensar enn gjeldande plan. Største skilnader er terminalløysinga, bygningsstruktur i byutviklingsdelen og at ein gir opp krav om samtidig bygging av fullt tverrsnitt av Vestre Strandgate.

Terminalen

Ny løysing for terminalfunksjonen er ei delt løysing. Ferjeterminal må ligge i inngjerda hamneareal. Eksisterande jernbanestasjon blir terminal for innanlands trafikk, tog, buss, taxi. Det må byggast gangtube mellom dei to terminalane.

Terminalbygg

Terminalbygg i planen er felt B1, S1 og B2. Dei ligg på rekke aust-vest. Gangtuben skal gå frå B1 sørvestover ut til ferjeterminalen på hamna.

Dersom bygga i B1, S1, B2 skal bli ein funksjonell terminal, må dei fungere som ei eining. Reisande må kunna gå innandørs mellom B1 i vest og B2, og ut av B2 lengst i aust. Alle 3 bygga B1, S1 og B2 bør reinskast for andre funksjonar og tilretteleggast for publikumsfunksjonar på terrengnivå, slik at reisande kan gå innandørs mellom buss og tog eller båt. Venterom for buss bør ligge ut mot bussterminalen i aust. Venterom for tog bør ligge til togperrongen i vest. Langs passasjen må billettekspedisjon, kiosk, kafe, osv vere plassert.

Det er stilt krav i rekkefølgebestemmelsene om at det skal leverast samla plan for publikumsdelen av B1, S1 og B2 ved kvar rammesøknad i dei tre områdene.

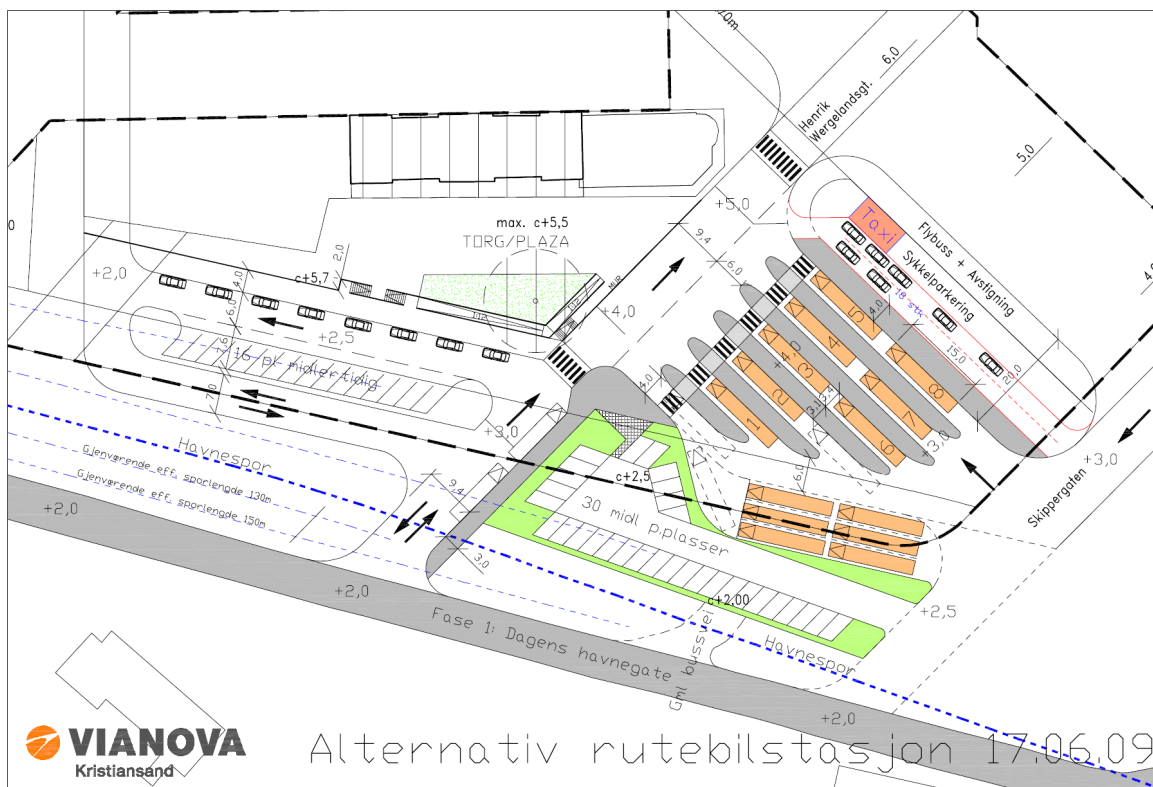
Den største utfordringa blir å finne gode universelle løysingar. B2 ligg høgare enn S1 og har trappeinngang både ut mot perrong og ut mot gata (Henrik Wergelands gate), den beste staden å gå ut for å reise vidare med buss frå bussterminalen.

Buss og taxi

Reguleringsplanen opnar for utbygging av ny bussterminal i to fasar:

- Fase 1. På dagens terreng. Havnegata er i dag bare open for busstrafikk mellom busstasjonen og Vesterveien. Framtidig tracé for bussen skal vere eigne bussfiler på ny Vestervei og i utvida Vestre Strandgate. Inntil det kan skje, må bussen kjøre Havnegata, og vidare ut i Henrik Wergelands gate som i dag.
- Fase 2. Med underetasje, dvs dagens terreng heva opp. Før denne løysinga kan byggast må det vere tilrettelagt for at busstrafikken kan gå Vesterveien og Vestre Strandgate. Då må ny Vestervei med bussfiler vere ferdig og Vestre Strandgate må vere bygd i full regulert breidde.

Bussterminalen har ikkje blitt godt nok arbeidd med i dette planarbeidet til å kunna byggast utan bebyggelseplan. Ei nokonlunde trygg løysing for bussterminalen inneber at alt areal fram til regulert Havnegate må sikrast for bussterminalfunksjonen.



Skisse datert 17.06.09, utarbeida på bestilling frå plan- og bygningsjefen, viser løysing for fase 1 for buss, taxi, sykkelparkering, hente-bringeparkering, og plass for regulering mellom rutene. Denne siste funksjonen kan ein seinare finne annan stad for dersom dette arealet bør brukast til viktigare funksjon.

Løysing for bussane vil krevje større innsats enn i dag for å få trafikken til å gå friksjonsfritt. Bussane blir ståande så tett at buss bak buss ikkje kan kjøre ut før bussen framfor kjører.

Løysinga må kvalitetssikrast. Der er truleg forhold som må endrast med omsyn til universell utforming. Veg til byutviklingsområdet er vist delvis utanfor plangrensa. Den må trekkast innanfor grensa.

Ny busstasjon er ein viktig del av Euroterminalen. Den inngjekk difor opprinneleg i rekkefølgekrav til byutviklingsområdet. Men bortsett frå at byutviklingsområdet opprinneleg var tenkt som ei finansieringsløysing for etablering av Euroterminalen, er der lite binding mellom funksjonane i byutviklingsområdet og bussterminalen. Planlegging og finansiering er i utgangspunktet eit kommunalt og fylkeskommunalt ansvar. Her er det ei utfordring å få dei ansvarlege partane delaktige i utbyggingsavtalen.

Til andre høyring var rekkefølgekravet om bygging av løysing fase 1 flytta frå byutviklingsområdet til byggemeldingspliktige endringar i dagens jernbanestasjon S1 og B2. Dette kravet meiner plan- og bygningssjefen må stå fast.

Parkering

I byutviklingsområdet skal byggast minimum 600 offentlege parkeringsplasser. Kor mange parkeringsplassar det kan bli på pakkeplan i T5 og T7, blir ikkje klart før utomhusplanen er godkjent. Det offentlege parkeringsanlegget i byutviklingsområdet, må også fungere for reisande. Det er derfor viktig å få etablert heis frå dette parkeringsanlegget og opp i nytt terminalbygg B1. Når eventuelt nytt parkeringsanlegg under bussterminalen T5 er etablert, (fase 2), blir det ein ny mulighet for reisande.

Utbyggingsavtale

Forslag til utbyggingsavtale var ikkje klar til å bli sendt ut på høyring då planen var til høyring. Dei store offentlege anlegga som skal byggast her medfører at både stat, fylke, kommune og hamn må inngå i avtalen.

Miljø- og helsekonsekvensar

Støy

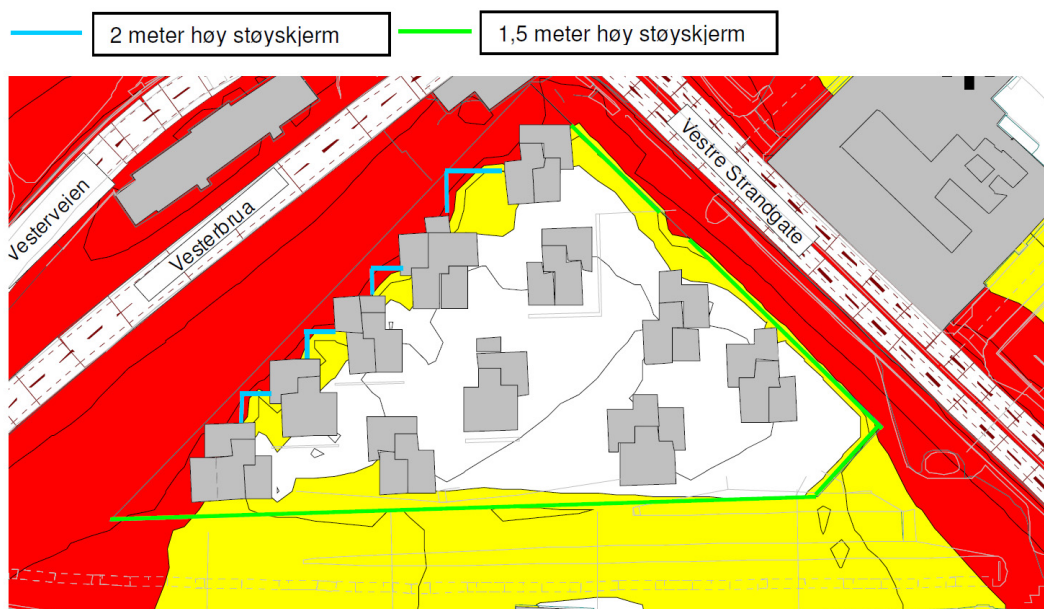
Støyanalyse er innlevert. Området er sterkt støyutsett, frå omkringliggende trafikkårer og frå hamna. Støyanalysen omfattar støy frå vegtrafikk, jernbane og hamn. Revidert støyanalyse datert 25.02.09 konkluderer med:

Generelt betraktes området som er planlagt for bebyggelse som sterkt belastet med hensyn på støy da det ikke har noen rolig side og er utsatt for flere ulike støykilder (veg, tog, ferjetrafikk, støy fra perrongen). Med støyskjerming vil store deler av utendørs oppholdsarealer mellom byggene allikevel havne i hvit sone i henhold til T-1442, og således tilfredsstillende krav i henhold til NS 8175 for både boliger og kontorer.

Følgende tiltak må gjennomføres for å oppnå tilfredsstillende lydforhold for boligformål:

1. Det må etableres støyskjermer som antydnet i figur 8 for å oppnå tilfredsstillende lydnivå på utendørs oppholdsarealer.
2. Balkonger i ytterkant av området må glasses inn med mindre leilighet har tilgang på en balkong nummer to med tilfredsstillende lydforhold.
3. Det må påberegnes laminatglassvinduer og lyd dempede ventiler i fasader som vender direkte mot E18 (Vesterbrua/-veien) og Vestre Strandgate for tilfredsstillende innendørs lydforhold.
4. Strukturlydkilder i næringslokaler må avisoleres fra boligetasjene.
5. Det må etableres entrédører i alle leiligheter (ytterdør + entrédør mellom korridor og alle oppholdsrom).

For kontorer og hotell stilles det ikke krav til lydnivå på utendørs oppholdsarealer, men det må også her nåberønes laminatglassvinduer og lyd dempede ventiler mot E18.



Figur 8 Beregnet lydtrykknivå L_{den} fra tog og vei, beregningshøyde 1,5 meter over terreng (i dBA, dB re. 20µPa). Med støyskjermer.

Følgende forhold bør undersøkes nærmere i forprosjektet:

1. Støy fra høytaleranlegg bør måles/vurderes i forhold til utendørs oppholdsarealer ved blokkene.
2. Støy fra ferjer/båttrafikk bør vurderes/måles.
3. Det må vurderes om det er behov for vibrasjonsisolering mot tog. For å gjøre en slik vurdering må det innhentes informasjon om grunnforhold og opplagring av skinnene.
4. Ny havnevei bør inkluderes i beregningene når trafikk tall foreligger. Det antas at maksimale lydnivåer fra ny havnevei ikke vil overskride maksimale lydnivåer fra tog.

Avgassar frå ferjene.

Frå *samfunnsmedisinsk enhet* er det meldt om bekymring for avgassar frå ferjene. I ROS-analysen er dette vurdert å ikkje vere eit problem, utan nærmare grunniving. Kontakt for elektrisk drift av ferjene medan dei ligg ved kai, for å unngå avgassar, skal vere under planlegging.

Barn og unges interesser, planalternativ 2 med bustad

Ved begge høyringane var areal til offentlig friområde med plass for kvartalsleikeplass på taket av forretningsdelen. Det var krav om god kontakt med gjennomgåande offentlege gangvegar til Kvadraturen, Grim og Nybyen leikepark, Tordenskjolds gate skole (barnetrinnet), Idda (idrettsanlegg) og Grim skole (ungdomstrinnet).

Dersom planen blir vedteken med bustad, planalternativ 2, er plan- og bygningssjefens forslag at kvartalsleik blir løyst som fellesareal. Det er gjort for å unngå framtidige stridigheter om ansvarsforhold mellom kommune og forretningsdrivande, i tilfelle skader og lekkasje. Men det blir i så fall første felles kvartalsleikeplassen i kommunen, og i strid med kommunens vedtekte retningslinjer.

Ballfelt er ikkje løyst i planen. Arealet nord for planområdet kan vere aktuelt, men må i så fall regulerast. Ballplass ved bryggerigropa nord for Vesterveien, som regulant har foreslått, meiner plan- og bygningssjefen ikkje er eit alternativ. Arealet er etablert som parkeringsplass for gravplassen. Gangatkomst er ikkje løyst.

Ballplass er å finne i Nybyen leikpark som er kvartalsleikeplass for Nybyen. Avstand dit er lenger enn dagens leikeplassvedtekte krev, 350 meter mot krav om maks 200 meter. Det må

byggast universelt utforma gang-/ sykkelvegforbindelte til eksisterande g/s-veg T4. Den er skuleveg til Todda og veg til Nybyen leikepark.

Uten opparbeiding av ny gangveg langs jernbanens austside kan Grim skole nås via omveg om T4, gang-/sykkelvegen vestover og undergang under Vesterveien ved Samsen. Til arealet aust for jernbanelinja må ein gå omveg til Samsen og tilbake langs Vesterveien til gjennomgang over gravplassen.

Trafikk

Bil

Vestre Strandgate kan ikkje ta trafikken som utbygginga i planområdet medfører, den må gå via Vesterveien og ny Havnegate. Det mest kritiske er krysset i Vesterveien ved Samsen. Det må byggast om til toplanskryss for å kunna ta trafikken frå byutviklingsområdet og frå auka ferjetrafikk. Krysset, og veg fram til ferjekaia, er statsansvar. Det inngår i vegvesenets planar for utbygging av E39 vestover.

Byutviklingsområdet kan ikkje byggast ut utan trygging for at det får tilkomst frå E18 via Havnegata og planfritt kryss ved Samsen. Statens vegvesen har starta opp arbeid med regulering av kryss og Havnegate fram til kryss med Vestre Strandgate. Planen er venta ferdig behandla før årsskiftet.

Euroterminalprosjektet blir ei viktig brikke i trafikkløysing for Kvadraturen med 600 offentlege parkeringsplassar ved innkjøring frå overordna vegnett. Det må kombinerast med restriksjon på bygging av parkeringsplassar lenger inn i Kvadraturen, og tilrettelegging for kollektivtransport gjennom Kvadraturen.

Planlagt hovedvegssystem i samferdselspakke 2 skal nå gjennom ei ny vurdering, konseptvalg vurdering (KVU). Den er venta ferdig i 2011.

Contram-modellen som er brukt i trafikkanalysen til denne planen er under revisjon. Den viste seg å gje for høge tal for trafikkutvikling. Utdringa er å finne fram til tiltak som sikrar eit trivelig bymiljø.

Inntil det føreligg godkjent reguleringsplan for Havnegata, er det uavklart om det skal vere mulig å kjøre inn frå Vestre Strandgate til kyss og farvel parkering ved tog- og bussterminalen, eller om all biltrafikk må gå om Vesterveien og Havnegata frå vest.

Gang- og sykkeltrafikk

T13 er innregulert for å sikre betre vilkår for dagens gang-/sykkelveg aust- vest der den kjem ut av tunnelen under Vestre Strandgate. Her er ein høg mur i dag, som gjer gang-/sykkelvegen mørk og utriveleg. Til Vestre Strandgate er det bare trapp. T13 er areal for å erstatte muren med skråning og for å få bygd gang-/sykkelvegforbindelse også med vestsida av Vestre Strandgate.

Den underjordisk gangvegen under Vestre Strandgate frå byutviklingsområdet P1 / T11, gir gangforbindelse mellom Kvadraturen og parkeringsanlegg / forretningssenter i byutviklingsdelen. Rekkefølgebeparelse om bygging av denne undergangen, er fjerna. Det er ikkje reguleringsmessig lagt til rette for tilkomst til undergangen frå austsida av Vestre Strandgate. Tunnelen kan ikkje erstatte kryssing av Vestre Strandgate i plan. Heis opp og ned vil truleg ikkje friste mange til å ta denne vegen. Folk kan ikkje tvingast til å bruke tunnelen til for eksempel jernbanestasjonen.

Fotgjengarar vil nok, uansett om tunnelen blir bygd, for det meste krysse Vestre Strandgate i plan i kryss med Henrik Wergelands gate.

Grønnstruktur og Estetikk

Biologiske mangfald

Biologisk mangfald innan planområdet er magert. Viktigaste element er 3 – 4 store tre. Planen foreslår vern av 3 store tre, stor grad av parkmessig opparbeiding på taket av forretningscenteret.

Eit førebels tapt grønt og estetisk element i arkitektkonkurransen - grønn bakke

Det vinnande arkitektprosjektet som ligg til grunn for planen, la vekt på "grønn bakke" som ein del av løysinga. Dette arealet ligg mellom planområdet og Vesterveien. Denne bakken skulle vere området sitt ansikt mot Baneheia. Den skulle og ta opp høgdeskildnaden på ca 10 meter mellom dagens terreng og nytt terreng på toppen av forretnings"landskapet".

Arealet tilhøyrer Jernbaneverket. Vegvesenet vil måtta bruke deler av området når høgbrua skal rivast. Det har vist seg å vere urealistisk å kunna sikre grønn bakke ved igangsetting av utbygging av byutviklingsområdet før regulering av ny Vestervei / E39.

Arealet er regulert til kombinert formål trafikk og utbygging. For å få etablert den grønne bakken, må arealet omregulerast til friområde. Arealet vil inngå i planområdet for ny E39, som ein ved førstegongsbehandlinga sa ville bli annonsert igangsetting av hausten 2007.

Igangsetting av dette planarbeidet synest nå å ligge mange år fram i tid.

Rekkefølgebestemmelsene om dette arealet som grønn bakke er fjerna.

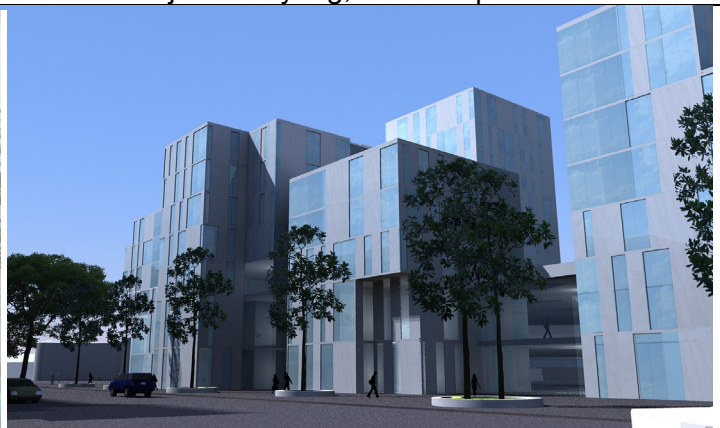
Ramper og estetikk

Ramper opp til friområdet på taket av forretningscenteret med offentlig friområde for kvartalsleik, har vore ein del av alternativet med bustad i byutviklingsdelen. Det var ei vanskeleg estetisk utfordring til førstegongsbehandling og høyring. Kvartalsleikeplassen blir nå foreslått regulert til fellesareal. Korleis universelt utforma tilkomst til taket skal løysast, må utviklast vidare fram til rammesøknad.

Illustrasjon til høyring, med ramper



Illustrasjon til høyring, uten ramper



Ei annan viktig estetisk utfordring er ramper og støttemurar vest for jernbanestasjonen, og eventuell heving av bussteminalen med parkering under.

Friluftstinteresser og kontakt med strandsone

Friluftstinteresser er sikra i den grad det er mulig, knytt til eksisterande gang-sykkelveg og turvegnett. Fortsetting av gangveg T8, snarveg langs austsida av jernbanelinja, som gir forbindelse til Idda, vil i tillegg til å vere ein snarveg for gåande mellom Tinnheia / Idda og Kvadraturen, også vere eit fint tilbod til turgåarar i byen. Realisering av passasje mellom planområdet og gravplassen er ikkje sikra i og med denne reguleringsplanen.

Utsikt til sjø og hei

Utsikt til sjø og hei er ein sær viktig kvalitet ved Kvadraturen. Byen har frå tidlegare av to feildisponeringar i høve til denne utsikten. Det er deler av Caledonien hotell som stenger for Kongens gate og Kongens torv som stenger for kontakt med sjøen frå Holbergs gate.

Den planlagde samanhengande bebyggelsen i byutviklingsområdet stenger for utsikt frå Tordenskjolds gate. Dette er eit alvorleg avvik frå viktig prinsipp for ivaretaking og utvikling av byen. Men til forskjell frå Kongens torv, vil ein med fri sikt frå Tordenskjolds gate ikkje kunna sjå sjøen. Ein ville truleg bare sett ned på ferjehamna, og i framtida inn i eit parkeringshus der. Då taper ein kan hende ikkje så mykje om ein må lyfte blikket litt og sjå inn i den grønne Dueknipen. Men forretningssenteret blir ein vegg på gateplan uansett.

Senteret skal i tillegg utformast med ei transparent sone i retning frå Tordenskjolds gate og ut mot sørvest. Den blir ein kombinasjon av erstatning for sikt på gatenivå og eit orienteringselement inni senteret. Dersom Vestre Strandgate i framtida blir den promenadegata enkelte drøymmer om, kan det kanskje bli mulig å krysse ut frå tordenskjolds gate og gå tvers gjennom forretningssenteret til T8.

Frå Kristian IV gate fører utbygginga til ei lita betring fordi bygget som stenger for utsikten i dag, Vestre Strandgate 49, blir fjerna, og det nye forretningssenteret stenger ikkje for sikt her. I staden kjem det opp eit tilbygg til jernbanestasjonen som kjem til å stenge for ein del av utsikta. Men i front av Kristian IV gate står det i dag eit flott kastanjetre som blikkfang. Det filtrerer utsikta, ulikt sommar og vinter, og er med på å skape spenning og djupn i utsikta.

Terminalen

Løysinga som ligg i revidert plan, er i funksjon stort sett det same som i gjeldande plan. Men forma på det blir atskillig mindre visuelt påtrengande. Det blir eit tilbygg til den gamle jernbanestasjonen, med gangtunnel (tube) frå 2. etasje og ut til ferja. (Dersom spor 1 og 2 skal få ha dagens lengde, må tuben gå frå 3. etasje.)

I føreliggande plan er terrengnivået på vestsida av dagens jernbanestasjon foreslått ca 1 meter høgare enn i dag. Det blir truleg ca 0,5 meter under golvnivå i stasjonshallen. Den verna stasjonshallen vil miste pondus dersom terrenget blir heva.

Vern

Tre store fine tre i planområdet er foreslått verna. Det er felt S2, S3 og S4. Det kom ikkje innspel i høyringa på om regulert vernesone er stor nok til at trea kan overleve med utgraving rundt.

Kastanjetreet ved Vestre Strandgate, står i regulert trafikkareal. Her blir det ei utfordring å finne løysing for Vestre Strandgate som inneber at treet kan bli ståande.

Den gamle jernbanestasjonsbygningen er også regulert til vern, felt S1. Gesimshøgda på tilbygg/påbygg i nabofelta B1 og B2, skal ikkje vere høgare enn stasjonsbygningen.

Universell utforming

Det er ei stor utfordring å få til ei funksjonell og god løysing for alle reisande. Krav om universell utforming er innarbeida i bestemmelsene. Det må viast serleg omtanke ved utarbeiding av utomhusplan. Det vil medføre mange utfordringar for å få eit godt resultat.

Den gamle jernbanestasjonen er verna. Bygget som i dag har kafe blir også vurdert som verdfullt for si tid, funksjonalismen. Det har ikkje universelt tilgjenge frå terreng. Universell utforming er ei stor utfordring her, fordi B2 ligg høgare enn S1. Her er trapp opp til inngang både frå perrongen og frå Henrik Wergelands gates forlengelse. Korleis løyse at alle kan ferdast innandørs omtrent heilt fram til bussterminalen? Med omsyn til universell utforming, burde bygget rivast og nytt bygg reisast.

I føreliggande plan er terrengnivået på vestsida av dagens jernbanestasjon foreslått ca 1 meter høgare enn i dag. Det blir truleg ca 0,5 meter under golvnivå i stasjonshallen.

Økonomiske konsekvensar for kommunen

Kostnad med planlegging og opparbeiding av Vestre Strandgate, ny bussterminal og ny Havnegate frå avkjøring til hamna, må finansierast av framtidige utbyggingar. Statleg bidrag og kommunalt tilskott må vurderast. Deler av kostnadene med Havnegata bør dekkast av havnekassa fordi hamna er stor trafikkskapar til denne vegen. Forskøttering av forsert

utbygging av nytt kryss med Vesterveien kan også bli presentert for kommunen og hamna. Det er ei stor utfordring å få til eit samspel mellom ønska framdrift for prosjektet, rekkefølgekrav og offentlege budsjett.

Samarbeidsgruppa for bydelen, andre møter

Samarbeidsgruppa vart utvida med vegvesenet, hamna og Vest-Agder kollektivtrafikk. Hamna har ikkje møtt. Samarbeidsgruppa si tilråding om krav om bebyggelseplanar for dei ulike delen av planen, er ikkje følgt opp.

Mange spørsmål har vore for overordna til at samarbeidsgruppa har kunna avgjere dei. Slike spørsmål har blitt behandla delvis i møte mellom etatar, med sjefane som deltakarar, og i fellesmøter med regulant, fylkeskommunen, vegvesenet, havnedirektøren, teknisk direktør og plan- og bygningssejef.

Dei fleste kontroversielle og vanskelige spørsmål som må finnast løysing på, er avklart i det planmaterialet som ligg føre nå, med at det er innarbeida som rekkefølgekrav. Konkrete løysingar og økonomi for gjennomføring står att å løyse.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS OPPSUMMERING / VURDERING

Saksbehandlingstid, planutvikling, manglande organisering

Saksbehandlingstida har vore svært lang av ulike årsaker. Viktigaste årsak har vore forsøk på å ivareta nødvendig samanhengar og å finne løysingar som kunne fri planen frå motseiingar. Påtrykk frå regulant om bl.a. å fjerne krav om bebyggelseplan, og utrygghet med omsyn til løysing for bussterminalefunksjonen, medførte behov for ny høyring.

Del av førebuaende arbeid med denne planen har vore drøftingar med og delvis mellom: kommunen, vegvesenet, hamna og jernbaneverket.

At Statens vegvesen i denne tida har starta opp arbeid med reguleringsplan for ny Havnegate frå kryss med Vesterveien rundt Samsen til kryss med Vestre Strandgate, er ein del av arbeid med å skape grunnlag for ferdigbehandling av føreliggande reguleringsplan. Arbeidet med plan for Havnegata er nå i anbudsfasen, for å avgjere kva konsulent som skal stå for arbeidet. Arbeidet med Euroterminalplanen medførte danning av styringsgruppa Euroterminalen AS for ca 15 år sidan. Men det har mangla ei arbeidande prosjektgruppe der kommune, fylke, jernbaneverk, hamn og vegvesen kunne ha arbeidd saman om å finne god løysing for fellesterminalen. I staden har me i arbeidet med behandling av planen meir fått inntrykk av at kvar transportør har vore einseitig oppteken av å sikre sine arealmessige interesser utan tanke for verdien av felleisløysingar. Ei slik gruppe bør kome i funksjon nå og ha som oppgåve å utvikle fellesterminalen på jernbanestasjonen der to eksisterande bygg S1 og B2 inngår saman med eit nybygg B1.

Samarbeid med regulant

Det har blitt avvikla fleire møter med regulant der tema for det mest har vore spørsmål om bebyggelseplan, teknisk plan og rekkefølgekrav.

Krav om bebyggelseplan eller utomhusplan

Når det gjeld krav om bebyggelseplan finn saksbehandlar det tvilsamt å unnta eit så stort prosjekt frå krav om bebyggelseplan. Uavklarte detaljar er sikra ei breidar drøfting med juridisk plan med enn ein utomhusplan. Det gjeld tilrettelegging for gåande og sykklande, opp på forretningstaket, kontakt mellom eksisterande gang-/sykkelveg ved Gartnerløkka og Vestre Strandgate, tunnel under Vestre Strandgate og kontakt til terminalen, universell utforming over alt kor folk skal ferdast og definisjon av fellesareal i bustadalternativet. Det gjeld også uavklara estetiske omsyn ved heving av terrenget sør for jernbanestasjonen og i fase 2 for bussterminalen. Med krav om bebyggelseplan, har ein også mulighet for å stille viktige vilkår ved eventuell søknad om dispensasjon frå plankravet.

Det er likevel oppnådd semje mellom teknisk direktør, plan – og bygningssejef og regulant om å ikkje stille krav om bebyggelseplan. Eit slikt krav vil bli krav om detaljregulering etter ny plan- og bygningslov. Regulant sin grunn for instendig å be om at det ikkje blir stilt krav om bebyggelseplan er frykt for ny omgang med motseiingar til detaljregulering.

Planalternativ 2 med bustad

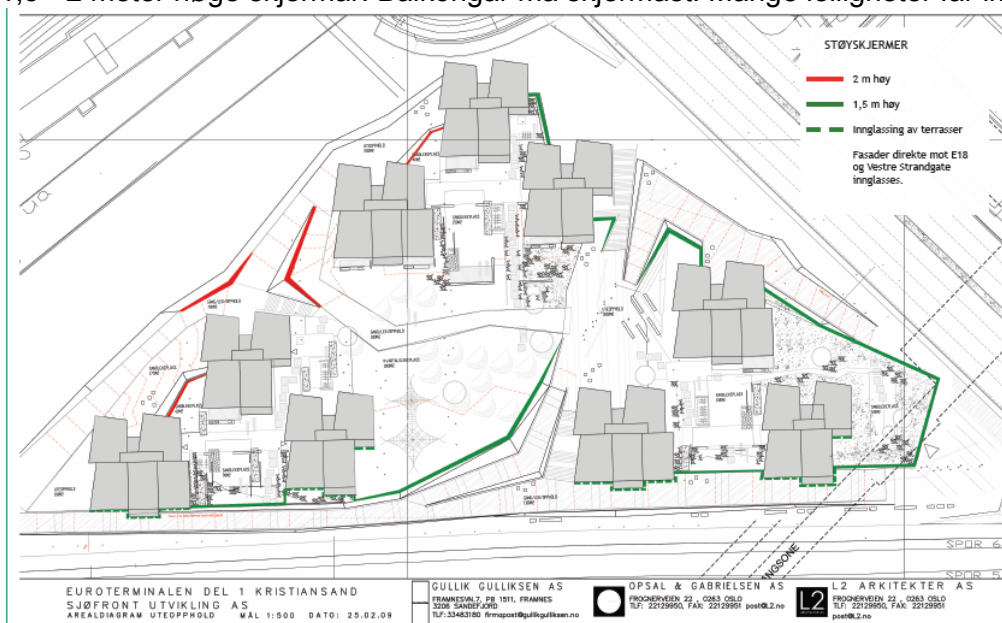
Planalternativ 2 med bustad er også revidert, i tilfelle politikaner vil godkjenne det mot teknisk direktørs innstilling. Offentleg areal på taket av forretningssenteret er fjerna. Bestemmelsene er revidert tilsvarande alternativ 1 utan bustad. Det er ikkje krav om bebyggelseplan.

Løysinga med offentleg areal på taket av forretningssenteret medførte krav om universell tilkomst i form av ramper i fasade ut mot Vestre Strandgate. Dette er ei svært tvilsam estetisk løysing. Offentleg areal på taket av eit forretningssenter medfører også fare for tvist ved eventuell framtidig skade og lekkasje. Kommunen bør ikkje involvere seg i slike løysingar.

Plan – og bygningsssjefen rår ifrå å tillate bustader i dette planområdet av mange årsaker.

Området høver særst godt til arbeidsplass med god kollektivdekning. Mange arbeidsplassar her vil skaffe Kvadraturen mange nye kundar.

Området er sterkt støybelasta. Utearealet på toppen av forretningssenteret må skjermast med 1,5 - 2 meter høge skjermar. Balkongar må skjermast. Mange leiligheter får ikkje ei stille side.



Illustrasjon til høyring, med støyskjermar

KONKLUSJON

Plan- og bygningsssjefen legg revidert forslag til planalternativ 1, utan bustad fram til politisk sluttbehandling.

Planen kan ikkje eigengodkjennast på grunn av motseiingar frå Jernbaneverket. Arbeid med utbyggingsavtale må fortsette etter at planen er behandla i bystyret.

Fordelene med prosjektet er at byen får ein sentral konsentrasjon av arbeidsplassar i kollektivknutepunkt i sentrum, og eit offentleg parkeringsanlegg ved innkjøring til Kvadraturen.

Ulempene er:

- utbyggar sitt ønske om tidsplan som ikkje er samkjørt med offentlege midlar til nødvendig vegutbygging
- at utbygginga er avhengig av så store offentlege infrastrukturelle tiltak som det så langt ikkje er pengar på offentlege budsjett til å få gjennomført.
- manglande samordning av transportørane ferje, jernbane og buss for å skape ei tenleg terminalløysing.

Ålaug Rosseland, 26.01.2010

Punkt 23/10: Prosjekt omtaksering eiendomsskatt - informasjon

Bilag

Saksprotokoll

sak23 hør debatten



Dato: 21.01.2010
Saksnr.: 200911677-10
Arkivkode E: 232 &40
Saksbehandler: Nils Olav Berge

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
03.02.2010
17.02.2010

Prosjekt omtaksering eiendomsskatt - informasjon

Ved behandling av sak "Omtaksering eiendomsskatt" (sak 208/09) i bystyremøte den 08.12.09, ble rådmannen bedt om å fremlegge sak for bystyret om takseringsmetode. Rådmannen følger opp bystyrets anmodning i denne saken.

Bystyret har vedtatt eiendomsskattevedtekter (sak 91/09, 03.06.09). Av vedtektene fremgår det at sakkyndig nemnd skal drøfte alminnelige retningslinjer for taksering for å sikre størst mulig ensartet vurdering og rettferdig verdidifferensiering. Det følger videre av vedtektene at nemnda skal bruke sjablonger til bruk i takseringen.

Sjablonger er et hjelpemiddel for å komme frem til eiendommens omsetningsverdi, der en skal ta hensyn til forhold ved eiendommens beskaffenhet, anvendelighet og beliggenhet ved fastsettelse av eiendommens verdi.

Det er en rekke ulike forhold som påvirker markedsverdien på en eiendom og verdsettelse er en utpreget skjønnsmessig oppgave. En sjablong kan ikke erstatte den skjønnsmessige vurderingen, og den sakkyndige nemnda har både rett og plikt til å utøve skjønn. Sjablongen vil kun være et hjelpemiddel. I tillegg må hver enkelt eiendom besiktiges. Før sakkyndig nemnd vedtar sjablongen, skal det foretas prøvetaksering.

I forestående takstarbeid vil det bli laget og brukt sjablonger for taksering av bolig-/fritidseiendommer, landbrukseiendommer (våningshus/kårbolig med tilhørende tomt) og næringseiendommer.

Takstarbeidet er nå i en forberedende fase, der gjennomførte salg (i alt ca. 3000 salg siste to år) analyseres som grunnlag for å lage sjablongene. Analysen gir innsikt i prisforskjeller og faktorer av betydning for verdifastsettelsen.

Det skilles mellom indre og ytre forhold/faktorer i sjablongene. *Indre forhold* defineres som egenskaper ved bygningsmassen og *ytre forhold* som egenskaper ved tomt (størrelse, tomtkvaliteter og naboforhold). I tillegg benyttes områdefaktor for å differensiere verdiene avhengig av beliggenhet (område) i kommunen.

Prinsipp for beregning av eiendomsskattetakst ved bruk av sjablong og befarings, er vist nedenfor.

Sjablong	+	Verdi på bygningsmasse (indre forhold)
	=	Verdi på tomt (ytre forhold)
	=	Sum verdi
Skjønn	+/-	Korreksjon for sonefaktor
	+/-	Korreksjon for skjønn på bygg og tomt
	=	Forslag til eiendomsskattetakst

Sjablongen vil bygge på følgende faktorer/forhold:

Indre forhold

Bygningstyper med kvadratmeterpriser og etasjefaktorer

For eneboliger, rekkehus, tomannsboliger, fritidseiendommer og våningshus/kårboliger, fastsettes en kvadratmeterpris pr m² (BRA) som grunnlag for beregning av *bygningensverdien*. Det samme gjelder for garasjer, boder annekst og småbygg. Kvadratmeterprisen differensieres mellom areal i hovedetasje(r), areal i underetasje/kjeller og på loft, og avhengig av arealets funksjon. Leiligheter i flermannsboliger vurderes tilsvarende. For fritidseiendommer differensieres det mellom eiendommer med og uten innlagt vann og strøm.

Alder

Alder med reduksjonsfaktor avhengig av byggeår foreslås som en sjablongfaktor. Tre tidsintervall (1985-2010, 1960-1984, før 1960) antas naturlig bl.a. på grunn av isolasjonsbruken i bygningskonstruksjonen. Ved prøvetaksering vil det bli vurdert om aldersfaktoren i stedet bør vurderes skjønnsmessig sammen med standard og vedlikeholds nivå.

Besiktigelse og skjønnsmessig vurdering

Ved besiktigelse skal bygningsstandard og vedlikeholds nivå registreres og tas hensyn til. Ved fremskredet forfall skal det gjøres fradrag i verdien. Spesiell god standard kan gi tillegg i verdien.

Ytre forhold

Tomtestørrelse

Tomteverdien avledes av kvadratmeterpris og tomtestørrelse. Det vil bli vurdert om det må innføres minimumsverdier for henholdsvis rekkehusomter/tomter for tomannsboliger, enderekkehusomter og eneboligtomter. Når tomtene overskrider en viss størrelse (over 1000 m²), vil kvadratmeterprisen måtte reduseres for å sikre en riktig tomteverdi.

Besiktigelse og skjønnsmessig vurdering

Skjønnsmessige forhold av positiv og negativ karakter skal registreres ved besiktigelse av eiendommene. Faktorer som vil bidra til å løfte verdien, er bl.a. strandlinje og utsikt, mens negative faktorer som for eksempel trafikkstøy, nærhet til industrivirksomhet og skygge kan redusere verdien.

Område

Salgsanalysen har identifisert like prisnivåer innenfor ulike områder i kommunen. Selv om det innbyrdes hver område er verdiforskjeller, som til dels kan være store, kan det fastsettes en områdefaktor som er representativ for flertallet av eiendommene i området. Antall områder og områdegrensener er under vurdering.

Det arbeides nå med å fastsette faktorer og satser, slik at beregningsgrunnlaget blir mest mulig riktig. Endelig fastsettelse skjer først etter prøvetaksering. Vi har derfor ikke grunnlag for å informere nærmere om satser og faktorer på nåværende tidspunkt.

Næringseiendommer

Det vil bli utarbeidet egen sjablong for taksering av næringseiendommer. Denne vil på samme måte som for boliger ta hensyn til egenskaper ved bebyggelse, bruk og beliggenhet.

Kort om status i arbeidet

Avslutningsvis informeres kort om status i arbeidet.

- Nils Olav Berge er engasjert som prosjektleder.
- Det er etablert styringsgruppe (administrasjonsdirektør (leder), teknisk direktør, økonomidirektør, oppmålingssjef og regnskapssjef) og prosjekt- og arbeidsgrupper for gjennomføring av prosjektene "Omtaksering av eiendomsskatt" og "Skanning av byggesaksarkiv".
- Konkurransen for nødvendig tjenestekjøp kunngjøres i månedsskiftet januar/februar, og kontrakter med leverandører forventes inngått i løpet av mars /april.
- Informasjon på omtakseringsarbeidet vil fortløpende bli lagt ut på kommunens hjemmeside. I tillegg vil egen informasjon sendes ut sammen med faktura i februar.
- Tidsplanen i prosjektet er stram, og fremdriften i arbeidet er bl.a. styrt av utfallet av forestående tilbudskonkurranse.

I samråd med rådmannen fremmes slikt forslag til vedtak.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret tar saken til orientering.

Kristin Tofte Andresen
assisterende rådmann

Nils Olav Berge
prosjektleder

Trykte vedlegg: ingen
Utrykte vedlegg: ingen

**Punkt 24/10: Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr.
"Tvangsflytting av beboere fra Valhalla omsorgssenter"**

Bilag

sak24 hør debatten

Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Tvangsflytting av beboere fra Valhalla omsorgssenter"

Ærede Ordfører.

Det foreligger tidligere vedtak på å omgjøre Valhalla omsorgssenter fra å være et ordinært sykehjem til å bli et spesialsykehjem for bl.a. korttidspasienter. Det vil medføre at de aller fleste pasientene som er på Valhalla i dag må flyttes til andre sykehjem, de aller fleste til Prestheia har jeg forstått, ettersom dette sykehjemmet står ferdig om få uker.

Noen av pasientene på Valhalla er allerede blitt flyttet og jeg er blitt kontaktet av pårørende til disse som beskriver den flytteprosessen de nå står midt oppe i som ytterst byrdefull - for de pasientene det gjelder - men i aller høyeste grad også for dem som er pårørende. Noen av disse har følt behov for å tilbringe hele dager, og nærmest fulle uker, sammen med syke familiemedlemmer som – på grunn av sin sykdomstilstand – forstår lite av hva som nå foregår.

For pasienter som etter lang tilvenning har fått et fortrolig forhold til medpasienter og sine pleiere er slik flytting som regel svært vanskelig. De skal nå skille lag med nær sagt alt i sin tilværelse; rommet de har bodd på, medpasienter gjennom mange år og pleiere som de kjenner og som kjenner dem; deres sykdomsforløp, deres kroppsspråk og deres ønsker og rutiner. Alt dette skal nå kastes om på. Det skaper utrygghet og frustrasjon er vi vel alle i stand til å forstå?

Også for mange av de pårørende er det som nå er i ferd med å skje problematisk og belastende. Mange er selv gamle og nær ved å bli pleietrengende. Flere har flyttet fra sine tidligere boliger og bosatt seg nær sykehjemmet på Valhalla for nettopp å kunne følge opp sin syke ektefelle, mor eller far. Også for disse skaper det som nå skal skje store problemer. Lengre vei til sykehjemmet, dårlige bussforbindelser, nye pleiere å forholde seg til, nye samtaler, nye beskjeder. En ytterst tung situasjon for mange.

Hvorfor kan ikke de pasientene som har plass på Valhalla i dag få være der og få avslutte sine liv i kjente og trygge omgivelser, er det spørsmål jeg har fått av flere og som jeg vil be ordføreren gi meg et logisk og klokt svar på?

Og hvorfor kan ikke det nye – og ennå ikke tilflyttede – sykehjemmet på Prestheia ta over funksjonen som korttidssykehjem? Også dette et spørsmål som er stillet av flere.

Jeg håper på et svar som kan berolige og glede mange pasienter og pårørende som i dag er knyttet til Valhalla omsorgssenter.

Kristiansand, 25. januar 2010

Vidar Kleppe
Demokratene

Punkt 25/10: Interpellasjon fra Dag Vige, V, vedr. "Folkehelsestrategi for Kristiansand kommune"

Interpellasjon fra Dag Vige, V, vedr. "Folkehelsestrategi for Kristiansand kommune"

I konferanse om Aquarama og folkehelse 27. januar, ble utfordringene for å sikre god helse og dermed god livskvalitet tydelig beskrevet. Flere barn, unge og voksne enn tidligere er innaktive.

Røyking, overdrevet alkoholforbruk og sukkerforbruk påvirker helsa negativt. En uheldig livsstil fører til mer sykkelighet og belaster fellesskapets budsjetter i stor grad.

Fysisk aktivitet er godt for den psykiske helse, på læringsevnen, i forhold til rusmisbruk, diabetes, hjerte/karsykdommer og ulike kreftformer. Kommunelegen i Kristiansand sier at "Fysisk aktivitet er så nær en vidundermedisin en kan komme".

Kristiansand har allerede i gang mange gode tiltak for å bedre folkehelsen. Ett eksempel er den omfattende og mangfoldige fysiske aktivitet som foregår i barnehage og grunnskole. Skolene skal også i gang med "Aksjon gå/sykle-til-skolen". Dette er bra! Sunn livsstil skapes best der folk arbeider og bor.

Kommunen har ikke en samlet systematisk folkehelsestrategi der en har utfordret kommunens ansatte, resultatenehetene og organisasjonene til å komme med konkrete forslag til hva en slik strategi kan inneholde.

- Mener ordføreren at Kristiansand bør utarbeide en egen folkehelsestrategi med beskrivelse av tiltak?
- Mener ordføreren at ambisjonene eventuelt bør være så høye at Kristiansand skal bli beste storbyen i landet på folkehelse?
- Hvordan mener ordføreren en eventuelt kan engasjere befolkningen i dette arbeidet for å unngå at strategien blir et "papirdokument"?

Med vennlig hilsen
Dag Vige

Punkt 26/10: Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, vedr. "Cultiva"

Bilag

sak26 hør debatten

Saksgang
Bystyret

Møtedato
17.02.2010

Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, vedr. "Cultiva"

Ordfører.

Jeg antar at bystyret relativt raskt får årsberetningen fra Cultiva. I tillegg anmoder jeg ordføreren å foranledige at bystyret får en organisasjonsplan, lønnsversikt, og vedtekter for Cultiva m. v. for å bli i stand til å sette seg inn i de saker som nå granskes. Videre anmoder jeg ordføreren om at granskningsrapporten sendes bystyrets representanter når denne foreligger.

Kan ordføreren ta et initiativ til at ovennevnte kommer til bystyret snarest mulig ?

Odd A. Salvesen.
Pensjonistpartiet

**Punkt 27/10: Interpellasjon fra repr. Harald Hageland, SV, vedr.
"Friluftslovens bestemmelser om ferdselsrett i utmark"**

Bilag

sak27 hør debatten

Interpellasjon fra repr. Harald Hageland, SV, vedr. "Friluftslovens bestemmelser om ferdselsrett i utmark"

Kommunalutvalget godkjente den 26. januar i år avtalen mellom Kristiansand kommune og Slottet om leie av Vogts villa og 22 dekar grunn.

I avtalens pkt 3.1 kan en lese at den delen av Dvergsøya som ikke er omfattet av leieforholdet, skal være åpen for allmenn ferdsel og fri for stengsler.

Av dette kan en utlede at de 22 dekar som omfattes av leieforholdet ikke skal være åpent for allmenn ferdsel.

Friluftslovens § 2 sier at enhver kan ferdes til fots hele året, så lenge det skjer hensynsfullt og med tilbørlig varsomhet, i utmark. Utmark er definert som all udyrket grunn som ikke er innmark.

Den samme lov gir oss adgang til telting, bading, landsetting av båt m.v. i utmark. Og loven forbyr eier eller bruker av grunn å ikke stenge eller vanskeliggjøre for lovlig ferdsel.

Høyesterett har ved flere anledninger hatt til behandling grunneieres lovstridige utestenging fra sine utmarkseiendommer, og er i sak om en 13,4 dekar stor eiendom tydelig på at hustomt, som regnes som innmark uten fri ferdsel, må begrenses til den mer private sonen rundt huset. Høyesterett skiller heller ikke mellom fritidsbolig og helårsbolig.

Høyesterett har også uttalt at allmennhetens behov for rekreasjon og friluftsliv i strandområder står i en særstilling, og at grunneiere må finne seg i å få allmennheten nærmere inn på seg enn i andre områder hvor behovet for ferdsel er mindre.

Til ulike media har Ordføreren bl.a. uttalt at denne eiendommen er å anse som enhver annen privat eiendom. Det er jeg helt enig med Ordføreren i.

Følgende spørsmål er likevel nødvendige å stille, etter å ha lest leieavtalen:

1. Er Kristiansand kommune hevet over Friluftslovens bestemmelser?
2. Vil de utleide 22 dekar være avstengt også når eiendommen ikke benyttes av leietakerne?

Harald Hageland
SV