

REFERAT |KRS| Kommunalutvalget (2007-2015) d. 28-10-2008

Møtedato Tirsdag d. 28. oktober 2008 kl. 09:00

Møtested

Indholdsfortegnelse

Nye normaler for utomhusanlegg i Kristiansand kommune.....	3
Lokalisering av båtsportbedrifter.....	12
Internasjonalt arbeid. Rajshahi samarbeidet.....	30
Ekstraordinær generalforsamling i Kristiansand Næringsselskap AS - 2008.....	39



Dato: 16.09.2008
Saksnr.: 200806682-3
Arkivkode E: D30
Saksbehandler: Helmer Espeland

Saksgang

Helse- og sosialstyret
Kulturstyret
Oppvekststyret
Kommunalutvalget
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato

14.10.2008
22.10.2008
28.10.2008
28.10.2008
30.10.2008
19.11.2008

Nye normaler for utomhusanlegg i Kristiansand kommune

Sammendrag:

Normaler for utomhusanlegg gir premisser for funksjoner, fysisk utforming og drift av kommunalt eide utomhusanlegg, samt andre anlegg der det stilles krav om utomhusplan. "Utomhusanlegg" omfatter alle typer parker, aktivitetsanlegg, fotballbaner, friluftsanlegg og anlegg ved offentlige bygg og veier. Normalene er delt i to dokumenter: én del som omhandler funksjonskrav og fysisk utforming, og én del som angir krav til drift.

Normalene blir en viktig del av kommunens kvalitetssystem for utomhusarealer, og skal særlig:

- sikre universell utforming av alle kommunale og offentlig tilgjengelige utomhusanlegg.
- sikre anlegg med best mulig brukskvalitet og estetiske kvaliteter, på en måte som samtidig sikrer en dynamisk utvikling av kommunens anlegg i takt med skiftende behov.
- forenkle plan-, byggeprosess, driftsforvaltning og kommunikasjon mot brukerne gjennom at krav til funksjon, fysisk utforming og drift av anlegg er klart definert.
- Sikre kommunen anlegg med lang levetid og lavest mulig driftskostnader.

Normalene er også et av Kristiansand kommunes bidrag inn i Miljøverndepartementets pilotprosjekt for universell utforming.

Normaler for utomhusanlegg har blitt utarbeida av Parkvesenet, i samarbeid med rådet for funksjonshemma og i tverrsektorielle fora. Dokumentene har videre vært på høring i alle sektorer og til de fleste utbyggere, planleggere, entreprenører og andre organisasjoner og samarbeidspartnere.

Bestemmelsene i normalene berører alle sektorer og saken behandles derfor i alle hovedutvalgene og kommunalutvalget, før behandling i bystyret. Administrasjonen foreslår at normalene forankres i bestemmelser til kommuneplanen, ved kommende kommuneplanrevisjon.

Parkvesenet vil fremme følgende forslag til vedtak for bystyret:

Forslag til vedtak:

1. Normaler for utomhusanlegg legges til grunn for krav til funksjon, fysisk utforming og drift av kommunens utomhusanlegg, samt andre anlegg der det stilles krav om utomhusplan.
2. Normalene forankres i bestemmelser til kommuneplanens arealdel ved kommende planrevisjon, og revideres videre ved kommuneplanrevisjonene.
3. Administrasjonen kan gjøre mindre korreksjoner i normalene, underveis i planperioden.

Tor Sommerset
Rådmann

Ragnar Evensen

Trykte vedlegg:

Forslag til normaler for utomhusanlegg
Forslag til normaler for drift av utomhusanlegg
Høringsbrev, intern høring i sektorene
Høringsbrev, ekstern høring

Utrykte vedlegg:

Høringsuttalelser

Bakgrunn for saken :

Innledning.

Kristiansand har som mål å være "en folkehelseby som inkluderer alle og gir rom for utfoldelse", som det heter i kommuneplanen. Viktige tiltak for å nå dette målet er at det finnes gode arenaer for fysisk aktivitet, sosiale møteplasser, at byen er tilgjengelig for alle og ikke minst at vi vektlegger estetikk når vi utvikler byens utendørsarealer videre. Videre er det et mål at kommunens forvaltning er effektiv, bærekraftig og kommuniserer godt med innbyggere og brukere.

Vi har slitt med gamle og utdaterte bestemmelser for utomhusanlegg (fra 1972) og vi har ikke hatt et samla og godt nok system for premissleveranser inn i planfasen. Vi har videre en rekke eksempler på at kommunen har overtatt utomhusanlegg som til dels er lite bruksvennlige, dels har kort levetid og høye driftskostnader.

Det er særlig disse utomhusanleggene vi må styrke kvaliteten på:

1. Leke- og aktivitetsanlegg må bygges både mer tilgjengelige og mer attraktive og bruksvennlige. Eksempelvis vil ikke barn spille ball på grusflater lenger, mange anlegg fremstår som kjedelige, og vi får da også en relativt lav score på brukerundersøkelser for lekeområder.
2. Grøntanlegg ved kommunale bygg; vi ser blant annet at en rekke anlegg er bygd med for dårlig kvalitet, med påfølgende høye skjøtselkostnader.

Normaler for utomhusanlegg er et viktig verktøy for å nå målene i kommuneplanen, og hensikten kan kort oppsummeres slik:

- Sikre universell utforming av alle kommunale og offentlig tilgjengelige utomhusanlegg.
- Sikre anlegg med best mulig brukskvalitet og estetiske kvaliteter, på en måte som samtidig sikrer en dynamisk utvikling av kommunens anlegg i takt med skiftende behov.
- Forenkle plan-, byggeprosess og driftsforvaltning gjennom at krav til funksjon, fysisk utforming og drift av anlegg er klart definert.
- Forutsigbar kommune i forhold til utbyggere, samarbeidspartnere og brukere generelt.
- Sikre kommunen anlegg med lang levetid og lavest mulig driftskostnader.

Utarbeiding av komplette normaler for utomhusanlegg er også et av Kristiansand kommunes bidrag inn i Miljøverndepartementets pilotprosjekt for universell utforming, og kan på mange måter karakteriseres som et nybrottsarbeid på fagfeltet.

Utarbeidelse av normaler for utomhusanlegg er forankra i kommunens handlingsprogram, med teknisk sektor/Parkvesenet som ansvarlig.

Hva er "normaler" og hva er "utomhusanlegg"?

"Normal" er en betegnelse som i denne sammenhengen betyr at anlegg skal planlegges, bygges eller driftes i tråd med bestemmelsene som er gitt, dersom ikke annet er avtalt. Vi har valgt å bruke betegnelsen "normal", siden bestemmelsene på mange måter er en parallell til kommunens veinormaler, og for å markere at disse ikke er synonymt med Norsk Standard.

"Utomhusanlegg" er i denne sammenhengen kommunalt eide utomhusanlegg og andre anlegg der kommunens planmyndighet stiller krav om utomhusplan.

Kommunale utomhusanlegg omfatter her:

- Leke- og aktivitetsområder i nærmiljøet
- Parker, kirkegårder og andre typiske grøntanlegg
- Utomhusanlegg ved kommunale bygg; skoler, boliger, sykehjem, barnehager
- Utendørs anlegg for breddefotball.
- Anlegg i typiske friluftsområder; badeplasser, løypenett, skjærgårdspark
- Grøntanlegg ved veier og grønne elementer på gategrunn

Anleggene kan være lokalisert på områder regulert til "friområde", "spesialområde; friluftsområde el. parkbelte i industriområde", "offentlig formål", offentlig formål; idrett", "fellesområde", "veigrunn", "byggeområde", så vel som uregulerte arealer.

Normalene er delt i 2 dokumenter:

1. **"Normaler for utomhusanlegg i Kristiansand kommune"**, gir premisser for funksjonskrav og fysisk utforming av utomhusanlegg. Altså hvilke krav til anleggene vi legger inn i planer, beskrivelser og til sist utførelse.

Normalen erstatter følgende bestemmelser:

"Retningslinjer for utbygging av lekeplasser og friarealer, samt parkmessig behandling ved inngrep i terrenget", samt:

"Normer for opparbeidelse av lekeplasser og balløkker i Kristiansand kommune"

Begge vedtatt i Formannskapet 04.10.1972

2. **"Normaler for drift av utomhusanlegg i Kristiansand kommune"** angir en hovedsortering av driftsnivå for kommunens utomhusanlegg, med spesifiserende tekster for drift av enkelte elementer.

Politisk forankring og formell hjemling av normalene.

Politisk saksgang:

Normaler for utomhusanlegg har betydning for alle sektorene, og fremmes derfor i alle hovedutvalgene, inkludert kommunalutvalget som hovedutvalg for kommunens bygg og eiendomsportefølje, før behandling i bystyret.

Hjemling av normalene:

Det er i tillegg nødvendig at normalene forankres i plan- og bygningsloven.

Normalene vil bli forankra i bestemmelser til kommuneplanens arealdel, ved kommende kommuneplanrevisjon.

En egen tverrsektoriell arbeidsgruppe arbeider med forslag til overordna bestemmelser for utomhusarealer. Fram til ny kommuneplan er vedtatt, foreslår vi at normalene hjemles som en konkretisering av bestemmelsene i lokal vedtekt til plan og bygningslovens 69.3.

Prosessen med å utvikle nye normaler.

Parkvesenet har arbeidet med å utvikle normaler i lang tid, og mange av forslagene til løsninger er både gjennomtenkt og utprøvd. Fra 2007 har arbeidet vært formalisert i ulike arbeidsgrupper/diskusjonsfora, alt etter emne. Følgende fora har vært delaktige:

Tema **"universell utforming"**: Rådet for funksjonshemma har vært en diskusjonspartner i lang tid, og forslag til implementering av universell utforming i normalene har vært behandla i kommunens tverrsektorielle ressursgruppe for universell utforming. Temaet har også blitt drøfta interkommunalt, gjennom Miljøverndepartementets pilotprosjekt.

Tema: **"Leke-, aktivitets og idrettsanlegg"** inkluderer lekeplasser, skoleanlegg, barnehager og idrettsanlegg, og har blitt utarbeida av ei ad- hoc gruppe bestående av Parkvesenet, Skoleetaten, Barnehageetaten, Idrettsetaten, Kristiansand Eiendom/eieravdelinga, Plan og bygningsetaten samt Barn og unges representant.

Tema **"Parker og grøntanlegg"** har vært behandla i møte mellom Parkvesenet, Ingeniørvesenet og Byantikvaren.

Alle de mer anleggtekniske bestemmelsene er utarbeida av Parkvesenet.

Høringer:

- Intern høring til alle sektorer i kommunen, mai - juni 2008.
- Ekstern høring til utbyggere, arkitekter, entreprenører, organisasjoner og andre samarbeidspartnere; juli-september 2008.

Se eget avsnitt med høringsuttalelser og kommentarer til disse.

Nye løsninger og økonomiske konsekvenser.

I normaler for utomhusanlegg er det en del nye bestemmelser om innhold og utførelse, sammenlikna med tidligere bestemmelser og praksis. Endringene gir oss universelt utforma anlegg i tråd med tidas kvalitetskrav, og her er de viktigste:

- Nærmiljøparker på skoler/lekeplasser: her er det lagt inn minimumsnorm for antall utstyr og løsninger. Men disse er i stor grad angitt som funksjonskrav for å sikre dynamikk i anleggsutvikling og mer spennende anlegg med et mangfold av utstyr og løsninger.
- Fallunderlag til lekeplassutstyr skal være universelt utforma, i praksis ulike gummidekker.
- Balløkker skal opparbeides med kunstgress.
- Flerbruksbaner skal opparbeides med kunststoffdekke og utstyrrhøyder som kan tilpasses funksjonshemma.
- Generelt er det strengere krav til materialkvalitet.

Disse endringene gir høyere kostnader ved anlegg, særlig anlegg for lek og aktivitet. Men samtidig får vi betydelig bedre brukskvalitet og lavere drifts og vedlikeholdskostnader. Så kostnadsbildet forventes å gå opp i opp i et langtidsperspektiv.

Eksempelvis vil høye kostnader til gummidekke som fallunderlag, bli kompensert av langt lavere slitasje av sand på utstyr og skolegulv, jf. erfaringer fra andre kommuner.

Universell utforming gir også i de fleste andre tilfeller lavere driftskostnader, gjennom at en får gode atkomster og unngår terskler.

Utbyggere som skal levere eksempelvis ferdig balløkke som rekkefølgekrav, vil få en noe økt kostnad til kunstgress og fallunderlag som må legges inn i tomteprisene. Her vil vi imidlertid peke på at vi holder på med å utarbeide nye bestemmelser om lokalisering og areal for leke og aktivitetsanlegg, der siktemålet er å konsentrere anleggsmassen i noe større enheter. Altså dyrere enkeltanlegg, men vi vil bygge færre og noe større anlegg, noe vi tror langt på vei vil kompensere for økt kostnad til høyere kvalitet pr. anlegg.

Bruk av normalene

Normalene blir lagt inn på kommunens nettside, slik at planleggere, utbyggere, entreprenører eller beboere lett kan hente fram aktuelle opplysninger, enten det gjelder premisser for en utomhusplan for en skole, eller kommunens normal for skjøtsel av sykehjem eller lekeplasser.

Normal for drift av utomhusanlegg vil være kommunens tjenestebeskrivelse for dette temaet, og dokumentet vil samla sett være en del av sektorens interne kvalitetsystem

I samarbeid med Kristiansand Eiendom, eieravdelinga, har vi blitt enige om at normalene skal inngå som del av designhåndbok for nye byggeprosjekter. Dette betyr at normalene blir en premiss for så vel planlegger som for entreprenør, og vi tror dokumentet kan være til stor nytte for kommunens prosjektledere, som oftest ikke har spesiell fagkompetanse på utomhusanlegg.

Revisjoner.

Siden vi vil forankre normalene til bestemmelser til kommuneplanens arealdel, føler vi det er naturlig at større revisjoner av denne skjer parallelt med kommuneplan-revisjonene. Dette sikrer både nødvendig revisjon med jevne mellomrom og politisk innflytelse i kommunens kvalitetsarbeid. Dersom det skulle være behov, foreslår vi at administrasjonen skal kunne gjøre mindre revisjoner underveis i planperioden, uten ny politisk behandling

Disse kapitlene er særlig aktuelle for de enkelte hovedutvalgene:

- Helse og sosialutvalget:
 - Normaler for utomhusanlegg, kap. 1 og 2.3
 - Normaler for drift, kap. 2.1
- Oppvekststyret
 - Normaler for utomhusanlegg, kap. 2.1.6, 2.2 og 3.2
 - Normaler for drift: kap. 2.1, 3 og 4.11
- Kulturstyret
 - Normaler for utomhusanlegg, kap. 1, 2.2 og 3.3.
- Byutviklingsstyret:
 - Begge dokumentene
- Kommunalutvalget
 - Normaler for utomhusanlegg, kap. 1, 2.2, 2.3
 - Normaler for drift: spesielt kap. 2.1
 - Merk at normalen inngår i designhåndbok for Kristiansand Eiendom.

Sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer:

Normalene har som nevnt først vært til høring i alle sektorene, blitt justert, og siden sendt ut på ekstern høring til et stort utvalg utbyggere, arkitekter, entreprenører, organisasjoner og samarbeidspartnere.

Det har kommet få høringsuttalelser ved fristens utløp, og disse har bare små merknader.

Årsaken kan muligens være at normalene nå er så gjennomarbeida at det er lite å flikke på og de mottatte høringsuttalelsene kan tyde på det.

Men vi må heller ikke utelukke at det oppleves for tidkrevende å gå i dybden på temaet, og at det i mange tilfeller kan være vrient å mene noe om til dels smale, faglige spørsmål.

Råd for funksjonshemma:

Rådet for funksjonshemma har noen mindre merknader:

- Behov for møteplasser ved turveibredde 1.2 m.
- Plassering av møblement mv. slik at det ikke kommer i konflikt med vintervedlikehold.
- Mindre korreksjon for universelt utforma bord/benk.

Rådet peker på at de ser fram til mer universell utforming for nærmiljøparker og skolegårder.

Kommentar:

De to første merknadene tas til følge og innarbeides i normalene. Justering av benk testes ut designmessig og i samarbeid med rådet, før typetegning evet. justeres.

I tillegg innbakes normal for merking av såkalte "grønne løyper" i normalene. Grønne løyper er korte, universtelt utforma turløyper, og vi har i samarbeid med blindedeforbundet laga en løypemerking tilpassa svaksynte.

Midt Agder Friluftsråd:

Friluftsrådet har noen merknader til formuleringene knytta til aktivitetsutstyr ved lavvo/gapahuker.

Kommentar:

Merknadene tas til følge og formuleringene endres.

Fylkesidrettskonsulenten:

Fylkesidrettskonsulenten peker på at nye statlige normer for skiløyper er breiere enn kommunens forslag til normaler for lysløyper, men dog innenfor minimumkravet. Han peker også på at mål for 11er baner bør korrigeres. For øvrig pekes det på noen tilleggskrav, bl annet til lengde på stigninger som ligger inne i drettskravene.

Kommentar:

Når det gjelder lysløyper, anbefaler vi at forslag til normalbredde ikke endres: Vi holder oss innenfor kravet til spillemidler, våre løyper er vesentlig barmarksløyper og vi må ivareta et viktig estetisk grensesnitt. 3 meter grusa veibredde er det breieste vi kan gå, men ved å ha en skjult veiskulder, får vi likevel en tilfredsstillende løypetrase for skigåing; både klassisk og fristil. For øvrig baker vi inn henvisning til statens publikasjon i normalen.

Når det gjelder mål på 11er baner

Kirkesjefen

Forslag til normaler for drift av utomhusanlegg er behandla i kirkelig fellesråd, og de ønsker at kirkegårder oppgraderes fra kvalitetsklasse 2 til klasse 1. Kirka er spesielt opptatt av vanning på kirkegårdene.

Kommentar:

Parkvesenet foreslår at kirkegårder har et skjøtselnivå på linje med utomhusanlegg ved sykehjem og viktige parker som Myren Gård og Ravnedalen. Dette er et skjøtselnivå som på en del punkter er høyere enn gjennomsnitt av norske kirkegårder (eks. klipping av kanter mot

graver), men det innebærer ikke vanning av plenflatene. Vanning av plenflatene har vi kun i våre to klasse 1 - parker; Wergelandsparken og Otterdalsparken. Parkvesenet vil peke på at det finnes gode selv vanningsystemer for det enkelte gravsted. Det vil videre være en betydelig kostnad ved å investere i moderne vanningsystemer for alle kirkegårdene, og kostnadene til drift vil bli vesentlig høyere. En har beregna økt drift på ca 500' bare for de to største kirkegårdene, jf. interpellasjon til bystyret i 2006 om dette. Oppgradering til klasse 1 vil også medføre en del andre krav til drift, som driver kostnadene opp ytterligere. Kommunen må bekoste investeringer og drift, sjøl om den praktiske driften er regulert i tjenesteytingsavtale mellom kommunen og kirkelig fellesråd.

Parkvesenet mener at vanning på private graver bør løses med de gode selv vanningsystemene som finnes, og at et skjøtselnivå på linje med Ravnedalen er mer enn tilstrekkelig for kirkegårdene. Vi foreslår derfor å opprettholde vårt forslag til kvalitetsinndeling i normaler for drift av utomhusanlegg.

SMS Arkitekter

Kommenterer litt på kravene til universell utforming: at krav til terskler er noe avvikende fra teknisk forskrift for bygg; 2 cm mot TEK som angis 2,5 cm. Videre at formuleringer om maks stigninger for anlegg i sentrumsområder og på friluftsområder bør sløyfes. Og sist på at smale stier for rullestolbrukere må ha snuplass, og heller bør være 1,5 enn 1,2 meter.

Kommentar:

Kommentarene fra SMS er drøfta med råd for funksjonshemma, og vi er enige om at terskler endres fra 2 til 2,5 cm. Møte/snuplasser på smale stier (1,2 m) innarbeides i tekstdelen, men problemstillinga er ikke aktuell på parkstier: Her vil det normalt vare stier på 2 meter. Presiseringer av stigninger 1:20 for anlegg i sentrumsområder og 1:12 for anlegg i friluftsområder beholdes; dette er viktige premisser for så vel plassering av institusjonsanlegg som for valg av turveitraséer.

Helmer Espeland
Saksbehandler

Tillegg etter at saken er signert:

Det er motatt 3 høringsuttalelser etter fristen/saken er skrevet og signert. Kommentarene fra disse instansene tas med her, og de mindre korreksjonene som foreslås av en av instansene, foreslår vi vurdert lagt inn i normalene i ettertid, jf. vedtakets punkt 3.

Vest Agder fylkeskommune er positive til forslag til normaler og mener disse kan danne et godt grunnlag for arbeid med kommuneplan og reguleringsplaner.

Fylkesmannen i Vest Agder mener normalene er et viktig bidrag til universell utforming. Når det gjelder hjemling i lovverket, peker Fylkesmannen på at normalene ikke er rettslig bindende før de er vedtatt som del av kommuneplanen eller i vedtekt. Dette var en kommentar til hva vi skriver om hjemling i saken, der vi "fram til ny kommuneplan er vedtatt, foreslår vi at normalene hjemles som konkretisering av bestemmelsene i lokal vedtekt til pbl § 69.3.

I etterkant er dette spørsmålet drøfta med fylkesmannen, v. plankoordinator Brunes. Kommunens vedtekt til §69.3, 2. avsnitt 2, siste setning, hjemler for at bygningsrådet kan trekke opp retningslinjer for utforming av bl. a. lekeplasser, planering, beplantning, med mer. Fylkesmannen var ikke oppmerksom på denne setninga, og er enig i at normalen kan hjemles i dagens vedtekt. Administrasjonen tar spørsmålet opp med Byutviklingsstyret, jf. evt. behov for tilleggsvedtak i saken.

Helse og sosialdirektoratet, ved Deltasenteret har en rekke kommentarer. Hovedsakelig gjelder dette henvisninger, presiseringer og mindre endringer under de enkelte avsnittene. I noen grad er det tatt inn forhold, eks om røyking på offentlige oppvekstarenaer, som ikke omfattes av normalene, og som ikke blir vurdert videre her. Normalene handler kun om funksjonskrav, fysisk utforming og drift.

Jf. at de øvrige kommentarene handler om mindre presiseringer/henvisninger, foreslår vi at administrasjonen drøfter disse forslagene med råd for funksjonshemma først; hvilke endringer som øker dokumentenes tydelighet og anvendelse, og legger inn eventuelle endringer i de endelige endelige normalene etterskuddsvis. I forslag til vedtaket, punkt 3 , åpnes det for mindre endringer mellom hovedrevisjonene (kommuneplanperioden).

29.september
Helmer Espeland
Saksbehandler



Dato: 08.09.08
Saksnr.: 200708606-20
Arkivkode E: 611 L01
Saksbehandler: Tone Iglebæk

Saksgang

Byutviklingsstyret
Kommunalutvalget
Formannskapet

Møtedato

16.10.2008
28.10.2008
05.11.2008

Lokalisering av båtsportbedrifter.

Sammendrag:

Teknisk direktør har fått i oppgave å vurdere mulige lokaliseringer for Sørlandets Sylinderservice AS, Sjø-sport service AS og HK motorservice AS. Alle bedriftene må på sikt flytte. Kristiansand Eiendom vurderer at kommunen ikke har noen forpliktelse til å finne ny tomt. Kommunen har et sterkt ønske om å hjelpe å finne en ny lokalisering. Småbåter og båtlivet er viktig for Kristiansandere. Der er derfor viktig å ha et verksted og servicetilbud i byen. Kommunens rolle består i å bistå i søk etter egnede tomter, og gi en anbefaling. Kommunen har en rolle som planmyndighet. Planmyndigheten skal vurdere om det er ønskelig å sette i gang reguleringsarbeid for å legge til rette for etablering av bedriftene. Til slutt har kommunen en rolle som grunneier (Holskogen, Hånesbukta og Ronsbukta) og må ta stilling til om de som eier ønsker å jobbe videre med konseptene. Saken sendes derfor til kommunalutvalget og byutviklingsstyret før formannskapet skal fatte endelig vedtak i saken.

To andre bedrifter (Randesund Allsidige Service og Gumpen Bildrift AS) ønsker også å få plass i et fellesanlegg. Bedriftene har meldt sin interesse i denne runden av lokaliseringssaken. Randesund Allsidige service driver med reparasjon av båter og Gumpen Bildrift som er eiere av Yamaha senter Sør og Volkswagen Marine driver med salg av båter og motorer. Randesund Allsidige service er på Stødden i Korsvikfjorden og har kun leiekontrakt ut året. Gumpen bildrift er i Sørlandsparken, men trenger mer fasiliteter og større lokaler og ønsker tilgang til sjø.

Relokalisering av Sylinderservice er en sak som startet da reguleringsplan for Tangen ble vedtatt i 2004. Saken ble behandlet i formannskapet 11.04.07, som vedtok lokalisering i Narviga. Saken stanset på grunn av konflikt med friluftsimteresser. Det fremmes nå ny sak. De områdene som er vurdert denne gang er Ronsbukta småbåthavn, Hånes småbåthavn, Hattesteinen på Flekkerøya og Holskogen (båtopplag).

KNAS har utarbeidet en mulighetsstudie for å illustrere hvordan de tre bedriftenes behov kan innpasses på de tre områdene Ronsbukta, Hånesbukta og Hattesteinen. Mulighetsstudien og administrasjonens vurdering ble sendt på høring til berørte parter. Det kom inn 14 merknader. Det er naboprotester til alle alternativene. Fylkesmannen og fylkeskommunen er skeptiske til lokalisering i Ronsbukta. Fylkesmannen anbefaler Hånesbukta, mens Fylkeskommunen anbefaler Hattesteinen. Ingen har negative merknader til Holskogen.

Teknisk direktør mener Hattesteinen er den beste faglige løsningen. Området er regulert til næring, har dypvannskai og eiere som er interessert i å få virksomhet på tomte. Videre er Holskogen en glimrende lokalisering for båtgarasjer. Teknisk direktør mener det også kan tilrettelegges for virksomhet i Rona, men i et mer begrenset omfang enn det mulighetsstudien viser. Dersom Ronsbukta velges må byggehøyder reduseres og det nordre bygget (bygg 2) må reduseres som vist i skisse i saksfremstillingen. Hånesbukta anbefales ikke.

Dersom kommunale arealer velges som lokalisering vil teknisk direktør anbefale utleie fremfor salg fordi det gjør det enklere å sikre arealet for fremtidig offentlig virksomhet (for eksempel småbåthavn) dersom bedriftenes virksomhet opphører.

Arealbehovet kan ikke løses i kun ett alternativ. Dersom arealbehov skal løses må man enten ta i bruk flere områder og/eller skille ut deler av virksomheten. En måte å redusere arealbehov på er å bestemme seg for at det ikke er plass til lagring av store båter i noen av alternativene. Dette kan bety at vi ikke kan etablere mer opplag for store båter i Kristiansand. Etablering av båthotell i Holskogen kan gi noe bedre kapasitet for lagring av store båter i eksisterende båthavner.

Etter store båter er tatt ut står vi igjen med verksted, salg og service. Heller ikke dette kan løses for alle bedriftene på en plass. Man kan da enten si at noen bedrifter bygger et anlegg på Hattesteinen og at resten bygger i Ronsbukta eller man kan løse verksted og service på Hattesteinen og salg løses annet sted (eks. Rona).

Bedriftene mener man ikke kan dele opp virksomheten i mer enn to deler (opplag i Holskogen og resten et annet sted). Det er kun Randesund Allsidige Service som ikke driver med salg. Ingen av bedriftene som driver med salg mener Hattesteinen er aktuelt for denne type virksomhet. Med bakgrunn i behov for reduksjon av bygningsmasse (landskapstilpasninger m.m.) har bedriftene blitt oppfordret til å gjøre en ny vurdering av arealbehov. Det har ikke kommet noe respons på dette.

Teknisk direktør synes det er vanskelig å gi en klar anbefaling i denne saken. Direktøren har i saken forsøkt å synliggjøre de ulike mulighetene, områdenes tålegrense og faglig prioritering av områdene. Basert på det foreslås to alternative vedtak.

Alternativ 1: Verksted og service for båtbedriftene lokaliseres på Hattesteinen. Salg løses i Ronsbukta eller i et annet egnet forretningsområde, forutsatt at reguleringsplan vedtas. Utbygging må i begge alternativene reduseres som belyst i saksfremlegget. Det legges til rette for opplag av båter i Holskogen.

Alternativ 2: Det etableres to fellesanlegg for verksted, service og salg, ett på Hattesteinen og ett i Ronsbukta, forutsatt at reguleringsplan vedtas. Utbygging må i begge alternativene reduseres som belyst i saksfremlegget. Det legges til rette for opplag av båter i Holskogen.

Forslag til vedtak:

1. Verksted og service for båtbedriftene lokaliseres på Hattesteinen. Salg løses i Ronsbukta eller i et annet egnet forretningsområde, forutsatt at reguleringsplan vedtas. Utbygging må i begge alternativene reduseres som belyst i saksfremlegget.

2. Det etableres to fellesanlegg for verksted, service og salg, ett på Hattesteinen og ett i Ronsbukta, forutsatt at reguleringsplan vedtas. Utbygging må i begge alternativene reduseres som belyst i saksfremlegget. Det legges til rette for opplag av båter i Holskogen.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Tone Iglebæk
Saksbehandler

Trykte vedlegg: 1. Mulighetsstudien, datert 04.02.08

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter

BAKGRUNN FOR SAKEN :

Teknisk direktør har fått i oppgave å vurdere mulige lokaliseringer for Sørlandets Sylinderservice AS, Sjø-sport service AS og HK motorservice AS. Alle bedriftene må på sikt flytte. Kristiansand Eiendom vurderer at kommunen ikke har noen forpliktelse til å finne ny tomt. Kommunen har et sterkt ønske om å hjelpe å finne en ny lokalisering. Småbåter og båtlivet er viktig for Kristiansandere. Der er derfor viktig å ha et verksted og servicetilbud i byen. Kommunens rolle består i å bistå i søk etter egnede tomter, og gi en anbefaling. Kommunen har en rolle som planmyndighet. Planmyndigheten skal vurdere om det er ønskelig å sette i gang reguleringsarbeid for å legge til rette for etablering av bedriftene. Til slutt har kommunen en rolle som grunneier (Holskogen, Hånesbukta og Ronsbukta) og må ta stilling til om de som eier ønsker å jobbe videre med konseptene. Saken sendes derfor til kommunalutvalget og byutviklingsstyret før formannskapet skal fatte endelig vedtak i saken.

To andre bedrifter (Randesund Allsidige Service og Gumpen Bildrift AS) ønsker også å få plass i et fellesanlegg. Bedriftene har meldt sin interesse i denne runden av lokaliseringssaken. Randesund Allsidige Service driver med reparasjon av båter og Gumpen Bildrift som er eiere av Yamaha senter Sør og Volkswagen Marine, driver med salg av båter og motorer. Randesund Allsidige service er på Stødden i Korsvikfjorden og har kun leiekontrakt ut året. Gumpen bildrift er i Sørlandsparken, men trenger mer fasiliteter og større lokaler og ønsker tilgang til sjø.

Kort om de enkelte områdene som er vurdert i denne runden

Kartet under /på neste side viser de alternative lokaliseringene:



Holskogen

Regulert industriområde som er under omregulering. Området eies av KNAS som har sendt reguleringsforslag til behandling i kommunen. I planen legges det til rette for etablering av båthoteller. (Anslått til ca 1000 båter). Dette er for båter opp til 26-28 fot.

Hattesteinen (Flekkerøy)

Området er regulert til fiskerirettet industri. Det er dypvannskai, som trenger opprusting. Adkomstvei bør utvides. Området eies av Solsiden brygge, som er positive til etablering av firmaene.

Ronsbukta

Området er regulert til småbåthavn med opplag. Deler av arealet som er vurdert er regulert til gartneri og friområde. Båthavna forventes å være ferdig utbygd i 2012.

Hånesbukta

Området er regulert og utbygd til båthavn.

Bedriftenes virksomhet og arealbehov

Sørlandets Sylindersevice AS er i dag på Tangen der de selger nye og brukte båter, motorer, deler og utstyr, samt driver eget motorverksted. Sylindersevice tilbyr også innendørs opplag i haller lokalisert på Tangen, samt utendørs båtopplag i forbindelse med deres lokaler langs Otra. Sjø-sport Service AS har egen butikk med tilhørende verksted i Nodeviga. Bedriften selger et stort utvalg av båter og driver også salg og service av utenbordsmotorer. I tillegg tilbys både utendørs og innendørs opplag av båter, da henholdsvis i utomhusområdet utenfor butikk- og servicelokaler og i hall på 1.000 m². HK Motorservice AS er lokalisert på Kongsgård. De forhandler båter, motorer og deler. Bedriften har også eget verksted for service og reparasjoner med mulighet for slipp fra egen kai. Det tilbys utendørs og innendørs opplag.

Virksomhetene disponerer samlet i dag følgende areal:

- Butikk/utstilling og verksted: ca 4000 m²
- Opplagshaller: ca 8000 m² med plass til ca 400 båter innendørs
- Tomt 10 mål

Bedriftene har følgende arealbehov:

De er avhengige av lokalisering i umiddelbar nærhet av sjø for driften av både verksted, butikk og opplagshaller for større båter. Det er en fordel å kunne drive alle disse aktivitetene på en tomt. Samlokalisering av bedriftene vil kunne gi betydelig arealeffektivisering da bedriftene kan benytte felles trucker og traverskraner for båtopptak, samt ha et felles tomteareal og opplagshaller for lagring av båter. De trenger servicekapasitet med flytebrygger og dypvannskai.

For å ta høyde for utvidelsesmuligheter har de sammen laget en prognose for fremtidig arealbehov (2015):

- Butikk/utstilling og verksted: ca 8000m²
- Opplagshaller: ca 12 400 m²

Bedriftene har anslått at det i sommerhalvåret kan være opp til 100 enkeltkunder i butikken (i en fellesløsning) pr. dag. Videre anslås det ca. 1,5 lastebil pr dag med leveranser til butikk og verksted.

HØRINGEN

Saken ble behandlet i formannskapet den 18.06.08, som vedtok å legge saken ut på høring. Høringsperioden var 26.06.08-14.08.08. Saken ble sendt til velforeninger (Hånes, Hånestangen, Lindebø, Flekkerøy, Strømme), berørte grunneiere og nærmeste naboer,

Kristiansand motorbåtklubb, Christiansand seilforening, offentlige etater og de fem firmaene som er omtalt i saken. Det kom inn i alt 14 merknader. For alle tre alternativene ved sjøen foreligger det protester fra berørte naboer. Oppsummering av merknadene med teknisk direktør sin vurdering ligger senere i saken. Her gis en tematisk gjennomgang av hovedpunktene:

Områdenes tålegrense (friluftsinnteresser, høyder)

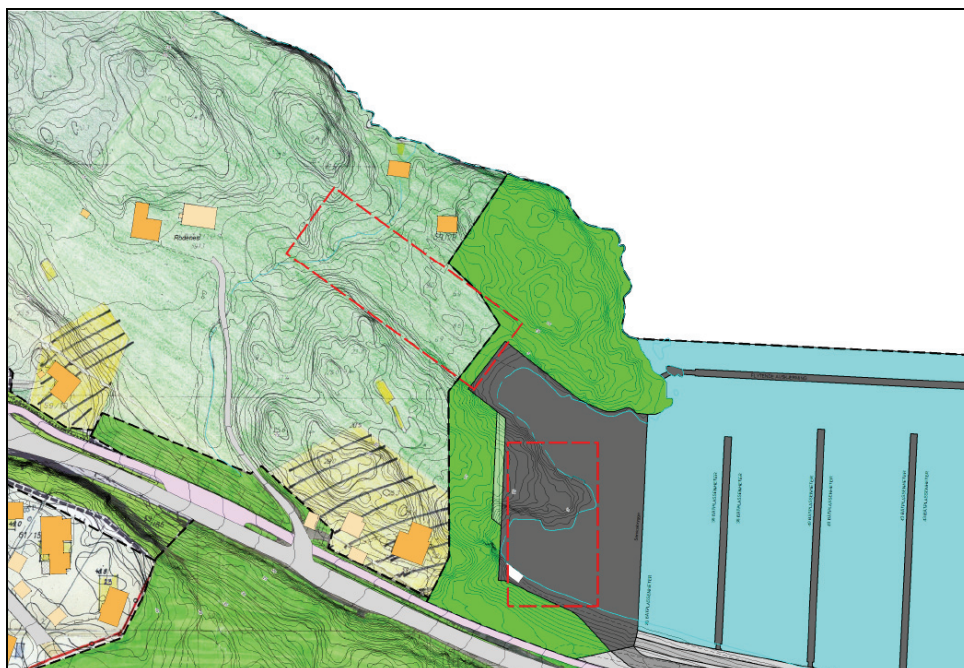
For alle tre områdene påpekes og protesteres det på byggenes dimensjoner både fra naboer og offentlige instanser. Administrasjonen er også skeptisk til byggene som er vist i mulighetsstudien. Dette gjelder alle alternativene fordi byggene er for store og ruvende å plassere i strandsonen. Fylkesmannen mener at det skisserte fellesanlegg blir for stort og dominerende uansett hvor det plasseres. Hensynet til landskap må vurderes nærmere i en fremtidig reguleringsprosess.

Ronsbukta:

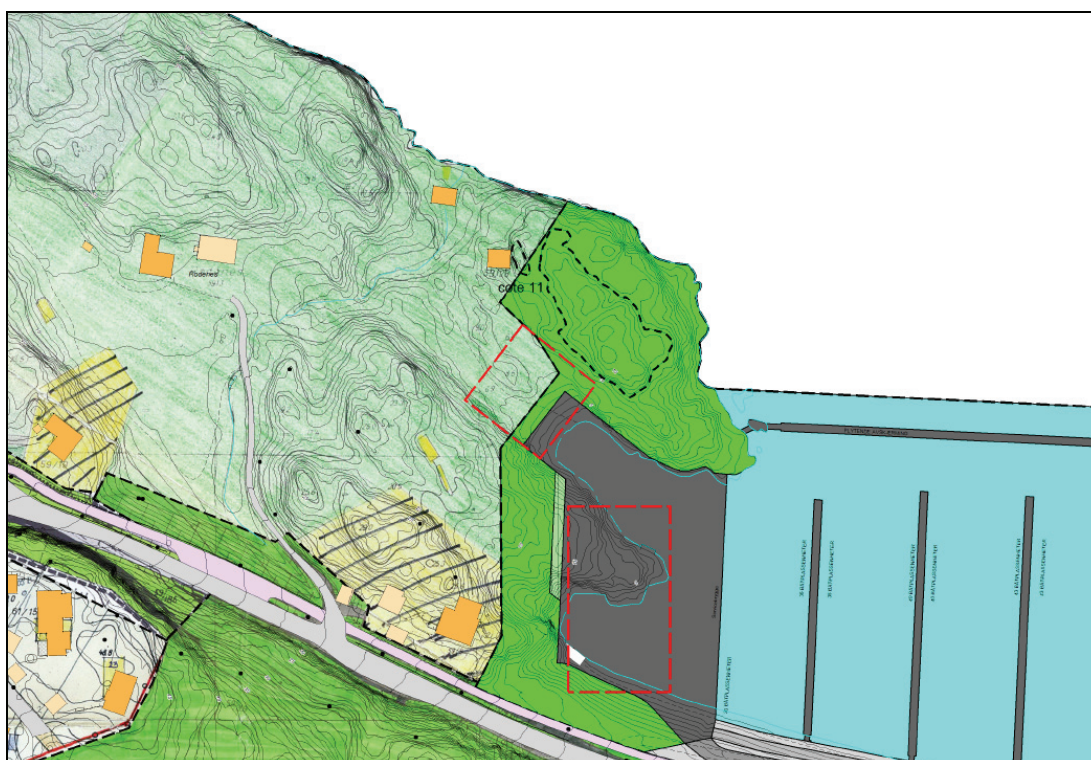
Det har kommet mange naboprotester. Fylkesmannen og fylkeskommunen mener det er uheldig å ta i bruk regulerte friområder og LNF-område med spesielle naturvern- og friluftsinnteresser av særlig høy verdi til utbyggingsformål, og presiserer at arealer ved sjøen er svært verdifulle, og at tilgjengelige arealer er en mangelvare. Naboene (to boliger og flere hytter) påpeker at Rodenes er eneste gjenværende grøntarealet mellom Rona og Sømsstranda, og at området er unikt fordi det består av en harmonisk og helhetlig blanding av natur- og kulturlandskap som består av landskapsformasjoner, gammel skog, eng/beitemark og gammel bebyggelse. De er redd bebyggelsen vil bli skjemmende og gi økt ferdsel.

Fylkesmannen, fylkeskommunen og statens vegvesen viser til at adkomst til området krysser gang/sykkelvei som er hovedrute gjennom mellom Randsund og sentrale deler av Kristiansand. Kryssingen er lite heldig bl.a. fordi syklistene normalt holder høy hastighet ned mot Rona på denne strekningen. Tiltak som vil gi mer trafikk i avkjørsel fra fylkesvei vil forsterke behov for planskilt kryssing.

Teknisk direktørs vurdering: Arealene som er regulert til opplag allerede er tatt i bruk ved at de er regulert til opplag og parkering. Dette arealet bør derfor kunne bebygges. Det er ikke tvil om at det er friluftsinnteresser knyttet til Rodenesområdet, det er blant annet derfor kommunen har kjøpt eiendommen. Teknisk direktør mener man likevel kan etablere noe mer bygningsmasse, uten at friluftsinnteressene vesentlig forringes. Kartet under viser byggene fra mulighetsstudien lagt oppå gjeldende regulering. Område vist med skarp grønnfarge er regulert til friområde. Dus grønnfarge er formål gartneri/jordbruk (vist som LNF med særlig høy verdi i kommuneplanen).



Det nordre bygget som er vist i mulighetsstudien er alt for stort, ruvende og vil dominere landskapet. Teknisk direktør foreslår derfor at bygget trekkes tilbake fra daldraget som strekker seg fra hovedhuset på Rodenes til sjøen. Bygget trekkes bak kollen som vist i skissen under. Bygget vil da ligge 20-25 m fra nærmeste hytte. Maksimal høyde bør være høyere enn cote 11. Med cote 11 som maksimal byggehøyde vil det bli mindre synlig fra sjøen. I det videre reguleringsarbeidet bør det vurderes hvordan man kan opprettholde den stiforbindelsen som leder fra hovedbygget på Rodenes og ned til Ronsbukta. Byggehøyde på 9 meter bør kunne beholdes for bygget som ligger langs kaikanten.



Kartet over viser den bygningsmasse teknisk direktør mener maksimalt kan etableres (gjelder nordre bygg). Cote 11 er markert på kartet.

Når det gjelder adkomst må det avklares i reguleringsplan om det er behov for planskilt kryssing. Dersom behov utløses vil det ha en økonomisk konsekvens.

Hånesbukta:

Det er sendt inn to naboprotester som blant annet reagerer på at bygget i Hånesbukta blir ruvende. Også fylkesmannen og fylkeskommunen reagerer på byggenes størrelse, og at de vil bli dominerende i landskapet.

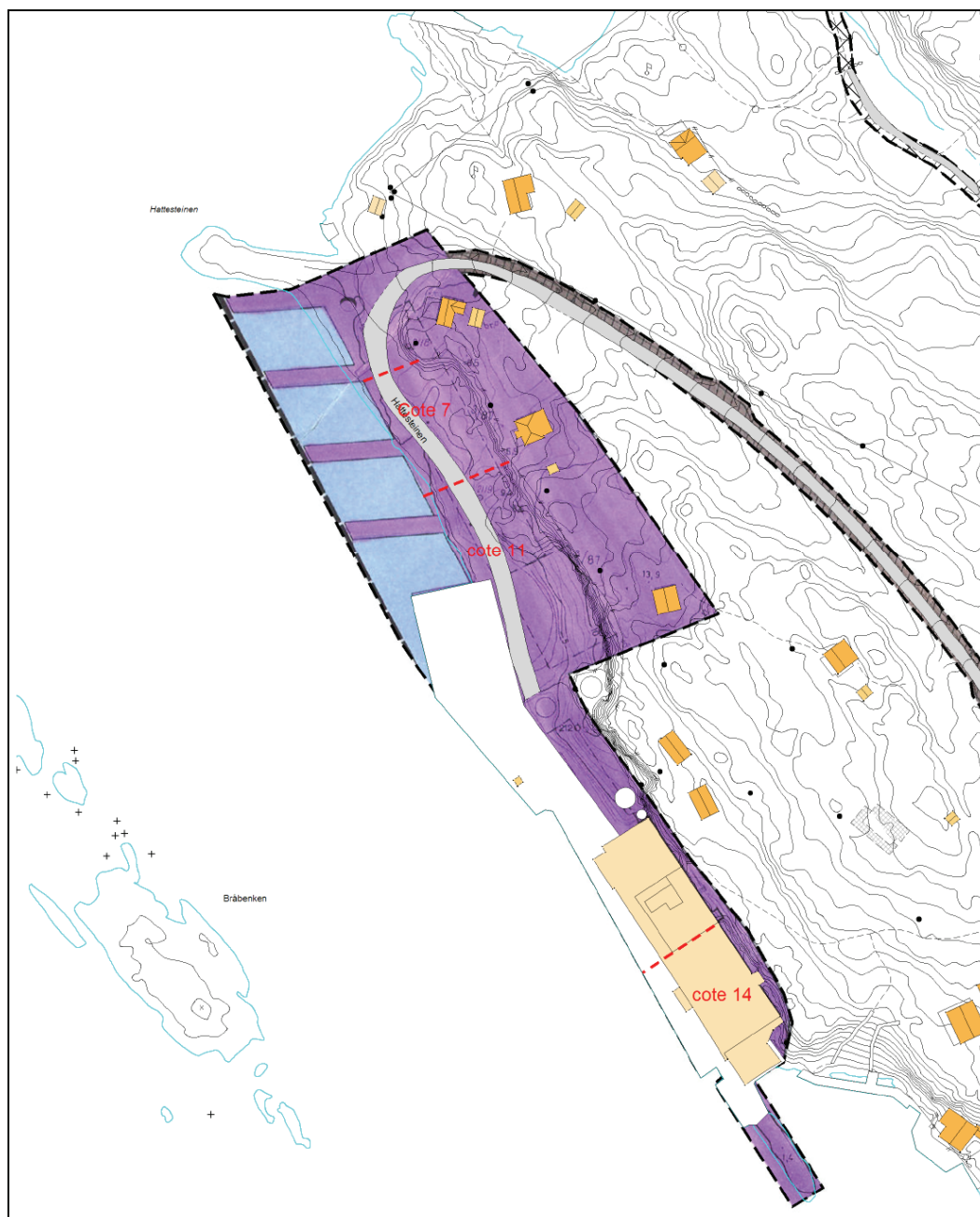
Teknisk direktørs vurdering: Det er ikke konflikt med friluftsinnteresser i Hånesbukta. Bebyggelsen i dette alternativet er ekstra dominerende i og med at alt samles i ett bygg i 3 etasjer. Det er ikke siluettvirkning som er viktig i dette alternativet, men byggets kompakthet. Dersom man ønsker å gå videre med dette alternativet må bygget reduseres med en etasje og det må sees på om bygget kan deles mer opp slik at man unngår en stor enformig fasade.

Hattesteinen:

Hyttene som ligger i bakkant av arealet protesterer på anleggets størrelse, og mener det vil bli svært dominerende for det bakenforliggende arealet. Hyttene vil bli forringet som følge av den store bygningsmasse. En av hyttene får nye byggs takflate i samme høyde som hyttens uteareal og en av hyttene mister all utsikt fra eiendommen. Eksisterende bygningsmasse ligger såpass langt fra hytta at den i begrenset omfang skjerner for utsikt. Det tilgrensende området har i dag en betydelig verdi som rekreasjonsområde både for hyttefolk og fastboende. Verdien reduseres.

Teknisk direktørs vurdering: Området er regulert til industri, og har vært benyttet til det tidligere. Det er viktig å beholde næringsområder ved sjøen. Området har dessuten dypvannskai noe som gjør det verdifullt i næringssammenheng.

Når det gjelder høyde må bygninger også her tilpasses landskapet om omgivelsene. Dersom man ønsker å imøtekomme protester fra bakenforliggende hytter i forhold til høyder kan bebyggelsen trappes ned mot nord, som vist i kartet under viser. På denne måten kan man be bygge det utsprengte arealet og likevel opprettholde hyttenes utsikt.



Et annet alternativ er å innløse hytter og sprengte ut et større areal (arealet som er regulert til næring og det som er avsatt som næringsområde i kommunedelplan for Flekkerøy) som gir mer arealer og rom for mer bebyggelse.

Holskogen:

Det har ikke kommet noen protester til alternativet. Det ser ut som om dette er en god løsning, hvilket mange av de innkomne brev påpeker. Sylinder-service, HK motorservice og Sjøsportsservice synes også dette er en god løsning. KNAS har lagt til rette for etablering av båthotell i reguleringsplanen som er sendt til behandling i kommunen. Teknisk direktør anbefaler at man jobber videre med løsningen.

Støy, trafikk, forurensing

Naboene til Hattesteinen, Ronsbukta og Hånesbukta er redd etableringen vil medføre økt støy, forurensing og trafikale problemer.

Teknisk direktørs vurdering: Verken forurensing eller støy er utredet i denne saken, da det er utredninger som mer naturlig hører hjemme i en reguleringsprosess. Støy fra virksomheten er imidlertid mest problematisk i Hånesbukta fordi det ligger mange boliger på andre siden av bukten. Det må stilles krav til både båthavna og virksomhetene (dersom de plasseres her) som sikrer at virksomhetene ikke medfører forurensing i sjøen. Videre må ev. støy fra virksomheten håndteres i reguleringsplanen.

Konflikt i forhold til småbåthavn

Småbåthavnskontoret har påpekt at det sannsynligvis vil oppstå konflikter mellom bruken av småbåthavn og bedriftenes virksomhet. Det tenkes for eksempel på barn i som ferdes i båthavna og kan komme i konflikt med lifter og trucker som kjører på havna.

Havnevesenet og Kristiansand Eiendom har anbefalt at man ikke etablerer bedriftene i Hånesbukta fordi havna er utbygd, og man da tar båt plasser fra dem. Kristiansand Eiendom opplyser at man ikke har førsterett på opplag i den havna man har båt plass, men mange får plass i den havna de har båten. Opplagsplassen og miljøet der er viktig for mange av båteierne. Kristiansand Eiendom opplyser dessuten at havna har vært med på å betale for opparbeidelsen av opplagsplasser. Videre brukes opplagsplassen til parkering om sommeren. Fylkeskommunen anbefaler ikke omregulering av Hånesbukta fordi en lokalisering her vil skape behov for nye båt plasser, opplagsplasser m.m. andre plasser.

Teknisk direktørs vurdering: Dersom man velger å etablere båtbedrifter i en av småbåthavnene må dette vies spesiell oppmerksomhet i den videre planleggingen. Både i Nodeviga og på Tangen ligger bedriftene i dag ved en offentlig promenade som de krysser for å komme til båtene som ligger på sjøen. Det må være en forutsetning at bedriftenes aktivitet ikke må begrense bruken av småbåthavna.

Når det gjelder Hånesbukta er teknisk direktør enig med Kristiansand Eiendom og Havnevesenet og mener av den grunn at Hånesbukta ikke er aktuell som lokaliseringsalternativ.

Konkurransesvridning

Gumpen bildrift skriver i sin uttalelse at hvis kommunen prioriterer deres 3 konkurrenter bedrives en betydelig konkurransevidning, både med hensyn til lokalisering, men også i forhold til å legge til rette for ekspansjon. Det er sterke restriksjoner for etablering i strandsonen. Hvis ikke andre skulle komme med i en slik etablering, om den skulle bli aktuell, vil det trolig bety at de andre ikke får anledning til å etablere seg i et attraktivt område ved sjøen i overskuelig fremtid. Med andre ord får de andre en nærmest evigvarende konkurransefordel. Gumpen påpeker at bedriftene har forkastet flere alternativer nettopp fordi beliggenheten ikke er god nok, og kan ikke se at de tre forhandlerne har andre behov. Det at leiekontrakter utgår er etter deres syn ikke et argument for særbehandling fra kommunens side, og mener at bedriftene har hatt en fordel fremfor andre i forhold til beliggenhet i en årrekke. Gumpen er meget interessert i å delta i et ev. lagringsbygg i for eksempel Holskogen, samt forretning, verksted og båt opplag i for eksempel Hånes/Rona.

Randesund Allsidige service har nær tilknytning til de tre bedriftene via oppdrag for/i samarbeid og utfyller tjenestetilbudet. De er ikke konkurranseforhold i forhold til bedriftene, men ønsker å bli med i et fellesanlegg og kan ha samdriftsfordeler.

Teknisk direktør sin vurdering: Dersom kommunen ønsker å tilrettelegge for bedriftene på sin egen eiendom (Kristiansand Eiendom eller Kristiansand Næringssselskap) vil det ha betydning om kommunen selv står for regulering, om grunnen leies ut. Man kan også vurdere å bygge bygg og leie dem ut. De tre firmaene som denne saken handler om og andre aktuelle kan da på lik linje søke om å leie seg inn i et fellesanlegg, eller leie en tomt. Man må da ved utleie vurdere arealbehov til de ulike leietakerne. Løsning må vurderes i forhold til dette. Dersom vi i saken anbefaler Hattesteinen, som er i privat eie, vil spørsmålet

om konkurransevidning ikke ha noen betydning fordi det er opp til eier om de vil leie ut, selge og ev. hvem de velger.

Bedriftenes arealbehov

I prognosene har bedriftene anslått et arealbehov for butikk/utstilling og verksted på ca 8000 m², hvilket er en dobling av det de har i dag. Behov for opplagshaller er anslått til ca 12 400 m² (i dag har de til sammen ca 8000).

Teknisk direktørs vurdering: Randesund Allsidige Service har anslått sitt arealbehov til 2000 m², hvorav ca 1000 m² er innendørs verkstedareal med nær tilgang til sjøen. Dette kan ev. økonomiseres ved samlokalisering. Gumpen bildrift har ikke angitt sitt arealbehov. Hvis vi anslår det til å være tilsvarende de andre tre bedriftene kan totalt arealbehov være 11-12 000 m². Opplag kommer i tillegg. I mulighetsstudien er bygget lengst sør (bygg 1) i Ronsbukta på 5600 m² fordelt på 2 etasjer. Det anslåtte behovet er dobbelt så stort.

Renteoppgangen har påvirket båtbransjen. Vi ser at båtbyggerfirmaer permitterer ansatte og firmaer legges ned. Det kan bety at prognosene som de tre bedriftene operer med er noe optimistiske, og må vurderes nærmere i det videre arbeidet. Dersom vi legger til behovene for de to andre aktuelle bedriftene er likevel ingen av lokaliseringene store nok. Med bakgrunn i behov for reduksjon av bygningsmasse (landskapstilpasninger m.m.) har bedriftene blitt oppfordret til å gjøre en ny vurdering av arealbehov. Det har ikke kommet noe respons på dette. Videre kan vel saken sies å ha dreid fra å være en lokaliseringssak for tre bedrifter til å bli en sak vedr. lokalisering av et eller flere fellessenter for småbåtbransjen. Småbåtlivet og disse bedriftene er svært viktig for kommunen. At arealer ved sjøen er blitt et knapphetsgode er det ingen tvil om. Samlokalisering er derfor en god løsning som vil kunne gi besparelser i arealforbruk. Kommunen er opptatt av å finne løsninger som gjør at bedriftene kan være i kommunen. Ingen av de aktuelle områdene er imidlertid store nok til å romme alt.

Teknisk direktør ser kun to alternative løsninger:

1. Fordeling etter funksjoner på de ulike tomtene
2. Fordeling av bedrifter på de ulike tomtene

I en diskusjonen om deling av funksjon er det primære å sikre plass for den del av virksomheten som må ligge ved sjøen. Service og verksted er avhengig av å ligge ved sjøen. Forretning kan ligge hvor som helst (f.eks. Sørlandsparken, Sørlandsparken øst, Marviksletta eller andre forretningsområder). En slik løsning mener båtbedriftene ikke er aktuell. Båtlagring i Holskogen mener de kan skilles ut. Resten av virksomheten må drives på ett sted, slik de ser det. Salg av nye båter, service, salg av reservedeler og opplag av større båter må være på en plass fordi disse tingene henger sammen. Ved salg av en ny båt skal utstyr monteres. Service på motor og båt må skje på sjøen. Større båter kan ikke transporteres over lengre avstander på land. Det blir alt for kostbart å ha løfteutstyr for store båter på to steder.

Anbefaling

Teknisk direktør mener Hattesteinen er den beste faglige løsningen. Området er regulert til næring, har dypvannskai og eiere som er interessert i å få virksomhet på tomte. Videre er Holskogen en glimrende lokalisering for båtgarasjer. Teknisk direktør mener det også kan tilrettelegges for virksomhet i Rona, men i et mer begrenset omfang enn det mulighetsstudien viser. Dersom Ronsbukta velges må byggehøyder reduseres og det nordre bygget (bygg 2) må reduseres som vist i skisse i saksfremstillingen. Hånesbukta anbefales ikke.

Dersom kommunale arealer velges som lokalisering vil teknisk direktør anbefale utleie fremfor salg fordi det gjør det enklere å sikre arealet for fremtidig offentlig virksomhet (for eksempel småbåthavn) dersom bedriftenes virksomhet opphører.

Arealbehovet kan ikke løses i kun ett alternativ. Dersom arealbehov skal løses må man enten ta i bruk flere områder og/eller skille ut deler av virksomheten. En måte å redusere arealbehov på er å bestemme seg for at det ikke er plass til lagring av store båter i noen av alternativene. Dette kan bety at vi ikke kan etablere mer opplag for store båter i Kristiansand. Etablering av båthotell i Holskogen kan gi noe bedre kapasitet for lagring av store båter i eksisterende båthavner.

Etter store båter er tatt ut står vi igjen med verksted, salg og service. Heller ikke dette kan løses for alle bedriftene på en plass. Man kan da enten si at noen bedrifter bygger et anlegg på Hattesteinen og at resten bygger i Ronsbukta eller man kan løse verksted og service på Hattesteinen og salg løses annet sted (eks. Rona).

Bedriftene mener man ikke kan dele opp virksomheten i mer enn to deler (opplag i Holskogen og resten et annet sted). Det er kun Randesund Allsidige Service som ikke driver med salg. Ingen av bedriftene som driver med salg mener Hattesteinen er aktuelt for denne type virksomhet.

Teknisk direktør synes det er vanskelig å gi en klar anbefaling i denne saken. Direktøren har i saken forsøkt å synliggjøre de ulike mulighetene, områdenes tålegrense og faglig prioritering av områdene. Basert på det foreslås to alternative vedtak.

Alternativ 1: Verksted og service for båtbedriftene lokaliseres på Hattesteinen. Salg løses i Ronsbukta eller i et annet egnet forretningsområde, forutsatt at reguleringsplan vedtas. Utbygging må i begge alternativene reduseres som belyst i saksfremlegget. Det legges til rette for opplag av båter i Holskogen.

Alternativ 2: Det etableres to fellesanlegg for verksted, service og salg, ett på Hattesteinen og ett i Ronsbukta, forutsatt at reguleringsplan vedtas. Utbygging må i begge alternativene reduseres som belyst i saksfremlegget. Det legges til rette for opplag av båter i Holskogen.

Merknader som kom inn ved høringen

1. Norsk sjøfartsmuseum, datert 03.06.08

NSM vil gjennomføre en arkeologisk registrering under vann dersom alternativet på Hattesteinen skal gjennomføres. Avventer til lokalisering er klar. Tiltak kan ikke gjennomføres uten at registrering er gjennomført. Kostnader dekkes av tiltakshaver.

Teknisk direktør sin vurdering: Registreringen vil avdekke om dette medfører begrensninger på utfylling i østre deler av området.

2. Fylkesmannen i Vest-Agder, miljøvernavdelingen, datert 08.07.08

Anbefaler Hånesbukta fordi den anses som minst konfliktfylt i forhold til nasjonale signaler om forvaltning av strandsona. Presiserer at arealer ved sjøen er svært verdifulle, og at tilgjengelige arealer er en mangelvare. Ved vurdering av utbygging ved sjøen må det foretas en klar prioritering mtp. hvilke funksjoner som må ligge ved sjøen. Positivt at kommunen vurderer samlokalisering på grunn av arealeffektivisering. Satsing på fellesanlegg anses som å være i tråd med nasjonal arealpolitikk. Enig med kommunen i at forretning og utstillingslokaler ikke trenger ligge ved sjøen. Bør vurdere å dele virksomheten av hensyn til arealbehov og behovet for å ligge ved sjøen. Gjør oppmerksom om at båtsalg ikke omfattes av fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av handel og tjenester.

Det skisserte fellesanlegg blir for stort og dominerende uansett hvor det plasseres. Hensynet til landskap må vurderes nærmere i en fremtidig reguleringsprosess.

Holskogen: positiv til etablering av båtlager.

Ronsbukta: Mener det er uheldig å ta i bruk regulerte friområder og LNF-område med spesielle naturvern- og friluftsinnteresser av særlig høy verdi til utbyggingsformål. Adkomsten krysser g/s-vei. Det er uheldig sett i forhold til barn- og unges interesser.

Hånesbukta: Miljøvernavdelingen har ikke kjennskap til dokumenterte miljøverninteresser av viktig eller nasjonal verdi i det aktuelle området. En utbygging i Hånesbukta vil i hovedsak ikke medføre utbygging i natur- og friluftsområder.

Hattesteinen: Miljøvernavdelingen har ikke kjennskap til dokumenterte miljøverninteresser av viktig eller nasjonal verdi i det aktuelle området. Anser alternativet som lite aktuelt fordi aktørene ikke ønsker å investere i et ev. anlegg her.

Teknisk direktør sin vurdering: Uttalelsen er kommentert i saksfremstillingen.

3. Statens vegvesen, datert 04.08.08

Adkomst til alternativ i Rona vil krysse g/s-vei langs fylkesvei K-3, som er hovedtrasé for sykkeltrafikk mellom Randsund og sentrale deler av Kristiansand. Kryssingen er lite heldig, bl.a. fordi syklistene normalt holder høy hastighet ned mot Rona på denne strekningen. Tiltak som vil gi mer trafikk i avkjørsel fra fylkesvei vil forsterke behov for planskilt kryssing.

Ingen merknader til øvrige alternativer.

Teknisk direktør sin vurdering: Kommentert i saksfremstillingen.

4. Kristiansand Havn KF, 19.08.08

Viser til forutsetningen om 40% dekning på båtopplag i alle småbåthavner. Under båtpussen om våren er det stor aktivitet på opplagplassene, noe som de fleste av båtneierne finner positivt. I de siste årene har det vært en stigende etterspørsel etter innendørs opplag kombinert med service og ettersyn av båtneierne. Moderne båter krever tilsyn av kvalifisert personell, i tillegg til at den representerer en stor verdi og mange ønsker derfor å betale for et profesjonelt båthotell. Det vil etter deres mening ikke være akseptabelt å innpasse verkstedshavn for de tre bedriftene i en eksisterende båthavn. Dersom både salg, service, verksted og opplag innendørs skulle foregå på ett sted, ville det bety store inngrep i de eksisterende havnene og være vanskelig å kombinere med dagens båthavner. De store bygningene som kreves for et rasjonelt båthotell ala Kongsgård må plasseres på område som enten er skjermet fra naturens side eller hvor det er reguleringsmessig akseptabelt.

Havnevesenet synes båthotell i Holskogen er en god løsning. Likeledes Hattesteinen der man kunne etablere kai med løfteutstyr. Fordelen med en slik løsning er at båtneierne selv kunne hente båten på sjøen uten lang transport over land. Reparasjon og service kunne også utføres ved Hattesteinen. Foreslår salgssted i Ronsbukta, men en mindre bygningsmasse for salg av motorer, båter og servicedeler, demobåter. Denne virksomheten kan kombineres med den tradisjonelle båthavna.

Kongsgårdbukta og Vige er regulert til trafikkhavn og denne virksomheten er lite forenlig med stor trafikk av fritidsbåter. Det er en del fritidsbåttrafikk i dag. Økning av trafikken fra Marvika og utenfor Sør Arena vil bli til stor sjenanse for nyttefart og kan ikke aksepteres.

Teknisk direktør sin vurdering: Kongsgård og Vige er forkastet av de grunner som Havnevesenet fremholder. Øvrige merknader er kommentert tidligere i saken.

5. Gumpen Auto AS, datert 11.08.08

Positivt at mulighetene utredes. Bedriften forhandler båtmerker og utenbords- og innenbordsmotorer (via Yamahasenter sør og Volkswagen Marine). Gumpen har samme behov som de øvrige bedriftene i forhold salg. Siden kommunen ikke har noen forpliktelse overfor de tre aktørene vil det være naturlig å gi et tilbud til alle aktørene i bransjen, for å kunne gjøre tiltak for å redusere transport på veien og bedre tilgjengeligheten for kunder og leverandører. Man legger da ikke til rette for konkurransevridding mellom aktørene.

Yamahasenter Sør har siden de etablerte seg i Sørlandsparken har de hatt en kraftig omsetningsøkning. Har vinteropplagsplasser i Lillesand og andre steder. Benytter ledig tomt i Sørlandsparken til mellomlagring av nye båter. Verkstedkapasiteten er sprengt. Dette betyr store kostnader i forhold til logistikk/transport som belaster deres regnskap. Båtene de forhandler øker i størrelse og håndteringskostnadene øker. Store båter er ikke hensiktsmessig å transportere på vei. Har samme ambisjoner som konkurrentene og med allerede sprengt kapasitet, har de tilsvarende behov for ekspansjon og utvidelsesmuligheter som konkurrentene.

Volkswagen Marine har ambisjoner om å bli en av de 3 største tilbyderne av innenbords dieselmotorer for det norske fritidsbåtmarkedet. I tillegg til import vil de også tilby tester av utstyr, kursing av teknisk personell og utvidet problemløsning. Sistnevnte krever at båter tas opp av vannet et utall ganger for å finne optimal løsning. Trenger derfor tilbud ved sjøen. Importvirksomheten vil vokse og gi flere og en litt annen type arbeidsplasser innen fritidsbåtsektoren.

Hvis kommunen prioriterer deres 3 konkurrenter bedrives en betydelig konkurransevridding, både med hensyn til lokalisering, men også i forhold til å legge til rette for ekspansjon. Det er sterke restriksjoner for etablering i strandsonen. Hvis ikke andre skulle komme med i en slik etablering, om den skulle bli aktuell, vil det trolig bety at de andre ikke får anledning til å etablere seg i et attraktivt område ved sjøen i overskuelig fremtid. Med andre ord får de andre en nærmest evigvarende konkurransefordel. Det er også verd å merke seg at bedriftene har forkastet flere alternativer nettopp fordi beliggenheten ikke er god nok. Kan ikke se at de tre forhandlerne har andre behov. Det at leiekontrakter utgår er neppe noe argument for særbehandling fra kommunens side. Disse har faktisk hatt en fordel fremfor andre i forhold til beliggenhet i en årrekke. Er meget interessert i å delta i et ev. lagringsbygg i for eksempel Holskogen, samt forretning, verksted og båttopplag i for eksempel Hånes/Rona. Så lenge man ikke har noen forpliktelse til å finne ny tomt til disse tre aktørene, må man holde seg til det, ikke forfordle disse i forhold til andre. Oppfordrer kommunen til å finne løsninger for hele bransjen.

Teknisk direktør sin vurdering: Håndtert under bedriftenes behov og spørsmål om konkurransevridding.

6. Advokat Jacob Bakka på vegne av Allsidige service AS, datert 26.06.08

Randesund allsidige service reparerer båter, hovedsaklig plastreparasjoner. Bedriften er Kristiansands eneste autoriserte plastreparasjonsverksted for båter og dekker Grimstad-Lyndal. Har nær tilknytning til de tre bedriftene via oppdrag for/i samarbeid og utfyller tjenestetilbudet. Ikke konkurranseforhold i forhold til bedriftene.

Leier i dag på Støodden med korte leieavtaler. Eier har varslet at området for fremtiden ikke skal brukes til denne type næring. Dersom man ikke finner nye lokaler inn 2009, er det stor risiko for at virksomheten avvikles. Arealbehovet er 2000 m², hvorav ca 1000 m² er innendørs verkstedareal med nær tilgang til sjøen. Dette kan ev. økonomiseres ved samlokalisering. Virksomheten er helt avhengig av å ligge ved sjøen.

Teknisk direktør sin vurdering: Håndtert under bedriftenes behov og spørsmål om konkurransevridding.

7. Aanon Strømme, datert 08.07.08

Tidligere eier av Hånesbukta båthavn, og eier av Strømsheia. Mener bygget i Hånesbukta blir ruvende og ikke kan godtas estetisk. Løsningen øker kostnadene for båteierne. Ønsker ikke å avstå mer arealer til båthavna. Minner om at kommunen under takst hevdet at tilleggsarealene for båthavna var svært lite verd. Dette frister ikke til salg av mer arealer.

Mener byggene blir for skjemmende i Ronsbukta også.

Teknisk direktør sin vurdering: Kommentert under områdenes tålegrense og støy, trafikk og forurensing. Når det gjelder avståelse av grunn vil det ikke være aktuelt da teknisk direktør ikke anbefaler denne lokaliseringen.

8. Knut Haanes, 01.08.08

Eier fritidsbolig ved Hattesteinen. Fiskemottaket førte i mange år til en ekstra belastning med sterk støy fra kjølevifter og lukt fra tanker med fiskeslo, inntil dette ble fikset. Bedriften ble flyttet og man har nytt fred og ro siden. Tidligere virksomhet forringet verdien som feriested. Mener et samlet båtsportsenter til salg, reparasjon og opplag er greit nok, men utbygging til cote 13 vil medføre at en så massiv utbygging vil ødelegge fritidsboligen som familien har satset mye på siden 1958, og som familien bruker hele sommeren. Ber om at nye bygg ikke overstiger høyden på eksisterende bygninger foran hytten og gjestehytten.

Teknisk direktør sin vurdering: Kommentert under områdenes tålegrense og støy, trafikk og forurensing.

9. Bent Reusmann, datert 21.07.08

Grunneier (59/28) ved Ronsbukta. Uttaler seg kun til alternativ i Ronsbukta.

Protesterer på utbygging i Ronsbukta. Påpeker at utbygging er i strid med kommuneplanen. Rodenes er eneste gjenværende grøntarealet mellom Rona og Sømsstranda. Området er unikt fordi det består av en harmonisk og helhetlig blanding av natur- og kulturlandskap som består av landskapsformasjoner, gammel skog, eng/beitemark og gammel bebyggelse. Den allerede vedtatte utbygging av småbåthavn utgjør i seg selv et stort inngrep i området. Ytterligere utnyttelse av arealene til den virksomhet det er snakk om her, vil endre hele området karakter betydelig, og skape en uintegrert blanding av industri/næring-, natur- og landbruksområde selv om omfanget begrenses til den søndre delen. Dette kommer i tillegg til massiv utbygging for øvrig i Rona-Strømmeområdet.

Etablering av bedriftene vil medføre betydelig endring i negativ retning for nærområdets kvaliteter som friområde. Uansett omfang av etableringen vil det medføre økt støy, ferdsel og skjemmende bebyggelse. Belastningen vil komme i tillegg til det man kan forvente som resultat av vedtatt utbygging til småbåthavn. Bygg som skissert vil hindre adkomst til 59/28. Tiltakene vil, uansett omfang, komme kloss opp i eiendommen og i praksis resultere i at denne langt på vei blir verdiløs som fritidseiendom.

59/28 består av hytte med planert område mot sjø, strandlinje og brygge. Eiendommen innebefatter også tinglyste rettigheter på hovedbruket som delvis er tatt inn i avtale med Kristiansand Eiendom. Ved en lokalisering må dette ivaretas. Alternativet er innløsning eller erstatningseiendom med tilhørende rettigheter av tilsvarende kvalitet. Ev. innløsning må være til markedsverdi. Alternativt kan man ved mindre omfattende løsning vurdere omregulering til boligformål for å ivareta verdi og utnyttelse av denne, men dette vil også være avhengig av øvrige reguleringsendringer som må foretas i området dersom det fattes beslutning om lok. i Rona.

Teknisk direktør sin vurdering: Kommentert under områdenes tålegrense og støy, trafikk og forurensing. Hytten ligger nær nordre bygg i Ronsbukta og vil bli påvirket av etablering av dette bygget ved at det kan komme 20-25 m fra hytta. Alle gamle private rettigheter om båtfeste på land er løst med båtplass i den nye båthavna. Synspunkter om erstatning og innløsning av hytte vil være en del av reguleringsprosessen.

10. Grunneiere på Rodenes, datert 12.08.08

Mener utbygging i Ronsbukta vil gi følgende utfordringer:

- Ronsbukta er en av Kristiansand-skjærgårdens siste perler. Bukten benyttes mye, både til fiske, sjøsport, bading og ankring. Lokalisering av bedriftene vil forringe bukten og natur, dyre- og sjøliv påvirkes. Bedriftenes virksomhet vil medføre forurensing for nærliggende områder og Drangsvann, som er svært sårbare.
- Regulert båthavn har begrenset plass. Lokalisering av bedriftene vil redusere båtlagring og parkeringsmulighetene for brukerne av Båthavna. Alternative parkeringsmuligheter finnes ikke i nærheten. Mener båthavna trenger arealene til parkering og lagringsplass
- Trafikken til bedriftene (kundetrafikk og tungtransport) vil være merkbar for beboere, ferierende i området og brukerne av Båthavna.
- Byggene er for store og passer ikke inn i de sjønnære omgivelsene. Vil være svært synlige fra sjøen og veien. Byggene må legges på mindre eksponerte områder. Byggene vil medføre forringelse av utsikten. Rodenes har et særpreget og idyllisk landskap og turterreng. Synd hvis dette må vike for industribygg.
- Småbåthavner er familie- og rekreasjonsområder. Dersom det blandes med industri kan det gi området en ny funksjon som på flere måter kommer i konflikt med intensjonene for en småbåthavn som for eksempel forringelse av miljøet og økt risiko for ulykker og forurensing. Dette kan være midlertidig og permanent lagring av utstyr, avfall, kjemikalier, båter, utstyr m.m. Truckkjøring og tungtransport kan medføre farlige situasjoner i forhold til barn og unge. Siden arealet er så begrenset arealmessig vil det vanskelig å separere funksjoner.
- Etablering i Rodenes er ikke i tråd med reguleringsplan og heller ikke egnet for det. Er i strid med kommuneplanen. Viser til mange avslag på utvidelse av hytter med begrunnelsen i natur- og friluftsinnteresser, skjerpet dispensasjonspraksis i strandsonen. Stiller seg derfor utfordrende til planer om industri, som vil ha betydelig større påvirkning på nærområdene enn mindre endringer på hytter vil ha. Byggene kommer nærmere enn båthavna ville gjort.

Å blande industri og småbåthavn er ikke i tråd men fornuftig utnyttning av dyrbare skjærgårdsarealer. Mener det er forkastelig at kommunen kjøper området med den hensikt å øke utnyttelsen og ødelegge den vakre naturen. Rodenes burde bli opparbeidet til fremkommelig terreng i tilknytning til småbåthavna for å gi flere mulighet til å benytte denne perlen. Ber om at Ronsbukta som lokalisering skrinlegges.

Teknisk direktør sin vurdering: Kommentert under områdenes tålegrense og støy, trafikk og forurensing. Når det gjelder det forhold at hytter har fått avslag på utvidelse av hyttene og kommunen selv ønsker å bygge i samme området så er det slik at det allerede er etablert vedtatt utbygging av en båthavn i kystlinjen i Ronsbukta. Dette er et konsentrert anlegg som nå ønskes utvidet noe i bakkant, og vil ikke beslaglegge mer kystlinje. Adkomst til kystlinjen fra hovedhuset på Rodenes må sikres i reguleringsplan slik at ikke man begrenser muligheten til å komme til friområdene ved sjøen. Båthavna er tilrettelegging for samfunnsmessige hensyn som kommer mange til gode. Hyttene ligger spredt langs kysten. Utvidelse av hyttene vil medføre en ytterligere privatisering av kystlinjen.

11. Eiendomsutvikling Knut Gundersen, datert 11.08.08

Representerer eier av eiendommen 3/2 på Flekkerøya. Bekymring knyttet til anleggets størrelse, som med byggehøyde på 12m vil bli svært dominerende for det bakenforliggende arealet. Hyttene vil bli forringet som følge av den store bygningsmasse, med takflate i samme høyde som hyttenes uteareal.

Økning av trafikk på veien til Hattesteinen vil bli en vesentlig sjenanse for boligene og hytter langs veien. Det gjelder også aktiviteten på selve anlegget og båttrafikken i Lindebøkilen, særlig i sommerhalvåret. Dessuten vil det medføre økt forurensing i sjøen. Det tilgrensende området har i dag en betydelig verdi som rekreasjonsområde både for hyttefolk og fastboende. Verdien reduseres.

Påpeker manglende vurdering av konsekvenser for nærmiljøet i mulighetsstudien. Dette må gjøres.

Utvidelse av vei vil berøre denne grunneiers eiendom. En eiendom som allerede har avgitt store arealer til veiformål. Det fryktes at utnyttelse av arealet som er avsatt til boligformål i Flekkerøyplanen vil bli vanskeliggjort som følge av etablering av båtsportanlegg.

Anbefaler at båtanlegget lokaliseres til et mer egnet sted.

Teknisk direktør sin vurdering: Kommentert under områdenes tålegrense og støy, trafikk og forurensing. Kan ikke se at etablering av båtbedrifter her vil gi innvirkning på etablering av boligområde. Når det gjelder utvidelse av vei så må det avklares på vanlig måte i reguleringsprosessen dersom Hattesteinen velges som lokalisering.

12. Sølvi Strømme, datert 12.08.08

Uttaler seg til Hånesbukta. Stiller seg undrende til denne saken. Bygningsmassen vil bli svært ruvende i miljøet. Næring etableres i et eksisterende bolig- og fritidsmiljø. Nye boliger på Strømsheia og disse tre bedriftene vil generere mye trafikk. Påpeker at kun verksted må ligge ved sjøen, og at man velger på øverste hylle av tomter. Viser til at Kristiansand som miljøby må sette miljø i sentrum og gjennomføre prosjekter på egne premisser, ikke gjøre knefall for kravstore bedrifter som man i tillegg ikke har forpliktelser overfor.

Teknisk direktør sin vurdering: Kommentert under områdenes tålegrense og støy, trafikk og forurensing.

13. Fellesbrev fra Synlinderservice, HK-motorservice og Sjøsportservice, datert 04.09.08

Viser til en omfattende dialog med kommunen i flere år vedrørende lokalisering av bedriftene, og ser nå lys i enden av tunnelen. De har fra sin side gjort en ganske grundig vurdering av de ulike lokaliseringalternativene som framkommer. I tillegg til de lokaliseringene som framkommer i høringsnotatet har de også vurdert andre alternativer og forkastet av ulike årsaker.

Dere utgangspunkt er at en felles lokalisering, der de kan utføre alle våre tjenester for båtfolket, ville være en vinn-vinn situasjon for alle parter, inkludert kommunen. De har derfor gått sammen i en dialog selv om de til daglig er konkurrenter. Samlokalisering gjør at de samlet trenger mindre areal enn dersom de ligger hver for seg. Felles benyttelse av materiell gjør investeringskostnadene noe mindre.

Bedriftene har i løpet av prosessen sett at en lokalisering der all deres virksomhet, inklusive opplag, skal ligge på en plass ikke er lett å få til. Til det er det for få store sjønære arealer. Kompromisset som de ser kan fungere er at lagring av mindre båter, det vil si båter som kan fraktes på en vanlig bilhenger, flyttes bort fra sjøen. Dette vil være båter opp til ca 25-26 fot avhengig av type. Det å drive en virksomhet på to steder er mer krevende, men i og med at det er en begrenset tid av året de driver med opplag ser de det som en mulig løsning.

Resten av virksomheten drives på ett sted, slik de ser det. Salg av nye båter, service, salg av reservedeler og opplag av større båter må være på en plass. Disse tingene henger sammen. Ved salg av en ny båt skal utstyr monteres. Service på motor og båt må skje på sjøen. Større

båter kan ikke transporteres over lengre avstander på land. Det blir alt for kostbart å ha løfteutstyr for store båter på to steder.

Det eneste området som de kan se tilfredsstillende arealbehovene som er nødvendig til virksomhetene er Rona, da i kombinasjon med Holskogen for lagring av mindre båter. I Rona er det allerede prosjektert en båthavn som i følge kommunen skal bygges. Det må ganske store utfyllinger til for å dekke behovet for landareal i forbindelse med båthavna. Dette er et areal som delvis kan være fellesområde og følgelig føre til enda mindre arealbehov totalt sett. Blir opplagshallene i Holskogen en realitet vil landarealet som kreves for vinteropplag i båthavna kunne reduseres betydelig fra de 40% som kreves nå.

Hattesteinen er etter deres vurdering ikke egnet til salg av båter eller service på båter på grunn av usentral beliggenhet og dårlig veiforbindelse. Følgelig er det også uaktuelt med opplag av båter på den ellers fantastiske tomten.

Hånesbukta i kombinasjon med Holskogen mener de kan være et alternativ, men de mener at Rona totalt sett er den beste løsningen. Da kommunen kjøpte tomten i Rona fikk de en klar forståelse for at en av grunnene til kjøpet var å sikre område for våre bedrifter. Bedriftene håper nå dette kan realiseres.

Teknisk direktør sin vurdering: Kommentert under bedriftenes arealbehov.

14. Vest-Agder Fylkeskommune, datert 09.09.08

Synes det er positivt at kommunen vurderer samlokalisering for å redusere arealbehov. Mener Hattesteinen er den beste lokaliseringen. Presset på sjønære arealer er stort. Mener kommunen må vurdere hvilke funksjoner som må ligge ved sjøen. Mener kommunen må utrede hvor forretning og utstilling bør ligge hvis ikke de skal ligge ved sjøen. Minner om at det kan være aktuelt å foreta arkeologiske undersøkelser ved regulering av områdene.

Er positive til båtlagre i Holskogen. Fraråder lokalisering i Ronsbukta fordi det er uheldig å bruke sentrale friluftsområder til byggeformål og fordi økt kryssende trafikk over gang/sykkelvei er uheldig. Anbefaler ikke omregulering av Hånesbukta fordi en lokalisering her vil skape behov for nye båtplasser, opplagsplasser m.m. andre plasser og bygg vil bli dominerende i landskapet. Anser Hattesteinen som en mulig løsning, men som lite aktuell siden tiltakshaverne ikke ønsker løsningen.

Anbefaler ikke delt løsning mellom Hånesbukta og Ronsbukta siden det ikke oppnås arealbesparende effekt.

Teknisk direktør sin vurdering: Kommentert under områdenes tålegrense og støy, trafikk og forurensing.

Tone Iglebæk
Saksbehandler



Dato:
Saksnr.: 200811702-1
Arkivkode E: 075
Saksbehandlere: Øyvind L. Laderud /Oddmund Sjøveian

Saksgang	Møtedato
Kommunalutvalget	28.10.08
Bystyret	19.11.08

Internasjonal melding. Rajshahi samarbeidet.

Saksfremstilling.

1. Sammendrag

I forbindelse med behandling av sak: Samarbeid mellom kommunene Rajshahi og Kristiansand gjorde bystyret følgende vedtak 21.02.2007: ” *samarbeidet med Rajshahi organiseres slik det fremgår av saken*”.

Det vises for øvrig til Kristiansand kommunes internasjonale strategi og melding 2008, behandlet i bystyret 12.03.2008 hvor det blant annet heter: ” *Det fremmes en egen sak angående vennskapsby samarbeidet med Rajshahi om hvordan 30-årsjubileet og Rajshahi-aksjonen i 2009 ivaretas på best mulig måte*”.

Kristiansand kommunes samarbeid med Rajshahi har to elementer.

Innsamlingsaksjonene med forankring i skole og barnehage sektor. De styres av oppvekststyret og Rajshahikomiteen. Det er gjennomført skole og barnhageinnsamlinger hvert tredje år, og i 2009 vil det bli gjennomført en ny innsamling samtidig som det skal markeres at det er 30 år siden det ble opprettet kontakt mellom de to kommuner som siden ble vennskapsbyer.

De innsamlede midler har gått til ulike prosjekter så som skoler, tiltak for utsatte grupper av barn og unge bl.a. til å hjelpe unge jenter ut av slaveri, ulike tiltak med hjelpemidler og støtte til lokalt kreftsykehus.

Det andre elementet i samarbeidet er kommune til kommune samarbeidet (MIC – municipalities in cooperation). Dette samarbeidet anbefales prosjektorganisert uavhengig av skole-og barnehageaksjonen (jfr. samarbeidet med Walis Bay).

Kommune til kommunesamarbeidet bør etableres og særlig fokuseres på miljøprosjekter (avfallshåndtering), IKT og helse slik beskrevet i saken. Det skal også arbeides for en sterkere kontakt mellom kommunene og universitetene i tillegg til Fredskorpset. Det har nylig

vært avholdt orienteringsmøte mellom leder av Rajshahikomiteen/kommunen og UiA. UiA ønsker et videre samarbeid, og har bred erfaring med samarbeid i utviklingsland.

Videre vil kommunen kontakte frivillige organisasjoner (NGO'èr) som arbeider i Rajshahi med tanke på samarbeid om gjennomføring av prosjekter der midler fra innsamlingsaksjonene brukes.

Rådmannen ønsker å tydeliggjøre at bystyrets tidligere vedtak (21.02.07) om organisering og oppfølging av arbeidet med innsamlede midler til Rajshahi samarbeidet anbefales videreført. Dette er særlig viktig i forkant av innsamlingsaksjonen i 2009

Forslag til vedtak:

1. Bystyret gir sin tilslutning til rådmannens anbefalinger hva angår organiseringen av samarbeidet med Rajshahi (innsamlingsaksjonene og annet prosjekterelatert samarbeid/kommunesamarbeid).
2. Bystyret ber om en gjennomgang og evaluering av tidligere arbeid med vekt på forslag til forbedringer i tråd med hva NORAD og KS har anbefalt. Evalueringen er kostnadsberegnet til kr. 130.000 og finansieres innenfor rammen til rådmannens stab.
3. Markering av 30 års jubileet fremmes eventuelt som egen sak.

Tor Sommerseth
Rådmann

Øyvind L. Laderud

Oddmund Sjøveian

Internasjonale rådgivere

Trykte vedlegg: Uttalelse fra komiteen

Utrykte vedlegg: Ingen

2. Bakgrunn for saken/ historikk

Samarbeidet mellom Rajshahi og Kristiansand ble initiert etter en reportasjetur Fædrelandsvennen gjorde i 1971 kort tid etter den blodige krigen som skulle gi Bangladesh sin uavhengighet fra Pakistan.

En innsamlingsaksjon ble satt i gang etter denne reportasjen der Fædrelandsvennen samarbeidet med bla Norske Kvinners Nasjonalråd (NKN) og privatpersoner som blant annet Jenny Søyseth.

Innsamlingsaksjonen ga gode resultater og NKN satte i gang en egen aksjon for å bygge en sykepleieskole i Rajshahi. Etter hvert ble det satt ned en tverrpolitisk komité som skulle videreutvikle samarbeidet med Rajshahi. Samarbeidet førte til at det etter hvert ble igangsatt regelmessige innsamlingsaksjoner.

I 1979 fikk Kristiansand en ny vennskapsby - en annen slags vennskapsby - Rajshahi i Bangladesh ved siden av de nordiske og europeiske. Det ble i utgangspunktet bevisst kalt en annen slags vennskapsby. Det skulle være en by og et distrikt som hadde et ganske annerledes behov for omtanke enn de vanlige vennskapsbyene. Gjennom kontakten med Rajshahi skulle Kristiansand vise sine samarbeidspartnere noe mer - holdninger i praktisk nestekjærlighet. For alle de som har besøkt Rajshahi i denne perioden har erfart at de også har mye å lære oss. Et fattig folk med små ressurser har kvaliteter som et rikt land er i ferd med å miste.

Det vises for øvrig til kommunens internasjonale strategi (behandlet av bystyret 12.03.08) hvor det blant annet heter: *"internasjonal virksomhet er en del av kommunens ordinære virksomhet som utøves av hele kommunen. Arbeidet skal være preget av langsiktighet mer enn kortsiktige resultater"*.

3. Bangladesh

Bangladesh er et vanskelig land å arbeide i. Landet har en ganske annerledes kultur, relativt dårlige engelskkunnskaper og et fortsatt stort innslag av korrupsjon og politiske uroligheter. Landet huser noen av verdens fattigste og hjemsøkes også av hyppige flommer og sykloner.

Bangladesh har vært et hovedsamarbeidsland siden 1973 men bistandsmidlene er redusert til omlag 150m NOK pr. år de siste årene. Det ble foreslått fra norsk UD og bistands- og miljøminister Erik Solheim å redusere bemanningen ved den norske ambassaden fra 8 til 4 stillinger noe som nylig er gjennomført. Mye av de norske midlene har blitt kanalisert gjennom FN-systemet og frivillige organisasjoner som arbeider for å fremme menneskerettigheter, godt styresett, kvinners rettigheter og likestilling.

Strømmestiftelsen har mer eller mindre sammenhengende vært til stede i Bangladesh siden 1990. Organisasjonen Operasjon Dagsverk (OD) satser igjen i Bangladesh etter noen års fravær, og har i år fått tildelt Operasjon Dagsverk til støtte for et program rettet mot ungdom (Shonglap). Programmet er en ettårig utdanning for ugifte jenter mellom 11 og 19 år som har gått glipp av skolen på grunn av fattigdom.

Plan Norge vurderer å starte opp prosjekter i Bangladesh innen områdene helse, utdanning, inntektsskapning og boforhold. Andre organisasjoner med norsk tilknytning som har faste eller regelmessige aktiviteter og prosjekter i Bangladesh er Redd Barna, Care International, Plan , Normisjon og Kirkens Nødhjelp.

4. Nærmere om samarbeidet i skoleprosjektene

Det er på det rene at arbeidet med Rajshahi neppe hadde hatt samme omfang og med så gode resultater uten det engasjement og den innsats som enkeltpersoner har vist.

Særlig gjelder det Hans Petter Mjølund og Ivar Heier som har arbeidet med Rajshahi i en årrekke. Måten disse har forberedt og gjennomført aksjonene på overfor skoler, barnehager, menigheter lag og organisasjoner har vært forbilledlig og av stor betydning. Mjølund ble valgt inn i komiteen av formannskapet i 1981, ble leder i januar 1988 og fungert som leder helt frem til siste periode 2004 – 2007. Ivar Heier har deltatt fra skoleadministrasjonens side siden 80 tallet og jobbet tett sammen med Mjølund.

Engasjementet for Rajshahi har særlig vært knyttet til grunnskolene i Kristiansand. Fra 1983 har det hvert tredje år vært en større innsamlingsaksjon arrangert av skoleelever, ansatte og foreldre. Hver gang har det vært samlet inn mellom 200 000 og 500 000 kr. Sist gang var i november 2006 da både skolene og barnehagene var med. Komiteen håpet da å få inn rundt 700 000 kr. Resultatene overgikk de mest optimistiske forventninger og både barnehagene og skolene viste et stort engasjement. De innsamlede midler beløp seg til rundt 1,3 millioner kroner. Ved årsskiftet stod det ca 1,5 mill kr på kommunens konto for prosjekter i Rajshahi. Det er siden 2001 og frem til 2006 utbetalt ca. 720.00 NOK til prosjektene som er omtalt saken.

Alle de politiske partiene i Kristiansand bystyre sluttet opp om at Rajshahi skulle være vennskapsbyen i sør. Derfor opprettet kommunen en egen komité i 1978 - Rajshahikomiteen (KRK) som skal ivareta oppgavene overfor vennskapsbyen. I Rajshahi ble det opprettet en egen vennskapskomité (RKFC) bestående av ledende medlemmer i forskjellige organisasjoner, sykehus og universitet som ivaretar vennskapsbyarbeidet.

4.1 Problemstilling/vurdering av dagens situasjon

Samarbeidsrelasjonene med Rajshahi er preget av relasjoner som fremstår som både private og offisielle. Det er viktig at det private engasjement er tilstede samtidig som kommunen ønsker en endring i retning av å profesjonalisere samarbeidet på aktuelle områder.

Erfaringsmessig er det viktig å knytte gode relasjoner til samarbeidspartnere som i utviklingsøyemed har de samme overordnede mål i forhold til prosjektstøtte. Derfor bør man i fremtidige prosjekter søke å knytte hjelpen opp til organisasjoner som er offentlig registrert, og med tilsyn av myndighetene. En slik prosess er igangsatt i Rajshahi.

Bistandsarbeid er ofte en lang prosess som krever en klar struktur med tydelige mål, krav til gjennomføring og ansvarliggjøring av eierne/partnere i prosjektene.

Prosjektbeskrivelser med tydelige retningslinjer for utviklingen av prosjektene må foreligge, og at det undertegnes en samarbeidsavtale som forplikter alle parter. Dette vil måtte være utgangspunktet for ethvert samarbeid med Rajshahi enten det dreier seg om støtte gjennom private organisasjoner eller offentlige myndigheter.

Det arbeides med mulighetene for å knytte Fredskorpset til prosjekt(er) i Rajshahi som Kristiansand i fremtiden vil støtte, og som faglig kan være med på å styrke prosjekter, bidra med kunnskapsoverføring og som brubyggere mellom kulturene. Det vil bety at det kan bli en utveksling av deltaker (e) fra Kristiansand med deltaker (e) fra Rajshahi innen for de rammer som Fredskorpset har. Et slikt samarbeid er mulig å gjennomføre i regi av Fredskorpset, Kristiansand kommune og Rajshahi. En av kommunene i Knutepunkt Sørlandet (Vennesla) har i dag samarbeid med Fredskorpset.

Det arbeides også med planer om på hvilken måte UiA og universitetet i Rajshahi og kommunene kan samarbeide om fremtidige prosjekter (f. eks innen helse og skole). Det har vært avholdt orienteringsmøte med UiA som viser interesse for et slikt samarbeid.

Skolene og barnehagene som har stått for innsamlingene har ytt en formidabel innsats som viser vilje til solidaritet, forståelse og brubygging mellom kulturer.

Det er som nevnt et ønske å profesjonalisere den hjelp som gis til Rajshahi hvor det å fremme gjensidig læring, bidra til tilbakeføring av kunnskap, styrke lokal organisering og fremme demokratiske verdier og strukturer er sentrale områder.

Andre organisasjoner enn de som allerede har vært nevnt, som har vært viktige samarbeidspartnere opp gjennom årene har vært Normisjon, Care, Transparency International, Plan Norge, Rotary, Lions, Life, Strømmestiftelsen og TV Sør.

I 2009 år er det 30 år siden vennskapssamarbeidet mellom de to byene begynte, og Rashahikomiteen arbeider med planleggingen av jubileet.

4.2 Organisering (bystyrets vedtak 21.02.2007).

Bystyret vedtok 21 februar 2007 en ny modell for organisering og ansvar for arbeidet med Rajshahi. Modellen innebar en deling av arbeidet der kommune- til kommune delen organiseres som et prosjekt og arbeidet med innsamlingsaksjonen organiseres gjennom egen politisk komité (Rajshahikomiteen) som anbefaler prosjekter til skoledirektør og barnehagedirektør som innstiller til oppvekststyret.

Bystyret vedtok at følgende rutiner skal legges til grunn.

Alle prosjekter skal beskrives med:

- Mål.
- Indikatorer som viser grad av måloppnåelse.
- Engasjert personell og ansvar.
- Tidsrammer
- Økonomi

Rutinene forutsetter en prosjektsyklus med følgende elementer (mal for prosjektene).

- Identifisering av prosjekter og målgrupper
- Forberedelse
- Vurdering av prosjekter
- Godkjenning
- Iverksettelse
- Gjennomføring
- Evaluering

En slik måte å arbeide på blir benyttet av flere bistandsorganisasjoner (NGO`er) og inngår i uttrykket "logical framework approach". Det utarbeides en mal for prosjektstøtte med tydelig krav til iverksettelse, oppfølging og evaluering.

Valg av prosjekter må avklares i god tid før skoleaksjonene 2009. Det skal fremkomme hvem som gjennomfører oppfølging lokalt i Rajshahi og hos oss. Administrasjon og revisjon skal kvalitetssikres. Det er naturlig at de tidligere involverte tjenester og Rashahikomiteen sammen med administrasjon og kommunal ledelse er med i en slik prosess. Det er avgjørende at "barn til barn" perspektivet er i fokus.

Rajshahikomiteen består av tre politisk valgte representanter og to tiltredende medlemmer med talerrett som har vært med i Rajshahiarbeidet i lang tid (Hans Petter Mjølund og Ivar Heier). Komiteens arbeidsområde er innsamlingsaksjonene med særlig vekt på NGO arbeid.. Komiteens forslag til prosjekter anbefales til skoledirektøren og barnehagedirektør som innstiller til oppvesktstyret (jfr. vedtak 20.02.07). Det planlegges en reise til Rajshahi tidlig i 2009 for deler av komiteen og kommunens ledelse.

Formålet med reisen er:

- Valg av prosjekter for aksjonen i 2009.
- Undersøkelse av muligheter for fredskorpsdeltakelse/utveksling.
- Relasjonsbygging i den off. sektor på politisk og administrativt nivå.
- Etablere formelle kontakter .
- Presentere mal for prosjektarbeidet og forventninger til nye prosjekter.

Rådmannen stiller administrativ ressurs tilgjengelig for Rajshahikomiteens arbeid.

5. Annet prosjektrelatert samarbeid/ kommunesamarbeid

Kristiansand kommune har lenge ønsket å se nærmere på om det er mulig å få til et mer forpliktende samarbeid med Rajshahi City Corporation.

Anbefalinger gitt etter studiebesøk i 2007 hvor politisk og administrative ledelse fra Kristiansand sammen med representant fra KS deltok konkluderer med at det er sentralt at man har et klart skille mellom mulig kommune til kommune samarbeid og innsamlingsaksjonene. Dette gjelder ansvarspersoner så vel som administrasjon, daglig ledelse, finansiering og revisjon. Videre ble det anbefalt at det ble foretatt en gjennomgang og evaluering av prosjekter støttet fra den forrige innsamling i 2006 og frem til i dag.

Det ble i august 2007 sendt en søknad til KS` MIC program¹ (kommune til kommune samarbeid) om støtte til prioriterte prosjekter. Denne ble ikke innvilget fra KS og NORAD. Blant annet ble følgende nevnt i begrunnelsen for avslaget.

"Norad har vært prinsipielt skeptisk til en for stor geografisk spredning av programmet, og KS har derfor vært klar over at det ikke ville bli mulig å utvide programmet til både Guatemala og Bangladesh. De to MIC søknadene fra Guatemala var ut fra en helhetlig vurdering av flere elementer, sterkere enn de to søknadene fra Bangladesh (Flakstad og Kristiansand kommune) i forhold til rammer og forutsetninger for MIC-programmet "

Med unntak av de nye samarbeidsprosjektene i Guatemala retter de øvrige prosjektene seg mot kommuner i Afrika. Kristiansand har hatt et flerårig MIC prosjekt med Wallis Bay, Namibia.

Rajshahi City Corporation (den lokale kommunen) har etter hvert involvert seg i samarbeidet på en positiv måte. Gjennom flere møter i Kristiansand og Rajshahi er flere områder for samarbeid drøftet. Etter et møte i Rajshahi i juni 2007 der også KS deltok, ble man enige om følgende delprosjekter:

- 1) Etablering av IKT basert demografisk register/kart (hus til hus info i byen).
- 2) Økt bruk av miljøplanlegging og -utvikling. Forbedret avfallshåndtering.
- 3) Mer effektive kommunale/lokale helsetjenester. Informasjon om primærhelsetjeneste, særlig rettet mot gravide kvinner. Redusere dødeligheten hos gravide, nyfødte, og kvinner i barsel.

¹ <http://www.ks.no/templates/Topic.aspx?id=41681>

Særlig på miljøsidan bør vi arbeide videre med det foreslåtte prosjekt 1) innen avfallshåndtering og energiproduksjon. Det vil da kunne være mulig å se på om kommunens klimakvoter fra flyreiser² kan benyttes til et slikt formål.

Den politiske situasjon må være avklart før man kan gå i gang med et slikt prosjekt som i seg selv er ambisiøst, men det er uten tvil et område som er fremtidsrettet. En ny ordfører er valgt i Rajshahi, og det er sendt en forespørsel gjennom kommunens kontakt i Rajshahi for å legge frem forespørselen.

Et slikt prosjekt bør ha som mål å knytte til seg lokale interessenter med kunnskap om avfallshåndtering. Så langt har det ikke vært konkret kommune til kommune samarbeid.

5.1 Organisering av kommunesamarbeidet.

Kommunesamarbeidet med vil bli organisert som prosjektorganisasjon med ansvarlige i Rajshahi og Kristiansand, og med ordførerne og rådmenn i begge kommuner som styringsgruppe.

Da det er avholdt valg av ny ordfører i Rajshahi vil det kunne være et godt tidspunkt for å opprette kontakt med den nye politiske og administrative ledelse i kommunen. Denne måte å arbeide på er benyttet i relasjonen med Walis Bay med gode resultater.

6. Rådmannens vurdering

6.1 Erfaringer så langt.

Hovedfokuset i disse årene har vært rettet mot skoler, menigheter, organisasjoner og enkeltpersoner. Innholdet i prosjektene har vært tiltak mot alfabetisering, ulike helseprosjekter, vann og latriner, skolestipender, hjelp til barn som tidligere har vært utsatt for slaveri, hjelp til handikappede barn, landbruk og skogplanting. Mange av prosjektene har hatt "fra barn til barn" perspektivet.

Det har vært en del større prosjekter over flere år slik som bygging av kreftsykehus, bygging av flomsikre hus, kirke og jenteinternat for fattige santaler. Hjelpen har også blitt kanalisert gjennom menighetssamarbeid som blant annet Normisjon og Santalmisjon.

For å kunne utnytte ressursene best mulig arbeides det med å knytte kontakter til frivillige organisasjoner som har prosjekter i Rajshahi området med barn som målgruppe. Formålet er å kunne bruke innsamlede midler i samarbeid med for eksempel Strømmestiftelsen, Care eller andre lokale NGOer.

Rådmannen anbefaler også at kommunen fortsetter dialogen med KS, Norad og ambassaden i Bangladesh for å få råd i forhold til utvikling av samarbeidet.

Det har vært gjennomført reiser til Rajshahi i regi av vennskapskomiteen (Hans Petter Mjølund, Birte Simonsen, Alvin Schulze) for å følge opp prosjekter, og for å planlegge nye samarbeidsprosjekter.

Foruten komiteen har både enkelte lærere og elever fra skolene i Kristiansand deltatt på turer for å se og lære, sykepleiestudenter fra HiA (den gang) har hatt kortere praksisopphold der og i tillegg har mange fra skole og barnehage og ikke minst politisk og administrativ ledelse i kommunen har deltatt.

Inntrykket er at prosjektene har hatt en stor betydning for de enkeltmennesker som har vært berørt i begge kommunene.

De mange små og store prosjektene er synliggjort i innsamlingsaksjonene og besøk har gitt bekreftelser på at hjelpen nytter. Hvis de anbefalinger som er gitt blir fulgt vil det kunne bidra til å styrke samarbeidet for utsatte grupper av barn og unge i Rajshahi.

² Sak: Innføring av klimakvoter på kommunens flyreiser 07/ 553-1

6.2. Gjennomgang og evaluering av prosjekter.

Det ikke vært gjennomført noen systematisk evaluering av arbeidet, og det anbefales at en slik evaluering finner sted.

På bakgrunn av erfaringer fra andre bistandsorganisasjoners arbeid i Bangladesh er det viktig at Kristiansand kommune foretar en evaluering med tanke på hvordan man i fremtiden kan ha levedyktige prosjekter og hvilke krav man stiller til gjennomføringen av fremtidige nye prosjekter. En evaluering er også i samsvar med anbefalinger fra NORAD og KS som tidligere nevnt.

Det er foretatt en utredning som peker på noen sider ved samarbeidet som bør endres, og som kommer med klare anbefalinger hva angår ansvarsforhold lokalt, revisjon av prosjektene i sin helhet herunder de faglige og økonomiske sider ved samarbeidet.

Videre skal alle delprosjekter rapportere til Rajshahikomiteen årlig. Rapporten skal også i følge bystyret inneholde revisjonsrapporter fra godkjente revisjonsfirmaer fra begge land.

6.3 Regnskap og revisjon.

Sannsynligvis er nok kravet om revisjonsrapporter for alle delprosjekter vel ambisiøst i forhold til de mindre prosjektene som mottar støtte. Det er likevel avgjørende at Kristiansand som donor sterkt oppfordrer og stiller krav til gode regnskapsrutiner, og at vi vektlegger betydningen av god regnskapsskikk og revisjon av regnskapene for de større prosjektene.

Både regnskapsføring og revisjon i Bangladesh er områder der det er et klart behov for utvikling. Autoriserte regnskapsførere og revisjonsfirmaer er for dårlig utbredt. I følge en rapport fra Verdensbanken bør det sterkt vurderes innføring av internasjonale standarder foruten at en må styrke både utdanning og kompetanse.³

Revisjonsrapporten som ble gjennomført høsten 2007 om regnskapsrutiner og administrative rutiner ved vennskapskomiteen i Rajshahi viste at det er et klart forbedringspotensiale ved siden av at enkelte krav fra myndighetene må følges opp snarest. Rapporten tar for seg både de administrative og økonomiske sider ved samarbeidet og at det i tillegg påpekes nødvendigheten av en personalpolitikk som sikrer en effektiv utnyttelse av ressursene. Det er også blant annet en sterk anbefaling om at Rajshahi Kristiansand Friendship Committee (RKFC) registrerer seg i det nasjonale registeret for frivillige organisasjoner (NGO). Dette er i de fleste utviklingsland et myndighetskrav.

På bakgrunn av ovenstående foreslår rådmannen at det i løpet av høsten 2008/ vinter 2009 gjennomføres en evaluering av utvalgte prosjekter av samarbeidet med Rajshahi, og at man også får forslag til eventuelle endringer samtidig som det undersøkes hvordan de gitte anbefalinger er gjennomført i Rajshahi.

Rådmannen har kontakt med erfaren bistandskonsulent med evaluering som sitt område, og med flere års erfaring fra Bangladesh.

7. Oppsummering

Det vises til kommunens internasjonale strategi av dette arbeidet og at Kristiansand kommune skal fortsette med innsamlingsaksjonene for Rajshahi, og organiseres i samsvar med bystyrets vedtak i sak 200700512-1 (Rajshahisaken).

Dette innebærer en deling mellom aksjonene i regi av Rajshikomiteen og annet prosjektrelatert samarbeid mellom de to kommuner.

Selv om MIC søknaden ikke ble innvilget, ønsker Kristiansand kommune etablert et eller flere prosjekter med Rajshahi City Corporation for å styrke kontakten og for å kunne legge til en ny dimensjon for samarbeidet med Rajshahi i tråd med de tre foreslåtte prosjekter. Det inkluderer også et mulig samarbeid med Fredskorpset om utveksling av deltaker (e) innen

³ World Bank 2007: "Bangladesh: Public sector accounting and auditing. A comparison to international standards"

skole, helse eller andre sektorer. Det vil innebære en styrkelse av de faglige sider ved et kommunesamarbeid.

Kommunesamarbeidet organiseres som prosjektorganisasjon, samordnes hos Rådmannen og med ordførerne og rådmenn som styringsgruppe. Begge former for samarbeid med Rajshahi representerer en del av Kristiansand kommunes internasjonale engasjement og tusenårsmålene som kommunen slutter opp om som en del av satsingen for en bærekraftig utvikling

Slikt sett er det også i tråd med KS overordnede strategi i internasjonalt utviklingssamarbeid.



Dato: 21.10.08
Saksnr.: 200806898-5
Arkivkode E: 255
Saksbehandler: Valborg Langevei

Saksgang
Kommunalutvalget

Møtedato
28.10.2008

Ekstraordinær generalforsamling i Kristiansand Næringsselskap AS – 2008

Det avholdes ekstraordinær generalforsamling for Kristiansand Næringsselskap AS 28.10.08.

Bakgrunnen for ekstraordinær generalforsamling er at det i generalforsamlingen 10.06.08 ble signalisert ønske å velge et nytt styre til høsten. I tillegg fremmes sak om ekstraordinært utbytte.

Vedtektsendring

Styret foreslår å utvide antall styremedlemmer fra dagens 5 til inntil 7. Styret foreslår følgende vedtektsendring

fra

"§ 5 Ledelse. Selskapets styre består av 4-6 styremedlemmer samt 0-6 varamedlemmer etter generalforsamlingens nærmere beslutning. Generalforsamlingen velger styreleder og nestleder. Selskapets firma tegnes av styreleder og et styremedlem i fellesskap. Styret kan meddele prokura".

til

"§ 5 Ledelse. Selskapets styre består av inntil 7 styremedlemmer samt 0-7 varamedlemmer etter generalforsamlingens nærmere beslutning. Generalforsamlingen velger styreleder og nestleder. Selskapets firma tegnes av styreleder og et styremedlem i fellesskap. Styret kan meddele prokura".

Rådmannen vil anbefale overfor generalforsamlingen å følge styrets forslag til vedtektsendring.

Valg av styre

I generalforsamlingen 10.06 ble det vedtatt at "sittende styre ble gjenvalgt", samtidig som det ble signalisert et ønske om en ekstraordinær generalforsamling til høsten for å velge nytt styre (jfr. vedlegg).

Styret består av styreleder Bjarne Ugland og styremedlemmene Anne Ma Timenes, Inger Skeie Hansen, Stian Storbukås og Mona Drange.
Varamedlemmer er Tore Austad, Jan Oddvar Skisland, Gro Hareide, Mette Gundersen og Nan Karina Udnæs. Hele styret er på valg.

Styret foreslår at styremedlemmer og varamedlemmer foreslås og velges av generalforsamlingen i møte.

Ekstraordinært utbytte

Generalforsamlingen vedtok i møte 10.06.08 å utbetale et utbytte på 30 mill. kr., i henhold til styrets forslag. Bystyret har i vedtatt handlingsprogram lagt til grunn et totalt utbytte på 42,5 mill. kr. Det vises til vedtak i styremøte for selskapet 27.06 (sak 20/08) og 18.08.08 (sak 21/08), samt brev fra Kristiansand kommune v/rådmannen til selskapet datert 30.06.08, jfr. vedlegg.

Rådmannen vil anbefale overfor generalforsamlingen å støtte styrets forslag om 12,5 mill. kr til ekstraordinært utbytte i 2008, slik at det samlede utbyttet i 2008 blir 42,5 mill. kr. Dette er i tråd med det utbytte som bystyret har lagt til grunn i vedtatt handlingsprogram.

Rådmannen har ingen øvrige merknader til styrets saker fremlagt til behandling på ekstraordinær generalforsamling.

Rådmannens anbefaling:

Generalforsamlingen følger styrets innstilling i de saker som er til behandling.

Tor Sommerseth
Rådmann

Valborg Langevei
Næringsrådgiver