

REFERAT |KRS| Formannskapet (2007-2011) d. 13-01-2010

Mødedato Onsdag d. 13. januar 2010 kl. 09:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn. Fastsettelse av planprogram.....	3
Javel Pub - klage på inndragning av skjenekbevilling.....	18

Punkt 1/10: Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn. Fastsettelse av planprogram.

Bilag

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

sak 9 hør debatten

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn. Fastsettelse av planprogram.

merknader_offentlig_ettersyn



Dato: 10.11.2009
Saksnr.: 200804890-26
Arkivkode E: 143
Saksbehandler: Tone Iglebæk

Saksgang	Møtedato
Havnestyret	01.12.2009
Helse- og sosialstyret	08.12.2009
Byutviklingsstyret	10.12.2009
Oppvekststyret	15.12.2009
Kulturstyret	16.12.2009
Formannskapet	13.01.2010
Bystyret	20.01.2010

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn. Fastsettelse av planprogram.

Sammendrag:

Planprogram for kommunedelplanen har vært på høring. Det kom inn få uttalelser. Svært mye i uttalelsene handler om trafikk, parkering og bomiljø. Dette er sentrale tema i planarbeidet.

Det er kommet noen forslag til nye utredninger. Rådmannen anbefaler at følgende nye utredninger legges inn i programmet:

- Utredning vedr. havn tydeliggjøres i forhold til transportformer
- Utredning vedr. maritime kulturminner tas inn i programmet
- Skolevei legges inn i utredning vedr. gang/sykkelveier

Det lages ikke en egen utredning som heter barn og unges interesser. Hensynet er så viktig at det understrekes og forsterkes gjennom hele dokumentet som beskrevet i saken.

Følgende utredninger foreslås ikke tatt inn i programmet:

- Rushtidsavgift utredes ikke i kommunedelplanen, da det gjøres i andre overordnede planprosesser.
- Det gjøres ikke ytterligere utredninger i kommunedelplanen vedr. tildekking av masser ved utfylling i ny containerhavn. Utredningene skal gjøres i forbindelse med konsekvensutredning av områdeplan for ny containerhavn.
- Nye togkonsepter ikke utredes i kommunedelplanen.
- Alternative busstraséer utredes ikke, fordi det er gjort tidligere. Gangbro fra Tangen utredes ikke i kommunedelplanen i og med at det utredes i kommuneplanen.

- Festningsgata i tunnel med tilhørende sidegatenett og ramper utredes ikke.
- Shuttelbuss tas ikke inn som egne utredninger.

Det vises for øvrig til foreslåtte endringer og presiseringer av planprogrammet som er beskrevet i saken.

Utredningsarbeidet knyttet til arbeidet med kommunedelplanen er i gang, men det har tatt en del tid å skape en felles forståelse av kommunedelplanarbeidet innebærer. Dette er viktig, men også tidkrevende. Flere av prosjektgruppens medlemmer er også engasjert i arbeide med kommuneplanen. Summen av dette har ført til forsinkelser. Ny fremdrift er at planforslag skal foreligge til sommeren 2010, og høring på høsten. Kommunedelplan for Kvadraturen utarbeides parallelt med kommuneplanen. Det er kommuneplanen skal gi føringer og visjoner som Kvadraturplanen skal følge opp og konkretisere. Kvadraturplanen skal derfor vedtas etter kommuneplanen og justeres fremdriftsmessig i forhold til denne. Fremdrift som er angitt i planprogrammet må justeres som beskrevet ovenfor.

I løpet av desember og januar vil administrasjonen jobbe med konkretisering av de utfordringer som ligger i planprogrammet. Formannskapet som planutvalg involveres i dette.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret fastsetter planprogram for kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, datert 05.02.09. Planprogrammet justeres i tråd med de endringer rådmannen har foreslått.
2. Havnevesenet bes sette i gang arbeid med områdeplan for ny ferjeterminal og containerhav på KVMV-området.
3. Kommunedelplanarbeidet vil i løpet av 1. kvartal 2010 involvere formannskapet i en prosess knyttet til konkretisering av utfordringer og prioritering av mål som er definert i planprogrammet.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Trykte vedlegg:

1. Planprogram for kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, datert 05.02.09.
2. Innkomne merknader.

Bakgrunn for saken :

Høringen

Formannskapet vedtok den 25.03.09 å legge planprogram ut på høring og melde oppstart av planarbeid. Planprogrammet var utlagt i perioden 03.04.09-15.05.09. Fylkeskommunen fikk utsatt frist til 29.05. Det medførte at saken ikke kunne fremmes før ferien.

Programmet ble sendt til ca 120 adressater. Det kom kun 13 merknader. I høringsperioden er det gjennomført et åpent møte (samkjørt med åpent møte om kommuneplanen), møte med velforeningene i byen og orientering i byforum, festivalforum og NOKK (næring og kultur i Kristiansand). I etterkant av høringen er det kommet inn to merknader, som er tatt med og kommentert.

Uttalelsene er oppsummert som vedlegg 1 i saken. Her kommenteres hovedpunktene.

Bomiljø

Uttalelsene fra velforeninger er, ikke uventet, preget av de to temaer som har vært mye debattert i det siste, nemlig trafikk og byliv. Velforeningene i byen ønsker en trivelig bydel med gatekaféer, restauranter, verksteder, butikker, kunstverksteder og gallerier i småskala. De ønsker den typen byliv som er koselig og lite konfliktskapende. Den aktiviteten som støyer og lager bråk ønskes plassert bort fra boligene.

Disse temaene er viktige i kommunedelplanarbeidet. Kommunedelplanen skal jobbe mot en klarere funksjonsdeling og synliggjøring av en city-del som har en større tålegrense for aktivitet. I dette ligger en langsiktig strategi knyttet til lokalisering av nye boliger i forhold til næringsvirksomhet. Samtidig med revisjon av kommunedelplanen revideres strukturen for bruk av kommunale parker og plasser (bystranda, torvene, Tresse m.m.) til ulike typer begivenheter. Dette koordineres med arbeidet som pågår knyttet til støysoner for restaurantbransjen, konserter med mer i sentrum.

Trafikk

Trafikken ønskes ledet under bakken og bort fra bolig gatene, som skal gjøres til trivelige miljøgater. Festningsgata foreslås i tunnel og det foreslås etablert bybane eller ringbuss/shuttelbuss fra parkeringsanlegg.

Underjordisk nett av gater: Festningsgata i tunnel er en komplisert oppgave. Dagens omkring 20.000 daglige trafikanter har reisemål i Kvadraturen, og er ikke gjennomgangstrafikk. Det som etterspørres er ikke å supplere gatenettet med en underjordisk adkomstvei til et parkeringsanlegg. Det som ønskes er å erstatte dagens gate. Det betyr at den underjordiske gata skal brukes av trafikk som skal fordele seg til mange målpunkter i Kvadraturen. For å klare dette må det bygges et underjordisk nett av sidegater med tilhørende underjordiske kryss som kan spre trafikken. Det vil sannsynligvis medføre behov for flere lange ramper for å skape kontakt med resten av overflatenettet. Kostnader og komplikasjoner blir meget omfattende.

Kobling til E18: Det er i dag ikke tillatt å bygge kryss i fjell, slik at en kobling direkte på E18 i beste fall vil medføre en større prosess i forhold til dispensasjon fra det nasjonale regelverket i tillegg til betydelige kostnader.

Kostnader: Å bygge om krysset inne i Baneheia kan koste i størrelsesorden 2-300 millioner kroner. Underjordisk gate kan ha en løpemeterpris på omkring 350.000 kroner.

Rampelengder: Et alternativ til kryss inne i fjellet, er ramper opp og ned i Festningsgata. Fri høyde under bakken på 4.5 meter og konstruksjonshøyde på 1.5 meter, inkludert ventillasjonsanlegg og plass for skilt medfører at vei under bakken ligger minst 6 meter lavere enn terrenget. Med stigning 1:12.5 gir dette rampelengder på 75 meter. Dette er mer

enn lengden av et kvartal i Festningsgata. Rampene representerer betydelige barrierer fordi grøftene ikke kan forseres av verken myke eller harde trafikanter som ønsker å krysse gata.

Konklusjon: Det frarådes å utrede Festningsgata i tunnel med tilhørende sidegatenett og ramper.

Shuttelbuss: Shuttelbusser i Kvadraturen må vurderes i forhold til nytte og de korte gangavstandene. Dersom det skal vurderes må det gjøres som en egen sak i regi av Agder kollektivtrafikk. Forslaget sendes videre til Agder kollektivtrafikk for vurdering. Utrede ikke i kommunedelplanen.

Boliger i Kvadraturen

Syd-kvadraturen vel spiller inn ønske om tilrettelegging for småbarnsfamilier. Samskipnaden i Agder (SiA) har innspill om flere boliger tilpasset for studenter. Felles for begge disse kategoriene er ønske om å skape prisgunstige boliger for disse gruppene. Ved valg av studiested er det viktig at det er et godt boligtilbud for studenter. Størrelse på leiligheter kan styres gjennom bestemmelser i kommunedelplanen. Pris kan ikke styres gjennom plan og forutsetter bruk av andre grep som for eksempel utbyggingspolitikken. Det samme gjelder dersom kommunen ønsker å tilrettelegge billigere boliger for barnefamilier i Kvadraturen.

Temaet er lagt inn i planprogrammets kap 7.2 under temaet identifisering av kvaliteter: "En sentral diskusjon er i hvor stor grad kommunen skal tilrettelegge for økt bosetting av barnefamilier i Kvadraturen. Alternative grep vurderes i forhold til målsettinger i kommuneplanen." Det jobbes grundig med boligbehov og utbyggingspolitikken i kommuneplanen. Det er mulig kommuneplanen vil gi noen føringer for Kvadraturplanen på dette tema.

Havn

Problematikken knyttet til flytting av containerhavna, påkobling til E39, opprettholdelse av jernbanesporet til enhver tid i flytteprosessen er svært viktig for utviklingen av Vestre Havn. Et av de viktigste elementene i dette er timing. Havnevesenet meldte oppstart av planarbeid for Euroterminalen del 2 september 2006, men har ikke kommet videre i planleggingen. De har ikke startet planarbeidet på ny containerhavn. Etablering av ny containerhavn er delvis basert på utfylling, som er en tidkrevende prosess. Fremdriften er avgjørende for frigivelse av Vestre Havn for byutvikling. Plan for euroterminalen og ny containerhavn bør sees under ett. Havnevesenet bør starte arbeid med en områdeplan (etter ny plan- og bygningslov) for disse områdene og gjennomføres så raskt som mulig. Statens vegvesen har startet arbeid med reguleringsplan for Havnegata på strekningen fra kryss E39 til Skippergata. Det planlegges også oppstart av planarbeid for resterende del av Havnegata som et samarbeid mellom teknisk direktør og Havnevesenet.

Jernbane

Jernbaneverket har i sin uttalelse sagt det er viktig at Kristiansand by står rustet til å takle økt trafikk og mulige nye togkonsepter. Jernbanens utviklingsbehov på kort og lang sikt må ivaretas. Av nye togkonsepter som er under diskusjon framheves høyhastighetstog som et sentralt emne. Dersom et av de mer radikale konseptene velges må en regne med krav om at Kristiansand stasjon endres fra dagens sekkestasjon til gjennomkjøringstasjon. En ny lokalisering vil i så fall tvinge seg fram. Det er for tidlig å starte et søk nå, men kommuneplanarbeidet bør søke å unngå å bygge ned aktuelle muligheter som f. eks. Krossen. Dette tema må i så fall håndteres på kommuneplan-nivå eller som egen sak. Innspillet er sendt videre til kommuneplanen.

Prosess og involvering fremover

Utredningsarbeidet knyttet til arbeidet med kommunedelplanen er i gang, men det har tatt en del tid å skape en felles forståelse av kommunedelplanarbeidet innebærer. Dette er viktig,

men også tidkrevende. Flere av prosjektgruppens medlemmer er også engasjert i arbeide med kommuneplanen. Summen av dette har ført til forsinkelser. Ny fremdrift er at planforslag skal foreligge til sommeren 2010, og høring på høsten. Fremdrift som er angitt i planprogrammet må justeres i tråd med dette.

Prosjektgruppen som jobber med kommunedelplanen ønsker å videreføre den ordningen man har hatt i kommuneplanen med jevnlige orienteringer for formannskapet om planarbeidet.

Studentarbeider

Vi har startet på planleggingen i Vestre Havn ved å engasjere arkitektstudenter fra NTNU til å jobbe med fremtidig struktur og arealbruk i Vestre Havn. Arbeidene ble presentert for formannskapet den 10.juni. Arbeidet studentene har gjort er gjennomarbeidet og gir mange gode ideer som vi kan jobbe videre med. I tillegg har vi studentarbeider fra UMB (Universitet for miljø- og biovitenskap) som ble utført og presentert i fjor.

Prosjektgruppen skal diskutere dette materialet og gjøre en vurdering av hovedelementene i strukturen. Denne evalueringen ønsker vi å presentere for formannskapet. Videre lages det en utstilling av studentoppgavene på biblioteket og på torvet siste uken i oktober.

Støysoner/rockering

Administrasjonen har kartlagt alle restauranter, puber, kafeer, nattklubber. I denne registreringen inngår åpningstiden, hvor og om de har røykeplass, det vi kjenner til av konsertarrangementer og inngangsparti. Det er laget en oversikt over antall boliger i de ulike kvartalene. Kommuneadvokaten er engasjert for å skaffe bedre oversikt over lovgrunnlaget slik at vi sikrer at de løsninger vi lager er holdbare. Administrasjonen har innhentet informasjon fra Bergen, Oslo og Stavanger om hvordan andre byer håndterer denne problematikken.

Sak vedr. denne problemstillingen forventes fremlagt for politisk behandling før jul. Videre saksgang blir å sende saken på høring, oppsummere merknader og ny politisk behandling.

Medvirkning

Vi ønsker å bruke forskjellige strategier i forhold til diskusjon og medvirkning for de ulike temaene i planoppgaven. Et eksempel på hvordan vi vil jobbe med definering av bylivssonen:

Byplankafé:

Tenkt som første i en serie kafeer. Første kafé er gjennomført. Oppmøte var ca 60 personer. Tema denne gang var byliv. Målgruppe er byens innbyggere, beboere, kulturlivet, restaurantbransjen, politikere, byråkrater. Byplankafé tenkes arrangert annenhver måned en stund fremover. Hensikten er å skape en utformell arena med en klar invitasjon til deltakere. Tema for neste kafé er aktivitet på øvre og nedre torv m.m og arrangeres 16 november.

Verksted:

Med kommunale råd om byliv. Målgruppen er de kommunale rådene (ungdomsråd, idrettsråd, innvandrerråd, eldreråd, rådet for funksjonshemmede). På verkstedet ønsker vi å jobbe med samme tematikk som kafeen men mer rettet mot de enkelte gruppene.

Forskjellen på byplankafé og verksted er at på byplankafé kan hvem som helst møte opp og diskutere et tema. Det ligger ingen videre forpliktelser for en deltaker i dette møtet. På verkstedet lages det et dokument/kart som kan brukes mer konkret i planprosessen. Dette er en mer formell form som er valgt for noen etablerte medvirkningsorgan.

Referansegrupper/personer:

Referansegrupper og personer benyttes etter behov. Det kan nevnes at det er opprettet en dialog med velforeningene i Kvadraturen og at næringsforeningen har satt sammen en

gruppe med kontaktpersoner som vi er i dialog med. Verken velforeningene eller næringsforeningen har gitt innspill ved melding om oppstart. Vi har derfor tatt med og kommentert det som velforeningene la frem på åpent informasjonsmøte i bystyresalen under innkomne merknader, som samsvarer med hovedproblemstillingen vi har diskutert på møter med velforeningene.

Når det gjelder næringsforeningen så gis her en kort oppsummering av tilbakemeldinger vi har fått muntlig:

- Kvadraturen har ikke et trafikkproblem - det er sjelden kø i Kvadraturen.
- Kvadraturplanen må vektlegge sterkere betydningen av å få flere arbeidsplasser i sentrum, for å kunne skape det yrende bylivet. For å tiltrekke seg større kontorbedrifter er det viktig å kunne tilby parkering, og større moderne lokaler. Bevaring av bygg kan være en utfordring.
- Kvadraturen og Sørlandsparken må få muligheten til å konkurrere på lik linje – parkeringskrav må være likeverdige.

UTTALELSER VED MELDING OM OPPSTART AV PLANARBEID

1. Rom Eiendom, datert 07.04.09

Påpeker at Kommunen ikke gjør nok tiltak for å styrke Kvadraturen i konkurransen med Sørlandsparken. Kvadraturen må styrkes med fornuftig bytransformasjon og ev. rushtidsavgift for all biltrafikk til Sørlandssenteret.

Strategien om lokaltog Kristiansand –Vennesla utredes i Arealplan for Kristiansandsregionen er en ny måte å utvikle et bærekraftig transportsystem på. Viktig at kommunene satser på arbeidsplasser i sentrum og sterkere boligbygging og fortetting rundt eksisterende og nye holdeplasser i den nye lokaltogaksen.

Vurdering:

Spørsmål om rushtidsavgift utredes i KVV for samferdselspakken, og vil derfor ikke bli utredet her. Uttalelsen er oversendt vegvesenet.

Dersom lokaltogaksen velges i Arealprosjektet fordrer det at alle er sammen om satsingen. Både Kristiansand og Vennesla kommune må legge til rette for utvikling langs lokaltogaksen og statlige myndigheter må sørge for at infrastruktur planlegges og finansieres. Styrking av Kvadraturen er en strategi kommunen kommer til å satse på uansett hvilken fremtidig vekstretning som velges i Arealprosjektet. Kristiansand og Kvadraturen er Sørlandets hovedstad. Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn skal legge til rette for styrking av denne rollen.

Konklusjon: Rådmannen foreslår at rushtidsavgift ikke utredes i kommunedelplanen, da det gjøres i andre overordnede planprosesser.

2. Fylkesmannen i Aust-Agder, datert 29.04.09

Ingen merknader, men ønsker å bli informert i videre arbeid.

3. Fiskeridirektoratet Region Sør, datert 25.05.09

I forbindelse med flytting av containerhavna og i utvikling av havneområdet generelt må kommunen ivareta arealbehov for Skagerakfisk og fiskeutsalgene på fiskebrygga.

Viser til eksisterende utredninger vedr. biologisk mangfold i sjø og minner om at det finnes et større bløtbunnsområde og mindre område med Ålegraseng i Østre Havn (ved gjestehavna) som bør beskyttes mot inngrep.

Vurdere tildekking av masser ved utfylling i ny containerhavn.

Vurdering:

Det foreligger en utredning fra Samfunns- og næringslivsforskning AS fra 2007 som omhandler problematikken rundt arealbruk og arealbehov ved fiskebrygga. Med bakgrunn i denne utredningen ble sak fremmet for formannskapet som vedtok at på nåværende tidspunkt frigis det ikke arealer. Formannskapet anmoder administrasjonen om å vurdere bruken av tilstøtende bygg til fiskebasaren. Flytting av Skagerakfisk anser de som siste utvei. Med bakgrunn i dette mener administrasjonen det ikke er behov for ytterligere utredninger. Kommunedelplanen er en overordnet plan, og det er ikke sikkert denne planen skal løse denne problemstillingen. Kommunedelplanen kan ev. gi noen føringer for det påfølgende reguleringsarbeidet som skal gjøres for Lagmannsholmen og containerhavna.

Utredning vedr. biologisk mangfold i sjø er omtalt i kap 7.5 som en eksisterende utredning. Dersom planen legger til rette for tiltak som kan komme i konflikt med forekomster skal konsekvenser vurderes.

Tildekking av masser er utredet i forbindelse med pilotprosjekt Kristiansandsfjorden. Dette er omtalt i planprogrammet side 17. Det foreslås ikke å utrede temaet ytterligere i denne planen. Ved utfylling for å etablere ny containerhavn må alle aspekter ved utfylling utredes – grunnforhold, forurensing m.m. Dette arbeidet gjøres på reguleringsplannivå (områdeplan for Havna). Det er avgjørende for fremdriften at dette arbeidet gjøres parallelt med planleggingen av kommunedelplanen, særlig sett i forhold til tidsaspektet. Byutvikling av Silokaia, Lagmannsholmen, containerhavna, Hampa er avhengig at nye arealer står klare. Byutviklingen er avhengig av at påkobling til E39 er løst, at Havnegata er planlagt og bygd, og jernbanesporet må løses på kort og lang sikt. Både planlegging og selve utfyllingen av nye havnearealer er en tidkrevende prosess som allerede burde vært startet.

Konklusjon: Rådmannen anbefaler at det ikke gjøres ytterligere utredninger i kommunedelplanen vedr. tildekking av masser ved utfylling i ny containerhavn.
--

4. Fylkesmannen i Vest-Agder, datert 15.05.09

Savner utredning vedr. barn og unge.

Vurdering:

Mange tema har betydning for barn og unge (kommunedelplan for idrett og friluftsliv, krav til lekeplasser og plassering av dem, skole- og barnehagestrukturen, gang/sykkelvei og skolevei m.m.) og er tenkt ivare tatt under det enkelte tema. Det finnes derfor ikke en egen utredning som heter barn og unges interesser. Det kan ha medført at barn og unges interesser er lite synlige i programmet. Det foreligger en del materiale om barns bruk av byen som benyttes i planarbeidet.

Følgende tillegg foreslås for å understreke at barn og unges interesser skal vurderes:

Revisjon av kommunedelplan for idrett og friluftsliv; nederst: "Spesielt barns interesser i forhold til plassering av sentrale anlegg, vil være viktig premiss for en evt. transformasjon/videreutvikling av kvadraturen som boligområde".

s. 5 p. 2: Boligområder "for alle aldersgrupper" i sentrum.

s. 5 p. 3; Plasser; herunder leke- og aktivitetsarenaer, (evt. Minus aktiviteter)

s.5 p. 12; herunder både barn fra Kvadraturen, fra kommunen ellers og tilreisende barn.

s. 7; retting; resultatert (angående dagens vedtekt); "Det er utført to prosjektarbeid for å se på utomhusanlegg. Nye normaler for utomhusanlegg, er vedtatt for Kristiansand kommune som definerer funksjonskrav og fysisk utforming. Det er også foreslått konkrete bestemmelser til

kommuneplanens arealdel, hovedsakelig for lokalisering og arealkrav for utomhusarealer til lek, rekreasjon og idrett”.

s.7 nest siste avsnitt; ”i tillegg er den tradisjonelle bakhage som bruks- og oppholdsareal for boligbebyggelse under press.”

S9; Tillegg; park, etter setning 2. ”Barn og unges interesser vil her tillegges spesiell vekt”.

7.2, nest siste setning; Barn og unges interesser, virkemidler og muligheter jamfør erfaring fra forrige kommunedelplanperiode vil tillegges spesiell vekt.

7.7 Transport; Transportsystemet i Kvadraturen i forhold til trafikk sikre forbindelseslinjer for gang og sykkeltransport, må evalueres og videreutvikles med utgangspunkt i eksisterende trasseer og behov for nye forbindelser, også vurdert ut fra barn og unges behov. Her vil aktuelle nye målpunkt bli tillagt vekt i tillegg til erfaringsmessig usikre strekninger. Vurderinger her vil måtte utkrystalliseres som forslag til en urban grønstruktur der fortau/sykkelveier/turveier, parker og plasser inngår.

Konklusjon: Rådmannen anbefaler at det ikke lages egen utredning for barn- og unge, men at hensynet understrekes som vist i foreslåtte endringer over.
--

5. Kystverket Sørøst, datert 11.05.09

Kristiansand havn er foreslått som stamnettshavn med spesiell rolle mot utenriksfart. Det er viktig å legge tilrette for utvikling i forhold til arealbruk og intermodale løsninger.

Peker på viktigheten av å se de ulike transportformene i forhold til hverandre. For å få et mest mulig effektivt og miljøvennlig transportsystem, må infrastrukturen (inkl. jernbane) være god, og terminalene tilpasset de ulike brukergruppene.

Ber kommunen vurdere å omtale transport i to kategorier – godstransport og persontrafikk for å klargjøre funksjonsfordelingen i havna. Ønsker at vedtak om funksjonsfordeling av havna er en klarere formulert premiss og tydeligere i programmet.

Påpeker krav om KU knyttet til havnearealer, vei og jernbane.

Der etablering/utvidelse av småbåthavn kan komme i konflikt med annen sjøverts ferdsel bør det tas hensyn til dette.

Vurdering:

For å klargjøre funksjonsfordelingen i havna tilføyes følgende tekst i beskrivelsen om havn i kap 7.7: Persontrafikken i havnas virksomhet er fordelt på to områder, cruisehavna på Silokaia og ferjeterminalen i Vestre Havn. Godstransport deles på områdene Kongsgård/Vige og KMV-området.

Godshavna på KMV-området skal utvikles som en intermodal havn med vei og bane. Godshavna Kongsgård / Vige vil være betjent av vei med god kontakt med E18. Ferjeterminalen vil være godt knyttet til vei, bane, buss og taxi. Cruisehavna vil være betjent av vei.

Konklusjon: Rådmannen foreslår at utredning vedr. havn tydeliggjøres som beskrevet over.
--

6. Statens Vegvesen, datert 14.05.09

Dimensjonering av tiltak bør ha en tidshorisont på 20-25 år. Bør vurdere fartsgrense på 30km/t som trafikk sikkerhetstiltak.

Vurdering:

Tidsperspektiv på 20-25 år benyttes i utredningene. Det presiseres i planprogrammet i kap 7.7 under trafikkutvikling. Trafikksikkerhet skal utredes i planarbeidet (planprogrammet side 14). Kommunen ønsker også å utrede fartsgrenser som et av flere tiltak. Dette tas med, men presiseres ikke i planprogrammet.

7. Jernbanelinjen, datert 15.05.09

Viktig at Kristiansand by står rustet til å takle økt trafikk og mulige nye togkonsepter. Jernbanens utviklingsbehov på kort og lang sikt må ivaretas.

Opprettholde jernbaneforbindelse til containervirksomheten også under flytting, og samtidig opprettholde togtrafikken til og fra Exstrata

Vurdering:

Jernbanebetjening av nye havnearealer på KVM-området ivaretas kombinert med industrispor til Xstrata.

Av nye togkonsepter som er under diskusjon framhever høyhastighetstog seg som et sentralt emne. Dersom et av de mer radikale konseptene velges må en regne med krav om at Kristiansand stasjon endres fra dagens sekkestasjon til gjennomkjøringstasjon. En ny lokalisering vil i så fall tvinge seg fram. Det er for tidlig å starte et søk nå, men kommuneplanarbeidet bør søke å unngå å bygge ned aktuelle muligheter som f. eks. Krossen.

Konklusjon: Rådmannen anbefaler at nye togkonsepter ikke utredes i kommunedelplanen.

8. SiA, datert 14.05.09

Viktig med urbane kvaliteter i byen. Pir 6's beliggenhet i lysløypa mot Kilden, solforhold m.m. Få problemer med støy og naboskap. Ønsker rom for videreutvikling med tanke på innhold og sammenhengen som kan skapes med nye uteområder.

Mener det er en premiss at Havnegata skal i tunnel og at det etableres et uterom oppå (grønn lunge, konserter, uteservering).

Påpeker viktigheten av Quartbroa.

Viktig å skape boliger for studenter: små billige boenheter i Kvadraturen.

Vurdering:

Urbane kvaliteter i byen er et sentralt tema i Kvadraturplanen som vil inngå i flere av utredningene. Ved revidering av bylivssone og i arbeidet med støysoner vil også Pir6 og områdene rundt bli vurdert.

At Havnegata skal i tunnel føler vi oss ganske sikre på. Lengden på tunnelen arbeides det med i kommuneplanen sett i forhold til trafikkstrømmer. Det er viktig å få klarlagt Havnegata så raskt som mulig. Det startes derfor et eget prosjekt i kommunedelplanen som skal ta seg av regulering av Havnegata. Regulering av Havnegata vil forgå parallelt med kommunedelplanleggingen.

Det jobbes grundig med boligbehov og utbyggingspolitikken i kommuneplanen. Det er mulig kommuneplanen vil gi noen føringer for Kvadraturplanen på dette tema. Ved valg av studiested er det viktig at det er et godt boligtilbud for studenter. Størrelse på leiligheter kan styres gjennom bestemmelser i kommunedelplanen. Pris kan ikke styres gjennom plan og forutsetter bruk av andre grep som for eksempel utbyggingspolitikken. Samme gjelder dersom kommunen ønsker å tilrettelegge billigere boliger for barnefamilier i Kvadraturen. Temaet tas opp i planprogrammets kap 7.2 under temaet identifisering av kvaliteter.

9. Vest-Agder Fylkeskommune, plan- og miljøseksjonen, datert 29.05.09

Forutsetninger:

- Konseptvalgsutredning (KVU) som statens vegvesen skal utføre i samarbeid med berørte parter. KVU'en vil legge føringer for planarbeidet.
- Fylkesplan 2002 legges til grunn for arbeidet.

Andre innspill:

- Kvadraturen som landsdelsenter – viktige momenter: videreutvikling av Kristiansand som universitetsby, utdannings- og forskningsby og handelssentrum
- langsiktig arealberedskap for etablering av landsdelsfunksjoner i sentrum
- Sikre gode løsninger for buss, jernbane og havn
- Ivareta historisk identitet og uttrykk
- Tilrettelegge byen for alle grupper boligsøkende

Utredninger:

- maritime kulturminner, plassering av flytende kulturminner (båter)
- utpeke stier/traséer som skal ha universell utforming
- Benytte handelsanalyser fra ATP-prosjektet, og ny vurdering av Euroterminalens kjøpesenter
- Prioritering av bussen i bussgatene i Kvadraturen (gateparkering og kjøreporter, minimalisering av persontrafikk) + vurdere kobling bussring og euroterminalen + sikre fremkommelighet for buss i havnegata og Vestre Strandgate
- Alternative busstraséer i Kvadraturen hvis behov
- Avklare trasé for Havnegata og standard.
- Trafikkavvikling må sees lengre tidsperspektiv
- Oppdatering av g/s-kart + skolevei. Forslag: Kirkegata ny sykkelvei, g/s-bro Tangen Kuholmen, bilfri bydel innenfor bussringen.
- Vurdere rekkefølgekrav til havneutviklingen

Ivaretakelse av spesielle grupper i planprosessen.

Vurdering:

Kommunen er kjent med og skal delta i KVU-prosessen. Denne og fylkesplanen omtales kort i kap. 2.1 overordnede planer.

Fylkeskommunens innspill til viktige tema i kommunedelplanen blir ivaretatt gjennom planarbeidet.

Utredninger:

- Utredning vedr. maritime kulturminner tas inn i programmet kap 7.1 under temaet kulturminner. Følgende tekst tas inn: Det skal lages en registrering av maritime kulturminner for planområdet. Registreringen skal brukes med tanke på å avklare verneverdi og ev. bevaring. Når det gjelder flytende kulturminner vil kommunen forholde seg til Porto Franco prosjektet. Dette er omtalt i 7.3 kulturtilbud og kulturliv.
- Alle turveier skal utformes i henhold til kommunens normal for utomhusanlegg. Kravene i normalen tilfredsstiller krav til universell utforming. Normalen vil forankres i kommuneplanens bestemmelser.
- Euroterminalen: Kommunen er kjent med de omtalte handelsanalysene og har etablert kontakt med både Aust-Agder fylkeskommune og Arealprosjektet. Foreløpige funn og erfaringer fra andre byer understøtter til en viss grad fylkeskommunens bekymring. Planprosessen har imidlertid pågått i mange år, og handelsomfanget innen planområdet er ikke økt siden gjeldende plan ble vedtatt. Det foreslås derfor ingen nye føringer for dette prosjektet i kommunedelplanen.
- Bussprioritering, utvikling av gågatenett, bilfri del av byen med mer inngår i temaet trafikk på gate, side 14 i planprogrammet.

- Alternative busstraséer i Kvadraturen er utredet tidligere, og omtalt i planprogrammets side 18. Temaet utredes ikke ytterligere.
- Havnegata: Oppgaven inngår i kapittel 7.7, og er omtalt på side 13 og 14. Kommunedelplanen skal gi svar på trasé for framtidig havnegate.
- Tidsperspektiv omtalt tidligere (uttalelse fra Statens vegvesen)
- Oppdatering av temakart gang/sykkelveier og skolevei inngår i utredning trafikk på gate. Dette presiseres i planprogrammet. Følgende tilføyes i kap 7.7 trafikk på gate: Temakart for gang/sykkelveier oppdateres og suppleres med skoleveier.
- Spørsmål om gangbro fra Tangen til Kuholmen avklares i kommuneplanen.
- Rekkefølgekrav inngår i ethvert planarbeid og er allerede innført på reguleringsplaner i Vestre Havn. Vurderes også i kommunedelplanarbeidet.

Konklusjon: Rådmannen anbefaler at utredning vedr. maritime kulturminner tas inn i programmet. Alternative busstraséer utredes ikke. Skolevei legges inn i utredning vedr. gang/sykkelveier. Gangbro fra Tangen utredes ikke i kommunedelplanen i og med at det utredes i kommuneplanen.

10. Posebyen vel, innlegg på åpent møte datert 29.04.09 og mail av 29.05.09

Ber kommunen om å stoppe hyblifiseringen.

Trafikkutfordringene må minimeres. Eksempler på tiltak er Festningsgata i tunnel, maxkrav parkering pr. bolig, kun lokaltrafikk, prioritere sykkel, etablere mer gatetun og gågater, Quartbroa).

Ønsker mer aktivitet i bydelen av typen kunst, kulturaktiviteter, kafeer, butikker m.m., veldefinerte åpningstider og rimelig utleie.

Bydelen forslummes, og de ønsker en mer attraktiv bydel (mange forslag til tiltak bl.a. lys, benker, vedlikehold, renovasjon, beplantning, skilting). Også forslag om pusse opp ev. rive stygge og skjemmende bygg og ruste opp båthavna langs Otra.

Ber kommunen vurdere bestemmelser som sikrer bevaring (utnyttelsesgrad, krav til utearealer, krav ved bruksendringer, vedlikehold, parkeringsforhold)

Vurdering:

Byantikvaren, plan- og bygningsetaten og velforeningen har startet et samarbeid der man kartlegger hvilke mulige løsninger som finnes for å stoppe hyblifiseringen. Resultatet vurderes innarbeidet i planen.

Flere av de temaer som Posebyen vel tar opp er knyttet til drift og vedlikehold og vil på den måten ikke kunne styres gjennom Kvadraturplanen som f. eks nye renovasjonsløsninger, belysning, benker. Samme vil gjelde for etablering av kafeer, kunstverksteder, gallerier. Det vi kan gjøre noe med er å tilrettelegge for at etableringer kan skje. Dagens Kvadraturplan gjør det, men vi får det likevel ikke til. I planprogrammets kap 7.2 om livskvalitet og levekår kan vi belyse problemstillingene og komme med forslag til tiltak som kan bidra til en forbedring, som må fanges opp og videreføres. Videre kan en strategi for kunst i offentlige rom (kap 7.1 side 10) bidra positivt for Posebyen.

Når det gjelder trafikk på gate (parkering, p-krav, sykkel-løsninger) så inngår det i utredninger vedr. trafikk på gate. Foreslåtte løsninger tas med.

Underjordisk nett av gater

Festningsgata i tunnel er en komplisert oppgave. Dagens omkring 20.000 daglige trafikanter har reisemål i Kvadraturen, og er ikke gjennomgangstrafikk. Det som etterspørres et ikke å

supplere gatenettet med en underjordisk adkomstvei til et parkeringsanlegg. Det som ønskes er å erstatte dagens gate.

Det betyr at den underjordiske gata skal brukes av trafikk som skal fordele seg til mange målpunkter i Kvadraturen. For å klare dette må det bygges et underjordisk nett av sidegater med tilhørende underjordiske kryss som kan spre trafikken. Det vil sannsynligvis medføre behov for flere lange ramper for å skape kontakt med resten av overflatenettet. Kostnader og komplikasjoner blir meget omfattende.

Kobling til E18

Det er i dag ikke tillatt å bygge kryss i fjell, slik at en kobling direkte på E18 i beste fall vil medføre en større prosess i forhold til dispensasjon fra det nasjonale regelverket i tillegg til betydelige kostnader.

Kostnader

Å bygge om krysset inne i Baneheia kan koste i størrelsesorden 2-300 millioner kroner. Underjordisk gate kan ha en løpemeterpris på omkring 350.000 kroner.

Rampelengder

Et alternativ til kryss inne i fjellet, er ramper opp og ned i Festningsgata. Fri høyde under bakken på 4.5 meter og konstruksjonshøyde på 1.5 meter, inkludert ventilasjonsanlegg og plass for skilt medfører at vei under bakken ligger minst 6 meter lavere enn terrenget. Med stigning 1:12.5 gir dette rampelengder på 75 meter. Dette er mer enn lengden av et kvartal i Festningsgata. Rampene representerer betydelige barrierer fordi grøftene ikke kan forseres av verken myke eller harde trafikanter som ønsker å krysse gata.

Konklusjon: Rådmannen fraråder å utrede Festningsgata i tunnel med tilhørende sidegatenett og ramper.

Innspill til bestemmelser vil bli vurdert.

11. Syd-kvadraturen vel, innlegg på åpent møte 29.04.09

Ønske om reduksjon av gateparkering i byen for å skape bedre bomiljø. Gater i Syd-kvadraturen kan gjøres til miljøgater med bosone for beboere.

Ønske om flere boliger for småbarnsfamilier i sentrum. Kommunen bør vurdere å regulere boligmarkedet slik at man skaffer billigere og større variasjon i boligmassen.

Også denne bydelen ønsker at det tilrettelegges for etablering av småkaféer, kunstverksteder, bakgårdsverksteder, musikk, teater m.m.

Peker på at Skippergata er et spennende handelsstrøk der man har ivaretatt bygninger og det er lite kjedebutikker. Ønsker mer av dette og etterlyser styring.

Velforeningen er positive til parkeringsanlegg i Baneheia supplert med stopp for hestedrosjer, minibusser eller bybane som frakter folk rundt i byen (lage en rundløype).

Vurdering:

Når det gjelder trafikk på gate, parkering og etablering av små kafeer m.m. se uttalelsen over. Tilrettelegging for barnefamilier gjelder samme som kommentert i uttalelse nr. 8 fra SiA.

Handel og utviklingen av handelsområder er et viktig tema i kommunedelplanen og inngår i utredningen 7.3 handel. Problemstillingen som velforeningen tar opp må vurderes.

Bybane som del av det store grepet er konkludert tidligere. Hestedrosjer anses for å være et turist-tiltak og trenger ingen klarering i kommunedelplanen. Shuttelbusser i Kvadraturen må vurderes i forhold til nytte og de korte gangavstandene. Dersom det skal vurderes må det

gjøres som en egen sak i regi av Agder kollektivtrafikk. Forslaget sendes videre til Agder kollektivtrafikk for vurdering. Utreides ikke i kommunedelplanen.

Konklusjon: Rådmannen anbefaler at bybane og shuttelbuss ikke tas inn som egne utredninger.

12. Xstrata Nickel, datert 12.05.09

Bedriften har idag plassmangel og har behov for alle sine arealer. Transport til/fra bedriften via jernbane må opprettholdes. Ønsker å opprettholde transportløsning via jernbanetunnel og Vestre Havn.

Vurdering:

Det er viktig for kommunen å sikre eksisterende bedrifter handlingsrom. At Xstrata har plassmangel er kjent, og må tas med i det videre arbeidet i leiting etter de gode løsningene. Samme gjelder for transportløsninger.

13. Arne Gaute Pedersen, datert 11.05.09

Føler utrygghet og avmakt.

Støy: Ber om avklaring: er Syd-Kvadraturen er boligområde eller et helårs festival-, restaurant og tivoliområde.

Ønsker at Kvadraturen skal være et sted med mulighet for hvile og rekreasjon, klarhet i om Syd-Kvadraturen er et boligområde. Arrangementer i parker og plasser støyer. Hagearealer blir til parkeringsplasser og boliger blir til kontor, hotell, organisasjons- og restaurantformål. I tillegg kommer etablering av konserthus på Silokaia og Badeland på Marinetomta.

Store utbygginger i murbyens utkanter ødelegger murbyens karakter. I tillegg uthules murbyplanen – dette ødelegger området.

Beboerne finner seg ikke i at de blir bedt om å flytte fra byen for at unge og fremadstormende skal kunne boltre seg med musikk og annen støy på 80-100 desibel.

Trafikk- og befolkningsvekst: Mener kommunen må knytte hovedmålene til byens befolkningsvekst til innbyggernes trivsel, ikke veksten i seg selv (jfr. vekst på 1%). Kommunen har et utbyggingspress pga. manglende raushet overfor de andre byene i landsdelen og Aust-Agder fylke. Et eksempel er at enkelte ferjer kan dra fra Arendal. Vestfold er et godt eksempel å se til.

Ber om at vi holder løftet om små og uhøytydelige møter om kommunedelplanen. Oppfordrer kommunene til å gå i dialog med befolkningen tidlig, ikke bare velforeningene.

Anbefaler kommunen å gjennomføre en trivselsundersøkelse.

Vurdering:

At folk trekker til byen er en nasjonal og global trend. Kristiansands befolkning øker med 1% og har gjort det over flere år. Dette er en ønsket utvikling, og legges til grunn for planlegging i kommuneplanen og kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn.

Definering av bysone og støysoner er utredninger som vil belyse og definere hvilke områder hvor man kan forvente at det er stille og hvor det er mer aktivitet, men med utgangspunktet at vi er i en by.

Prosess kommenteres i saken.

14. Morgenstjerne eiendom AS, datert 29.06.09

Starter arkitektkonkurranse nå. Ønsker følgende formål: kultur/konferanse, bolig, kontor, hotell, beverning og næring, forsamlingsal. Parkering med adkomst fra Dronningensgate

Vurdering: Innspillene vil bli vurdert i planarbeidet.

15. Asplan Viak på vegne av Just Invest AS, mail av 12.05.09

Skal regulere eiendommene Kirkegaten 37, 39 , 41 og Tordenskjoldsgate 38A. Avventer avklaring om detaljregulering er nødvendig. Har følgende marknader: Ønsker ikke krav om detaljplan, det bør utarbeides detaljerte bestemmelser til kommunedelplanen. Har gitt mange konkrete innspill til endringer i forhold til gjeldende kommunedelplan. Ber om at kun Tordenskjoldsgate 38A reguleres til bevaring.

Vurdering: Innspillene vil bli vurdert i planarbeidet.

Tone Iglebæk
14.10.2009

Punkt 2/10: Javel Pub - klage på inndragning av skjenkebevilling

Bilag

Vedlegg 2 kontrollrapport

Vedlegg 4 Javel Pub klage på vedtak om inndragning

Vedlegg 3 Klage til Fylkesmannen - Sørlandets Pubdrift AS

Vedlegg 9 Javel Pub - inndragning av skjenkebevilling

Vedlegg 8 Javel Pub - inndragning av skjenkebevilling etter merknad i kontrollrapport

Vedlegg 7 Javel Pub - advarsel etter merknad i kontrollrapport



Dato: 16.12.09
Saksnr.: 200713300-20
Arkivkode E: U63 &18
Saksbehandler: Marianne Guttormsen

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
13.01.2010

Javel Pub - klage på inndragning av skjenkebevilling

Sammendrag:

Med hjemmel i Alkoholloven § 1- 8 vedtok Kristiansand kommune v/ administrasjonsdirektøren 4.november 2009 å inndra skjenkebevillingen for Javel Pub for to uker. (Jfr. vedlegg 1)

Grunnlaget for inndragningen var en skjenkekontroll utført 23.08.2009 hvor det ble avdekket brudd på alkoholforskriften §§ 4-1 og 4-2. (Jfr. vedlegg 2)

Vedtaket er påklaget til Fylkesmannen i Vest-Agder i medhold av alkoholloven § 1-16, v/ adv. Hans Erdvik på vegne av Sørlandets Pubdrift, Javel Pub. Klagen er innkommet i rett tid. I klagen bes det også om at det gis oppsettende virkning frem til fylkesmannen har behandlet saken jfr fvl § 42. (Jfr.vedlegg 3)

Rådmannen kan ikke se at det er kommet inn nye opplysninger i saken. Når det gjelder avgjørelse om inndragning og inndragningens lengde legges det stor vekt på at Javel Pub har fått inndragning av skjenkebevillingen for tre dager for kort tid siden (29.juli til og med 31.juli 2009 for brudd på alkoholforskriften § 4-1, og med bakgrunn i tidligere forhold) Rådmannen anbefaler at vedtaket opprettholdes og at saken oversendes Fylkesmannen i Vest Agder.

Administrasjonsdirektøren har gitt oppsettende virkning frem til formannskapet har behandlet vedtaket. (Jfr.vedlegg 4)

Forslag til vedtak:

1. Vedtak om inndragning av skjenkebevilling ved Ja vel Pub for to uker opprettholdes.
2. Saken oversendes Fylkesmannen i Vest-Agder, jfr. Alkoholoven § 1-16
3. Klagen gis oppsettende virkning.

Tor Sommerseth
Rådmann

Kristin Tofte Andresen
Administrasjonsdirektør

Trykte vedlegg: :

- Administrasjonsdirektørens vedtak om inndragning av 04.11.2009
Vedlegg 1.
- Kontrollrapport rapport av 23.08.2009. Vedlegg 2
- Klage fra adv.Hans Erdvik av 04.12.2009. Vedlegg 3.
- Brev om oppsettende virkning av 04.12.2009. Vedlegg 4.
- Brev om skriftlig advarsel av 07.01.2009.Vedlegg 5.
- Brev om inndragning av skjenkebevilling av 15.06.2009.Vedlegg 6.

Bakgrunn for saken :

Javel Pub fikk en skriftlig advarsel 07.01.2009 for brudd på alkoholforskriften §§ 4-1 og 4-2 for brudd begått 24.10.2008 og 30.10.2008 jfr. vedlegg 5

Natt til søndag 26.04.2009 ble det på ny avdekket brudd på alkoholforskriften § 4-1, som førte til inndragning av skjenkebevillingen for tre dager.(29.07.2009 til og med 31.07.2009) jfr.vedlegg:6.

Kort tid etter siste inndragning ble det foretatt ny skjenkekontroll ved Javel Pub hvor det ble avdekket brudd på alkoholforskriften §§ 4-1, og 4-2, skjenking til åpenbart påvirkede personer jfr. vedlegg 1 .

Adv. Hans Erdvik har på vegne av Sørlandets Pubdrift, Javel Pub påklaget vedtaket med begrunnelse i kommunens skjønnsmessige vurdering om vedkommende gjest var "åpenbart påvirket av rusmidler og om plikten til bortvisning" Jfr. vedlegg 3.

I kontrollrapporten står det at gjesten ble observert i 5 minutter, han måtte holde seg fast for å klare og sitte på barkrakken, videre står det at han satt og drakk øl og han var sløv i blikket og høylydt jfr. vedlegg 2.

Det er en klar forutsetning at det er utestedet ansvar å påse at utøvelsen av bevillingen er på en slik måte at bestemmelser gitt i alkoholoven m/ forskrifter til enhver tid er oppfylt.

Vurdering:

Det bemerkes at Javel Pub ved gjentatte anledninger har overtrådt vilkårene for bevillingen, og at overtredelsene må anses å være grove. Det er på bakgrunn av denne vurderingen at bevillingen er vedtatt inndratt for to uker, jfr. kommunens retningslinjer for sanksjoner ved overtredelse av alkoholoven, og kommunale retningslinjer for salg og skjenking av alkohol i Kristiansand kommune pkt.4

"Ved vurdering av om advarsel skal gis, inndragning skal foretas og av inndragningens lengde, legges vekt på overtredelsens art og grovhet.

Det reageres sterkere mot gjentatte overtredelser enn mot førstegangsovertredelser."

Slik rådmannen ser det er det ikke kommet inn nye momenter i saken som har betydning for vedtaket. Det anbefales at vedtaket opprettholdes og at saken oversendes Fylkesmannen i Vest Agder.