

REFERAT |KRS| Formannskapet (2011-2015) d. 16-05-2012

Mødedato Onsdag d. 16. maj 2012 kl. 09:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Godkjenning av formannskapets møteprotokoll 02.05.12.....	3
Belønningsavtale med Samferdselsdepartementet.....	5
Bypakke Kristiansand.....	14
Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn.....	22

Punkt 48/12: Godkjenning av formannskapets møteprotokoll 02.05.12

Bilag

Møteprotokoll. FORMAN, 02052012 0900, Ordinært møte.



Dato: 07.05.12
Saksnr.: 201200004-44
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
16.05.2012

Godkjenning av formannskapets møteprotokoll 02.05.12

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet godkjenner møteprotokoll 02.05.12

Tor Sommerseth
Rådmann

Anne Lise H. Aabø
Formannskapssekretær

Trykte vedlegg: Protokoll fra formannskapets møte 02.05.12

Punkt 49/12: Belønningsavtale med Samferdselsdepartementet

Bilag

Saksprotokoll

Vurdering av rapportering 2011 og tildeling av midler 2012



Dato: 3.5.2012
Saksnr.: 201000286-200
Arkivkode E: N0
Saksbehandler: Øystein Holvik

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
16.05.2012
23.05.2012

Belønningsavtalen med Samferdselsdepartementet

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har i brev av 25.4.2012 (trykt vedlegg 1) bl.a. vist til at

«avtalen ikke er fulgt verken når det gjelder virkemiddelbruken (rushtidsavgift) eller måloppnåelse (reduisert trafikk). Det foreligger ikke vedtak om rushtidsavgift eller andre tiltak med tilsvarende effekt (for eksempel tidsdifferensierte bompenger) i Kristiansand kommune, slik det gjør i Vest-Agder fylkeskommune.»

Departementet vil derfor avvente utbetaling av belønningsmidler for 2012, og gir frist for tilbakemelding 1.6.2012. Departementet skriver også at

«Hvis restriktive tiltak i henhold til avtalens innhold og intensjoner blir vedtatt lokalt i løpet av kort tid, vil vi vurdere en utbetaling av midler på nytt.»

Bakgrunnen for at departementet er opptatt av restriktive virkemidler, og spesielt rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger, er belyst i forslag til Nasjonal transportplan 2014 – 23. I utredninger som er gjort som ledd i arbeidet med denne fremgår det at det vil koste ca 300 mdr. kr de neste 20 årene dersom veksten i transportbehovet i de 9 største byene skal tas av bil, mens det vil koste under halvparten dersom veksten tas av kollektiv, sykkel og gange. På bakgrunn av dette er målet i forslag til Nasjonal transportplan at veksten i transportbehovet i byområdene skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

Et slikt mål kan ifølge forslag til Nasjonal transportplan bare nås ved en kombinasjon av positive og restriktive virkemidler. For å utnytte vegsystemet best mulig er det viktigst å dempe biltrafikken i rushperiodene, fordi det er da vegkapasiteten overskrides. Rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger kombinert med satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange er det virkemidlet som mest målrettet for å oppnå en slik effekt.

Kvalitetsikringsrapport (KS 1) av KVV for Kristiansandsregionen er nå offentlig. Rapporten er utarbeidet på oppdrag av Samferdsels- og Finansdepartementet. I rapporten står det bl.a.: *"Vi anbefaler derfor at innføring av rushtidsavgift legges som premiss for statens videre engasjement i samferdselspakke for Kristiansandsregionen, og at avgiften innføres så raskt som mulig."*

En generell økning av bompengene gir ifølge utredningen «Rushtidsavgift i Kristiansand?», Urbanet Analyse 2008, samlet om lag dobbelt så stor økonomisk belastning på innbyggerne som rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompengetakster dersom effekten skal bli den samme når det gjelder å dempe trafikken i rushet. Fordelingsvirkningene av rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger er også utredet i rapporten, se saksfremstillingen.

Flere grupper kan få reduserte utgifter. Det gjelder pensjonister og andre grupper som bruker en del buss og kan begrense kjøring i rushtiden. 1/3 av barnefamiliene passerer bomstasjon på veg fra bolig til barnehage. En gruppe småbarnfamilier vil få noe økte utgifter fordi de er avhengig av å kjøre i rushet. Men for mange av disse vil tidsgevinsten de får pga mindre kø oppveie dette.

Rådmannen anbefaler at en forholder seg til konklusjonene i brevet av 25.4.2012, og vurderer om en er villig til å komme departementet i møte. Rådmannen anbefaler at det fattes vedtak om å innføre tidsdifferensierte bompengesatser.

Det vil få betydelige negative konsekvenser dersom en ikke gjør det, se saksfremlegget. Tidsdifferensierte takster vil gi mindre kø, og også bedre muligheter til å finansiere et godt og rimelig busstilbud. Den samlede økonomiske belastningen på bilistene blir ikke vesentlig høyere enn i dag. Selv med en moderat tidsdifferensiering kan effekten bli god dersom dette kombineres med økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange. Erfaringene bl.a. i Trondheim bekrefter dette.

Et vedtak om innføring av tidsdifferensierte bompengetakster vil høyst sannsynlig åpne både for at det utbetales belønningsmidler for 2012, og for at Kristiansandsregionen får betydelige statlige midler i en ny bypakke (se egen sak). Et viktig poeng er at Kristiansandsregionen da også har muligheter for å få belønningsmidler de kommende årene, frem til en ny bypakke iverksettes. Dette vil samlet gi grunnlag for en betydelig satsing på kollektivtransport og tiltak for syklende og gående de kommende årene.

Rådmannen foreslår at det skrives brev til departementet innen 1.6.2012, der de lokale politiske vedtak i saken refereres. Videre skisserer en i brevet den videre framdrift i saken, og besvarer andre spørsmål stilt av departementet.

I saksfremstillingen er det gitt et beslutningsgrunnlag for å kunne ta stilling til om tidsdifferensierte bompengetakster skal innføres. Dersom det fattes vedtak om dette, vil rådmannen komme tilbake med forslag til ny bompengesøknad, der det blant annet foreslås innretning og nivå på tidsdifferensierte bompenger. Det kreves nærmere utredning for å gi anbefaling om nivå og innretning.

Skal nye bompengefinansierte samferdselsprosjekter påbegynnes må bompengordningen endres. Det er da pga EU – regelverk ikke anledning til å opprettholde dagens ordning med 50% rabatt. Maksimal rabatt blir da 20%. Det er ikke nødvendig at avgiften i rush overstiger dagens maksimalsats. Avgiften utenom rush kan settes tilnærmet lik halvparten av dagens maksimalsats. Nivået vil bl.a. avhenge av hvor mange timer pr dag det kreves høy avgift, og hva maksimalsatsen blir. Det er ikke aktuelt med høy avgift i helgene.

Forslag til vedtak:

1. Det fremmes snarest sak med forslag til ny bompengesøknad.
2. Det aksepteres at tidsdifferensierte bompengesatser innføres.
Bompengesøknaden skal inneholde forslag til nivå og innretning. Det forutsettes at avgiften i rushtiden ikke overstiger gjeldende maksimalsats.
3. Det bes om en dialog med Samferdselsdepartementet for å avklare videre prosess for bompengesøknaden og utbetaling av belønningsmidler for 2012.

Tor Sommerseth

Ragnar Evensen

Trykte vedlegg: 1.Brev fra Samferdselsdepartementet datert 25.4.2012

Utrykte vedlegg: Ingen

Saksfremstilling

Samferdselsdepartementets brev om belønningsmidler for 2012

Samferdselsdepartementet har i brev datert 25.4.2012 gitt sin vurdering av Kristiansandsregionens rapportering for 2011 og tildeling av midler for 2012, se trykt vedlegg 1. I brevet heter det bl.a.:

«På vegne av departementet har Statens vegvesen Vegdirektoratet foretatt en gjennomgang av rapporteringen, og sammenholdt denne med innholdet i avtalen. Gjennomgangen viser at avtalen ikke er fulgt verken når det gjelder virkemiddelbruken (rushtidsavgift) eller måloppnåelse (reduisert trafikk).

Det foreligger ikke vedtak om rushtidsavgift eller andre tiltak med tilsvarende effekt (for eksempel tidsdifferensierte bompenger) i Kristiansand kommune, slik det gjør i Vest-Agder fylkeskommune. Verken avtalen eller intensjonene i avtalen når det gjelder restriktive tiltak for mindre bilbruk, slik det er presisert i brev fra Samferdselsdepartementet av 1.7.2011, er altså fulgt opp.

Avtalen har to hovedmål:

- Biltrafikken gjennom bomringen i rushtid (0700 – 0900) skal i avtaleperioden reduseres med 5% sammenliknet med 2008. Dette målet er foreløpig ikke oppnådd.*
- Den samlede biltrafikken i området skal ikke øke fra og med 2010, og helst reduseres. Det er usikkert om dette målet oppnås.*

Disse trafikk tallene skal ikke korrigeres for befolkningsvekst

Siden det fortsatt er svært usikkert om Kristiansand vil nå målene i avtalen, vil Samferdselsdepartementet følge Vegdirektoratet sitt råd om å avvente utbetaling av midler til flere av kollektivtiltakene er gjennomført og ny vurdering av måloppnåelsen kan gjennomføres. Departementet ber derfor om en tilbakemelding på nå/om målene forventes nådd og når en evt. kan gjennomføre en ny vurdering av måloppnåelsen. Vi ber om tilbakemelding på dette innen 1.06.2012.

Hvis restriktive tiltak i henhold til avtalens innhold og intensjoner blir vedtatt lokalt i løpet av kort tid, vil vi vurdere en utbetaling av midler på nytt.»

Kvalitetsikringsrapport (KS 1) av KVVU for Kristiansandsregionen er nå offentlig. Rapporten er utarbeidet på oppdrag av Samferdsels- og Finansdepartementet. I rapporten står det bl.a.: *”Våre beregninger viser at man med bruk av veiprising i rushtida kan dempe veksten i biltrafikken mer enn det KVVU – en legger opp til. ... Nyttrealiseringen avhenger at det innføres en effektiv veiprising (rushtidsavgift). Vi anbefaler derfor at innføring av rushtidsavgift legges som premiss for statens videre engasjement i samferdselspakke for Kristiansandsregionen, og at avgiften innføres så raskt som mulig.”*

KS 1 rapporten vil sammen med KVVU – rapporten og høringsuttalelser til denne danne grunnlag for et regjeringsnotat om KVVU – rapporten for Kristiansandsregionen.

Konsekvenser av ikke å møte departementets krav

Det er ikke bare de 60 mill kr i belønningsmidler for 2012 som står på spill. Med det klare kravet om rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger som Samferdselsdepartementet nå har stilt, er det så godt som sikkert at dette også vil bli et krav for å legge betydelige statlige midler inn i Bypakke Kristiansand, som det nå arbeides med (se egen sak om dette). Her kan det være tale om flere milliarder kr. i statlige midler.

Dersom det fattes vedtak om rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger i Kristiansandsregionen, åpnes det trolig også opp for å få belønningsmidler i de nærmeste 3 – 4 årene, frem til ny bypakke iverksettes, trolig i 2016. Dersom det ikke fattes slikt vedtak, vil Kristiansandsregionen ikke få belønningsmidler for 2012, og høyst sannsynlig heller ikke de kommende år. Det vil også bli vanskelig å få statlige midler i ny bypakke.

Konsekvensene av ikke å innføre rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger vil i første omgang bli at utbygging av kollektivfelt på Vågsbygdveien og E39 vil stoppe opp. Det samme gjelder utbygging av kollektivterminaler, bl.a. på Rona. Manglende utbygging av kollektivfelt på Vågsbygdveien vil føre til at utbygging av boligområder der vil bli utsatt. Dersom belønningsmidler for 2012 ikke utbetales vil bussprisene måtte økes betydelig, og busstilbudet trolig måtte reduseres. Dette kan på sikt kompenseres noe dersom det brukes bompenger til drift av kollektivtrafikken.

Dersom belønningsmidlene utbetales, kan busstilbudet forbedres og bussprisene trolig settes ned. Dette gjelder f.eks rute 19 Grim – Suldalen, som i dag bare har en avgang pr. time på dagtid, til tross for at befolkningsgrunnetilsier minst det dobbelte. Det også være aktuelt å redusere prisen på bl.a. flexikortet.

I en ny bypakke vil busstilbudet blir radikalt forbedret med langt flere avganger og gunstige priser. En slik forbedring vil ikke være mulig dersom det ikke fattes de vedtak som er nødvendige for å få en bypakke.

Dersom en ikke fatter vedtak om rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger, vil også trafikken øke bl.a. i rushtiden. Køsituasjonen på E39 og ytre del av Vågsbygdveien vil forverres.

Forslag til videre framdrift i saken

Det er ikke forsvarlig å fremme et konkret forslag om rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompengesatser med takstnivå, rabattstruktur med mer innen 1. juni. Årsaken er at det bl.a. må gjennomføres effektberegninger både når det gjelder trafikkreduksjon og inntekspotensiale.

Rådmannen inviterer derfor til å fatte et konkret vedtak om tidsdifferensierte bompengesatser nå, og at en kommer tilbake med forslag til ny bompengesøknad der det bl.a. foreslås takster og innretning. En slik søknad kan trolig behandles politisk tidlig høsten 2012. Stortingsbehandling av søknaden kan tidligst skje i november/desember 2012, men mest sannsynlig våren 2013. Tidsdifferensierte bompenger kan ut fra dette tidligst innføres sommeren 2013.

Det vil ta vesentlig lenger tid å få forslag til ny bypakke frem til Stortinget. Det er derfor trolig lite aktuelt å slå disse prosessene sammen.

Departementet ber om en tilbakemelding på om/når målene i belønningsavtalen kan nås. Dette må vurderes nærmere innen fristen 1.6.2012. Det er en utfordring at det vil ta tid å innføre tidsdifferensierte bompenger og planlegge og bygge kollektivfeltene som finansieres av belønningsmidler. Videre har Statens vegvesen av trafikksikkerhetshensyn motforestillinger mot å etablere flerbruksfeltene som er vedtatt politisk.

Det kan derfor bli utfordrende å finansiere et godt og rimelig kollektivtilbud i denne perioden, noe som er viktig for måloppnåelsen. Dette må tas opp med departementet med sikte på å finne en omforent løsning.

Bakgrunn for krav om rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger.

Forslag til Nasjonal transportplan anbefaler at veksten i transportbehov i byområdene skal tas av gange, sykkel og kollektiv. Samferdelsministeren støtter dette. Det er ikke aktuelt å ta den store veksten som forventes med vegbygging eller bare positive virkemidler, dette både av økonomiske og bymiljømessige årsaker.

En utredning fra Urbanet Analyse viser at det i så fall må investeres ca 300 mdr kr i de 9 største byområdene de neste 20 årene, mens det med satsing på miljøvennlig transport og en kombinasjon av positive og restriktive tiltak klarer seg med ca 140 mdr kr.

Skal en løse transportutfordringene på en effektiv måte er det avgjørende å redusere biltrafikken, spesielt i rushtiden, fordi det er da kapasiteten til vegnettet sprenges. Når departementet krever innføring av rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger, er et fordi dette er det restriktive virkemidlet som gir størst reduksjon av biltrafikken i rushtid med samlet minst økonomisk belastning for innbyggerne.

Omfattende parkeringsrestriksjoner kunne være et alternativ. Men i Kristiansand ville dette måtte innebære parkeringsavgift på privat grunn i Sørlandsparken. Dette er det pr i dag ikke lovhjemmel for. Selv om det skulle bli lovhjemmel for dette vil vedtaket, måtte fattes lokalt, noe som er svært kontroversielt.

Det er mulig å redusere biltrafikken betydelig uten rushtidsavgift eller tidsdifferensiering. Men bompengetakstene må da økes radikalt, slik at den økonomiske belastningen for befolkningen blir uforholdsmessig høy.

Ved å innføre rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger får en med samme økonomiske belastning om lag dobbelt så stor reduksjon av trafikken, sammenlignet med om en ikke hadde tidsdifferensiering. Årsaken er at en målretter avgiften mot tidspunktene en ønsker å redusere trafikken, nemlig rushtiden.

Rushtidsavgift kontra tidsdifferensierte bompengesatser

Det er en prinsipiell forskjell på disse avgiftene. Tidsdifferensierte bompenger er hjemlet i Vegloven. Tidsdifferensierte bompenger er tidsavgrenset, og har som hovedformål å finansiere samferdselstiltak. I tillegg til investeringstiltak kan en også gi tilskudd til busdrift. Men det kreves en strategi for hva en gjør når bompengeperioden utløper og tilskuddet blir borte.

Rushtidsavgift eller vegprising er hjemlet i Vegtrafikkloven, og har som hovedformål å regulere trafikken. Vegbygging kan i liten grad finansieres med en slik hjemmel, men det er kulant å gi tilskudd til busdrift.

Tidsdifferensierte bompenger vurderes som mer aktuell i Kristiansand enn rushtidsavgift fordi det er behov for å finansiere både vegbygging og miljøvennlig transport. Selv om formålet med bompenger er å finansiere samferdselstiltak har spesielt tidsdifferensierte bompengetakster en trafikkregulerende effekt.

Effekt av rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompengesatser

I Urbanet Analyses rapport fra 2008 "Rushtidsavgift i Kristiansand" ble det utredet to alternativer når det gjelder rushtidsavgift eller tidsdifferensierte bompenger.

Alt 1 Ingen rabatt på bompengene i morgenrushet kl. 06.30 – 9.00, bomavgift 20 kr inn mot sentrum. 25% økt hyppighet på kollektivtrafikken.

Alt 2 I tillegg legges det på en ekstra avgift i morgenrushet, slik at total avgift da ble 30 kr. 90% økt hyppighet

Urbanets rapport fra 2008 "Rushtidsavgift i Kristiansand?" viste at dersom en tok vekk bompengerabatten i rushtiden kombinert med en forbedring av kollektivtilbudet, ville det gi en reduksjon på 6% i biltrafikken i rush, og sammen forbedret busstilbud og andre virkemidler gi en reduksjon på 12%. Legger man på en ekstra avgift på 10 kr inn mot byen i morgenrushet i tillegg, vil dette isolert gi en reduksjon på 9%, og samlet en reduksjon på 15%. Den økonomiske belastningen blir langt mindre enn referert over, spesielt dersom man bare tar vekk rabatten i rushtiden.

Det må gjøres nærmere beregninger for å gi en konkret anbefaling når det gjelder eventuelle tidsdifferensierte satser i Kristiansand. Følgende vil ha betydning for effekten:

- Takstnivå
- Differensiering
- Bomstasjonsplassering

Det er viktig å merke seg at det endring av bomtakstene pga EU - regelverk ikke blir anledning til å videreføre dagens rabatter (inntil 50% rabatt). Det kan da gis maksimalt 20% rabatt. Et alternativ er å sette taksten til 21 kr i rushtiden, eventuelt 17 kr (21 kr minus 20%). Taksten utenom rush kan da settes vesentlig lavere, trolig rundt dagens takst med maksimal rabatt (ca 11 kr). Takstene må justeres for generell prisstigning som i dag.

Konsekvenser for ulike grupper

Urbanet analyses rapport «Rushtidsavgift i Kristiansand» belyser dette. Urbanet analyse er blant landets ledende fagmiljø når det gjelder samferdselsspørsmål. Rapporten baserer seg bl.a. på en stor lokal spørreundersøkelse med 1500 svar. Undersøkelsen viste bl.a. at:

- 35% kan lett endre reisetidspunkt, for 17% er det litt vanskelig, 21% vanskelig og 27% helt umulig. Barnefamilier er blant de gruppene som vanskeligst kan endre reisetidspunkt.
- 35% bor og jobber i samme sone og behøver ikke passere bomringen på veg til jobb, 65% bor og jobber i ulike soner.
- 63% av barnefamiliene bor og har barnehageplass i samme sone, 37% bor og har barnehageplass i ulike soner.
- 57% av handlereisene foregår i tidsrommet 9 – 15, 9% i morgenrushet, 19% i ettermiddagsrushet og 15% på kvelden. 51% kan lett endre tidspunkt for handlereiser.
- 54% av bilførerne var villige til å betale mer pr bomplassering dersom midlene gikk til miljø- og kollektivtiltak. Tilsvarende tall for bilpassasjerer var 61%, syklistene 62% og busspassasjerer 65%.

Urbanets undersøkelse viste at de bilistene som sitter i kø i Kristiansandsregionen i gjennomsnitt sitter 11,5 min i kø. Tidskostnaden for dette er mellom 12 og 20 kr pr tur. Småbarnsfamilier vil trolig betale mer i rushtidsavgift enn gjennomsnittet fordi denne gruppen kjører mye bil. Samtidig vil denne gruppen har stor nytte av tidsgevinsten redusert reisetid

pga mindre kø vil gi. En studie fra Stockholm viser at næringslivets gevinster med redusert reisetid som følge av rushtidsavgift mer enn oppveier kostnadene næringslivets transporter får med rushtidsavgift.

Punkt 50/12: Bypakke Kristiansand

Bilag

Saksprotokoll



Dato: 2.5.2012
Saksnr.: 201000286-198
Arkivkode E: N0
Saksbehandler: Øystein Holvik

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
16.05.2012
23.05.2012

Bypakke Kristiansand

Sammendrag:

I forslag til Nasjonal transportplan foreslås det at all vekst i persontransportbehovet i byene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Det er avsatt 13 mdr. kr til bypakker i +45% rammen for å bidra til en slik utvikling. Men forslag til NTP stiller klare krav til byene for å få del i disse midlene.

I denne saken foreslås det å starte arbeid med Bypakke Kristiansand, som skal avløse dagens Samferdselspakke. Det foreslås også rammer for det videre arbeid med bypakken med sikte på å få del i midlene til bypakker i forslag til NTP.

Saken behandles i ATP – utvalget 11.5.2012. ATP – utvalgets vedtak ettersendes eller deles ut i møtet i formannskapet. Saken skal også behandles i de øvrige kommunene i Kristiansandsregionen, og i Vest – Agder og Aust – Agder fylkeskommuner.

Forslag til vedtak:

1. Det innledes forhandlinger med statlige samferdselsmyndigheter om Bypakke Kristiansand. Det tas utgangspunkt i en bompengerperiode på 20 år fordi dette er nødvendig for å nå målene som foreslås for pakken.
2. Bypakken baseres på konklusjonene i KVU/KS1 – prosess i Kristiansandsregionen, Regional plan for Kristiansandsregionen, Busstromvisjonen og Sykkelhandlingsplan for Kristiansandsregionen, samt saksframlegg datert 2.5.2012.
3. Byens transportutfordringer skal ha hovedfokus i pakken. Nødvendige virkemidler og tiltak i Kristiansandsregionen skal inngå.

4. Det utarbeides mål for pakken med utgangspunkt i målene skissert i saksframlegget. Ett viktig mål er å følge opp målsetningene i forslag til NTP 2014 – 23 om at veksten i persontransport i de største byområdene må tas av kollektivtransport, gange og sykling.
5. Virkemidler og tiltak i pakken utarbeides med utgangspunkt i virkemidler skissert i NTP 2014 – 23, og lokal oppfølging av disse som skissert i saksframlegget. Virkemidler og tiltak skal bidra til å oppfylle målene i pakken. Styrte areal- og parkeringspolitikk samt bompenger, inkludert tidsdifferensiering av disse vil være aktuelle restriktive virkemidler for å nå målene.
6. Det etableres en styringsgruppe for Bypakke Kristiansand bestående av vegdirektør/regionvegsjef, fylkesordfører i Vest-Agder, ordfører i Kristiansand samt nestleder i ATP – utvalget. Styringsgruppen får ansvaret både for etablering og gjennomføring av pakken. Styringsgruppen etablerer administrative prosjekt/koordineringsgrupper etter behov.

Tor Sommerseth

Ragnar Evensen

Trykte vedlegg: Ingen

Utrykte vedlegg: Ingen

Bakgrunn for saken :

Samferdselsdepartementet sendte 11.9.2009 brev til Jernbaneverket og Vegdirektoratet vedrørende «*etatenes oppfølging av krav til nye bypakker*». I brevet heter det bl.a.:

- «*Regjeringen legger .. opp til en transportpolitikk som skal bidra til å stimulere kommuner og fylkeskommuner til å ta i bruk virkemidler som begrenser personbilbruken og fører til mer bruk av miljøvennlig transportformer.*»
- «*Bompengepakker i byer skal innrettes slik at det foreligger en helhetlig plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringer skal løses på kort og lang sikt. ..For framtidige pakker stilles krav om at helhetlige areal- og transportplaner foreligger der også lokale virkemidler aktivt inngår.*»
- «*Det må være definert klare mål og krav for hva som ventes oppnådd i det berørte området gjennom etableringen av bypakken. ..Fastsettelse av mål for de enkelte bypakkene skal ta utgangspunkt i områdespesifikke utfordringer og være konsistente med nasjonale transportpolitiske mål.*»
- «*Sammenhengen mellom virkningen på miljø- og trafikutfordringene som skal løses og tiltakene som pakken foreslår, må dokumenteres... Satsing på kollektivtrafikk og gang- og sykkeltiltak må være en vesentlig del av den helhetlige virkemiddelbruken i bompengepakken.*»
- «*Samferdselsdepartementet ber også om at det vurderes i større grad å legge opp til portefølgestyring* ut fra målene i pakken. Det er videre behov for styringsmodeller som sikrer at nasjonale føringer følges opp. Styringsmodell for samarbeid mellom lokale myndigheter og nasjonale myndigheter skal inngå i pakkene.*»

* Portefølgestyring innebærer i følge NTP at «*pakkene er en dynamisk prosess der tiltakene prioriteres etter hvordan de bidrar til å oppfylle målene for pakken, tilgjengelige ressurser og gjennomførbarhet.*»

Saksopplysninger

I transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014 – 23 (forslag til NTP) er Samferdselsdepartementets brev av 11.9.2009 fulgt opp. I sammendraget heter det bl.a.:

- «*I de største byområdene må kollektivtrafikk, gåing og sykling ta veksten i persontransporten.. I praksis må folks transportadferd endres.*»
- «*I byene prioriteres derfor gode kollektive løsninger og tiltak for å legge til rette for gåing og sykling.. Det vil bli mange nye kollektivreiser med den transportpolitikken transportetatene foreslår. Det er behov for store investeringer og økte driftstilskudd til kollektivtransport.*»
- «*Staten må gi økonomisk rom for kommuner og fylkeskommuner til å bygge ut sin del av kollektivtrafikken. Det er behov for mer statlige midler. Samtidig må det innføres restriktive tiltak mot den private biltrafikken. Eksempler på dette er køprising og dyrere parkering.*»

I forslag til NTP er det foreslått satt av 13 mrd kr til bypakker, gitt at rammen utvides med 45%. I omtalene av bypakkene heter det bl.a.:

- *«I forhandlinger om bypakker vil transportetatene legge stor vekt på at lokale myndigheter bidrar til å utvikle et et godt kollektivtilbud, legger godt til rette for gående og syklende samt gjennomfører restriktive tiltak rettet mot privatbiltransporten i byene.»*
- *Det er behov for nært samarbeid mellom stat, fylkeskommune og bykommune ved både utvikling og gjennomføring av bypakke. ...det er hensiktsmessig at arbeidet ledes av en styringsgruppe eller tilsvarende der stat, fylkeskommune og bykommune er representert.»*

I forslag til NTP ligger det inne 100 mill kr til Rv 41/451 Atkomst til Kristiansand lufthavn Kjevik i planteknisk ramme, og 500 mill kr til E39 Gartnerløkka – Breimyr i +20% rammen.

Statens vegvesen vil prioritere arbeidet med bypakker, og har signalisert at vegdirektør/regionvegsjef ønsker å delta i styringsgruppen for bypakken.

På møtet i ATP – utvalget 30.3.2012 var det enighet om at følgende deltakere i styringsgruppen fra lokalt hold:

- Fylkesordfører i Vest – Agder (nå leder av ATP-utvalget)
- Ordfører i Kristiansand
- Nestleder i ATP - utvalget

Styringsgruppens endelige forslag til Bypakke (bompengesøknad) skal behandles i ATP – utvalget med etterfølgende politisk behandling i kommunene i regionen, og i Aust – og Vest – Agder fylkeskommuner.

En administrativ prosjektgruppe har allerede startet arbeidet med å sette sammen en bypakke for Kristiansand. Gruppen består av representanter for Vest-Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune, de øvrige kommunene i Knutepunkt Sørlandet, samt Statens vegvesen.

For å posisjonere Kristiansand i “konkurransen” om bypakkemidler, anbefales det at fylkeskommunens høringsuttalelse til NTP omtaler en bypakke for Kristiansand. Omtalen bør i noen grad konkretisere mål, virkemiddelbruk og tiltak. Arbeidet med å detaljere bypakken og lage avtaleforslag vil skje fra og med høsten 2012.

ATP – utvalget inviteres til å anbefale en høringsuttalelse når det gjelder bypakken på møtet 11.5. Kommunene i regionen kan da ta stilling til ATP – utvalgets forslag innen 29.5, hvorpå den fylkeskommunale behandling gjennomføres i fylkeskommunen fra 30. mai til 18/19 juni.

Vurderinger

Mulige mål for Bypakke Kristiansand

Samfunns mål:

Transporttettersspørselelen i Kristiansandsregionen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte.

(Dette målet er identisk med samfunns målet i KVVU-utredningen for Kristiansandsregionen fastsatt av Samferdselsdepartementet.)

Delmål

1. Veksten i lokal persontransport i Kristiansand tas av kollektiv, sykkel og gange.*
2. Bedre framkommelighet på de nasjonale transportkorridorene i regionen.
3. Et robust hovedvegnett, uten kritisk sårbarhet.**
4. Reduserte transportkostnader for næringslivet.
5. Klimautslippet fra transport reduseres.
6. Nasjonale forskrifter for luftforurensning og støy oppfylles.
7. Antall drepte og hardt skadde reduseres.
8. Bidra til bedre folkehelse og økt trivsel

* Målet fastlegges når KS 1 rapport for KVV Kristiansand samt regjeringsnotat om KVV – rapporten foreligger.

** Kristiansand er som nasjonalt transportknutepunkt pr i dag svært sårbart ved ulykker og andre hendelser som begrenser eller stopper trafikken, særlig i tunnelene forbi sentrum. Omkjøringsmulighetene er svært dårlige. Adkomsten til sykehuset på Eg er også sårbar.

Målene må kvantifiseres på grunnlag av nærmere vurderinger og utredninger. Målene må være realistiske, og må adressere transportutfordringene i byregionene slik som beskrevet i forslaget til NTP. Ambisiøse mål og tilpasset virkemiddelapparat vil være en nødvendig forutsetning for å bli tilgodesett med statlige midler i form av bypakker.

Mulige lokal oppfølging av virkemiddelkravene som stilles til byområder i NTP

Aktuelle virkemidler i følge NTP	Mulig lokal oppfølging
1. <i>«Arealbruk med sikte på mer konsentrerte byområder</i>	<ul style="list-style-type: none">• Regional plan, revisjon av denne• Forpliktende vedtak om utbyggingsrekkefølge og lokaliseringsprinsipper• Styrke gjennomføringen av regional plan
2. <i>Utvikling av kollektivtransporten med ny infrastruktur, økt kapasitet og frekvens og bedre kvalitet</i>	Infrastrukturtiltak på grunnlag av «Bussmetrovisjonen blir virkelighet» og Regional plan for Kristiansandsregionen: <ul style="list-style-type: none">• Bussmetro med kollektivfelt/hinderfri framføring i begge retninger mellom Vågsbygd og Sørlandsparken samt kollektivterminaler i viktige knutepunkt• Nødvendig kollektivprioritering på forgreninger på bussmetroen og på andre

<p>3. <i>Et effektivt, logisk og trygt transportsystem for gående og syklende</i></p>	<p>viktige kollektivtraseer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planlegging av regional bussmetro og fullføring av kollektivfelt på E39 fra Hannevika til Songdalen/Søgne • Radikalt økt nivå på kollektivdrift bl.a. på grunnlag av utredninger fra Urbanet Analyse <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur- og driftstiltak for gående på grunnlag av nytt gåstrategiprojekt (pilotprosjekt) som kan bidra til bedre folkehelse og bedre miljø ved at flere korte turer tas til fots. <p>Infrastruktur- og driftstiltak for syklende på grunnlag av Sykkelhandlingsplan, bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ekspressveg for syklister fra Vågsbygd til Sørlandsparken • Ny gang/sykkelbro over Otra • Fullføre sammenhengende sykkelvegnett i regionen • Bedre kvalitet på sykkelvegnettet • Bedre drift og vedlikehold
<p>4. <i>Utvikling av vegnett basert på behov for byutvikling og prioritering av miljøvennlig transport</i></p>	<p>Mulige store utbyggingsprosjekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • E39 Gartnerløkka – Breimyr inklusiv ny Havnegate • Ytre ringveg • Ny rv 9 Ledningedalen • Ny Rv 41/451 atkomst til Kjevik • Ny E39 Breimyr – Volleberg • Ny Fv 456 Vågsbygdveien
<p>5. <i>Restriktive tiltak mot bilbruk</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utvidet bompengering som demper transport ved å stimulere til bruk av lokale sentre • Bare standard rabattsatser (maks 20%) • Intet/høyt månedstak, vurdere timestaket • Økt bompengenivå • Tidsdifferensierte satser • Parkeringspolitikk
<p>6. <i>Påvirkning av miljøvennlig transportmiddelvalg»</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Omfattende informasjonstiltak og adferdaksjoner for å få flere til å benytte miljøvennlig transport.

	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunene/fylkeskommunene/staten legge til rette for mer miljøvennlig transport i egne organisasjon i regionen • Intelligent trafikkstyring (ITS)
--	--

Mulighetsrom

Det er gjort en høyst foreløpig vurdering av hvilket mulighetsrom som foreligger. Normalt er lengden på en bompengerperiode maks 15 år. I noen tilfeller er det åpnet opp for mer, bl.a. i Oslopakke 3 som har bompengerperiode 20 år.

Det anbefales å arbeide for at også Bypakke Kristiansand får en bompengerperiode på 20 år. De foreløpige overslagene som er gjort for Bypakken viser at om en skal ha mulighet til å få finansiert en helhetlig og sammenhengende pakke i tråd med KVVU – utredningen, vil dette kreve en 20 års innkrevningsperiode.

Med en bompengerperiode på 20 år vil totalrammen for bypakken kunne bli i størrelsesorden 10 mdr. kr. Dette forutsetter et betydelig bidrag fra statlige bypakkemidler og vegmidler samt en viss økning i bompengesatsene.

Selv med 20 års bompengerperiode er det trolig ikke rom for å gjennomføre alle prosjektene i KVVU – rapporten, der totalrammen er over 12 mdr. kr.

I KVVU – utredningen er det foreslått 3,65 mdr. kr til miljøvennlig transport eksklusiv tilskudd til bussdrift. Et bidrag fra de statlige bypakkemidlene på i størrelsesorden 2 mdr. kr til miljøvennlig transport bør være innen rekkevidde, gitt at det gis politisk tilslutning til å kombinere satsing på miljøvennlig transport med restriktive virkemidler. En slik kombinasjon er en forutsetning for at satsing på miljøvennlig transport virkelig skal få effekt, slik at biltrafikken dempes.

I +45% rammen i forslag til NTP ligger det inne ca. 100 mill. kr til vegbygging i regionen. Et slikt nivå ville i en 20 års perioden gi 2 mdr. kr til vegbygging fra staten. Bompenger kommer i tillegg.

Fordelingen av midlene i pakken vil bli avgjort ut fra hva som er riktig for å nå målene. Dette må en komme tilbake til i det videre arbeid.

Punkt 51/12: Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn

Bilag

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Sol- og skyggeanalyse - side 3

Sol- og skyggeanalyse - side 1

Sol- og skyggeanalyser - side 2

Vedlegg 1 Planbeskrivelse

Vedlegg 5 Endringer i planbeskrivelsen

Vedlegg 4 Oppsummering av merknader og adm kommentarer

Vedlegg 3 Konsekvensutredning for alternative forslag

Vedlegg 2 Plankart og bestemmelser



Dato: 05.03.2012
Saksnr.: 201107372-63
Arkivkode O: PLAN:
Saksbehandler: Tone Iglebæk og Anne Lislevand

Saksgang	Møtedato
Helse og sosialstyret	20.03.2012
Kulturstyret	21.03.2012
Byutviklingsstyret	22.03.2012
Oppvekststyret	27.03.2012
Formannskapet	28.03.2012
Bystyret	25.04.2012

Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn.

Sammendrag:

Arbeidet med kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn startet i 2008. Planen var utlagt til offentlig ettersyn i perioden 6. mai til 17. juni. Planen har fått en positiv mottagelse og har skapt engasjement, særlig knyttet til utviklingen av Vestre Havn og havnestruktur.

Regionplan og kommuneplanen har som målsetting at Kvadraturen som landsdelssenter skal styrkes. Tilrettelegging for arbeidsplasser og flere boliger er svært viktige tema. Videre er satsing på og videreutvikling av byrommene i sentrum og tilrettelegging for aktivitet sentralt. I handlingsprogrammet er det lagt inn et prosjekt der vi skal jobbe med gjennomføring av planen, i nært samarbeid med blant annet næringsliv, gårdeiere og kulturliv.

Fylkeskommunen og Jernbaneverket har reist innsigelser til planen. Jernbaneverkets innsigelser er alle knyttet til arealbruk i Vestre Havn. Fylkeskommunen reiste innsigelse til arealbruken i hele Vestre Havn. Innsigelsene kan ikke behandles før kvalitetssjekk av havnestruktur foreligger og overordnet veinett, inklusiv Havnegata, er mer avklart gjennom pågående regulering. I samråd med formannskapet bestemte rådmannen seg for å dele planen i to. Kvadraturdelen sluttbehandles nå, og havnedelen utsettes. Planen er delt slik at arealene som berører Havnegata og havnestruktur utsettes.

Plankart og bestemmelser er justert etter høringen. Planbeskrivelse er det vanskelig å dele i to fordi føringer, beskrivelser og illustrasjoner viser sammenhengen mellom de to delene. Vi har derfor valgt å rette feil og mangler i planbeskrivelsen etter bystyrets vedtak, og deretter finne en hensiktsmessig løsning for hvordan sy de to delene sammen når Vestre Havn er klar for sluttvedtak.

Øvrige innsigelser er reist av fylkeskommunen og er knyttet til byggehøyder, ivaretagelse av kulturminner, barnehagen på Tangen, kvartal 42, parkering under torvet, tankanlegget på Odderøya og ivaretagelse av kulturminner. Innsigelsen til kvartal 42, parkering under torvene og tankanlegget løses i de respektive reguleringsplanene.

Ikke uventet er det mye diskusjoner knyttet til møne- og gesimshøyder. Administrasjonen fremmet i planen møne- og gesimshøyder på 14,6m og 20,1m for kvartalene langs Markensgate. Unntak var at bebyggelsen som grenser inntil Markens vestsida beholdes som i dag, mens resten av kvartalet kan bygge høyere. Byggehøydene legger til rette for større etasjehøyder og man kan innpasse 4 etasjer med tilbaketrasket 5 etasje. Vinkel på tilbaketrekking er 45 grader. Formannskapet vedtok å høre byggehøyde med 5 etasjer med inntrukket 6 etasje – 60 graders vinkel (avgrenset av Markens, Kristian IV gate, Rådhusgaten og Festningsgaten). Dette gir maksimal gesimshøyde på 18,1m og mønehøyde på 23,6m. Fylkeskonservator har reist innsigelse til dette alternativet.

Et viktig element i høydediskusjonen er forholdet mellom gatebredde og bygningenes høyde i forhold til lys og solforhold. Økning av gesims har betydning for sol på fortauet. Tilpasningen til eksisterende bebyggelse med verneverdi fordi man ikke ønsker store gavler mot den lavere bebyggelsen. Med 60 graders vinkel blir de tilbaketrakne etasjene veldig synlige fra gaten. Rådmannen anbefaler at administrasjonens forslag til byggehøyder vedtas. Innsigelsen imøtekommes.

I planforslaget er det vist to nye barnehager. Barnehagen som er foreslått lokalisert ved Tangen videregående skole er en oppfølging av bystyrevedtak for reguleringsplan for Tangen. Oppvekstsektoren mener man ikke har behov for denne barnehagen. Innsigelsen foreslås derfor imøtekommet. Den andre barnehagen er foreslått lokalisert på «vaskeritomta». Dette er en erstatning for barnehagen på Ferjefjellet. Med den nye lokaliseringen kan man lage et større oppvekstsenter med Tordenskjoldsgate skole og barnehage ved siden av hverandre. Planforslaget legger også til rette for utvidelse av skoletomta, som er svært liten, og for å ta høyde for eventuell utvidelse av skolen på lang sikt. Utvidelsen innebærer at kommunen må kjøpe private boliger. Det foreligger protester fra 2 av familiene som bor der.

Svært sent i arbeidet med saksinnstillingen kom det tilbakemelding fra fylkeskonservator vedrørende innsigelsen knyttet til kulturmiljø. Fylkeskonservator har avmerket 103 bygg som han mener bør legges inn i temakart bevaring. I og med at dette kom så sent at det ikke har vært mulig å gjøre en faglig vurdering av byggene. Temakart bevaring bygger på kulturminnevernplanen fra 1990. Rådmannen foreslår at det gjøres en revisjon av kulturminnevernplanen og at byggene vurderes i denne sammenheng. Dette avklares før sluttbehandling i bystyret om dette er en løsning som medfører at innsigelsen kan trekkes. Med rådmannens forslag til håndtering av innsigelser kan planen egengodkjennes.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn, med planbeskrivelse for hele planområdet (merket som høringsforslag), plankart A og B sist revidert 01.03.12, og bestemmelser datert 01.03.12.
2. Planen deles i to. Innsigelser fremmet av Jernbaneverket og Vest-Agder fylkeskommune, som gjelder arealbruk i Vestre Havn, håndteres når del 2 fremmes for behandling.
3. For områder som er utlagt til offentlig ettersyn i to alternativer vedtas følgende:
 - a. Kongensgate 15 (St. Josephs sykehjem) som sentrumsformål
 - b. Gravane og parkering ved Sjøhuset som samferdsel
 - c. Langfeldts allmenning uten utfylling i båthavna
 - d. Bevaring av trehusrekken i kvartal 2
 - e. Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 9, 15 og 21

- f. Administrasjonens forslag til byggehøyder i kvartalene 1, 2, 7, 8, 13, 14, 19, 25, 26 og 37.
 - g. Tilbaketrekking og takvinkel er 45 grader.
 - h. Murbyplanens byggehøyder gjelder foran kommunedelplanens ved motstrid.
4. Innsigelsen fra Vest-Agder fylkeskommune imøtekommes når det gjelder byggehøyder, barnehagen på Tangen og ivaretagelse av kulturminner.
5. Endringer i tekst og illustrasjoner/temakart slik de fremkommer av vedlegg 5 vedtas og innarbeides i planbeskrivelsen etter bystyrets vedtak.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

- Trykte vedlegg:
- 1. Planbeskrivelsen slik den var utlagt på høring
 - 2. Plankart A og B sist revidert 01.03.12 og bestemmelser sist revidert 01.03.12
 - 3. Konsekvensutredning for alternative forslag
 - 4. Oppsummerte merknader med administrasjonens vurdering
 - 5. Endringer i tekst, illustrasjoner og tematkart
 - 6. Formannskapetets vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter

Bakgrunn for saken :

PLANPROSESSEN

Arbeidet med kommunedelplan for Kvadraturen startet høsten 2008. Planarbeidet har vært organisert som et prosjekt med en tverrsektoriell prosjektgruppe. Kommunedelplanen er en oppfølging og konkretisering av føringer som gis i kommuneplanen 2011-2022. Planforslaget er utarbeidet med utgangspunkt i fastsatt planprogram (Bystyret 20.01.2010).

I arbeidet med kommunedelplanen har det vært stort fokus på å skape en felles forståelse for Kvadrateurens utfordringer og diskutere hva slags utvikling man ønsker å legge til rette for. Formannskapet og byutviklingsstyret har deltatt på et fellesseminar med Kvadraturplanen som tema, og det er holdt flere orienteringer om planarbeidet. Prosjektgruppen har arrangert to byplan- kaféer for å diskutere byliv. Kristiansand har hatt besøk av studenter fra Norges Tekniske og Naturvitenskapelige Universitet (NTNU) og Universitetet for Miljø og Biovitenskap (UMB) som har jobbet med problemstillinger knyttet til sentrumsplanen. Prosjektgruppen laget en utstilling på torvet og biblioteket av studentarbeidene. Videre har det vært jevnlig møter med næringsforeningen og velforeninger i byen.

Planforslaget har fokus på å synliggjøre Kvadrateurens utfordringer og muligheter for utvikling. Forslaget har derfor en tyngre vektlegging av beskrivelser av ønsket utvikling og forslag til tiltak. Planforslaget fokuserer blant annet på tilrettelegging for aktivitet, trekke folk til sentrum og tiltak som kan bidra til å oppnå de ønskede effektene. Særlig viktig er tiltak som stimulerer til handel, etablering av kontorvirksomhet og økt fokus på betydningen av å ha gode byrom. Planen synliggjør behovet for en tett oppfølging fra kommunens side både som aktør og eiendomsbesitter.

Kvadrateurens utvikling er viktig for byen, men også for hele landsdelen. Å styrke Kvadraturen som landsdelens hovedstad er definert som hovedmålsettinger i kommuneplanen, regionplan for Agder og regional plan for Kristiansandsregionen. Å finne den rette balansen mellom vern og utvikling, ivaretagelse av identitet og særpreg i den opprinnelige Kvadraturen, er kanskje det vanskeligste elementet i diskusjonen om styrking av landsdelssenteret.

Det har vært en stor satsing på nybygging fra det offentlige side, noe som er tydelig i bybildet i dag - Kilden er åpnet, Rådhuskvartalet og Akvarama er under bygging. Også de private investorene er synlige i dette bildet, ikke bare ved planlegging av store nye utbyggingsprosjekter i randsonen, men også via samarbeidet i Akvarama, utbygging av kvartaler, opprusting av hoteller og forretningsbygg.

PLANFORSLAGET

Planen består av en planbeskrivelse med konsekvensutredning, bestemmelser og plankart. Det er laget to plankart:

- Plankart A: Arealbruk
- Plankart B: Reguleringsplaner som videreføres og krav til samlet plan for flere eiendommer

Planforslaget har samme detaljering som gjeldende plan, det vil si at kvartalene har samme formål (bolig, bebyggelse og anlegg eller sentrumsbebyggelse). Unntakene er sykehjem, tinghuset, fylkeshuset, offentlige skoler, Samfundet skole, kulturbygg og domkirken som er vist som kun tjenesteyting. I sentrumsbebyggelse inngår forretning, kontor, hotell, bolig, offentlig og privat tjenesteyting, parkering og grøntarealer til boliger. I enkelte kvartaler begrenses dette noe, slik det fremgår av tabell side 14-15 i planheftet.

Alle reguleringsplaner og bebyggelsesplaner som er vedtatt innenfor planområdet gjelder fortsatt. Kommunedelplanen vil ikke overstyre disse. Planforslagets bestemmelser og

arealbruk vil gjelde for utarbeidelse av nye reguleringsplaner og ved byggesaker i uregulerte områder.

I beskrivelsen vil man kjenne igjen mange beskrivelser fra tidligere plan. Det er fordi store deler av Kvadraturen er regulert, er under regulering eller kommuneplanen har avklart arealbruken. Av den grunn er det få områder som skal konsekvensutredes.

For enkelte områder var det utlagt to alternativer for arealbruk, byggehøyder og gatebruk (hovedalternativet i plankartet, bestemmelsene og alternative planforslag i planbeskrivelsen) til offentlig ettersyn.

De viktigste endringene fra gjeldende Kvadraturplan:

- Gjeldende Kvadraturplan består av to deler, byutvikling og gatebruk. Gatebruk har i for liten grad vært forankret i planen, og er nå innlemmet i byutvikling.
- Planen legger til rette for utvidelse av skoletomta på Tordenskjoldsgate skole. Dette gjøres for å sikre mer uteareal for skolen og ta høyde for mulig fremtidig vekst i et langsiktig perspektiv.
- Nye barnehage foreslås lokalisert på "vaskeritomta" ved Tordenskjoldsgate skole.
- Kontorlokaler lokaliseres primært til handelsstrøket (city), på grunn av nærhet til parkering, buss og restaurant, servering og handel.
- Det åpnes opp for å gjenbygge indre gårdsrom i flere etasjer, i kvartalene langs Markensgate for å kunne etablere større sammenhengende kontorflater.
- Mer aktivitet i sentrum har medført mer konflikter mellom beboere og byliv. Det innføres derfor en sone hvor det ikke etableres flere boliger, for å minimere konflikter, på lang sikt.
- Byggehøyder (møne/gesims) økes med 1,1 m i kvartalene langs Markensgate.

INNSPILL OG HØRINGSUTTALELSER

Planforslaget var utlagt til offentlig ettersyn/høring i perioden 6. mai til 17. juni. Det kom inn 61 uttalelser.

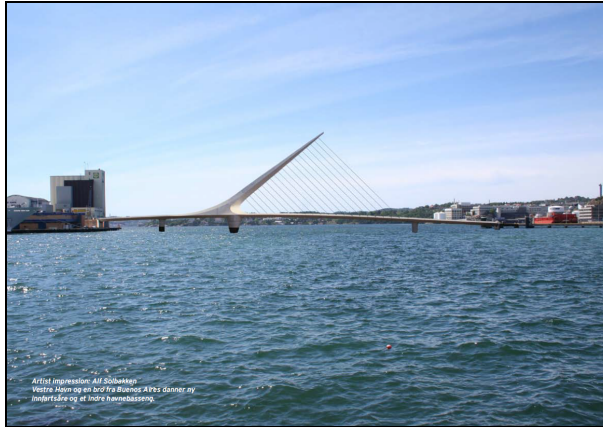
Planforslaget har fått en positiv mottakelse og har skapt engasjement i form av innlegg i avisen, i møter med administrasjonen og som konkrete innspill, som denne 3D-modellen fra Næringsforeningen og fotomontasjer fra Hillcon AS, som er vist på skissene under.



Omtale i Fædrelandsvennen 11.06.11



Innspill fra Kristiansand Næringsforening



Innspill fra Hillcon AS

Innsigelser

Det har kommet innsigelser fra fylkeskommunen og jernbaneverket. Jernbaneverket har gjentatt innsigelsen som de fremmet til kommuneplanen, og har akseptert at den løses i kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn.

Vest-Agder fylkeskommune:

1. Arealutviklingen i Vestre Havn
 - a. Uheldige løsninger for Havnegata. Konsekvensene av nedkjøringsramper, rundkjøring er ikke godt nok utredet.
 - b. Sentrumsformål kan åpne for en rask og uheldig utvikling. Det anbefales en overordnet mulighetsstudie og inviteres til samarbeid om en arkitektkonkurranse for hele havneområdet. Innsigelsen er knyttet til å ha arealberedskap for funksjoner som bør lokaliseres i et landsdelscenter. Havneområdets eksisterende og fremtidige betydning tilsier at det må gjøres grundige forarbeid for å få avklart lokaliseringer og dertil utredning av konsekvenser for å få en tilstrekkelig og helhetlig plan med gode løsninger. Planforslaget er ikke tilfredsstillende på dette punktet.
 - c. Euroterminalen (S/S) og området ved Smiths kai (ST1): Foreslått løsning for S/S (Euroterminalen) og TS1 (Smiths kai) på bakgrunn av mangelfulle løsninger for kollektivtrafikken. (Ønsker å finne løsninger for buss ved dagens rutebilstasjon). Buss må avklares før bytorget kan planlegges. Med bakgrunn av innsigelser og løsninger for euroterminalen vurderes det nå å etablere bussterminalen på dagens areal ved dagens rutebilstasjon. Dette vil komme i konflikt med foreslått bytorg og hovedforbindelsen mellom Havnegata og Vestre Strandgate som i KDPL er lagt i forlengelsen av Skippergata.
2. Parkeringsanlegg under Øvre og Nedre torg: Behov for og alternativ lokalisering bør vurderes. Innsigelsen er knyttet til adkomst som vil komme i konflikt med hinderfri fremføring av buss. Torvet er kjernen i renessansebyen, og er et kulturmiljø av nasjonal betydning. Parkering er i konflikt med verneinteressene (gammel kirkegård, rampe mellom parken og kirken og fjerning av Kagfjellet).
3. Alternativt forslag for kvartal 42: Byggehøydene og volumer vurderes å være i strid med renessansebyens intensjoner.
4. Alternative forslag til høyder der det åpnes opp for 5 etasjer med inntrukket 6. etasje, men en vinkel på 60 grader: Byggehøydene og volumer vurderes å være i strid med renessansebyens intensjoner.

5. Ikke tilfredsstillende ivaretagelse av kulturminner og kulturmiljø i Kvadraturen og Østre Havn.
 - a. Manglende hensynssone kulturmiljø: Kartet må vise bevaring av gateløp, helhetlige miljøer som trehusrekken i kvartal 5, i posebyen vurdere å ta med i kvartalenes indre, Wergelandsparken, Stener-Heyerdalsparken, Gravanekanalene, kvartaler.
 - b. Mangelfullt temakartgrunnlag for å kunne ivareta helhetlige kulturmiljøer: Legge inn kulturminner i Vestre Havn. Kai 6 spesielt viktig.
6. Tankanlegget på Odderøya: Omdisponering av tankanlegget kan ikke skje før nødvendig utredning av konsekvenser og avklaring har skjedd: Konsekvenser for nedleggelse av Havneanlegget er ikke belyst. Kommunen må avklare det fremtidige behovet for tankanlegget samt hvordan tilførsel av drivstoff med mer til sjø- og landbaserte kunder skal løses.
7. Omdisponering av grøntareal ved Tangen videregående skole til barnehageformål
 - a. Felles grønt skal være for boliger og skolen. Skolen har lite utearealer, og trenger derfor dette utearealet.
 - b. Økonomienheten er negativ til forslaget fordi skolen mister muligheten til å utvide skolegården. Koblingen med elever fra videregående og barnehagebarn på felles utearealer er uheldig, trafikk avvikling blir en utfordring fordi levering av barn med bil skjer samtidig som elevene ankommer skolen på moped. Kolliderer med varelevering.
8. Alternative planforslag må konsekvensutredes og utfyllende bestemmelser må kvalitetssikres før planen vedtas.

Jernbaneverket:

9. Behov for areal for hensetting av tog på Kristiansand stasjon og på Langemyr godsterminal.
10. Ny Havnegate kommer i konflikt med jernbaneverkets planlagte utnyttning av området.
11. Muligheten for å gjenoppta ferdselen på havnesporet ned til ferjekaien vurderes. Jernbanesporet til Caledonien og Xstrata må vises med linjesymbol for bane.
12. Jernbaneverkets areal på Kristiansand stasjon må vises som samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur- bane.

Innsigelser som utsettes:

Behandling av alle punktene i innsigelsen til jernbaneverket og punkt 1 i innsigelsen til fylkeskommunen utsettes. Området som strekker seg fra Euroterminalen via E39, ferje- og ny containerhavn og ned til Hans Johnsenbygget har for mange funksjoner på et for lite areal. Både Havnevesenet, Statens Vegvesen og Jernbaneverket utarbeider reguleringsplaner for "sine" arealer. Eneste mulighet for å finne de gode løsningene er at alle samferdselsmyndigheter samordner planleggingen, og at kommunen som planmyndighet leder koordineringen.

Ved behandling av kystverkets innsigelse til kommuneplanen vedtok bystyret at havnestrukturen skal kvalitetssikres. Gjeldende havnestruktur ble vedtatt av bystyret i 2003.

Sentrale oppgaver i kvalitetssikringen er:

- Gjennomgang av tidligere forutsetninger, (kostnader for nyetablering, verdi frigjorte arealer, godsutvikling, arealbehov, samlokalisering med jernbane, betydningen av lokalisering nær Elkem og Xstrata).
- Lokalisering av tankanlegg. Hvilke muligheter finnes for å utvikle KMV-området for å tilfredsstille arealbehov?
- Finnes det muligheter for arealmessig samordning av arealene på KMV-området og tilstøtende arealer på Xstrata?
- Hvordan påvirker ulike forutsetninger om framtidig rutetilbud behov for jernbanespor i tilknytning til Kristiansand jernbanestasjon?

Pågående planprosesser:

Jernbaneverket

Hovedplan for Jernbanestasjonen.

Planarbeid startet 2012.

Kristiansand kommune /By- og samfunnsenheten

Kvalitetssikring Havnestruktur.

Forventes slutført desember 2012.

Kristiansand kommune v/Havnevesenet

Områderegulering for ny containerhavn

Planarbeid startet.

Statens Vegvesen

Regulering Gartnerløkka og Havnegate

Reguleringsplan igangsettes 2012.

Konklusjon: Inntil man har fått vedtatt konseptvalgutredningen, kommet lenger i arbeidet med hovedplan for jernbanestasjonen og kvalitetssikring av havnestrukturen er det vanskelig å løse innsigelsene. Planen deles derfor i to deler. Innsigelsene Vestre Havn behandles når denne delen av planen fremmes for vedtak mot slutten av 2012. Denne løsningen er akseptert av fylkeskommunen og Jernbaneverket.

Områder som unntas for rettsvirkning i kommunedelplanen:

Punkt 2, 3 og 6: Torvene, kvartal 42 og tankanlegget på Odderøya. Det er avklart med fylkeskommunen at innsigelsene som også gjelder reguleringsplaner som har vært på høring, løses i reguleringsplanene. I kommunedelplanen løses dette på følgende måte: Alternativt forslag til kvartal 42 tas ut av planbeskrivelsen. Bestemmelsen om parkering under torvene tas ut og området ved tankanlegget tas ut av plankartet.

Vurdering av øvrige innsigelser

Innsigelsens punkt 4 vedrørende byggehøyder:

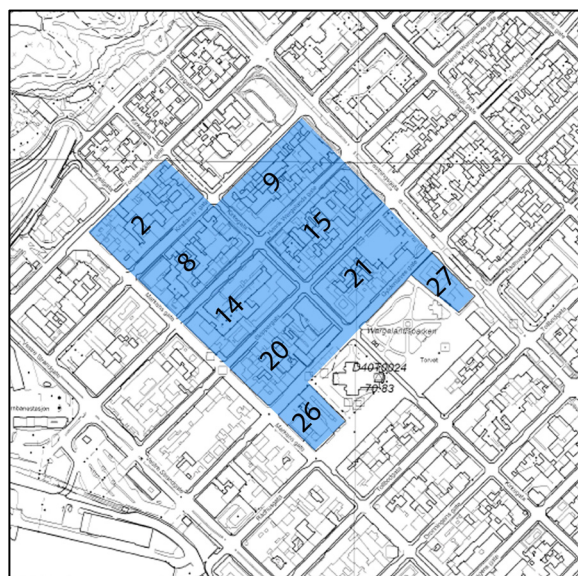
Formannskapet vedtok følgende da planen ble utlagt til offentlig ettersyn:

«Det høres byggehøyde med 5 etasjer med inntrukket 6 etasje – 60 graders vinkel - mot Markens i de såkalte "City-kvartalene" (Kristian IV gate til Rådhusgaten) mot nord/øst til Festningsgaten.

Coteangivelser møne og gesims justeres i henhold til dette, og legges inn i høringsrunden. For å møte behov for økte byggehøyder begrunnet i nye tekniske forskrifter samt plass til ventilasjon, justeres etasjehøyder med inntil 1,1 meter.

Kvartal 2 høres som de andre city-kvartalene»

Dette tilsvarer gesimshøyde på 18,1m og mønehøyde på 23,6m.



I planbeskrivelsen er vedtaket referert feil, men fylkeskonservator har reist innsigelse til 5 etasjer med inntrukket 6 etasje med 60 graders vinkel. Kartet over viser hvilke kvartaler dette gjelder. Begrunnelsen for innsigelsen er at byggehøydene er i strid med renessansebyens intensjoner. Fylkeskommunen har ikke ville utdype begrunnelsen ytterligere.

Renessanseplanen (den opprinnelige byplanen for Kvadraturen) har ingen bestemmelser om høyder. Det finnes andre tilsvarende Kvadraturer med flere etasjer enn det er i Kristiansand. Et karaktertrekk som er helt sentralt for Kvadraturen i Kristiansand er at den har en noenlunde lik høyde i de ulike delområdene. Det er en kvalitet som bør tas vare på. Et annet viktig element i høydediskusjonen er forholdet mellom gatebredde og bygningenes høyde i forhold til lys og solforhold. Økning av gesims har betydning for sol på fortauet. Til slutt kommer en vurdering knyttet til tilpasning til eksisterende bebyggelse med verneverdi. Dette er viktig fordi man ikke ønsker store gavler mot den lavere bebyggelsen.

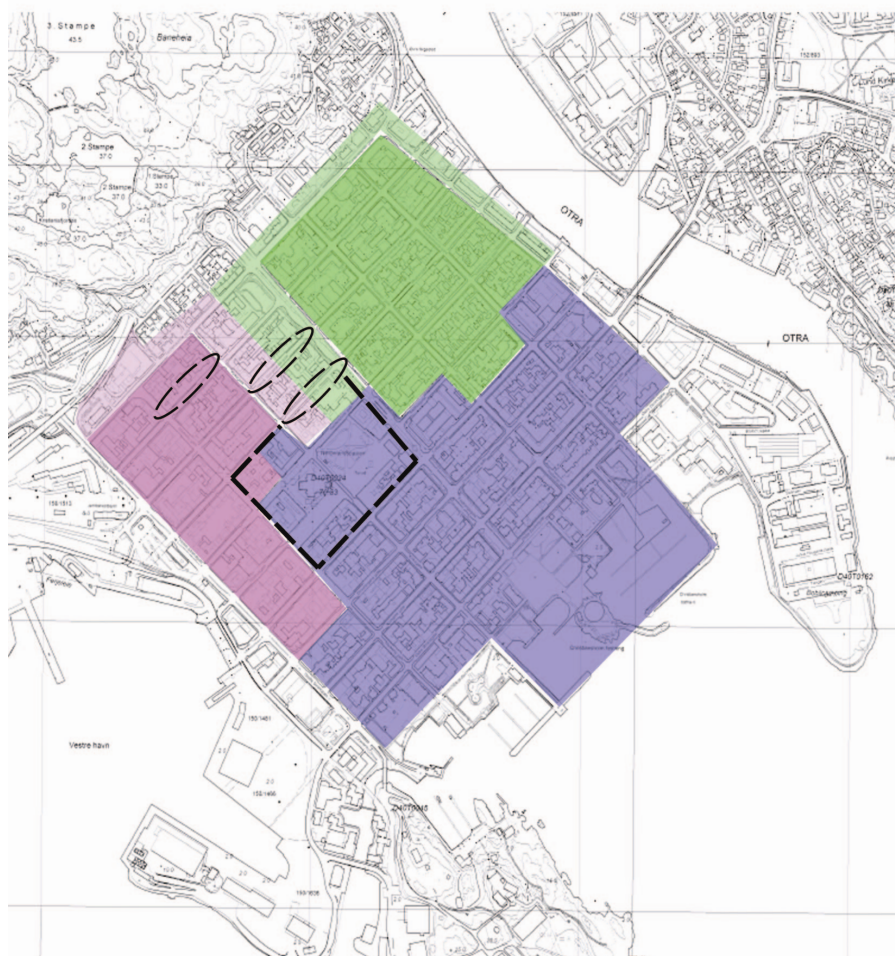
Denne høydediskusjonen har vi hatt i flere reguleringssaker de siste årene. På Markensgate 30 (Sønnikbygget) har man åpnet for å bygge 4 etasjer med tilbaketrunket 5 og 6 etasje med 60 graders vinkel. Med 60 graders vinkel blir de tilbaketrunkne etasjene veldig synlige fra gaten. Nabobygget kan bygges med en ekstra etasje, men til tross for det blir overgangen skjæmmende og bygget fremstår som ruvende.



Begrunnelsen for administrasjonens foreslåtte byggehøyder er basert på en tenking rundt strøkene som tegner seg i Kvadraturen.

Domkirken er det sentrale punkt i byen. Kirken skal være det bygget som rager høyest og skal fremstå som et landemerke i bybildet. Torvene har en like stor verdi som samlingspunkt, og er byens hjerte. Bebyggelsen rundt Domkirken og torvene må derfor sees i denne kontekst først, deretter som en del av city. City er det strøket der vi tillater en økt utnyttelse og byggehøyder for å legge til rette for vekst og utvikling. Fra city vil det være naturlig å ha en nedtrapping mot Posebyen, som har en gjennomgående lav bebyggelse. Figuren på neste side er oppsummering av strøkstenkingen.

KARAKTERISTISKE STRØK I KVADRATUREN



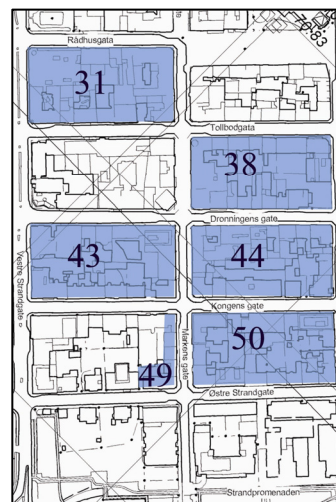
- | | | | |
|---|-----------------------|---|---|
|  | Murbyen |  | Domkirkekatedralen med med nærmeste influensområde |
|  | Handelsstrøk |  | Gate- og bygningsmiljø med verdifull skala og miljøkvaliteter, til dels verneverdig |
|  | Randsone handelsstrøk | | |
|  | Posebyen | | |
|  | Randsone Posebyen | | |

Administrasjonen har foreslått at kvartalene som grenser mot Posebyen (9, 15 og 21) beholdes som i dag i forhold til byggehøyder for å ivareta overgangen mot Posebyen. Formannskapet har tatt med disse kvartalene i city-delen og åpnet opp for 6 etasjer.

Konklusjon: Rådmannen anbefaler at administrasjonens forslag til byggehøyder legges til grunn. Innsigelsen imøtekommes.

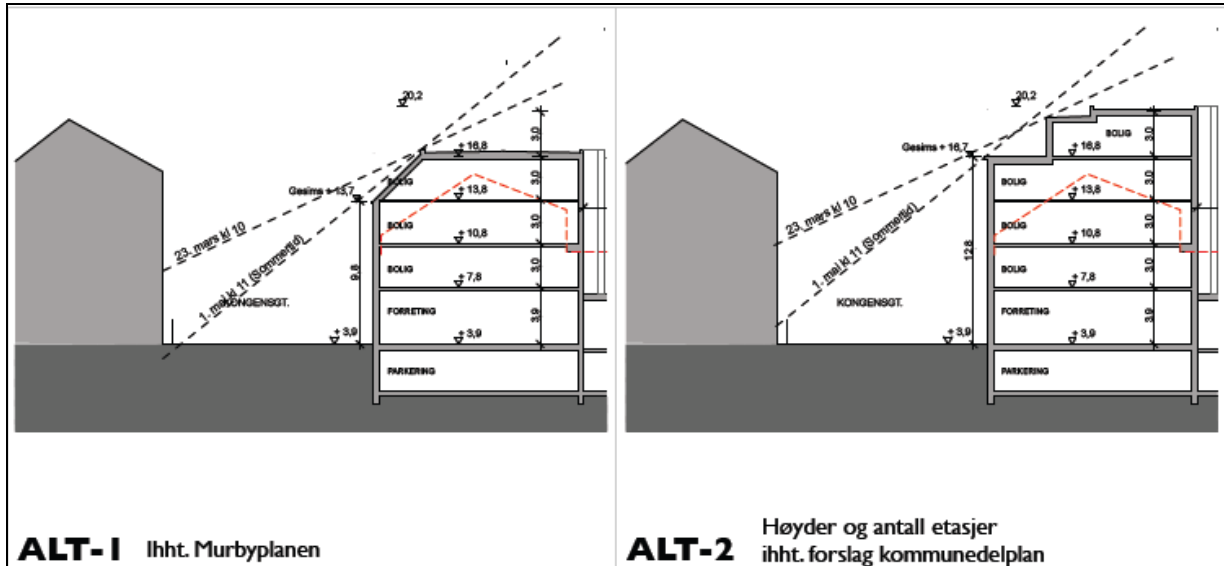
Varsel om innsigelse: Fylkeskommunen har varslet at de forbeholder seg retten til å reise innsigelse i reguleringssaker der kommunedelplanen åpner for større byggehøyder enn reguleringsplan for Murbyen (vist på kartet til høyre). Dette gjelder kvartalene 31, 38, 43, 44, 49 og 50.

Ved utarbeidelse av kommunedelplanen har det skjedd en feil. Planen åpner opp for høyere byggehøyder enn Murbyplanen. Murbyplanen gjelder foran kommunedelplanen, men ved ny regulering inntreer nye bestemmelser. To av byggene som



grenser til Markensgate er regulert i Murbyplanen, men de har ingen verneverdi, og eierne ønsker nå å rive og bygge nytt.

I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for kvartal 49 er det laget illustrasjoner som viser effekten av å bygge høyere. I disse illustrasjonene ser vi tydelig at den økningen kommunedelplanen har åpnet for har en helt klar betydning for sol på fortauet. Videre bryter de høydene som KDPL har åpnet, prinsippet om å holde byggehøydene nede på (sør)vestsiden av Markensgate.



Figur: Kvartal 49, forskjellen mellom kommunedelplanen og Murbyplanen.

Sett i lys av kommunalutvalgets føringer for planarbeidet kan det virke urimelig at kommunen skal kunne øke byggehøydene, mens privatpersoner ikke skal få den samme muligheten i samme kvartalet. Det er tre mulige løsninger:

1. Høydene i Murbyplanen følges av hensyn til sol på fortau i Markensgate og prinsippet om å holde bebyggelsen langs sør-vest siden av Markensgate lavere. Man unngår fremtidige innsigelser.
2. Byggehøydene i planforslaget beholdes. Områderegulering kan fremmes i tråd med kommunedelplanen.
3. Byggehøydene tas ut av kommunedelplanen og man overlater til områdereguleringsplanen å avgjøre høyder.

Konklusjon: Rådmannen anbefaler alternativ 1, dvs at Murbyplanen gjelder foran kommunedelplanen i kvartalene 31, 38, 43, 44, 49 og 50.

Punkt 5 - ivaretagelse av kulturminner

I kommuneplanen er det lagt en hensynssone kulturmiljø på hele Kvadraturen. Fylkeskommunen mener man må videreføre hensynssone kulturmiljø i denne planen. Videre må temakart bevaring vise bevaring av gateløp, helhetlige miljøer som trehusrekken i kvartal 5, vurdere å ta med i kvartalenes indre, Wergelandsparken, Stener-Heyerdalsparken og Gravanekanalene. Videre må kulturminner i Vestre Havn legges inn. Kai 6 er spesielt viktig.

Det er lagt en hensynssone kulturmiljø i plankartet på den opprinnelige Kvadraturen. Til hensynssonen er det laget en retningslinje som ivaretar kulturminner. Temakartet er oppdatert (vedlegg 5). Med dette trodde rådmannen at innsigelsen var imøtekommet. Svært sent i arbeidet med saksinnstillingen kom det tilbakemelding fra fylkeskonservator vedrørende innsigelsen knyttet til kulturmiljø. Fylkeskonservator har avmerket 103 bygg som han mener bør legges inn i temakart bevaring. I og med at dette kom så sent at det ikke har

vært mulig å gjøre en faglig vurdering av byggene. Temakart bevaring bygger på kulturminnevernplanen fra 1990. Rådmannen foreslår at det gjøres en revisjon av kulturminnevernplanen og at byggene vurderes i denne sammenheng. Dette avklares før sluttbehandling i bystyret om dette er en løsning som medfører at innsigelsen kan trekkes.

Retningslinje kulturmiljø

Formålet med hensynssone kulturmiljø er å ivareta renessansebyen og dens kvaliteter, større sammenhengende bygningsmiljøer og historiske elementer.

Følgende elementer er viktige og skal ivaretas ved regulerings- og byggesaker:

- Gateløpenes siktakser skal holdes åpne
- Historiske parker og plasser og bevaringsverdige bygg som vist i temakart bevaring
- De større sammenhengende bygningsmiljøene i Posebyen og Murbyen

Punkt 7 - barnehage på Tangen

Bystyret vedtok at det skal innpasses en barnehage på Tangen. Fylkeskommunen har reist innsigelse til løsningen med felles uteareal for barnehage og skolen. Oppvekstsektoren vurderer at det ikke er behov for barnehagen. Innsigelsen imøtekommes. Det betyr at det ikke blir etablert barnehage på Tangen.

Punkt 8 - konsekvensutredning av alternative planforslag

Innsigelsen er imøtekommet ved at konsekvensutredning er skrevet. Se vedlegg 3.

Oppsummering håndtering av innsigelser:

Myndighet	Innsigelse	Håndtering
Vest-Agder fylkeskommune	1. Arealutviklingen i Vestre Havn	Utsettes
	2. Parkeringsanlegg under torvene	Løses i reguleringsplan
	3. Kvartal 42	Løses i reguleringsplan
	4. Inntrukket 6. etasje	Imøtekommes
	5. Kulturminner – temakart og hensynssone	Imøtekommes
	6. Tankanlegg Odderøya	Løses i reguleringsplan
	7. Barnehage på Tangen	Imøtekommes
	8. Konsekvensutredning alternative planforslag	Imøtekommes
Jernbaneverket	9. Hensettingsspor	Utsettes
	10. Havnegata	Utsettes
	11. Havnespor til ferjekaia, opprettholde dagens havnespor til containerhavna	Utsettes
	12. Arealformål på jernbanestasjonen	Utsettes

Utdrag av andre viktige innspill

Her gis en oppsummering av andre sentrale innspill til planen. I vedlegg 4 er det en komplett oppsummering av innkomne merknader med administrasjonens vurdering.

Utvidelse av skoletomta til Tordenskjoldsgate skole

Planforslaget åpner opp for utvidelse av skoletomta. Dette innebærer innløsning av private boliger. To av eierne protesterer, og ønsker å bli boende. Boligene har en flott beliggenhet med hage mot Baneheia. Tordenskjoldsgate skole har nå 144 elever. Det har vært mye diskusjon rundt Tordenskjoldsgate skole – om den skal være der eller ikke. Desember 2010 vedtok bystyret i skolestruktursaken at Todda skal opprettholdes. Det har vært en stor boligbygging i Kvadraturen de siste ti årene. Transformasjonsområdene i Kvadraturens randsone utgjør arealmessig 2/3 av Kvadraturens arealer. Med en høy boligandel kan vi stå

overfor en dobling av bosatte i Kvadraturen som er på omkring 5800. Til tross for utbyggingen har elevtallet holdt seg lavt og stabilt i Kvadraturen. I andre byer har man sett at flere barnefamilier bosetter seg i sentrum. Det kan også skje i Kristiansand, men har ikke skjedd ennå. Rådmannen mener det er viktig å tenke langsiktig og legge til rette for at skolen kan utvides ved behov. En annen viktig grunn til utvidelsen av skoletomta er at den er på 4 daa. Vanligvis er en skoletomt 25 daa. Det er ikke realistisk å få en skolegård av normal størrelse på grunn av den arealknappheten som er i en by. Med utvidelsen som det her legges til rette for, kan skoletomta sammen med en barnehage på vaskeritomta gi et flott oppvekstsenter for Kvadraturen. Kommunen må være parat til å kjøpe eiendommene raskt dersom grunneierne ønsker det.

Bevaring av trehusbebyggelse i kvartal 2

Fylkeskommunen gir sterkt faglig råd om å opprettholde husrekken i Kristian IV gate i kvartal 2 (mellom Markens gate og Kirkegata). Planen er lagt ut i to alternativer. I hovedalternativet er det åpnet opp for nybygging i vestre del av Kvartalet. Østre delen er vurdert som bevaringsverdig. I alternativt forslag er hele trehusrekken i Kristian IV gate i dette kvartalet bevart. Administrasjonen mener byggene ikke har en høy bevaringsverdig, men de har en verdi for gatemiljøet. Fylkeskommunen mener at ombygde eldre bebyggelse kan tilbakeføres og man kan opprettholde gatas "miljøverdi". De får støtte fra Byselskapet som fremhever at dette er det eneste kvartalet vest for Festningsgata som er intakt.

Grunneierne protesterer på bevaringsalternativet og mener det vil stoppe utviklingen av kvartalet. I administrasjonens vurdering av kvartalet ble det vektlagt at gjeldende kommunedelplan åpner for riving og nybygging, og mente derfor at det ville være vanskelig å trekke byggehjemmelen tilbake etter så lang tid. Sett i lys av at rådmannen ønsker å beholde skalaen og miljøet i kvartalene i 9, 15 og 21, bør kvartalet vurderes på samme måte. Rådmannen anbefaler derfor at trehusrekken bevares.

Etasjehøyder og total byggehøyde

Etasjehøyder brukes ikke lenger som en parameter for å styre byggehøyder, men brukes i vår planbeskrivelse for å synliggjøre hvor mange etasjer man kan etablere innenfor den gitte rammen (maksimal møne- og gesimshøyde). KNAS, Næringsforeningen og gårdeierforeningen ber om at møne- og gesimshøyde økes med 2,7 meter: dvs. at gesimshøyde økes fra 14,6m til 17,3m og mønehøyde økes fra 20,1m til 24,6m.

Begrunnelsen de gir er at det kreves høyere etasjer for å tilfredsstille nye krav til energi i teknisk forskrift (TEK 10). De etasjehøyder som ligger i planforslaget dekker kravene i TEK 10, i tillegg til at det er lagt inn en økning for å gi mer luftige og romslige forretnings- og kontorlokaler. Kravet i Tek 10 er en etasjehøyde på 3,2 (2,7 meter pluss 0,5 m etasjeskille). Etasjehøydene i planforslaget er samme som etasjehøydene i Sandens. I tillegg er den "øverste etasjen" 5,5 m i vårt forslag hvilket betyr at man har 2 meter å justere med dersom man ønsker noe høyere etasjehøyder. I planforslaget er det lagt til rette for en høy forretningsetasje og kontor i resterende etasjer. Næringsforeningen og gårdeierforeningen ber om to forretningsetasjer med høyere takhøyde enn i Sandens. Rådmannen tror ikke det er realistisk å få forretninger i to etasjer i hele city-området, og mener dette prinsippet må veies opp mot kvaliteten på utearealer. Videre vil man se at overgangen mot bevaringsverdig bebyggelse blir en stor utfordring (eks Sønnikbygget). Finregner man optimaliserer byggehøydene som foreslås av grunneierne, vil resultatet kunne bli at man får lagt inn ytterligere en etasje.

Rådmannen foreslår at møne og gesimshøyder anbefales opprettholdt som i planforslaget. Strekker man strikken for langt ender man opp med å ødelegge de kvalitetene som ligger i byen gater og rom, som er byens største fortrinn i forhold til næringsparker. Det handler om å finne den rette balansen mellom vern og utvikling, ivaretagelse av identitet og særpreg i den opprinnelige Kvadraturen, og er kanskje det vanskeligste elementet i diskusjonen om styrking av Kvadraturen.

Krav til uteareal for bolig og parkering

Gårdeierforeningen, KNAS og Næringsforeningen for Kristiansandsregionene har et samlet syn på denne problemstillingen - de mener at kravene er for strenge. Dette syn ble også fremført i kommuneplanen. Det er et ønske om å differensiere kravet til utearealer mer og ha et større skjønn ved fastsettelse, eksemplifisert ved at kravet bortfaller for boliger under 30 m². (aktuell størrelse på studentboliger) og at kravet settes i forhold til stedlige hensyn i den enkelte sak. Videre må det ikke legges restriksjoner på parkeringskjellere i nybygg. Man bør heller reservere deler av anlegget for offentlig parkering for å sikre handelsparkeringen.

Ved endring av parkeringskrav ble næringsens ønske om et mer likeverdig krav i Sørlandsparken og Kvadraturen vektlagt. Det er derfor innført maksimumskrav for parkering, og frikjøpsordningen ble fjernet. Parkeringsbestemmelsene i kommuneplanen er nå slik:

	Sone sentrum	Mellom sone	Ytre sone
Kontor	1 pr 100m ²	1 pr 100m ²	1 pr 100m ²
Forretning	1 pr 100m ²	3-5 100 m ²	3-5 pr 100 m ²

Et parkeringskrav på 1 pr 100 m² betyr at man har en dekning på ca 1 plass pr. 3 ansatte. Reisemiddelfordelingen i Kvadraturen er slik: Ca 30 % går, sykler eller tar buss og ca 70 % kjører egen bil (i denne oppstillingen er også bosatte medregnet). Kvadraturen er det mest tilgjengelige sted for gående/syklende og med buss. Kravet er tilpasset dette, og er likt med andre større byer.

Et par regneksempler:

- Sandens (kvartal 38) har totalt bruksareal på 36 000 m². Halvdelen av dette er kontor og den andre halvdelen forretning. Det bygget 180 parkeringsplasser, hvilket er ½ plass pr 100 m². Det betyr at med dagens bestemmelser kunne parkeringen dobles.
- Kvartal 14 (Mjålandbygget, Dalangården med mer) har ved endt utbygging et totalt bruksareal på ca 41 000 m² bruksareal. Det er planlagt å bygge 330 plasser. I henhold til vedtektene kan det bygges 410 plasser.

Dersom man hadde beholdt frikjøpsordningen og minimumskrav ville sum for frikjøp i kvartal 38 kommet på 3,62 millioner og for kvartal 14 1,66 millioner. Basert på disse eksemplene er det vanskelig å forstå hvorfor kravet som er satt i kommuneplanen er urimelig for Kvadraturen og medføre store begrensninger.

I Kvadraturene med nære randsone, samt bydels- og områdesentrene skal minimum uteoppholdsareal pr. boenhet på egen tomt eller fellesareal, være 25 m². I resten av kommunen er kravet minimum 80 m². Nærmere krav for de enkelte områder fastsettes i reguleringsplan. Kravet vurderes konkret i hver regulering basert på stedlige forhold og prosjektet som planlegges. I enkelte planer i mellomsonen har man akseptert reduserte krav. Krav til utearealer for bolig er det samme som det har vært i Kvadraturen i 12 år. Det har ikke stanset utbyggingen. Det anbefales opprettholdt, fordi det handler om å skape gode bomiljø, også i sentrum.

Gatebruk

Sykkelfelt: Formannskapet la ut et forslag om sykkelfelt i Østre Strandgate (alternative forslag). Byutviklingsstyret har vedtatt utforming av Østre Strandgate for strekningen fra Festningsgata til Elvegata. Denne blir utformet med brede fortau med trær på den ene siden og parkeringsrekke langs en side. Det anbefales at man heller bruker denne standarden ved en eventuell omforming av resten av Østre Strandgate. Rådmannen anbefaler at forslaget tas ut.

Statens Vegvesen har bedt om at sykkelfelt vurderes i flere gater bl.a. for å redusere sykling på fortau. Sykkelfelt er en løsning som fungerer for voksne syklister, men ikke så bra for barn. I sentrum legges det opp til to øst-vest forbindelser (Rådhusgata og Tordenskjoldsgate) og to nord-sør forbindelser (Elvegata og Havnegata) der fotgjengere og syklister separeres. Dette vurderes som tilstrekkelig. I øvrige gater sykler men enten i gata eller på fortau.

Gågater: Formannskapet la ut et forslag om forlengelse av gågata i Skippergata. En forlengelse av gågaten er en krevende løsning trafikalt, og vil tidsmessig være avhengig av utbyggingen av kvartal 14 (adkomst flyttes til Kirkegaten i siste byggetrinn). Endringen må sees i sammenheng med enveisregulering i Gyldenløvesgate, bussgate i Henrik Wergelandsgate, gågate i Kirkegata mellom Wergelandsparken og Domkirken, adkomstene til parkeringshus i Gyldengården og endring av adkomst for kvartal 14 (som i siste fase vil være fra Kirkegaten). Rådmannen mener dette er en vanskelig løsning trafikalt, og anbefaler å ta den ut av planforslaget.

Administrasjonen har foreslått gågate i toppen av Markensgate (ved slottet). Både næringsforeningen og gårdeierforeningen er negative og begrunner det med at trafikken fra parkeringshuset bør kunne ledes ut både i Festningsgata og Vestre Strandgate. Rådmannen imøtekommer protesten.

Jernbanebroa i Gravane: Naboer ønsker at broa skal rives. Den har ingen funksjon lenger. Dette er den broa med lavest seilingshøyde. Å rive den gir noe større seilingshøyde samtidig som det åpner opp for nye muligheter for bruk av arealene på østsiden av broa. Fjernvarme og vannledning ligger der som en midlertidig løsning. Jernbanebroa i Gravane er regulert som jernbanebro i plan for fiskebrygga. Vi kan ikke oppheve denne planen. Det er igangsatt planarbeid for gangadkomst til Kilden, der dette arealet tas med, og bro vil da foreslås regulert bort. Dette medfører derfor ingen endringer i plandokumentene.

Bestemmelser til planen

Både fylkesmannen og fylkeskommunen har påpekt at et er behov for rydding og oppklaring av enkelte bestemmelser. De er nå justert i samråd med kommuneadvokaten slik at de har en mer lik inndeling som kommuneplanens bestemmelser og med rett henvisning til hjemmel. Det er ryddet i forholdet mellom planer – hvilken plan gjelder i det enkelte området, noe som vil gjøre planen mer brukervennlig. Innholdet er det samme. Bestemmelser for områder i Vestre Havn er tatt ut. Justerte bestemmelser, datert 01.03.12 ligger vedlagt (vedlegg 2).

Det er nå lagt inn krav om områderegulering for bevaringskvartalene i Posebyen. Dette er omtalt i planbeskrivelsen, men uteglemt i bestemmelsene. I tillegg er det lagt inn krav om at det lages planprogram for detaljreguleringer, det stilles krav om felles plan for flere eiendommer (kvartaler). Dette gjøres for å åpne opp for muligheten for å dele planer dersom det blir for vanskelig å få til et samlet planarbeid.

Endringer i dokumentene

Plankart og bestemmelser er justert etter høringen. Planbeskrivelse er det vanskelig å dele i to fordi føringer, beskrivelser og illustrasjoner viser sammenhengen mellom de to delene. Vi har derfor valgt å rette feil og mangler i planbeskrivelsen etter bystyrets vedtak, og deretter finne en hensiktsmessig løsning for hvordan sy de to delene sammen når Vestre Havn er klar for sluttvedtak. Her gis en oppsummering av de endringer som gjøres i plankart og beskrivelsen.

Endringer i plankart A:

- For Kongensgate 15, St. Josephs sykehjem, er alternativt planforslag lagt inn (sentrumsformål)
- Arealene i Vestre Havn er tatt ut
- Hensynssone kulturmiljø er lagt inn på de opprinnelige 54 kvartalene i Kvadraturen

- Barnehage på Tangen er endret til sentrumsformål
- Illustrasjonen krav om publikumsrettet virksomhet tas ut av plankart og legges som eget temakart. Hjemmelen er sikret i bestemmelsenes §5.3.

Endringer i plankart B:

- Vestre Havn er tatt ut.
- Det er lagt inn hensynssone krav om samlet plan for bevaringskvartalene i Posebyen

Forslag til endringer av tekst i dokumentet

Justeringer som følge av at merknader imøtekommes:

- Gågate i Tordenskjoldsgate (uttalelse nr 42 og 18) og Skippergata tas ut.
- Sykkelfelt i Østre Strandgate tas ut.
- MC parkering i Gyldenløvesgate tas ut (uttalelse nr 33).
- Sykkelkart justeres slik at det tydeligere fremgår hvor vi har separert fotgjengere og syklister og hvor det er sykkelfelt. Illustrasjon side 40 rettes tilsvarende. Tabell side 36 viser nedgang i sykkeltrafikk. Det er ikke tilfelle, det har vært en økning. Tabellen justeres. (uttalelse nr 57 og 56). For å få til en bedre løsning nord/syd bør det sees på løsninger i Vestre Strandgate ved utarbeidelse av plan (side 43 – trygg by).
- Parkeringstall dagens situasjon ved jernbanen er feil. (uttalelse nr 58)
- Konsekvensutredning for alternative forslag
- Temakart havnivåstigning (uttalelse nr 52)

Feil og justeringer som administrasjonen selv foreslår

Her gis en kort redegjørelse for feil som er oppdaget og tekst vi ønsker å justere. Tekstene og illustrasjonene er samlet i vedlegg 5:

- Teksten om skole (side 29): Det foreligger nye prognoser for barneskoletrinnet. Teksten er justert og presisert mer i forhold til skolestruktur.
- Teksten om trær i gater og lekeplasser inneholder feil, og kunne misforstås. Forslag til endringer er vist i vedlegget. Kartene på side 68 og 69 tas ut.
- Endring av retningslinje kunst: Behandling er justert slik at saker som omhandler kunstverk som er en del av utformingen av større plass/byrom I saker der kunstverket(gaven) er en (integret) del av utforming av større plass/byrom, har byutviklingstyret endelig avgjørelsesmyndighet.
- Endring av temakart tilrettelegging for gående og syklende.

Konklusjon:

Rådmannen vurderer forslag til kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn som et godt gjennomarbeidet og sentralt styringsdokument for videre utvikling av Kvadraturen , og anbefaler at første del vedtas med de endringer som fremgår av saken.