

REFERAT |KRS| Bystyret (2007-2011) d. 28-09-2011

Møtedato Onsdag d. 28. september 2011 kl. 17:00

Møtested Bystyresalen

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|----|
| Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, vedr. "Kildens rekkefølgekrav om opparbeidelse av fri | 3 |
| Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, vedr. "Økonomisk oppgjør for eindom i Nodeviga"..... | 5 |
| 1/ 586 M.Fl. Myra. Detaljregulering. Sluttbehandling..... | 7 |
| E39 - Fidjemoen - Fidjetoppen - kollektivfelt..... | 13 |
| Jenteheia ved Alsvika, Flekkerøy. Detaljregulering. Sluttbehandling..... | 19 |
| Endring av reglementer..... | 28 |
| Parkering i Kvadraturen - økt kundetilpasning..... | 32 |
| Kristiansand Parkeringsselskap KF 2. kvartalsrapport - drift og investering..... | 36 |
| Kommunalt kjøp av Kilden parkeringsanlegg..... | 58 |
| Verdiutvikling av Silokaia, gjennomføringsmodell..... | 66 |
| Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Utvidet bruk av Lindebøskauen skole på Flekke | 72 |

Sak 126/11: Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, vedr. "Kildens rekkefølgekrav om opparbeidelse av friområdet på Odderøya"

Saksgang
Bystyret

Møtedato
28.09.2011

Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, vedr. "Kildens rekkefølgekrav om opparbeidelse av friområdet på Odderøya"

Ordfører

Den gang da Fiskehavna ble regulert var det krav om antall parkeringsplasser for bebygd areal. Dette ble blandt annet oppfylt med utnyttelse av de arealer som nå kommunen krever som rekkefølge krav, at Kilden skal opparbeide til grøntareal. Arealet leies i dag ut til parkeringsarealer. Eiendommen eies såvidt jeg husker av havnevesnet. Jeg anmoder Ordføreren om å avklare om A/S Sjølyst er tilbudt nye parkeringsplasser, og er havnevesnet kompensert for eiendommen ?

Odd Salvesen
Pensjonist Partiet

Sak 127/11: Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, vedr. "Økonomisk oppgjør for eindom i Nodeviga"

Saksgang
Bystyret

Møtedato
28.09.2011

Interpellasjon fra repr. Odd A. Salvesen, PP, vedr. "Økonomisk oppgjør for eiendom i Nodeviga"

Ordfører.

Pensjonistpartiet anmoder Ordføreren om at det kommer en sak til bystyret vedrørende økonomisk oppgjør for eiendommen Nodeviga som eies av Kristiansand havn. og i dag forvaltes av kommunen?

Odd Salvesen.
Pensjonistpartiet

Sak 128/11: 1/ 586 M.Fl. Myra. Detaljregulering. Sluttbehandling

Vedlegg

Saksprotokoll

Reguleringsplankart

Reguleringsbestemmelser 22.08.11

Planbeskrivelse



Dato: 23.08.2011
Saksnr.: 200900033-28
Arkivkode O: PLAN:
Saksbehandler: Ragnhild Haslestad

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
08.09.2011
28.09.2011

1/ 586 m.fl. Myra. Detaljregulering. Sluttbehandling

Sammendrag

Reguleringsplanen bygger på en godkjent reguleringsplan fra 2006. Planområdet omfatter eksisterende eneboliger. Det er allerede hjemmel til å bygge 22 enheter i området i form av eneboliger, kjedehus og leiligheter. Forslaget som nå fremmes gir muligheter for ytterligere 6 nye boenheter, bl.a. på 1/457 som nå skal rives. Ny plan gir også mulighet for å få fjernet høyspentlinjen gjennom området, og høyden på planlagt bebyggelse er justert. I samarbeid med forslagstiller er det sørget for en ryddig plan i et område som er godt egnet for fortetting på Flekkerøya.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar detaljregulering for 1/ 586 m.fl. Myra sist datert 12.05.11 med bestemmelser sist datert 22.08.11.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å fremlegge en utbyggingsavtale.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

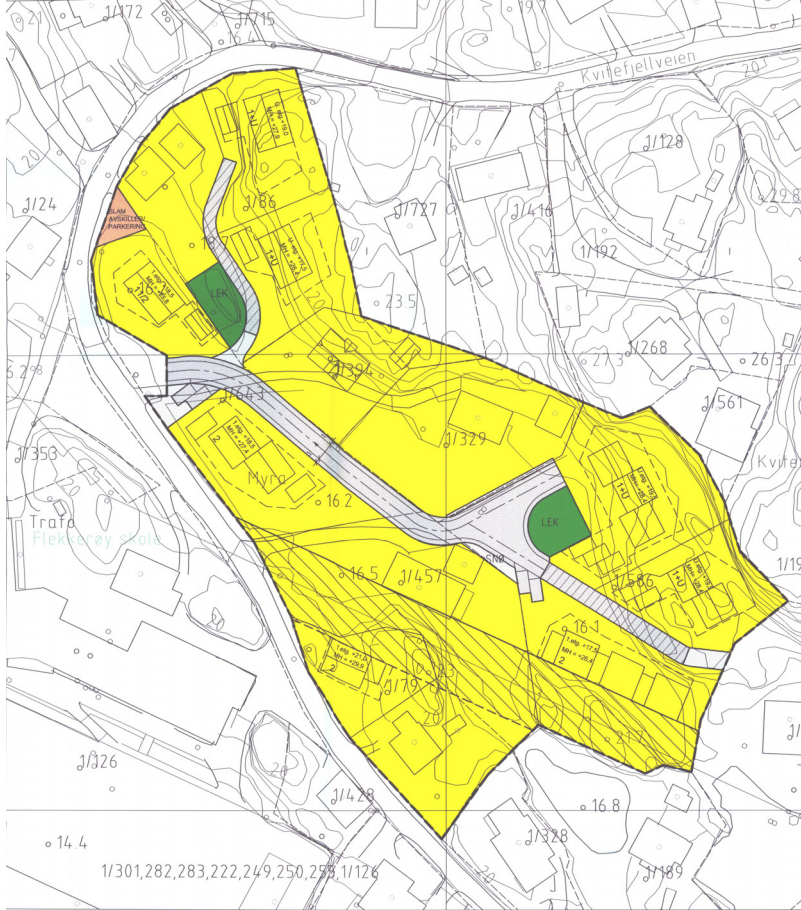
Trykte vedlegg

1. Plankart, sist datert 12.05.11
2. Bestemmelser, sist datert 22.08.11
3. Planbeskrivelse, sist datert 18.05.11

BAKGRUNN FOR SAKEN

Tidligere saksgang

Bystyret vedtok 25.01.06 reguleringsplan for Myra gnr. 1 bnr. 24,79,86,329,394,457 og 586. I etterkant ønsket forslagstiller en endring av planen for å kunne legge ned høyspentledning, samt regulere ekstra boenheter på disponibelt areal. Plan- og bygningsetaten mente at disse endringene ville kreve en ny reguleringsplan, og har behandlet planen ved delegert myndighet.



Reguleringsplan vedtatt 25.01.06

Planens innhold

Flekkerøy Bygg AS fremmer planforslaget på vegne av Øygruppen AS.

Hovedhensikten med endringene fra tidligere vedtatte plan, er å inkludere eiendom 1/457

med en bruk som samsvarer med omkringliggende eiendommer. I tillegg har eier av eiendom 1/329 ønsket reguleringsmessig avklaring av egen tomt.

Planforslaget legger opp til ytterligere 6 boenheter fordelt med fire enheter på eiendom 1/457 og 2 nye enheter på eiendom 1/329.

Ved å inkludere eiendom 1/457 i planen, er det utbyggers ønske å legge dagens høyspenttrasè ned i bakken.



Oversiktskart

Dagens situasjon

Området er beliggende på Myra/Kvitefjellet, like øst for Flekkerøy Barneskole. Samlet areal er ca. 12 daa. Området består av flere eksisterende boliger hvorav en tomannsbolig med tilhørende garasje på eiendom 1/457 forutsettes revet. Eksisterende bolig på eiendom 1/86 forutsettes flyttet til innenfor byggegrensen når denne rives/totalrenoveres i fremtiden. Området er, som plannavnet tilsier, i stor grad myr som brytes opp av flere partier med grunnfjell som søkes bevart i planen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er vedlagt en sjekklister for risiko og sårbarhet.

Her nevnes det mulig behov for sikring av skjæringer mot Kvitefjell. Dette er ikke sikret i bestemmelsene, men bør inngå som et rekkefølgekrav.

Fare for utglidning er vurdert tidligere, og planen er at Myra skal masseutskiftes og/eller pæles. Dette er ikke sikret i bestemmelsene.

Høyspentlinjen skal legges i jordkabel før bygging, og dette er sikret i bestemmelsene.

Barn og unges interesser

Det er satt av to lekeplasser i området.

Ytterligere må det tilføyes at barneskolen like ved har store, gode og mye benyttede lekearealer.

Skole- og barnehagesituasjon

Det vil bli en økning i antall elever på barnetrinnet på Flekkerøy, men dette gjelder en begrenset periode. Det kan derfor forsvares å fremme reguleringsplaner med bakgrunn i skolekapasitet slik det ser ut nå.

INNSPILL TIL PLANARBEIDET

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 24.06.11 – 19.08.11. Det kom inn 4 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan- og bygningsetatens vurdering

Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvern avdelingen

- Gir råd om at bestemmelsene inkluderer sikringstiltak i forbindelse med rasfare.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Det er innarbeidet i bestemmelsene.

NVE

- Kommunen har ansvar for å vurdere skredfare. Bestemmelsene må inneholde krav om sikringstiltak.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Innarbeidet i bestemmelsene.

Statens Vegvesen

Ingen merknader

RFF

Ingen innvendinger

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget har vært presentert for samarbeidsgruppa, og en rekke tekniske justeringer er foretatt i etterkant av dette.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS SAMLEDE VURDERING

Dette er en forbedret plan i forhold til reguleringsplanen som er godkjent for området. Det er en fordel at høyspentlinjen legges ned, og høyde på bygninger er justert. Det er tatt med rekkefølgekrav i forhold til kapasitet på Vågsbygdveien. Planen som nå fremlegges er også oppdatert i forhold til plan- og bygningsloven.

Ragnhild Haslestad

23.08.11

Sak 129/11: E39 - Fidjemoen - Fidjetoppen - kollektivfelt

Vedlegg

Saksprotokoll

Planbeskrivelse

Plankart

reguleringsbestemmelser

Oversiktskart



Dato: 19.08 2011
Saksnr.: 201006749-22
Arkivkode O: PLAN: 1269
Saksbehandler: Jacob Berg Nilsen

Saksgang
Byutviklingsstyret
Bystyret

Møtedato
08.09.2011
28.09.2011

Detaljregulering for E39 - Fidjemoen - Fidjetoppen - kollektivfelt

Sammendrag:

Statens vegvesen fremmer plan for strekningen Fidjemoen – Fidjetoppen for å etablere kollektivfelt i tråd med ATP s handlingsprogram. Planforslaget inneholder først og fremst vegformål (kjørevei og kollektivfelt).

Det ligger inne etablering av midtdeler fra lyskryss og østover. Det er også regulert inn ny gang-/og sykkelbro over E 39, til erstatning for den midlertidige broa på samme sted.

En viktig hensikt med planarbeidet er å få hjemmel for nødvendig grunnerhverv.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 06.05 – 19.06. Det kom inn 2 merknader. Cowi pva. Bico ønsker detaljregulering av området ved kryss Breimyrveien.

Det er etter vegvesenets syn uaktuelt å detaljregulere det fremtidige toplanskryss nå. Dette må skje etter at konseptvalgutredingen for Kristiansandsregionen er vedtatt, slik at overordnede forutsetninger er klare.

Forslag til vedtak:

Bystyret vedtar detaljregulering for E 39 Fidjemoen - Fidjetoppen sist datert 06.01 2011, med bestemmelser av samme dato.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygnings sjef

Trykte vedlegg

1. Oversiktskart over planområdet
2. Plankart, sist datert 06.01 2011
3. Bestemmelser
4. Planbeskrivelse

Bakgrunn for saken :

Statens vegvesen fremmer plan for strekningen Fidjemoen – Fidjetoppen for å etablere kollektivfelt. Dette i tråd med ATP s handlingsprogram og visjonsdokumentet Bussmetrovisjon blir virkelighet.

Planens innhold

Planforslaget inneholder først og fremst vegformål (kjørevei og kollektivfelt). Mindre arealer er regulert til naturområde, naturformål, samt grøntstruktur.

Det ligger inne etablering av midtdeler fra lyskryss og østover. Det er regulert inn ny gang-/og sykkelbro over E 39 til erstatning for den midlertidige broa på samme sted som i dag.

En viktig hensikt med planarbeidet er å få hjemmel for nødvendig grunnerhverv.

Dagens situasjon

Området er i stor grad preget av vei, trafikk, infrastruktur knyttet til vegen i form av kryss, støyskjermer og gangbro.

VURDERING AV PLANFORSLAGET

Planstatus

Rikspolitiske retningslinjer med betydning for reguleringsplanen

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging

Kommuneplan

I gjeldende kommuneplan er planområdet nord for E 39 avsatt eks. bebygde områder. Området syd for E 39 er vist som område med spesielle naturvern og friluftsinnteresser. I forslag til ny kommuneplan er bensinstasjonene markert som nåværende næring. Området nord for E 39 er lagt ut som bebyggelse og anlegg , mens området syd for veien er lagt som LNF- område.

Kommunedelplan

I kommunedelplan for E 39 er planområdet avsatt til firefeltsvei i dagens trace og med utvidelse på sørsiden av veien.

Reguleringsstatus

Innenfor området finnes 3 gjeldende reguleringsplaner. E 18 / Fidjane – Vegserviceanlegg nordside dat. 10.04 91 – E 18 /Vegserviceanlegg dat. 25.05 88 og E 18 / Fidjane vedtatt 18.06 87.

Konsekvensutredning/ Planprogram

Planen , slik den er utformet, utløser ikke krav om konsekvensutredning.

Grønnstruktur

Biologisk mangfold - I naturformål ligger oppvekstområde for småsalamnder.

Naturvern – Eks. bekk/ grøft med variabel vannstand er lagt inn som naturvernområde i sjø og vassdrag. I tilknytning til bekken er lagt inn et vegetasjonsbelte.

Miljøvern

Støy – På grunnlag av gjennomførte støyberegninger er støyutsette områder definert. Ingen av bygningene som ligger i gul støysone, får økning i ekvivalent støynivå som følge av utvidelse med kollektivfelt.

Transport og infrastruktur

Realisering av planen vil gi økt fremkommelighet for bussen. For biltrafikken vil forholdene ikke bedres, det vil fortsatt være rushtidskø på E 39. Midtdeler har god effekt mot møteulykker og forventes å bedre trafiksikkerheten på strekningen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er ingen kritiske forhold i vedlagt analyse.

Barn og unges interesser

Gjennomføring av planen vil ikke endre forholdene for barn og unge.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planene har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

INNSPILL TIL PLANARBEIDET

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 06.05 – 19.06. Det kom inn 2 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan- og bygningsetatens vurdering

Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 14.06 2011

- Har ingen kommentar utover at hensynet til småsalamander er ivarettatt.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Ingen

Cowi pva. ANS Fidjemoen 6 (BICO) , brev datert 14.06 11

- Viser til tidligere innspill og gjentar ønsket om at planen skal tilrettelegge for BICOs drift, spesielt forholdet rundt avkjørsel. Bedriften ønsker at planforslaget skal detaljeres innenfor område avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur , og at inngrep på eiendommen må unngås. Det vises også til møte med representanter for vegvesenet og synspunkter framkommet der om avkjørsel med bom.

COWi mener det er uheldig at planen strekker seg 10- 20 meter inn på Fidjemoen 6 og påstår t planområdet er større enn det som ble varslet ved oppstart.

De ber om at planen trekkes vekk fra atkomsten til Fidjemoen 6 og at planen detaljeres. Subsidiert må det tas inn en bestemmelse om at det åpnes for en avkjørsel for Fidjemoen 6, der man forutsetter at konkret løsning utarbeides i direkte dialog mellom vegvesenet og Bico

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Vegvesenet har kommentert uttalelsen og anfører følgende:

Vegvesenets uttalelse om atkomstssituasjonen i fremtidig situasjon (når kommunedelplan

for E 39 realiseres) kan løses, for eks. ved hjelp av låsbar bom, står ved lag. Det er imidlertid etter vegvesenets syn uaktuelt å detaljregulere det fremtidige toplankryss nå. Dette må skje etter at konseptvalgutredningen for Kristiansands-regionen er vedtatt, slik at overordnede forutsetninger er klare.

Reguleringsforslaget har samme avgrensning mot Fidjemoen 6 som gjeldende reguleringsplan for toplanskryss. Plangrensen er identisk med avgrensning i oppstartsvarsel i denne delen av planområdet.

Plan-og bygningsetaten tar utfra dette ikke til følge merknad fra Cowi.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget er tidligere diskutert i samarbeidsgruppa for bydel vest. Det er ikke foretatt endringer i plan etter utleggelse til offentlig ettersyn.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS SAMLEDE VURDERING

Det er flere planer under arbeid/ behandling på strekningen Kartheia- Grauthelleren/ Mjåvann.. Målet er å få etablert et samlet kollektivfelt på strekningen i tråd med ATPs handlingsprogram.

Bygging av kollektivfelt er det primære i planen for Fidjemoen – Fidjetoppen. Linjeføring av gang-/sykkelsti justeres i nødvendig grad.

Det er fremføring av kollektivfelt som det foreligger bevilgninger til. Plan for strekningen Fidjemoen- Fidjetoppen legger imidlertid også opp til bygging av ny gangbro og midtdeler.

Det er etter vegvesenets syn uaktuelt å detaljregulere fremtidig toplanskryss ved Breimyrveien, slik bedriften Bico ønsker.

Plan-og bygningsetaten anbefaler at plan godkjennes slik den er fremmet.

Saksbehandler:

J.Berg Nilsen
18.08 2011

Sak 130/11: Jenteheia ved Alsvika, Flekkerøy. Detaljregulering. Sluttbehandling.

Vedlegg

Saksprotokoll

2848 Planbeskrivelse Jenteheia ved Alsvika, juni 2011

Plan Jenteheia Bestemmelser 24-08-2011 - justert

Bestemmelser Jenteheia - Alsvika - rev 08-09-2010

Plannotat 25.08.2010

Detaljreguleringsplan_Jenteheia-22-08-2011

Saksprotokoll - off ettersyn

Saksprotokoll - prinsipp - 28-01-2010

U010

LAY_Illustrasjon

Utomhusplan

Jenteheia kommentar på mottatte merknader etter off ettersyn

ROS

Situasjonskart 1-2000

Oversiktskart 1-10 000



Dato: 23.08.2011
Saksnr.: 200706550-31
Arkivkode O: PLAN:
Saksbehandler: Anne Sæther Lislevand

Saksgang
Byutviklingsstyret

Møtedato
08.09.2011

Jenteheia ved Alsvika, Flekkerøy. Detaljregulering.

Sammendrag

Vianova fremmer på vegne av grunneiere reguleringsplan for Jenteheia ved Alsvika på Flekkerøya. Formålet med planen er å legge til rette for nye boliger. Planen het tidligere Alsvika, men har underveis i prosessen skiftet navn.

Planforslaget er en mindre boligplan for 5 nye eneboliger med mulighet for sekundærbolig. En eksisterende bolig gis mulighet for en ekstra boenhet. De resterende eksisterende boligene gis noen føringer på grad av utnytting, men skal ikke utvikles videre. Foruten boliger inneholder planforslaget privat adkomstvei, lekeplass og naturområde.

Forslaget er endret på følgende punkt siden offentlig ettersyn:

- Adkomstveien er blitt privat
- Byggegrense mot vei er økt
- Avkjørsel fra Vesterøya er forenklet og flyttet østover
- Det er lagt inn en grøntkorridor mellom ABFS_3 og ABFS_4.
- Bestemmelsene er presisert noe mer.

Tiltaket vil medføre terrenginngrep ned mot Flekkerøyveien og det området som av noen betegnes som "porten" til Flekkerøya. Terrenget gjør også at en tilfredstillende adkomst til de nye boligene har vært utfordrende å få på plass.

Tidlig i prosessen ble det vurdert om når en først legger til rette for såpass store terrenginngrep at det burde medføre et prosjekt med høyere utnyttelse ned mot Flekkerøyveien. Konklusjonen ble imidlertid slik at kvalitetene i forhold til sol og støy i den nordvendte skråningen er en utfordring og at det beste er å legge til rette for småhus på toppen. Med et begrenset areal og skrånende terreng vil en slik utbygging nødvendigvis gi endel terrenginngrep.

Andre tema har også vært viktige tema i prosessen, som f.eks. krav til lekearealer, bokvaliteter og adkomster. Ikke alle innspill fra samarbeidsgruppa er imøtekommet i planforslaget, dette gjelder særlig lekeareal.

Teknisk direktør mener at planen innebærer for store terrenginngrep ut mot Flekkerøyveien. Det vises til plan- og bygningsetatens vurderinger og forslag til justeringer, og det foreslås på

bakgrunn av disse at planen må bearbeides i forhold til høyder på forstøtningsmur. Det er i tillegg formelle feil i bestemmelsene som må rettes opp i.

Forslag til vedtak:

1. Byutviklingsstyret finner ikke å kunne godkjenne detaljregulering for Jenteheia ved Alsvika sist datert 22.08.2011, med bestemmelser sist datert 24.08.2011. Planen må vise en bedre løsning for tomt ABB_1 og adkomstvei når det gjelder terrengtilpasning. Det vises til plan- og bygningsetatens vurderinger i saksfremlegget. I tillegg må bestemmelsene justeres i forhold til formelle feil.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

Trykte vedlegg

1. Oversiktskart over planområdet 1: 10 000
2. Situasjonsskart 1 : 2000
3. Plankart, sist datert 22.08.2011
4. Bestemmelser, sist datert 24.06.2011
5. Planbeskrivelse, sist datert juni 2011
 - Plannotat 25.08.2010
 - ROS-analyse
 - Kommentarer på mottatte merknader
 - Forslag til utomhusplan, hovedstruktur
 - Snitt
6. Saksprotokoll fra tidligere politiske vedtak i saken
 - Prinsippavgjørelse; 28.01.2010 – saksnr: 16/10
 - Offentlig ettersyn; 30.09.2010 – saksnr: 250/10

Uttrykte vedlegg:

- Rapport om trafikkstøy m/støykart
- Tverrprofiler og veitegninger

BAKGRUNN FOR SAKEN

Vianova fremmer på vegne av grunneiere reguleringsplan for Jenteheia ved Alsvika på Flekkerøya. Formålet med planen er å legge til rette for nye boliger. Planen het tidligere Alsvika, men har underveis i prosessen skiftet navn.

Tidligere saksgang

Oppstartsmøte ble avholdt 05.09.2007 og det ble meldt oppstart 15.10.2007. Plan- og bygningsetaten mente at saken burde stilles i bero i påvente av revisjonen av Flekkerøyplanen jfr. vedtak i formannskapet 02.11.2006. Plan- og bygningsetaten mente også at et større planområde burde vurderes hvis det skulle fremmes reguleringsplan i dette området. Dialogen med utbygger endte opp med at saken ble fremmet for byutviklingsstyret til prinsippagjørelse 28.01.2010. Byutviklingsstyret gjorde følgende vedtak:

”Byutviklingsstyret er positiv til at det jobbes videre med reguleringsplan for Alsvika, Flekkerøy, slik det fremkommer i saken.”

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 08.10.2010 - 19.11.2010. Det kom inn 6 merknader. Veivesenet anbefalte fylkeskommunen å reise innsigelse, noe de gjorde i brev datert 17.12.2010. Innsigelsen ble imøtekommet og ny løsning sendt på en begrenset høring til fylkeskommunen og vegvesenet. Vegvesenet anbefalte at innsigelsen ble trukket, noe fylkeskommunen gjorde administrativt i brev datert 06.06.2011. Brevet vil bli forelagt for hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø i møte den 24.08.2011.

Sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan- og bygningsetatens vurdering senere i saksfremlegget.

Planens innhold

Planforslaget er en mindre boligplan for 5 nye eneboliger med mulighet for sekundærbolig. En eksisterende bolig gis mulighet for en ekstra boenhet. De resterende eksisterende boligene gis noen føringer på grad av utnyttning, men skal ikke utvikles videre. Foruten boliger inneholder planforslaget privat adkomstvei, lekeplass og friluftsområde.

Forslaget er endret på følgende punkt siden offentlig ettersyn:

- Adkomstveien er blitt privat
- Byggegrense mot vei er økt
- Avkjørsel fra Vesterøya er forenklet og flyttet østover
- Det er lagt inn en grøntkorridor mellom ABFS_3 og ABFS_4.
- Bestemmelsene er presisert noe mer.

Dagens situasjon

Planområdet er lokalisert mellom fylkesveien Flekkerøyveien og fylkesveien Vesterøya. Eksisterende boliger ligger oppe på en terrengrygg som skråner i nord ned mot Flekkerøyveien. Vesterøya er regulert, og gang- og sykkelvei er i ferd med å bli bygget langs hele planområdet. Det er flere adkomster til boliger langs Vesterøya innenfor planområdet. I vest skråner terrenget ned mot sjøen. Strandsonen er delvis bygd ut, mest med brygger.

VURDERING AV PLANFORSLAGET

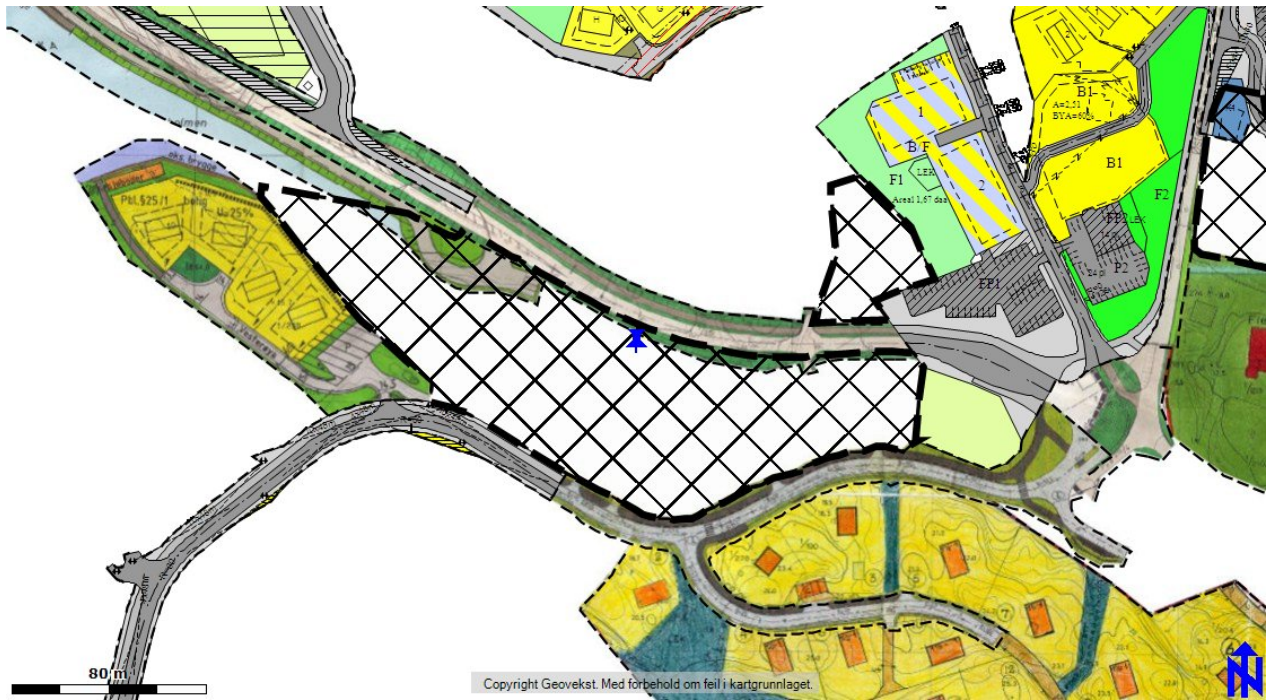
Planstatus

Kommuneplan

I gjeldende kommuneplan er planområdet avsatt til byggeområde. Strandsonen var omfattet av revisjonen av Flekkerøyplanen, men sonen er ikke med i planforslaget.

Reguleringsstatus

Planområdet er i det alt vesentligste uregulert, men omgitt av vedtatte reguleringsplaner.



Tematisk vurdering

Grønnstruktur

Friluftstinteresser – Det er kort vei til større turområder syd på Flekkerøya.

Strandsone – Deler av planområdet ligger i 100-metersbeltet. Selve strandsonen er ikke med i planforslaget. Det er en nivåforskjell mellom strandsonen og det nye byggeområdet.

Byggeområdet er også nå et eksisterende boligområde, og plan- og bygningsetaten vurderer det slik at utbyggingen ikke vil øke privatiseringen av strandsonen i området.

Turdrag – Etter veivesenets ønske er en eksisterende sti mellom ABFS_3 og 4 opprettholdt i planforslaget. Dette for å kanalisere evt. gangtrafikk til et sted. Hvis det ikke er mulighet for en snarvei her er vegvesenet redd for at omveien blir såpass lang at barn- og unge vil finne andre snarveier ned skråningen mot Flekkerøyveien.

Miljøvern

Støy – Det er utarbeidet en støyrapport for den planlagte utbyggingen. Store deler av det planlagte byggeområdet ligger i gul sone, og det vil være nødvendig med støyskjerming.

Estetikk

Bestemmelsene gir føringer for takform og enhetlig utforming.

Universell utforming

Det er krav om at lekeplassen skal utformes etter prinsippene om universell utforming.

Tilgjengelighet for alle er beskrevet som mulig for de nye boligene i planbeskrivelsen, men det er ikke krav om dette i bestemmelsene.

Transport og infrastruktur

Ulike løsninger for adkomstvei inn i området er vurdert. I første planforslag var veien lagt inn fra østlig side. Til offentlig ettersyn ble den lagt vest for selve planområdet på kommunal eiendom. Løsningen er nå forenklet med en adkomst via eksisterende adkomst til Vesterøya 16.

Det har vært vanskelig å konkludere med om veien skal være kommunal eller privat. Grunneierne ønsker at den skal være i privat eie, med privat vedlikehold. I utgangspunktet tilsier både veiens lengde og antall boenheter at den skal opparbeides til kommunal standard. Ingeniørvesenet har akseptert at dette blir en privat vei med privat vedlikehold. Det legges uansett til rette for snuhammer for å få nok manøvreringsareal.

Det skrånende terrenget ned mot Flekkerøyveien byr på utfordringer for utformingen av veien. For å unngå for store fyllingsutslag vil veien bygges opp av en mur. Tiltaket er

nærmere beskrevet i vedlagte plannotat. For å kunne utføre arbeid med opparbeidelse av veien og støttemuren er det avsatt areal som midlertidig anleggsområde i naturområdet.

Planen bidrar til å sanere en adkomst inn til ABB_5. Ellers blir eksisterende adkomster opprettholdt. Bortsett fra ABB_6, som vil dele adkomst med eksisterende i ABFS_2, vil alle de nye boligene få adkomst via ny privat adkomstvei.

For å få bygget adkomstvei og forstøtningsmur er det satt av et areal som midlertidig anlegg- og riggområde. Dette skal tilbakeføres som naturområde når arbeidet er ferdig.

Landskap

Plan- og bygningsetaten har vært bekymret for at veien og muren som skal bygges ut mot Flekkerøyveien vil bli dominerende og forstyrre landskapet for mye. Området oppfattes som "porten" til Flekkerøya. Tiltak i skråningen vil være nødvendig uansett for å få til en utbygging. Det er vanskelig å vurdere hvordan tiltaket vil virke i landskapet. Det er ikke fremlagt 3D-illustrasjoner e.l. Vedlagte snitt viser at muren vil kunne få en høyde på 5-6 m på det høyeste. Det må i tillegg lages mur under tomt ABB_1, og denne vil bli enda litt høyere. Støyskjerming vil komme på toppen av dette. Av sikkerhetsmessige hensyn kan ikke muren bygges som stablesteinsmur, men vil bli utført i betong.

Endel av terrenget helt ned mot veien vil bli beholdt og utbygger mener vegetasjonen her vil dempe inntrykket av muren. Det har også vært vanskelig å finne andre muligheter for fremføring av vei til de nye boligene. Ønsker man å legge til rette for denne typen utbygging vil man måtte akseptere endel inngrep. Utbygger mener det er urimelig å kreve f.eks. 3D-illustrasjoner for en såvidt liten utbygging.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utført en risiko- og sårbarhetsundersøkelse. Eksisterende og evt. nye skrenter må sikres. Plan- og bygningsetaten foreslår at dette sikres som et rekkefølgekrav.

Barn og unges interesser

Det tilpasses en sandlekeplass i området. Den har adkomst fra gang- og sykkelveien langs Vesterøya. Både Fylkesmannen og samarbeidsgruppa ønsket en annen plassering av lekeplassen, da foreslåtte plassering vil gi store terrenginngrep og er usentral i forhold til ny bebyggelse. Samarbeidsgruppa foreslo at den kunne flyttes til området like vest for planområdet. Dette vil bety en omregulering av regulert trafikkareal.

Tiltakshaver ønsker å opprettholde forslag til plassering av lekeplass, som vist i forslag til plan. Tiltakshaver mener innspillet om alternativ plassering kommer for sent i planprosessen. Alternativ plassering vil medføre noe sprenging av fjell, med høyde på opp mot ca. 5 meter. I forhold til dette planforslaget, vil plasseringen være forholdsvis sentral. I tilstøtende reguleringsplan i vest, er det også regulert en sandlekeplass, kun ca. 80 meter fra avkjørselen til veien Vesterøya. Det er en fordel at de er plassert med jevn avstand.

De mener også at alternativt forslag fra samarbeidsgruppa ikke er gunstig da sandlekeplassen vil bli mer innelåst av veiformål, avstand til vei ikke øker, kollen som er regulert til friluftsføremål i bakenforliggende plan fungerer som en buffer mellom veien Vesterøya og boligen på gnr/bnr 1/512. Denne friluftskollen har en høyde på opp til ca 5,5 meter i forhold til regulert atkomstvei mot vest. Dette medfører også en god del sprenging av fjell. Mellom regulert parkeringsplass og kollen ligger en høyspentlinje. Det er ikke heldig med sandlekeplass i dette området.

Plan- og bygningsetaten ser tiltakshavers argumenter og har valgt å fremme planen med deres forslag til plassering av lekeplass.

Det finnes ikke tilbud om kvartalslek i umiddelbar nærhet. Nærmeste kvartalslek ligger i Fløybakken og er over 400 m unna. Skolens leketilbud er på den andre siden av Flekkerøyveien. Forholdet til kvartalsleketilbud blir ikke løst i planen. I forhold

til antall boenheter i hele nærområdet og avstand til andre tilbud burde det vært et kvartalslektilbud her. Parkvesenet mener at utbygger må bidra forholdsmessig til et fremtidig kvartalslektilbud gjennom utbyggingsavtale i området, etter modell for kapasitet på Vågsbygdveien, og de foreslår at dette kreves i forslag til vedtak. Plan- og bygningsetaten mener at det ikke er anledning til å innarbeide et slikt rekkefølgekrav når et konkret område ikke er utpekt og ønsker derfor ikke å fremme et slikt forslag.

Skole- og barnehagesituasjon

Skolesituasjonen på Flekkerøy er anstrengt, men nye grunnlagstall viser at elevtallene kan tangere maks kapasitet en kortere periode, men at økningen er mulig å håndtere med dagens skolekapasitet. Slik det ser ut nå er det ikke aktuelt å foreslå å stoppe boligbyggingen på Flekkerøy på bakgrunn av skolekapasiteten.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Sandlekeplass skal driftes og vedlikeholdes av kommunen.

Utbyggingspolitikk

Utbyggingsavtale – Det er ikke satt igang forhandlinger om utbyggingsavtale for området.

INNSPILL TIL PLANARBEIDET

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 08.10.2010 - 19.11.2010. Det kom inn 6 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan- og bygningsetatens vurdering

Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvernavdelingen, brev datert 08.11.2010

- Mener tomt ABB_1 vil få en uheldig landskapsvirkning p.g.a. terrenget og gir faglig råd om at tomta tas ut av planen. Mener lekeplassens plassering ikke er godt nok vurdert da den ligger eksponert mot vei og ikke naturlig tilgjengelig for alle tomtene i planen. De gir faglig råd om å revurdere denne.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- En utbygging i dette området vil uansett gi en god del terrenginngrep i landskapet. ABB_1 er en utfordrende tomt og plan- og bygningsetaten er delvis enig i at den har potensiale til å dominere landskapet. Utbygger har senket høyden på adkomstveien noe, slik at tomta kan legges lavere. Det åpnes for at det kan bygges underetasje for å ta opp noe av høyden.
- Når det gjelder lekeplassens plassering vises til vår vurdering under barn- og unges interesser.

Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 19.10.2010

- Viser til sin merknad til oppstart der de anbefalte å stille planarbeidet i bero i påvente av revisjonen av Flekkerøyplanen. De er opptatt av landskapet i dette området som de oppfatter som "porten" til Flekkerøya. De mener at en vei oppå en 5-6 m høy mur ikke er en god løsning verken for "porten" eller for boligene som vil bli støyutsatt. De mener dette er i konflikt både med målsetningen om "gode boligområdet" og "fortetting med kvalitet". De foreslår at tomtene ABB_1-4 sløyfes. De foreslår å justere veiløsningen, noe som kun vil resultere i å miste kun 1 tomt i forhold til det foreslåtte. De gir råd om at planforslaget bearbeides på nytt ut fra målsetningen om at framtidig ny boligutbygging på Flekkerøy bør vektlegge både god naturmessig lokalisering og støyfrie forhold.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Forholdet til pågående planrevisjon av Flekkerøyplanen ble tatt opp i prinsippvurderingen i BUS. Planforslaget inkluderer ikke arealer som ble vurdert i revisjonen.
- Ulike veiløsninger har vært vurdert i prosessen og fremlagte forslag anses som den beste løsningen utfra rådende forhold og interesser.
- Viser forøvrig til våre vurderingen når det gjelder landskap i saksfremlegget.

Statens Vegvesen, brev datert 11.11.2010

- Anbefaler fylkeskommunen å reise innsigelse til at byggegrensen kun er satt 1 m fra veggrunn mot Vesterøya. Byggegrense mot Flekkerøyveien kan tilpasses eksisterende bolig på ABFS_4. De er bekymret for at den nye adkomstveien vil oppfattes som en omvei for skolebarn, som dermed vil finne snarveier ned mot Flekkerøyveien. De anbefaler sterkt at det legges til rette for en gangvei i øst. Ønsker at krysset for adkomstveien flyttes østover, både for å unngå en uhensiktmessig parallellvei og for å unngå omfattende inngrep i kolle sørvest for 1/512. De anbefaler uansett at den reguleres som privat vei.
- De har ellers en god del tekniske kommentarer til planen og ber om endringer i bestemmelsene.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Vegvesenets kommentarer er imøtekommet og innsigelsen er trukket. Noen bestemmelser er endret og noen foreslås endret i forslag til vedtak.

RFF, brev datert 24.10.2010

- RFF mener den nye plan- og bygningsloven må komme til anvendelse.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Både plan og byggesaker vil bli behandlet etter ny plan- og bygningslov.

Agder energi, brev datert 02.11.2010

- 11 kV linjen som idag går over området vil bli erstattet av jordkabel som vil bli lagt i den nye g/s-veien mellom rundkjøringen og Alsvika.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Merknaden tas til etterretning.

Flekkerøy vel, e-post datert 20.11.2010

- De er avventende til inntrykket av en 5-6 m høy forstøtningsmur mot Flekkerøyveien vil kunne gi. De mener området terrengmessig kan defineres som hovedportalen til Flekkerøy.
- De mener de vedlagte snittene gir for tynt beslutningsgrunnlag. De ønsker at det nå utformes en utomhusplan eller helst en 3D-terrengillustrasjon, og at de får anledning til å vurdere disse før planen går til sluttbehandling.
- De mener at bruk av underetasje på ABB_1 kan være riktig, men at dette bygget også blir med i illustrasjonene de etterspør.
- De mener også at det må legges inn beplantning for å skjerme det nye veianlegget.
- De ber også om at terrengtiltakene ved lekeplassen tydliggjøres.

Plan- og bygningsetatens kommentar:

- Det vises til vår vurdering i forhold til landskap i saksfremlegget. Naturområdet nærmest Flekkerøyveien skal det ikke gjøres tiltak i, og vegetasjonen vil derfor bli som den eksisterende.

Samarbeidsgruppa for bydelen

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa. Ikke alle merknader fra gruppa er imøtekommet. Det vises bl.a. til vurderingene rundt lekeplasser.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS SAMLEDE VURDERING

Plan- og bygningsetaten vurderte å innarbeide eller endre følgende forhold i saksfremlegget til offentlig ettersyn:

- Tiltak for å dempe murens inntrykk mot Flekkerøyveien – det foreslås ikke å gjøre tiltak utover at eksisterende vegetasjon i naturområdet vil virke dempende. Bestemmelsene angir også at mur skal ha en mest mulig mørk farge.

- Sikre areal til gjesteparkering – Det er ikke vist gjesteparkering i planen, og dette må derfor løses på egen tomt.
- Sikre tilfredsstillende sikt ved avkjørsler ut mot Vesterøya – siktlinjer for ny avkjørsel er avklart med vegvesenet og bestemmelsene endres etter vegvesenets ønsker.
- Grad av utnytting m.m. for eksisterende boliger – Høyder og utnyttelse er presisert i bestemmelsene.
- Terrengtilpasning av bygg, f.eks. krav om underetasje – ikke innarbeidet som krav, kun som en mulighet i bestemmelsene.

Til å være en såpass liten boligplan har planprosessen tatt relativt lang tid. Dette skyldes hovedsakelig at det har vært endel diskusjon rundt løsningen i det utfordrende terrenget. Tiltaket vil medføre terrenginngrep ned mot Flekkerøyveien og det området som av noen betegnes som "porten" til Flekkerøya. Terrenget gjør også at en tilfredsstillende adkomst til de nye boligene har vært utfordrende å få på plass.

Saken ble tatt opp til prinsippvurdering i Byutviklingsstyret før førstegangsbehandling, og det politiske signalet var at det var ønskelig å legge til rette for villabebyggelse i dette området. Tidlig i prosessen ble det vurdert om når en først legger til rette for såpass store terrenginngrep at det burde medføre et prosjekt med høyere utnyttelse ned mot Flekkerøyveien. Konklusjonen ble imidlertid slik at kvalitetene i forhold til sol og støy i den nordvendte skråningen er en utfordring og at det beste er å legge til rette for småhus på toppen. Med et begrenset areal og skrånende terreng vil en slik utbygging nødvendigvis gi endel terrenginngrep.

Det kan være vanskelig å vurdere hvordan tiltaket vil virke i landskapet på bakgrunn av de fremlagte illustrasjoner. I bestemmelsene tillates forstøtningsmur med støyskjerm for ABB_1 utenfor byggegrensa. Tomta går helt ned til kote 5 på det laveste. Adkomsten til tomta ligger på ca. kote 15-16. Det betyr at ca. 10 m høydeforskjell skal tas opp på en eller annen måte. Med krav om underetasje vil fremdeles muren være på 7-8 m, noe som også vises i vedlagte snitt. Selv om muren får en mørk farge og eksisterende vegetasjon beholdes, vil dette bli et dominerende tiltak ut mot det offentlige arealet. Plan- og bygningsetaten mener det må vurderes ytterligere tiltak for å senke murhøyden. Dette kan være å justere høyden på adkomstveien og evt. senke selve adkomsten til tomta, samt å vurdere om det er mulig å ta opp noe av høyden som fylling. Det bør tilstrebes at murer i området ikke blir høyere enn 3 m. På bakgrunn av dette mener plan- og bygningsetaten at planen må bearbeides i forhold til høyder på forstøtningsmur ut mot Flekkerøyveien, særlig for tomt ABB_1. Det er i tillegg formelle feil i bestemmelsene som må rettes opp i.

Saksbehandler: Anne Sæther Lislevand
Dato: 23.08.2011

Sak 131/11: Endring av reglementer

Vedlegg

Saksprotokoll Bystyret

Redigert forslag møtegodtgj (2)

Forslag til nytt Reglement for oppvekststyret

Forslag til Reglement for kulturstyret

Forslag Reglement for Kristiansand Bystyre

Forslag nytt Reglement for Kommunalutvalget

forslag nytt Reglement for Helse og sosial

Saksprotokoll Helse- og sosialstyret

Saksprotokoll Kulturstyret

Saksprotokoll Oppvekststyret



Dato: 14.09.2011
Saksnr.: 200910917-16
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Kristin Tofte Andresen

Saksgang
Bystyret

Møtedato
28.09.2011

Endring av reglementer

Sammendrag:

Bystyret vedtok i møte 15.05.11 (sak 68/11) ny politisk organisering for Kristiansand kommune. Som følge av dette må reglementene for bystyret og flere hovedutvalg endres. Det enkelte hovedutvalg har godkjent de respektive endringene (slik reglementet krever) og følger som vedlegg til denne saken. Reglement for møtegodtgjøring er også endret. Endringene er uthevet med fet skrift. Bystyret skal nå godkjenne de nye reglementene samt endring av reglementet for bystyret. Det er ingen endringer i reglement for formannskapet. For kommunalutvalget er det kun presiseringer i forhold til dagens reglement.

Forslag til vedtak:

1. **Bystyret godkjenner endringer i reglement for bystyre, kommunalutvalg, helse- og sosialstyre, oppvekststyre, kulturstyre og møtegodtgjøringsreglementet.**

Tor Sommerseth
rådmannen

Kristin T. Andresen
organisasjonsdirektør

Trykte vedlegg: Forslag til nytt reglement for Kommunalutvalget
Forslag til nytt reglement for Oppvekststyret
Forslag til nytt reglement for Helse- og sosialstyret
Forslag til nytt reglement for Kulturstyret
Forslag til nytt reglement for Bystyret
Forslag til nytt møtegodtgjøringsreglement
Bystyrets vedtak av 11.05.11
Saksprotokoll fra Oppvekststyret 30.08.11
Saksprotokoll fra Helse- og sosialstyret 23.08.11
Saksprotokoll fra Kulturstyret 31.08.11
Bystyrets vedtak av 11.05.11

Bakgrunn for saken :

Endring av reglement for bystyret:

Som følge av bystyrets vedtak om ny politisk organisering for Kristiansand kommune må reglement for bystyret og hovedutvalg justeres. Vedtaket som omfatter bystyrets reglement lyder som følger:

"Det gjøres endringer i reglement for bystyret, § 13 – Forespørsler, i h.t. pkt 3.4.

Pkt 3.4 i utredningen har overskrift "bystyret som kommunens øverste organ – endring av regler".

Dagens § 13 i reglement for bystyret lyder som følger: "

Ethvert møtende medlem kan rette forespørsler til lederen av i møtet, også om saker som ikke står på sakslisten (kl § 34 nr 2). Forespørsel som fremmes direkte i møte, kan ikke forlanges besvart i samme møte.

Forespørsler som ønskes besvart i et berammet møte, skal være meldt skriftlig til ordføreren 6 dager før møtet.

Interpellanten og den som besvarer forespørselen kan gis ordet inntil 2 ganger hver, begrenset til 5 min. for første innlegg og 2 min. for 2. innlegg.

Andre kan ikke gis ordet mer enn en gang, begrenset til 2 min.

Forslag som settes frem i forbindelse med forespørsel, kan ikke tas opp til realitetsavgjørelse hvis møtelederen eller 1/3 av de møtende medlemmer motsetter seg det (kl § 34 nr 1).

Forespørsler som ikke blir besvart i det tillyste møtet, blir å ta opp blant de første sakene i neste bystyremøte.

Møtelederen eller bystyret kan i enkelttilfelle tillate at ordskiftet utvides.

Komiteens forslag om at kommunelovens § 34 skal legges til grunn ble vedtatt. Denne bestemmelsen har kun en generell ordlyd om at ethvert medlem (av bystyret) kan rette forespørsel til lederen i møtet, også om saker som ikke står på sakslisten. Det er opp til bystyret selv å utforme mer detaljerte "ordensbestemmelser". Komiteen foreslår at forespørsler til ordfører kan gjøres i tre ulike former – som spørsmål i ordinær spørretid, som interpellasjon eller som skriftlig spørsmål mellom bystyremøtene. Det vises til saksfremstillingen i sin helhet.

I tråd med komiteens forslag som ble vedtatt av bystyret foreslås det derfor at reglementets § 13 får følgende ordlyd (endringer er uthevet med fet skrift):

§ 13 Ethvert møtende medlem kan rette forespørsler til lederen av i møtet, også om saker som ikke står på sakslisten (kl § 34 nr 2). Forespørsel som fremmes direkte i møte, kan ikke forlanges besvart i samme møte.

Forespørsler i ordinær spørretid:

Forespørsler som ønskes besvart i et berammet møte, skal være meldt skriftlig til ordføreren 6 dager før møtet. En representant kan stille et spørsmål i ordinær spørretid.

Spørsmålet skal være kort og etter at ordføreren (eller den han delegerer det til) har svart gis det anledning til oppfølgende spørsmål med taletid inntil ett minutt. Tiden for ordinær spørretid settes til de første 15 minutter av bystyrets møte, men etter spørsmål i åpen spørretid dersom dette er meldt inn i møtet.

Interpellasjoner:

Interpellasjoner behandles ved slutten av møtet. Interpellanten og den som besvarer forespørslen kan gis ordet inntil 2 ganger hver, begrenset til 5 min. for første innlegg og 2 min. for 2. innlegg.

Andre kan ikke gis ordet mer enn en gang, begrenset til 2 min. **Det er ikke adgang til replikkordskifte.**

Forslag som settes frem i forbindelse med forespørsel, kan ikke tas opp til realitetsavgjørelse hvis møtelederen eller 1/3 av de møtende medlemmer motsetter seg det (kl § 34 nr 1).

Forespørsler som ikke blir besvart i det tillyste møtet, blir å ta opp blant de første sakene i neste bystyremøte.

Møtelederen eller bystyret kan i enkelttilfelle tillate at ordskiftet utvides.

Mellom bystyremøtene:

Faste medlemmer av bystyret kan sende skriftlige spørsmål til ordføreren mellom bystyremøtene. Disse skal sendes på epost, og svarfrist følger av forvaltningsloven. Både spørsmål og svar skal tilgjengeliggjøres for allmenheten på linje med andre bystyredokumenter.

Ordfører avgjør før møtet hvorvidt innspillene er et spørsmål eller en interpellasjon. Interpellasjonen fremmes på slutten av møtene, og det settes ikke på forhånd krav om antall interpellasjoner. Ordfører skal kunne styre i forhold til tidsaktualitet.

Endring av øvrige reglementer:

Helse- og sosialstyret, oppvekststyret og kulturstyret har vedtatt endringer i tråd med bystyrets vedtak i sak 68/11. Reglement for møtegodtgjøring er også endret. Endringene er innarbeidet i reglementene og er markert med fet skrift. Det er bystyret som endelig godkjenner endringene.

Det er ikke foreslått endringer i reglement for formannskap og byutviklingsstyre.

Når det gjelder kommunalutvalget er det foreslått en endring i § 2c som omhandler kommunalutvalget som administrasjonsutvalg. Bystyret har vedtatt at det kun er organisasjoner som er berørt av ansettelsen som kan anke ansettelsen videre til kommunalutvalg/administrasjonsutvalg.

Nytt er derfor en tilføyelse til siste kulepunkt som i dag lyder som følger: *Tilsette når ansettelsessaker ankes administrativt.* Tilføyelsen er formulert slik: **Kun organisasjoner som er berørt av ansettelsen kan anke ansettelsen videre til kommunalutvalg/administrasjonsutvalg.**

Sak 132/11: Parkering i Kvadraturen - økt kundetilpasning

Vedlegg

Saksprotokoll

Vedlegg økt kundetilpasning i Kvadraturen



Dato: 19.08.2011
Saksnr.: 201111568-1
Arkivkode E: 610 Q50 &34
Saksbehandler: Raymond Solaas

| Saksgang | Møtedato |
|--|-----------------|
| Kristiansand Parkeringselskapet styre KF | 30.08.2011 |
| Bystyret | 28.09.2011 |

Parkering i Kvadraturen - økt kundetilpasning

Sammendrag/bakgrunn for saken:

Innledning

I forbindelse med behandlingen av sak 34/11 "Vurdering av gratis parkering i Kvadraturen" den 23 mars 2011, vedtok bystyret følgende oversendelsesforslag:

Bystyret ber i stedet Kristiansand Parkeringselskap vurdere muligheter for innføring og bruk av økt kundetilpasning i Kvadraturen, som for eksempel parkeringsskiver, mulighet for etterskuddsbetaling med tidsbegrenset gratistid og tilrettelegging for kvitteringsdel på parkeringsbilletter, slik at næringslivet kan velge å gi refusjon på parkeringsavgift ved handel i den enkelte butikk/utsalgssted.

Dagens parkeringstilbud i Kvadraturen.

Kristiansand Parkeringselskap tilbyr i dag om lag 3028 allmenn tilgjengelige parkeringsplasser med avgiftsbetaling, langs veier og gater (1.099), på parkeringstomter (876) og i parkeringshus (1053). Maksimaltid er i all hovedsak erstattet av progressive avgiftssatser, hvilket er kundefremmende.

Parkeringsplasser langs veier og gater består av 110 parkometre og 989 parkeringsplasser med betalingsautomater. Her finner vi de minst kundefremmende løsningene, hvor betalingsautomatene er forholdsvis gamle og i stor grad kun tilrettelagt for forskuddsbetaling med mynt. Det er kun tilrettelagt for forskuddsbetaling med bank/kredittkort på ca 220 plasser langs veier og gater. Parkometre er kun tilrettelagt for forskuddsbetaling med mynt.

Imidlertid tilbys det ca 1550 plasser som er tilrettelagt for betaling av faktisk parkeringstid ved bruk av bank/kredittkort i parkeringshus og på parkeringstomter. I parkeringshusene Slottet

og Gyldengården, med til sammen 710 parkeringsplasser, tilbys også betaling av faktisk parkeringstid ved bruk av mynt og sedler.

I tillegg til dette har vi to parkeringshus med til sammen 283 parkeringsplasser, kun for faste leietakere på månedsbasis (parkeringshus Elvegata og Kongens senter).

For å understøtte god trafikkavvikling, herunder fremkommelighet og tilgjengelighet og begrense letetraffikken, har parkeringstomter og parkeringshus de mest kundevennlige løsningene, dvs. betaling av faktisk parkeringstid og gunstigst pris i forhold til lokalisering. Dette for å overføre parkering fra veier og gater til parkeringstomter og parkeringshus, hvilket er en ønsket utvikling i vedtatte planer som omhandler parkeringspolitikken.

Aktuelle tiltak for økt kundetilpasning i Kvadraturen

Utskiftning av gamle betalingsautomater og parkometre

Det mest i øyenfallende tiltak for å bedre kundetilpasningen er å bytte ut parkometre og gamle parkeringsautomater langs veier og gater, med moderne løsninger som tilbyr betaling av faktisk parkeringstid ved bruk av bank/kredittkort. Det dreier seg i første omgang om ca 80 betalingsautomater og 110 parkometre, kostnadsberegnet til mellom 9 og 10 mill kr. Beløpet er betydelig, men det er allerede tatt høyde for utskiftning av parkeringsteknisk utstyr i vedtatt årsbudsjett og handlingsprogram 2011-14, for om lag 4 mill kr. Med dagens utskiftningstakt vil det ta ca 5-6 år før alle betalingsordningene langs veier og gater er modernisert. Det legges opp til å skifte ut betalingsautomater på de mest populære plassene først.

Gateparkering er publikums førstevalg og ved å tilrettelegge for økt kundetilpasning, vil dette trolig ikke medvirke til å overføre parkering fra gateplan til parkeringshus og tomter. På den annen side kan det medføre at flere besøker Kvadraturen, hvilket er ønskelig for å opprettholde Kvadraturens posisjon som handels- og landsdelsenter.

Utskiftning av betalingsautomater har vært stilt i bero de siste to årene pga nye krav til betaling med bank - og kredittkort (EMV krav), som produsentene foreløpig ikke har oppfylt. Straks dette er på plass vil flere betalingsautomater langs veier og gater bli skiftet ut.

Betaling av parkering ved mobiltelefon/SMS

Det arbeides i disse dager med å tilby betalingsløsninger ved bruk av mobiltelefon. Kunden sender en SMS med en kode og bilnummer for å begynne parkeringen og avslutte parkeringen. Tilbudet kan enten baseres på forhåndsregistrering med innbetaling av et nærmere avtalt beløp, for eksempel kr 500. Ordningen virker da tilsvarende et elektronisk busskort, dvs. det trekkes et beløp tilsvarende faktisk parkeringstid, hver gang ordningen benyttes. Det gis melding når det forhåndsbetalte beløpet er i ferd med å bli oppbrukt eller når parkeringstiden utgår, der hvor det er maksimaltid.

SMS parkering kan også tilbys som en tilfeldig ordning uten forhåndsregistrering. Betalingen skjer da via telefonregningen og da krever eksterne samarbeidspartnere en godtgjørelse av kunden for denne tjenesten. Beløpet utgjør 15-20 % av parkeringsavgiften, hvilket gjør ordningen forholdsvis dyr for kunden. Det må opplyses om dette når kunden skal treffe sitt valg om betalingsløsning (mynt, bank og kredittkort eller telefon) ved oppslag på betalingsautomaten.

Kontroll i forhold til gyldig betaling gjennomføres ved bruk av håndholdte terminaler som kommuniserer med et parkeringsadministrativt system, hvor alle brukerne er registrert.

Parkeringssskive og etterskuddsbetaling med tidsbegrenset gratis tid

Disse spørsmålene ble drøftet i sak 34/11 "Vurdering av gratis parkering i Kvadraturen" som ble forelagt bystyret den 23 mars 2011. Det henvises derfor til denne saken for mer utførlig beskrivelser og anbefalinger.

Parkeringssskive egner seg godt i forbindelse med tidsbegrensning uten avgiftsparkering, men må suppleres med en mer omfattende kontroll i form av ventilkontroll, jf. sak 34/11. I Kvadraturen er tidsbegrensning (maksimaltid) i all hovedsak erstattet av progressive avgiftssatser. Parkeringssskive er derfor i mindre grad aktuelt. Ved eventuell utvidet bruk av maksimaltid, vil innføring av parkeringssskive bli vurdert.

Kvitteringsdel for refusjon av parkeringsavgift ved handel i den enkelte butikk/utsalgssted.

Dette spørsmålet er også drøftet i bystyresak 34/11:

"Videre mener Kvadraturforeningen at gratis parkering må innrettes i forhold til handelsnæringens kunder, fremfor besøkende i Kvadraturen i sin alminnelighet, gitt at tiltakets formål er å bidra til like konkurransevilkår for handelsnæringen.

Dette kan ikke imøtekommes i forhold til dagens betalingsløsninger, parkeringsbestemmelser og skilting. Særbehandling betinger trolig en form for refusjonsordning, via Kvadraturforeningenes medlemsbedrifter når publikum handler i forretningene. Dette er forelagt Kvadraturforeningen som foreløpig ikke har tatt stilling om det er et aktuelt alternativ. Hvorvidt kommunen skal bidra med et tilskudd til en slik ordning blir en politisk vurdering. Ordningen krever ingen endringer i parkeringsbestemmelser og håndheving, men krever trolig at betalingsautomatene gir 2 billetter, dvs. en som legges godt synlig i kjøretøyet og en billett til refusjonsordningen. De to billettene må være ulike slik at ordningen ikke misbrukes, dvs. at to kjøretøy parkeres men det betales kun for ett kjøretøy."

Foreløpig tilbakemelding fra våre leverandører av parkeringsteknisk utstyr, tyder på at dette er mulig i det minste for utstyr av nyere dato. Imidlertid synes det som om Kvadraturforeningen som representerer forretningene er lite interessert, i og med at våre henvendelser om dette er ubesvart.

Forslag til vedtak:

1. Saken tas til orientering.

Raymond Solaas
Daglig leder

Trykte vedlegg: Bystyresak 34/11 Vurdering av gratis parkering i Kvadraturen.

Sak 133/11: Kristiansand Parkeringsselskap KF 2. kvartalsrapport - drift og investering

Vedlegg

Saksprotokoll

Budsjettreguleringer 2. kvartalsrapport 2011

Avdelingsoversikt 2. kvartalsrapport 2011

Hovedoversikt investeringer 2. kvartalsrapport 2011



Dato: 22. august 2011
Saksnr.: 201111145-1
Arkivkode E: 210 Q50 &14
Saksbehandler: Raymond Solaas

Saksgang

Kristiansand Parkeringselskapet styre KF
Bystyret

Møtedato

30.08.2011
28.09.2011

Kristiansand Parkeringselskap KF 2. kvartalsrapport - drift og investering

Sammendrag:

Netto driftsresultat ved utgangen av juni utgjør 4 mill kr, hvilket er om lag 0,6 mill kr svakere enn budsjettet. I forhold til 2010 er netto driftsresultat hittil i år redusert med om lag 2 mill kr. Netto driftsresultat i % av driftsinntektene viser nedgang fra 23 % i 2010, til 16 % i 2011. Lønnsomheten er svakere, trolig som følge av krevende værforhold i vinter, stengte parkeringsanlegg (Bystranda og Marinetomta), forsinket og problematisk oppstart av Gyldengården, samt mindre trafikk i Kvadraturen i sin alminnelighet.

I forhold til budsjettet er det registrert svikt i inntektene med om lag 2,9 mill kr og besparelser for driftsutgifter og netto finans på hhv. 1,8 og 0,5 mill kr. Inntektssvikten gjelder særlig Gyldengården og gateparkeringen. Besparelsene for driftsutgiftene skyldes i all hovedsak tidsavgrensninger, mens besparelsen/merinntekten for netto finans er reell.

I forslag til budsjettreguleringer nedjusteres inntektene med 1 mill kr finansiert av netto finans og disposisjonsfondet. Dette er i tillegg til nedjustering av inntektene med 1,5 mill kr i 1. kvartalsrapport.

Foreløpig opereres det med et underskudd på 0,7 mill kr, men da 1 halvår erfaringsmessig har lavere inntekter enn resten av året, er det grunn til å forvente en gradvis bedring i 2 halvår, men det er likevel lite trolig at budsjettbalanse kan oppnås, fordi inntektssvikten i 1 halvår er betydelig og besparelsene for driftsutgiftene er usikre. Foreløpig er inntjeningen for lav til å betjene overføringer til bykassa med 9,3 mill kr pr. år. I budsjettet for 2011 benyttes derfor disposisjonsfondet til å delfinansiere overføringene til bykassa. Over tid kan dette ikke vedvare og størrelsen på de årlige overføringer, er derfor gjenstand for vurdering i forbindelse med rulleringen av årsbudsjett og handlingsprogram.

Utviklingen i belegget hittil i år preges av stagnasjon (parkeringstomter) og tilbakegang (p-hus og gateparkering) sammenlignet med 2010. Dette skyldes trolig mindre trafikk i Kvadraturen i sin alminnelighet og de vanskelige værforholdene i vinter. Her kan høyere bompengesatser og attraktive handelsområder utenfor Kvadraturen, være medvirkende årsaker.

Sammenlignet med 2010 viser inntektene i parkeringshusene samlet sett en økning på kr 345.000. (8,5 %). Dette skyldes stort sett utvidet parkeringstilbud som følge av åpningen av Gyldengården parkeringshus i april i år. Justert for dette er det tilbakegang i inntektene til tross for prisjustering av avgiftssatsene.

Inntektene fra gateparkeringen er uendret i forhold til 2010, hvilket medfører nedgang i belegget da avgiftssatsene er prisjustert i 2011.

Inntektene fra parkeringstomter viser svak tilbakegang sammenlignet med 2010, men det skyldes stort sett stengingen av Bystranda og Marinetomta høsten 2010. Justert for dette er inntektsveksten på 15 %, hvilket er meget bra.

Reservekapasiteten er fremdeles begrenset i tidsrommet kl 12-15 for enkelte parkeringsanlegg og ordninger, men merkbart bedre enn 2-3 år siden, som følge av mindre trafikk og dermed lavere belegg. Tilgjengeligheten er dermed bedret.

Gyldengården parkeringshus, med totalt 310 sentralt lokaliserte plasser, er i full drift, men belegget og inntjeningen er betydelig lavere enn forventet. Det er derfor ønskelig å utnytte kapasiteten bedre, ved å øke antall utleieplasser på månedsbasis fra 41 til 100. Imidlertid kan dette resultere i at huset i begrenset omfang, kan bli benyttet til arbeidsreiseparkering. I og med at reguleringsbestemmelsene har en formulering om at det ikke skal legges til rette for arbeidsreiseparkering, ber en om bystyrets samtykke til å øke utleieandelen. Det legges opp til å redusere antall utleieplasser dersom fremtidig økt belegg viser at utleieplassene er på bekostning av korttidsparkering.

Investeringene holder kostnadsrammen.

Antall gebyr og tilleggsavgifter viser en fremgang på 2,8 % i forhold til 2010 og tilskrives først og fremst streiken for ett år tilbake som reduserte håndhevingskapasiteten midlertidig.

Viktige saker som vi har vært opptatt av i 2. kvartal 2011 er oppstart av Gyldengården parkeringshus, oppfølging av medarbeidertilfredshetsundersøkelsen, fremkommelighet i forbindelse med 17 mai, p-tillatelse for forflytningshemmede, vedlikehold, drift og markedsføring av parkeringshusene, samt nye krav til bank- og kredittkort betaling.

Forslag til vedtak:

1. Saken tas til orientering.
2. Budsjettreguleringer og tilleggsbevilgninger som omtalt i saken gjennomføres.
3. Utleieplasser i Gyldengården til faste kunder fastsettes til 100 parkeringsplasser.

Raymond Solaas
Daglig leder

Trykte vedlegg:

Investeringer 2011
Driftsregnskap/budsjett- avdelingsoversikt
Budsjettregulering

Utrykte vedlegg: Ingen

Bakgrunn for saken:

Økonomi

Del 1 hele foretaket

Økonomistyringen er basert på sammensetning av logisk uavhengige styringsbegreper. Kontoplanen består derfor av inntekts- og utgiftstyper som kobles sammen med ansvar (avdeling, parkeringshus mv.), objekter (parkeringsplasser) og prosjekter (investeringer). Dessuten består kontoplanen av et tjenestebegrep som kun benyttes i forbindelse med rapportering til sentrale myndigheter.

Den enkelte avdeling er delegert myndighet i forhold til fag, økonomi og personal.

Drift

| Periode: | Juni 2011 | | | | Juni 2010 | |
|------------------------------|---------------------|---------------------|---------------|------------------|---------------------|-------------------|
| Beløp i 1000 kr | | | | | | |
| Tekst | Regnskap i perioden | Budsjett i perioden | Avvik | i % av årsbudsj. | Regnskap i perioden | i % av årsregnsk. |
| Gebyrer | 2 463 | 2 900 | -437 | 42,5 % | 2 482 | 45,6 % |
| Tilleggsavgift | 1 430 | 1 650 | -220 | 43,3 % | 1 339 | 45,1 % |
| Salgsinntekter | 20 470 | 22 724 | -2 254 | 43,9 % | 20 418 | 48,8 % |
| Tilskudd og refusjoner | 612 | 614 | -2 | 75,5 % | 1 770 | 51,8 % |
| Sum driftsinntekter | 24 975 | 27 888 | -2 913 | 44,2 % | 26 009 | 48,5 % |
| Lønn og sosialeutg. | 7 197 | 7 795 | -598 | 41,8 % | 7 107 | 45,9 % |
| Forbruksvarer og tj. | 11 755 | 12 549 | -794 | 47,6 % | 10 705 | 50,3 % |
| Inventar, utstyr , mask. | 224 | 205 | 19 | 55,3 % | 227 | 47,6 % |
| Vedlikehold, rengj. | 809 | 1 145 | -336 | 38,0 % | 1 150 | 40,2 % |
| Tap, mva. komp. | 199 | 315 | -116 | 31,8 % | 340 | 40,2 % |
| Avskrivninger | 0 | 0 | 0 | 0,0 % | 0 | 0,0 % |
| Sum driftsutgifter | 20 184 | 22 009 | -1 825 | 42,1 % | 19 529 | 44,9 % |
| Brutto driftsresultat | 4 791 | 5 879 | -1 088 | 55,8 % | 6 480 | 64,2 % |
| Resultat finans | -814 | -1338 | 524 | 30,4 % | -470 | 28,6 % |
| Motpost avskrivninger | 0 | 0 | 0 | 0,0 % | 0 | 0,0 % |
| Netto driftsresultat | 3 977 | 4 541 | -564 | 45,4 % | 6 010 | 54,4 % |
| Brukt slik: | | | | | | |
| Sum bruk av avsetninger | 1 798 | 1 798 | 0 | 77,17 % | 0 | #DIV/0! |
| Overført til investeringer | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | 0 | #DIV/0! |
| Overført eierne | 4 648 | 4 648 | 0 | 50,0 % | 4 648 | 50,0 % |
| Avsatt disposisjonsfond | 1 798 | 1 798 | 0 | 100,00 % | 0 | 0,0 % |
| Overskudd/underskudd | -671 | -107 | -564 | #DIV/0! | 1 362 | 75,8 % |

**Netto driftsresultat i
% av driftsinntektene**

15,9 % 16,3 %

23,1 %

Netto driftsresultat ved utgangen av juni utgjør 4 mill kr, dvs. om lag 0,6 mill kr svakere enn budsjettet. I forhold til 2010 er netto driftsresultat hittil i år redusert med om lag 2 mill kr, hvilket innebærer svakere lønnsomhet. Netto driftsresultat i % av driftsinntektene viser derfor nedgang fra 23% i 2010, til 16 % i 2011.

I budsjettet er ikke foreslåtte budsjettreguleringer i 1. kvartalsrapport innarbeidet, da disse først skal vedtas av bystyret 7 september 2011. I 1 kvartalsrapport foreslås det bl.a. å redusere inntektene med 1,5 mill kr. Ytterligere nedjustering av inntekter i 2 kvartalsrapport må ses på bakgrunn av dette.

Det er registrert en svikt i inntektene på 2,9 mill kr og besparelser for driftsutgifter og netto finans på hhv. 1,8 og 0,5 mill kr. Inntektssvikten skyldes dels at den strenge vinteren har resultert i mindre etterspørsel etter parkering i sin alminnelighet og dels forsinket og vanskelig oppstart for vårt nye parkeringshus Gyldengården. Bortfall av parkeringsanleggene Marinetomta og Bystranda, samt avvikling av erstatning for stegning av parkeringshuset under Meieritomta (Gyldengården), bidrar ytterligere til nedgangen i inntektene sammenlignet med 2010. På den annen side er avgiftssatsene økt i 1 kvartal 2011 med om lag 6 % (uforandret siden 2008) og Gyldengården parkeringshus ble åpnet i april 2011, men dette har foreløpig ikke resultert i merinntekter sammenlignet med 2010.

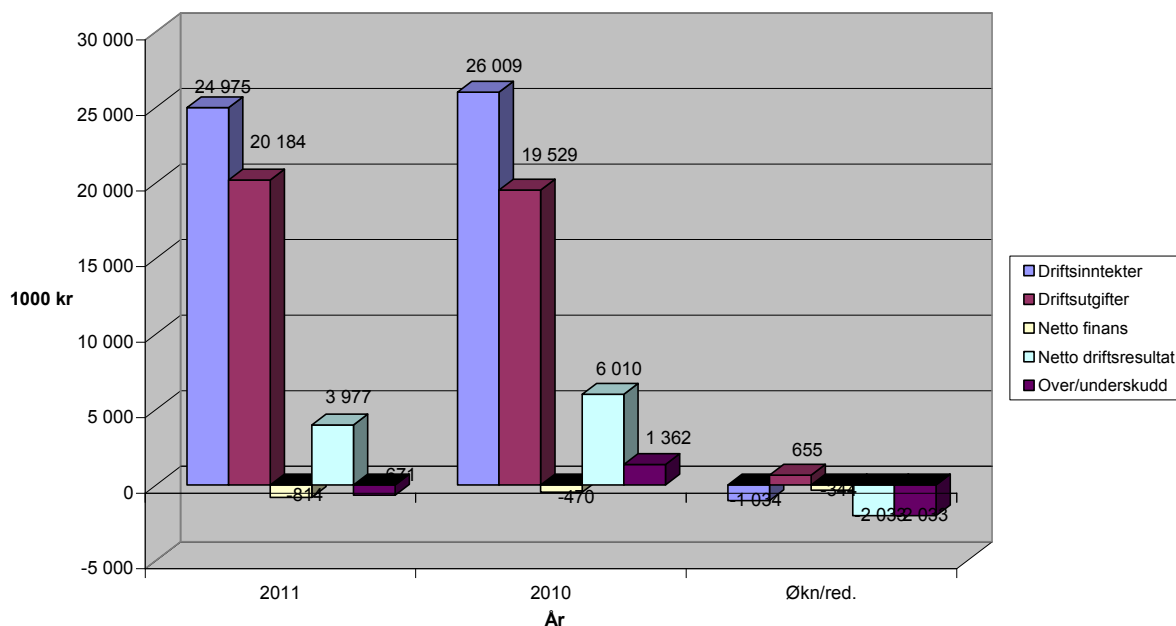
Besparelsene for driftsutgiftene skyldes i all hovedsak tidsavgrensninger, mens merinntekten/besparelsen for netto finans er reell.

Foreløpig opereres det med et underskudd på 0,7 mill kr, men da 1 halvår erfaringsmessig har lavere inntekter enn resten av året, er det grunn til å forvente en gradvis bedring i 2 halvår, men det er likevel lite trolig at budsjettbalanse kan oppnås. Foreløpig er inntjeningen for lav til å betjene overføringer til bykassa med 9,3 mill kr pr. år. Etter budsjettreguleringer foreslått i 1 og 2 kvartalsrapport, legges det opp til å bruke ca 2,9 mill kr av disposisjonsfondet, for å finansiere overføringene til bykassa. Over tid kan dette ikke vedvare og størrelsen på de årlige overføringer er derfor gjenstand for vurdering i forbindelse med rulleringen av årsbudsjett og handlingsprogram.

Det er knyttet usikkerhet til Gyldengården p-hus og inntektsutviklingen resten av året, hvilket trolig vil påvirke budsjettbalansen. Dette skyldes dels forsinket oppstart og innkjøringsproblemer og dels at parkeringshuset må innarbeides på nytt.

Utviklingen i belegget hittil i år er uforandret (parkeringstomter) eller tilbakegang (p-hus og gateparkering) sammenlignet med 2010. Dette skyldes delvis de vanskelige værforholdene i vinter, men utviklingen i 2 kvartal tyder på mindre trafikk i Kvadraturen i sin alminnelighet. Dette vises nå som lavere løpende inntekter. Her kan høyere bompengesatser og attraktive handelsområder utenfor Kvadraturen være medvirkende årsaker.

Juni 2011



Kommentarer til de enkelte inntekts- og utgiftstyper

Driftsinntekter:

Sum driftsinntekter viser en svikt på kr 2.913.000 i forhold til budsjettet og en tilbakegang på 4 % sammenlignet med 2010, hvilket er klart svakere enn forventet.

- Gebyrer (overtredelse av stanse- og parkeringsforbudene)

Det er registrert inntektssvikt på kr 437.000 sammenlignet med budsjettet. I forhold til samme periode i fjor foreligger det en inntektssvikt på kr 19.000. Tilfeldige svingninger og værforholdene i vinter antas å være årsaken til dette. Imidlertid kan også mindre trafikk i Kvadraturen redusere antall parkeringsovertredelser. Streiken i 2010 påvirker sammenlikningen mellom årene.

- Tilleggsavgift (manglende betaling av p-avgift)

Det er registrert en inntektssvikt på kr 220.000 sammenlignet med budsjettet. I forhold til samme periode i fjor, er det en merinntekt på kr 91.000. Årsaken kan være som for gebyrer, men det kan også skyldes at stadig flere parkeringsområder er tilrettelagt for betaling av faktisk p-tid, hvilket det er grunn til å tro gir færre tilleggsavgifter.

- Salgsinntekter

Hittil i år foreligger det en inntektssvikt på kr 2.254.000 i forhold til periodisert budsjett og har sammenheng med de forhold som er oppgitt i forrige avsnitt. Gyldengården parkeringshus har alene en svikt i inntektene på 1,5 mill kr.

I forhold til samme periode i fjor, er det en merinntekt på kr 52.000 (0,3 %). Økte avgiftssatser ble innarbeidet gradvis i 1. kvartal, med tilnærmet full effekt fra ca 15 februar 2011. Imidlertid har dette foreløpig ikke økt de samlede inntekter i vesentlig grad sammenlignet med 2010, hvilket er uventet. Vinteren 2010 og 2011 var begge krevende med kulde og snø. Imidlertid synes vinteren 2011 å ha påvirket publikums vaner i sterkere grad enn tidligere år.

I 1. kvartalsrapport er det innarbeidet en budsjettregulering hvor bl.a. inntektene nedjusteres med 1,5 mill kr. Imidlertid er dette ikke tilstrekkelig og det foreslås å redusere de budsjetterte inntekter med ytterligere 1 mill kr i 2 kvartalsrapport.

- Refusjoner

Stort sett som forventet.

Utgifter:

Sum driftsutgifter viser en betydelig besparelse på 1,8 mill kr sammenlignet med periodisert budsjett. Det meste av besparelsen skyldes tidsavgrensninger, hvilket innebærer at det ikke kan forventes besparelser i denne størrelsesorden på årsbasis. I forhold til 2010 er det en vekst i driftsutgiftene på 3,4 % ved utgangen av juni, hvilket er innenfor hva som kan forventes i forhold til prisutvikling og nye tiltak (Gyldengården).

- Lønn og sosiale utgifter

Foreløpig foreligger det en besparelse på om lag kr 598.000 i forhold til periodisert budsjett. Besparelsen er hovedsakelig knyttet til lavere pensjonsutgifter og at lønnsoppgjøret først får full effekt i 2. halvår. Pensjonskassa har varslet at reguleringspremien for 2011 vil øke med ca 52 %, sammenlignet med prognosen som er lagt til grunn i budsjetteringen. Samtidig varsles det om nedsatt grunnlagsrente fra 2012, som vil øke pensjonsutgiftene ytterligere. Besparelsen hittil i år vil måtte håndtere økningen i reguleringspremien, som minst vil utgjøre kr 213.000 i 2. halvår. Økte pensjonsutgifter fra 2012 innarbeides i rulleringen av årsbudsjett og HP 2012-15 og det antydes at merutgiftene minst vil utgjøre kr 700.000 pr. år.

- Forbruksvarer og tjenester

Det er registrert en besparelse i forhold til periodisert budsjett på kr 794.000, hvilket i all hovedsak skyldes tidsavgrensninger (forsikring, leie av lokaler, kurs og fagmøter, energi og annonser) som vil bli utjevnet senere. Imidlertid har forsikringer en reell besparelse på om lag 150.000 kr som følge av skifte av forsikringsselskap, jf. kommunen for øvrig. Besparelsen foreslås ikke omdisponert nå, men utgjør en reserve frem til 3. kvartalsrapport.

- Inventar, utstyr

Det foreligger en mindre overskridelse i forhold til periodisert budsjett på kr 19.000 som følge av tidsavgrensninger. Posten er rimelig styrbar og ses i sammenheng med utviklingen på inntektssiden og andre utgifter.

- Vedlikehold

Besparelsen (kr 336.000) skyldes at utgiftene ikke påløper jevnt. Større vedlikeholdsoppgaver holdes normalt igjen til slutten av året for ikke å overskride budsjettet. Posten er rimelig styrbar og ses i sammenheng med utviklingen på inntektssiden og andre utgifter. De utvendige fasadene i parkeringshus Slottet har de siste to årene vært gjenstand for betydelig vedlikehold, som sluttføres sommeren 2011. Besparelsen er knyttet opp mot dette, da sluttavregningen ikke er

regnskapsført.

- Merverdiavgiftskompensasjon og tap på krav

Det foreligger en besparelse på kr 116.000 som skyldes tidsavgrensninger.

- Netto finans (renter og avdrag)

Det foreligger en besparelse på kr 524.000 som trolig er reell. Besparelsen skyldes økte renteinntekter og forskyvning av låneopptak.

Investeringer

Parkeringssekskapet har 18 løpende investeringsprosjekter. Alle prosjekter holder seg innenfor kostnadsrammen etter at rammebevilgninger er fordelt på enkelt prosjekter.

Samlede investeringer hittil i år utgjør kr 3.714.000. Investeringsutgiftene ventes å øke betydelig senere i år, i forbindelse med sluttoppgjøret for parkeringsanlegget i Gyldengården.

Del 2 Avdelingsoversikt

Det henvises til vedlagte oppstilling driftsregnskap/budsjett- avdelingsoversikt. Flere avdelinger og forretningsområder har problemer med å holde de tildelte rammer og resultatkrav. Samlet sett utgjør resultatvikten kr 1.321.000, hvorav kr 637.000 skyldes Gyldengården (jf. tidligere omtale). Øvrige forretningsområder har en resultatforbedring på til sammen kr 757.000, herav utgjør netto finans kr 524.000. Til sammen medfører dette en resultatvikt på kr 564.000 i forhold til budsjettet, jf. hovedoversikten i del 1.

Gyldengården

Både forsinket fremdrift, innkjøringsproblemer og svakere belegg enn forventet, medfører at inntektsanslaget i budsjettet for Gyldengården er for optimistisk. Inntektsanslaget ble derfor nedjustert med 1,5 mill kr i 1. kvartalsrapport. Det foreslås en ytterligere reduksjon i de budsjetterte inntektene på 0,4 mill kr i Gyldengården. Vi innser at det vil ta lenger tid enn forventet å innarbeide parkeringshuset, til tross for god lokalisering og rimelig godt kjent av publikum fra tidligere år. Det er i verksatt en kampanje for å øke belegget i Gyldengården og Slottet, noe vi har gode forhåpninger skal lykkes.

I den forbindelse er det ønskelig å få bystyrets tilslutning til å øke utleieandelen i Gyldengården.

I vedtatt reguleringsplan er det inntatt følgende formulering:

"Antall parkeringsplasser beregnes og opparbeides i henhold til gjeldende parkeringsnormer for Kristiansand kommune. All parkering i forbindelse med kontor/forretning og offentlig byggeområde skal skje i parkeringskjeller. Det skal ikke legges til rette for arbeidsreiseparkering i parkeringsanlegget."

I dag er det kun utleid faste plasser på månedsbasis til tjenestebiler tilknyttet virksomheten til NAV og Kristiansand kommune. Dette utgjør 41 plasser. Resten, dvs. ca 270 plasser er rene korttidsplasser for publikum. I dagens situasjon, med et maksimalt belegg på ca 40 % kl 12-15 er mange av disse plassene ubenyttet.

Det er derfor ønskelig å øke utleieandelen fra 41 plasser til 100 plasser for å få en bedre utnyttelse av parkeringshuset. Imidlertid kan dette resultere i at huset i begrenset omfang kan bli benyttet til arbeidsreiseparkering. I og med at reguleringsbestemmelsene har en formulering om at det ikke skal legges til rette for arbeidsreiseparkering, ber en om bystyrets samtykke til å øke utleieandelen.

Det legges opp til å redusere antall utleieplasser dersom fremtidig økt belegg viser at utleieplassene er på bekostning av korttidsparkering.

Forslag til budsjettreguleringer

| Tabell budsjettreguleringer | | |
|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | Økt utg./red. inntekt | Økt inntekt/red. utg. |
| Beløp i 1000 kr | | |
| Redusert inntekt Gyldengården | -400 | |
| Redusert inntekt Slottet | -100 | |
| Redusert inntekt gateparkering | -500 | |
| Besparelse/merinntekt netto finans | | 480 |
| Økt bruk av disposisjonsfond | | 520 |
| Sum | -1 000 | 1 000 |

Det foreslås å nedjustere inntektene med 1 mill kr finansiert av besparelser /merinntekt netto finans og økt bruk av disposisjonsfond. Dette er i tillegg til den foreslåtte nedjustering av inntektene med 1,5 mill kr i 1. kvartalsrapport.

Sykefraværet

Sykefraværet utgjør hhv. 4 og 8 % i 1. og 2. kvartal 2011. For 1 halvår samlet sett utgjør sykefraværet om lag 6 %, hvilket er noe høyere enn 2010. For ytterligere opplysninger henvises det til egen sak om sykefraværet.

Statistikk over belegg

Parkeringshus

Inntekter parkeringshus:

| Salgsinntekter | 2011 | 2010 | Økning/ nedgang | %-vis |
|-----------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|--------------|
| Beløp i 1000 kr | 2. Kvartal | 2. Kvartal | | |
| Elvegata | 732 | 787 | -55 | -7,0 % |
| Slottet | 2 467 | 2 635 | -168 | -6,4 % |
| Kongenssenter | 154 | 149 | 5 | 3,4 % |
| Gyldengården | 544 | | 544 | #DIV/0! |
| Børsen | 511 | 492 | 19 | 3,9 % |
| Sum | 4 408 | 4 063 | 345 | 8,5 % |

| | | | | |
|------------|-----|-------|------|---------|
| P-senteret | 284 | 1 250 | -966 | -77,3 % |
|------------|-----|-------|------|---------|

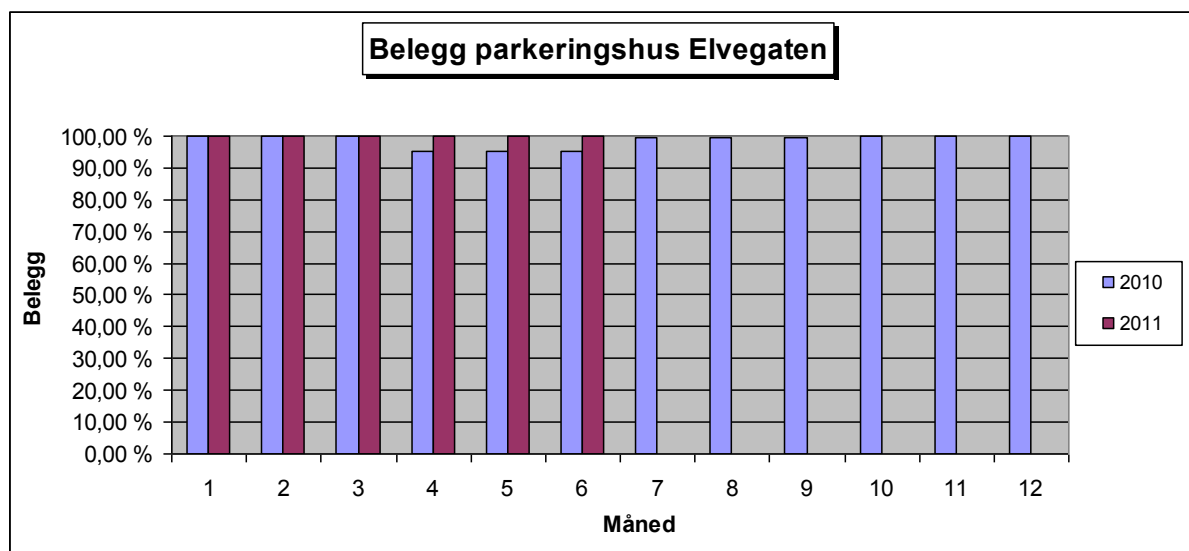
Sammenlignet med 2010 viser inntektene i parkeringshusene samlet sett en økning på kr 345.000. (8,5 %). Dette skyldes stort sett utvidet parkeringstilbud som følge av åpningen av Gyldengården parkeringshus i april 2011. Justert for dette er det tilbakegang i inntektene til tross for økte avgiftssatser.

Erstatningen for stegningen av det gamle parkeringsanlegget P-senteret opphørte i mars 2011, hvilket er hovedårsaken til inntektsreduksjonen på om lag 1 mill kr i 2011. Gyldengården har så langt i år ikke maktet å kompensere for dette inntektsbortfallet.

P-hus Elvegata

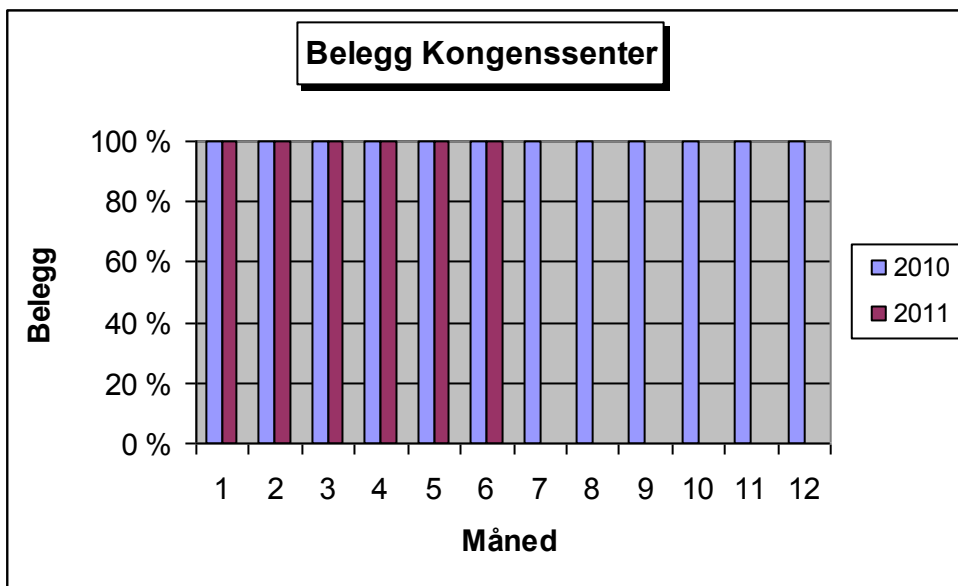
Parkeringshuset benyttes kun til fast utleie med adgangskontroll. Parkeringshuset har 247 plasser med et belegg på 100 % hittil i år.

Belegget er som følger:



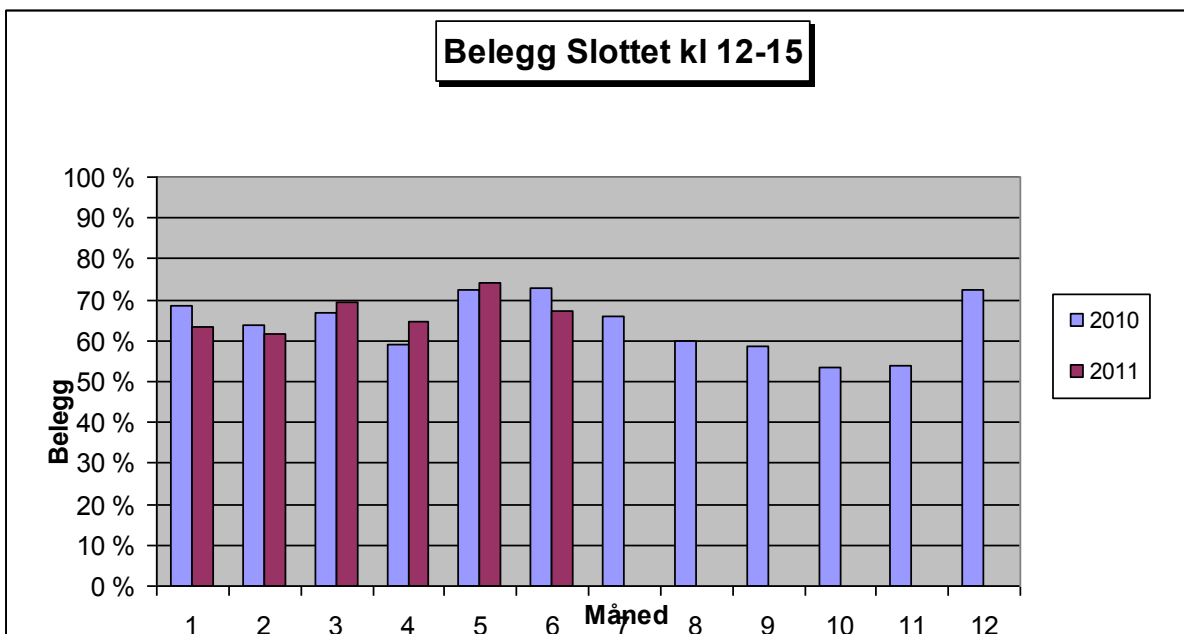
Kongenssenter

Dette er et lite parkeringshus med kun 36 plasser for faste leietakere. Alle plassene er utleid og har vært det i en årrekke. Leiesatsene er økt de siste årene av reguleringsmessige hensyn, uten at dette har påvirket etterspørselen.



Slottet parkeringshus

Slottet har 400 parkeringsplasser med adgangskontroll via bomanlegg . Parkeringshuset er stort sett basert på korttidsparkering, men det er ca 70-80 faste leietakere.



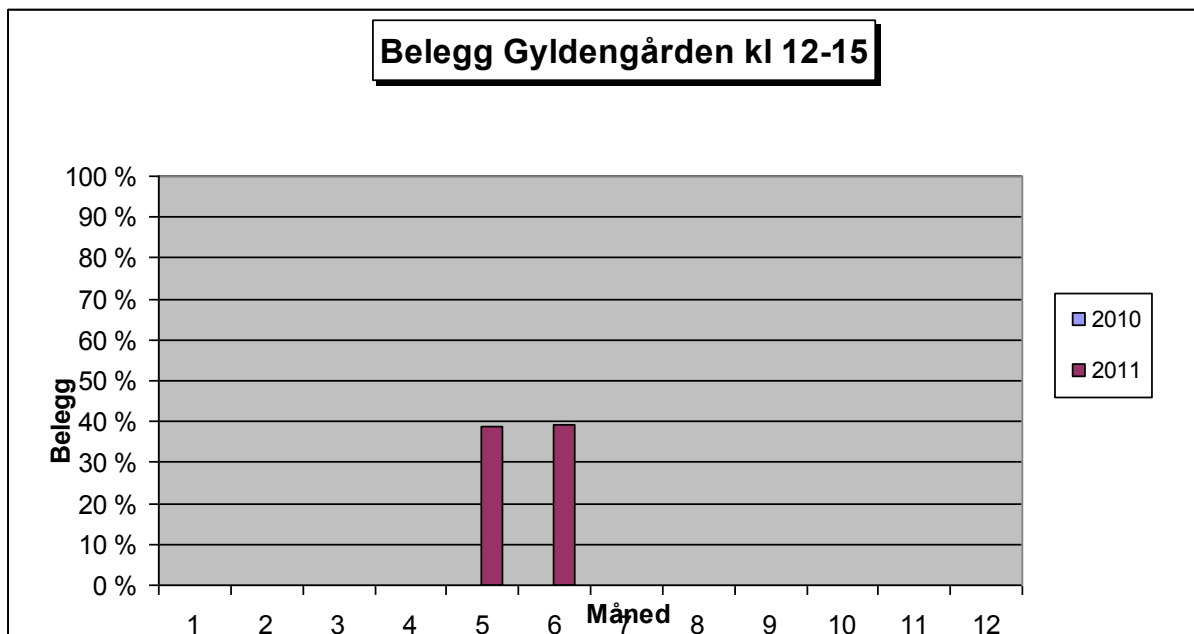
Belegget i Slottet er stort sett uendret i forhold til 2010, dvs. utgjør 66 %. Dette tyder på at tilbakegangen som preget 2010 er i ferd med å opphøre. Dette skyldes trolig at Nybyen, som er lokalisert like ved Slottet, har lite restkapasitet og derfor i mindre grad tar kunder fra Slottet. På bakgrunn av beleggutviklingen fremheves Slottet igjen i markedsføringen sammen med Gyldengården, for å vise at det er ledig kapasitet i sentrale parkeringsanlegg i Kvadraturen.

Inntektene er kr 168.000 lavere enn i 2010, hvilket skyldes noe lavere gjennomsnittlig parkeringstid, samt færre faste kunder på månedsbasis.

Gyldengården parkeringshus

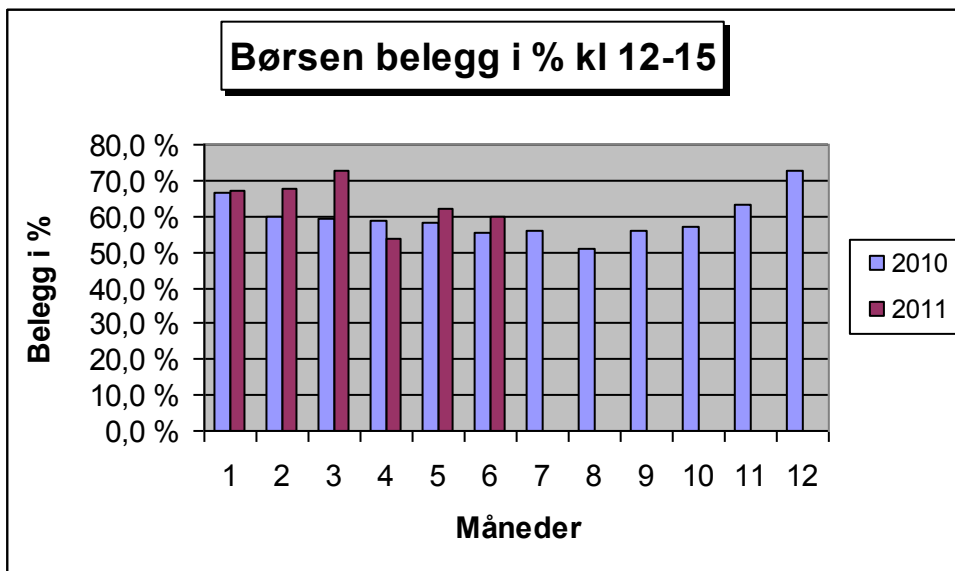
Parkeringshuset ble åpnet for ordinær drift medio april 2011 ca 6 uker etter tidsplanen. Det har vært innkjøringsproblemer de første månedene og belegget har vært lavt i forhold til forventningene. Imidlertid ser det ut som publikum gradvis begynner å benytte anlegget og belegget har økt i siste del av mai og juni. Likevel utgjør belegget kun ca 40 % i tidsrommet kl 12-15, hvilket anses som lavt for et så sentralt lokalisert parkeringsanlegg.

Parkeringshuset har vært gjenstand for en annonsekampanje sammen med Slottet i mai og juni. Denne kampanjen vil trolig bli videreført utover høsten. Vårt mål er å få et belegg på 65-70 % i tidsrommet kl 12-15 i løpet av 2012. På sikt bør Gyldengården ha et belegg på minst 80 % i forhold til beliggenheten. Dette samsvarer med belegget på Meieritomta/P-senteret før stegningen i 2008.



Børsen

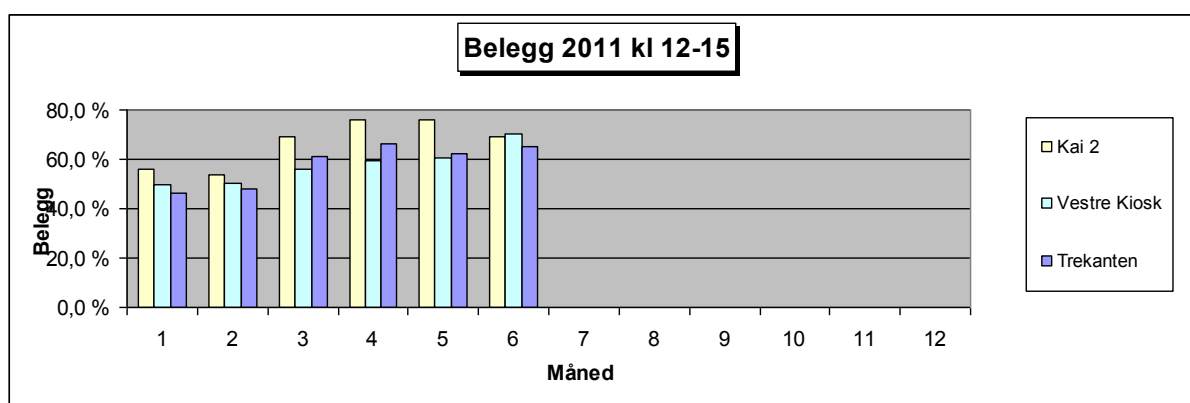
Børsen parkeringshus har en god beliggenhet like ved gågata (innkjørsel fra Gyldenløvesgt.), men er relativt lite med kun 60 plasser.



Belegget viser fremgang fra ca 60 % i 2010 til 64 % i 2011. Belegg utledes av data fra betalingsautomatene og da det er registrert en rekke el-biler (fritatt for parkeringsavgift) både i 2010 og 2011, har dette trolig påvirket beregningen av belegg. Det er derfor noe usikkert om økningen i belegget er reell. Salgsinntektene viser en økning sammenlignet med 2010 på 3,9 %, hvilket er som forventet i forhold til økte avgiftssatser. Imidlertid står kundene kortere tid i huset, da gjennomsnittlig parkeringstid pr. kunde er redusert fra ca 3 timer til 2,5 timer, hvilket kan tyde på økt belegg i tidsrommet kl 12-15. Faste leieplasser utgjør 28 hvilket er mange, men det skyldes at huset er trangt og dermed mindre egnet for korttidsparkering. Det er ikke satset spesielt på markedsføring av Børsen på grunn av de krevende kjøreforholdene i huset.

Parkeringstomter (løkkeparkering)

Basert på statistikk fra parkeringsautomatene utledes belegg på alle sentrale parkeringstomter. Belegg måles i tidsrommet kl 12-15, hvor det erfaringsmessig er størst etterspørsel etter parkeringsplasser. For de fleste anlegg har vi også belegg for hele avgiftstiden.



Inntektsutviklingen for de mest sentrale parkeringstomter:

Sentrale parkeringsplasser

| Salgsinntekter | 2011 | 2010 | Økning/ nedgang | %-vis |
|-----------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|---------------|
| Beløp i 1000 kr | 2. Kvartal | 2. Kvartal | | |
| NSB | 199 | 197 | 2 | 1,0 % |
| Kai 2 | 948 | 928 | 20 | 2,2 % |
| Trekanten | 332 | 338 | -6 | -1,8 % |
| Vestre kiosk | 418 | 358 | 60 | 16,8 % |
| Fiskebrygga | 449 | 300 | 149 | 49,7 % |
| Shelltomta | 78 | 67 | 11 | 16,4 % |
| Handelens hus | 358 | 301 | 57 | 18,9 % |
| Nybyen | 1 231 | 948 | 283 | 29,9 % |
| Bryggeriplassen | 171 | 174 | -3 | -1,7 % |
| Odderøya | 127 | 104 | 23 | 22,1 % |
| NSB plassen | 900 | 776 | 124 | 16,0 % |
| Caledonien | 850 | 769 | 81 | 10,5 % |
| Del sum | 6 061 | 5 260 | 801 | 15,2 % |
| Marinetomta (stengt) | 0 | 709 | -709 | -100,0 % |
| Bystranda(stengt) | 0 | 172 | -172 | -100,0 % |
| Sum | 6 061 | 6 141 | -80 | -1,3 % |

Samlet tilbakegang utgjør 1,3 % og skyldes stengningen av Marinetomta og Bystranda. Justert for bortfall av parkeringsareal utgjør veksten respektable 15 %, hvilket er betydelig over økningen i avgiftssatsene. Økte inntekter utover økningen i avgiftssatsene skyldes at gjennomsnittlig parkeringstid har økt noe sammenlignet med tidligere år. Inntektsøkningen for Nybyen har sin bakgrunn i utvidet parkeringskapasitet med 44 %, mens inntektsøkningen for Fiskebrygga skyldes innføring av kredittkortbetaling og utvidet avgiftstid. Det er også grunn til å anta at parkeringstomtene har overtatt noe av gateparkeringen som følge av snøforholdene i vinter.

Gateparkering

For gateparkeringen er det vanskelig å utarbeide statistikk over belegg. Dette skyldes at utstyret er levert av flere leverandører med ulik funksjonalitet og alder, samt at det kun er forskuddsbetaling. På sikt vil vi kunne ta ut statistikk over solgte parkeringstimer når de eldste parkeringsautomatene fornyes. Det er da aktuelt å presentere statistikk over de enkelte kvartaler i Kvadraturen.

For parkometre er det ikke mulig å ta ut statistikk med det utstyret vi har i dag, men da denne ordningen nedbygges har det mindre betydning.

Inntekter for gateparkeringen er som følger:

| Salgsinntekter | 2011 | 2010 | Økning/ nedgang | %-vis |
|-----------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|--------------|
| Beløp i 1000 kr | 2. Kvartal | 2. Kvartal | | |
| Automater | 5 452 | 5 362 | 90 | 1,7 % |
| Parkometre | 706 | 776 | -70 | -9,0 % |
| Sum | 6 158 | 6 138 | 20 | 0,3 % |

Samlet sett er salgsinntektene uendret i forhold til 2010, hvilket antyder lavere belegg da avgiftssatsene er prisjustert i 2011. Den svake utviklingen for parkometre skyldes dels færre

parkometre og dels at avgiftsøkningen er iverksatt senere enn for betalingsautomater. Tidligere år har belegget for gateparkeringen i sentrale deler av Kvadraturen variert mellom 80 og 83 %, både på dag - og kveldstid. Dette anses å være relativt høyt og genererer nok en del letetraffic. På den andre siden er gateparkering førstevalget for mange besøkende og bidrar til at publikum kommer til Kvadraturen.

Orientering om drifts- og parkeringssituasjonen i sin alminnelighet

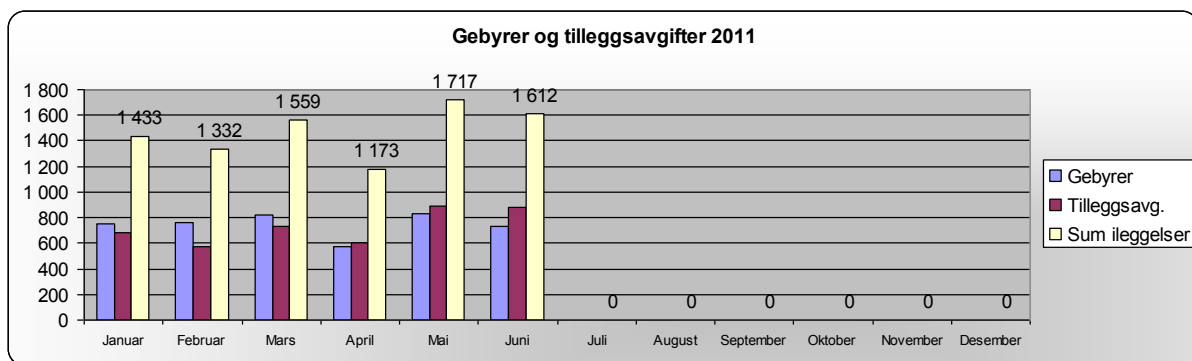
Reservekapasiteten er fremdeles begrenset for enkelte anlegg og ordninger i tidsrommet kl 12-15, til tross for synkende belegg de siste årene. Marginen mellom en god og vanskelig parkeringssituasjon er dermed bedret sammenlignet med få år tilbake. Dette skyldes i all hovedsak mindre trafikk i Kvadraturen og dermed lavere belegg og bedre tilgjengelighet. Parkeringsselskapet har 370 plasser som er midlertidige, dvs. parkeringstomter som på sikt skal bebygges. Det er viktig å være klar over at det er tidkrevende å etablere nye parkeringsplasser i anlegg under bakken til erstatning for disse. I 2011 er tilbudet i bylivssenteret økt med ca 310 parkeringsplasser (Gyldengården), hvilket har bedret tilgjengeligheten merkbart i dette området. Foreløpig er belegget i Gyldengården lavt, hvilket antyder at behovet for utvidet parkeringskapasitet på kort sikt, ikke er så presserende.

Driftsavdelingen

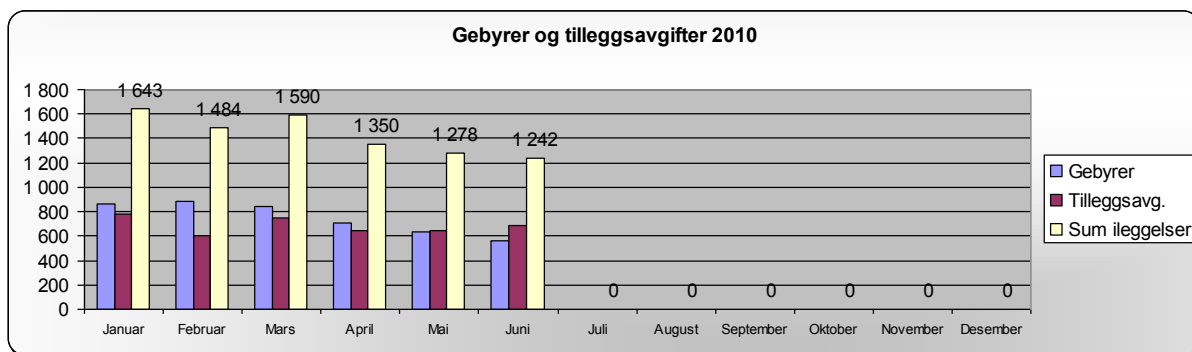
I driftsavdelingen er det 16,5 årsverk og hovedoppgaven er håndheving av bestemmelsene om stans og parkering i Vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter. Antall utstedte gebyr og tilleggsavgifter ved utgangen av 2. kvartal 2011, utgjør 8.826, hvilket er 239 (2,8 %) flere enn i 2010.

Den moderate økningen skyldes at det var streik i 2010 som påvirket håndhevingskapasiteten i ca 14 dager i mai/juni. Mindre trafikk og værforholdene i vinter medfører færre illeggelser i sin alminnelighet.

Fordelingen er som følger:



2011- 2. kvartal antall: 8.826



2010 – 2. kvartal antall: 8.587

Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen (MTU):

I april hadde vi gjennomgang av resultatet av MTU'en for alle ansatte. Driftsavdelingen viderefører de gode resultatene fra forrige undersøkelse (5,1), noe som vi er svært godt fornøyd med.

Nytt parkeringshus:

I april åpnet P.hus Gyldengården med 310 plasser, hvorav 25 er utenfor bommene. I tillegg kommer 5 HC-plasser og ca. 10 MC-plasser. Disse plassene kontrolleres daglig av trafikkbetjentene.

Kurs:

Det har vært avviklet 2 kurs i forbindelse med håndholdte terminaler og ett kurs for trafikkbetjenter - hvor temaet var kommunikasjon og konflikthåndtering, samt den nye parkeringsforskriften.

17. mai:

Også denne 17. mai hadde vi betjenter ute fra tidlig morgen for å holde marsjruta fri for biler. I år gikk det veldig fint. Folk respekterte skiltingen mye bedre enn tidligere år.

Sykefravær:

Grunnet 2 langtids sykefravær steg sykefraværet til 10,9% i 2. kvartal.

Tekniskavdeling

Tekniskavdeling består i dag av 4 årsverk og har ansvaret for alt teknisk utstyr både i parkeringshusene og ute på gateplan, samt bedriftens transportmidler og bygningsmasse. Avdelingen har vært beskjeftiget med service og vedlikehold av teknisk utstyr, samt parkeringsplasser og parkeringsanlegg, i samsvar med forebyggende planer og akutte behov. Kristiansand Parkeringsselskap KF drifter i dag et stort antall automater og anlegg med avansert elektronikk og databasert teknologi. Dette krever kompetente medarbeidere som er oppdaterte innen sine respektive fagområder.

Fortsatt Fokus på Gyldengården parkeringshus:

Etter en prøveperiode med gratis parkering ble Gyldengården parkeringshus åpnet for normal drift med ordinære avgiftssatser, medio april 2011.

Leverandør av parkeringsteknisk utstyr har etter oppstarten hatt en rekke tekniske problemstillinger, som det har tatt tid å løse. Alle kritiske funksjoner er nå i normal drift. Enkelte tekniske løsninger er fremdeles ikke på plass i henhold til kontrakt, men det er en fremdriftsplan for dette. Deler av kontraktssummen er ikke utbetalt i påvente av endelig løsning.

Gyldengården har et avansert teknisk anlegg, som ble ytterligere komplisert ved innføring av nye internasjonale krav til bank- og kredittkortbetaling (EMV kravene).

I praksis betyr dette at betaling med bank – og kredittkort, nå benytter chip og pinkode på alle betalingsautomater og utkjøringsenheter tilknyttet bomanlegget

Datasystemene i Gyldengården er integrert i styringssystemene til Slottet P-hus. Det nye EMV regelverket måtte etableres også her. For publikum betyr det at fremgangsmåten for betaling nå er helt lik for disse to parkeringshusene.

Publikum later til å vegre seg for å benytte parkeringsarealene i underetasje 2 (U2) og 3 (U3), når underetasje 1 (U1) er ved å fylles opp. Vi jobber med å informere publikum om mulighetene for enkel og oversiktlig parkering i de to nederste etasjene. Forsterket skilting har ikke gitt ønsket effekt. Vi mener at fordeling av belegget i alle etasjer er viktig, slik at parkeringshuset ikke oppfattes som unødvendig krevende å benytte.

Bygningsmessig har Gyldengården fortsatt mangler. Lekkasje i U1 fortsetter. Halvårsbefaring sammen med KNAS vil bli avholdt i september.

I tillegg til nytt parkeringshus, har vi en rekke planlagte oppgaver foran oss. Ikke minst gjelder dette utskifting av automater på gater og plasser.

Det planlegges å anskaffe flere nye betalingsautomater for gateparkering i løpet av høsten, så fremt produsentene får tilpasset disse for de nye EMV kravene.

Det er også et stort behov for å prioritere vedlikehold i våre øvrige parkeringshus.

Slottet parkeringshus

Vedlikehold av fasadene er i slutfasen.

Det ble i 2008 installert katodisk beskyttelse mot korrosjon i armeringen i betonggulvene i Slottet parkeringshus. Oppgaven til systemet er å trekke ut klorider fra betongen og dermed å redusere rustangrep i armeringen.

Vi har registrert en rekke mindre skader i betongdekket der katodisk beskyttelse er etablert. Leverandør av systemet er varslet. Utbedringer er nødvendige.

Vi har tidligere beskrevet at Slottet p-hus har et forholdsvis stort strømforbruk. Utskifting av gamle armaturer og lysrør er innarbeidet i årsbudsjett og handlingsprogram 2011-2014. Vi planlegger konkrete tester av lysstyrke og effektforbruk. Det er allerede nå grunn til å tro at strømutfgiftene kan reduseres betydelig, hvilket kan medføre at nødvendige investeringer forseres i forhold til vedtatt HP.

P- hus Elvegata

Det er utført omfattende sikkerhets og konstruksjons kontroll. Svært utfyllende rapport er mottatt som vil bli fulgt opp med ekstern konsulent. Vedlikeholdsarbeid vil starte andre halvdel av 2011. Omfanget av nødvendige tiltak er ennå ikke helt avklart, men det er innarbeidet enkelte tiltak i vedtatt årsbudsjett og HP 2011-14.

P-hus Børsen.

Nødvendig høytrykkvask og maling vil fortsette. Nytt kameraovervåkingsanlegg (ITV) er montert. Vi har registrert defekte varmekabler i fortau ved innkjøring. Utbedring planlegges.

Gater og parkeringstomter

Vi ønsker et ennå bedre renhold på våre parkeringsplasser. Det er inngått konkret avtale med ingeniørvesenet om renhold to ganger pr uke. I tillegg vil vi bruke egne ansatte når behovet er presserende i sommersesongen.

Merking av gater og parkeringsplasser har hittil i år vært problematisk på grunn av mye regn. Mye nedbør gjør også hverdagen ekstra hektisk for våre teknikere, da parkeringsteknisk utstyr utsettes flere feilsituasjoner i fuktig vær. Feilsøking og reparasjon i regnvær byr alltid på utfordringer.

Kontoret

Kontoravdelingen består av i overkant av 5 årsverk. Kontoret har sentrale administrative oppgaver som ekspedisjon og sentralbord, klagebehandling, tillatelser for forflytningshemmede, oppsyn med aktiviteter i gågata, merkantile funksjoner, samt salg av ulike parkeringsordninger.

I andre kvartal registrerer vi noe lavere belegg sammenliknet med tilsvarende periode i 2010. Det knytter seg mye usikkerhet til hvorfor dette skjer, men det kan ikke utelukkes handelslekkasje fra Kvadraturen til omkringliggende handelssentre (Sørlandsparken, Vågsbygd senter mv.). Mindre trafikk i Kvadraturen medfører redusert etterspørsel etter korttids parkeringsplasser.

I april åpnet vi P-hus Gyldengården. Huset har en meget attraktiv beliggenhet under Gyldengården i hjertet av Kvadraturen. I begynnelsen av april annonserte vi en ukes gratis parkering, for å kvalitetssikre anlegget teknisk, i kombinasjon med å trekke publikum til anlegget.

Det viser seg imidlertid at det tar tid å innarbeide et nytt parkeringshus i folks bevissthet, og vi har derfor valgt å markedsføre P-hus Gyldengården og P-Hus Slottet, i informative annonser med karthenvvisning, både i avis og på vår hjemmeside.

Nærhet til begivenhetene
- rimelig, sentralt og enkelt!

GYLDENGÅRDEN PARKERINGSHUS
- 310 Plasser

P-HUS SLOTTET - 400 Plasser

TREKK BILLETT VED INNKJØRING, BETAL VED PARKERINGSUTOMAT SOM ER Plassert ved inngang FOR GÅENDE. - KUN KORT VED UTKJØRING.

Kristiansand Parkeringsselskap KF

VI KAN TILBY:

- Etterskuddsbetaling
- Moderne løsninger
- P-plasser med videoovervåking
- Kort gangavstand til alle byens fasiliteter.
- Månedsleie i P-hus Slottet
- HC plasser og MC plasser i P-hus Gyldengården

SKAPER TILGJENGELIGHET - se www.kripark.no eller ring oss på tlf 38 12 97 00

I mai ble det avholdt en konferanse i Kristiansand, hvor styret og administrasjonen inviterte klagenemnda i Kristiansand kommune og våre nabokommuner, til å drøfte sentrale problemstillinger og utfordringer, knyttet til behandling og oppfølging av søknader om p-tillatelse for forflytningshemmede. Vi mener at felles forståelse av sentrale bestemmelser knyttet til den nasjonale forskriften, vil gagne hele regionen og dens innbyggere. Som den største kommunen i regionen, syntes vi det er naturlig at vi tar initiativ til slike regionale samlinger og stiller vår kompetanse til disposisjon. Tilbakemeldingene fra deltakerne var udelt positive og vi tar sikte på å arrangere slike samlinger med jevne mellomrom.

Utvexling av erfaringer og kompetanse skjer også i form av samlinger og studiebesøk. I slutten av mai fikk vi besøk fra Drammen kommune i to dager. Sentrale temaer disse to dagene var tilnærming til ny parkeringsforskrift, markedsspørsmål, sikkerhet og saksbehandlingsrutiner. Slike besøk anser vi for svært nyttige.

I andre kvartal startet planlegging av nye betalingsløsninger knyttet til SMS parkering. Vårt fagsystem – Parka, som vi for øvrig bruker i forbindelse med boligsoneparkering og utleie, støtter også denne tjenesten. Vi ser i første omgang for oss at det åpnes opp for SMS betaling i begrensede områder, for å høste erfaring. Kvalitetssikring av nye produkter og tjenester vil alltid være viktig for oss, både overfor kunder og internt i organisasjonen.

Konklusjon

Belegget er varierende men hovedinntrykket er stagnasjon og svak tilbakegang. De økonomiske resultatene er svakere enn forventet som følge av lavere inntekter. Vi er derfor

avhengig av fortsatt besparelser på utgiftssiden eller en bedring av inntektssiden, for å holde budsjettbalansen. Risikoen er knyttet til disse forhold og da spesielt inntektsutviklingen for Gyldengården, som har vist seg å ha oppstartsproblemer og vanskeligere å innarbeide enn forventet. Værforholdene i vinter preget 1. kvartal både hva angår belegg, aktivitet og lønnsomhet. Inntekter og belegg i 2. kvartal har ikke gitt det forventede oppsving, til tross for prisjustering av avgiftssatsene, hvilket kan tyde på endringer av mer permanent karakter, for eksempel endrede vaner hos publikum som følge av ny bompenggeordning og handelsområder utenfor Kvadraturen.

Parkeringshusene Gyldengården og Slottet vil få en sentral oppgave i forhold til tilgjengelighet i bylivssenteret og fremheves i markedsføringen. Det er viktig at det opplyses om parkeringsmulighetene i Kvadraturen, samt at det som regel er en ledig plass i rimelig nærhet av bestemmelsesstedet.

Kristiansand 22. august 2011

Raymond Solaas
Daglig leder

Sak 134/11: Kommunalt kjøp av Kilden parkeringsanlegg

Vedlegg

Saksprotokoll

Kilden parkeringsanlegg - vedlegg 3

Kilden parkeringsanlegg - vedlegg 1

Kilden parkeringsanlegg - Parkeringssjefens påtegning - vedlegg 4

Kilden parkeringsanlegg - sak for bystyret - vedlegg 2

Kristiansand Parkeringsselskap styre 20.06.11 Saksprotokoll



Dato: 09.06.11
Saksnr.: 201109911-1
Arkivkode E: 614 &50
Saksbehandler: Nils Olav Berge

Saksgang
Kommunalutvalget
Bystyret

Møtedato
21.06.2011
07.09.2011

Kommunalt kjøp av Kilden parkeringsanlegg

Sammendrag:

Finansiering av Kilden IKS forutsetter inntekter gjennom salg av Kilden parkeringsanlegg. Parkeringsanlegget skal som utgangspunkt overføres til kommunen, der overdragelsen er å betrakte som et kjøp som bystyret må vedta. Alternativet til kommunalt kjøp, er at Kilden IKS selger parkeringsanlegget i det åpne markedet.

Rådmannen anbefaler at kommunen ved Parkeringsselskapet kjøper og forblir eier av parkeringsanlegget. Parkeringsanlegget og Kilden er uløselig knyttet sammen med en gjensidig suksessfaktor og risiko. Gode besøkstall for Kilden medfører at parkeringsanlegget får et kundegrunnlag og dermed inntekter. Det må påregnes utprøving og tilpasning av driftsformer, og det antas å være uklokt å gi fra seg påvirkningsmulighetene før driftskonseptene er "satt".

Kjøp av anlegget innebærer en investering på kr 90,5 mill, hvorav kjøpesummen er fastsatt til kr 87,4 mill. Kjøpesummen representerer byggekostnadene justert for prisstigning. En verdivurdering, utført av Næringsmegleren Sædberg & Hodne AS i 2009, antok markedsverdien til ca kr 80 mill.

Investeringsanalysen viser positiv nåverdi, men driften av parkeringsanlegget har behov for likviditetstilførsel de første ti driftsårene.

Saksfremstillingen er utarbeidet i samarbeid med Parkeringsselskapet og Økonomidirektøren. Parkeringssjefen har laget egen påtegning til saksfremlegget, som følger vedlagt. Styret i Parkeringsselskapet behandler saken 20. juni, og styrevedtaket legges frem for kommunalutvalget i møte den 21.

Forslag til vedtak:

1. Kristiansand kommune ved Parkeringssselskapet kjøper Kilden parkeringsanlegg basert på eiendomsoverdragelse.
2. Investeringsbeløpet stort kr 90,5 mill finansiers med midler fra Parkeringssselskapets disposisjonsfond (kr 18 mill) og gjennom låneopptak.
3. Parkeringssselskapets overføringer til bykassa vurderes ved revisjon av HP 2012-2015.
4. Lånet stort kr 72,5 mill nedbetales over 40 år med like store avdrag. Administrasjonen gis fullmakt til å godkjenne lånebetingelsene.

Ragnar Evensen
teknisk direktør

Ole Dag Myhrstad
eiendomssjef

Trykte vedlegg: Vedlegg 1: Eiendomskart
Vedlegg 2: Redegjørelse fra revisor, Revisjonsfirma Olav Flateland AS, datert 09.06.2011
Vedlegg 3: Investerings- og driftsanalyse
Vedlegg 4: Parkeringssjefens påtegning til saksfremlegg

Utrykte vedlegg: Vedlegg 1: Markedsanalyse, Asplan Viak, datert 01.06.2011

Bakgrunn for saken :

Tidligere saksgang

Brev fra Kilden IKS, datert 16.10.2008, om fastsetting av ny kostnadsramme. I avsnitt om forslag til finansiering av merkostnaden, sies følgende i fjerde kulepunkt:

“Kristiansand kommune overtar ferdig opparbeidet parkeringshus med 400 plasser for 80 mill kr, ved at aksjeportefølgen i Kilden Parkering AS overdras til kommunen.”

Fastsetting av kostnadsramme for Kilden teater- og konserthus for Sørlandet IKS (sak 188/08 for bystyret). Utdrag fra saksfremlegg:

“Styret anbefaler at parkeringsanlegget overdras til Kristiansand kommune for en pris tilsvarende anslått verdi basert på byggekostnader ekskl. mva. Rådmannen støtter dette forslaget, men vil ved rullering av HP 2010-2013 komme tilbake med en anbefaling om hvorvidt anlegget skal videreselges eller eies av kommunen. Rådmannen legger til grunn at det på sikt vil være mulig å få til en drift av anlegget som minimum går i balanse.”

Kilden parkeringshus – fremtidig eierskap, orientering for kommunalutvalget 28.09.2010 (orientering unntatt offentlighet).

Kommunalutvalget ba administrasjonen legge frem sak om kjøp av parkeringsanlegget.

Situasjonsbeskrivelse

Parkeringsanlegget eies av Kilden Parkering AS. Selskapet eies 100% av Kilden IKS som igjen eies 80% av kommunen og 20% av fylkeskommunen. Tomta, bestående av gnr. 150, bnr. 1803 og 1804, har en størrelse på ca 3000 m² og eies av selskapet, men hjemmelen står fortsatt på henholdsvis kommunen ved Havnevesenet (150/1804) og kommunen (150/1803). Eiendomskart følger vedlagt.

Parkeringsanlegget ble regulert sammen med Kilden (2006) og stod ferdig 01.12.2009. Kapasiteten i anlegget er 400 plasser. Reguleringsplanen hjemler påbygging av 2 etasjer med undervisning/administrasjon og nødvendig lager, verksteder og lignende for driften av teater- og konserthuset, parkeringshuset og undervisning/administrasjon (sitat fra reguleringsbestemmelse). Parkeringsanlegget er klargjort for slik påbygging.

Foruten rettigheter til kabeltrase og trafokiosk for Agder Energi, er det ikke registrert andre heftelser av praktisk betydning for eierskapet.

Driften av anlegget er i dag satt ut til Q-park AS. Driftsavtalen opphører 31.12.2011.

Transaksjon og fremtidig drift av anlegget

Transaksjon

Overdragelsen kan skje som et direktesalg fra Kilden IKS til kommunen, men transaksjonen skal som utgangspunkt skje som om partene er uavhengig av hverandre (markedspris). Kjøp av fast eiendom omfattes ikke av regelverk om offentlig anskaffelser.

Det er vurdert om overdragelsen bør skje som en eiendomsoverdragelse (alt. 1) eller om overdragelsen bør skje som en selskapsoverdragelse (alt. 2).

Alternativ 1 innebærer at Kilden Parkering AS selger eiendommen med tilhørende anlegg til kommunen eller kommunen ved Kristiansand parkeringsselskap KF (Parkeringssselskapet). Salgsvederlaget tilfaller Kilden Parkering AS, og selskapet får likviditet til å nedbetale lånet til Kilden IKS. Deretter oppløses selskapet.

Alternativ 2 innebærer at Kilden IKS selger aksjene i Kilden Parkering AS til kommunen. Selskapet forblir et kommunalt eid selskap og driften settes ut til Parkeringsselskapet, eventuelt andre, basert på en leieavtale.

Dersom kommunen avstår fra å kjøpe anlegget, vil anlegget måtte selges i markedet. En går ikke nærmere inn på dette alternativet.

Statsaut revisor Olav Flateland AS har vurdert alternativene i forhold til bl.a. transaksjonskostnader, momsproblematikk, skatt og driftsform. Redegjørelsen følger vedlagt. Anbefalingen er at overdragelsen bør skje som en eiendomsoverdragelse etter alternativ 1.

Begrunnelsen er som følger:

- Dokumentavgiften på 2,5% utløses ikke ved hjemmelsoverdragelse mellom Kristiansand havn og kommunen. Plikten til å betale dokumentavgift oppstår ved tinglysning av dokument som overfører hjemmel til fast eiendom mellom rettssubjekter. Kommunale foretak er ikke å anse som egne rettssubjekter.
- Skatt på gevinst ved salg av fast eiendom er skattepliktig med 28 %. Beregnet gevinst er i underkant av kr 600.000,-, og som kommer til beskatning (28%). Skattebeløpet er ikke av en størrelse som påvirker valg av alternativ.
- Skattemessig er det gunstig at kommunen eier anlegget selv. Kommunen er ikke skattepliktig for et eventuelt overskudd, og hvis det i fremtiden er ønske om å overføre til andre, vil en eventuell gevinst ikke være skattepliktig. I tillegg er kommunens eiendommer fritatt for eiendomsskatt.
- Kjøp av varige driftsmidler kan finansieres ved låneopptak. For kjøp av kapital i et aksjeselskap foreligger ikke samme muligheten, og finansieringen må skje ved bruk av fond eller overføring fra driften.
- Valg av driftsform begrenses ikke. En har frihet til å velge om anlegget skal driftes av kommunen selv, et kommunalt eid selskap eller andre.
- MVA – overdragelsen medfører ingen endringer da kommunen overtar justeringsforpliktelsen gjennom avtale med selger.
- Kommunen har full kontroll med påbygningsmulighetene.

Økonomi

Kjøpesum, investeringskostnad og finansiering

Kjøpesummen omfatter kjøp av bygg/eiendom med kr 82,85 mill og kjøp av fordringer (omtales nedenfor) med kr 4,54 mill, til sammen **kr 87,4 mill**, tilsvarende byggekostnadene på kr 80 mill eks mva i 2008, korrigert for prisstigning frem til 2011.

Det foreligger en verdivurdering, utført av Næringsmegleren Sædberg & Hodne AS i 2009, der markedsverdien er satt til kr 80 mill.

Kilden Parkering AS får fradrag for mva på byggekostnadene, men før parkeringsanlegget ble overført til Kilden Parkering AS var det påløpt kostnader der merverdiavgiften ikke var fradragsført. Avgiften stor kr 5.046 mill på disse kostnadene vil nå bli tilbakeført etter justeringsreglene. Ved overtakelse av anlegget overtar kommunen justeringsretten. Justeringsbeløpet vil bli tilbakeført over en periode på 10 år. Ved overtakelse av anlegget gjengstår 9/10 av beløpet (kr 4,54 mill), som utgjør fordringen som kjøpes.

Det er videre forutsatt en oppgradering av parkeringsteknisk utstyr med ITV-anlegg/kameraovervåking, visningssystem, betalingsløsninger og parkeringsadministrativt system, slik at brukervennligheten øker og kapasiteten utnyttes best mulig. Oppgraderingskostnaden er satt til kr 2 mill.

Andre kostnader omfatter kjøp av markeds- og investeringsanalyse, utredning fra revisor, administrasjon og marginer. Beløpet er satt til kr 1,1 mill.

Investeringskostnaden ved overtakelse av anlegget, er følgende:

| | |
|---------------------------------|---------------------|
| Kjøpesum : | kr 87,4 mill |
| Oppgradering av teknisk anlegg: | kr 2,0 mill |
| Andre kostnader: | kr 1,1 mill |
| Sum | kr 90,5 mill |

Finansiering av investeringskostnaden tar utgangspunkt i at parkeringsanlegget legges inn under Parkeringsselskapet. Nærmere begrunnelse følger nedenfor.

Det opereres vanligvis med en egenkapitalandel på 20-25 % i sammenlignbare prosjekter, og det er i denne saken lagt til grunn en egenkapitalandel på 20%. Resterende kapitalbehov forutsettes lånefinansiert.

Parkeringsselskapets økonomiske status per 1.januar 2011 viser at selskapet har et disposisjonsfond på ca kr 25 mill og at selskapet har den økonomiske soliditeten som skal til for å kunne bære en investering i størrelsesorden kr 90 mill. Det vil riktignok være behov for likviditetstilførsel til anleggets drift de første ti driftsårene. Overføringene til bykassa kan derfor ikke påregnes opprettholdt på dagens nivå i denne perioden. Det må også vurderes om noe av foretakets budsjetterte resultat skal omdisponeres og settes av til selskapets disposisjonsfond for å styrke selskapets soliditet, som i første omgang svekkes ved valg om å kjøpe parkeringsanlegget. Dette vil eventuelt være gjenstand for en vurdering inn mot HP 2012-2015.

Driftsanalyse

Driftsanalysen bygger på en markedsundersøkelse og en investeringsanalyse, utført av Asplan Viak.

Markedsundersøkelsen tilkjenner en viss etterspørsel etter langtidsleie i anlegget, men at gangavstanden til markedet og begrensninger i bruken over døgnet (av hensyn til Kilden) begrenser betalingsvilligheten.

Med hensyn til kortidsparkering, er etterspørselen først og fremst knyttet til virksomheten i Kilden. Det foreligger ikke et vesentlig marked knyttet til omkringliggende næringsliv på nåværende tidspunkt (det er tatt øyde for en viss økning i sommermånedene). Annen publikumsrettet aktivitet i området (museum) ligger fram i tid.

Analysen viser at aktivitetsplanen i Kilden er av stor betydning for en effektiv og optimal utnyttelse av kapasiteten i anlegget. Særlig viktig er det å faseforskyve arrangementene slik at kapasiteten ikke sprenges, og at en får mulighet til å tømme og fylle parkeringsanlegget mellom forestillinger. En viktig forutsetning her vil være å etablere et billettsystem som kopler parkeringsmulighet sammen med billettsalget til Kilden.

Konkurrerende parkeringstilbud i området er tallfestet til ca 1000 p-plasser på åpne plasser, parkeringshus og kantsteinsparkering. 250 av disse utgjør kantsteinsparkering og parkering på Odderøya. Plassene er et supplerende tilbud til Kildes gjester, men siden disse er avgiftsfrie på kveldstid, utgjør de også et konkurrerende tilbud.

Forutsatt at 60 % av gjestene til Kilden baserer seg på bilbruk, og at det er 2,25 personer pr bil, vil parkeringsbehovet være 700 plasser ved full utnyttelse av publikumskapasiteten i Kilden (2300 plasser). En full konsertsal alene antas å gi et behov for ca 320 plasser (80 % av kapasiteten i anlegget).

En har valgt å være forsiktig ved fastsettelse av forventet belegg i anlegget. I den perioden aktiviteten i Kilden antas å være størst (mellom kl 18-22, ca 4 dager i uka i snitt på årsbasis), er det lagt til grunn at belegget varierer fra 55-65 %. Resten av døgnet er belegget anslått til mellom 5-25 %, men med forventninger om en økning i takt med utvikling av området. Gjennomsnittsbelegget over døgnet blir da rundt 20%.

Betalingsviljen i anlegget tar utgangspunkt i prisnivået for parkering for øvrig i byen. Modellen legger til grunn en lav/høy timesats på hhv. kr 6,- og 19,- og et marginalt salg av månedskort for dagsparkering (fra kl 6-18) for kr 750,- pr måned (inkl mva). Øvrige forutsetninger i modellen fremgår av vedlegg.

Beregningene for Kilden parkering viser et inntektsnivå på linje med Slottet parkeringshus (ca kr 13.400 pr. plass pr. år - 400 plasser) som er det mest relevante parkeringsanlegg å sammenligne med. Parkeringshus Børsen har kr 17.000 i inntekt pr. plass i året, men har relativt få plasser (60) og en meget sentral lokalisering.

Investerings- og driftsanalysen (vedlagt) viser positiv nåverdi på i overkant av 1,0 millioner kroner (og som impliserer en internrente/avkastning på egenkapitalen på 6,2 %).

Driften av parkeringsanlegget har behov for likviditetstilførsel de første ti driftsårene (anslått til kr 11,5 mill, hvorav ca kr 9 mill påløper i neste handlingsperiode).

Det er foretatt sensitivitetsanalyser som viser relativt store utslag i nåverdi og kontantstrømmer med kun små endringer i rentenivå og inntektsnivå. Analysene er følgelig beheftet med usikkerhet, noe det er forsøkt tatt høyde for ved en nøktern fastsettelse av forutsetningene.

Det er ikke tatt høyde for eventuell verdi knyttet til påbygningsmulighetene i anlegget. Verdien fastsettes og kommer til inntekt ved eventuell påbygging.

Videre saksgang og oppfølging

Videre oppfølging av overdragelsen omfatter følgende aktiviteter:

- Kilden IKS sin revisor utarbeider redegjørelse om overdragelsen som underlag for vedtak i Kilden IKS sin generalforsamling (møte 20. juni).
- Kilden IKS sin revisor lager avtale om overføring av justeringsforpliktelsen i henhold til merverdiavgiftslovens bestemmelser.
- Kristiansand Eiendom utarbeider standard kjøpekontrakt, der overtakelsen settes til 10. september 2011.
- Styret i Parkeringsselskapet behandler saken i møte 20. juni.
- Kommunen tiltrer avtalen ved positivt vedtak i bystyret i møte 7. september.

Samlet vurdering

I og med at Parkeringsselskapet har parkeringsfaglig kompetanse, er det nærliggende at Parkeringsselskapet blir involvert i Kilden parkeringsanlegg ved en kommunal overtakelse. Det kan tenkes to løsninger – enten at bykassa overtar parkeringsanlegget som eier og at Parkeringsselskapet forestår driften – eller at Parkeringsselskapet overtar både eierskap og drift. Rådmannen anbefaler det siste alternativet hovedsakelig fordi parkeringsselskapet har fond som kan finansiere egenkapitalbehovet.

Begge løsningene involverer kommunen fullt og helt, da Parkeringsselskapet som kommunalt foretak ikke er eget rettssubjekt, men en del av rettssubjektet Kristiansand kommune. Parkeringsselskapet er adskilt fra bykassa som egen regnskaps- og organisatorisk enhet, med egen ledelse og styre direkte underlagt bystyret. Likevel

innebærer dette at kommunen fullt og helt hefter for parkeringsselskapets aktiviteter, økonomiske resultater og gjeld.

Parkeringssselskapets styre behandlet for ca ett år siden en sak om nye parkeringsanlegg i Kvadraturen. Her ble det vedtatt at parkeringsselskapet skulle engasjere seg i sentrale parkeringsanlegg i Kvadraturen, herunder torvene og en utvidelse av P-hus Slottet i retning av Nybyen. Som en videreføring av dette har Parkeringssselskapet og KNAS signalisert interesse på eiersiden i forhold til parkering under torvene.

Kjøp av Kilden parkeringshus medfører at Parkeringssselskapets evne til å engasjere seg i andre parkeringsanlegg vil bli sterkt begrenset og kan neppe gå inn på eiersiden i andre større sentrale parkeringsanlegg på flere år. Dette fordi lånegjelden øker betydelig samtidig som fondsmidlene benyttes som egenkapital i forbindelse med anskaffelsen. Alternativet hvor parkeringsselskapet kun forestår driften, vil i langt mindre grad begrense mulighetene for å engasjere seg i andre parkeringsanlegg. Ved behandlingen av denne saken er det viktig å være klar over denne sammenhengen.

De økonomiske beregninger som er foretatt viser at driften av Kilden parkeringshus vil gi et underskudd/likviditetsbehov på ca 11,5 mill kr de første ti årene. Parkeringssselskapet er i vedtatt HP 2011-2014, forpliktet til å yte overføringer til bykassa tilsvarende 9,3 mill kr pr. år. Dagens inntjening kan ikke makte både underskuddet/likviditetsbehovet i Kilden parkeringshus og de vedtatte overføringer.

Det forutsettes at anskaffelsen av parkeringsanlegget skal finansieres med 20 % egenkapital, dvs. ca 18 mill kr. Beløpet tas fra Parkeringssselskapets reserver i form av fond. Gjenværende fond blir dermed relativt beskjedne, hvilket svekker foretakets evne til å motstå eventuelle økonomiske tilbakeslag. I rulleringen av handlingsprogrammet for både bykassa og Parkeringssselskapet anbefales det å ta hensyn til dette.

De økonomiske beregninger viser at parkeringsanleggets inntjening hovedsakelig er knyttet til aktivitetene i Kilden. Gode besøkstall for Kilden medfører at parkeringsanlegget får et kundegrunnlag og dermed inntekter. Parkeringsanlegget og Kilden er dermed uløselig knyttet sammen med en gjensidig suksessfaktor og risiko. Det må påregnes utprøving og tilpasning av driftsformen i parkeringsanlegget, og det antas å være uklokt å gi fra seg påvirkningsmulighetene før driftskonseptet er "satt". Dette understøtter anbefalingen om kommunalt eierskap, og at et eventuelt videresalg bør avvendes. Ved behov for å selge anlegget, indikerer verditaksten at investeringsbeløpet lar seg tilbakeføre.

Basert på ovennevnte anbefales kommunalt kjøp av parkeringsanlegget basert på eiendomsoverdragelse.

Sak 135/11: Verdiutvikling av Silokaia, gjennomføringsmodell

Vedlegg

Saksprotokoll

Saksprotokoll



Dato: 06.09.2011
Saksnr.: 200702121-431
Arkivkode E: L12
Saksbehandler: Trond Sikveland

| Saksgang | Møtedato |
|-----------------|-----------------|
| Havnestyret | 14.09.2011 |
| Formannskapet | 21.09.2011 |
| Bystyret | 28.09.2011 |

Verdiutvikling av Silokaia, gjennomføringsmodell

Sammendrag.

Bystyret vedtok i sak 171/10 at

"Prinsipper for utvikling av Silokaia i h.h.t. vedtatt reguleringsplan vurderes i egen sak til Bystyret. I dette ligger en vurdering av havnas deltakelse i verdiutviklingen, samarbeid med andre aktører og så videre.

Det avholdes felles drøftingsmøte mellom Havnestyret og Formannskapet før saken behandles."

På bakgrunn av dette ba Havnestyret Kanalbyen Utvikling AS om deres vurdering. Kanalbyen Utvikling AS igangsatte så utredning av beslutningsunderlaget, som har omhandlet 4 modeller. Disse modellene har vært:

1. Salg på rot
2. Partnering
3. Utvikling i egen regi
4. a) Delt modell (salg på rot av 1. byggetrinn, partnering i 2. byggetrinn og egenutvikling i 3. byggetrinn)
b) Delt modell, som 4a, men fasejustert med realopsjon.

Utredningen ble gjort i regi av Terramar, Oslo og har igjen basert seg på en flere delutredninger/vurderinger, så som;

- reguleringsplanen for Silokaia,
- verditakster av lokale meglere,
- kalkulasjon (i flere omganger) av prosjektet utført av Bygganalyse,
- markedsanalyse utført av Prognosesenteret osv.

Det fremlagte materiale har igjen vært til drøfting i fellesmøte mellom havnestyret og formannskapet den 14.09.2011, hvor det kort kan oppsummeres at det er sammenfallende syn mellom Formannskapet og Havnestyret.

Etter realitetsbehandlingen i Havnestyret, som fant sted etter fellesdrøftingene med Formannskapet den 14.09.2011, har Havnestyret gjort følgende vedtak:

1. Gjennomføringsmodell: Havnestyret vedtar at delt modell, som omhandler salg på rot/partnering/egenutvikling, velges. Modellen omfatter frihet til å velge det gunstigste alternativet for Kristiansand Havn KF på aktuelt tidspunkt. Den gir frihet til å opprette underselskaper – inklusive salg av hele området dersom man gjennom dette kan oppnå en relativt sett høyere salgssum sammenlignet med bare å selge 1. byggetrinn.

De aktuelle delvalgene skal i hvert enkelt tilfelle godkjennes av Generalforsamlingen. (Havnestyret).

2. Risiko og usikkerhet: Havnestyret legger til grunn at det jobbes videre med risiko- og usikkerheten i prosjektet - ut fra de forhold rapporten peker på, for til enhver tid å oppnå tilfredsstillende håndtering av disse forholdene. Selskapet skal ikke engasjere seg i høyriskoprojekter.
3. Finansiering. Alle eiendommene innenfor planområdet godkjennes overført fra Kristiansand Havn KF til Kanalbyen Utvikling AS, eller eventuelle datterselskaper - som tingsinnskudd (egenkapital).
4. Fremdrift. Utvikling av Kanalbyen vil gå over lang tid, anslagsvis 10 – 15 år. Første avtale forventes å kunne foreligge ultimo 2012, eller i løpet av 2013. Fremdriften må til enhver tid tilpasses markedssituasjonen.
5. Opparbeidelse av infrastruktur og off. arealer. Det må legges opp til en gjennomføring i samarbeid med kommunen – slik at prosjektet organiseres og gjennomføres på en slik måte at Kristiansand kommune, som eier av off. arealer og infrastruktur, står som byggherre for denne, og således kvalifiserer til avgiftsfritak/refusjon (tilrettelegge for en innkjøpsprosedyre, som berettiger dette, og hvor en isolerer avgiftsfritt og avgiftsrefusjonsberettiget område m.m.).

Havnestyrets forslag til vedtak i bystyret:
Bystyret slutter seg til Havnestyrets vedtak.

Bakgrunn for saken:

- Bystyrets vedtak i sak 80/2003.
- Bystyrets vedtak i sak 171/10.
- Bystyrets vedtak i sak 181/10.
- Havnestyrets vedtak i sak 1/11.

Saken har sin bakgrunn i bystyrets vedtak i sak 80/2003. Denne omhandlet flytting og utvikling av havna. I nevnte sak var en av premissene fra bystyret at flyttingen skulle skje innenfor bærekraftige rammer. Med bakgrunn i dette ble reguleringen av Silokaia igangsatt. Målet var å skaffe midler til investering i ny havneinfrastruktur fra verdiutvikling av Silokaia. Dette er da også Kanalbyen Utvikling AS's oppgave.

For å ha best mulig underlag for det bystyret vedtok i sak 171/10, ble det igangsatt utredning, hvor Terramar fikk oppdraget.

Etter gjennomgang og vurdering av alle forhold for de 4 ulike modellene (jfr. sammendraget), som denne rapporten omhandler – sett i forhold til:

- avkastning,
- likviditet og
- finansiering,

sammenholdt med risiko i de ulike modellene, står en kun igjen med:

- alt. 1, Salg på rot, og
- alternativ 4, Delt modell

som realistiske. Begrunnelsen er at prosjektet skal gå over lang tid. Da er det viktig at en holder alternativene åpne. Ut fra dette er det spesielt 4b, som utpeker seg.

Denne åpner for å:

- Selge 1. byggetrinn (helt eller delvis), eventuelt hele området dersom en kan oppnå relativt sett høyere pris ved å selge under ett.
- Vurdere å ta inn partner i trinn 2.
- Og tilsutt å vurdere egenutvikling for trinn 3.

Modellen gir muligheter for "å gjøre de gode valgene" når tiden er inne, og en har tilgang til kunnskapene så nære gjennomføringstidspunktet som mulig. Den gir den friheten som skal til for å oppnå best mulig resultat for Kristiansand Havn KF.

Oppgjør ved salg på rot kan skje ved:

- Fullt oppgjør ved signering av kontrakt (gir lavest pris).
- Oppgjør som hensyntar og følger salg av ferdig utbygd eiendom.

Det siste alternativet gir høyere akkumulert oppgjør. Enkelt kan en si at forskjellen mellom disse er rente med påslag til oppgjør finner sted, når fremdriften hensyntas. I tillegg må en "ha med seg" at det kan være en utfordring å finne kjøper, som er villig til så lang kapitalbinding som er nødvendig, dersom Silokaia skal selges under ett.

For Kanalbyen Utvikling vil krav til tidspunkt for oppgjør, sett i forhold til finansieringsbehov for prosjektet, være utslagsgivende.

I forhold til risiko, er det slik at dersom Silokaia selges gjennom Kanalbyen Utvikling as, så avgrenses ansvar i forhold til alle risikoelementer som kan oppstå.

I forhold til skatt, vil inngangsverdien som tingsinnskudd, regulere Kanalbyens Utvikling AS's beskatningsgrunnlag.

For havna vil uttak av avkastning i forhold til investeringsbehovene være avgjørende. Utsettes investeringene, utsettes også driftsinntekter fra disse. Utsettelse kan medføre at kundene vil velge andre havner som sin destinasjon.

Det riktige svaret i forhold til hvor store verdier Silokaia representerer, vil en ikke få svar på før markedet er testet. Havna bør derfor holde igjen investeringer til denne kunnskapen foreligger.

Oppsummert, vil Havnedirektøren vise til Kanalbyen Utviklings vedtak, som jeg slutter meg til. Begrunnelse er at en gjennom dette valget holder alle muligheter åpne. Dette er også en forutsetning for å oppnå best avkastning etter anbefalt alternativ i rapporten.

Kanalbyens vedtak:

1. Gjennomføringsmodell: Styret anbefaler at delt modell, som angitt i pkt 2.4 foran i saksfremstillingen, som omhandler salg på rot/partnering/egenutvikling, velges. Modellen omfatter frihet til å velge det gunstigste alternativet for Kristiansand Havn KF, og med anledning til å opprette underselskaper – inklusive salg av hele området dersom man gjennom dette kan oppnå en relativt sett høyere salgssum sammenlignet med bare å selge 1. byggetrinn.
2. Risiko og usikkerhet: Styret vil jobbe videre - ut fra de forhold rapporten peker på, for til enhver tid å oppnå tilfredsstillende risiko- og usikkerhetshåndtering. Selskapet skal ikke engasjere seg i høyrisikoprojekter.
3. Finansiering. Alle eiendommene innenfor planområdet må overføres fra Kristiansand Havn KF til Kanalbyen Utvikling AS, eller eventuelle datterselskaper - som tingsinnskudd (egenkapital).
4. Fremdrift. Utvikling av Kanalbyen vil gå over lang tid, anslagsvis 10 – 15 år. Første avtale forventes å kunne foreligge ultimo 2012, eller i løpet av 2013. Fremdriften må til enhver tid tilpasses markedssituasjonen.
5. Opparbeidelse av infrastruktur og off. arealer. Kanalbyen Utvikling AS vil bidra til, i samarbeid med kommunen - at prosjektet organiseres og gjennomføres på en slik måte at Kristiansand kommune, som eier av off. arealer og infrastruktur, står som byggherre for denne, og således kvalifiserer til avgiftsfritak/refusjon (tilrettelegge for en innkjøpsprosedyre, som berettiger dette, og hvor en isolerer avgiftsfritt og avgiftsrefusjonsberettiget område m.m.).

Havnas investeringsbehov styres i hovedsak av kundenes behov og havnas økonomiske styrke. Havna skiller mellom investeringer i:

- Ny havneinfrastruktur hvor kapitalkostnadene svekker havnas økonomi på kort sikt
- Investeringer til drift og vedlikehold for å holde hjulene i gang/begrense skade
- Nyinvesteringer som styrker havnas økonomi.

Pr 31.08.2011 har havna tatt opp 350 mill i lån. I tillegg har havna ikke benyttede lånerammer tilsvarende 65 mill. I havnas vedtatte handlingsplan er det foreslått å øke investeringene med ytterligere 40,7 mill.

Selv om det av Kanalbyens sak fremgår at avkastning ikke kan forventes før 2020, vil det likevel være naturlig at havnestyret som eier, utfordrer Kanalbyen Utvikling AS i forhold til avkastning og avkastningstidspunkt. Dette må imidlertid komme som følge av en grundigere vurdering etter at markedet er testet, og en ser betalingsviljen, samt oppgjørsvilligheten til interessentene.

Havnestyret har i møte 26.04.2011 i sak 20/11 behandlet havnas investeringsevne. Konklusjonen er at havnas tålegrense for økte kapitalkostnader er nådd.

I samme møte behandlet havnestyret i egen sak verdien av havnas eiendommer. Av saken fremgår at havna eier ikke havnerelaterte eiendommer tilsvarende verdier mellom 90 og 120 mill. alt etter om en legger ren takst eller kapitalisering av leieinntekter/avkastningskrav til grunn.

Havnas økonomi ville vært mindre anstrengt med tidligere uttak av avkastning enn det denne rapporten skisserer. Samtidig vil en stram økonomi kreve strenge prioriteringer og kostnadsoptimale løsninger for å innfri kundenes forventninger og behov.

Havnedirektørens vurdering.

Som følge av ovenstående, er det et sterkt ønske om å kunne ta ut avkastning før 2020. Havnas økonomi blir utvilsomt mer sårbar med å øke investeringsrammen, men havna har likviditet til å betale sine utgifter.

Når det gjelder havnas investeringsbehov fremover, har havna følgende valg:

- Selge ikke havnerelatert eiendom tilsvarende investeringsbehovet (ikke Silokaia)
- Stille krav til uttak av avkastning tidligere enn rapporten anbefaler.
- Utsette investeringene i tid.

Bystyret har understreket at investeringene knyttet til flyttingen og nyetableringen skal gjennomføres innenfor en bærekraftig økonomi. Dette sammenholdt med vedtektene - vedtatt av bystyret, hvor Kristiansand Havn KF bl.a. er pålagt å sørge for effektiv og rasjonell drift av havneanlegg og eiendommer - slik at foretaket kan utgjøre et konkurransedyktig havne- og transportknutepunkt for det sørlige Norge, gir oss utfordringer som gjør at vi må holde valgmulighetene åpne.

Havnedirektøren slutter seg til Kanalbyen Utviklings vurdering og valg av modell.

Havnedirektøren er videre av den oppfatning at en snarlig tester markedet for å få sjekket ut de vurderingene som er lagt til grunn i rapporten. Dessuten vil jeg trekke fram at ved å velge den anbefalte modellen, beholder en friheten til å justere retning underveis med bakgrunn i oppdatert kunnskap om de forhold som vil ha betydning for *havnas* behov.

Dette er også begrunnelsen for at delvalgene bør finne sted i Havnestyret og ikke Kanalbyen

Sak 136/11: Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Utvidet bruk av Lindebøskauen skole på Flekkerøy"

Saksgang
Bystyret

Møtedato
28.09.2011

Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Utvidet bruk av Lindebøskauen skole på Flekkerøy"

Ærede ordfører,

På Flekkerøy savnes et åpent og tilgjengelig samlingslokale/møtested for ungdommen. Dette nevnes av flere som en medvirkende årsak til urolighetene beskrevet i media i senere tid.

Heldigvis har Fritidsetaten et utmerket lokale tilgjengelig i nordenden av Lindebøskauen skole. Dette gir mulighet for å gi ungdommen en samlingsplass under tak hvor det kan selges kioskvarer og tidvis arrangeres filmfremvisning, konserter og andre aktiviteter. Tidligere erfaringer fra bydelen har vist at stabil voksenorganisering av slike steder for ungdommen, er avgjørende for at disse skal bli innarbeidet og varig verdsatt av ungdommen.

Kan ordføreren se til at Fritidsetaten tar et hurtig initiativ til å utpeke en person som - i samarbeid med ungdommen selv, Lindebøskauen skole, foreldre/FAU, elevbedrifter og Flekkerøy Vel - skal ha hovedansvaret for at det denne høsten etableres varige ordninger som sikrer at samlingslokalet får faste åpningstider på kveldstid og da spesielt i helgene?

Kristiansand 1.september 2011

Vidar Kleppe
Demokratene