

# **REFERAT |KRS| Formannskapet (2011-2015) d. 02-05-2012**

**Mødedato** Onsdag d. 02. maj 2012 kl. 09:00

**Mødested** Formannskapssalen

## **Indholdsfortegnelse**

Godkjenning av møteprotokoller 11.04.12 og 18.04.12.....	3
Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn.....	5
Svar på oversendelsesforslag vedrørende etablering av nasjonal museumshavn i Kristiansand.....	22
Svar på oversendelsesforslag vedrørende gjenbruk av gressmatten på Sør Arena.....	25
Svar på oversendelsesforslag vedrørende opplevelseskort.....	28
Forslag til utbyggingsavtale for Tobienborg.....	31
Høring - Alternative reaksjoner for mindre alvorlige narkotikalovbrudd.....	38
Framtidens byer - Årsrapport 2011.....	42

## **Punkt 40/12: Godkjenning av møteprotokoller 11.04.12 og 18.04.12**

### **Bilag**

Møteprotokoll. FORMAN, 18042012 1000, Ekstraordinært møte.

Møteprotokoll. FORMAN, 11042012 0900, Ordinært møte.



Dato: 24.04.12  
Saksnr.: 201200004-39  
Arkivkode E: 033  
Saksbehandler: Anne Lise Holand Aabø

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
02.05.2012

Godkjenning av møteprotokoller 11.04.12 og 18.04.12

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet godkjenner møteprotokoll fra møte 11.04.12.
2. Formannskapet godkjenner møteprotokoll fra møte 18.04.12.

Kristin T. Andresen  
Organisasjonsdirektør

Anne Lise H. Aabø  
Formannskapssekretær

Trykte vedlegg: Protokoll fra formannskapets møte 11.04.12  
Protokoll fra formannskapets møte 18.04.12

# **Punkt 41/12: Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn**

## **Bilag**

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Sol- og skyggeanalyse - side 3

Sol- og skyggeanalyse - side 1

Sol- og skyggeanalyser - side 2

Vedlegg 1 Planbeskrivelse

Vedlegg 5 Endringer i planbeskrivelsen

Vedlegg 4 Oppsummering av merknader og adm kommentarer

Vedlegg 3 Konsekvensutredning for alternative forslag

Vedlegg 2 Plankart og bestemmelser



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

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

## Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre Havn.

### Sammendrag:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Forslag til vedtak:

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

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

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

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

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter

Bakgrunn for saken :

### **PLANPROSESSEN**

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

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

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

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

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

### **PLANFORSLAGET**

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

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

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

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

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

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

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

De viktigste endringene fra gjeldende Kvadraturplan:

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

## INNSPILL OG HØRINGSUTTALELSER

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

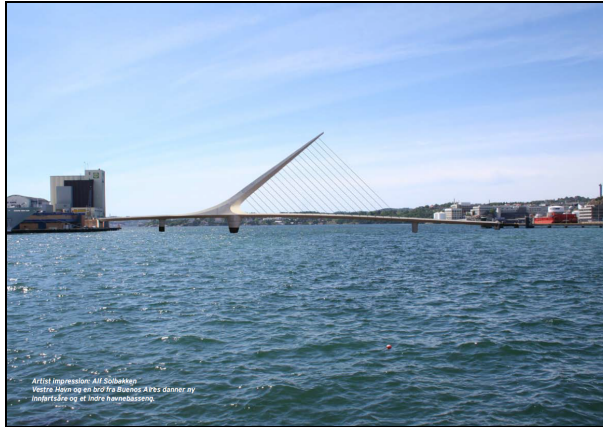
Planforslaget har fått en positiv mottakelse og har skapt engasjement i form av innlegg i avisen, i møter med administrasjonen og som konkrete innspill, som denne 3D-modellen fra Næringsforeningen og fotomontasjer fra Hillcon AS, som er vist på skissene under.



Omtale i Fædrelandsvennen 11.06.11



Innspill fra Kristiansand Næringsforening



Innspill fra Hillcon AS

## Innsigelser

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

Vest-Agder fylkeskommune:

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

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

#### Jernbaneverket:

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

#### Innsigelser som utsettes:

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

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

Sentrale oppgaver i kvalitetssikringen er:

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

Pågående planprosesser:

Jernbaneverket

Hovedplan for Jernbanestasjonen.

Planarbeid startet 2012.

Kristiansand kommune /By- og samfunnsenheten

Kvalitetssikring Havnestruktur.

Forventes slutført desember 2012.

Kristiansand kommune v/Havnevesenet

Områderegulering for ny containerhavn

Planarbeid startet.

Statens Vegvesen

Regulering Gartnerløkka og Havnegate

Reguleringsplan igangsettes 2012.

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

Områder som unntas for rettsvirkning i kommunedelplanen:

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

Vurdering av øvrige innsigelser

Innsigelsens punkt 4 vedrørende byggehøyder:

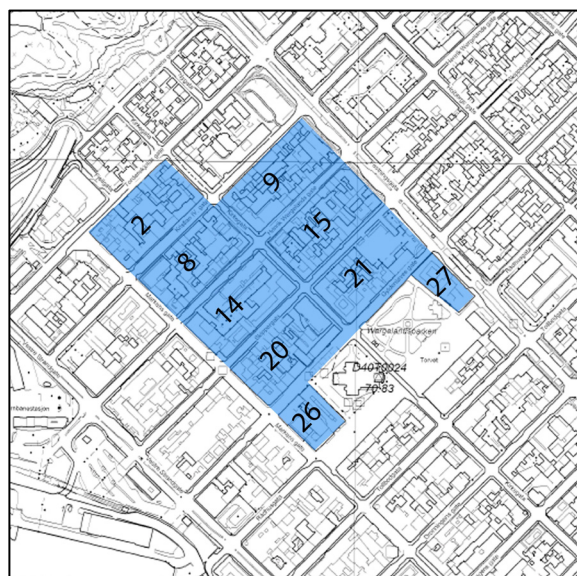
Formannskapet vedtok følgende da planen ble utlagt til offentlig ettersyn:

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

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

Kvartal 2 høres som de andre city-kvartalene»

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



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

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

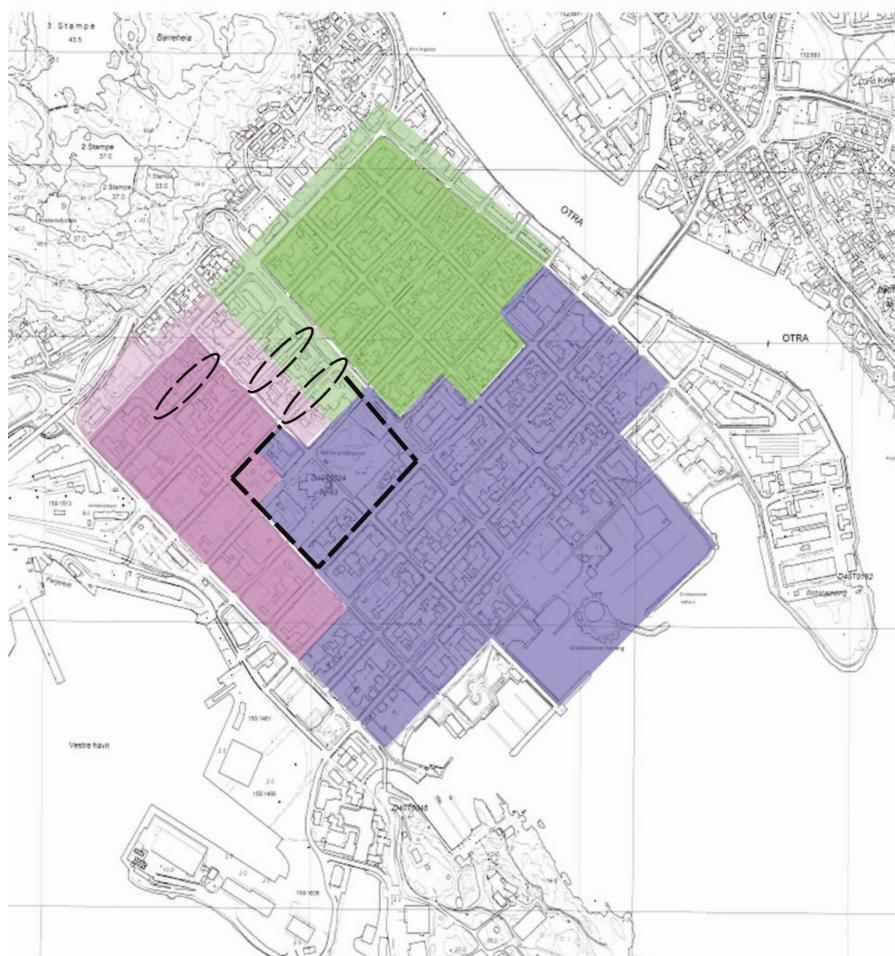
Denne høydediskusjonen har vi hatt i flere reguleringssaker de siste årene. På Markensgate 30 (Sønnikbygget) har man åpnet for å bygge 4 etasjer med tilbaketrunket 5 og 6 etasje med 60 graders vinkel. Med 60 graders vinkel blir de tilbaketrunkne etasjene veldig synlige fra gaten. Nabobygget kan bygges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



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

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

## KARAKTERISTISKE STRØK I KVADRATUREN



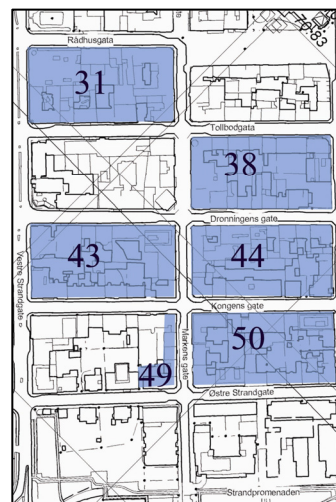
- |   |                       |   |   |
|---|-----------------------|---|---|
|  | Murbyen               |  | Domkirkekatedralen med med nærmeste influensområde                                  |
|  | Handelsstrøk          |  | Gate- og bygningsmiljø med verdifull skala og miljøkvaliteter, til dels verneverdig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

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

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

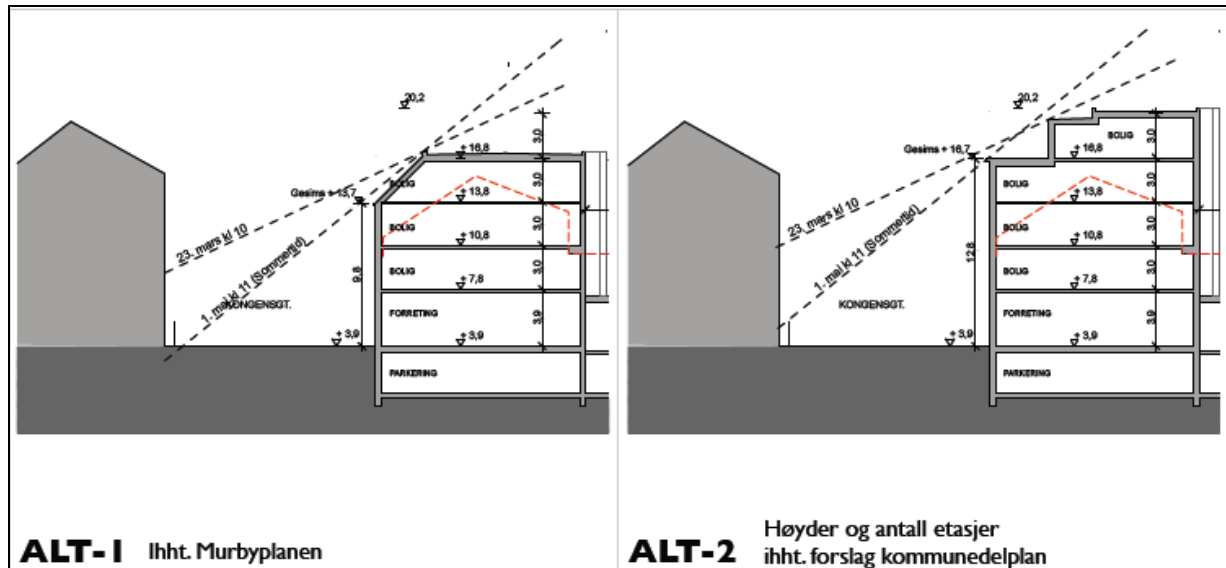
Varsel om innsigelse: Fylkeskommunen har varslet at de forbeholder seg retten til å reise innsigelse i reguleringssaker der kommunedelplanen åpner for større byggehøyder enn reguleringsplan for Murbyen (vist på kartet til høyre). Dette gjelder kvartalene 31, 38, 43, 44, 49 og 50.

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



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

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



Figur: Kvartal 49, forskjellen mellom kommunedelplanen og Murbyplanen.

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

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

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

#### Punkt 5 - ivaretagelse av kulturminner

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

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

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

#### Retningslinje kulturmiljø

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

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

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

#### Punkt 7 - barnehage på Tangen

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

#### Punkt 8 - konsekvensutredning av alternative planforslag

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

Oppsummering håndtering av innsigelser:

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

#### Utdrag av andre viktige innspill

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

#### Utvidelse av skoletomta til Tordenskjoldsgate skole

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

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

#### Bevaring av trehusbebyggelse i kvartal 2

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

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

#### Etasjehøyder og total byggehøyde

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

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

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

### Krav til uteareal for bolig og parkering

Gårdeierforeningen, KNAS og Næringsforeningen for Kristiansandsregionene har et samlet syn på denne problemstillingen - de mener at kravene er for strenge. Dette syn ble også fremført i kommuneplanen. Det er et ønske om å differensiere kravet til utearealer mer og ha et større skjønn ved fastsettelse, eksemplifisert ved at kravet bortfaller for boliger under 30 m<sup>2</sup>. (aktuell størrelse på studentboliger) og at kravet settes i forhold til stedlige hensyn i den enkelte sak. Videre må det ikke legges restriksjoner på parkeringskjellere i nybygg. Man bør heller reservere deler av anlegget for offentlig parkering for å sikre handelsparkeringen.

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

	Sone sentrum	Mellom sone	Ytre sone
Kontor	1 pr 100m <sup>2</sup>	1 pr 100m <sup>2</sup>	1 pr 100m <sup>2</sup>
Forretning	1 pr 100m <sup>2</sup>	3-5 100 m <sup>2</sup>	3-5 pr 100 m <sup>2</sup>

Et parkeringskrav på 1 pr 100 m<sup>2</sup> betyr at man har en dekning på ca 1 plass pr. 3 ansatte. Reisemiddelfordelingen i Kvadraturen er slik: Ca 30 % går, sykler eller tar buss og ca 70 % kjører egen bil (i denne oppstillingen er også bosatte medregnet). Kvadraturen er det mest tilgjengelige sted for gående/syklende og med buss. Kravet er tilpasset dette, og er likt med andre større byer.

Et par regneksempler:

- Sandens (kvartal 38) har totalt bruksareal på 36 000 m<sup>2</sup>. Halvdelen av dette er kontor og den andre halvdelen forretning. Det bygget 180 parkeringsplasser, hvilket er ½ plass pr 100 m<sup>2</sup>. Det betyr at med dagens bestemmelser kunne parkeringen dobles.
- Kvartal 14 (Mjålandbygget, Dalangården med mer) har ved endt utbygging et totalt bruksareal på ca 41 000 m<sup>2</sup> bruksareal. Det er planlagt å bygge 330 plasser. I henhold til vedtektene kan det bygges 410 plasser.

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

I Kvadraturene med nære randsone, samt bydels- og områdesentrene skal minimum uteoppholdsareal pr. boenhet på egen tomt eller fellesareal, være 25 m<sup>2</sup>. I resten av kommunen er kravet minimum 80 m<sup>2</sup>. Nærmere krav for de enkelte områder fastsettes i reguleringsplan. Kravet vurderes konkret i hver regulering basert på stedlige forhold og prosjektet som planlegges. I enkelte planer i mellomsonen har man akseptert reduserte krav. Krav til utearealer for bolig er det samme som det har vært i Kvadraturen i 12 år. Det har ikke stanset utbyggingen. Det anbefales opprettholdt, fordi det handler om å skape gode bomiljø, også i sentrum.

### Gatebruk

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

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

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

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

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

#### Bestemmelser til planen

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

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

#### **Endringer i dokumentene**

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

#### Endringer i plankart A:

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

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

#### Endringer i plankart B:

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

#### Forslag til endringer av tekst i dokumentet

Justeringer som følge av at merknader imøtekommes:

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

#### Feil og justeringer som administrasjonen selv foreslår

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

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

#### Konklusjon:

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

**Punkt 42/12: Svar på oversendelsesforslag vedrørende etablering av nasjonal museumshavn i Kristiansand**



Dato: 17.04.2012  
Saksnr.: 201004610-10  
Arkivkode E: C54  
Saksbehandler: Annelise Hornang

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
02.05.2012

## Svar på oversendelse vedrørende etablering av nasjonal museumshavn i Kristiansand

Bystyret behandlet i møte 07.12.2011 sak vedrørende etablering av nasjonal museumshavn i Kristiansand (184/11) og fattet følgende vedtak:

- 1. Bystyret er enig i at det skal arbeides for å etablere en nasjonal museumshavn i Kristiansand, og slutter seg til anbefalingene i den gjennomførte utredningen.*
- 2. I det videre arbeidet bør det være en målsetting at Nasjonal museumshavn markeres i forbindelse med Tall Ships Races-arrangementet i 2015. (Enst.)*

I forbindelse med behandlingen av ovennevnte sak ble det også vedtatt følgende to oversendelsesforslag fremmet av Rødt:

- 1. Bystyret ber administrasjonen vurdere:  
Å ta i bruk Kai 6 og "hukken" innerst ved Kai 3 for fast bruk for museumshavn i sommerhalvåret inntil annen plassering er bestemt. (39/14)*
- 2. Bystyret ber administrasjonen vurdere:  
Å benytte anledningen med Forbundet Kystens sommerstevne i Kristiansand sommeren 2012 til å lage en formell åpning av byens museumshavn. (27/26)*

Det overordnede mål med Nasjonal museumshavn i Kristiansand er å skape opplevelse innen og formidle kunnskap om kystkultur og maritim kulturarv. Arbeidet med museumshavnen videreføres med sekretariat og ledelse knyttet til Vest- Agder fylkeskommune ved Fylkeskonservatoren. Det etableres et råd med representanter fra kommune, fylkeskommune, statlige myndigheter og Vest-Agder museet. Samtidig vil det bli lagt til rette for videreføring av nettverkssamarbeidet mellom de ulike aktørene i museumshavnen. Utviklingen av nasjonal museumshavn har også kryssende interesser med et annet større prosjekt som er i startfasen, "Prosjekt utvikling av Odderøya". I dette prosjektet ligger museumshavn i Nodeviga for mindre fartøyer som et av de første tiltakene det tas tak i.

Til punkt 1

I vedtatt utredning er en av de sentrale anbefalingene at det anlegges en samlet utstillings- og besøkshavn for større kulturhistoriske fartøyer i bybildet, som forutsatt i kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn. Dette gjelder på lengre sikt. Som midlertidig løsning blir det fokusert på konkrete forutsetninger for en lokalisering av de større fartøyene på Bredalsholmen. I tillegg prioriteres å finne gode løsninger for både Fullriggeren Sørlandet og D/S Hestmanden sentralt i bybildet.

Vurdering av de konkrete forslagene i oversendelsesforslagets punkt 1 er oversendt Kristiansand Havn som uttaler følgende:

*I sommerhalvåret er kai 6 fortøyningsplass for en rekke fartøyer som må ligge utenfor havnas ISPS sikring. Følgende fartøyer kan nevnes: Maarten, SS Sørlandet, Brekkestø, Øya samt badebåten og andre besøkende båter som ikke må benytte en ISPS terminal. Egentlig er kai 6 for liten til å dekke alle disse formålene, men fordi alle ikke ligger til kai samtidig har det til nå fungert tilfredsstillende.*

*Innerst på kai 3 ligger en av de to taubåtene (Beni) som er fast stasjonert i Kristiansand. Den andre (Connector) ligger utenfor Beni, men innenfor ISPS området. For øvrig har havna fra tid til annen besøk av mindre arbeids båter som enten legges på kai 3 eller kai 6.*

*Vi har som tidligere utredet ikke mulighet til å tilby fasiliteter til museumshavn ved våre kaier. For øvrig er nyttetraffikken i Vestre havn stor og vi må begrense annen sjøgående trafikk så mye som mulig.*

Til punkt 2

Forbundet Kystens landsstevne på Bragdøya 26. – 29. juli samler 200 deltakende båter i alle størrelser og med mer enn 600 medseilere opptatt av kystkultur. Det kan være en fin ramme omkring en formell åpning av et arbeid mot et mål om å utvikle Kristiansand til en ledende by for maritime kulturopplevelser. Bragdøya kystkultursenter er i museumshavn-sammenheng tenkt utviklet som kompetansesenter for trebåtbygging, med spesielt ansvar for den regionale flåten av trebåter med vernestatus.

I hele juli måned vil Vest-Agder-museet legge til rette for sjørelaterte aktiviteter for barn i Nodeviga for å synliggjøre at utvikling av museumshavn er på gang. Det vil også bli arrangert en plastbåtutstilling og plastbåtregatta i løpet av sommeren i Nodeviga. Det kan i denne sammenheng være mulige anledninger for formell åpningsseremoni.

En tredje anledning og ramme omkring en formell åpning i 2012 kan være ved avduking av Sjøfartsmonumentet Ultramarin i Nodeviga høsten 2012.

Ledelsen av arbeidet med museumshavn hos Fylkeskonservatoren er kjent med ovenfor nevnte oversendelsesforslag og vil finne frem til den best egnede anledningen for åpning av Nasjonal museumshavn i Kristiansand.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet tar redegjørelsen til orientering.

Tor Sommerseth  
rådmann

Stein Tore Sorthe  
kulturdirektør

Trykte vedlegg: Ingen  
Utrykte vedlegg: Ingen

**Punkt 43/12: Svar på oversendelsesforslag vedrørende gjenbruk av gressmatten på Sør Arena**



Dato: 23.04.2012  
Saksnr.: 201115335-8  
Arkivkode E: 00  
Saksbehandler: Terje Abrahamsen

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
02.05.2012

## Svar på oversendelsesforslag vedrørende gjenbruk av gressmatten på Sør Arena

Ved behandlingen av sak 34/12 «Starts økonomiske situasjon – eventuelt bidrag fra kommunen» vedtok bystyret med 49 mot 4 stemmer følgende oversendelsesforslag fra Høyre:

Bystyret ber administrasjonen vurdere om gressmatten på Sør Arena kan brukes andre steder. Henholdsvis på Dønnestad, hvor blant annet Kristiansand baseballklubb holder til.

Dønnestad idrettsarena består av ca. 25 mål med gressflate, én grusbane (mindre 11'er bane) samt garderobebygg. For å få en bedre tilpasset baseballbane har det vært ønskelig å legge gress på grusbanen, og dette prosjektet har vært fremmet av idrettsetaten tidligere.

Grusfeltet er på ca. 90 x 50 meter. Prisanslaget som er oppført i kommunedelplan idrett og friluftsliv er på 350 000 kroner. Det forutsatte tilsåing (ikke «ferdiggress»), og derfor stengt anlegg i store deler av første sesong. Før en eventuelt kan gjenbruke gresset fra Sør Arena, må grusen graves av i 25 cm dybde og kjøres bort. Omfanget av dette er ca 1100 – 1200 m<sup>3</sup> tilsvarende anslagsvis 100 lastebillass.

Nesten tilsvarende mengde vekstmedium må tiltransporteres, komprimeres og avrettes. Det finnes ingen vekstmasse av bedre kvalitet i Norge enn den som allikevel må graves av og transporteres bort fra Sør Arena. Deretter må ferdiggress anlegges. Det er sannsynligvis mulig å benytte gresset fra Sør Arena, men det betinger at gresset blir skjært opp og «rullet av» på foreskrevne måte, og at det rulles ut igjen innen maksimalt 2-3 dager. Personell med erfaring fra slikt arbeid må leies inn. Pris fra Start på ca. 4500 m<sup>2</sup> gress fra Sør Arena, inklusive vekstmassen (1000 – 1100 m<sup>3</sup>) er ca. 100 000 kroner.

Det er ikke mulig å gi presise kostnader på et slikt eventuelt prosjekt før det er innhentet priser i en anbudskonkurranse. Imidlertid har idrettsetaten gjort noen henvendelser og vil kunne anslå følgende kostnadskonsekvenser:

Avgraving og transport av grus fra Dønnestad.....	150 000
Kjøp av vekstmedium og naturgress fra Start .....	100 000
Avgraving og transport av vekstmedium og naturgresset fra Sør Arena til Dønnestad.....	300 000
Utlekking, komprimering og avretting av vekstmedium på Dønnestad .....	50 000
Utlekking av naturgresset på Dønnestad (delvis dugnad av klubben).....	30 000
Etablering av baseball banen (rød stubb), delvis dugnad av klubben .....	50 000
Komplettering av eksisterende vanningsanlegg på Dønnestad .....	100 000
Reserve .....	70 000
<b>Totalt ex moms .....</b>	<b>850 000</b>

Spillemidler kan etter søknad gis på inntil 1/3 av prosjektkostnad. Ved ovenstående totalsum tilsvarer det anslagsvis kr 283 000. En naturgressbane er mye dyrere å drifte enn en grusbane. Dersom prosjektet realiseres må idrettsetaten tilføres 100 000 kroner årlig i driftsmidler.

IK Start planlegger å legge om fra naturgress til kunstgress i begynnelsen av juni. Dersom kommunen skal kunne nyttiggjøre seg vekstmedium og gress fra Sør Arena, må det altså gis en ekstraordinær bevilgning innen den tid, det må lyses ut anbudskonkurranse og det må gjøres formell avtale med Start. Ut fra kommunens økonomiske situasjon og mengden av andre uløste oppgaver – også på idrettsfeltet – kan ikke Rådmannen anbefale en hastebevilgning i denne størrelsesorden til gjenbruk av gresset fra Sør Arena.

#### Forslag til vedtak:

1. Redegjørelsen tas til orientering.

Tor Sommerseth  
rådmann

Stein Tore Sorthe  
kulturdirektør

Trykte vedlegg: Ingen

Utrykte vedlegg: Ingen

**Punkt 44/12: Svar på oversendelsesforslag vedrørende opplevelseskort**



Dato: 11.03.2012  
Saksnr.: 201204248-1  
Arkivkode E: F40  
Saksbehandler: Rune Rokseth

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
02.05.2012

## Svar på oversendelsesforslag vedrørende opplevelseskort

I budsjettbehandlingen 15. desember 2011 vedtok bystyret med 28 mot 25 stemmer følgende oversendelsesforslag etter forslag fra Rødt:

*Bystyret ber administrasjonen avklare om opplevelseskortet kan være et hensiktsmessig virkemiddel for Kristiansand og hvilke offentlige og private aktører det er ønskelig at inngår i samarbeidet.*

Opplevelseskortet ble innført i Ålesund Kommune i 2009. Ordningen handler om å få barn og unge som er fattige på kulturopplevelser og/eller har begrensede økonomiske forutsetninger til å delta i større grad på kulturtiltak. Det utstedes et kort som gir gratis tilgang for bruker med ledsager på tiltakene. Opplevelseskortet er ment å være enkel og ubyråkratisk og med stor treffsikkerhet i forhold til målgruppen. Det er rimelig i drift og krever ikke mye administrative ressurser. Planlegging er likevel viktig for å få et velykket prosjekt. Opplevelseskortet, etter modell fra Ålesund, har fått en del oppmerksomhet i media og positive bifall fra blant annet Kulturministeren. Ved avslutningen av 2010 - Det europeiske året for bekjempelse av fattigdom og sosial eksklusjon – var opplevelseskortet Norges bidrag til oppsummeringskonferansen i EU's hovedkvarter i Brussel.

Kulturdirektøren har drøftet saken med Helse- og sosialdirektøren og leder av NAV, og kommet til at ordningen med opplevelseskort bør prøves ut i Kristiansand. NAV anslår at ca. 150-200 barn og unge vil kunne omfattes av ordningen.

NAV er skeptisk til et kort og registrering av bruk som kan føre til en ytterligere stigmatisering av brukere, og vil se nærmere på hvordan dette kan unngås.

Det tas sikte på å fremme en sak for Bystyret høsten 2012 der en ser på hvilke offentlige og private kulturtiltak som er hensiktsmessige å trekke med og hvordan en slik ordning kan prøves ut i Kristiansand. Der vil en forslå en måte å administrere en prøveordning på som reduserer muligheten for å bli stigmatisert som bruker, og få fram eventuelle kostnader knyttet til administrering av dette.

Det foreslås å etablere en tverrfaglig prosjektgruppe fra berørte sektorer for å utrede ordningen nærmere. En prosjektgruppe bør bestå av representanter fra Helse- og sosialsektoren, Nav, Barnevern og Kultursektoren. Sammensetningen av prosjektgruppa bør avspeile kunnskap om de tiltak som allerede er i iverksatt i kommunal regi for denne målgruppa.

Det bør utredes:

- Hvilke kulturtiltak (kommunale og private) som bør og vil omfattes av en slik ordning.
- En administrering av ordningen som ikke virker stigmatiserende for brukere.
- Eventuelle kostnader knyttet til administrasjon og finansieringsløsning.
- Tidsramme for utprøving/gjennomføring.

Forslag til vedtak:

1. Redgjørelsen tas til orientering

Tor Sommerseth  
rådmann

Stein Tore Sorthe  
kulturdirektør

Trykte vedlegg: ingen

Utrykte vedlegg: ingen

## **Punkt 45/12: Forslag til utbyggingsavtale for Tobienborg**

### **Bilag**

Saksprotokoll

Hoveddokument



Dato: 16.03.2012  
Saksnr.: 200909426-14  
Arkivkode O: UBYG: TOBIENBORG  
Saksbehandler: Harald Karlsen

**Saksgang**  
Kommunalutvalget  
Formannskapet

**Møtedato**  
17.04.2012  
02.05.2012

## Forslag til utbyggingsavtale for Tobienborg

### Sammendrag:

Reguleringsplan for Tobienborg er vedtatt av Bystyret i møte 29.01.2009. I samme sak er det fattet vedtak om at det skal forhandles frem et utkast til en utbyggingsavtale.

Utbyggingsområdet Tobienborg sammen med 3 andre utbyggingsområder (Trymsvei, Oddemarka Vest og St. Olavsvei) har alle fått samme rekkefølgekrav. Kravet innebærer en delopparbeidelse av en ny kryssløsning på Oddemarka.

Dagens plan for Oddemarka krysset er det behov for å forenkle. I kommunens og fylkeskommunale budsjetter er det ikke avsatt midler for dette.

Løsningen har blitt at kommunen skal forestå planlegging og opparbeidelse av kryssløsningen.

Bidragets størrelse for utbyggingsområdene er satt til å utgjøre ca kr 11.7 mill (dvs kr 422 per BRA). Bidraget innbetales etter hvert som områdene bygges ut. Bidraget skal justeres ihht konsumprisindeks.

De totale kostnadene for en ny kryssløsning vil først være klar når en revidert plan for krysset foreligger (forutsatt å foreligge om ca 2 år).

Planen for kryssområdet skal kunne gjennomføres i etapper. Dette for å kunne ivareta reguleringsbestemmelsens forutsetning til delopparbeidelse.

Det er i de avtaler som er inngått ikke satt noen endelig frist for ferdigstillelsesdato av hele kryssløsningen.

Formannskapet har i møte hhv 30.03.2011 og 24.08.2011 akseptert anleggsbidragsavtalen som grunnlag for utbyggingsavtalene som inngås. Det er derfor naturlig at denne og legges til grunn for det forslag til utbyggingsområde som nå fremmes for utbyggingsområde Tobienborg.

Forhandlingene for utbyggingsområde Tobienborg er gjennomført ihht standard politikk. Forslag til avtale følger standard politikk med unntak av forutsetning om innbetaling av et anleggsbidrag for Oddemarka kryssområde (ref ovenfor).

Det er forhandlet fram en avtale for hele utbyggingsområdet. Selve utbyggingsområdet har tre utbyggere. Avgresning utbyggerne imellom er angitt i vedlegg til avtalen. Den enkelte utbygger er ansvarlig for å forestå en utbygging i samsvar med vedtatt politikk.

Ut fra dette anbefaler Teknisk direktør at forslag til utbyggingsavtale for område Tobienborg vedtas.

Forslag til vedtak:

1. Forslag til utbyggingsavtale for Tobienborg vedtas

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Harald Karlsen  
Saksbehandler

Trykte vedlegg:

Forslag til utbyggingsavtale for Tobienborg datert 02.05.11

Utrykte vedlegg:

Anleggsbidragsavtale

Bakgrunn for saken :

Reguleringsplan for Tobienborg er vedtatt av Bystyret i møte 29.01.2009 under sak.18/09. Til sammen åpner planen opp for realisering av til sammen ca 10400 m<sup>2</sup> / 100 enheter.

Ifm reguleringsbehandlingen har Bystyret anmodet Teknisk direktør om å fremlegge et forslag til en utbyggingsavtale.

I drøftelsene er utbygger gjort kjent med kommunens utbyggingspolitikk og forutsetninger for denne. Bl.a at en avtale skal underlegges politisk behandling og at en avtale ikke kan ansees som endelig før den er politisk behandlet.

Vedtatt utbyggingspolitikk legger til grunn at utbygger er ansvarlig for planlegging og gjennomføring av de tiltak som fremkommer som en følge av vedtatt reguleringsplan med tilhørende bestemmelser. Utbygger har akseptert dette som en forutsetning.

Utbygger er og gjort kjent med at det i vedtatte budsjetter ikke er avsatt midler for å bidra til en gjennomføring av en utbygging.

Innenfor utbyggingsområdet har vi 3 utbyggere. Konsmo Fabrikker, Tobienborg plantemarked og Johan Otto Weisser. Avgrensing utbyggerne imellom fremgår av vedlegg til avtalen.

Utbyggerne har i forhandlingene bekreftet at det foreligger samtykke fra berørte grunneiere for å kunne gjennomføre en utbygging slik forutsatt. Alternativt er det lagt til grunn at utbygging ikke kan igangsettes før tilstrekkelig grunneieravtale foreligger.

Utbygger og kommunen har foretatt en gjennomgang av vedtatt plan og forutsetninger knyttet til denne. Det er klarlagt at utbygger skal være ansvarlig for alle tiltak knyttet til utbyggingen med unntak av planlegging og opparbeidelse av Kryssløsningen på Oddemarka. Denne vil kommunen være ansvarlig for.

I forslag til avtale er det forutsatt at frister for opparbeidelse av tekniske og grønne anlegg skal avtales før en utbygging kan igangsettes.

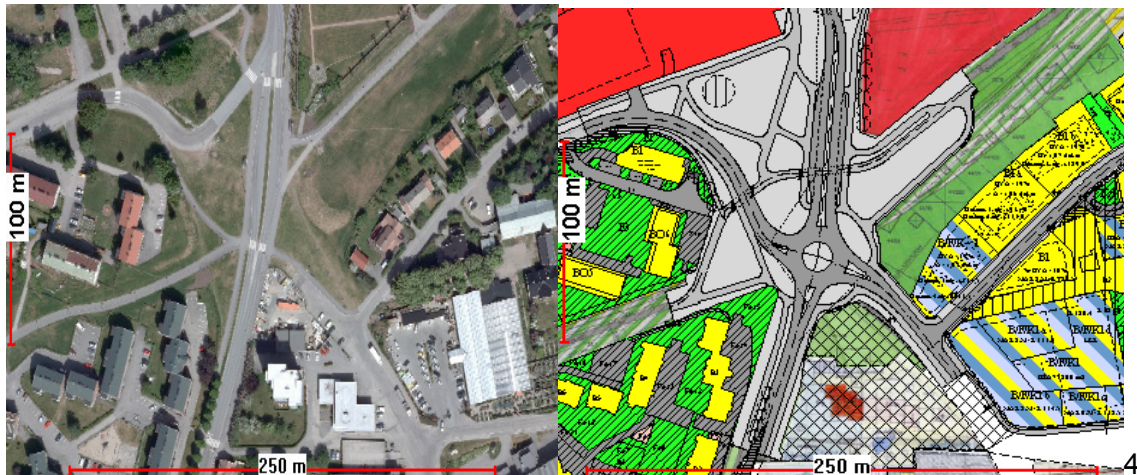
Ihht standard politikk skal det stilles bankgaranti for de arbeider som skal gjennomføres. Garanti skal og foreligge før arbeider igangsettes.

Det er ikke avtalt bidrag mellom partene utover utbyggingsområdets innbetaling av bidrag til planlegging og opparbeidelse av en kryssløsning på Oddemarka.

Ihht standard politikk er det forutsatt at regulerte friområder og offentlige trafikkområder skal opparbeides og deretter overføres hefte og vederlagsfritt til kommunalt eie og vedlikehold.

### **Krav til opparbeidelse av del av Oddemarka Kryssområde;**

Oddemarka kryssområde er beliggende over dagens E-18 trasee (på lokket). Østerveien (dagens busstrasee) og G/S- veien er i dag et Fylkeskommunalt/Statlig ansvar. Øvrige veier er kommunens ansvar.



Trafikkløsningen for området var i utgangspunktet forutsatt løst ifm E-18 utbyggingen. Av ulike årsaker (i hovedsak økonomiske) er de opprinnelige planene ikke gjennomført.

Det er utarbeidet en revidert plan for området. Planen ble vedtatt av Bystyret i 2006. Den vedtatte planen angir en trafikkløsning mellom St Olavsvei – Gimleveien – Østerveien samt løsning for en hoved g/s-veg langsmed gml. E-18 traseen (kartutsnitt over).

Verken kommune eller Stat / Fylkeskommune har avsatt midler for gjennomføring av vedtatt plan fra 2006.

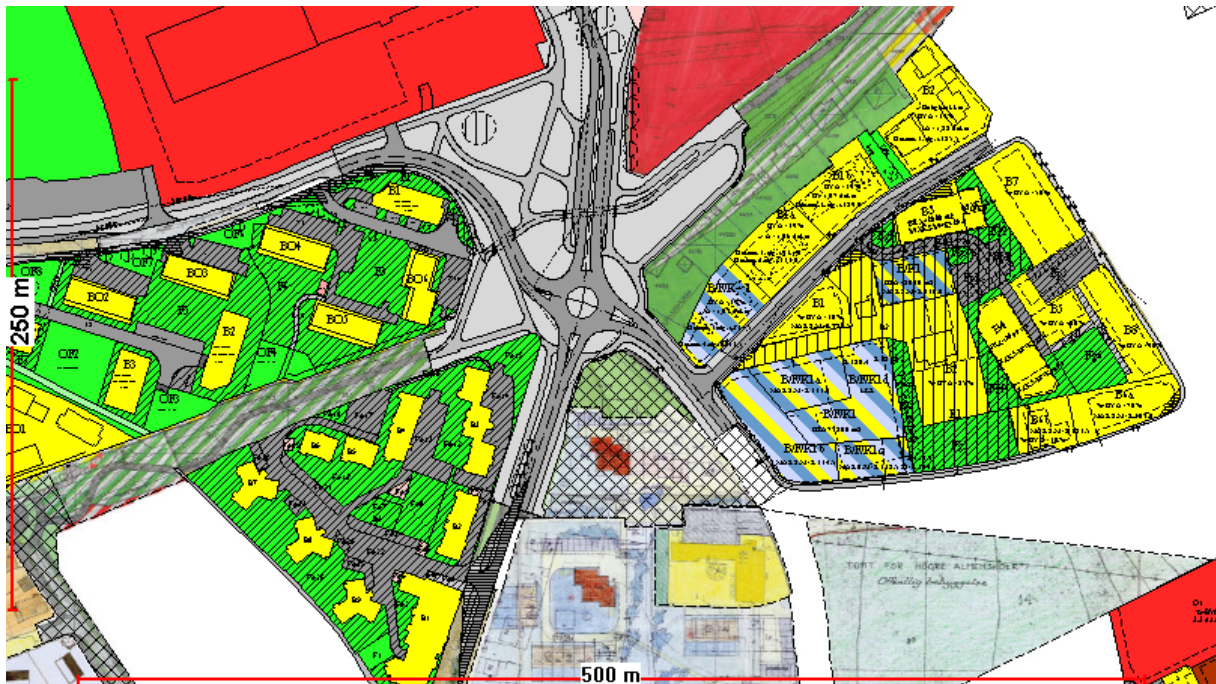
I følge trafikkplanleggerne (både i kommunen og Stat/fylkeskommune) er det behov for å revidere og forenkle den foreliggende planen. Dette for bedre å kunne ivareta dagens forutsetninger for et vegsystem. Dette innebære bl.a. avklaring av kollektiv-trasee og forutsetning for denne og sikre en bedre og sammenhengende hoved g/s-vegløsning. I foreliggende planer/budsjett (både i kommunen og stat/fylkeskommune) er det ikke avsatt noen midler for et planarbeid.

Ingeniørvesenet har vurdert kostnader for en forenklet løsning basert på dagens plan. En grovkalkyle angir kostnader i størrelsesorden ca kr. 15 mill.

Hvordan en endelig løsning vil se ut vil først være kjent når en revidert plan for området foreligger. Det må gjennomføres nye analyser og beregninger. På bakgrunn av dette vil vi få utarbeidet en revidert plan for området.

Samtidig er flere arealplaner for tiliggende områder vedtatt:

- St Olavsvei 45 – 49 (ca 60 enheter)
- Oddemarka Vest (ca 85 enheter)
- Tobienborg ( ca 100 enheter)
- Trymsvei 1-11 ( ca 70 enheter)



Samtlige av områdene har ifm planbehandlingen fått krav til en delopparbeidelse av en kryssløsning på Oddemarka.

Sett i lys av foreliggende situasjon har Teknisk direktør anbefalt følgende skisse for en løsning:

- Det igangsettes et planarbeid for en ny revidert planløsning for Oddemarka Kryssområde. Kommunen er ansvarlig for dette.
- Opparbeidelse av en kryssløsning skal kunne gjennomføres etappevis jfr utbyggingsområdenes krav til delopparbeidelse.
- Det legges til grunn at utbyggingsområdene skal bidra til planlegging og tiltak i størrelsesorden kr.10 til 15 mill. Bidrag innbetales ved igangsetting av områder.
- Avtalt bidrag er forutsatt å ivareta området rekkefølgekrav til delopparbeidelse av kryssløsning. Løsning må utbygger søke om godkjenning av hos planmyndighet.
- Revidert planløsning skal kostnadsberegnes av kommunen. Dersom opparbeidelseskostnad blir lavere enn avtalt bidrag, skal bidraget fra områdene reduseres.
- Kommunen får ansvaret med å fullføre vegløsningen.
- Dato for ferdigstilling av regulert løsning er ikke fastsatt.
- Anleggsbidragsavtale skal tinglyses.

Teknisk direktør har vektlagt at alle utbyggingsområder med krav til delopparbeidelse av kryssløsningen på Oddemarka (4 stk) må bidra. Dette ut fra en likebetraktning. Utbyggerne er selv ansvarlig for å vurdere utbyggingsøkonomien i de prosjektene som skal gjennomføres.

Kommunen har foreslått en fordeling av et bidrag basert på BRA i foreliggende planer. Det er åpnet opp for at partene selv kan finne en innbyrdes fordelingsnøkkel. I begge tilfeller er det vektlagt at partene skal være enige om en avtale / fordeling (anleggsbidragsavtale) før første sak med forslag til utbyggingsavtale kan fremmes for politisk behandling.

Det er på ordinær måte tatt forbehold om politisk godkjenning av forutsetninger og forslag til avtaler.

Utbyggerne er gjort kjent med forutsetningene og er kommet fram til følgende fordeling områdene imellom:

1. St. Olavsvei	4050 BRA
2. a Tobienborg (BFK1)	5800 BRA
2. b Tobienborg (B3 og B4)	3100 BRA
3. Oddemarka vest	8850 BRA
4. a Trymsvei byggetrinn	13674 BRA
4. b Trymsvei Byggetrinn 2	2093 BRA
	Totalt 27567 BRA

Valgt fordeling vil kommunen måtte legge til grunn ved inngåelse av utbyggingsavtale. Partene og kommunen har etter drøftelser kommet frem til at det skal betales kr 422 per BRA. Dvs. til sammen ca kr. 11.7 mill. (kr. 11.633.000)

Det er lagt til grunn at bidraget skal konsumprisindeksjusteres med utgangspunkt i 01.01.11. Dersom et utbyggingsområde får en høyere utnyttelse enn fastsatt i angitt fordeling, øker utbyggers bidrag. Økningen beregnes i forhold til endring i BRA.

De omtalte forutsetning er nedfelt i en anleggsbidragsavtale mellom utbygger og kommunen.

Det er og en forutsetning at anleggsbidragsavtalen må tinglyses på den/de områder som omfattes av avtalen.

Den risiko kommunen tar er knyttet til å få en planløsning for området vedtatt, og at kommunen gjennom forslag til avtaler gjøres ansvarlig for å få realisert planlagt løsning.

Kommunen har ihht. forutsetninger lagt til grunn at et kryss vil kunne bygges ut i etapper. Det er som en følge av det ikke satt noen endelig sluttdato for når det krysset bør være gjennomført. Det er i de samtaler som er ført signalisert at en søker krysset realisert i løpet av en 5 - 10 års periode.

Teknisk direktør har mottatt bekreftelse på at fordelingen partene imellom er akseptert. Utarbeidet anleggsbidragsavtale er vurdert og funnet tilfredsstillende.

Utarbeidet forslag til anleggsbidragsavtale er innarbeidet i inngått utbyggingsavtale for området Trymsvei 1-11 og for Oddemarka Vest.

Dette har og dannet grunnlag for inngåelse av en avtale for Tobienborg.

Forslag til utbyggingsavtale har ihht plan og bygningslovens bestemmelser vært sent ut på høring. Høringsperiode har vært 10.02.12 – 02.03.12.

Det er mottatt 1 høringsuttalelse.

Vest Agder fylkeskommune opplyser at det innenfor områder er registrert fredede kulturminner. Dersom det planlegges bygging i tilknytning til området så må dette klareres med fylkeskommunen evt riksantikvar. Selve Tobienborg gård med tunområde er foreslått regulert til bevaring og videre planbehandling/utbygging må ta hensyn til dette.

Kommentar:

Utbygger er gjort kjent med uttalelsen. Det vil være utbygger / tiltakshaver som vil være ansvarlig ovenfor vernemyndighet og som i underliggende planer må søke godkjenning for planlagte tiltak.

Ut fra ovenfor nevnte anbefaler Teknisk direktør å vedta utarbeidet forslag til utbyggingsavtale for området Tobienborg.

# **Punkt 46/12: Høring - Alternative reaksjoner for mindre alvorlige narkotikalovbrudd**

## **Bilag**

Rapport Alternative reaksjoner for mindre alvorlige narkotikalovbrudd



Dato: 27.03.12  
Saksnr.: 201201223-2  
Arkivkode E: X40  
Saksbehandler: Olaf Haugen

**Saksgang**

Helse- og sosialstyret  
Formannskapet

**Møtedato**

17.04.2012  
02.05.2012

## Høring - Alternative reaksjoner for mindre alvorlige narkotikalovbrudd

**Sammendrag:**

Kristiansand kommune har fra justisdepartementet mottatt arbeidsgruppens rapport om alternative straffereaksjoner for mindre alvorlige narkotikalovbrudd med høringsfrist 3 mai.

Bakgrunnen for arbeidsgruppens rapport er arbeidet det regjeringsoppnevnte utvalget som fikk i oppdrag å se på alternative reaksjoner mot mindre alvorlig narkotikarelatert kriminalitet.

Rådmannens forslag til høringsuttalelse er vedlagt

**Forslag til vedtak:**

1. Formannskapet slutter seg til rådmannens forslag til høringsuttalelse

Tor Sommerseth  
Rådmann

Lars Dahlen  
Helse- og sosial direktør

Trykte vedlegg: Alternative reaksjoner for mindre alvorlige narkotikalovbrudd

**Hva saken gjelder:**

Justis- og politidepartementet (nå Justis- og beredskapsdepartementet) og Helse- og omsorgsdepartementet oppnevnte en arbeidsgruppe 16. desember 2010 som skulle se på reaksjoner og tiltak mot narkotikarelatert kriminalitet. Dette med bakgrunn i Stoltenberg-utvalgets rapport om narkotika jfr forslag 3 og 4. Kristiansand kommune har 12 januar 2011 gitt høringsuttalelse til Stoltenbergsutvalgets rapport, herunder forslag 3 og 4. Kristiansand kommune var i denne høringsuttalelsen skeptiske til forslag 4 som bl.a vurderte innføring av en tverrfaglig nemd som skulle vurdere tiltak overfor personer som pågripes for bruk av besittelse av narkotika. Arbeidsgruppen tar ikke til orde for å etablere en særskilt nemd, men ønsker å bruke de mulighet som er i det eksisterende systemet. Dette er i tråd med Kristiansand kommunes vurdering.

**Innledning:**

Arbeidsgruppen foreslår et tosporet samtykkebasert system, hvor det kan være tale om enten en kortvarig intervensjon i form av *motivasjonssamtale*, eller et mer langvarig *intervensjonsprogram*.

*Motivasjonssamtalen* er ment for personer som ikke har, eller står i akutt fare for å utvikle, et problematisk forhold til narkotika, typisk personer som kun har brukt narkotika noen få ganger. Den skal virke forebyggende.

*Intervensjonsprogrammet* retter seg mot personer som har, eller står i akutt fare for å utvikle, problematisk rusbruk. Formålet med programmet er å fremme brukerens rehabilitering. Vilklårene tilpasses den enkeltes behov, og kan være alt fra behandling og kontrolltiltak til opplæring og arbeid. Målgruppen er først og fremst unge, men arbeidsgruppen foreslår ikke noen øvre aldersgrense.

Arbeidsgruppen går inn for at de alternative reaksjonene inntas som særvilkår for en betinget straffereaksjon, som hovedregel en påtaleunntatelse (eventuelt dom). Dermed vil overtredelsen ikke anmerkes på ordinær politiattest. Hvis lovovertrederen ikke samtykker til alternative reaksjoner, eller gjentatte ganger bryter vilklårene i igangsatt avtale eller program, kan vedkommende ilegges alminnelige straffereaksjoner som i dag.

Det organisatoriske ansvaret for intervensjonsprogrammet vil ligge hos konfliktrådene. Intervensjonsprogrammet foreslås å bygge på ordningen med koordineringsgrupper og oppfølgingsteam i regi av konfliktrådene.

**Innspill fra Kristiansand kommune**

Kristiansand kommune mener at arbeidsgruppen som ble oppnevnt er svært ensartet. Kristiansand kommune mener at representanter fra forskjellige kommuner som har erfaring med alternative straffereaksjoner ved narkotikalovbrudd burde ha inngått i arbeidsgruppa. Arbeidsgruppa har ikke hatt noen representasjon fra kommuner.

**Motivasjonssamtalen:**

Kristiansand kommune gjennomfører bevisstgjøringssamtaler med ungdom som har begått mindre lovbrudd og der det er bruk av narkotika jfr. påtaleunntatelse med vilkår.

Bevisstgjøringssamtaler har mange av de samme elementene (innhold/antall samtaler/kartlegging/screening) som fremkommer i motivasjonssamtalen. Effekten av samtalen som en del av påtaleunntatelse med vilkår er gode, der 7 av 10 gjennomfører påtaleunntatelse med vilkår uten brudd.

Kristiansand kommune er negativ til Konfliktrådet rolle i gjennomføring av motivasjonssamtalen. Vi mener at bevisstgjøringssamtalene/motivasjonssamtalen fortsatt bør gjennomføres og koordineres av Kristiansand kommune.

**Intervensjonsprogram:**

Kristiansand kommune ved Hasjavvenning Kristiansand og Ungdomsteamet har siden 2006 arbeidet med personer som har begått lovbrudd knyttet til narkotikabruk. IHAP (individuellt hasjavvenningsprogram) anvendes for ungdom som har utviklet et avhengighetsforhold til cannabis, og dette har mange av de samme elementer i seg som det foreslåtte intervensjonsprogrammet. IHAP blir da brukt som vilkår i en påtaleunntatelse.

Forslaget til intervensjonsprogram innebærer at aktuelle aktører samhandler og Konfliktrådet koordinerer arbeidet gjennom koordineringsgruppa med målsetting på å rehabilitere narkotikabrukeren. I de tilfeller der brukeren har en individuell plan (IP) vil dette være en sentral del av intervensjonsprogrammet og der ungdommen er under 18 år vil barneverntjenesten være sentral.

Kristiansand kommune mener at hvis det er slik at dette vil medføre en sterk økning av ungdom/unge voksne som vil ha behov for oppfølging gjennom intervensjonsprogram vil dette gi store utfordringer med hensyn til ressursbruk, da målgruppen ikke bare er unge under 18 år, men ingen øvre aldersbegrensning. Kristiansand kommune vil kunne støtte forslaget under forutsetning av at departementene vurderer økonomisk overføring til Konfliktrådet for frikjøp av kommunale tjenester tilknyttet intervensjonsprogrammet. Dette da Kristiansand kommune gjennom erfaring og gode resultater bl.a ved IHAP vil kunne bidra til gjennomføring av intervensjonsprogrammet.

**Avslutning:**

Kristiansand kommune mener at arbeidsgruppen i liten grad har tatt stilling til at flere kommuner allerede i dag arbeider med alternative straffereaksjoner knyttet til narkotikalovbrudd, og at dette arbeidet har en god effekt. Kristiansand kommune er i tvil om hvorvidt Konfliktrådet vil kunne levere den samme høye kvaliteten gjennom de ressurser de er blitt tildelt. Kristiansand kommune mener at kvaliteten på tilbudet som gis vil bli dårligere slik arbeidsgruppens forslag foreligger.

Kristiansand kommune mener at Konfliktrådet først må vise at de kan håndtere hovedansvaret for gjennomføring av Ungdomsstraff jfr. OT 135 L (koordineringsgrupper/oppfølgingsteam). Denne nye straffereaksjonen, som er et alternativ til ubetinget fengsel fikk Konfliktrådet ansvaret for 24 juni 2011. Kristiansand kommune mener at denne straffereaksjonen bør iverksettes umiddelbart, og evalueres før Konfliktrådet får tildelt nye straffereaksjoner.

# **Punkt 47/12: Framtidens byer - Årsrapport 2011**

## **Bilag**

Årsrapport 2011



Dato: 19.04.2012  
Saksnr.: 200802901-42  
Arkivkode E: K2  
Saksbehandler: Erik Sandsmark

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
02.05.2012

## Framtidens byer – Årsrapport 2011

### Sammendrag:

Kristiansand deltar sammen med de 12 øvrige største byene i Norge i det nasjonale prosjektet Framtidens byer. Formålet er å redusere klimagassutslipp og gjøre byene bedre å bo i. I Kristiansand har det vært gjennomført en rekke tiltak innen areal- og transport, energibruk i bygg, klimatilpassing og forbruk og avfall. Deltakelse i Framtidens byer er et viktig virkemiddel for å gjennomføre Kristiansand kommunes klimaplan fra 2007 og Knutepunkt Sørlandets felles klimaplan fra 2009.

### Forslag til vedtak:

1. Formannskapet tar årsrapporten for 2011 til orientering.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Trykte vedlegg:

Utrykte vedlegg: Årsrapport 2011

## **Bakgrunn for saken :**

Framtidens byer er et samarbeid mellom staten og de 13 største byene i Norge om å redusere klimagassutslippene - og gjøre byene bedre å bo i. Programmet varer til 2014.

Ordførerne i de 13 byene skrev 9.mai 2009 under på en endelig avtale om Framtidens byer. Fra statens side underskrev fire statsråder: Miljø- og utviklingsministeren, kommunal- og regionalministeren, samferdselsministeren og olje- og energiministeren.

Handlingsplanen for "Kristiansandsregionen 2009-2014 - Framtidens byer" ble vedtatt i bystyret 22. april 2009.

Arbeidet i Framtidens byer skal konsentreres om: Areal og transport, stasjonær energibruk i bygg, forbruksmønster og avfall og tilpasning til klimaendringer. Bedre bymiljø er et delmål i Framtidens byer, som griper inn i alle fire satsningsområdene.

Vedtatte hovedmål for Kristiansandsregionen er:

- Stabilisere klimagassutslippene i Kristiansandsregionen, eksklusive prosessutslipp, innen 2012.
- Redusere disse utslippene fra 2012 med sikte på 20% reduksjon i 2020 sett i forhold til 1991.
- Bedre regionens evne til å tilpasse seg klimaendringer (håndtere konsekvenser. begrense skader og dra fordeler av mulighetene).

## **Hovedtrekkene i årsrapporten**

Aktiviteten innen satsingsområdene har vært høy i 2011.

Kristiansands første pilotprosjekt som "Framtidens bygg", Møllestua barnehage ble ferdigstilt. Arbeidet med framtidens bydel ble startet opp. Landets første regionale plan for et helt byområde, Regional plan for Kristiansandsregionen, ble vedtatt.

Personbiltrafikken på innfartsveiene til Kristiansand gikk ned med 2,4 % fra 2010-2011. Tatt i betraktning at befolkningsveksten var 1,5 % i samme periode, er dette svært bra. Bruken av buss og sykkel var relativt stabilt.

Gjennom belønningsordningen for mindre bilbruk og mer kollektivtransport i by, fikk Kristiansandsregionen i 2011 utbetalt kr 65 mill. kr og har dermed fått utbetalt 225 av de 285 mill. kr som belønningsavtalen med Staten omfatter.

50 kommunale bygg ble innlemmet i kommunens ENØK-program med sentral energistyring hvor slik at ordningen nå omfatter totalt 110 kommunale bygg. De første 60 bygg har oppnådd en energibesparelse på 23 %, mens de neste 50 har oppnådd 13 %.

For å modellere effekter av klimaendringene, ble det kjøpt inn nedbørsmålere for å kartlegge lokal variasjon i nedbør og derigjennom legge grunnlaget for kommunens modellering av fremtidig vann- og avløpsnett. Det ble også gjennomført tiltak for å øke overvannskapasiteten ved kritiske punkt.

Årshjulet bestående av "Earth hour, Verdens miljøverndag, Mobilitetsuka og Kjøpefri dag, ble gjennomført. Arbeidet med å etablere et nytt bærekraftssenter ble startet opp. De aller fleste av Kristiansand kommunes virksomheter er nå miljøsertifisert.

I februar ble det arrangert seminar for formannskap og næringsliv og i april ble det gjennomført felles studietur til Trondheim, med deltakelse på Framtidens byers toppmøte, for administrasjon, politikere og næringsliv. Leder og nestleder av byutviklingsstyret deltok på Framtidens byers toppmøte i november.

## **Handlingsplan**

Handlingsplanen for Framtidens byer i Kristiansandsregionen, vil bli revidert i 2012 og forutsettes da å legge føringer for videre satsing i programperioden.

## **Rådmannens vurdering av Kristiansands deltakelse i Framtidens byer**

Kristiansand kommune har i flere år hatt et sterkt miljøengasjement og drevet klimaarbeid på mange fronter. Framtidens byer har bidratt til å samle innsatsen under en paraply og samtidig sørget for en arena for å samhandle om disse viktige temaer med de andre store byene i Norge.

Deltakelse i Framtidens byer har også medført større grad av forpliktelse, og det har bidratt til at man har lagt lista enda litt høyere. Handlingsplanen for Framtidens byer er i stor grad identisk med kommunens klimaplan fra 2007 og Knutepunkt Sørlandets felles klimaplan fra 2009. Prosjektet Framtidens byer er et nyttig verktøy for å gjennomføre klimaplanene på en kostnadseffektiv måte.