

REFERAT |KRS| Formannskapet (2007-2011) d. 05-11-2008

Mødedato Onsdag d. 05. november 2008 kl. 09:00

Mødested

Indholdsfortegnelse

Forslag til møteprogram for 1. halvår 2009 for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre.....	3
Høring- forslag til endring i opplæringsloven om retten til nødvendig rådgiving og kompetanse for Kirkegt. 2D, svar på oversendelsesforslag.....	7
Svar på oversendelse om boligbygging i bydelene Justvik og Tveit framsatt i bystyret 18.06.08 av N	9
Prinsippsak - utvidelse av Oddernes kirkegård.....	11
Lokalisering av båtsportbedrifter.....	13
Klimaplan for knutepunkt Sørlandet - høring.....	18
	37

**Punkt 78/08: Forslag til møteprogram for 1. halvår 2009 for
Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre.**

Bilag

Saksprotokoll



Dato: 13.10.2008
Saksnr.: 200813190-1
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Arnhild T. Egeland

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
05.11.2008
19.11.2008

Forslag til møteprogram for 1. halvår 2009 for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre.

Vedlagt følger forslag til møteprogram for våren 2009. Forslaget følger tradisjonelt mønster der vinterferien i uke 10 er holdt møtefri. I de ukene det ikke er bystyremøter, er det lagt inn både kommunalutvalgs- og formannskapsmøter.

Forslag til innstilling:

1. Forslag til møteprogram for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre for vårhalvåret 2009 vedtas.

Tor Sommerseth
Rådmann

Arnhild T. Egeland
Sekr.

Forslag til møteprogram for vårhalvåret 2009.

Januar	uke 2	tirsdag 6.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 7.	Formannskap	kl. 09.00
		onsdag 7.	Folkevalgtdagen	kl. 17.00 – temamøte Bystyret
	uke 3	onsdag 14.	Bystyre	kl. 17.00
	uke 4	tirsdag 20.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 21.	Formannskap	kl. 09.00
	uke 5	tirsdag 27.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 28.	Formannskap	kl. 09.00
Februar	uke 6	tirsdag 3.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 4.	Formannskap	kl. 09.00
	uke 7	tirsdag 10.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 11.	Formannskap	kl. 09.00
uke 8	onsdag 18.	Bystyre	kl. 17.00	
	uke 9	tirsdag 24.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 25.	Formannskap	kl. 09.00
Mars	uke 10		Vinterferie	
	uke 11	tirsdag 10.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
onsdag 11.		Formannskap	kl. 09.00	
	uke 12	onsdag 18.	Bystyre	kl. 17.00
	uke 13	tirsdag 24.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
onsdag 25.		Formannskap	kl. 09.00	
	uke 14	tirsdag 31.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 1.	Formannskap	kl. 09.00
April	uke 15		Påske	
	uke 16	onsdag 15.	Formannskap	kl. 09.00
uke 17		onsdag 22.	Bystyre	kl. 17.00
	uke 18	tirsdag 28.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 29.	Formannskap	kl. 09.00
Mai	uke 19	tirsdag 5.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 6.	Formannskap	kl. 09.00
	uke 20	onsdag 13.	Bystyre	kl. 17.00

	uke 21	tirsdag 19.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 20.	Formannskap	kl. 09.00
	uke 22	tirsdag 26.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 27.	Formannskap	kl. 09.00
Juni	uke 23	onsdag 3.	Bystyre	kl. 17.00
	uke 24	tirsdag 9.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 10.	Formannskap	kl. 09.00
	uke 25.	tirsdag 16.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		onsdag 17.	Bystyre	kl. 17.00

Punkt 79/08: Høring- forslag til endring i opplæringsloven om retten til nødvendig rådgiving og kompetanse for rådgivere

Bilag

Saksprotokoll

2_hoering_forskrift_kompetanse

1_hoering_forskrift_rett_til_radgiving

Vedlegg 2

Vedlegg 1



Dato: 06.10.08
Saksnr.: 200812925-1
Arkivkode E: B71
Saksbehandler: Bente Hansson

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
22.10.2008

Høring- forslag til endring i opplæringsloven om retten til nødvendig rådgiving og kompetanse for rådgivere

Sammendrag:

Kunnskapsdepartementet har sendt ut på høring forslag om endringer i forskrift til opplæringsloven kapittel 22 og forskrift til privatskoleloven kapittel 7. De har anbefalt kompetansakriterier for rådgivere.

Det foreslås forskriftsendringer på følgende områder:

- Retten til nødvendig rådgiving (forskrift til opplæringsloven kapittel 22)
- Retten til nødvendig rådgiving (forskrift til privatskoleloven kapittel 7)

Videre foreslås det anbefalt formell kompetanse og anbefalte kompetansekriterier for rådgivere. Forslaget angir hvilke kriterier Utdanningsdirektoratet mener at skoleeier/styret ved private skoler med rett til statstilskudd bør stille til utdannings- og yrkesrådgivere og sosialpedagogiske rådgivere. Disse har nær sammenheng med elevens rett etter lov og forskrift og er anbefalinger som er ment å være veiledende.

Høringen er sendt alle skolene i Kristiansand.

Forslag til vedtak:

1. Kristiansand kommune støtter forslag til endringer i forskrift til opplæringsloven kapittel 7- Retten til nødvendig rådgiving, og forslag til anbefalt formell kompetanse og kompetansekriterier for rådgivere.

Tor Sommerseth
Rådmann

Marie Føreland
Skoledirektør

Trykte vedlegg:

Utrykte vedlegg:

Punkt 80/08: Kirkegt. 2D, svar på oversendelsesforslag.



Dato: 16.10.08
Saksnr.: 200810863-8
Arkivkode E: 611 &50
Saksbehandler: Per-Christian Nygård

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
05.11.2008

Kirkegt. 2D, svar på oversendelsesforslag.

Sammendrag/saksfremstilling:

Bystyret vedtok 10.09.08 kjøp av eiendommen Kirkegt. 2 D. Samtidig ble følgende oversendelsesforslag vedtatt:

"Dersom boligen ikke oppnås solgt, skal den vurderes brukt til innkvartering av bostedsløse i Kristiansand"

Kristiansand Eiendom (KE) vil umiddelbart etter overtakelse ta initiativ til å fradele strandparsellen.

Kristiansand Eiendom er i dialog med eiendomsutviklere/-eiere i samme kvartal vedr. et mulig salg av boligen til disse. Dersom boligen ikke blir solgt i denne forbindelse, vil vi legge den ut for salg i det åpne markedet.

Dersom salg ikke lar seg gjennomføre, vil KE fremme egen sak om videre disponering av eiendommen der muligheten for innkvartering av bostedsløse vil bli belyst.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet tar saken til orientering.

Ole Dag Myhrstad
Eiendomssjef

Terje Karlsen
Avdelingsleder

Trykte vedlegg: Ingen
Utrykte vedlegg: Ingen

Punkt 81/08: Svar på oversendelse om boligbygging i bydelene Justvik og Tveit framsatt i bystyret 18.06.08 av MDG



Dato: 13.10.2008
Saksnr.: 200813015-2
Arkivkode E: L7
Saksbehandler: Marit Eik

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
22.10.2008

Svar på oversendelse om boligbygging i bydelene Justvik og Tveit vedtatt i bystyret 18.06.08

Sammendrag:

Miljøpartiet de grønne, MGD, fremmet i bystyresak 18.06.2008 slik oversendelsesforslag: "Bystyret ber om en vurdering av økt boligbygging i bydelene Justvik og Tveit i forbindelse med revisjon av kommuneplanen" (Enst) Vedtaket ble fatta i sak 114/08 – interpellasjon fra repr. Hans Petter Horve, MGD, vedrørende boligbygging og styrking av nærmiljøfunksjoner i byens utkantstrøk.

Administrasjonen vil vurdere boligbygging i bydelene Justvik og Tveit i lys av fastsatt planprogram for revisjon av kommuneplanen. Forslag til planprogram ble behandlet i formannskapet 11.06.2008 og har vært lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 20.06. - 20.09.08. Forslag til endelig planprogrammet legges fram for bystyret 3.12.08. Av forslag til planprogram fremgår det at arealdelen vil ha hovedfokus på klimavennlig og bærekraftig areal- og transportpolitikk. Regionale utbyggingsstrategier vurderes i "Arealplan for Kristiansandsregionen". De aktuelle alternative utbyggingsstrategiene i regional sammenheng vurderes og konkretiseres i kommunal sammenheng.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet tar rådmannens svar til orientering.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Marit Eik
Planlegger

Punkt 82/08: Prinsippsak - utvidelse av Oddernes kirkegård

Bilag

Saksprotokoll

Oversiktskart

Utredning - kapasitetsøkning Oddernes krk.gård

Utredning om Jegersberg for krk.sjefen



Dato: 22.09.08
Saksnr.: 200711287-11
Arkivkode O: PLAN: 1180
Saksbehandler: Heidi Johannessen

Saksgang	Møtedato
Byutviklingsstyret	16.10.08
Formannskapet	05.11.08

UTVIDELSE AV ODDERNES KIRKEGÅRD - PRINSIPPSAK

Sammendrag

På grunn av kapasitetsproblemer er det restriksjoner på Oddernes kirkegård. Kristiansand eiendom har anmodet parkvesenet om å utarbeide reguleringsplan for å øke arealutnyttelsen og utvide kirkegården. Det er ikke mulig å utvide mot sør og lokket over E18. Mot nord begrenses utvidelsespotensialet av det bratte terrenget opp mot Presteheia. Det er heller ikke aktuelt å utvide mot Gimlehallen og Gimle videregående skole. En står da igjen med mulighet for utvidelse mot Oddernes gartneri, og Jegersberg gård.

Kapasitetsproblemer på kirkegårder og gravlunder er en utfordring i de fleste byer av en viss størrelse. Ved å begrense antall kistegraver, og øke antall urnegraver er det mulig å øke kapasiteten. Kremasjonsprosenten i Kristiansand er blant de laveste i landet med ca. 19 %. Det bør arbeides videre med en planer for å øke arealutnyttelsen innenfor eksisterende kirkegård.

Når det gjelder utvidelse mot Oddernes gartneri må det vurderes om det er fornuftig å oppta dette arealet til gravlund ettersom tomten har en ideell beliggenhet i forhold til næringsvirksomhet. Det er enkel adkomst til og fra hovedveinettet, og gartneriet er lett tilgjengelig for en stor kundegruppe. Det foreligger planer som medfører at Tobienborg plantemarked nedlegges. Dersom en i tillegg omregulerer Oddernes gartneri blir det ingen gartnerier igjen i denne delen av byen. En må reise til andre bydeler eller til Sørlandsparken, og dette er dårlig areal- og ressursforvaltning. Det anbefales ikke at gartneritomten omreguleres til grav- og urnelund.

Jegersberg gård brukes i dag som hestesenter. Det har vært planer for å tilrettelegge for utvidelse av tilbudet ved å regulere området til ridesenter, men disse planene er skrinlagt. Parkvesenet har utarbeidet en utredning av Jegersberg innmarks potensial som gravlund. Mye av massene må skiftes ut og det blir nødvendig med dreneringstiltak. Dette vil medføre store kostnader. Det er også en ulempe at gården ligger innenfor markagrensa. I tillegg er avstanden fra Oddernes kirke forholdsvis stor, og veisystemet skaper en barriere som gjør at en gravlund på Jegersberg vil oppfattes som adskilt fra selve kirkegården. Både parkvesenet og plan- og bygningsetaten anbefaler at en ikke arbeider videre med planer for kirkegårdsutvidelse mot Jegersberg gård.

Teknisk direktørs vurdering

Teknisk direktør anbefaler at arbeid med planer for kirkegårdsutvidelse mot Oddernes gartneri og Jegersberg gård avsluttes, og at det arbeides videre med planer for bedre arealutnyttelse innenfor eksisterende kirkegård.

Det er viktig at gartneriet ikke omdisponeres til andre formål enn gartneridrift. Da vil man ha mulighet til å komme tilbake til spørsmålet om utvidelse av kirkegården dersom eierne en gang i fremtiden ikke ønsker å fortsette driften.

Saken berører spørsmål som har vært drøftet tidligere i overordnet plansammenheng. Den kan også ses som en oppfølging av bystyrets vedtak i sak om innføring av restriksjonstiltak på Oddernes kirkegård, 06.12.06. Derfor bør den også fremmes for formannskapet.

Forslag til vedtak:

Jegersberg gård og Oddernes gartneri bør ikke disponeres til kirkegårdsutvidelse nå. Oddernes kirkegård bør gis en mer arealintensiv utnyttelse. Det arbeides videre med tilrettelegging for økt bruk av urnegraver.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum
Plan- og bygningssjef

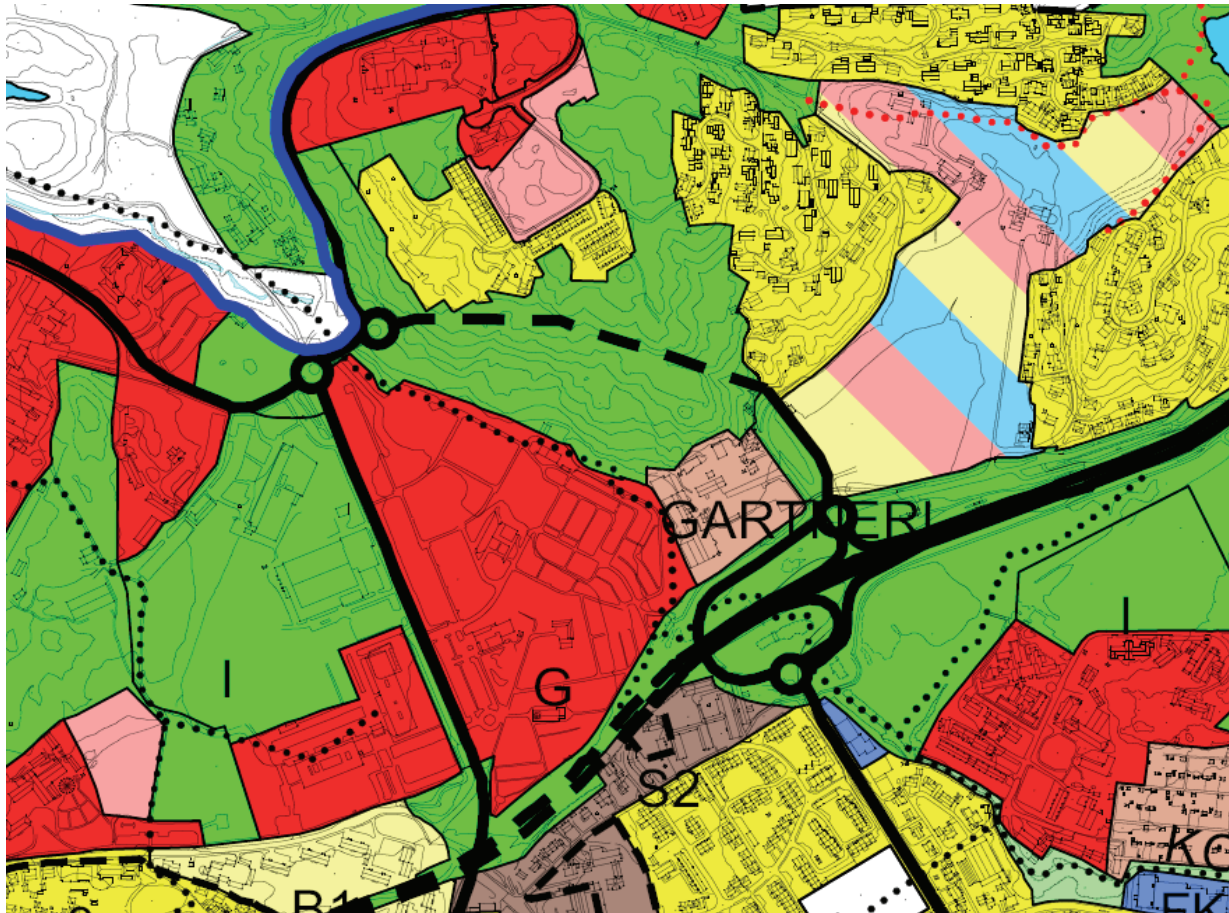
Vedlegg

1. Oversiktskart over planområdet, 1:5000
2. Utredning om Jegersberg – utvidelse av Oddernes kirkegård
3. Utredning - kapasitetsøkning Oddernes krk.gård

BAKGRUNN FOR SAKEN

På grunn av kapasitetsproblemer er det restriksjoner på Oddernes kirkegård. Kun de som sogner til kirkegården får velge kistegraver. Andre må velge urnegrav, eller en annen kirkegård. Kristiansand eiendom har anmodet parkvesenet om å utarbeide reguleringsplan for å øke arealutnyttelsen og utvide Oddernes kirkegård. Forslaget dreier seg om å fortette internt og inkludere gartneriet øst for kirkegården.

Oppstart ble varslet 17.01.08 med frist for uttalelse 18.02.08. Kay og Ove Røsstad eier og driver Oddernes gartneri med gode økonomiske resultater. Det ble avholdt et møte med familien Røsstad og deres advokat 09.06.08. Det ble gjort klart at de ønsker å fortsette driften av gartneriet, og videreføre det til neste generasjon. Omregulering til kirkegård vil i tillegg være i strid med kommunedelplanen for Lund, vedtatt 27.04.05, hvor arealet er avsatt til gartneri. Planarbeidet bør ikke fortsette før en har fått en avklaring på om det kan anbefales å omregulere garteritomten til grav- og urnelund.



Under arbeidet med kommunedelplanen for Lund ble det anbefalt at gartneriet skulle sikres nåværende areal, og at eventuell kirkegårdsutvidelse skulle skje på landbruksområdet ved Bjørndalen gård. Da planen var oppe til politisk behandling i bystyret den 27.04.05 ble det vedtatt at formålet for Bjørndalssletta skulle endres til bolig/næring/offentlig formål, og at utvidelse av kirkegården skulle vurderes foretatt mot Jegersberg gård. I sak om innføring av restriksjonstiltak på Oddernes kirkegård vedtok bystyret den 06.12.06 blant annet:

”... Areal for utvidelse av Oddernes kirkegård avklares og reguleres i tråd med bystyrets vedtak av 27.04.05...”

Senere (17.10.07) vedtok formannskapet at det bør arbeides videre med ny lokalisering av ridesenter på Lund. Et forslag om ridesenter på Jegersberg gård ble stanset av byutviklingsstyret i sak 197/08 den 19.06.08:

Vedtak:

Byutviklingsstyret finner å ikke ville fremme forslag til reguleringsplan for Jegersberg gård datert 02.06.08, med bestemmelser datert 02.06.08.

Det er ikke mulig å utvide mot sør og lokket over E18. Mot nord begrenses utvidelsespotensialet av det bratte terrenget opp mot Presteheia. Det er heller ikke aktuelt å utvide mot Gimlehallen og Gimle videregående skole. En står da igjen med mulighet for utvidelse mot gartneritomta, og etter byutviklingsstyrets vedtak av 19.06.08 har en igjen åpnet muligheten for utvidelse mot Jegersberg. Et tredje alternativt er å opprettholde og utvide de strenge restriksjonene på Oddernes kirkegård.

PLAN- OG BYGNINGSETATENS SAMLEDE VURDERING

Kapasitetsproblemer på kirkegårder og gravlunder er en utfordring i de fleste byer av en viss størrelse. Ved å begrense antall kistegraver, og øke antall urnegraver er det mulig å øke kapasiteten. I Oslo har en løst mye ved å øke kremasjonsprosenten. Også i mellomstore byer som Hamar, Drammen, Horten, Kristiansund og Ålesund ligger kremasjonsprosenten på over 50 %. Kristiansand er Norges femte største bykommune, men ligger blant de laveste i landet med ca. 19 %. Det er allerede innført restriksjoner for de som ikke har familiegraver på Oddenes kirkegård. Det bør arbeides videre med planer for å øke arealutnyttelsen innenfor eksisterende kirkegård. Dette innebærer både fortetting innenfor dagens kirkegårdsmur, og strengere restriksjoner.

Det vil medføre store kostnader å løse inn gartneriet, og de ønsker å fortsette driften. Plan- og bygningsetaten stiller seg spørrende til om det er fornuftig å oppta dette arealet til gravlund når det strengt talt har en ideell beliggenhet i forhold til næringsvirksomhet. Det er kanskje nettopp sikring av videre gartneridrift som er den mest hensiktsmessige forvaltningen av arealet. Det er kort vei til kirkegården hvor det er etterspørsel etter produktene gartneriet kan tilby. I tillegg er det gang- og sykkelavstand fra områder med forholdsvis stor befolkningstetthet. Det er også enkel adkomst til og fra hovedveinettet, og gartneriet er derfor lett tilgjengelig for en stor kundegruppe. Arealet hvor Tobienborg plantemarked ligger i dag vil i nær fremtid omdisponeres til boligformål. Dersom det i tillegg tilrettelegges for at Oddernes gartneri skal nedlegges, blir det ingen gartnerier igjen i denne delen av byen. En må reise til andre bydeler eller til Sørlandsparken, og dette er dårlig areal- og ressursforvaltning. Plan- og bygningsetaten kan ikke anbefale at gartneritomten omreguleres til grav- og urnelund.

Jegersberg gård brukes i dag som hestesenter. Det har som sagt vært planer for å tilrettelegge for utvidelse av tilbudet ved å regulere området til ridesenter, men disse planene er skrinlagt. Parkvesenet har utarbeidet en utredning av Jegersberg innmarks potensial som gravlund. Mye av massene må skiftes ut og det blir nødvendig med dreneringstiltak. Dette vil medføre store kostnader. Det blir selvfølgelig også nødvendig å innløse grunn og gi grunneier kompensasjon. En fordel med Jegersberg gård i sammenligning med gartneritomta er at arealet ikke har en like sentral beliggenhet i forhold til næringsinteresser. En ulempe er at gården ligger innenfor markagrensa. I tillegg er avstanden fra Oddernes kirke forholdsvis stor, og veisystemet skaper en barriere som gjør at en gravlund på Jegersberg vil oppfattes som adskilt fra selve kirkegården. Plan- og bygningsetaten anbefaler ikke at det arbeides videre med planer for kirkegårdsutvidelse mot Jegersberg gård. Parkvesenet slutter seg til denne vurderingen.

Heidi Johannessen
22.09.08

Punkt 83/08: Lokalisering av båtsportbedrifter.

Bilag

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Skriv fra Randesund Allsidige Service

Rapport



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

Saksgang
Byutviklingsstyret
Kommunalutvalget
Formannskapet

Møtedato
16.10.2008
28.10.2008
05.11.2008

Lokalisering av båtsportbedrifter.

Sammendrag:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Forslag til vedtak:

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

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

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Tone Iglebæk
Saksbehandler

Trykte vedlegg: 1. Mulighetsstudien, datert 04.02.08

Utrykte vedlegg: Sakens øvrige dokumenter

BAKGRUNN FOR SAKEN :

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

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

Kort om de enkelte områdene som er vurdert i denne runden

Kartet under /på neste side viser de alternative lokaliseringene:



Holskogen

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

Hattesteinen (Flekkerøy)

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

Ronsbukta

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

Hånesbukta

Området er regulert og utbygd til båthavn.

Bedriftenes virksomhet og arealbehov

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

Virksomhetene disponerer samlet i dag følgende areal:

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

Bedriftene har følgende arealbehov:

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

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

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

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

HØRINGEN

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

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

Områdenes tålegrense (friluftsinnteresser, høyder)

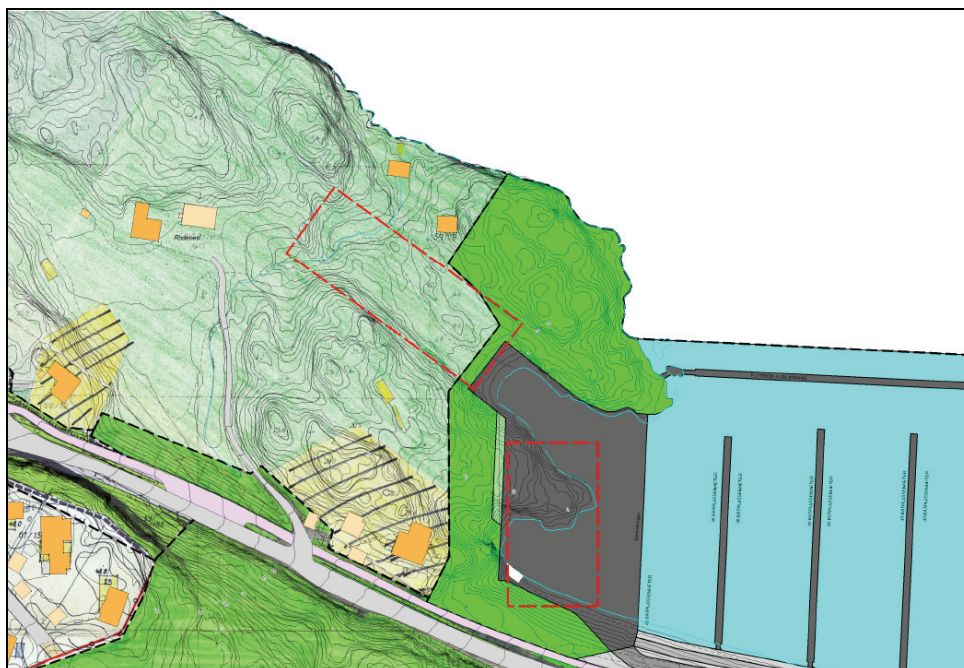
For alle tre områdene påpekes og protesteres det på byggenes dimensjoner både fra naboer og offentlige instanser. Administrasjonen er også skeptisk til byggene som er vist i mulighetsstudien. Dette gjelder alle alternativene fordi byggene er for store og ruvende å plassere i strandsonen. Fylkesmannen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

Ronsbukta:

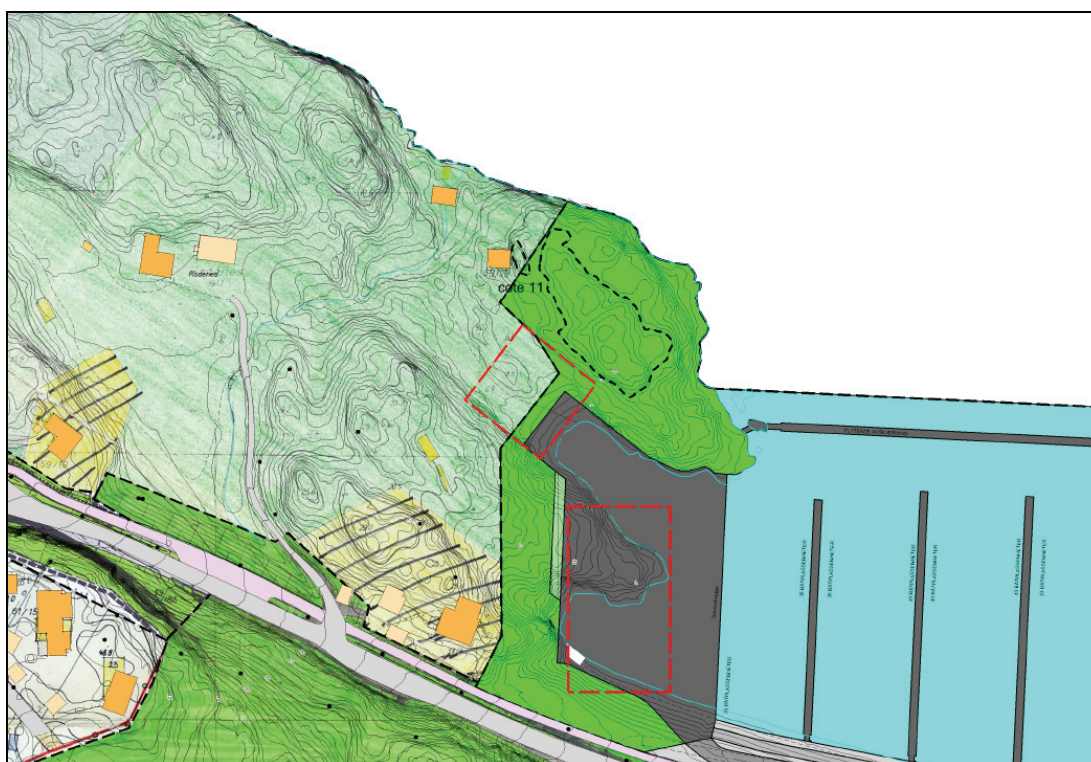
Det har kommet mange naboprotester. Fylkesmannen og fylkeskommunen mener det er uheldig å ta i bruk regulerte friområder og LNF-område med spesielle naturvern- og friluftsinnteresser av særlig høy verdi til utbyggingsformål, og presiserer at arealer ved sjøen er svært verdifulle, og at tilgjengelige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

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

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



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



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

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

Hånesbukta:

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

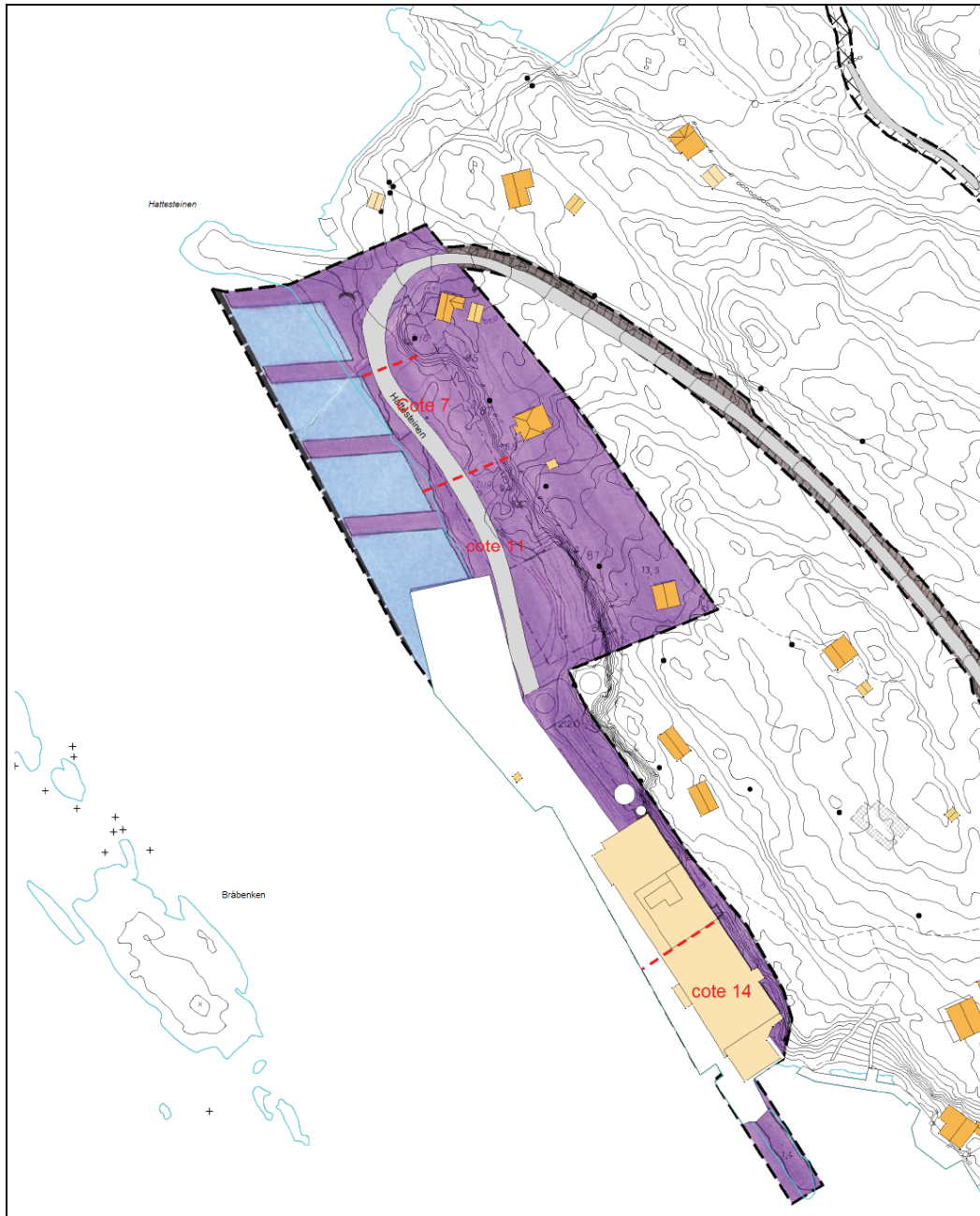
Teknisk direktørs vurdering: Det er ikke konflikt med friluftsjnteresser i Hånesbukta. Bebyggelsen i dette alternativet er ekstra dominerende i og med at alt samles i ett bygg i 3 etasjer. Det er ikke siluettvirkning som er viktig i dette alternativet, men byggets kompakthet. Dersom man ønsker å gå videre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

Hattesteinen:

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

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

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



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

Holskogen:

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

Støy, trafikk, forurensing

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

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

Konflikt i forhold til småbåthavn

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

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

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

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

Konkurransesvridning

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

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

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

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

Bedriftenes arealbehov

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

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

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

Teknisk direktør ser kun to alternative løsninger:

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

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

Anbefaling

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

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

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

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

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

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

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

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

Merknader som kom inn ved høringen

1. Norsk sjøfartsmuseum, datert 03.06.08

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

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

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

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

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

Holskogen: positiv til etablering av båtlager.

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

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

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

Teknisk direktør sin vurdering: Uttalelsen er kommentert i saksfremstillingen.

3. Statens vegvesen, datert 04.08.08

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

Ingen merknader til øvrige alternativer.

Teknisk direktør sin vurdering: Kommentert i saksfremstillingen.

4. Kristiansand Havn KF, 19.08.08

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

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

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

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

5. Gumpen Auto AS, datert 11.08.08

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Aanon Strømme, datert 08.07.08

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

Mener byggene blir for skjemmende i Ronsbukta også.

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

8. Knut Haanes, 01.08.08

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

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

9. Bent Reusmann, datert 21.07.08

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

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

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

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

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

10. Grunneiere på Rodenes, datert 12.08.08

Mener utbygging i Ronsbukta vil gi følgende utfordringer:

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

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

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

11. Eiendomsutvikling Knut Gundersen, datert 11.08.08

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

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

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

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

Anbefaler at båtanlegget lokaliseres til et mer egnet sted.

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

12. Sølvi Strømme, datert 12.08.08

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Teknisk direktør sin vurdering: Kommentert under bedriftenes arealbehov.

14. Vest-Agder Fylkeskommune, datert 09.09.08

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

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

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

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

Tone Iglebæk
Saksbehandler

Punkt 84/08: Klimaplan for knutepunkt Sørlandet - høring

Bilag

dltmp67.Doc

Høringsforslag klimaplan Knutepunkt Sørlandet



Dato: 15.09.2008
Saksnr.: 200706061-20
Arkivkode E: 026 K58
Saksbehandler: Øystein Holvik

Saksgang
Byutviklingsstyret
Formannskapet

Møtedato
16.10.2008
05.11.2008

Klimaplan for Knutepunkt Sørlandet – høring

Arbeidsutvalget i Knutepunkt Sørlandet vedtok 24.4.2008 enstemmig å sende forslag til Klimaplan for Knutepunkt Sørlandet datert mars 2008 (trykt vedlegg) på høring. Etter høringen vil endelig planforslag komme tilbake til kommunene til endelig politisk behandling.

Planen er utarbeidet på initiativ av Knutepunkt Sørlandet, som våren 2007 nedsatte en gruppe bestående av ordførerne i Søgne, Songdalen, Lillesand og Kristiansand for å styre planarbeidet.

Planen er utarbeidet av en prosjektgruppe med deltagere fra alle kommunene i Knutepunkt Sørlandet, med miljøvernenheten i Kristiansand kommune som sekretariat. Rådmannsutvalget i Knutepunktet støtter høringsforslaget.

I følge FN's klimapanel må klimautslippet reduseres med 50% innen 2050, og med 85% etter det for å begrense den gjennomsnittlige temperaturøkningen på jorden til 2 grader C. Foreløpig øker utslippene både lokalt og globalt. Utviklingen til nå tyder på at temperaturøkningen vil bli nærmere 4 grader C, noe som vil gi katastrofale konsekvenser.

Pga nasjonale tiltak vil klimautslippet i regionen i 2020 eksklusiv industri trolig bli om lag som i 1991 dersom en lokalt fører en passiv klimapolitikk. Utslippene fra industrien er bl.a. avhengig av hvilke produksjonsprosesser og produksjonsvolumer som blir aktuelle i framtiden, og er derfor vanskelige å lage prognoser for.

Utslippene fra veitrafikken sto i 2006 for 41% av de totale klimautslippene i regionen, og 61% av utslippene utenom industriutslippene. Utslippene fra veitrafikk var også de eneste utslippene som økte i 2006.

Med en aktiv klimapolitikk er det mulig å redusere klimautslippet i regionen eksklusiv industri med ca 20% i 2020 i forhold til 1991. Men dette forutsetter at utslippene fra veitrafikken reduseres, bl.a. gjennom miljøvennlig byutvikling, rushtidsavgift og bedre og billigere busstilbud. Det aktive scenariet er lagt til grunn for strategiene og tiltakene i planen.

I høringsforslaget foreslås følgende:

Visjon:

Knutepunkt Sørlandet benytter bare fornybar energi, og utslippet av klimagasser ligger på et bærekraftig nivå.

Hovedmål

Stabilisere de totale klimagassutslippene innen 2012

Redusere de totale klimagassutslippene med 20% innen 2020 sett i forhold til 1991

Regjeringens mål er å redusere klimautslippene med 30% innen 2020. 20% av dette er forutsatt gjennomført i Norge, og 10% gjennom kvotekjøp og tiltak i utlandet.

Når det gjelder foreslåtte strategier og tiltak vises det til høringsforslaget. Høringsforslaget foreslår både hva kommunene kan gjøre for å redusere klimautslippene, og hva som kan oppnås gjennom samarbeid med andre aktører.

Det er helt avgjørende for å nå målene i planen at det gjennomføres restriktive tiltak for å dempe biltrafikken kombinert med tiltak for å stimulere miljøvennlig transport. Forslaget om rushtidsavgift kommer opp som egen sak. Dersom forslaget ikke får tilslutning må målene i planen reduseres betydelig fordi det da ikke er realistisk å dempe veksten i biltrafikken vesentlig, og også urealistisk å finansiere et vesentlig bedre og billigere kollektivtilbud.

Åpning av ny E18 mellom Kristiansand og Grimstad samt den betydelige utvidelsen av Sørlandsparken som nå pågår vil gi en ytterligere økning i trafikken på E18. Dette vil øke køene om ettermiddagen der 4 felts E18 går over til 2 felt E39 i Baneheituellen. Det vil også øke trafikkpresset i Sørlandsparken og i Kvadraturen.

Det anbefales å vurdere å etablere flerbruksfelt på E18 på strekningen Timenekrysset – Kvadraturen eller deler av denne, spesielt inn mot sentrum. Flerbruksfelt ble benyttet med godt resultat på deler av denne strekningen under byggeperioden for E18. Dette tiltaket er ikke foreslått i planen. Tiltaket vil trolig ha begrenset effekt når det gjelder å dempe trafikkveksten og klimautslippene totalt sett, men det vil kunne redusere køproblemene spesielt i overgangen mellom E18 og E39. Det gjennomføres nå trafikkberegninger for å se nærmere på effekten av tiltaket.

Konsekvenser av foreslåtte tiltak i planen fremgår av denne. De økonomiske konsekvensene er begrensede. Tiltak for å redusere energiforbruket og klimautslippene vil i stor grad bli tjent inn på sikt ettersom energiprisene øker.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet er enig i klimaplan for Knutepunkt Sørlandet datert mars 2008.
2. Forslaget om rushtidsavgift behandles i egen sak.
3. Det anbefales å vurdere å etablere flerbruksfelt på E18 på strekningen Timenekrysset – Kvadraturen.

Tor Sommerseth

Ragnar Evensen

Trykte vedlegg: Klimaplan for Knutepunkt Sørlandet, høringsforslag mars 2008.

Utrykte vedlegg: Brev fra Knutepunkt Sørlandet datert 8.5.2008