

REFERAT |KRS| Formannskapet (2011-2015) d. 06-03-2013

Møtedato Onsdag d. 06. marts 2013 kl. 09:00

Møtested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Godkjenning av møteprotokoll formannskapetets møte 06.02.13.....	3
Vurdering av muligheten for fortløpende opptak i barnehagen, slik at også barn som er født etter 1.	5
Oppfølging av Bystyrets vedtak om administrativ sammenslåing av skoleenheter - prosjektplan.....	11
Kristiansand kommune - kommuneplanen 2011 - 2022 - mindre endring.....	17
Forvaltningsplan for Nordsjøen og Skagerak - Skriftlig innspill.....	25
Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.....	33
Handlingsplan Framtidens byer.....	46
Bidrag fra Kristiansand kommune til ATP - samarbeidet.....	51
Kommunedelplan for Hamrevannområdet – høring av planprogram og oppstart av planarbeid.....	58
Kommunedelplan for RV 41 /RV 451 - ny vei til Kjevik -høring av planprogram og oppstart av planarbeid.....	61

Punkt 18/13: Godkjenning av møteprotokoll formannskapets møte 06.02.13

Bilag

Protokoll Formannskapet 06.02.2013



Arkivsak-dok. 201300162-20
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
06.03.2013

Godkjenning av møteprotokoll formannskapets møte 06.02.13

..

Forslag til vedtak

[Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 06.02.13](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø
Formannskapssekretær

Vedlegg:
Protokoll fra formannskapets møte 06.02.13

Punkt 19/13: Vurdering av muligheten for fortløpende opptak i barnehagen, slik at også barn som er født etter 1. september girs mulighet til barnehageplass

Bilag

Vedtak OPPVEK, 26022013, Sak 6/13, Vurdering av muligheten for fortløpende opptak i barnehagen, slik at også barn som er født etter 1. september girs mulighet til barnehageplass



Arkivsak-dok. 201301636-1
Saksbehandler Kjetil Solvang

Saksgang
Oppvekststyret
Formannskapet

Møtedato
26.02.2013
06.03.2013

Vurdering av muligheten for fortløpende opptak i barnehagen, slik at også barn som er født etter 1. september gis mulighet til barnehageplass

Sammendrag

Bystyret vedtok 12.12.2012 følgende verbalforslag: *«Det fremmes en sak som vurderer muligheten for fortløpende opptak i barnehagen, slik at også barn som er født etter 1. september gis mulighet til barnehageplass».*

Kristiansand har i praksis et løpende opptak etter at hovedopptaket er ferdig. Den enkelte barnehages opptakskrets og opptakskriterier legges til grunn ved opptak. I kommunale barnehager tildeles plasser først til prioriterte grupper, deretter tildeles plasser etter alder slik at det eldste barnet tildeles plass først.

Oppvekstdirektøren ser ikke noen bedre måte å utforme opptaksreglene på som sikrer flere barn født etter 1. september barnehageplass, uten at det vil gå på bekostning av tilbud om plass til barn med rett til barnehageplass.

Antall barn uten rett til barnehageplass som går i barnehagene varierer normalt ganske mye i løpet av barnehageåret. Per 1. februar 2013 har 225 barn barnehageplass selv om de aldersmessig ikke har rett til barnehageplass. Fra september til februar er antall barn med barnehageplass økt med 132 barn. Normalt vil det være flere barn med barnehageplass på våren enn på høsten.

Dersom flere barn som fyller ett år etter 1. september skal gis tilbud om barnehageplass og kommunen samtidig skal klare å overholde barns rett til barnehageplass må det bygges ut flere barnehageplasser i kommunen. Alternativt må det tas inn flere barn i de eksisterende barnehagene. Begge deler vil medføre høyere kostnad for kommunen. En barnehageplass til små barn (barn 0-2 år) koster kommunen i snitt ca. 165.000 kr per år.

Forslag til vedtak

[Saken tas til orientering](#)

Arild Rekve
Oppvekstdirektør

Kjetil Solvang
Rådgiver

Vedlegg:
Ingen

Bakgrunn for saken

Bystyret vedtok 12.12.2012 følgende verbalforslag: «*Det fremmes en sak som vurderer muligheten for fortløpende opptak i barnehagen, slik at også barn som er født etter 1. september gis mulighet til barnehageplass*».

Barnehageloven § 12a – rett til plass i barnehage

«Barn som fyller ett år senest innen utgangen av august det året det søkes om barnehageplass, har etter søknad rett til å få barnehageplass fra august i samsvar med denne loven med forskrifter. Barnet har rett til plass i barnehage i den kommunen det er bosatt.»

Barnehageloven § 7, 4 ledd - barnehageeiers ansvar

«Barnehageeier skal fastsette barnehagens vedtekter. Vedtektene skal gi opplysninger som er av betydning for foreldrenes forhold til barnehagen, herunder a. eierforhold, b. formål, c. opptakskriterier, d. antall medlemmer i samarbeidsutvalget, e. barnehagens åpningstid.» Vedtektene skal definere barnehagens opptakskrets og opptakskriterier.

Samordnet opptak

Alle barnehagene i Kristiansand benyttes felles opptakssystem. Hovedopptaket gjennomføres ved at alle barnehagene i hver bydel samles, og fordeler barna ut fra søkerlistene. Barnehagene skal da på forhånd ha kodet søkere som tilhører barnehagens opptakskrets med prioritetskode. Noen barnehager fyller opp alle ledige plasser med barn fra opptakskretsen, barnehagene registrerer da de nye plasseringene i opptakssystemet før opptaksmøtet. Oppvekstsektoren har dermed full kontroll over barn som får tildelt plass.

Det gjennomføres opptaksmøter to omganger, i mars og april. Familier som ikke har søkt barnehager der det er mulig å tildele plass blir kontaktet slik at søknaden kan utvides i samråd med foreldrene.

Kommunale barnehager

Opptakskrets: Barn bosatt i Kristiansand kommune

Opptakskriterier for kommunale barnehager:

1. Barn med alvorlig sykdom eller funksjonshemming, og barn det er fattet vedtak om etter lov om barnevernstjenester.
2. Barn fra familier med alvorlig sykdom eller funksjonshemming.
3. Søsken til barn med plass i barnehagen det søkes til.
4. Barn av unge enslige foreldre (foresatte som er 19 år eller yngre i opptaksåret)

Øvrige søkere tildeles plass etter alder innenfor aldersgruppene 3-5 år, og 1-2 år.

Ved ledig kapasitet etter at barn med rett har fått plass kan også barn født etter 1. september få plass. De kan få plass fra barnet er fylt ett år. Plassene tildeles etter opptakskriteriene, og alder.

Private barnehager

Private barnehager definerer selv sin opptakskrets og opptakskriterier i barnehagens vedtekter.

Barn med nedsatt funksjonsevne, og barn det er fattet vedtak om etter lov om barneverntjenester §§4-12 og 4-4, har rett til prioritet ved opptak i barnehage. Disse barna har også rett til å bli prioritert i private barnehager når barnet tilhører barnehagens opptakskrets. For øvrig kan private barnehager selv definere barnehagens opptakskriterier.

Tildeling av nye barnehageplasser i løpet av året:

Normalt slutter mellom 1000 og 1100 barn med barnehageplass i august det året de begynner på skolen og disse plassene fylles opp med yngre barn. Etter hovedopptaket er det i utgangspunktet tomme plasser og nye barnehageplasser som fylles opp. I tillegg er det omrokkeringer ved at barn bytter barnehage og inn/utflytting av kommunen. Noen få barnehager tar inn litt flere barn på våren enn på høsten.

Fra september 2012 til februar 2013 har 355 barn fått tilbud om barnehageplass. Størstedelen av dette skyldes omplasseringer. Antall plasseringer har økt fra 4973 plasserte barn 01.09.2012 til 5099 plasserte barn 01.02.2013. Dvs. en økning i antall barn med barnehageplass på 126 barn.

Venteliste:

Når det gjelder barn født etter 01.09.2011 har 152 foreldre søkt om barnehageplass til deres barn i løpet av våren 2013. Dette er barn som barnehageåret 2012/2013 er definert som 0-åringer. Antall søkere vil øke fram mot høsten 2013. Det er normalt flest søkere som ønsker plass fra og med august og fra og med januar.

Det er kommunens ansvar å oppfylle retten til barnehageplass for alle barn som er bosatt i kommunen. Utbyggingsmønster og driftsformer skal tilpasses lokale forhold og behov jf. Barnehageloven § 8 andre ledd.

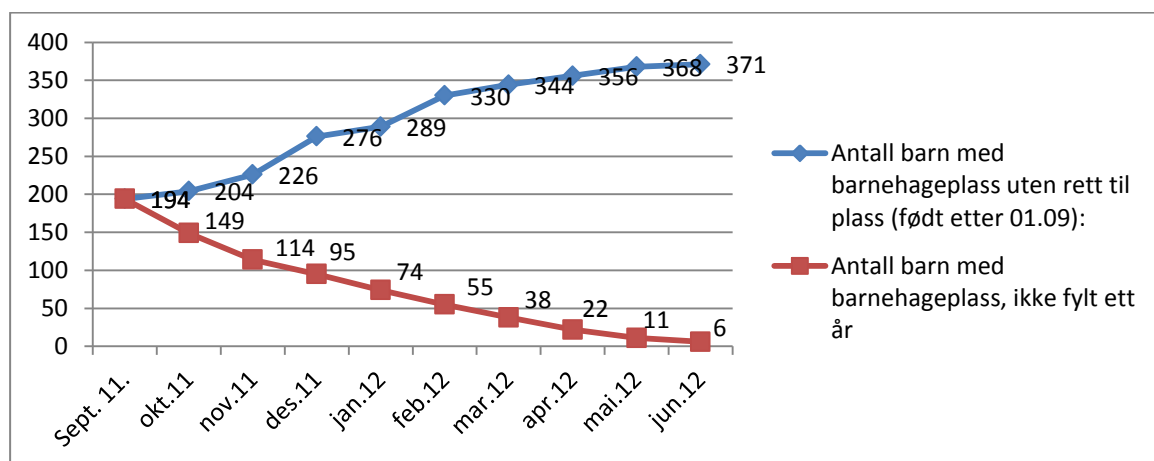
I Kristiansand kommune utgjør kommunale barnehager 38 prosent av tilbudet, private barnehager utgjør 62 prosent av tilbudet.

Det er den enkelte private barnehage som tar beslutning om opptak av det enkelte barn. Private barnehager har rett på tilskudd uansett barns alder og det vil av erfaring alltid være barn i barnehagene som ikke har fylt ett år.

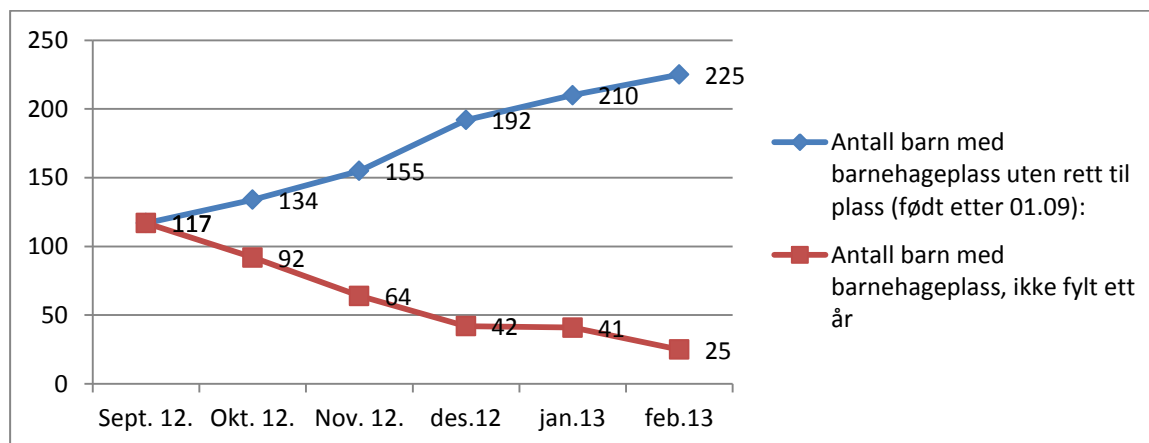
Oversikt over antall barn som ikke aldersmessig har rett på barnehageplass:

1. september er antall barn som ikke har rett til plass og antall barn som ikke er fylt ett år sammenfallende. Som en ser av grafene nedenfor så får flere og flere barn født etter 1. september barnehageplass utover i barnehageåret

Antall barn uten rett til barnehageplass som har barnehageplass 2011/2012:



Antall barn uten rett til barnehageplass som har barnehageplass 2012/2013:



Innsparingskrav i forhold til antall barn uten rett på plass - «nullåringer»

I vedtatt Handlingsprogrammet 2012-2015 ble Oppvekstsektoren pålagt å redusere antall «nullåringer» med 80 barn fra og med august 2012. Helårseffekten ved å tilby i snitt 80 færre barnehageplasser til nullåringer utgjorde en besparelse på 12,8 mill. kr (i 2012 kr) og sektoren er trukket tilsvarende i rammen. (5/12 effekt i 2012) En barnehageplass til små barn (barn 0-2 år) koster kommunen i snitt ca. 165.000 kr per år.

Tabellen nedenfor viser at kommunen i perioden har tilbudt i snitt ca. 80 færre barnehageplasser til barn som ikke har rett til plass.

Antall barn med barnehageplass som etter forskriften ikke har rett på barnehageplass (født etter 01.09):

	Sep	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun
Barnehageåret 2011/2012	194	204	226	276	289	330	344	356	368	371
Barnehageåret 2012/2013	117	134	155	192	210	225				
Økning (+)/ Minkning (-):	-77	-70	-71	-84	-79	-105				

Garanti om barnehageplass til alle barn som søkes til barnehage som er fylt ett år - konsekvens

Dersom Kristiansand kommune skulle ha tilbudt plass fortløpende til alle barn som fylte ett år måtte det bygges ut flere barnehageplasser. En slik garanti ville medført flere barn i barnehagene både fordi en del barn som er fylt ett år nå ikke får plass, men også fordi det ville gitt foreldre mulighet til å planlegge studier eller deltagelse i arbeidsliv med visshet om at de får tildelt barnehageplass.

En garanti om plass fra barnet fyller ett år ville anslagsvis medført minst 200 ekstra barn i barnehagene på slutten av våren. Etablering av 200 nye barnehageplasser ville sannsynligvis medført en del tomme plasser på høsten. Barnehagene vil da miste finansiering på høsten, men kan i liten grad tilpasse bemanningen etter sesongsvingninger i antall barn.

Nødvendighet av noe «overkapasitet»

Som følge av at private barnehager kan ha egne opptakskriterier vil kommunen ikke kunne klare å tilby tilnærmet null plasser til nullåringer i hovedopptaket og samtidig klare å overholde retten til barnehageplass til alle barn som har rett på plass.

Vedtatt innsparingskrav i Handlingsprogrammet 2012-2015 om å redusere antall nullåringer med i snitt 80 barn, kombinert med innsparingskravet i HP 2013-2016 om å legge ned Nøtteliten barnehage gjør at kommunen etter prognosene i barnehagebehovsplanen 2013-

2016 kommer til å tilby færre plasser til barn som ikke har rett til plass enn i de to foregående barnehageår.

Oppvekstsektordirektøren finner det vanskelig i å endre opptakskriteriene slik at flere barn kan tilbys barnehageplass uten at dette vil innebære en økt kostnad for kommunen.

Opptakskriteriene for kommunale barnehager er utformet for å sikre at alle barn som har rett til plass får plass før barn uten rett til plass. Ved overkapasitet skal de eldste barna uten rett til plass tildeles plass først.

Punkt 20/13: Oppfølging av Bystyrets vedtak om administrativ sammenslåing av skoleenheter - prosjektplan

Bilag

Vedtak OPPVEK, 26022013, Sak 7/13, Oppfølging av Bystyrets vedtak om administrativ sammenslåing av skoleenheter - prosjektplan



Arkivsak-dok. 201301334-1
Saksbehandler Svein T. Kvernes

Saksgang Møtedato
Oppvekststyret 26.02.2013
Formannskapet 06.03.2013

Administrativ sak

Oppfølging av Bystyrets vedtak om administrativ sammenslåing av skoleenheter - prosjektplan

Sammendrag

Bystyret fattet 12. desember 2012 i forbindelse med Handlingsprogram - /budsjett behandlingen følgende vedtak:

“Bystyret ber om en sak på hvilke skoler som administrativt kan slås sammen og som viser hvorledes pålagte kutt og innsparinger kan overføres og styrke kompetanseheving og kunnskapsløft i skolen.”

I selve budsjettoppsettet ble det lagt til grunn at en innsparing i 2013 på 1 mill kr, med en helårseffekt fra 2014 på 3 mill kr, skulle overføres til kompetanseheving og kunnskapsløft i skolen.

Oppvekstdirektøren ber i denne sak om tilslutning til et utredningsarbeid som legges fram for politisk behandling i august. Utredningen vil vise potensialet i forbindelse med administrativ sammenslåing, konkrete forslag til skoler/tiltak og konsekvenser forøvrig.

På bakgrunn av erfaringer fra tilsvarende prosesser og faglige forhold for øvrig, anser Oppvekstdirektøren at det er realistisk at endringer kan effektueres først fra 2014, ikke høsten 2013 som Bystyret forutsatte.

Rådmannen er forelagt saken og gir sin tilslutning.
Forslag til vedtak

1. Formannskapet gir tilslutning til plan for oppfølging av Bystyrets vedtak om administrativ sammenslåing av skoleenheter i samsvar med saksutredningen.
2. Konkrete tiltak, innsparinger og konsekvenser forøvrig vil fremgå av egen utredning som fremmes for politisk behandling i august

Arild Rekve
Oppvekstdirektør

Svein T. Kvernes
Seniorrådgiver

Vedlegg:
Ingen

Bakgrunn for saken

Politiske vedtak

Bystyret fattet 12. desember 2012 følgende vedtak i forbindelse med behandlingen av Handlingsprogram 2013-16/Budsjett 2013:

“Bystyret ber om en sak på hvilke skoler som administrativt kan slås sammen og som viser hvorledes pålagte kutt og innsparinger kan overføres og styrke kompetanseheving og kunnskapsløft i skolen.”

I selve budsjettoppsettet ble det lagt til grunn at en innsparing i 2013 på 1 mill kr, med en helårseffekt fra 2014 på 3 mill kr, skulle overføres til kompetanseheving og kunnskapsløft i skolen.

Bystyret fattet også et annet vedtak som bør ses i sammenheng med ovenstående:

«Ved fremtidige endringer av skolestrukturen i kommunen, skal det først vurderes om det er tilstrekkelig med innsparinger på administrativt nivå. Dersom det viser seg at felles administrasjon ved flere skoler er lønnsomt og faglig forsvarlig, bør dette være modell som legges til grunn før skolenedleggelser.»

Disse vedtakene ble fattet på bakgrunn av forslag fra flertallspartiene.

På bakgrunn av Rådmannens innstilling ble det også vedtatt å slå sammen Voie og Torkelsmyra skoler fra høsten 2013 og at Åsane og Vågsbygd skoler skal slås sammen fra høsten 2014. Disse sammenslåingene innebærer at skolene reelt slås sammen med hensyn til alle funksjoner og at elevene fordeles mest mulig hensiktsmessig mellom skolestedene.

Hensikt med saken

Denne saken har til hensikt å skissere opplegget/planen for arbeidet med administrativ sammenslåing. På bakgrunn av en nærmere utredning som skisseres her, vil det i august bli fremlagt en sak for realitetsbehandling med konkrete forslag til sammenslåing av skoler/funksjoner. Alle skolene skal vurderes.

Utredningen må inneholde en vurdering av både fordeler og ulemper ved en administrativ sammenslåing. Påregnelige bivirkninger/konsekvenser av sammenslåing må også vises og kostnadsberegnes. Saken vil på et bredt grunnlag belyse potensialet med administrative sammenslåinger.

Det er gjort flere erfaringer med tilsvarende sammenslåinger andre steder i landet og det er erfaringer i Kristiansand som også bør brukes i arbeidet. Erfaringene er varierte, og kommuner har i større eller mindre grad lykkes med tilsvarende grep. Det er derfor avgjørende at disse erfaringene brukes for å få et godt resultat.

Oppvekstdirektøren har innhentet foreløpige vurderinger og et tilbud på en utredning av administrativ sammenslåing fra Agenda Kaupang. Konsulenten har erfaring med tilsvarende arbeid og har rammeavtale med Kristiansand kommune.

Agenda Kaupangs angrepsmåte – normer for dimensjonering av ledelse

Det etterfølgende belyser Agenda Kaupangs forslag til angrepsmåte:

Utgangspunktet for utredningen vil være alminnelig aksepterte ideer om styring og ledelse av kommuner. Kommuner flest styres etter prinsipper om resultatledelse. Det vil si delegering og målstyring. Ansvar for økonomi, personal og fag (enkeltvedtak) delegeres fra rådmannen til leder for de naturlige driftsenhetene. Det vil si rektor, barnehagestyrer eller leder for sykehjem; "enhetslederne". Det gjør også Kristiansand kommune.

En kommunal driftsenhet skal ideelt sett kunne ledes av en leder uten mellomledere. Enhetene skal ikke være alt for store, helst ikke over 30 årsverk. Dette prinsippet passer godt i grunnskolen. Norske grunnskoler har tradisjonelt hatt maksimalt ca 500 elever/40 årsverk.

På den annen side bør enhetene heller ikke være for små. Små enheter betyr enten svært dyr ledelse eller at lederen blir leder på deltid. Det går ut over lederkompetansen.

Agenda Kaupangs vurdering er at for store driftsenheter eller for komplekse enheter er en forretningsmessig risiko. Når enheten blir for stor, må det lages et nytt ledernivå under enhetslederen. Dette er et vanlig problem på sykehjem (og på videregående skoler). Disse mellomlederne får ofte uklart myndighet og mangelfull opplæring. De færreste kommuner har rutiner for å gi den støtte som trengs til ledelse delegert til dette nivået.

Felles ledelse av flere skoler eller barnehager er blitt utprøvd i mange kommuner de siste årene. Målsettingene varierer fra kommune til kommune:

- Spare elevene for økt reisevei ved skolenedleggelse
- Spare penger til administrasjon i små skoler
- Gjøre det mulig å ha enhetsledere i tilnærmet fulle (leder)stillinger
- Få større fagmiljø i enheten

“Oppvekstsenter” er en variant av sammenslåing. Da slås barnehage og grunnskole sammen for å få bedre ledelse, større fagmiljø og mer effektiv utnyttelse av personalet.

Agenda Kaupangs erfaring er at oppvekstsenter med 1.-4.klasse, SFO og barnehage er en god ide i små bygder, der alternativet er sentralisering og lang reisevei.

Sammenslåing av større enheter viser seg vanskeligere å få til. Motkreftene i de to sammenslåtte enhetene blir fort sterkere enn den felles ledelsen. Hvis den geografiske avstanden mellom byggene er betydelig, blir det erfaringsmessig vanskeligere.

Det er ingen standarder for administrative ressurser i norske grunnskoler. Det foreslås å legge standardene som benyttes i budsjettarbeidet for skoledriften i Kristiansand til grunn for å estimere besparelser ved sammenslåing.

Erfaringene med sammenslåingen av Hånes og Heståsen kan kanskje brukes i utredningen. Dette var en middels stor skole og en liten skole. Den nye skolen har ca 370 elever. Også erfaringene fra Torridal vil være relevante.

Hvilke funksjoner omfattes av utredningen

Målet med bystyrets vedtak er å spare penger ved å samle administrasjonen for to skoler ved en skole (for å frigjøre ressurser til kompetanse og kunnskapsløft). Administrasjonen vil si rektor, inspektører, SFO-leder og kontorleder. Vaktmester er ikke relevant i forhold til utredningen, siden dette er et tjenestekjøp uavhengig av administrativ organisering.

Rektor og inspektører

Kristiansand har en veiledende formel for å beregne lederressurs for rektor og inspektør. I de fleste kommuner vil sammenslåingen av middels store skoler utløse ganske lite besparelser, siden lederressursen følger elevtallet eller antall ansatte. Nærledelse på begge bygg kan styrkes ved at inspektører og eventuelle trinnledere fordeles mellom byggene.

Besparelsen kan kanskje beregnes på grunnlag av de formlene som benyttes i kommunen. Kommunen har i dag en antakelse om ekstra utgifter ved sammenslåtte skoler.

Kontorleder

Kontorlederen har flere roller ved skolen: Sekretariat for rektor og resepsjon og ikke minst økonomi-, personal-, og elevforvaltning. Ved sammenslåing vil det være visse stordriftsfordeler. Det blir ett regnskap færre ledere som skal betjenes. Det vil fremdeles være behov for resepsjon ved begge skolene. Kommunens erfaringer fra Hånes/Heståsen, Dvergsnes og Torridal skoler kan legges til grunn for bemanningen i denne funksjonen. Disse skoene er spredt på flere adresser.

SFO-leder

SFO-leder er arbeidsleder/nærmeste leder for SFO-personalet og deltar mer eller mindre i driften. Det vil være en del stordriftsfordeler ved en sammenslåing av skoler (mindre møter, ett regnskap, en personalgruppe). Men antall ansatte, elevgrupper og elever blir det samme. Hovedsakelig vil arbeidsmengden bli den samme. Kommunens normer for lederbemanning i SFO bør drøftes. I Kristiansand er det en SFO-leder i full stilling ved alle skoler, selv om de er ganske små. Dette er en romslig norm. Kanskje vil den sammenslåtte skolen kunne drives med halv lederressurs. SFO-leders funksjon blir for øvrig også vurdert som del av en gjennomgang av SFO-ordningen, jfr Plan- og utredningsprogrammet i HP 2013-16.

Ekstra kostnader

Det er nødvendig å gjøre en risikovurdering i utredningen. Det er vanskeligere å lede på distanse. Sammenslåing øker sjansen for svekket ledelse og uro i personalet. Det bør derfor settes inn tiltak for å redusere denne risikoen. Det gjelder lederopplæring, organisering og rutiner for den daglige driften. Disse tiltakene bør beskrives og kostnadsberegnes. Kommunens erfaringer fra Hånes/Heståsen og Torridal er interessante også her.

Antall skoler

Det er 38 grunnskoler i Kristiansand. Størrelsen varierer mellom 94 på Øvre Slettheia til 430 på Grim og Oddemarka. Ingen skoler er veldig små. Det er bare en skole under 100 elever. Hypotesen vil være at det er de minste skolene i kommunen som vil ha størst nytte av rent administrativ sammenslåing. Mange sammenslåtte skoler vil bli for store. Avstanden mellom skolene er et annet spørsmål. Sammenslåing vil fungere best når skolene ligger tett. Tidsbruk til reise mellom byggene må estimeres. Elektroniske kommunikasjonsmetoder gjør geografisk avstand til leder noe mindre viktig enn før, også i grunnskolen.

Fremgangsmåte

Det er naturlig å starte med alle skolene og benytte eliminasjonsmetoden for å komme fram til anbefalte løsninger. Deretter vil mulige kandidater til sammenslåing velges ut og foreslås.

Prosessene forutsetter drøfting med arbeidstakerorganisasjonene iht hovedavtalen og begge de politiske sakene vil være administrative saker.

Tidsplan og prosess

Det er viktig at en eventuell sammenslåing skjer på en bevisst og god måte. En dårlig prosess kan utløse utilsiktede virkninger.

Det foreslås derfor følgende tidsplan for gjennomføring:

- Utredning mars-mai 2013
- Drøftinger/saksforberedelse mai-juni 2013
- Politisk behandling august 2013
- Utvelgelse av nye ledere ved sammenslåtte skoler. Det gjelder rektor, inspektører, kontorleder og SFO-leder, kanskje også teamledere/trinnledere. Prosessen bør være mest mulig åpen, høsten 2013
- Sammenslåingen bør forberedes. Den nye ledelsen bør få tid til å lage nye driftsrutiner ved den sammenslåtte skolen. Personalet ved skolene bør være med i dette arbeidet. - høsten 2013
- Iverksetting - fra 2014

De økonomiske konsekvensene vil bli nærmere belyst i saken i juni, men det anses ikke å være realistisk å få til endringer fra kommende skoleår, slik handlingsprogramvedtaket forutsatte.

Oppvekstdirektøren ønsker imidlertid å påpeke at vedtaket om læringsmiljøsatsingen FLiK medfører at ca 2 mill kr omdisponeres årlig til kompetanseheving for alle ansatte i sektoren.

Disponering av den økonomiske besparelsen knyttet til administrativ sammenslåing vil bli behandlet i egen sak høsten 2013, etter realitetsvedtak er fattet.

**Punkt 21/13: Kristiansand kommune - kommuneplanen 2011 - 2022 -
mindre endring**



Arkivsak-dok. 201212253-9
Saksbehandler Marit Eik

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
06.03.2013

Kristiansand kommune - kommuneplanen 2011 - 2022 - mindre endring

Sammendrag

Kommuneplanen 2011-2022 ble vedtatt i bystyret 22.juni 2011, med tilleggsvedtak 7.september 2011. Gjennom ett års bruk av kommuneplanen i plan- og byggesaksbehandlingen er det oppdaget enkelte uklarheter og utilsikta virkninger av kommuneplanens arealdel. I samråd med byutviklingsstyret og formannskapet har derfor teknisk direktør iverksatt arbeid med mindre endring av kommuneplanen med formål å **klargjøre** kommuneplanen.

Høringsbrevet om mindre kommuneplanendring omhandler:

- Byggegrense langs vei – kommuneplanbestemmelsen § 7f og hjemling av veinormalen og vann og avløpsnormen i § 5a og b.
- Kommuneplanbestemmelsene § 2 Plankrav og § 3 om unntak fra plankrav.
- Kombinerte formål i sjø og vassdrag.

Høringsuttalelsene støtter eller har ingen merknader til mindre endring av kommuneplanbestemmelsene §§ 7f, 5a og 5b eller § 3.

Bakgrunnen for forslaget om klargjøring av kombinerte formål i sjø og vassdrag er Flekkerøy hummer sin søknad om akvakultur, hummerhavbeite. Fylkeskommunen kan ikke gi konsesjon dersom tiltaket er i strid med vedtatte arealplaner med mindre det foreligger samtykke fra planmyndigheten. Kommuneplanen er ikke entydig på dette området. Fiskeridirektoratet har varslet innsigelse til den foreslåtte endringen. Fylkeskommunen har uttalt at endringen ikke kan gjøres som mindre endring av kommuneplanen fordi konsekvensene av den foreslåtte endringen ikke kommer klart frem. Også Fiskarlaget Sør og Flekkerøy Fiskeriforening har uttalt seg negativt til denne endringen.

Det følger av lovkommentaren til plan- og bygningsloven § 11-17 at planendringen må behandles som ordinær planendring dersom berørte myndigheter er imot en slik endring. På denne bakgrunn legger rådmannen til grunn at kommunens forslag til endring/presisering av kombinerte formål i sjø og vassdrag, likevel ikke kan gjøres som en mindre endring. En ordinær planendring vil være både tid- og arbeidskrevende. Bystyret har ved behandling av kommunal planstrategi vedtatt at kommuneplanen ikke skal revideres (ordinær planendring) i denne bystyreperioden.

Rådmannen anbefaler at endring av kommuneplanbestemmelsene som mindre endring slik:

1. Kommuneplanens bestemmelse §§ 5a og 5b oppheves og §7 f - *Byggegrense langs vei* endres slik:
Avstand fra vei skal måles fra eiendomsgrense, reguleringsgrense eller faktisk veiplassering og den av de som ligger nærmest byggeobjektet.

Byggegrense fra kommunal vei er som angitt:

- Langs samlevei, som betjener mindre enn 200 boenheter, Sa1 skal avstand fra vei til bygning være minimum 6m. For bygning mot fortau/gs side skal avstand til vei være minimum 4m. Samleveier er forbindelsesveier innenfor områder og bydeler, industriveier og eller veier med busstrafikk.
- Langs samlevei, som betjener mer enn 200 boenheter og skal benyttes i industriområder og ved busstrafikk, Sa2 skal avstand fra vei til bygning være minimum 8 meter. For bygning mot fortau/gs side skal avstand til vei være minimum 4m.
- Langs atkomstvei A1 og A2, boligveier samt stikkveier i industriområder, og gang-og sykkelveier skal avstander fra bygning til vei være minimum være 3 meter for bolig, 1,5 meter for frittliggende garasje parallelt med vei og 5 meter for garasje normalt på vei.
- Murer lavere enn 0.5m kan plasseres i eiendomsgrense mot vei, murer med høyde mellom 0.5 og 1.9m skal minimum plasseres i en avstand fra vei som tilsvarer halve murens høyde, murer høyere enn 2m skal plasseres min 1m fra vei.
- *Garasjer skal alltid plasseres slik at det er plass til en bil mellom garasjeport og vei.*

2. Kommuneplanbestemmelse § 3 om unntak fra plankrav endres slik at «Bruksendring fra tilleggssdel til hoveddel innenfor en og samme bruksenhet» unntas fra plankravet.

Rådmannen vil ikke anbefale ordinær endring av kommuneplanen med sikte på endring av planens arealformål i sjø. Det anbefales at saken om samtykke fra planmyndigheten, som grunnlag for konsesjonsbehandling av Flekkerøy Hummer SA sin søknad om havbeite, avklares som dispensasjonssak.

Forslag til vedtak

1. Kommuneplanens bestemmelser §§ 5a og 5b oppheves. Bestemmelsene §3 om unntak fra plankrav og §7 f - *Byggegrense langs vei* endres i samsvar med rådmannens anbefaling i saken.
2. Formannskapet tar til etterretning at presisering av kommuneplanens arealformål i sjø, med bakgrunn i sektorinteressenes uenighet, ikke kan gjøres som mindre endring.
 - a. Kommuneplanens arealformål i sjø gjelder vannoverflaten, de frie vannmasser og sjøbunnen.
 - b. Formannskapet anbefaler at saken om samtykke fra planmyndigheten, som grunnlag for konsesjonsbehandling av Flekkerøy Hummer SA sin søknad om havbeite, avklares som dispensasjonssak
 - c. Det startes ikke opp arbeid med ordinær endring av kommuneplanen med siktemål å endre kombinerte formål i sjø og vassdrag nå.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:
Skriv inn vedlegg.

Utrykte vedlegg:
Formannskapsak 117/12
Brev fra Flekkerøy Hummer SA datert 9.10.2012 og 13.02.2013

Bakgrunn for saken

Kommuneplanen 2011-2022 ble vedtatt i bystyret 22.juni 2011, med tilleggsvedtak 7.september 2011. Gjennom ett års bruk av kommuneplanen i plan- og byggesaksbehandlingen er det oppdaget enkelte uklarheter og utilsikta virkninger av kommuneplanens arealdel.

I samråd med byutviklingsstyret og formannskapet har derfor teknisk direktør iverksatt arbeid med mindre endring av kommuneplanen med formål å **klargjøre** kommuneplanen.

I medhold til plan- og bygningsloven § 11-17 ble saken oversendt berørte myndigheter for uttalelse før det treffes vedtak. Saken ble også annonsert og sendt organisasjoner som kunne bli berørt av endringen. Høringsbrevet om mindre kommuneplanendring omhandler:

- Byggegrense langs vei – kommuneplanbestemmelsen § 7f og hjemling av veinormalen og vann og avløpsnormen i §5 a og b.
- Kommuneplanbestemmelsene § 2 Plankrav og § 3 om unntak fra plankrav.
- Kombinerte formål i sjø og vassdrag.

Byggegrense langs vei – kommuneplanbestemmelsen §7f

Kommuneplanbestemmelsen lyder slik: «*Byggegrenser langs kommunal vei fastsettes i henhold til veinormal for Kristiansand kommune, av 22.04.2009.*»

Fylkesmannen tolker bestemmelsen slik at veinormalen skal legges til grunn ved utarbeidelse av reguleringsplaner og at den ikke er en rettsgyldig bestemmelse som overstyrer veglovens krav om byggegrense fra vei. Fra kommunens side er bestemmelsen ment slik at veinormalen skal gjelde foran vegloven. For å tydeliggjøre bestemmelsen foreslås det at den endres slik at veinormalens krav til byggegrense fra vei konkretiseres i bestemmelsen.

Veinormalen er under revisjon. Og vil bli sendt på egen høring til berørte når denne foreligger. Byggegrense beholdes i hovedsak som i gjeldende normal, men med enkelte presiseringer og tilpassinger (byggegrense for mur, plass til bil mellom garasje og port, ny inndeling mellom Sa1 og Sa2).

Kommuneplanens bestemmelse §7 f foreslås endret i samsvar med byggegrenser i forslag til revidert veinormal slik:

§7f - Byggegrense langs vei

Avstand fra vei skal måles fra eiendomsgrense, reguleringsgrense eller faktisk veiplassering og den av de som ligger nærmest byggeobjektet.

Byggegrense fra kommunal vei er som angitt:

Langs samlevei, som betjener mindre enn 200 boenheter, Sa1 skal avstand fra vei til bygning være minimum 6m. For bygning mot fortau/gs side skal avstand til vei være minimum 4m. Samleveier er forbindelsesveier innenfor områder og bydeler, industriveier og eller veier med busstrafikk.

Langs samlevei, som betjener mer enn 200 boenheter og skal benyttes i industriområder og ved busstrafikk, Sa2 skal avstand fra vei til bygning være minimum 8 meter. For bygning mot fortau/gs side skal avstand til vei være minimum 4m.

Langs atkomstvei A1 og A2, boligveier samt stikkveier i industriområder, og gang-og sykkelveier skal avstander fra bygning til vei være minimum være 3 meter for bolig, 1,5 meter for frittliggende garasje parallelt med vei og 5 meter for garasje normalt på vei.

Murer lavere enn 0.5m kan plasseres i eiendomsgrense mot vei, murer med høyde mellom 0.5 og 1.9m skal minimum plasseres i en avstand fra vei som tilsvarer halve murens høyde, murer høyere enn 2m skal plasseres min 1m fra vei.

Garasjer skal alltid plasseres slik at det er plass til en bil mellom garasjeport og vei.

Veinormalen er også hjemlet i kommuneplanbestemmelsen § 5 b og VA-normen er hjemlet i kommuneplanbestemmelsen §5 a. Teknisk direktør er kommet fram til at det er uhensiktsmessig å hjemle normalene i kommuneplanbestemmelsen fordi disse normalene trenger fortløpende oppdatering. Det foreslås derfor at kommuneplanbestemmelsene § 5a og 5b oppheves. Normalene vil likevel gjelde for vei, vann og avløpsanlegg som skal overtas av kommunen.

Det er ikke kommet høringsuttalelser som går imot en slik endring av kommuneplanbestemmelsene § 7 f og §§5 a og 5b.

Kommuneplanbestemmelsene §2 Plankrav og §3 Unntak fra plankrav

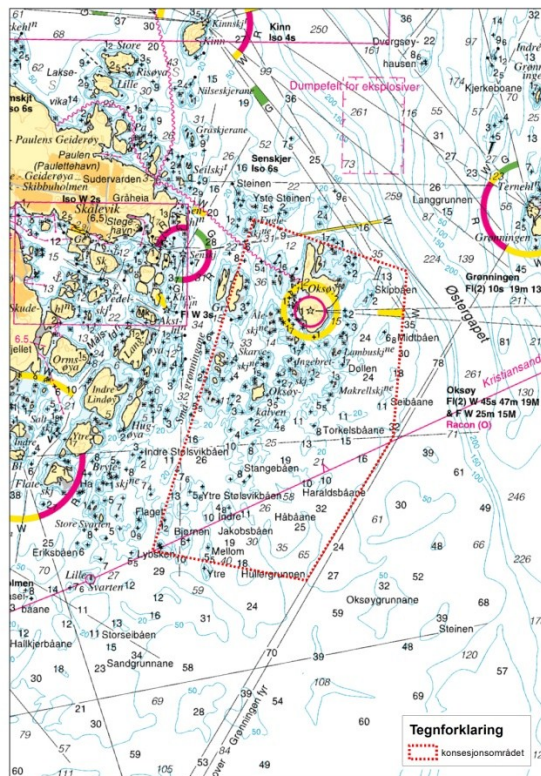
Av bestemmelsen framgår det at «Tiltak som nevnt i plan- og bygningslovens § 20-1 første ledd bokstav a, b, d, e, g, k, l og m kan ikke finne sted før det foreligger reguleringsplan.»

Etter behandling av klagesak hos fylkesmannen framgår det at plankravet, slik det er formulert i bestemmelsen, medfører at det er krav om reguleringsplan for å tillate innsetting av intern trapp og bruksendring av boder i kjeller til rom for varig opphold tilknyttet leilighet i 1.etg. Eksempelet viser at plankravet er utilsikta strengt.

Det foreslås en tilføyelse til kommuneplanbestemmelse § 3 om unntak fra plankrav slik at «Bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel innenfor en og samme bruksenhet» unntas fra plankravet. Det er ikke kommet høringsuttalelser som går imot en slik endring av kommuneplanbestemmelsene § 3.

Kombinerte formål i sjø og vassdrag

Flekkerøy Hummer SA oversendte 10.10.2012 søknad til kommunen der de ber om avklaring på om bruken av havbunnen til hummerhavbeite er i strid med kommuneplanens kombinerte formål i sjø og vassdrag. Hvis tiltaket er i strid med vedtatte arealplaner, kreves dispensasjon fra plan- og bygningsloven § 19-2 og samtykke etter akvakulturloven § 15 annet ledd og havbeiteforskriften § 7. I sin søknad argumenterte Flekkerøy Hummer SA for at hummerhavbeite ikke er i strid med kommuneplanen og at det derfor ikke er krav om dispensasjon etter plan- og bygningsloven og samtykke etter akvakulturloven.



Kartutsnittene over viser omsøkt konsesjonsområde avtegnet på sjøkart og på kommuneplanen.

Sak om søknad om havbeite av hummer – avklaring av kommuneplanens sjøområder avsatt til kombinert formål i sjø og vassdrag ble behandlet i formannskapet 28.11.2012. Av saken framgår det at kommuneplanen er ikke entydig fordi det ikke framgår av hvilke formål som inngår i kombinerte formål i sjø- og vassdrag. I planbeskrivelsen står det imidlertid at kombinert formål omfatter ferdsel, fiske, natur- og friluftsliv. Akvakultur inngår ikke i kombinasjonen. Av retningslinjene til planen framgår det imidlertid at begrunnelsen for å unnta akvakultur fra det kombinerte formålet er hensynet til rekreasjon og båtutfart. Det følger av plan- og bygningsloven at arealformål i sjø gjelder både vannflate, vannsøyle og havbunn, dersom ikke annet er fastsatt ved bestemmelser. Formannskapet ba i sitt vedtak rådmannen iverksette arbeid med mindre endring av kommuneplanen som presiserer hva som er omfattet av kommuneplanens kombinerte formål i sjø og vassdrag.

Forslag til mindre endring av kommuneplanen har vært på høring. Av høringsbrevet om framgår det at med mindre det framkommer nye momenter under høringen vil kommuneplanen utformes slik at akvakultur på havbunnen ikke er i strid med kommuneplanen. Kommuneplanen ble foreslått presisert i bestemmelse og tegnforklaring slik:

Ny bestemmelse

§17b – Kombinerte formål i sjø

Arealformålet gjelder vannflaten og øvre deler av vannsøylen. Arealene skal disponeres til ferdsel, fiske, natur og friluftsliv. Nye akvakulturlokaliteter inngår ikke i arealformålet.

Presisering i tegnforklaring: *Kombinerte formål i sjø og vassdrag, FFNF*

Fiskeridirektoratet har varslet innsigelse til forslag til mindre endring av kommuneplanen. Fiskeridirektoratet vektlegger at flere forhold bl.a ålegressforekomstene, som tilsier at det er uheldig å unnta ekskludere sjøbunnen fra kombinerte formål i sjø. Også fylkeskommunen påpeker i sin uttalelse at dette er uheldig. Rådmannen er enig i at forslag til bestemmelse, slik den var formulert i høringsbrevet om mindre endringer av kommuneplanen, har en del utilsikta virkninger f.eks at:

- Det meste av sjøområdene da vil være uten arealformål
- Tiltak på havbunnen må håndteres etter sektorlovgivningen
- Det vil være uklart om hensynssonene vil gjelde på havbunnen

«Fiskeridirektoratet region Sør mener at en ordinær planendring av kommuneplanen må gjennomføres dersom hummerhavbeite skal kunne godkjennes. Da vil alle parter som har interesser i saken få anledning til å uttale seg. Videre vil det være anledning til å vurdere om arealet angitt for hummerhavbeite har for høyt konfliktnivå.» Fylkeskommunen uttaler at de har lagt til grunn at det ikke skal åpnes for ytterligere akvakulturanlegg i kommunen og konsekvensene av en endring ikke kommer klart frem. Foruten forholdene som gjelder det å utelate kombinert arealformål på sjøbunnen vises det til at allmennhetens friluftsinnteresser, blant annet krabbe- og hummerfiske som fritidsutøvelse, ikke er drøftet. Også Flekkerøy Fiskeriforening og Fiskarlaget Sør er uenige i at endringen kan gjøres som mindre endring. Fiskeriorganisasjonene viser til interessekonflikten mellom havbeite og ordinært fiske. Endringen oppfattes ikke som en klargjøring, men en endring av planen til også å omfatte havbeite. Kystverket og fylkesmannens miljøvernavdeling har ingen merknader til den foreslåtte endringen.

I høringsbrevet om mindre endring av kommuneplanen framgår det derfor at det ikke entydig avklart igjennom kommuneplanprosessen om havbeite, dvs akvakultur på sjøbunnen, er i strid med hensynet bak planen. Rådmannen er imidlertid enig i at konsekvenser av å åpne sjøbunnen for akvakultur, havbeite heller ikke er drøftet ved utarbeidelse av kommuneplanen eller i høringsbrevet om mindre endring av kommuneplanen. Kommuneplanen drøfter kun konflikten mellom akvakultur og hensynet til rekreasjon og båtutfart.

Flekkerøyhummer har overfor kommuneplanen forslått å endre kommuneplanbestemmelsen slik:

§17b. Kombinert formål sjø

Arealformålet gjelder vannflate, vannsøyle og bunn. Arealene her skal disponeres til ferdsel, fiske, natur og friluftsliv.

Nye akvakulturlokaliteter med permanente anlegg i overflaten inngår derfor ikke.

Kommuneplanbestemmelsene kan ikke endres slik uten ny høring/samtykke fra sektormyndighetene. Administrasjonen har lagt forslaget fram for fylkeskommunen og fiskeridirektoratet. Fiskeridirektoratet opprettholder sitt varsel om innsigelse. Fylkeskommunen mener at dette forslaget til bestemmelse ikke er entydig og at konsekvensene ved en slik bestemmelse er uklar. Forslaget kan ikke betraktes som mindre endring. I tillegg vil foreslått bestemmelse ikke imøtekomme fylkeskommunens uttalelse i brev 21.1.2013.

Heller ikke en bestemmelse som foreslått av Flekkerøy Hummer SA vil kunne åpne for, hummerhavbeite uten dispensasjon fra kommuneplanen. Hummerhavbeite er pr definisjon i akvakultur etter akvakulturloven. I kommuneplanen kan akvakultur avsettes som eget underformål under hovedformålet *Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsoner* eller inngå i kombinasjon med andre formål i sjø, for eksempel ferdsel, fiske, natur, friluftsliv og akvakultur (NFFFA). Av planbeskrivelsen til kommuneplanen framgår det at akvakultur ikke inngår i kombinerte formål i sjø.

Rådmannen vil ikke anbefale å starte arbeidet med en ordinær endring av kommuneplanen nå. Det vises til bystyrets behandling av spørsmålet i kommunal planstrategi og at det ikke er avsatt ressurser til revisjon av kommuneplanen i plan- og utredningsprogrammet. Behovet for presisering av kommuneplanen er framkommet som følge av Flekkerøyhummer sin søknad om konsesjon for hummerhavbeite. En ordinær kommuneplanendring er tidkrevende og vil ikke medføre en snarlig avklaring som hjemler akvakultur, havbeite.

Fylkeskommunen har i sitt høringsbrev til mindre endring av kommuneplanen uttalt at de har lagt til grunn at kommuneplanen ikke åpner for akvakultur anlegg. Det er fylkeskommunen som er konsesjonsmyndighet for akvakultur og som etter akvakulturloven har plikt til å se til at omsøkt konsesjon ikke er i strid med vedtatte arealplaner. Rådmannen kan ikke tilrå en mindre endring av kommuneplanen når fiskeridirektoratet har varslet innsigelse og fylkeskommunen mener at det ikke er hjemmel for en mindre endring av kommuneplanen på dette området.

Kommunen har hatt dialog og møter med Flekkerøy Hummer SA underveis i prosessen.

Flekkerøy Hummer har, etter råd fra kommunen, sendt inn søknad om dispensasjon fra kommuneplanens arealformål kombinerte formål i sjø og vassdrag. Søknaden sendes på høring til berørte parter med anbefaling fra plan- og bygningsseksjonen om at en under tvil tilrå dispensasjon. Av plan- og bygningsloven § 19-2 framgår det at kommunen ved vurderingen av om det skal gis dispensasjon fra planer skal statlige og regionale rammer og mål tillegges særlig vekt. Dispensasjonssaken fremmes i egen sak til byutviklingsstyret etter høring.

Regler om akvakultur og havbeite.

Reglene for konsesjon for havbeite framgår av lov om akvakultur og forskrift om havbeite. Myndigheten til å gi konsesjon er delegert til fylkeskommunen. Det framgår av havbeiteforskriften §5 at «Løyve til havbeite skal tildelast etter koordinerte sakshandsamingsrunder». Slik runde er ikke iverksatt. Derimot har Fiskeri og kystdepartementet sendt på høring en endring av forskriften, med høringsfrist 31.12.2012, med forslag om at tillatelser til havbeite skal tildeles fortløpende. Forskriften er ikke ferdigbehandlet. Fylkeskommunen kan ikke behandle søknader om havbeite før det er klarert etter havbeiteforskriften.

Det framgår av akvakulturloven at søknaden ikke må være i strid med vedtatte verneplaner eller arealplaner etter plan- og bygningsloven. Etter akvakulturloven § 15 og havbeiteforskriften § 7 kan tillatelse likevel gis dersom det foreligger samtykke fra vedkommende plan- og vernemyndighet. Det er også en forutsetning for konsesjon at det er gitt tillatelse etter lov om matproduksjon og mattrygghet, forurensingsloven, havne- og farvannsloven og lov om vassdrag og grunnvann. Som en del av konsesjonsbehandlingen skal søknaden kunngjøres i Norsk Lysningsblad og to aviser.

Fylkeskommunen kan fastsette krav om merking av havbeitedyr før utsetting eller i forbindelse med høsting og pålegge merking av havbeitelokalitet og godkjenne merking etter søknad fra innehaver av tillatelsen. Etablering og bruk av anlegg og innretninger på havbunnen kan bare skje i den grad det går fram av tillatelsen. Innehaver av tillatelse til havbeite har enerett til gjenfangst av den utsatte arten i lokaliteten, jf havbeiteforskriften §§27-30.

Marit Eik

Punkt 22/13: Forvaltningsplan for Nordsjøen og Skagerak - Skriftlig innspill



Arkivsak-dok. 201009664-7
Saksbehandler Finn Aasmund Hobbesland

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
06.03.2013

Forvaltningsplan for Nordsjøen og Skagerak - Skriftlig innspill

Sammendrag

Nordsjøen og Skagerrak er omgitt av tett befolkede og høyt industrialiserte land og er i stor grad påvirket av menneskelig aktivitet. Havområdet er et av de mest trafikkerte i verden med skip samtidig som det foregår fiskeri og utvinning av olje og gass i stor målestokk.

Forvaltningsplanen for Nordsjøen – Skagerrak dekker geografisk områdene utenfor grunnlinjen i norsk økonomisk sone sør for Stad 62°N, inkludert norsk del av Skagerrak, samt tema knyttet til områder innenfor grunnlinja og utenfor norsk økonomisk sone der dette er relevant for å beskrive forhold i forvaltningsplanområdet.

Regjeringen tar sikte på at en forvaltningsplan for Nordsjøen og Skagerrak skal legges frem i en melding til Stortinget innen 2013.

I likhet med de fleste kommunene langs den berørte kyststekningen gav ikke Kristiansand kommune innspill til forvaltningsplanen i innspillrunden. I ettertid er det ytret ønske om at Kristiansand kommune skal uttale seg og den foreliggende saken gjennomgår viktige tema som kan være grunnlag for et skriftlig innspill fra Kristiansand kommune.

Forslag til vedtak

1. Skagerak er sårbar, og alle landene rundt Nordsjøen og Skagerak må samarbeide for å styrke kunnskapen om situasjonen i havet. Den økende interessen for verdsetting av økosystemtjenesten både nasjonalt og internasjonalt, og mangelen på tidligere studier i Norge tilsier at det må gjøres flere studier for å forbedre fremtidig beslutningsgrunnlag.
2. Den samlede belastningen på Nordsjøen og Skagerak er for høy og økning av mengden miljøgifter i kyststrømmen er bekymringsfull. Forvaltningsplanen må legge til rette for videreutvikling av det internasjonale samarbeidet for å redusere utslipp av næringsalter, miljøgifter og mengden radioaktive stoffer som tilføres Nordsjøen og Skagerak.
3. Maritim verdiskaping er viktig for Kristiansandsregionen. Disse næringene bidrar til en betydelig verdiskaping for Norge. Kristiansand formannskap anbefaler at det ikke settes en spesifikk grense i forvaltningsplanen for hvor leteaktivitet i Nordsjøen og Skagerak kan skje, men at slike beslutninger tas på det aktuelle tidspunkt basert på best tilgjengelig kunnskap.

4. Utfordringene i Skagerrak må løses gjennom internasjonalt samarbeid. Internasjonalt samarbeid om forskning og beredskap må gis prioritet i framtidig arbeid.

Tor Sommerseth
Rådmann

Finn Aasmund Hobbesland
Leder by- og samfunnsenheten

1. Bakgrunn for saken

Nordsjøen og Skagerrak er omgitt av tett befolkede og høyt industrialiserte land og er i stor grad påvirket av menneskelig aktivitet. Havområdet er et av de mest trafikkerte i verden med skip samtidig som det foregår fiskeri og utvinning av olje og gass i stor målestokk. Regjeringen tar sikte på at en forvaltningsplan for Nordsjøen og Skagerrak skal legges frem i en melding til Stortinget innen 2013.

Forvaltningsplanen for Nordsjøen – Skagerrak dekker geografisk områdene utenfor grunnlinjen i norsk økonomisk sone sør for Stad 62°N, inkludert norsk del av Skagerrak, samt tema knyttet til områder innenfor grunnlinja og utenfor norsk økonomisk sone der dette er relevant for å beskrive forhold i forvaltningsplanområdet.

Den interdepartementale styringsgruppen for helhetlig forvaltning av norske havområder koordinerer arbeidet med utarbeidelse og oppfølging av forvaltningsplanene for norske havområder under ledelse av Miljøverndepartementet. Styringsgruppen består for øvrig av: Arbeidsdepartementet, Finansdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Olje- og energidepartementet og Utenriksdepartementet.

Styringsgruppen for helhetlig forvaltning av norske havområder opprettet i 2008 en faggruppe som har utarbeidet det faglige grunnlaget for forvaltningsplanen for Nordsjøen – Skagerrak. Faggruppen ledes av Klima- og forurensningsdirektoratet. De øvrige medlemmene i faggruppen er Direktoratet for naturforvaltning, Fiskeridirektoratet, Havforskningsinstituttet, Kystverket, Nasjonalt institutt for ernærings- og sjømatforskning, Norges vassdrags- og energidirektorat, Norsk institutt for naturforskning, Norsk institutt for luftforskning, Norsk institutt for vannforskning, Oljedirektoratet, Petroleurstilsynet, Sjøfartsdirektoratet og Statens strålevern. Arbeidet har pågått i perioden 2010-2012. Utredningene skal gjelde perioden fram til 2030.

Nordsjøen – Skagerrak er et havområde som er delt mellom en rekke land. Det er derfor viktig at arbeidet med forvaltningsplanen for norsk del av havområdet sees i sammenheng med internasjonalt arbeid med Nordsjøen innenfor OSPAR-konvensjonen, EUs havstrategidirektiv og Det internasjonale råd for havforskning (ICES).

1.1. Faglige utredninger

Dokumentasjonen er svært omfattende. Dokumentasjonen finnes tilgjengelig på klima- og forurensningsdirektoratets sine hjemmesider. <http://www.klif.no/Tema/Vann-og-hav/Nordsjoen/-MENY/Forvaltningsplan-for-Nordsjoen/-MENY/Publikasjoner/>

Det er utarbeidet seks sammenstillingsrapporter innenfor ulike tema:

- Sårbarhet for særlig verdifulle områder (146 sider)
- Indikatorer for overvåking (200 sider)
- Samlet påvirkning og konsekvenser (190 sider)

- Interessekonflikter og samordningsbehov (98 sider)
- Prioriterte kunnskapsbehov (100 sider)
- Verdiskaping og samfunnsmessige forhold (136 sider)

Andre hovedgrupper av dokumenter er: Program for utredning av konsekvenser, fremtidsbilder for sektorene, sektorvise utredninger, beskrivelse av næringsaktivitet, beskrivelse av miljø og ressurser. I tillegg er det utarbeidet en lang rekke bakgrunnsrapporter.

1.2. Saksgang

Det samlede faglige grunnlag for forvaltningsplanen ble overlevert til departementene 11. mai 2012. Åpen innspillskonferanse om det faglige grunnlaget ble gjennomført i Haugesund 22. mai 2012. Deltakerlisten som finnes på miljøverndepartementets hjemmeside, viser at Stavanger kommune v/nærings sjef var eneste kommune som deltok på konferansen.

I brev av 5. juni 2012 minnet miljøverndepartementet om anledningen til å gi innspill til det faglige grunnlaget til forvaltningsplanen. Brevet ble sendt bredt ut. Blant adressatene var alle kommuner på strekningen, fylkeskommunene, fylkesmennene og fylkespartier i alle berørte fylker. Frist for innspill var satt til 15. september 2012.

I innspillsrunden er det kommet skriftlige innspill til arbeidet fra: Bamble kommune, Direktoratet for naturforvaltning, Fiskebåtredernes Forbund, Fiskeridirektoratet, Forsvarets forskningsinstitutt (FFI), Fredrikstad kommune, Friluftsrådernes Landsforbund, Vestlandsrådet, Havforskningsinstituttet, Klima- og forurensningsdirektoratet, Natur og Ungdom og Naturvernforbundet, Norges Fiskarlag, Norges Kystfiskarlag, Norges Rederiforbund, Norsk Losforbund, Norsk Sjømannsforbund, Oljeindustriens Landsforening, Oslo Senterparti, Statens strålevern og WWF.

Kristiansand kommune har ikke gitt innspill til forvaltningsplanen i innspillsrunden. Etter at Fædrelandsvennen tok opp saken har det kommet opp et ønske om at Kristiansand kommune skal uttale seg i saken og administrasjonen tok da kontakt med Miljøverndepartementet.

Arbeidet med planen er nå i en slutfase, men dersom innspillet fra Kristiansand kommer raskt har vi grunn til å anta at vårt innspill vil bli vurdert.

2. **Vurdering**

Administrasjonen har verken kapasitet eller tilstrekkelig kompetanse til å kunne gå i detalj i sin vurdering av alle disse rapportene, men har valgt å se på det som er mest vesentlig for Kristiansandsregionens utfordringer og muligheter knyttet til miljø og fremtidig verdiskaping.

2.1. Maritim verdiskaping

Rapporten «Verdiskaping og samfunnsmessige forhold» stadfester at kystkommunene som grenser til Nordsjøen og Skagerrak dekker om lag 15 prosent av Fastlands-Norges areal. Ved utgangen av 2010 var snaut 40 prosent av Norges befolkning bosatt i kystkommunene som grenser til Nordsjøen og Skagerrak, og bosettingen i området er økende. Området har de seneste årene hatt sterk befolkningsvekst, hovedsakelig på grunn av innvandring. Befolkningsveksten forventes å fortsette. I underkant av halvparten av befolkningen i kystkommunene som grenser til Nordsjøen og Skagerrak, bor nærmere enn 500 meter fra kysten.

Rogaland er det fylket hvor veksten forventes å bli sterkest i årene som kommer, men også i Kristiansand er veksten sterk og er bl.a. drevet av en sterk vekst i oljeservicenæringene i regionen. Omsetningen i Node-klyngen er nå NOK 40 mrd per år og ordreserven nærmer seg NOK 100 mrd.

Næringene som befinner seg eller planlegges i eller i tilknytning til forvaltningsplanområdet, er petroleum, fiske og fangst, skipsfart, fornybar energiproduksjon til havs, turisme, reiseliv og rekreasjon, og akvakultur. Disse næringene bidrar til en betydelig verdiskaping for Norge. Petroleumsvirksomheten er den klart største næringen i forvaltningsplanområdet.

Beregninger viser at aktivitet i Nordsjøen og Skagerrak og i de tilgrensende fylkene står for om lag 75 prosent av den totale verdiskapingen fra såkalte havrelaterte næringer i Norge, og at andelen havrelatert virksomhet i området har hatt en noe økende tendens i perioden 1997–2007. Det er petroleumsvirksomheten og tilknyttet aktivitet som står for det meste av den havrelaterte verdiskapingen i området. Over 90 prosent av den beregnede verdiskapingen fra de havrelaterte næringene i Nordsjøen og Skagerrak og de tilgrensende fylkene, stammer herfra.

I Kristiansregionen har de maritime næringene historisk sett vært avgjørende for regionens utvikling. Skal samfunnsmessige vurderinger få mer oppmerksomhet ved framtidige oppdateringer av forvaltningsplanen, må kunnskapsgrunnlaget styrkes. Rådmannen er enig med faggruppen i at det må arbeides med sammenlignbarhet av statistikk for verdiskaping, sysselsetting, ringvirkninger og framskrivninger for de ulike sektorene som har sin aktivitet i og i tilknytning til forvaltningsplanområdet.

2.2. Økosystemtjenester

I tillegg til verdiskapingen fra næringene som har sin aktivitet i og i tilknytning til Nordsjøen og Skagerrak, forsyner havområdene oss med en rekke miljøgoder og -tjenester. Rapporten «Verdiskaping og samfunnsmessige forhold» omtaler disse som økosystemtjenester. Vår velferd og livskvalitet er avhengig av slike tjenester. De består av mange synlige og godt kjente økosystemtjenester som fisk og skalldyr, rekreasjon og turisme, men også av mindre kjente tjenester som for eksempel sørger for nedbryting av skadelige organismer, opprettholdelse av stabiliteten i økosystemet og klimaregulering. Flesteparten av disse økosystemtjenestene er fellesgoder (kollektive goder). De omsettes ikke i markeder og har dermed ingen markedspris. Dette betyr at kostnadene ved å ødelegge slike tjenester ikke kommer fram i vanlige regnskap, i hvert fall ikke på kort sikt. Det er en rekke avveininger knyttet til for eksempel økt skipstrafikk, oljeutvinning og ulike tiltak for forbedring av miljøtilstanden, der en bedre forståelse av verdien av marine økosystemtjenester vil kunne være nyttig.

2.3. Internasjonalt samarbeid

Nordsjøen og Skagerrak er internasjonale havområder med omfattende felles ressurser innen områder som petroleum, fiske og fangst, skipsfart, fornybar energiproduksjon til havs, turisme, reiseliv og rekreasjon og akvakultur.

Våre nærmeste havområder er kun en del av større havområder der mesteparten av aktiviteten foregår på utsiden. Aktiviteten i internasjonalt farvann vil likevel påvirke miljøsituasjonen i norske havområder. Arbeidet må derfor sees i sammenheng med internasjonalt arbeid innenfor OSPAR-konvensjonen, EUs havstrategidirektiv og Det internasjonale råd for havforskning (ICES), for å nevne tre viktige referansepunkter. Miljøtilstanden i havene er et felles ansvar og flere av EUs medlemsland uttrykker bekymring¹ for miljøtilstanden. Selv om mulighetene for å iverksette tiltak nasjonalt er flere enn i et internasjonalt samarbeid, må utfordringene følges opp i internasjonale samarbeidsfora.

Norge har ingen formelle forpliktelser i forhold til Havstrategidirektivet, men må vurdere å bidra med data fra våre områder, på linje med EU landene.

Formålet med Oslo-Paris-konvensjonen (OSPAR) er å beskytte det marine miljøet mot forurensning. Norge sammen med 14 andre land har forpliktet seg til samarbeide for det

¹ Som en del av arbeidet med EUs Havstrategidirektiv, skal medlemsstatene utarbeide såkalte "Initial Assessments" (IA). Det er her meldt om utilfredsstillende miljøtilstand fra flere av våre naboland.

marine miljøet i Nord Øst Atlanteren. Særlig har arbeidet med en strategi for biologisk mangfold og økosystemer betydning for arbeidet med forvaltningsplanen. Arbeidet med strategien og de ulike prioriteringer og arbeidsplaner vil være konsistent med Havstrategidirektivet.

Arbeidet i det internasjonale havforskningsrådet – International Council for the Exploration of the Sea (ICES) omfatter forskere og forskernettverk fra åtte nordeuropeiske kyststater. ICES gir forskningsbaserte råd om de marine økosystemer til myndigheter og internasjonale samarbeidsorganisasjoner som har fått roller eller oppgaver knyttet til Nord Atlanteren og tilstøtende havområder ICES forvalter noen av verdens mest omfattende databaser omkring marine fiskeressurser, oceanografi og det marine miljø og Data senteret er del av et globalt nettverk.

I forhold til skipstrafikk er det også internasjonalt samarbeid knyttet til oljevernberedskap. Det er stor trafikk i Nordsjøen og Skagerrak, med alle typer skip og last. 27 % av trafikken foregår innenfor norsk økonomisk sone (NØS). I Nordsjøen og Skagerrak er det etablert et omfattende internasjonalt regelverk for utslipp og miljøpåvirkning fra skip. Det er helt avgjørende å sikre trygg ferdsel i norske farvann og havområder og forhindre eller begrense miljøskade som følger av akutt forurensning i våre farvann. Av dette følger også en sammenhengende slepebåtberedskap langs kysten.

Rådmannen forventer også et tettere samarbeid med relevante nasjonale myndigheter i forhold til kommunenes evne til å bistå under statlige aksjoner. Dette bør sikres gjennom at kommunene har tilgang til utstyrsdepoter for å kunne aksjonere raskt i forbindelse med store hendelser. Samarbeid internasjonalt gjennom avtaler om gjensidig varsling, bistand og miljøovervåking, vil øke felles beredskap.

2.4. Kunnskapsbehov – samlet påvirkning

Nordsjøen og Skagerrak er i utpreget grad preget av menneskelig aktivitet som blant annet petroleumsaktivitet, fiskeri og skipstrafikk, inkludert turisme. Det er en rekke miljøutfordringer i Nordsjøen og Skagerrak knyttet til både forurensning og naturmangfold. Framover vil påvirkningen fra klimaendring og havforsuring gi store utfordringer. For at Norge skal forvalte sine havområder på en bærekraftig måte er det viktig å følge med på havets miljøtilstand.

Fagrapporten «Prioriterte kunnskapsbehov» konkluderer med at selv om Nordsjøen–Skagerrak er det best og mest undersøkte havområdet i verden, er det fortsatt store kunnskapsbehov. Den største utfordringen for en helhetlig og kunnskapsbasert forvaltning av Nordsjøen og Skagerrak er kunnskapsmangel. Arbeidsgruppen anbefaler at det arbeides parallelt innen forskning, overvåking og kartlegging innen flere tema for å opparbeide seg kunnskap som kan legges til grunn for økosystembasert forvaltning.

De fleste aktivitetene i og i tilknytning til Nordsjøen og Skagerrak påvirker miljøet på en eller annen måte. En rekke tiltak er iverksatt for å redusere påvirkningen og belastningen på miljøet. Til tross for dette, knytter det seg bekymring til den samlede belastningen på havområdet. I framtiden vil også nye påvirkninger komme til, som vi ikke fullt ut kjenner konsekvensene av.

En stor langsiktig trussel mot økosystemene i Nordsjøen og Skagerrak, er klimaendring og havforsuring som følge av globale CO₂-utslipp. Begge disse effektene kan føre til omfattende endringer i de marine økosystemene, og forsterke effekten av andre påvirkninger.

Med den økende interessen for verdsetting av økosystemtjenester både nasjonalt og internasjonalt, og mangelen på tidligere studier i Norge, er det gode grunner til å anbefale om en eller flere slike studier kunne gjennomføres for å forbedre framtidig beslutningsgrunnlag.

Sørlandskysten med skjærgården er et godt eksempel på slike fellesgoder og rådmannen er enig med faggruppen i at kunnskapen innen dette området styrkes.

Skagerakkysten er utsatt. På grunn av nærheten til Europa og havstrømmer ligger Skagerakkysten nedstrøms og blir utsatt for den samlede belastningen av all menneskelig aktivitet i en stor del av Nord-Europa. Det er bekymringsfullt at de høyeste miljøgiftsnivåene måles kystnært i Skagerak og i Norskerenna. Rådmannen støtter faggruppens prioritering av kunnskapsinnhenting og understreker viktigheten av at dette gjøres i nært samarbeid med alle landene rundt Nordsjøen og Skagerak.

2.5. Interessekonflikter og samordningsbehov

Rapporten «Sårbarhet for særlig verdifulle områder» identifiserer særlig verdifulle områder (SVO-er) og analyserer sårbarheten i disse områdene. Skagerak er et svært begrenset havområde, og når Listastrendene, Siragrunnen, Transekt Skagerak, Ytre Oslofjord og Skagerak alle regnes som særlig verdifulle områder vil i praksis hele Skagerak måtte behandles som et spesielt sårbart område. I Skagerak er den samlede miljøpåvirkningen høy og det er derfor viktig å følge godt med på utviklingen.

Akutt forurensing det være seg utslipp av olje, utslipp fra land, langtransportert forurensing eller atomuhell vil potensielt ha store skadevirkninger. Tid på året, strømningsforhold etc. kan være avgjørende for størrelsesorden på skadene ved en akutt forurensingssituasjon.

2.6. Forholdet til oljeleting i Skagerak

Pågående, planlagt og framtidig næringsvirksomhet i forvaltningsplanområdet må ta hensyn til de miljøutfordringer som er identifisert, og den samlede belastningen på havområdet. Klima- og forurensingsdirektoratet (Klif) mener i sin høringsuttalelse til det faglige grunnlaget at det er nødvendig at alle sektorer gjennomfører tiltak for å redusere påvirkningen. I de særlig verdifulle og sårbare områdene (SVOene) bør det tas særlige hensyn.

I Skagerrak er kun et begrenset område delvis åpnet for petroleumsvirksomhet (blokk 12 og 13). Det faglige grunnlaget som nå foreligger inneholder ingen vurderinger av mulig miljøpåvirkning av framtidig petroleumsvirksomhet i verken den åpnede eller den uåpnede delen av Skagerrak. Klif understreker at det faglige grunnlaget på ingen måte er egnet for en ny vurdering av åpning av nye områder i Skagerrak. De påpeker også at det ikke er grunnlag i rapportene for å sette spesifikke miljøvilkår i den åpnede delen av Skagerrak. Dette området har vært åpnet for begrenset leteaktivitet siden 1994, men det er ikke gjennomført leteboringer. Klif antar derfor at disse blokkene ikke er spesielt interessante og at stengning kan vurderes.

Gjennom innspillsrunden ser rådmannen at vurderingene av hvor nært land oljeleting i Skagerak kan foregå, spriker: Klif anbefaler at det ikke igangsettes aktivitet i de kystnære områdene som er utpekt som særlig verdifulle og sårbare for oljeforurensning eller i kystsonen. (25 km fra grunnlinja.) Det etableres videre en 25 km bred «buffersone hvor overlapp mellom beregnet oljedrift og verdifulle/sårbare naturressurser utløser boretidsbegrensinger.

Direktoratet for naturforvaltning framholder at det er behov for et overordnet rammeverk for petroleum som blant annet ivaretar beskyttelse av sjøfugl. DN anbefaler at det avsettes en sone på 50 km fra grunnlinjen og ut, hvor det ikke skal iverksettes ny petroleumsvirksomhet. OLF Oljeindustriens landsforening håper at forvaltningsplanen vil videreføre og forsterke den gode sameksistensen som har pågått i 40 år, mellom olje- og gassaktiviteter, fiskerier, skipstrafikk og annen næringsvirksomhet. OLF, som representant for leteselskapene på norsk sokkel, fremhever viktigheten av at forvaltningsplanen tar hensyn til framtidig ny kunnskap, som over tid kan endre vurderinger av prospektivitet i ulike leteområder. Ingen områder på norsk sokkel, inkludert Skagerak, bør derfor avskrives som uinteressante leteområder.

Fiskeridirektoratet framholder at det pr. i dag ikke er åpnet opp for petroleumsaktivitet i Skagerak og påpeker at så langt de kjenner saken har petroleumsnæringen hittil ikke vist stor interesse for åpning av Skagerak, men hvorvidt dette vil endre seg i fremtiden er

vanskelig å si pr. i dag. Skagerak er et område hvor fiskebestandene er i nokså dårlig forfatning og etter en totalvurdering tilrår Fiskeridirektoratet at Skagerak forblir stengt for petroleumsvirksomheten, og at dette fremgår av forvaltningsplanen for Nordsjøen og Skagerak.

Rådmannen registrerer at mulig oljeleting i Skagerak ikke har vært et sentralt tema i arbeidet med forvaltningsplanen for Nordsjøen og Skagerak. Når det gjelder forurensing fra olje, ser det ut som utslipp fra skip ved skipsforlis er vurdert som en langt mer reell risiko. Det er en rivende utvikling i teknologien for leting og utvinning av olje, og denne kunnskapen må tas i betraktning når ev leteaktivitet skal avgjøres.

Rådmannen kan ikke se at det foreliggende faglige materialet gir grunnlag for å fastlegge en spesifikk grense for hvor leteaktivitet i Skagerak kan skje. Det anbefales derfor at det ikke settes slike grenser i den nye forvaltningsplanen for Nordsjøen og Skagerak, men at slike beslutninger tas på det aktuelle tidspunkt basert på best tilgjengelig kunnskap.

Punkt 23/13: Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

Bilag

Vedtak BYSTYR, 13032013, Sak 32/13, Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

Vedtak BYSTYR, 10042013, Sak 47/13, Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

Vedtak BYUTVI, 14032013, Sak 64/13, Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

201200619-24 Kommentarer fra SITMA til brevet fra JBV.docx 15016314_1_0.pdf

Høringsuttalelse fra SFR.pdf

Rapport fra kystverket.pdf

VS_ Ny havnestruktur i Kristiansand.msg

Hoveddokument

Hoveddokument

Hoveddokument

scanner@krsn.no_20121211_145501.pdf

SITMA-Rapport Kvalitetssikring havnestrukturvedtak 20-11-2012

Protokoll fra møte om utvikling av tankanlegg på Kolsdalsodden-Signert.pdf

Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003. 15026946_2_0.pdf

Vedtak HAVNES, 18032013, Sak 15/13, Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.

Vedtak HAVNES, 18032013, Sak 15/13, Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.

Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.



Arkivsak-dok. 201200619-20
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
06.03.2013
13.03.2013

Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

Sammendrag

Havnestrukturen som ble vedtatt i 2003 med samlokalisering av containerhavn, ferjeterminal og jernbaneterminal i «KMV-bukta» er i prinsippet en elegant løsning. Utredningen som er gjennomført av konsulentselskapet Sitma viser imidlertid at løsningen ikke er realiserbar både med hensyn til investeringskostnader og arealbehov. Gjennomgangen viser at investeringskostnadene er langt høyere enn det som driftsinntektene og realisering av verdier på Lagmannsholmen vil kunne forsvare. Videre vil tilgjengelige arealer ved full utbygging i KMV-bukta heller ikke være tilstrekkelige samtidig som arealene ikke vil være optimale med tanke på drift av en moderne containerterminal.

Konsulentrapporten konkluderer også med at en integrert containerhavn og jernbaneterminal ikke er avgjørende for Kristiansand havns status som utpekt havn. Det som er viktig er havnens regionale og nasjonale betydning som knutepunkt for gods og persontransport, betydningen som import- og eksporthavn for næringslivet og at det er en god og fungerende tilknytning mellom havn og jernbaneterminal på Langemyr.

Konsulentrapporten anbefaler at flytting av containerhavnen til KMV-bukta ikke gjennomføres, containerhavnen blir inntil videre på Lagmannsholmen, ferjeterminalen videreføres og at det iverksettes en prosess for å avklare fremtidig lokalisering av containerhavna med nødvendige arealer. Kongsgård/Vige anses som det eneste realistiske sted for fremtidig lokalisering av containerhavn, bulkhavn og oljeservicehavn. På lang sikt kan eventuelt ferjeterminalen flyttes til Vigebukta.

Konsulenten foreslår at tankanlegget på Kolsdalsodden utvikles til regionalt tankanlegg. Administrasjonen foreslår at det settes i gang en prosess for å få på plass en avtale om utvikling av tankanlegget på Kolsdalsbukta. Arbeidet vil ta utgangspunkt i punktene i protokoll fra møte mellom Kristiansand kommune, Kristiansand havn, KNAS og Statoil fuel & retail 20.12.2012

Rapporten ble sendt til uttalelse til en rekke aktører, både innen offentlig forvaltning og privat næringsliv. Dette var ikke en formell høring siden rapporten og dens innhold er konsulentens ansvar, men administrasjonen ønsket å kvalitetssikre fakta og relevans. Det ble ikke mottatt uttalelser som bestred rapportens konklusjoner og anbefalinger. Jernbaneverket mente imidlertid at forholdet mellom såkalt uledsaget gods på ferje og videre transport med jernbane kunne vært behandlet bredere. Administrasjonen mener dette er tatt hensyn til i forslaget til vedtak, pkt. 3. Kystverket pekte på at Kristiansand havn mangler en strategisk plan som tilfredsstillende kravene for en utpekt havn i henhold til havne- og farvannslovens §46, 2. ledd. Administrasjonen mener utarbeidelsen av en slik plan passer godt med å sette i gang et arbeid for å avklare fremtidig utvikling av Kristiansand havn, jf. pkt. 7.

For å avklare det arealmessige handlingsrommet på lang sikt mener administrasjonen det er nødvendig å sette i gang et planarbeid for arealer som grenser til de regulerte havnearealene i Marvika, Kongsgård og Vige. Arbeidet må avklare hvilke arealer som bør båndlegges fram til havnens langsiktige arealbehov er avklart i den strategiske planen og slik at situasjonen for øvrig byutvikling i området kan bli forutsigbar.

For å skape forutsigbarhet for byutviklingen i Vestre havn bør det også, som en del av ferdigstilling av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn del 2 avklares hvilke arealer som kan utvikles i påvente av en flytting av containerhavnen fra Lagmannsholmen. Administrasjonen forslår også at det tas initiativ overfor Jernbaneverket for å fjerne eksisterende havnespor slik at handlingsrommet for både ferjeterminalen og øvrig byutvikling kan utvides.

Saksfremlegget er forelagt Havnestyret i møte 26.02.2013.

Forslag til vedtak

- 1) Vedtak om flytting av containerhavna fra Lagmannsholmen til KVM-bukta gjennomføres ikke.
 - a) Gjeldende planbestemmelser om bruk av arealene på KVM-området opprettholdes.
- 2) Vedtak om bygging av jernbanespor med tilhørende terminalfunksjoner i KVM-bukta gjennomføres ikke.
- 3) Områdeplan for KVM-området inkludert sikring av arealtilgang for tankanlegg, ferje, E39 og vegtilknytning slutføres. Det utredes mulighet for fremtidig etablering av lastespor for omlasting mellom bane og ferje innenfor eksisterende arealer mellom ferjeterminal og tankanlegg. Utredningen skal bl.a. omfatte teknisk gjennomførbarhet, kostnader og markedsbehov. Det forutsettes at lastespor ikke kommer i konflikt med øvrige ikke-havnerelaterte planer.
- 4) Ferjeterminalen rustes opp med sikte på effektiv drift i overskuelig framtid.
- 5) Lokalisering av cruisehavn utredes av Kristiansand havn.
- 6) Det settes i gang en prosess for fortsatt drift etter 2019 av tankanlegget på Kolsdalsodden og utvidelse av produktsortimentet. Protokoll fra møte den 20.12.2012 mellom Kristiansand havn, Statoil Fuel & Retail, KNAS og Kristiansand kommune legges til grunn for prosessen.
- 7) Kristiansand havn setter i gang et arbeid for å finne langsiktig løsning for havnevirksomheten. Arbeidet skal munne ut i en plan som tilfredsstiller §46, 2. ledd i havne- og farvannsloven.
 - a) Arbeidet gjennomføres av Kristiansand havn og Kristiansand kommune, og det etableres en arbeidsgruppe med deltakelse fra Vest-Agder fylkeskommune og andre relevante aktører.
 - b) Kristiansand havn utarbeider en strategi for prioritering av markedsområder med angivelse av tilhørende arealbehov.
 - c) Det settes i gang et planarbeid for å sikre kort- og langsiktige arealbehov basert på markedsstrategien.
 - d) Det utredes muligheter for mer kostnads- og tidseffektive løsninger for tilbringertransport mellom havna og Langemyr
 - e) Avklare hvor det er mest fordelaktig å deponere steinmasser for innvinning av sjøarealer for å dekke behov for havneareal.
- 8) For å avklare det arealmessige handlingsrommet på lang sikt setter Kristiansand kommune i gang et planarbeid for arealer som grenser til regulerte havnearealer i Marvika, Kongsgård og Vige. I tråd med at KNAS skal drive med og legge til rette for eiendoms- og næringsutvikling i Kristiansand skal KNAS involveres i arbeidet. Avgrensning av byutviklingsområdet Marviksletta må avklares før plan fremmes til sluttbehandling.

- 9) Det utredes om det finnes arealer for trinnvis byutvikling i Vestre havn i påvente av en eventuell utflytting av containervirksomheten fra Lagmannsholmen. Arbeidet kan gjøres som del av slutføring av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn del 2.
- 10) Det tas initiativ overfor Jernbaneverket med sikte på å fjerne jernbanesporene på strekningen Vestervegbrua-Odderøya, dersom sporene kommer i konflikt med andre funksjonelle forhold i området.

Tor Sommerfeldt
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

- Sitma: Rapport om kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket av 2003
- Sitma: Tilsvar til Jernbaneverkets kommentarer til rapporten
- Protokoll fra møte om utvikling av kolsdalsodden tankanlegg
- Eksterne kommentarer til rapporten:
 - Kystverket
 - Jernbaneverket
 - Statens vegvesen
 - KNAS
 - Xtrata
 - Statoil
 - Shell

Bakgrunn for saken

Bystyrets vedtak om kvalitetssikring

I forbindelse med høringen av Kommuneplanen 2011-2022 leverte Kystverket (KV) innsigelse til planen og stilte spørsmål ved arealtilgangen i Kongsgård-Vige området: «(...) manglende vurdering av behovet for arealreserve til en fremtidig utvidelse for havnevirksomheten til Kristiansand havn. Tilstøtende areal i Marvika vil ligge til rette for slik utvikling. (...) Ber om at det blir etablert hensynssoner for støy ved den planlagte containerhavna og for området øst for ferjeterminalen av hensyn til etablert og planlagt havnevirksomhet.»

På bakgrunn av KVs innsigelse vedtok bystyret ved behandling av kommuneplanen at det skulle gjennomføres en kvalitetssikring av havnevedtaket fra 2003:

«Bystyret ber rådmannen foreta en kvalitetssikring av strukturvedtaket av 2003. En slik kvalitetssikring skal også avklare nødvendige areal i i området Kongsgård-Vige (med nærområde) med tanke på framtidig behov og funksjonsfordeling. Det må ikke gjøres irreversible eiendomsdisposisjoner i området før slik kvalitetssikring foreligger.»

Videre har Kristiansand havn startet arbeid med områderegulering av Vestre havn og ved Byutviklingsstyrets behandling av planprogram 03.02.2011 ble det fattet følgende vedtak knyttet til spørsmålet om lokalisering av tankanlegg:

«Det fremmes en egen sak om fremtidig lokalisering for tankanleggene, og hvilke konsekvenser en eventuelt nedleggelse vil få og sluttbehandles før saken områderegulering for Hampa (KMV) – Kolsdalsbukta godkjennes.»

Utvikling av containerhavn på KMV området kan dessuten ikke ses isolert fra mulige ønsker om utvikling av jernbanens områder til jernbaneformål samt planer om etablering av den såkalte Euroterminalen. Avklaring av arealbruken knyttet til Vesterhavnen inkludert lokalisering av tankanlegg og tiliggende jernbaneområder m.m. er kritisk for beslutninger om videre byfornyelse og gjennomføring av deler av sentrumsplanen og E18/E39.

Som grunnlag for å legge fram en sak til politisk behandling ble det besluttet å sette i gang et eksternt utredningsprosjekt.

Havnestrukturvedtaket av 2003

Bystyret gjorde følgende vedtak 10.06.2003 om fremtidig havnestruktur i Kristiansand:

1. Det er et mål at Kristiansand havn skal ha status som internasjonal intermodal knutepunktshavn. Videre utvikling av Kristiansand havn skal bygge opp om denne målsettingen. (Enst.)
2. Havnefunksjoner på Silokaia, bortsett fra cruise og Natos beredskapslager for olje, flyttes til Kongsgård straks denne er ferdig, senest 2007. (31/20)
3. a) Containerhavna flyttes fra Lagmannsholmen/Caledonienområdet til KMV-området. I denne forbindelse innledes det et samarbeid med Falconbridge for å tilrettelegge for en optimalisert havneløsning. (45/7)
3. b) Det forutsettes at den videre tilrettelegging og utvikling av KMV/Falcobridge tilpasses tilgang på overskuddsmasser fra E39 og avhending av arealene på Silokaia. (Enst.)
4. Det innledes et samarbeid med Falconbridge for å tilrettelegge en optimalisert havneløsning på KMV/Falconbridgeområdet der havn/ bane integreres på en best mulig måte. (Enst.)
5. a) Kongsgård/Vige inngår i en langsiktig havne- og næringsutvikling. (51/1)
5. b) Det forutsettes at det tilrettelegges for kontinuerlig å kunne ta imot overskuddsmasser i Vigebukta, slik at denne gradvis tilrettelegges for havneformål- og næringsformål. (Enst.)

6. a) Fraflytting av havna i sentrum må skje innenfor en økonomisk bærekraftig utvikling. (36/15)
6. b) Utbyggingspolitikken må samordne interessene i havna med den øvrige utbyggingen i kommunen, og med de store brukerne av havna. (Enst.)

Det eksterne kvalitetssikringsoppdraget

Det ble utlyst et anbud for et kvalitetssikringsoppdrag med følgende hovedproblemstilling:

«Formålet med utredningen er å framskaffe et beslutningsgrunnlag for å kvalitetssikre havnevedtaket fra 2003 med utgangspunkt i KVs innsigelse og bystyrets vedtak ved behandlingen av kommuneplanen 2011-2022 samt avklaring av spørsmålet om framtidig lokalisering av tankanlegg.»

I utlysningsteksten er hovedproblemstillingen utdypet med følgende problemstillinger (underpunkter er ikke tatt med her):

«

1. En gjennomgang av forutsetningene som lå til grunn for Econs anbefaling og bystyrets vedtak:
2. Lokalisering av tankanlegg. Siden vedtaket i 2003 er det oppstått en diskusjon om lokalisering av de tre tankanleggene i tilknytning til havna. Særlig er det viktig å få klarlagt premissene for om tankanlegget i Kolsdalsbukta kan eller bør utvides, reduseres eller nedlegges, her under:
3. Hvilke muligheter finnes for å utvikle KMV-området for å tilfredsstille arealbehovene, (..).
4. Finnes det muligheter for arealmessig samordning og bruk av arealene på KMV-området og tilstøtende arealer på Xstrata?
5. Hvordan påvirker ulike forutsetninger om framtidig rutetilbud (person og gods) behovet for jernbanespor i tilknytning til Kristiansand jernbanestasjon, jf. også pkt. 2 - 4?»

Det ble presisert at konsulenten måtte på selvstendig grunnlag vurdere om de opplistede problemstillingene var relevante og dekkende for besvarelse av hovedproblemstillingen.

Etter en samlet vurdering av kompetanse, forståelse for oppgaven og pris ble konsultentselskapet SITMA AS valgt, med konsultentselskapet VISTA analyse som partner og kvalitetssikrer.

Konsulentrapportens hovedkonklusjoner

Rapporten inneholder en stor mengde fakta og vurderinger, nedenfor gjengis konsulentens konklusjoner og kommentarer til de til sammen ni vedtakspunktene fra 2003. Konklusjonen knyttet til pkt. 1 er forkortet og for fullstendig tekst vises det til side 76 i konsulentrapporten.

«

1. Kristiansand havn skal ha status som internasjonal og intermodal knutepunktshavn, med tiltak som bygger opp omkring denne målsettingen.

Dette punktet må ses i sammenheng med de statlige føringene om reduksjon fra ti til fem nasjonale trafikkhavner, med tilhørende forventninger til statlige samferdselsinvesteringer i de utvalgte havnene. I ettertid har Kristiansand havn blitt en såkalt utpekt havn sammen med fire andre havner i Norge. Statusen som utpekt havn har hittil ikke påvirket fordelingen av statlige samferdselsmidler i vesentlig omfang, hverken til havnene som nasjonalt betydningsfulle gods- og logistikkentra eller for deres tilknytning til de nasjonale stamnettene for bil og bane. Det mest synlige tiltaket for godskonsentrasjon er tilretteleggingen for konsolidering, nye eierformer og samarbeid mellom havnene i den nye havne- og farvannsloven i 2010.

(...)

Konklusjonen er at Kristiansand havn er anerkjent som en nasjonalt viktig internasjonal og intermodal knutepunktshavn, selv om banetrafikken mellom sjø- og baneterminalene har opphørt. Havna er blant de aller største havnene i Norge når det gjelder internasjonal trafikk, både når det gjelder kombinerte bil- og passasjerferger, containertrafikk og cruise.

2. Havnefunksjonene på Silokaia flyttes til Kongsgård straks denne er ferdig, senest 2007. Flyttingen er med noen unntak utført. Det gjenstår å avklare hva som skal skje med en kornsilo og et betonganlegg.

3a. Containerhavna flyttes fra Lagmannsholmen/Caledonienområdet til KMV-området. Dette er ikke utført. Denne utredningen konkluderer med at containerhavna ikke bør flyttes til KMV-området. Årsakene er både knyttet til arealtilgjengelighet, Statoils virksomhet, økonomien i prosjektet og manglende behov for sidespor til havn.

3b. Utviklingen av KMV-området tilpasses tilgangen på overskuddsmasser fra E39 og avhendingen av arealene på Silokaia. Det er foretatt noe utfylling i sjøen. I skisseprosjektet er det foreslått en frittstående bærekonstruksjon fremfor tradisjonell utfylling

4. Det innledes et samarbeid med Falconbrigde for å tilrettelegge en optimalisert havneløsning på KMV/Falconbrigdeområdet der havn/bane integreres på best mulig måte. Det har foreløpig ikke vært en aktuell problemstilling, da utbyggingsplanene fortsatt er på skissestadiet. En optimalisert havneløsning på KMV/Xstratas område forutsetter lønnsomhet for begge parter. Xstrata ønsker at en ny containerterminal blir nærmeste nabo, men uten å begrense videre utvikling av raffineringsverket. Veitilknytningen må endres.

5a. Kongsgård/Vige inngår i en langsiktig havne- og næringsutvikling. Arbeidet pågår. Opparbeidelse av Vigebukta synes å bli så kostbart at det er tvil om området kan tas i bruk til havneformål. Hensynet til støy bør også vurderes nærmere før arealet kan disponeres til havneformål.

5b. Det forutsettes at det tilrettelegges for kontinuerlig å kunne ta imot overskuddsmasser i Vigebukta, slik at denne gradvis tilrettelegges for havneformål og næringsformål. Fylling pågår. Hittil er ca. 15 % av behovet for steinmasser innenfor reguleringsplanens grenser trygt plassert på sjøbunnen.

6a. Fraflytting av havna i sentrum må skje innenfor en økonomisk bærekraftig utvikling. Det eneste alternativet som synes å være økonomisk realiserbart de nærmeste årene er flytting av både containerterminalen og aktiviteten over Silokaia til Kongsgård. Selv dette alternativet synes å innebære betydelige underskudd for havna.

6b. Utbyggingspolitikken må samordne interessene i havna med den øvrige utbyggingen i kommunen og med de store brukerne av havna. Det synes å være en tett dialog mellom de berørte partene. Utredningen anbefaler økt fokus på sjøbasert næringsutvikling, der også dialog med næringssselskaper og andre kommuner inngår.»

I konsulentoppdraget ble det spesielt bedt om en vurdering av betydningen av jernbanetilknytning til containerhavna. Dette spørsmålet er vurdert i rapportens kapittel 4, side 39-48. Fra kapittel 4.7 Konklusjoner vedrørende sidespor til containerterminalen siteres følgende:

«Nærlokalisering av terminalene for skip og godstog er en fullt ut tilfredsstillende tilknytningsform. Det er hovedregelen mer enn unntaket for de fleste godsknutepunktene i Europa. Et sidespor til havna virker besnærende, men hverken bedriftsøkonomisk eller samfunnsøkonomisk er det et tilfredsstillende trafikkgrunnlag for en slik transportkorridor med dagens rolle for Kristiansand havn. Det er mer fornuftig å tilrettelegge for modulvogntog i fast trafikk mellom havna og baneterminalen på Langemyr dersom godsgrunnlaget skulle bli tilstrekkelig. Forholdene ligger godt til rette for slik transport ved relokalisering av containerterminalen til Kongsgård/Vige, med ny indre hovedvei i umiddelbar nærhet til både havneterminalen og baneterminalen. Trekkingen av containere bør skje med trekkvogner som anvender fornybar energi.

Samlokalisering av sjø- og baneterminalene er på mange måter en idealsituasjon for å gjøre banetransport mer konkurransedyktig for utenriks gods, forutsatt at godsgrunnlaget er tilstede. Færrest mulig terminaloperasjoner kan være avgjørende for banetransportens konkurranseevne, og spesielt over de kortere distansene. For de kollektive transportmidlenes godsgrunnlag er det avgjørende at også store vareeiere inngår i samme knutepunkt. (...) I skisseprosjektene for KMV-bukta er det forutsatt et areal som i beste fall kan utvides til 200 daa. Et sidespor til havna har liten hensikt uten at det kombineres med en ambisiøs strategi for utvikling av en europeisk godskorridor på bane over Kristiansand. Dersom Jernbaneverket på sikt skulle velge å satse på en slik ambisjon blir arealet i KMV-bukta allfor lite til å ivareta både fergas behov, havnas behov og jernbanens behov i et langsiktig perspektiv.

Det er samtidig viktig å understreke at visjonen om mer gods mellom skip og tog fullt ut kan realiseres uten et fysisk sidespor til havna, og sannsynligvis mye rimeligere enn med kostbare infrastrukturinvesteringer. Staten kan yte et økonomisk bidrag til transportører som overfører gods direkte mellom skip og tog, slik at merkostnaden ved mellomtransporter utlignes.(..)

Kristiansand kommune har hverken arealer til, eller tid til, å vente på at banetransport av containere på en fem kilometer lang strekning mellom sjø- og baneterminalene skal bli attraktivt, både for brukerne og for storsamfunnet. I dag er et slikt prosjekt langt fra realisering, og sannsynligheten for gjennomføring minsker mer enn øker. Arealbruk til sidespor i KMV-området vil enten gå på bekostning av regionens viktigste drivstoffanlegg eller knappe havnearealer. Det synes å være en enkel prioritering når godsterminalen på bane er lokalisert rett utenfor sentrum.»

Den siste problemstillingen konsulentene skulle gi en vurdering av var spørsmålet om lokalisering av tankanlegg. Dette var ikke en problemstilling i vedtaket fra 2003. Spørsmålet er blitt særlig aktualisert etter opphør av driften på Shellanlegget på Odderøya, i tillegg pågår det reguleringsplaner som er lite forenlige med videre drift av tankanlegget på Krodden. Spørsmålet om lokalisering av tankanlegg er behandlet i rapportens kapittel 7, side 70-74.

Fra kapittel 7.2 Containerterminal eller oljeterminal for Agderregionen, side 72, siteres følgende:

«Planene om etablering av en containerterminal i KMV bukta er ikke forenlig med videre utvikling av drivstoffanlegget til et felles regionalt anlegg for alle selskapene. Dette skyldes ikke at samlokalisering av drivstoff og containere ikke er mulig. En slik kombinasjon har eksistert på Sjursøya i Oslo i mange år. Årsaken er i første rekke at det vil medføre store flyttekostnader for drivstoffanlegget, og fortrinnsvis for det kompliserte rørledningsnett og lagringstankene som ikke er i fjell. Det er banesporene til containerterminalen som er den største kostnadsdriveren, ifølge Statoil. Tilpasningskostnadene for samlokalisering med containerterminalen antas å bli omkring 200 mill. kroner. I tillegg vil det bety at containerterminalen får mindre arealer til disposisjon enn planlagt. Disse synspunktene er ikke verifisert gjennom tekniske analyser, men er Statoils tilbakemelding vedrørende havnas planer.

(...)Nedleggelse av Statoils anlegg for å etablere en containerterminal i KMV området er imidlertid en dårlig løsning. Befolkningen vil merke konsekvensene på to områder:

- *Dyrere drivstoff ved forsyning med tankbil fra Vestfold eller Rogaland. Frakt med store skip til en vel etablert terminal er betydelig rimeligere enn dør-til-dør transport med lastebil for de fleste drivstoffkvalitetene.*
- *Ved nedleggelse blir det flere tankbiler på veiene til/fra Agderfylkene. Forsynings situasjonen for drivstoff blir mer usikker. Sjøtransport og mellomlagring i et regionalt tankanlegg er mer stabilt enn lastebiltransport over lange avstander. Miljøkostnadene ved transport er lavere.»*

Fra kapittel 7.4 Arealbehov på Kolsdalsodden, side 74, siteres følgende:

«Nåværende anlegg er meget arealeffektivt, med 17 daa uteområde. Supplering med nye tanker vil kreve litt mer plass, ingen betydelig utvidelse. Lagring av naturgass krever dobbelt så stor plass som lagring av oljeprodukter. I mange land i Europa kombineres naturgass med biogass i felles anlegg. Det er foreløpig ikke vurdert hvordan biogass fra et renseanlegg kan implementeres i et felles drivstoffanlegg.»

Kapittelet om lokaliseringa av tankanlegg oppsummeres med følgende konklusjon, side 74: *«I de tidligere kapitlene er konklusjonen at en containerterminal i KMV bukta er et prosjekt som ikke bør realiseres. Behovet for opprettholdelse og styrking av det regionale drivstoffanlegget i Kolsdalsbukta forsterker denne konklusjonen. Nærlokaliseringen til Xstrata Nikkelverk er fordelaktig gjennom felles beredskapsopplegg og felles øvelser. Kommunen bør legge forholdene til rette for at Agderregionen også i fremtiden har et regionalt drivstoffanlegg der mest mulig av forsyningene skjer gjennom sjøveis transport.»*

Eksterne kommentarer til konsulentrapporten

For å sikre at ikke rapporten hadde utelatt forhold av vesentlig betydning for rapportens analyse og dens konklusjoner ble konsulentrapporten sendt til et stort antall relevante aktører. Det ble også avholdt et eget møte i regi av Ordføreren der alle relevante bedrifter var invitert. Siden rapporten og dens innhold helt og holdent er konsulentens faglige ansvar har «høringen» ingen formell status, men ble gjennomført for å kvalitetssikre rapportens relevans.

Det er ikke mottatt uttalelser som imøtegår rapportens konklusjoner eller det faglige grunnlaget konklusjonene bygger på. Nedenfor refereres kort de mottatte uttalelsene.

Kystverket

Kystverket støtter i all hovedsak utredningens forslag omtalt i rapportens kapittel 8.3. I tillegg presiserer Kystverket følgende:

- Kystverket viser til §46, 2. ledd i havne og farvannsloven: *«Utpekte havner etter første ledd skal utarbeide en plan som ivaretar krav til arealtilgang og effektivitet som er nødvendig som operativt knutepunkt. Planen skal følge kravene til rullering som kommuneplan».*
- *«Det gis ikke statstilskudd til sidespor til havner slik som omtalt på s. 43» (i rapporten). «I transportetatens forslag til NTP for 2014-2023 er det foreslått at en slik støtte kan gis.»*

Første punkt er ivaretatt i forslag til vedtak.

Jernbaneverket

Jernbaneverkets (JBV) uttalelse bestrider ikke konsulentrapportens konklusjoner og anbefalinger angående flytting av containerhavna til KMV-bukta. JBV har imidlertid kommentarer til rapportens fremstilling av grunnlaget for samspill mellom ferjen og jernbanen. For utfyllende kommentarer til JBV's uttalelse vises det til konsulentens kommentarer som er vedlagt.

Administrasjonen mener JBV's uttalelse ikke tilfører substansielt nye opplysninger som tilsier andre konklusjoner enn de rapporten kommer til. Det grunnleggende spørsmålet er om det er realistisk å forvente en trafikkøkning for uledsaget gods på ferjen som er stor nok til å forsvare nødvendige jernbaneinvesteringer på ferjeterminalen? Basert på administrasjonens egen vurdering og konsulentens tilsvaret til JBV's uttalelse gir ikke JBV's uttalelse grunnlag for å endre rapportens hovedkonklusjoner.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ingen merknader til rapporten.

KNAS

KNAS har avgitt en fylldig uttalelse som støtter rapportens anbefaling. Videre foreslår KNAS å etablere en arbeidsgruppe mellom havna, KNAS og Kristiansand kommune for å finne gode løsninger for havnas utvikling. Knas foreslår også som en mulighet å etablere et felles selskap med havna for å utvikle næringsområder i nær tilknytning til havna.

Administrasjonen mener KNAS har et positivt innspill som bør vektlegges i den videre prosessen og at KNAS bør trekkes inn i det videre arbeidet. KNAS er dessuten eier av arealene som benyttes til tankanlegget på Kolsdalsodden og har eiendomsutviklingsprosjekter nær Kongsgård og Vige.

Xstrata

Xstrata viser til at for bedriften ville lokalisering av containerhavna i KMV-bukta være det gunstigste både med hensyn til transportkostnader ved transport av containere fra bedriften til havna, effektivisering av selve tilbringer transporten samt reduserte miljøkostnader som følge av bedriftens tilbringertransporter. Det forutsettes imidlertid at flytting til KMV-bukta ikke medfører økte kostnader for vareierne som følge av investeringene i ny havneinfrastruktur. Xstrata peker videre på at flytting av Containerhavna ut av sentrum vil bety økte kostnader for tilbringertransport som følge av lengre transportavstand.

Administrasjonen mener Xstratas kommentarer er naturlige sett fra bedriftens ståsted. Det hersker imidlertid usikkerhet rundt hvor mye kostnadene forbundet med tilbringertransport vil øke ved en flytting av containerhavna til Kongsgård. Lengre kjøreavstand betyr økte drivstoffkostnader, samtidig er det usikkert om tidsbruken vil øke tilsvarende særlig om det tas hensyn til økt trafikk fram til Lagmannsholmen.

Statoil Fuel & Retail

Statoil støtter rapportens konklusjoner og påpeker at det er uaktuelt for selskapet å gå inn med store investeringer for å flytte hele eller store deler av anlegget. Videre er Statoil åpen for å utvide anlegget i egen regi eller i samarbeid med Statoils trekkpartnere for at anlegget skal kunne tilby alle typer drivstoff.

AS Norske Shell

Shell sier i sin tilbakemelding at det ikke er aktuelt å gå inn i et felles drivstoffanlegg på Kolsdalsodden. Videre vises det til avtalen Shell har med Moldegaard Maritime Logistics om bruk av tankanlegget på Odderøya.

Administrasjonen mener Shells tilbakemelding må ses i lys av den på nåværende tidspunkt uavklarte situasjonen for drift av anlegget på Odderøya.

Administrasjonens vurdering

Innledning

Det er administrasjonens vurdering at konsulentrapporten holder generelt god faglig kvalitet og gir en utfyllende drøfting av de problemstillingene som inngikk i oppdraget. Tilbakemeldingene, formelle og uformelle, fra eksterne aktører understøtter dette inntrykket. Etter at rapporten ble gjort offentlig er det ikke mottatt kommentarer som bestrider det faglige grunnlaget, det er heller ikke mottatt kommentarer som bestrider konklusjonene i rapporten. Administrasjonen mener rapporten gir et godt grunnlag for det videre arbeidet med å finne en langsiktig løsning for utvikling av Kristiansand havn.

I administrasjonens vurdering er hovedvekten lagt på de til nå uløste spørsmålene: lokalisering av containerhavnen på kort og lang sikt, spørsmålet om jernbanetilknytning og jernbanespor, byutvikling langs Vestre havn og lokalisering av tankanlegg.

Lokalisering av containerhavn

Konsulentrapporten konkluderer med at forutsetningene for å utvikle en moderne containerhavn og –terminal i KMV-bukta ikke er tilstede. Konklusjonen bygger på to forhold som hver for seg er avgjørende for konklusjonen.

For det første er tilgjengelige arealer, etter utvidelse i sjøen, ikke tilstrekkelige for en moderne containerhavn. For å håndtere det antall containere som er forutsatt i gjennomførte skisseprosjekter i regi av havna, forutsettes det en svært høy terminalproduktivitet og at anløp skjer tilnærmet hver dag og hele døgnet. Konsulentene mener det ikke er realistisk å anta så høy anløpsfrekvens og mener døgnkontinuerlig drift kan bli problematisk av hensyn til naboer. Det er rimelig å forvente høyere anløpsfrekvens når antall containere øker, samtidig påpeker konsulentene at det er en trend med større skip noe som innebærer behov for færre anløp. Hva som faktisk vil skje fremover er vanskelig å forutse, men det synes rimelig å anta at behovet for lagring av containere i påvente av skipsanløp øker. Arealene er, selv med full utbygging i sjøen, for langstrakte og smale sammenlignet med det som kreves av en containerterminal. En containerterminal for sjøtransport er mer enn et omlastingspunkt, dvs. at det er behov for større arealer enn det som kun kreves for en effektiv håndtering av containere mellom skip og land. Konsulentene peker på en trend der det vil etterspørres tilbud av ulike former for verdiøkende tjenester i tilknytning til containerterminalen. Selv med full utbygging i KMV-bukta vil tilgjengelige arealer være mindre enn på Lagmannsholmen i dag.

For det andre er utbyggingskostnadene i KMV-bukta langt høyere enn det havneinntektene og verdien av Lagmannsholmen kan dekke. De høye utbyggingskostnadene skyldes primært grunnforholdene, men i tillegg har det vært en sterk kostnadsøkning for denne typen investeringer de senere årene. Kristiansand havn har utredet både utfylling i sjø og kaikonstruksjoner basert på pæler. Uavhengig av metode blir kostnadene svært store, fordelene med pælekonstruksjon er at byggetiden blir kortere og det dermed blir mulig å ta i bruk anlegget raskere enn ved utfylling i sjøen. Kostnadsanslagene fra Kristiansand havns egne utredninger ligger på 23-24 mill. kr/mål. Til sammenligning viser konsulentrapporten til utbygging av Revet i Larvik havn, side 57, en gjennomsnittlig investeringskostnad på 1,2 mill. kr/mål (totalt 600 mill. kr). Konsulentene har beregnet at Kristiansand havn har en økonomisk bæreevne basert på egen drift tilvarende investeringskostnad på om lag 2 mill. kr/mål. Og totalt 6 mill. kr/mål medregnet mulig realisering av arealene på Lagmannsholmen, side 59 i rapporten.

Administrasjonen mener rapporten gir et godt grunnlag for å beslutte ikke å gå videre med etablering av containerhavn i KMV-bukta.

Konsulentrapporten peker på at Lagmannsholmen har tilstrekkelige arealer for fortsatt drift i mange år. Sett fra et rent havnefaglig synspunkt er behovet for flytting av containerhavnen ikke presserende. Det er likevel, etter administrasjonens mening, andre viktige forhold som taler for å starte en prosess for å sikre havnens langsiktige utvikling, her under utflytting av containerhavnen fra Kvadraturen.

Selv med containerterminal på Lagmannsholmen vil det bli byutvikling i områdene rundt, bl.a. Silokaia. Etter hvert som containertrafikken øker og byutviklingen gjennomføres vil trafikken både til/fra containerhavnen og i omliggende områder øke. I et fremtidsbilde, som kanskje ikke er så mange år frem, med både økt godstrafikk og annen trafikk (kjørende, syklende, gående) mener administrasjonen Lagmannsholmen vil oppfattes som en krevende lokalisering også havne- og logistikkfaglig.

I konsulentrapporten pekes det på Kongsgård/Vige som det mest relevante området for utvikling med tanke på container-, tørrbulk- og offshoreservicevirksomhet. På lang sikt kan også ferjeterminalen flyttes til Vige. Konsulentene foreslår at følgende rammer legges for den videre utvikling for Kristiansand havn:

- Samlet havneareal for havneaktiviteter bør være minimum 500 mål for å sikre den langsiktige utviklingen.
- Fratrasket dagens arealer til ferjeterminalen bør det sikres minimum 400 mål til den øvrige havnevirksomheten.
- Klargjøring av nye arealer bør skje innenfor en gjennomsnittskostnad på om lag 2 mill. kr per mål. Dette betyr at det vesentligste av nyvundne arealer bør finnes på land.

- Nye havnearealer bør utvikles med nødvendig dybde innover fra kaikant.
- Utviklingen bør skje basert på en overordnet strategi for hvilke forretningsområder som er viktigst, og ha en tilstrekkelig lang tidshorisont. Det må tas høyde for at arealer som benyttes til en type inntektsgivende aktivitet på ett tidspunkt kan omgjøres til annentype aktivitet uten betydelige investeringskostnader. F.eks. kan arealer som er tiltenkt fremtidig containerterminal benyttes til lager, tørrbulk e.l. i påvente av flytting av containerhavn, men at det ikke settes opp konstruksjoner eller inngås bruksavtaler som hindrer fremtidig containerterminal.
- Det bør inngås et nært samarbeid med relevante bedrifter for å kartlegge om tilstøtende arealer regulert til næring kan inngå som arealer brukt til havnerelatert virksomhet. Dette kan være lagerfunksjoner, servicefunksjoner for offshorenæringen osv.
- Det bør vurderes om samarbeid med andre havner i regionens kommuner kan bidra til å dekke behovet for arealer der konsentrasjon av gods ikke er sentralt.
- Det bør utvikles tids- og kostnadseffektive løsninger for tilbringertransport mellom havnen og jernbaneterminalen på Langemyr.

Kystverket påpeker at Kristiansand havn mangler en strategisk plan som tilfredsstiller §46 i havne- og farvannsloven. Administrasjonen foreslår derfor at det settes i gang et arbeid med en slik plan, her under å avklare endelig lokalisering av fremtidig containerhavn og sikre nødvendige arealer for havnens utvikling. Administrasjonen mener det bør etableres en arbeidsgruppe ledet av Kristiansand havn med representanter fra Kristiansand kommune.

Det bør også, som en del av ferdigstilling av kommunedelplan for Kvadraturen, avklares hvilke arealer som kan inngå i byfornyelse i påvente av at containerhavnen flyttes.

Jernbanetilknytning, eksisterende havnespor og byutvikling Vestre havn

Konsulentrapporten peker på at nærheten til jernbanen bør utnyttes for å gi et komplett transporttilbud til og fra Kristiansand havn, men at løsningen ikke er å integrere jernbaneterminalen i container- eller ferjeterminalen på havnen. Dette begrunnes dels ved at arealene som er foreslått i skisseprosjektet avsatt til jernbaneterminal ikke er tilstrekkelige for en fungerende jernbaneterminal. Jf. størrelsen på Langemyr, selv om det vil være noen sambrukseffekter med havneterminalen. En jernbaneterminal i havnen vil i praksis fortrenge tankanlegget på Kolsdalsodden. Det vil ikke være nok gods til å forsvare hverken arealbruken eller investeringskostnadene.

Konsulenten peker også på at det er vanskelig å finne eksempler på integrerte sjø- og jernbaneterminaler i Europa. Trenden er nærlokalisering med tids- og kostnadseffektive systemer for tilbringertransport. I Trondheim er det nylig avsluttet en KVVU for lokalisering av ny jernbaneterminal, den er foreslått lagt syd for Trondheim og altså ikke integrert i havnen. Dersom fremtidig containerhavn legges til Kongsgård vil dessuten nye ringveg gi god tilknytning for effektiv tilbringertransport mellom havn og Langemyr. Med ny motorteknologi vil det også være mulig å etablere tilbringertransport med et minimum av miljøutslipp.

I JBV's uttalelse til rapporten pekes det på at det er overføring av såkalt uledsaget gods mellom ferje og jernbane som utgjør potensialet for overføring av gods mellom sjø og bane. I sitt tilsvarende svar er konsulenten prinsipielt enig i dette, men stiller spørsmål ved om potensialet er stort nok til å forsvare store jernbaneinvesteringer i havna. Konsulenten fremhever at overfarten mellom Kristiansand og Hirtshals er så pass kort at det er andre forhold en sparte sjåførkostnader på ferja som vil avgjøre om transportører velger å sende tilhengere/containere uledsaget med ferjen. Et spørsmål som ikke er vurdert av konsulenten, Kristiansand havn eller JBV er om det er mulig å etablere en mindre kostnads- og arealkrevende jernbaneløsning ved ferjeterminalen spesialtilpasset overføring mellom ferje og bane? Så langt administrasjonen er kjent med dagens praksis skjer overføring av gods mellom ferjen og jernbanen ved bruk av trailere til Langemyr. Dagens jernbanespor på/langs kaien er dermed ikke egnet for denne typen operasjoner.

Konsulentoppdraget omfattet ikke en vurdering av eksisterende jernbanespor fra ferjeterminalen til Lagmannsholmen. Administrasjonen mener likevel at dette er et tema som er relevant å ta opp ved behandling av denne saken. Rapporten gir en god drøfting av hvilke krav som stilles til moderne jernbaneterminaler. Administrasjonen kan vanskelig se at eksisterende jernbanespor tilfredsstillt krav for å fungere som en containerterminal verken teknisk eller med hensyn til beliggenhet. Det er videre vanskelig å tenke seg at en modernisering av sporet eller terminalfasiliteter langs sporet er forenlig verken med dagens byfunksjoner eller fremtidig byutvikling på strekningen. Administrasjonen mener derfor det bør settes i gang en prosess i samarbeid med Jernbaneverket med sikte på å fjerne eksisterende jernbanespor. I prosessen må det foretas en grundig kartlegging av dagens bruk før et forslag til vedtak legges fram. Det bør også foretas en vurdering av om en forenklet jernbaneløsning på sikt kan legges på de arealene som tidligere var tiltenkt containerhavn for å eventuelt legge til rette for direkte overføring av uledsaget gods mellom ferjen og bane.

Administrasjonen mener vurderingene i rapporten er godt begrunnet og mener utvikling av gode løsninger for tilbringertransport mellom havn og jernbaneterminale kan gi en fullgod tilknytning mellom sjø og jernbane i Kristiansand. Det er ikke avgjørende for havnens utvikling at havn og jernbaneterminale er samlokalisert. Når konsulentrapporten sammenholdes med den utviklingen som kan observeres andre steder underbygges konklusjonen om at det er god tilknytning som er viktig. Det er heller ikke praksis andre steder i landet som skulle tilsi at statusen som utpekt havn hviler på samlokalisering av havn og jernbaneterminale.

Lokalisering av tankanlegg

Kristiansand har i dag tre tankanlegg for drivstoff, Odderøya, Krodden og Kolsdalsodden. Av disse er bare de to siste i drift. Spørsmålet om tankanlegg er behandlet i et eget kapittel 7 i konsulentrapporten. Administrasjonen mener rapporten gir en grundig behandling av relevante faglige sider ved spørsmålet. Tankanlegget på Odderøya er som kjent under behandling og de spørsmålene som tas opp der er av en art som ikke hører naturlig hjemme i denne utredningen. Konsulenten konkluderer med at tankanlegget på Kolsdalsodden er egnet både med hensyn til dagens kapasitet, arealer for utvidelse og lokalisering for å tjene som et regionalt drivstoffanlegg.

Administrasjonen har gjennom møter med berørte parter, Kristiansand havn, KNAS og Statoil fuel & retail, fått informasjon som understøtter de faktiske forhold beskrevet i rapporten. Anlegget på Kolsdalsodden kan bygges ut til å dekke alle typer drivstoff for land, sjø og luft. Det må forutsettes at anlegget driftes på en måte som ikke diskriminerer mellom leverandører av drivstoff til sluttbruker. Dette innebærer at dagens praksis ved anlegget videreføres, dvs. både Esso, Shell og Statoil benytter i dag anlegget som lager og henter ut drivstoff med bil. Når ikke planene for containerhavn i KMV-bukta videreføres vil det også være større fleksibilitet for utvikling av anlegget på sikt dersom nye behov oppstår.

Administrasjonen foreslår at KNAS i samarbeid med Kristiansand havn og kommunen starter en prosess med sikte på å etablere en ny festeavtale med Statoil der krav til etablering av nye tilbud i samarbeid med relevante drivstoffleverandører inngår. Prosessen fortsettes gjennomført innenfor rammene av vedlagt protokoll fra møte 20.12.2012 mellom Kristiansand havn, Statoil Fuel & Retail, KNAS og Kristiansand kommune. Det forutsettes at reguleringsaken på Odderøya finner en løsning.

Punkt 24/13: Handlingsplan Framtidens byer

Bilag

Vedtak BYSTYR, 05062013, Sak 66/13, Handlingsplan Framtidens byer

Vedtak BYUTVI, 28022013, Sak 44/13, Handlingsplan Framtidens byer

Handlingsplan for Kristiansandsregionen_050213.pdf



Arkivsak-dok. 200802901-54
Saksbehandler Erik Sandsmark

Saksgang
Byutviklingsstyret
Formannskapet

Møtedato
28.02.2013
06.03.2013

Handlingsplan Framtidens byer

Sammendrag

Kristiansand deltar sammen med 12 av de største byene i Norge, i det nasjonale prosjektet Framtidens byer. Formålet er å redusere klimagassutslipp og gjøre byene bedre å bo i.

Handlingsplan for Kristiansandsregionen 2019-2014 - Framtidens byer, som ble vedtatt av Bystyret i 2009, er nå revidert slik at det omfatter de siste to årene av programperioden. Handlingsplanen lister opp tiltak innen feltene, areal og transport, stasjonær energibruk i bygg, forbruksmønster og avfall og tilpasning til klimaendringer. Handlingsplanen omfatter også satsingen på pilotprosjekter som Framtidens bydel.

Den politiske styringen av denne tverrsektorielle satsingen, er lagt til formannskapet og administrativt - til ledergruppa i teknisk sektor.

Forslag til vedtak

1. Bystyret godkjenner handlingsplan for prosjekt Framtidens byer datert 05.02.2013.
2. Prosjektet organiseres som foreslått i innstillingen og i handlingsplan datert 05.02.2013.
3. Mål og tiltak i handlingsplanen legges til grunn for det videre arbeid.

Tor Sommerset
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Trykte vedlegg:

Utrykte vedlegg: Handlingsplan, Framtidens byer, Kristiansandsregionen, 2013-2014

Bakgrunn for saken:

Generelt

Framtidens byer er et samarbeid mellom Staten og de 13 største byene i Norge. Hensikten er å redusere klimagassutslippene og gjøre byene bedre å bo i. Bakgrunnen for satsingen er klimatrusselen, som er vår tids største utfordring. Programmet ble startet i 2008 og vil etter planen avsluttes i løpet av 2014.

Ordførerne i 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.

Arbeidet i Framtidens byer skal konsentreres om følgende tema:

- Areal og transport
- Stasjonær energibruk i bygg
- Forbruksmønster og avfall
- Tilpasning til klimaendringer

Bedre bymiljø er et delmål i Framtidens byer, som griper inn i alle fire satsningsområdene, og samarbeidet mellom byene og næringslivet.

Handlingsplanen for "Kristiansandsregionen 2009-2014 - Framtidens byer" ble vedtatt i bystyret 22. april 2009. Denne planen følger opp sentrale målsettinger i Klimaplan for Knutepunkt Sørlandet. Handlingsplanen ble fremmet som en 1. generasjons plan og med forutsetning at den skulle videreutvikles i tråd med ATP-samarbeid og statlige tilskudd. Det er også satt fokus på å videreutvikle tiltak i Knutepunkt Sørlandet.

Programmet er nå over halvveis i perioden og handlingsplanen er oppdatert slik at den er i samsvar med satsinger og tiltak i de to siste årene av programperioden.

Politisk forankring og styring

Framtidens byer er en overordnet satsing som har betydning for en rekke arbeidsfelt i Kristiansand kommune. Den politiske styringen av denne tversektorielle satsingen er lagt til formannskapet og administrativt til ledergruppa i teknisk sektor. De konkrete tiltakene vil være underlagt sine politiske styrer og utvalg.

Finansiering

Det er gjennom prosjektet muligheter til å få betydelige statlige tilskudd til de enkelte satsingsområder i framtidens byer. Som det fremgår av opplisting i handlingsplanen, så vil en del tiltak betinge statlige tilskudd.

Det blir gitt et fast tilskudd fra Miljøverndepartementet på 1 mill. kroner pr. år til koordinering, drift og informasjon i forbindelse med prosjektet i hvert byområde. Kristiansand kommune har satt av en egen bevilgning på 0,3 mill. pr. år til prosjektet. Miljøverndepartementet tildeler etter gitte kriterier, støtte til rådgiving, prosjektdrift, kampanjer og bymiljøtiltak gjennom prosjektet. Framtidens byer har også prioritet i en andel av Husbankens kompetansetilskudd og det er gitt tilskudd til prosjektdrift for Framtidens bydel.

Areal og transport

ATP-prosjektet ble fra 1. januar 2010, et permanent regionalt samarbeid mellom 7 kommuner i Kristiansandsregionen, de to fylkeskommunene på Agder og Statens vegvesen. En felles plan, Regional plan for Kristiansandsregionen, for den langsiktige utviklingen av 7 kommuner i Kristiansandsregionen, ble vedtatt av kommuner og fylkeskommuner i juni 2011.

Behovet for regionale løsninger har økt i takt med økende pendling og interaksjon mellom kommunene. Det er derfor stort behov for å se areal- og transportpolitikk i sammenheng. Overordnede prinsipper i planen er å fortette innenfor eksisterende tettstedstruktur, mens nye utbyggingsområder skal lokaliseres og utformes slik at man kan tilby et godt kollektivtilbud.

Stasjonær energibruk i bygg

Energieffektivisering i bygg er et av de mest kostnadseffektive klimatiltakene. Kristiansand kommune har allerede oppnådd stor gevinst ved energiøkonomisering i sin bygningsmasse, og denne satsingen videreføres.

Klimaforliket (2012) varsler at energikravene for nybygg blir skjerpet til passivhusnivå i 2015 og nesten nullenerginivå i 2020. Dette skaper store utfordringer for byggenæringen og krever en aktiv og offensiv holdning både fra offentlige og private utbyggere. Kristiansand kommune skal være en aktiv pådriver for at næring skal velge miljøvennlige alternativer.

Omtrent 80 prosent av dagens bygningsmasse kommer fremdeles til å stå i 2050. Å stimulere til miljøriktig forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling blir dermed et svært viktig satsingsområde framover. Ifølge klimaforliket 2012, skal det satses spesielt på energieffektivisering og utfasing av fossile brenstoffer. Det varsles også at det vil bli innført komponentkrav på eksisterende bygg.

Forbruksmønster og avfall

Forbruk bidrar til store klimagassutslipp både i forhold til produksjon, transport og avfallsmengder.

I Framtidens byer handler forbruk og avfall om offentlige virksomheters, næringslivets og innbyggernes forbruk av varer og tjenester, og hvordan det generer klimagasser og avfall. Offentlige innkjøp kan i stor grad bidra til utvikling av framtidsrettede varer og tjenester som er både miljøvennlige og innovative. Nye former for gjenbruk og økt gjenvinning bidrar til å dempe veksten i avfallsmengdene.

Hovedgrep i arbeidet handler om innføring av miljøledelsessystemer, miljøhensyn i offentlige anskaffelser, informasjon og kunnskap. Og ikke minst handler det om og å legge til rette for at innbyggerne kan leve et mer miljøvennlig liv.

Gjennom å stille miljøkrav ved offentlige anskaffelser har kommunene stor innflytelse på både forhandlere og produsenter, og kan dermed oppnå klimamessige, så vel som økonomiske gevinster.

Klimatilpasning

Kristiansand kommune vil legge til rette for en utvikling som reduserer sårbarheten for virkningen av langsiktige klimaendringer og perioder med ekstremvær.

Klimatilpasning skal være integrert i arealforvaltning og i prosjekter for infrastruktur, næring, miljø og byutvikling. Klimatilpasningene skal gjennomføres innenfor rammen av bærekraftig utvikling.

Framtidens bydel

Med støtte fra Framtidens byer og Husbanken, har Kristiansand kommune startet arbeidet med "Framtidens bydel". Bydelen skal være et pilotprosjekt for områdeutvikling hvor alle satsingsområdene innenfor Framtidens byer ivaretas. Det betyr at bydelen skal ha god tilgjengelighet for miljøvennlig transport (buss, sykkel og gange). Bydelen skal ha sentral beliggenhet i forhold til service og arbeidsplass-konsentrasjoner i regionen og en hensiktsmessig funksjonsblanding.

Det er et mål at energiforsyningen skal være CO₂ nøytral. Bygg skal utføres som passivhus, som gir en vesentlig reduksjon i energiforbruk. Det skal innføres gode systemer for avfallshåndtering og legges til rette for å stimulere til økt gjenvinning og reduserte avfallsmengder. Bydelen skal tilpasses framtidige klimaendringer som økt nedbør, mer vind og høyere havnivå. En har også ønsket å fokusere på bomiljø, universell utforming, mangfold, velferdsteknologi, kriminalitetsforebygging og innovasjon.

Punkt 25/13: Bidrag fra Kristiansand kommune til ATP - samarbeidet

Bilag

Vedtak Bystyre, 13.03.13, sak 33/13, bidrag fra Kristiansand kommune til ATP - samarbeidet



Arkivsak-dok. 201000286-256
Saksbehandler Øystein Holvik

Saksgang
Formannskapet 6.3.2013
Bystyret 10.4.2013

Møtedato
13.03.2013

Bidrag fra Kristiansand kommune til ATP - samarbeidet

Sammendrag

Ved behandlingen av handlingsprogrammet for 2013 – 2016 vedtok bystyret å be om en sak hvor kommunens bidrag til ATP diskuteres.

Kommunens deltagelse i ATP – samarbeidet er regulert i «Avtale om permanent samarbeid om areal- og transportforvaltning i Kristiansandsregionen» vedtatt av kommunestyrene i kommunene i Kristiansandsregionen samt fylkestingene i Aust – og Vest-Agder høsten 2009. Avtalen følger om trykt vedlegg.

I følge pkt 7 i avtalen «skal kommunene bidra med minimum 35 kr/innbygger og år. Bidraget prisjusteres i takt med justeringen av fylkeskommunens bidrag.»

I pkt 8 i avtalen heter det:

«Hver av deltagerne er forpliktet til å stille til disposisjon for ATP – utvalget de økonomiske midler som følger av denne avtalen. Dersom en avtalepart skulle får vesentlige endringer i rammene fra staten, og dette vil medføre reduksjon i partenes mulighet til å opprettholde sitt bidrag til prosjektet, plikter avtaleparten å varsle ATP – utvalget innen rimelig tid, det vil si så tidlig som mulig i budsjettprosessen for etterfølgende år, og ikke med kortere frist enn 6 måneder.»

I pkt 9 i avtalen heter det:

«En part kan si opp avtalen med 1 års varsel. ATP – utvalget avgjør hvilke konsekvenser en eventuell oppsigelse av avtalen får for gjennomføring av tiltak som kommer denne avtalepart til gode.»

Misligholder en av partene sin del av denne avtalen, kan ATP – utvalget ta hensyn til dette i sine prioriteringer. Dette forutsetter at avtaleparten får skriftlig oppfordring til å rette opp mislighold, men en angitt frist som ATP – utvalget setter.»

Kommunens bidrag til ATP kan altså bare reduseres hvis kommunen får vesentlige endringer i rammene fra staten, og dette medfører reduksjon i kommunens mulighet til å opprettholde sitt bidrag. Etter rådmannens vurdering er det for øyeblikket vanskelig å vise til en slik endring i rammene fra staten.

Dersom en ønsker å si opp avtalen må den sies opp med 1 års varsel. Hvis dette skjer i 2013 vil endringen først få virkning fra 2015.

Bidraget fra kommunene til ATP skal i følge avtalen «*dekke kommunenes fellesutgifter i samarbeidet, konkrete prosjekter i den enkelte kommune og sekretariatet i Kristiansand kommune*».

Bidraget fra kommunene sikrer at sekretariatet i Kristiansand kommune ikke drives som «dugnadsarbeid» fra Kristiansand kommunes side. Bidraget er viktig for å finansiere utarbeidelse av bl.a. Samferdselspakke 1 med «myk pakke», og følge opp denne. Bidraget er også viktig for utarbeidelse og oppfølging av belønningssøknader, oppfølging av regional arealplan samt arbeidet med den nye bypakken.

ATP – samarbeidet var avgjørende for at Kristiansandsregionen var den første regionen som fikk 4 årig belønningsavtale med Samferdselsdepartementet, og forhåpentligvis også får en ny avtale fra og med 2013. Kommunenes bidrag et lite sett i sammenheng med midlene som er tilført i belønningsavtalen. I 2012 var kommunens bidrag til ATP 3.083 mill kr, mens bidraget fra belønningsmidlene var 60 mill kr.

Det kan være aktuelt å vurdere ATP – organiseringen når arbeidet med forpliktende avtale om bypakke for Kristiansand er kommet noe lenger. Bypakken vil trolig bli gjennomført først fra 2016, men planleggingen har allerede startet. Finansieringen av planlegging av bypakken er tenkt med midler fra bl.a. samferdselspakke 1 og ATP – samarbeidet.

Dagens ATP – utvalget sitter ut inneværende valgperiode, som går ut høsten 2014. Som det fremgår over løper ATP – samarbeidet ut 2014 selv om avtalen skulle bli sagt opp av en eller flere av partene i år.

Som det framgår foran er det ikke aktuelt å redusere kommunens bidrag til ATP i 2013 eller 2014. Rådmannen anbefaler at det gjøres en vurdering av organiseringen av ATP – samarbeidet og bidraget til ATP når arbeidet med bypakken er kommet noe lengre.

Forslag til vedtak

[Rådmannens innstilling tas til orientering](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Trykt vedlegg:

Avtale om permanent samarbeid om areal- og transportforvaltning i Kristiansandsregionen

Avtale om permanent samarbeid om areal- og transportforvaltning i Kristiansand regionen

1. Etterfølgende samarbeidsavtale vedrørende areal- og transportforvaltningen i Kristiansandsregionen er inngått mellom:

1. Søgne kommune
2. Songdalen kommune
3. Vennesla kommune
4. Kristiansand kommune
5. Birkenes kommune
6. Lillesand kommune
7. Iveland kommune
8. Vest - Agder fylkeskommune
9. Aust - Agder fylkeskommune

2. Fortsatt samarbeid

Partene i denne avtalen har vedtatt å videreføre samarbeidet i Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen (ATP-prosjektet). Samarbeidet videreføres slik det framgår av denne avtalen, heretter kalt ATP-utvalget.

3. Tilknytningsform

Samarbeidet videreføres på permanent basis og integreres i regionsamarbeidet Knutepunkt Sørlandet (KnpS). KnpS er organisert etter § 27 i kommuneloven. Vedtekter i KnpS oppdateres i samsvar med dette.

4. Oppgaver

ATP-utvalget har som mandat å ivareta samarbeidet i Kristiansandsregionen i saker som berører overordnet, det vil si fylkes- og kommuneoverskridende areal og transportplanlegging.

ATP-utvalget skal gi råd til besluttede myndigheter (kommunestyre og fylkesting) innenfor sitt mandat. Det innebærer at ATP-utvalget i større grad enn i dag vil engasjere seg i strategisaker og i mindre grad vil ha beslutningsmyndighet over ressurser definert på forhånd.

Nedenfor framgår oppgaver som skal legges til ATP-utvalget. Oppgaver og ansvar justeres og tilpasses erfaringer og behovet over tid.

1. ATP-utvalget skal følge opp og initiere iverksetting av vedtak som følger av arealplanen (regionplan for Kristiansandsregionen), som skal vedtas i løpet av høsten 2009. Det vil framgå av planen hva som skal følges opp av ATP-utvalget og hva som vil være kommunenes og fylkeskommunenes ansvar.
2. ATP-utvalget skal behandle forhold som berører trafikkbildet som helhet i regionen. ATP-utvalget er samarbeids- og styringsutvalg for gjennomføring av samferdselspakken for Kristiansandsregionen, inkludert E-18 og E-39. Herav følger at utvalget skal følge opp gjennomføring av "myk pakke" og avtale med Samferdselsdepartementet om "belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2009-2012", herunder disponere belønningstilskuddene. Konkret fullmakt for ATP-utvalget innenfor de ulike saksområder ut over det som er fastlagt i denne avtalen vil framgå av vedtatte økonomiplaner og handlingsprogrammer fra kommuner og fylkeskommuner.
3. ATP-utvalget skal initiere felles uttalelse til Nasjonal Transportplan, herunder

være regional referansegruppe for konseptvalgutredninger i regi av Statens Vegvesen.

4. ATP-utvalget kan også på eget initiativ, eller på henvendelse fra deltagende parter, ta opp andre saker som tematisk er knyttet til ovennevnte saksgrupper og/eller relevant for areal og transportpolitikken i Knutepunkt Sørlandet regionen. Det gjelder for eksempel samarbeid om prosjektet "Framtidens byer", som Kristiansand er en del av.

Det er i hele landsdelens interesse at Kristiansand som landsdelssenter blir "framtidens by for Sørlandet" med effektive transportløsninger og en god utbyggingspolitikk. Vest-Agder fylkeskommune vil bidra til en slik utvikling, men det blir opp til Kristiansand kommune sjøl å vurdere hvilke problemstillinger i denne forbindelse man ønsker å legge fram til drøfting i ATP-utvalget.

5. Fylkeskommunene overtar fra 1.1.2010 ansvar for dagens øvrige riksveger. Fylkeskommunenes vegansvar øker betydelig. I den forbindelse utarbeider fylkeskommunene samlede handlingsprogrammer for det nye fylkeveinettet. ATP-utvalget vil gi innspill til handlingsprogrammene. Det vil framgå av handlingsprogrammene hvilke oppgaver som blir delegert til ATP-utvalget fra 2010, ut over de oppgavene som ATP-utvalget er gitt ansvaret for i denne avtalen.

6. ATP-utvalget har ansvar for å legge fram en samlet plan for miljøtiltak knyttet til transportsektoren for Kristiansand regionen med forslag til tiltak og fordeling av ansvar for gjennomføring. ATP-utvalget opprettes som et "overvåkningsorgan" på miljøområdet.

7. ATP-utvalget skal initiere økt bruk av gang og sykkel i lokaltrafikken i regionen gjennom en klar og helhetlig utbygging og merking av gang/sykkelveier og informasjon og adferdstiltak.

8. ATP-utvalget skal utrede og legge fram forslag til hvordan parkeringspolitikken og andre restriktive virkemidler i hele regionen kan brukes til å påvirke transportfordelingen mellom privatbil og øvrige transportmidler i ønsket retning. Samordning og utvikling av felles retningslinjer for kommunene for godkjenning av parkeringsplasser for funksjonshemmede innarbeides også.

5. Politisk organisering

ATP - utvalget videreføres med samme sammensetning som i dag og medlemmene oppnevnes direkte av kommunene og fylkeskommunene.

ATP-utvalgets 17 representanter fordeler seg slik: 6 representanter fra Kristiansand kommune

- 5 fra Vest-Agder fylkeskommune
- 1 fra hver av de øvrige samarbeidspartnerne.

ATP-utvalget vil selv velge sin leder og nestleder.

Dersom Iveland kommune tiltrer utvalget økes antall representanter til 18.

6. Administrativ organisering

ATP-sekretariatet legges ned i sin nåværende form.

Sakene til ATP-utvalget forberedes i et fagråd.

Fagrådet skal ha både plankompetanse og transportkompetanse fra partene, det vil si at fagrådet består av:

- Statens vegvesen
- Agder Kollektivtrafikk AS
- Teknisk direktør med bisittere fra Kristiansand kommune
- Plansjef/teknisk leder i de andre kommunene
- Samferdselssjefen/plansjefen i Aust-Agder fylkeskommune
- Samferdselssjefen og seksjonsleder plan og miljø i Vest-Agder fylkeskommune

- Andre som fagrådet ønsker samarbeid med

Vest-Agder fylkeskommune er sekretariat for fagrådet og innkaller/tilrettelegger fagrådets møter og fører referat fra møtene.

ATP-utvalgets faglige sekretariat vil ligge i Vest-Agder fylkeskommune og i Kristiansand kommune avhengig av oppgavens karakter. Lokale saker vil som hovedprinsipp ivaretas av Kristiansand kommunens administrasjon, blant annet gang/sykkeltiltak, miljøtiltak, "park and ride"-anlegg mv. Regionale saker, blant annet store veiprosjekter, jernbanetransport og regional kollektivtransport ivaretas som hovedprinsipp av fylkeskommunene. Koordinert innstilling i saker til ATP-utvalget gis av Vest-Agder fylkeskommunes og Kristiansand kommunes administrasjon. Rådmannsutvalget i Knutepunkt Sørlandet supplert med fylkesrådmennene konsulteres i viktige saker, spesielt saker som skal sluttbehandles i kommunestyrene og fylkestingene.

7. Økonomi, rapportering

De samarbeidende parter dekker egne kostnader til politikere og andre som deltar i ATP-samarbeidet.

Utgangspunktet for kostnadsdeling mellom fylkeskommunene og kommunene er 50/50 deling. Dette gjelder fellesutgifter for praktisk tilrettelegging av ATP-utvalgets møter og initiativ som ATP-utvalget ønsker å iverksette.

Større prosjekter finansieres i hvert enkelt tilfelle av deltagende parter med den kostnadsdeling, som man blir enige om.

Utgifter til sekretærarbeidet i Vest-Agder fylkeskommune dekkes av Vest-Agder fylkeskommune. I tillegg avsetter Vest-Agder fylkeskommune årlig rammebevilgning til ATP-utvalgets disposisjon. For 2010 avsettes samme bevilgning som i 2009 (0,5 mill.kr), men beløpet justeres for etterfølgende år både med hensyn til prisvekst og forslag fra ATP-utvalget.

Aust-Agder fylkeskommune vil vurdere bevilgning til ATP-utvalget basert på søknad fra utvalget.

Kommunene bidrar med minimum 35 kr/innbygger og år. Bidraget prisjusteres i takt med prisjusteringen av fylkeskommunenes bidrag. Bidraget skal dekke kommunenes fellesutgifter i samarbeidet, konkrete prosjekter i den enkelte kommune og sekretariatet i Kristiansand kommune.

Bidragene fra kommunene innbetales til og administreres av Kristiansand kommune. ATP-utvalget skal utarbeide budsjett/prioriteringslister for midler utvalget disponerer/prioriterer, og skal framlegge årsrapport for avtalepartnerne.

8. Deltagernes ansvar og forpliktelser

Hver av deltagerne er forpliktet til å stille til disposisjon for ATP-utvalget de økonomiske midler som følger av denne avtalen.

Hver av deltagerne er forpliktet til aktivt å arbeide for å støtte opp om samarbeidet. Dersom en avtalepart skulle få vesentlige endringer i rammene fra staten, og dette vil medføre reduksjon i partens mulighet til å opprettholde sitt bidrag til prosjektet, plikter avtaleparten å varsle ATP-utvalget innen rimelig tid, det vil si så tidlig som mulig i budsjettprosessen for etterfølgende år, og ikke med kortere frist enn 6 måneder. Avtalepartene er ansvarlige for eventuelle underskudd i forbindelse med gjennomføringen av samarbeidet. Ansvar fordeles forholdsmessig etter de bidragene hver enkelt yter.

Eventuelle overskudd ved opphør av samarbeidet fordeles forholdsmessig etter de bidrag hver enkelt yter.

9. Oppsigelse/uttreden/mislighold av avtaleperioden

En part kan si opp avtalen med 1 års varsel.

ATP-utvalget avgjør hvilke konsekvenser en eventuell oppsigelse av avtalen får for gjennomføring av tiltak som kommer denne avtaleparten til gode.

Misligholder en av partene sin del av denne avtalen, kan ATP-utvalget ta hensyn til dette i sine prioriteringer. Dette forutsetter at avtaleparten får skriftlig oppfordring til å rette opp mislighold, med en angitt frist som ATP-utvalget setter.

10. Endring av avtalen

Endring av samarbeidsavtalen krever tilslutning av samtlige avtalepartnere.

11. Avtalens varighet

Avtalen er permanent, og gjelder inntil partene er enige om å endre den. Dersom en eller flere av avtalepartnerne sier opp avtalen vurderer ATP-utvalget om avtalen må endres som følge av dette.

Kristiansand 2009

Vest-Agder fylkeskommune Aust-Agder fylkeskommune
Kristiansand kommune Lillesand kommune
Vennesla kommune Birkenes kommune
Søgne kommune Iveland kommune
Sogndalen kommune

Vedlegg til avtalen:

- Avtale mellom Samferdselsdepartementet og Kristiansandsregionen v/Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2009 – 2012.
- Regionplan for Kristiansandsregionen (ferdig 2009)
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

Punkt 26/13: Kommunedelplan for Hamrevannområdet – høring av planprogram og oppstart av planarbeid

Bilag

Vedtak BYUTVI, 28022013, Sak 41/13, Kommunedelplan for Hamrevannområdet – høring av planprogram og oppstart av planarbeid

Forslag til planprogram, Kommunedelplan Hamrevannområdet 11022013.pdf

Skriv fra advokata Bakka.pdf



Arkivsak-dok. 201200806-5
Saksbehandler Marit Eik

Saksgang
Byutviklingsstyret
Formannskapet

Møtedato
28.02.2013
06.03.2013

Kommunedelplan for Hamrevannområdet – høring av planprogram og oppstart av planarbeid

Sammendrag

Formannskapet behandlet prinsipp for utarbeidelse av kommunedelplan for Hamrevann i møte 13.6.2012. Formannskapet forutsatte at arbeidet med kommunedelplan for Hamrevann og kommunedelplan for veg til Kjevik skal sees i sammenheng og koordineres i tid.

Arbeidet med kommunedelplan for Hamrevannområdet er prosjektorganisert. Prosjektgruppa, og andre relevante fagpersoner i kommuneadministrasjonen, har vært involvert i utarbeidelsen av forslag til planprogram. Det har også vært avholdt møter med Statens vegvesen, fylkesmannen, fylkeskommunen og Hamrevann AS, som har opsjonsavtale med samtlige grunneiere i planområdet.

Hamrevannområdet er 4000 dekar. Utbyggingspotensialet skal utredes i planprosessen. I kommuneplanen er det anslått plass til ca. 3000 boenheter, men potentialet kan være større. Hamrevann AS har i sitt foreløpige arbeid stipulert 6-8.000 enheter.

Det foreslåtte planområdet omfatter området avsatt til utbyggingsformål i kommuneplanen og tilgrensende områder. I de tilgrensende områdene det kan være behov for å vurdere endret arealbruk for sikre god sammenheng med omkringliggende områder og gode gangforbindelser og kjøreadkomster til Hamrevannområdet.

Hensikten med planprogram og er å legge til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser og rammer som skal være styrende for planarbeidet.

Planprogrammet skal gjøre rede for:

- formålet med planarbeidet
- eksisterende nasjonale, regionale og lokale mål og planer som er relevante for planarbeidet, og hvordan disse kommer til anvendelse
- sentrale problemstillinger i planleggingen
- planprosessen med frister og deltakere
- opplegg for medvirkning

Formålet med planarbeidet er å utarbeide en overordnet og strategisk kommunedelplan, med arealkart, bestemmelser, beskrivelse og KU, som legger til rette for utvikling av en ny og framtidsrettet bydel øst i Kristiansand.

Målsettingen med planen er å legge til rette for utvikling av en ny og framtidsrettet bydel øst i Kristiansand, i samsvar med overordnede målsetninger for samordnet areal- og transportpolitikk. Utviklingen i Hamrevannområdet skal bidra til å styrke Kristiansandsregionen og Kristiansand som attraktivt landsdelssenter.

De mest sentrale problemstillingene er Hamrevannområdets:

- rolle i utvikling av Kristiansand og regionen
- betydningen for ny vei til Kjevik
- betydning for trafikkutvikling og klimagassutslipp
- betydning for den vedtatte senterstrukturen
- konsekvenser for kommunens økonomi

Tidsdimensjonen er sentral for flere av problemstillingene. Vil muligheten for å oppnå sentrale målsettinger og konsekvensene av en Hamrevannutbygging variere med når Hamrevannområdet bygges ut?

Rådmannen anbefaler at planprogrammet sendes på høring og at det samtidig meldes oppstart av planarbeidet, jf. plan- og bygningslovens § 11-13.

Forslag til vedtak

[Formannskapet gir sin tilslutning til forslag til planprogram for Hamrevannområdet og at det meldes oppstart av planarbeidet i samsvar med plan- og bygningsloven § 11-13.](#)

Tor Sommarset
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:
Kommunedelplan for Hamrevannområdet - Forslag til planprogram, 11.februar 2013

Punkt 27/13: Kommunedelplan for RV 41 /RV 451 - ny vei til Kjevik -høring av planprogram og oppstart av planarbeid

Bilag

Vedtak BYUTVI, 28022013, Sak 40/13, Kommunedelplan for RV 41 /RV 451 - ny vei til Kjevik -høring av planprogram og oppstart av planarbeid

Planprogram for nyRv 41 og Rv451.pdf



Arkivsak-dok. 201206079-9
Saksbehandler Marit Eik

Saksgang
Byutviklingsstyret
Formannskapet

Møtedato
28.02.2013
06.03.2013

Kommunedelplan for RV 41 /RV 451 - ny veg til Kjevik - høring av planprogram og oppstart av planarbeid

Sammendrag

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til planprogram for Rv41 og Rv451 – Ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik.

Statens vegvesen foreslår at tre ulike korridorer med underalternativ utredes. Valgene er gjort på bakgrunn av vurdering av ca 30 ulike alternativer, som er nærmere omtalt i en egen silingsrapport og oppsummert i planprogrammet. Med bakgrunn i forventa trafikk planlegges Rv41 som firefelts veg og Rv451 som tofelts veg. Rv41 er strekningen fra E18 til krysset som fører til flyplassen og Rv451 er strekningen fra Rv41 til flyplassen.

Rådmannen anbefaler at formannskapet gir sin tilslutning til forslag til planprogram, men anbefaler at C-korridoren, som starter ved Timeneskrysset, suppleres med et alternativ med adkomst til flyplassen fra nord, slik gjeldende reguleringsplan for Kjevik åpner for. Dette alternativet, omtalt som C4 i silingsrapporten, går parallelt med dagens Rv 41 fra Hamre til Kjevik via Ve og Bøen. Begrunnelsen for rådmannens anbefaling er at kommunen ønsker å få synliggjort om det eksisterer et reelt alternativ til en trase over Hamrevannområdet dersom den regulerte traseen sør for flyplassen ikke lar seg realisere.

Forslag til vedtak

[Formannskapet gir sin tilslutning til forslag til planprogram for kommunedelplan for Rv41/Rv451 – ny veg til Kjevik, men anbefaler at planprogrammet suppleres med alternativ C4 med adkomst til flyplassen fra nord.](#)

[Formannskapet anmoder om at Statens vegvesen sender planprogrammet på høring og melde oppstart av planarbeidet i samsvar plan- og bygningsloven \(pbl\) § 11-13 og inngått avtale etter pbl § 3-7.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

Forslag til planprogram Rv41 og Rv451 – Ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik, jan. 2013.

Utrykt vedlegg: Silingsrapport Rv41 og Rv451 – Ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik, januar 2013

Bakgrunn for saken

Kristiansand kommune har, i samsvar med formannskapsvedtak 7/12, inngått samarbeid med Statens vegvesen (SVV) om at SVV overtar kommunens myndighet til å utarbeide kommunedelplan for Rv41/Rv451 – ny veg til Kjevik, jf plan- og bygningslovens § 3-7. Arbeidet med kommunedelplan for ny veg til Kjevik skal koordineres med kommunedelplan for Hamrevannområdet.

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til planprogram for Rv41 og Rv451 – Ny veg til Kristiansand lufthavn, Kjevik. Kristiansand kommune er med i referansegruppa for kommunedelplan for Rv41/Rv451 – ny veg til Kjevik og har deltatt i drøftinger ved utarbeidelse av planprogrammet.

Formålet med planprogrammet er å fastsette hvilke vegkorridorer og temaer som skal utredes i den kommende konsekvensutredningen. Det skal også gjøre rede for planprosessen og medvirknings-mulighetene i prosessen.

Formålet med planarbeidet er å få en vedtatt kommunedelplan med konsekvensutredning for ny Rv41 og Rv451 fra E18 til Kjevik. Kommunedelplanen skal vise en korridor for de framtidige riksvegene. Den skal også vise lokalvegnettet, nødvendige tilførselsveger, kryss, kollektivanlegg, mv.

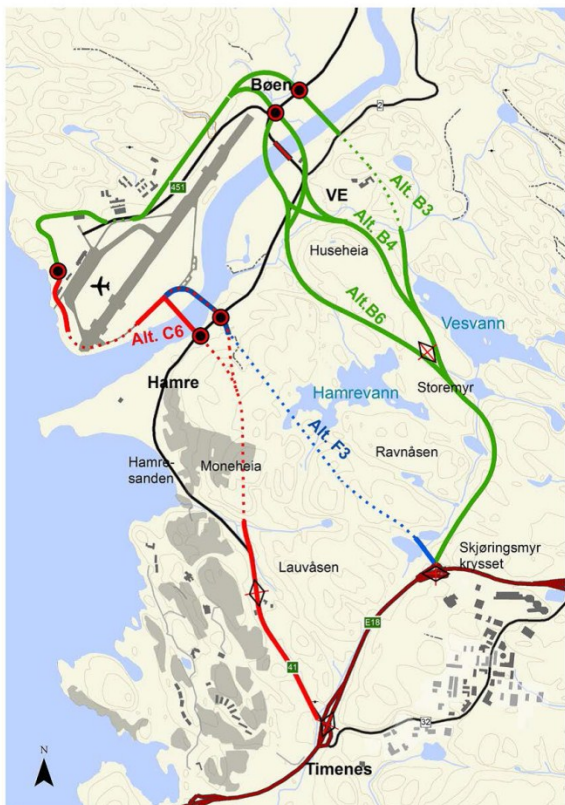
Som grunnlag for planprogrammet har SVV utarbeidet en silingsrapport, (ikke trykt vedlegg). I silingsfasen er ca 30 mulige veglinjer fra E18 til flyplassen vurdert. Alternativer som ikke er formålstjenlig å utrede videre er silt bort. Silingen er gjort på bakgrunn av en vurdering av anleggs- og vedlikeholdskostnader, trafikkberegninger og antatte konsekvenser for ikke prissatte konsekvenstema. For de ikke prissatte konsekvensene er det gjennomført feltarbeid og blitt utarbeidet temarapporter på naturmiljø, kulturmiljø, landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv. Begrunnelsen for silingen framgår av silingsrapporten og er oppsummert i planprogrammet pkt 1.4, bakgrunn for valg av traseer. Korridoren som starter lengst øst, **A-korridoren** er silt bort fordi den vil gi lengre kjøreveg og økt klimagassutslipp i forhold til dagens situasjon for størstedelen av de reisende. Uten restriktive tiltak ville ca. 70 % velge å kjøre eksisterende veg forbi Hamresanden.

I planprogrammet foreslår Statens vegvesen tre korridorer for ny veg til Kjevik blir utredet. B-korridorene har tre alternative traseer. C-korridoren har to varianter for kryssing av elva.

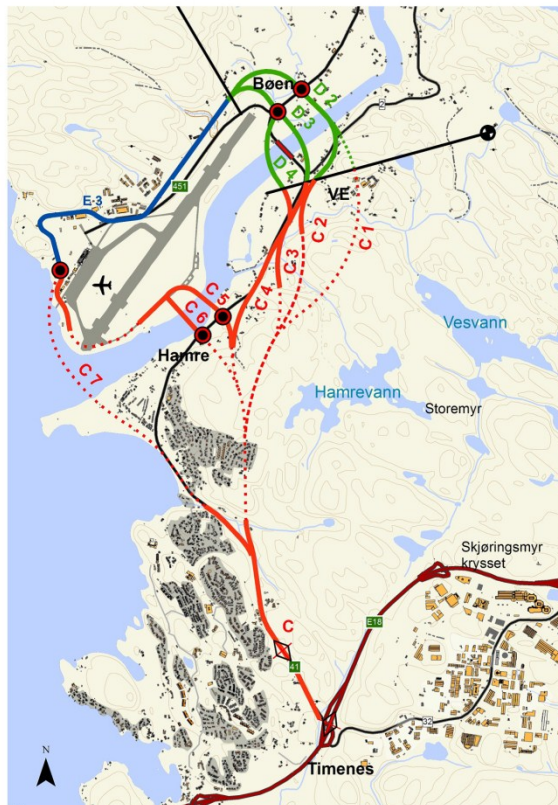
B-korridoren starter på toppen av Timenesbakken og går nord for flyplassen. På strekningen Storemyr til Bøen foreslås tre ulike alternativer utredet. De største utfordringene med disse linjene forventes å være knyttet til ikke prissatte tema (kulturmiljø, landskapsbilde, nærmiljø/ friluftsliv og naturressurser) i områdene fra Ve til Bøen. B-korridoren går gjennom østre deler av Hamrevannområdet med mulig avkjørsel til området ved Storemyr. Konsekvensene for Hamrevannområdet varierer. Vegen vil bli en barriere mot marka.

C-korridoren starter i Timeneskrysset og følger dagens vegtrase fram til tunnel gjennom Moneheia. Det anbefales utredet to varianter av alternativet som krysser sør for flyplassen. Over flyplassområdet følges vegtraseen for gjeldende reguleringsplan. De største utfordringene med denne traseen forventes å være knyttet til tekniske løsninger, økonomi og anleggsgjennomføring. Dagens Timeneskryss som tidvis har trafikkavviklingsproblemer, må bygges ut til tilstrekkelig kapasitet. Vegen må for en stor del bygges i dagens vegtrase, og det vil være strenge restriksjoner knyttet til anleggsgjennomføringen ved arbeider på flyplassområdet. C-korridoren berører ikke Hamrevannområdet.

Det siste alternativet som SVV ønsker utredet er en **korridor F3** som går fra E18 på toppen av Timenesbakken og i en tunnel under Hamrevannområdet ned til Hamre for så å følge den regulerte vegtraseen sør for flyplassen. Denne traseen er tatt med for å ha et alternativ til å bygge i dagens veg på strekningen mellom Timenes og Bjørndalen.



Figur 1 – Anbefalte alternativer fra SSV



Figur 2 - C-alternativer i silingsrapporten

Rådmannen anbefaler at formannskapet gir sin tilslutning til forslag til planprogram, men anbefaler at C-korridoren, som starter ved Timeneskrysset, suppleres med et alternativ med adkomst til flyplassen fra nord, slik gjeldende reguleringsplan for Kjevik åpner for. Dette alternativet, omtalt som C4 i silingsrapporten, går parallelt med dagens Rv 41 fra Hamre til Kjevik via Ve og Bøen.

Begrunnelsen for rådmannens anbefaling er at kommunen ønsker å få synliggjort om det eksisterer et reelt alternativ til en trase over Hamrevannområdet dersom den regulerete traseen sør for flyplassen ikke lar seg realisere.