

# **REFERAT |KRS| Formannskapet (2007-2011) d. 11-11-2009**

**Mødedato** Onsdag d. 11. november 2009 kl. 09:00

**Mødested** Formannskapssalen

## **Indholdsfortegnelse**

Forslag til møteprogram for 1. halvår 2010 for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre.....	3
Høringsuttalelse - Endringer i kommunehelsetjenesteloven "Et verdig tilbud".....	6
Ålefjærfjorden - forprosjekt bro.....	10
Evaluering, lukka arrangement på Bystranda.....	25
Søknad om deltakelse i e-valg 2011.....	32

**Punkt 87/09: Forslag til møteprogram for 1. halvår 2010 for  
Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre.**



Dato: 20.10.2009  
Saksnr.: 200910164-1  
Arkivkode E: 033  
Saksbehandler: Arnhild T. Egeland

**Saksgang**  
Formannskapet  
Bystyret

**Møtedato**  
11.11.2009  
25.11.2009

## Forslag til møteprogram for 1. halvår 2010 for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre.

Vårens møteprogram er satt opp etter tradisjonelt mønster. Vinterferien i uke 9 er holdt møtefri.

### Forslag til vedtak:

1. Forslag til møteprogram for 1. halvår 2010 for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre vedtas.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Arnhild T. Egeland  
Skr.

Trykte vedlegg: Forslag til møteprogram

Utrykte vedlegg: Ingen

## Forslag til møteprogram for vårhalvåret 2010.

<b>Januar</b>	uke 1	tirsdag 5.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
	uke 2	onsdag 13.	Formannskap	<b>kl. 09.00</b>
	<b>uke 3</b>	<b>onsdag 20.</b>	<b>Bystyre</b>	kl. 17.00
	uke 4	tirsdag 26. onsdag 27.	Kommunalutvalg Formannskap	kl. 09.00 kl. 09.00
<b>Februar</b>	uke 5	onsdag 3.	Formannskap	kl. 09.00
	uke 6	tirsdag 9.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
	<b>uke 7</b>	<b>onsdag 17.</b>	<b>Bystyre</b>	<b>kl. 17.00</b>
	uke 8	tirsdag 23. onsdag 24.	Kommunalutvalg Formannskap	kl. 09.00 kl. 09.00
	<b>uke 9</b>	<b>Vinterferie</b>		
<b>Mars</b>	uke 10	onsdag 10	Formannskap	kl. 09.00
	uke 11	tirsdag 16.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
	<b>uke 12</b>	<b>onsdag 24.</b>	<b>Bystyre</b>	<b>kl. 17.00</b>
	<b>uke 13</b>		<b>Påske</b>	
	uke 14	onsdag 7.	Formannskap	kl. 09.00
<b>April</b>	uke 15	tirsdag 13.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
	uke 15	onsdag 14.	Formannskap	kl. 09.00
	<b>uke 16</b>	<b>onsdag 21.</b>	<b>Bystyre</b>	<b>kl. 17.00</b>
	uke 17	onsdag 28.	Formannskap	kl. 09.00
<b>Mai</b>	uke 18	tirsdag 4.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
	<b>uke 19</b>	<b>onsdag 12.</b>	<b>Bystyre</b>	<b>kl. 17.00</b>
	uke 20	tirsdag 18.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
	uke 21	onsdag 26.	Formannskap	kl. 09.00
<b>Juni</b>	<b>uke 22</b>	<b>onsdag 2.</b>	<b>Bystyre</b>	<b>kl. 17.00</b>
	uke 23	tirsdag 8. onsdag 9.	Kommunalutvalg Formannskap	kl. 09.00 kl. 09.00
	uke 24	tirsdag 15.	Kommunalutvalg	kl. 09.00
		<b>onsdag 16.</b>	<b>Bystyre</b>	<b>kl. 17.00</b>

# **Punkt 88/09: Høringsuttalelse - Endringer i kommunehelsetjenesteloven "Et verdig tilbud".**

## **Bilag**

Saksprotokoll

Eldrerådets uttalelse vedr. endringer i ,kommunehelsetjenesteloven "Et verdig tilbud"

høringsnotat et verdig tjenestetilbud

høringsbrev et verdig tjenestetilbud



Dato: 12.10.09  
Saksnr.: 200907183-2  
Arkivkode E: G09 &00  
Saksbehandler: Vegard Vige/Ragnhild Bendiksen

**Saksgang**

Helse- og sosialstyret  
Formannskapet

**Møtedato**

27.10.2009  
11.11.2009

## **Høringsuttalelse - Endringer i kommunehelsetjenesteloven "Et verdig tilbud".**

Sammendrag:

Kristiansand kommune anser det fremlagte forslag fra Helse- og sosialdepartementet om en verdighetsgaranti i eldreomsorgen som et velment tiltak som dessverre i liten grad vil kunne ha praktiske konsekvenser. Det er ikke mulig å være motstander av forslaget intensjoner, men forslaget inneholder ingen løsning på de svært vesentlige økonomiske og personellmessige utfordringer som forslaget fordrer. Forslaget synes også lite bærekraftig i forhold til den forestående vesentlige økningen av eldrebefolkningen.

[Forslag til vedtak:](#)

[Formannskapet støtter administrasjonenes forslag til høringsuttalelse](#)

Tor Sommerseth  
rådmann

Lars Dahlen  
helse- og sosialdirektør

Trykte vedlegg:

Høringsbrev fra helse- og sosialdepartementet  
Høringsnotat fra helse- og sosialdepartementet: "Endringer i kommunehelsetjenesteloven – et verdig tjenestetilbud. Forslag til ny forskrift om en verdig eldreomsorg. Verdighetsgarantien."

Utrykte vedlegg:

Kvalitetskrav for omsorgstjenesten i Kristiansand kommune

Bakgrunn for saken :

## **HØRINGSUTTALELSE – ENDRINGER I KOMMUNEHELSETJENESTELOVEN "ET VERDIG TILBUD".**

Kristiansand kommune har vurdert det fremlagte høringsnotat med forslag til ny forskrift om en verdig eldreomsorg.

Høringsforslaget består av et nytt 2. ledd i kommunehelsetjenestelovens § 2-1 som vil lyde; *"Enhver har rett til et verdig tjenestetilbud når han eller hun har behov for det på grunn av sykdom, funksjonshemming, alder eller av andre årsaker."* – og videre et forslag om en ny *"Forskrift om en verdig eldreomsorg (verdighetsgarantien)"* som presiserer nye og skjerpede krav til eldreomsorgen.

Forslaget er langt på vei en presisering av dagens forståelse av eksisterende regelverk, bl.a. kvalitetsforskriften, og gjeldende tilsynspraksis. Det ligger også nær opp mot Kristiansand kommunes egne vedtatte tjenestebeskrivelser for eldreomsorgen, og kvalitetskravene beskrevet i kommunens kvalitetssystem. Det inneholder imidlertid også noen punkter som medfører en forpliktelse for kommunen til vesentlig styrking av tjenestenivået for mange brukere.

Høringsforslaget synes å falle inn i rekken av initiativ med de beste intensjoner, men der mange av de konkrete forslagene må anses være lite realistiske, fordi de ikke er ledsaget av den styrking av kommuneøkonomien som måtte være en forutsetning for å få det til.

Kommunene er i utgangspunktet underfinansiert i forhold til sine mange forpliktelser, dette medfører at de ansatte hyppig stilles i en situasjon der de ikke har mulighet til å ivareta de forpliktelsene som er lagt på dem.

En betydelig styrking av rettighetstenkningen, som denne nye forskriften legger opp til, kan derfor lett bli en "skinnreform" som legger stein til byrden for omsorgspersonellet, uten i vesentlig grad å bedre situasjonen for omsorgstrengende eldre.

Man kunne tenke seg at en vesentlig styrking av kommuneøkonomien kunne løse denne utfordringen. En kan ikke i dag se at det ligger an til en slik kraftig vekst i kommuneøkonomien i årene fremover, og statsbudsjett for 2010 inneholder ikke noen forslag til løsning av denne utfordringen.

Kommunene har også vesentlige utfordringer i forhold til å rekruttere helsepersonell alt i dag – ikke bare personell med høy kompetanse, men også rett og slett få tak i nok folk. Den forventede demografiske utvikling vil i betydelig grad forsterke dette problemet. Allerede i dag er det et misforhold mellom utdanning av helse- og omsorgspersonell, og antall unge som søker seg til slik utdanning, i forhold til hva vi antar blir fremtidig behov sett i forhold til dagens tjenestenivå. Forholdet mellom innbyggere i yrkesaktiv alder og alderspensjonister gir et godt bilde på utfordringen; i dag er det 4,7 innbyggere i aldergruppen 20-66 år for hver person >67 år, i 2060 vil dette forholdstallet halveres – til 2,4.

Om vi fremskriver dagens bruk av omsorgstjenester i Kristiansand i forhold til alderssammensetningen av befolkningen så forventer vi en økning med 20% frem mot 2022, og med 100% frem mot 2050. Dette vil alene være en utfordring som vil kreve vesentlige omstillinger i tjenesteproduksjonen da vi ikke kan se for oss at det vil være mulig å opprettholde dagens nivå verken i forhold til økonomi eller tilgangen på kompetent arbeidskraft. En vesentlig styrking av kvalitetskravene til tjenesten i denne situasjonen synes urealistisk.

Selv om det er mange gode grunner til å ønske å styrke kvaliteten på eldreomsorgen, og vi alle strever for å oppnå en så verdig tjeneste som vi kan få til, så virker dette forskriftsforslaget å være urealistisk i forhold til hva det er mulig å få til.

Enkelte av forslagene er svært velkomne og kan gjennomføres uten betydelige kostnader, som forskriftens § 3 d) om tilbud om samtaler om eksistensielle spørsmål.

Tilsvarende er forskriftens § 3 g) om forsvarlig oppfølging av lege en kjærkommen stimulans til å få orden på særlig sykehjems-legetjenesten.

## **Punkt 89/09: Ålefjærfjorden - forprosjekt bro**

Dato: 12.10.2009  
Saksnr.: 200909759-4  
Arkivkode E: Q30  
Saksbehandler: Ingvald Kårikstad

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
11.11.2009

## Ålefjærfjorden - forprosjekt bro

### Sammendrag:

Bakgrunn for saken er to bystyrevedtak om bro over Ålefjærfjorden i budsjettbehandlingen og om metrolinje rundt Topdalsfjorden i forbindelse med Arealprosjektet.

Oppdraget er tolket til å vurdere mulig nytte av veien og kollektivtilbudet sett mot kostnader og inngrep.

Arbeidsprogrammet har med vurdering av mulige utbyggingsområder, alternative veilinjer, brotype, kostnader, nytte av veien, ny vei til Kjevik, kollektivtrafikk, inngrep og oppsummering.



Mulige utbyggingsområder som vurderes i denne sammenheng er vist på kartet til venstre. De nye områdene som er vurdert er arealene nord for Føreid på vestsiden av fjorden, arealene nord for Kjevik på østsiden og Vesvann (også benevnt Hamrevann). De øvrige arealene er stort sett basert på eksisterende planer og er med for å få oversikt over total trafikkutvikling.

Kartet skisserer også prinsippet for mulig kollektivdekning med pendelrute på vestsiden av fjorden og alternative utvidelser av metrosystemet på østsiden.

Aktuelle veilinjer er vist med 3 alternativer på vestsiden av fjorden og 2 på østsiden (se illustrasjon i saken). I tillegg er en nødvendig minimum utbedring av Ålefjærveien vurdert.

Brotyper er vurdert av konsulenter. Ei skråstagbro med to tårn ansees som mest aktuell med en kostnad på kr. 200 – 250 mill. Ei hengebro kan også være aktuell, men vurderes som noe dyrere.

Kostnader er vurdert for strekningen Ålefjærveien – Kjevikveien for alle alternativene inkludert minimum utbedring av Ålefjærveien og akomst til kanten av Borgeheia. Kostnadene inkludert bro varierer mellom kr. 490 og 556 mill.

Nytte av veien er vurdert i forhold til omkjøringsvei, kort vei til Kjevik, utbyggingsområder og ny korridor rundt Topdalsfjorden.

Broa er tidligere vurdert som uaktuell som del av omkjøringsveien.

Den gir ikke kortere vei til Kjevik for ca 90 % av trafikkantene.

Investeringen er for høy i forhold til utvikling av et enkelt utbyggingsområde.

Ut fra arealbehovet og de forpliktelsene vi allerede har knyttet til E39, Vågsbygdveien, ny vei til Kjevik og omkjøringsvei syntes det lite aktuelt å utrede en ny korridor rundt Topdalsfjorden med tilhørende arealutvikling nå. Ved en omfattende utnyttelse kan det bli behov for vesentlig veiutbygging slik at både Ålefjærveien og ny Kjevikvei trenger 4 felt. Kostnader for dette er vurdert til ca kr. 1.500 mill. basert på en meget enkel vurdering.

Ny vei til Kjevik skal vurderes av vegvesenet i en konseptvalgutredning (KVU). Saken gjør rede for en del momenter som er viktige å ta med i denne vurderingen.

Kollektivtrafikk bør ikke basere seg på en metrolinje i ring rundt fjorden ettersom en slik linje bryter med hovdprinsippet i metroen og derved virker utvannende og svekkende på systemet. Dette er nærmere omtalt i saken.

Moderne kollektivplanlegging søker å unngå ringruter og satser mer på pendelruter. Dette på grunn av behovet for utjevningstid av rutetidene som er bedre lagt inn i endepunktet på en pendel enn som et brudd i en ring.

Det er gitt en vurdering av mulig bussdekning av de enkelte områdene som ender opp med en anbefaling om å basere arealene vest for fjorden på en pendelrute via Justneshalvøya og områdene øst for fjorden på utvidelse av metrosystemet. Illustrasjonen ovenfor viser dette.

Inngrep er vurdert på en enkel måte ut fra eksisterende registreringer i forhold til landskap, trafikk, biologisk mangfold, kulturminner og friluftsliv. Forholdet til flystøy og flyplassens sikkerhetssone er også vurdert.

Oppsummeringen konstaterer at broa ikke har noen viktig rolle i omkjøringsveien eller kortere vei til Kjevik. Kostnaden på ca kr. 500 mill. er for høye til sees i utbyggings-sammenheng for et enkelt utbyggingsområde.

Bygging av en korridor rundt fjorden kan ha sin berettigelse som grunnlaget for en større omfattende arealutvikling på lang sikt. I en slik sammenheng er det sannsynlig at behovet for 4-feltsvei på Ålefjærveien og på ny vei til Kjevik vil oppstå. Konsekvensene er altså omfattende og bør vurderes i en sammenheng hvor hele infrastruktur-behovet og alle aktuelle arealer inngår.

I dagens situasjon med forpliktelser i 4 andre veikorridorer og tilgang på andre mulige utbyggingsarealer bør en utredning av en slik utviklingskorridor utsettes i tid.

Forslag til vedtak:

1. Bro over Ålefjærfjorden har ingen rolle som del av en omkjøringsvei forbi Kvadraturen ettersom den gir lite avlastning av sentrale deler av E18 / E39.
2. Broa er ikke aktuell for å skape kortere vei til Kjevik ettersom ca 90% av trafikken får kortere vei via E18 / Rv 41.
3. Broa kan ha en rolle som del av en langsiktig fremtidig utvikling av en korridor rundt Topdalsfjorden. Dette vil forutsette en omfattende og koordinert arealutvikling slik at de høye kostnadene kan rettferdiggjøres. Vurderingen må i så fall ta for seg utviklingen av alle aktuelle arealer og hele infrastrukturen fra E18 ved Vollevann til E18 ved Timenes sett under ett.
4. I dagens situasjon med forpliktelser i fire andre veikorridorer og tilgang på tilstrekkelige andre arealer kan denne utredningen skyves i tid og eventuelt gjøres som et forberedende arbeid til en senere revisjon av kommuneplanen.
5. Kollektivbetjeningen av arealene bør basere seg på pendelruter som vist med en pendel på vestsiden av Topdalsfjorden og utvidelse av metrosystemet på østsiden, ikke en bussring rundt Ålefjærfjorden.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Utrykte vedlegg: Rapport fra Agder Bergkonsult og siv. ing. A. Reinertsen

Bakgrunn for saken :

I budsjettbehandlingen avsatte Bystyret penger til et forprosjekt for ny bro over ytre del av Ålefjærfjorden. Oppdraget er tolket som at en også må se på aktuelle veilinjer broa skal være del av. I den forbindelse må nytten av veien vurderes og hvilke kostnader og inngrep den medfører.

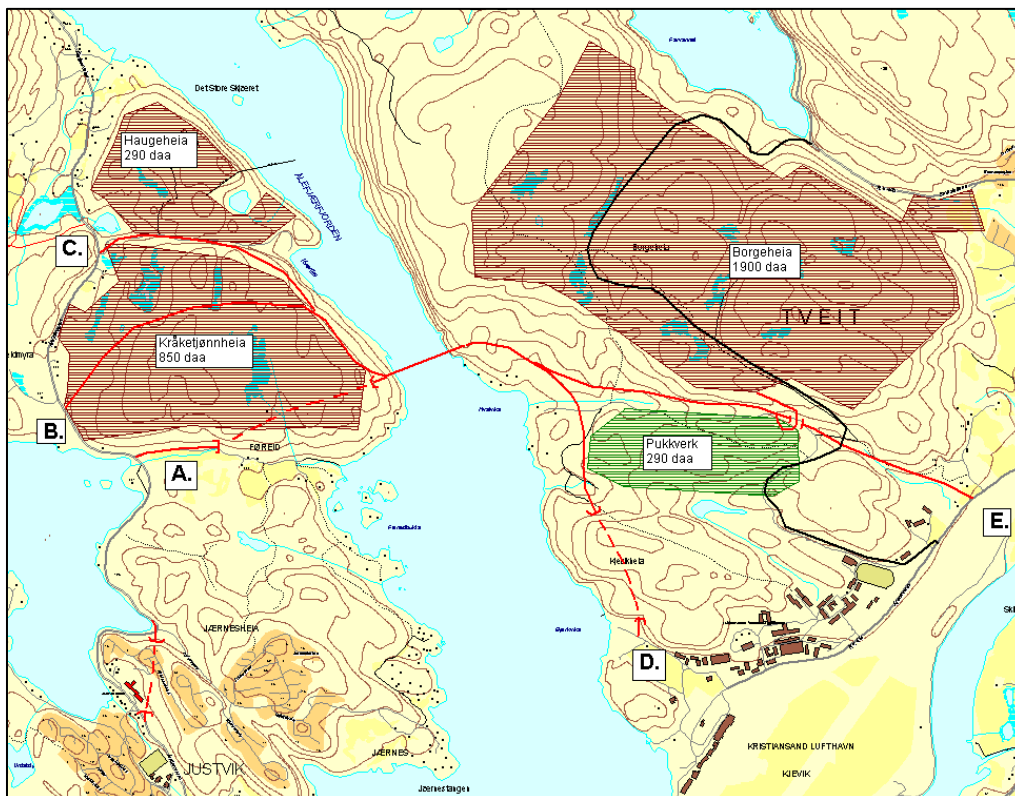
Bystyret har i forbindelse med Arealprosjektet fattet følgende vedtak: "En fremtidig broforbindelse over Ålefjærfjorden bør vurderes som en del av en ny metrolinje (Sørlandsparken – Kjevik – Føreid/Justneshalvøya)."

## ARBEIDSPROGRAM

1. Mulige utbyggingsområder langs veien.
2. Aktuelle veilinjer slik at broa er plassert.
3. Broteknisk konsulent avklarer brotype.
4. Kostnader for bro, tunnel og vei.
5. Klarlegg nytten av veien:
  - som del av omkjøringsvei
  - kortere vei til Kjevik
  - utløser nye utbyggingsområder
  - ny korridor rundt Topdalsfjorden
6. Ny vei til Kjevik
7. Kollektivtrafikk
8. Beskriv inngrep.
9. Oppsummering.

### 1. MULIGE UTBYGGINGSOMRÅDER

Nedenfor er gitt en beskrivelse av nye aktuelle arealer langs veien som diskuteres for utbygging. En oversikt over disse er vist på kartet under sammen med vurderte veilinjer.



### Borgeheia

Området er vist som LNF for øvrig i kommuneplanen.

Konsulent for grunneier har lagt fram en planskisse som omfavner et areal på ca 1900 daa. Innenfor dette er vist 21 felt med samlet areal ca 1550 daa. Planskissen antyder en adkomstvei (svart strek på kartet over) som starter fra Rv 451 Kjevikveien følger driftveien til Hvalvika et stykke og så gjøre en lengre bue for å ta opp høydeforskjellen opp over brinken på ca cote 100. Veien fortsetter gjennom området og kommer ned på rv 453 Ålefjærveien i sydøstre ende av Farvannet. Det meste av feltet ligger mellom cote 100 og opp mot cote 175.

Avgrensning av feltet er lagt slik at en unngår flystøysonene. Den nye skytebanen ved Farvannet vil fullt utbygd ha støysoner som dekker nordre deler av utbyggingfeltet. Rød sone, den mest restriktive, ligger utenfor feltet. Gul sone dekker ca halve feltet på nordsiden. Dette er en vurderingssone hvor støyømfintlig bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

I trafikkberegningen har en antatt bruk til industri, lager, verksted og lignende. Dette er virksomheter som er avhengig av første etasje og bruker mye gårds plass. I tillegg kommer kontor opp i etasjene. Det er anslått en brutto utnyttelse på 20 % av de 21 feltene hvorav en fjerdedel er kontor. Dette gir 310.000 m<sup>2</sup> gulvflate. Trafikkgenerering er vurdert til 3 turer pr 100 m<sup>2</sup>. Resulterende trafikk blir i så fall 9.300 kjøretøy / døgn.

Området har også vært diskutert som et rent kontorområde for større bedrifter med behov for direkte tilknytning til flyplassen. En rendyrking av en slik tankegang kan være å øke utnyttelsesgraden til brutto 30 % samtidig som turproduksjonen dobles til 6 turer pr 100 m<sup>2</sup>. Resulterende trafikk beregnes da til 27.000 kjøretøy / døgn. Dette gir rom for i størrelsesorden 15.000 arbeidsplasser, omtrent som Kvadraturens sysselsetting i dag.

En utvikling i dette omfanget virker lite realistisk og heller ikke ønskelig både av hensyn til Kvadraturens utvikling og resulterende trafikk. Trafikalt vil området ha lange kjøreavstander, svak kollektivdekning som næringsområde og lav gang- og sykkelandel grunnet store høydeforskjeller.

### Pukkverk

Som del av arbeidet med kommuneplanen er det foretatt en vurdering av mulige pukkverk i kommunen. 12 lokaliteter er sett på og 4 valgt ut som mulig drivverdige og bør undersøkes nærmere. Kristiansand har ikke store forekomster av god steinkvalitet. Det er derfor i et langsiktig perspektiv viktig å sikre de muligheter som finnes.

En av de 4 ligger i området opp for Hvalvika som vist på illustrasjonen ovenfor. Aktuelle veilinjer er lagt utenfor dette feltet. Området er vist som LNF for øvrig i kommuneplanen. Det er ikke gjort noen beregning av trafikkskapende effekt fra pukkverket.

### Hvalvika

Arealene rundt pukkverket er mulige å bygge ut. De ligger nær Kjevik og vesentlig lavere enn Borgeheia. Forholdet til pukkverk må avklares. Det er ikke sett nærmere på disse arealene i denne omgang.

### Kjevik lufthavn

Reguleringsplanen legger til rette for en videre utvikling av flytrafikken på Kjevik.

Næringsmessig legges til rette for en utvikling av ca 50.000 m<sup>2</sup> kontor / hotellarealer og et brannøvingsfelt. Samlet dreier dette seg om en sysselsetting på ca 1.500 arbeidsplasser.

### Forsvaret

Forsvarets arealer ønskes regulert. Flytting av rekruttskolen fra Madla er en mulig utvikling som medfører økt aktivitet.

### Kråketjønnheia

Området er vist som LNF-områder med spesielle naturvern- og firluftinteresser av særlig høy verdi og ligger innenfor markagrensen. Et utbyggingfelt på ca 850 daa kan legges mellom

cote 40 og 115. Dette virker rimelig greit å veibetjene. 1250 boliger vil generere en trafikk på ca 5.000 kjøretøy / døgn.

### Haugeheia

Området er vist som LNF-områder med spesielle naturvern- og friluftinteresser av særlig høy verdi og ligger innenfor markagrensen. Et utbyggingsfelt på 290 daa kan legges mellom cote 40 og 100. Dette virker rimelig greit å veibetjene. 400 boliger vil generere en trafikk på ca 1600 kjøretøy / døgn.

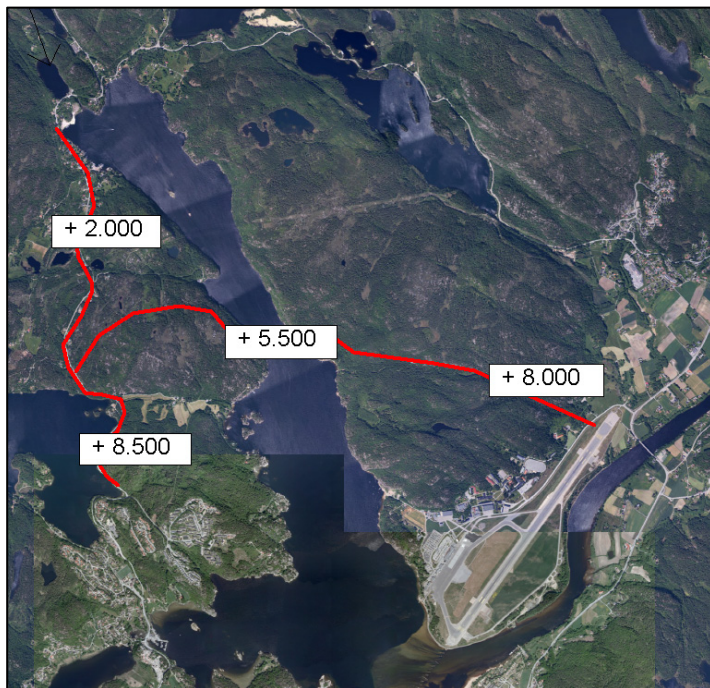
### Ålefjær

I Ålefjær arbeides det med plan for den gamle tømmerhavna med tanke på å bygge ca 200 – 250 enheter bestående av boliger og ferieleiligheter. Trafikkskapende effekt er tidligere beregnet til 600 kjøretøy/døgn.

### Golfbane og Skytebane

Fullt utviklet er trafikken til disse to aktivitetene anslått til å øke trafikken med ca 400 kjøretøy/døgn.

### Trafikkfordeling



Illustrasjonen antyder resulterende økte belastninger på veinettet som følge av utbyggingen og omfordeling av trafikk. På Borgeheia er det tatt hensyn til den minste utbyggingen.

Tallene bygger på en grov vurdering og må ses som uttrykk for størrelsesordenen.

Trafikken på Ålefjærveien vokser mot en 4-feltsvei i søndre del nær E18.

Dersom den største utbyggingen på Borgeheia velges må store deler av Ålefjærveien planlegges for 4 felt.

Dagens trafikk ved Vollevann er ca 7.000 kjøretøy/døgn. Utbygging av Justneshalvøya vil øke dette til ca. 10 -11.000 kjøretøy/døgn.

## 2. AKTUELLE VEILINJER

### Aktuelle veilinjer på Føreidsiden

Det er sett på 3 alternativer på Føreid-siden kalt A, B og C. Veilinjene går gjennom Kråketjønnheia og tangerer Haugeheia.

Alt. A er 1200 meter lang fram til broa hvorav 750 meter i tunnel. Broa er ca 350 meter lang og lagt på cote 40 som i varetar forsvarets krav om fri seilingshøyde. Veilinja utløser ingen utbygging og skaper begrenset inngrep i naturområdet. Hensikten med alternativet er hovedsakelig å skape en raskest mulig vei til Kjevik.

Alt. B er 1700 meter lang fram til broa. Broa er 350 meter lang og lagt på cote 50 av terrenghensyn. Veien følger terrenget over heia med høydeforskjell på 50 meter. Den gjør

det teknisk mulig å utnytte et areal på Kråketjønnheia og Haugeheia. Uten utbygging vil den være svært ødeleggende for friluftsområdet.

Alt. C er 1500 meter lang fram til broa. Broa er lik alt. B. Veien følger forsvarets vei mot Kvevika opp til et høybrekk og fortsetter langs kysten fram til broa. Den gjør det teknisk mulig å utnytte arealene på Kråketjønnheia og Haugeheia. Uten utbygging vil den være ødeleggende for friområdet, men ikke i samme grad som alt. B.

Rv 452 Ålefjærveien



Ålefjærveien får som følge av utbyggingen en stor økning i trafikken slik at det blir behov for en standardheving av deler av veien. Det mest prekære er de to krappe kurvene ved adkomsten til Jærnesheia og veiens nærhet til Justvik skole. Dette foreslås løst med en 350 meter lang tunnel under Kvernhusheia med kryss i hver ende som vist på illustrasjonen.

Også andre deler av Ålefjærveien må utbedres som følge av utbygging og trafikkøkning. Det er gjort en beregning av kostnadene for alt. A, B og C.

### Aktuelle veilinjer på Kjeviksiden

Det er sett på 2 alternativer på Kjeviksiden kalt D og E. En har unngått å legge vei over arealet vist som mulig pukkverk. Det er vist en løsning for veibetjening av Borgeheia som medfører ei bro over Brennevinskjerr og opp til brinken på ca cote 110. Broa blir ca 150 meter lang, men kan vurderes erstattet med en kulvert og stor fylling. I kostnadene er det kulvert som er beregnet.

Alt. D er 1700 meter lang fra broa til Kjevik hvorav 500 meter i tunnel under forsvarets eiendom Kjevikheia. Den er del av en mulig rask vei til Kjevik. Veien er lagt på cote 50 til 25 og kan betjene pukkverket og de øvrige arealene opp fra Hvalvika. Opp til brinken av Borgeheia trengs 1200 meter vei hvorav 150 meter i bro eller kulvert / stor fylling. Veien kan videreføres til E18 via ny søndre adkomstvei til Kjevik. Den kan skape uønsket gjennomfart-trafikk gjennom flyplassområdet.

Alt. E er 2350 meter lang fra broa til området i nordenden av rullebanen. Veien ligger i svært krevende terreng på strekninger på ca 900 meter. Opp til Brinken av Borgeheia trengs 450 meter vei hvorav 150 meter bro eller kulvert / stor fylling.

### 3. BROTYPE

#### Konsulenter

Agder Bergkonsult og Siv.ing. A. Reinertsen har stått for vurdering av brotyper og innhenting av enhetspriser for bygging av bro, tunnel og vei. Det har vært tatt kontakt med Statens vegvesen og rådgivende ingeniørfirma Holm og Blom Bakke AS for vurdering av aktuelle brokonsept og kostnader for ny bro.

Sentrale fagpersoner i Statens vegvesen og ViaNova har vurdert enhetspriser for bygging av vei og tunnel.

### Dimensjoner

Fjorden er ca 250 meter bred på det valgte kryssingsstedet. I tillegg kommer minst 50 meter inn til landkar på begge sider av fjorden slik at total lengde er 350 meter eller mer. Total bredde er satt til 14 meter for to kjørefelt og gang-og sykkelvei.

### Brotyper

Det er sett på skråstagbro, hengebro, buebro, fritt-frembygd bro og kasse/bjelkebro. Ut fra en vurdering av de stedlige forhold, tekniske muligheter og økonomi anbefales en skråstagbro med et tårn på hver side.



Grenlandsbroa på E18 med et tårn.

Tårnene vil få en høyde på ca 100 meter. Avstanden fra rullebanen på Kjevik er 2,4 km. Tårnene går klar av høydebegrensningene fra flytrafikken og blir liggende under eller på høyde med tilliggende terreng.

Kostnaden er anslått til kr. 200 – 250 mill. Det er brukt kr. 225 mill. i det videre arbeidet.

Forholdene ligger også godt til rette for hengebro. Kostnadene er trolig noe høyere, kr. 260 – 270 mill.

## 4. KOSTNADER

### Enhetspriser

Følgende enhetspriser er oppgitt pr løpemeter.

Vei i dagen lett terreng uten gs-vei:	kr. 25.000
Vei i dagen tungt terreng uten gs-vei:	kr. 32.000
Tillegg for gs-svei langs vei:	kr. 5.000
Vei i tunnel uten gs-vei:	kr. 110.000
G-svei i egen trasé:	kr. 10.000

Tunnel ved Justvik skole med tilhørende kryss er anslått til kr. 50 mill.

For alt. A bør 1,7 km av Ålefjærveien utbedres til anslått kostnad kr. 51 mill., for alt. B 2,0 km anslått til kr. 60 mill. og alt. C 2,6 km anslått til kr. 78 mill. Dette er kostnader for utbedring av 2-feltsveien med gs-vei. Det er ikke tatt hensyn eventuelle behov for utvidelse til 4-feltsvei.

### Samlet kostnader

Nedenfor er gitt kostnadene for alternativene inkludert gs-vei, adkomst til ytterkant Borgeheia og nødvendige minimumstiltak på Rv 452 Ålefjærveien. Kostnadene er basert på enkle erfaringstall med usikkerhet knyttet til dem. Tallene gir allikevel en rimelig oversikt over størrelsesordenen av kostnader og forholdet mellom alternativene.



Veilinje	Kostnad kr.mill.	Ålefjærveien kr. mill.	Borgeheia kr. mill.	Kostnad tot. kr. mill.	Kommentar
A - D	415	101	40	556	Kort vei til Kjevik.
A - E	405	101	20	526	Utbygg-vennlig Borgeheia
B - D	370	110	40	520	Utbygg-vennlig Føreidsiden
B - E	360	110	20	490	Utbygg-vennlig begge sider
C - D	365	128	40	533	Utbygg- vennlig Føreidsiden
C - E	355	128	20	503	Utbygg-vennlig begge sider.

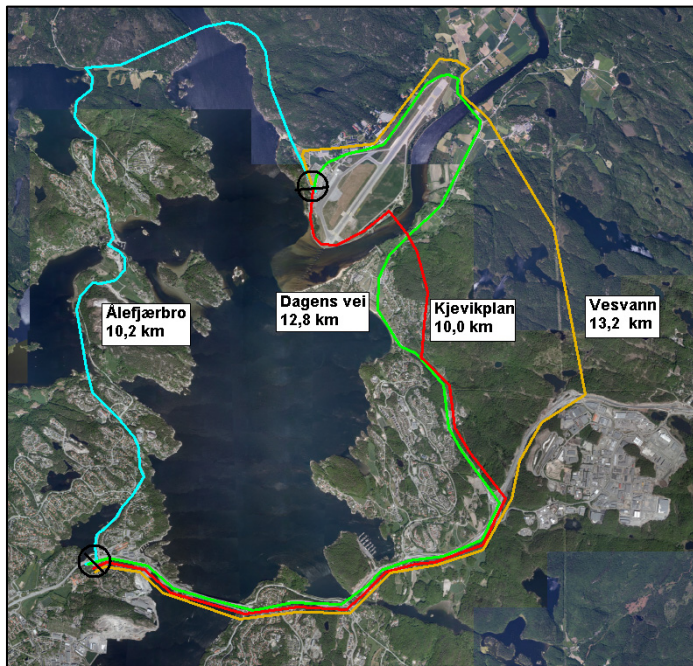
## 5. NYTTEN AV VEIEN

### Omkjøringsvei

I utredningen av omkjøringsvei ble det tidlig klart at en vei via bro over Ålefjærfjorden ikke vil ha tilstrekkelig avlastningseffekt på sentrale deler av stamveinettet E18 / E39. Omveien er for lang. Veien fanger for liten del av trafikken og har svært lange tunneler. Det blir framlagt en egen rapport om dette.

Konklusjon: Nytte av veien må derfor vurderes i forhold til mer lokale formål.

## Kortere vei til Kjevik



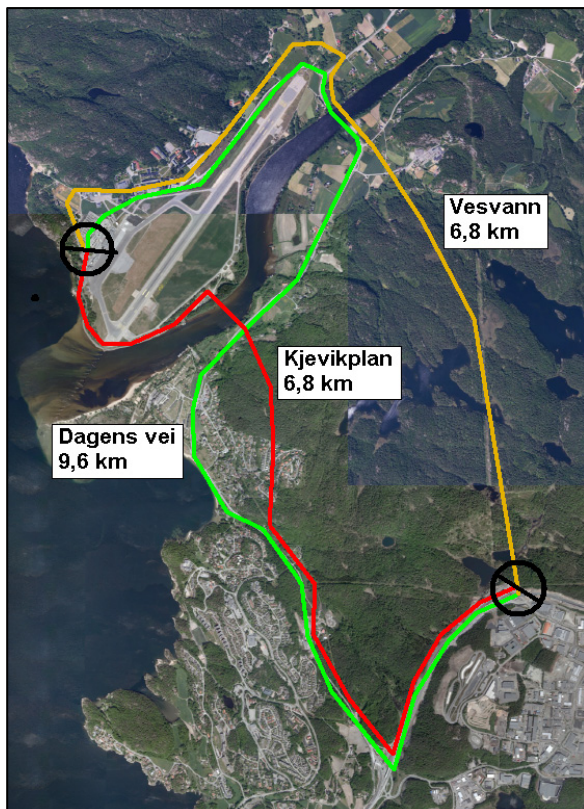
### Trafikk vestfra

Det er tatt utgangspunkt i avstanden fra Vollevannskrysset for trafikk vestfra til Kjevik.

Dagens vei er 12,8 km. Kjevikplanens løsning forkorter veien til 10,0 km. Bro over Ålefjærfjorden forkorter veien til 10,2 km ( alt. A-D). Via Vesvann forlenges veien til 13,2 km.

Alternativet A – D er nesten like kort som Kjevikplanens løsning, men gir lengre kjøretid og flere konflikter grunnet dårligere vei på tross at den involverer tre tunneler på 350 meter (ved Justvik skole), 750 meter (ved Førleid) og 500 meter (ved Kjevik).

### Trafikk østfra



Det er tatt utgangspunkt fra toppen av Timenesbakken for trafikk østfra til Kjevik

Dagens vei er 9,6 km. Kjevikplanens løsning forkorter veien til 6,8 km. Via Vesvann forkortes veien til 6,8 km.

Trafikk fra Vennesla vil få ca 2,5 km kortere vei til Kjevik via ny bro over Ålefjærfjorden.

Konklusjon: Broa over Ålefjærfjorden kan ikke begrunnes med bedre vei til Kjevik. Det er bare trafikk fra Vennesla og langs Ålefjærveien som vil få kortere vei til Kjevik. Den trafikale nytten blir derfor liten i forhold til de store investeringene.

#### Utløser utbyggingsområder.

Veilinjen A skaper ingen besparelser for utbyggingen vist på Føreid-siden. Alternativets hovedformål er å forsøke å skape kortere avstand til Kjevik.

Veilinjene B eller C vil i en viss grad hjelpe å skaffe veiutløsning for Kråketjønnheia og Haugeheia. Disse vil allikevel trenge et omfattende internt veinett. De høye kostnadene med ny gjennomgående vei vil bare i begrenset grad bli kompensert av besparelse i utbyggingskostnader.

Veilinje D gir lite hjelp til utbygging av Borgeheia grunnet behov for ca 1200 meter adkomstvei inkludert ei bro opp til brinken på sydsiden av feltet. Pukkverket vil selvfølgelig ha nytte av veilinje D men også klare seg godt med utbedring av eksisterende driftsvei.

Veilinje E gir en fordel for Borgeheia ettersom adkomstveien blir vesentlig kortere. I tillegg blir feltet mindre anonymt ettersom det blir liggende nærmere en gjennomgående vei.

Konklusjon: Bygging av bro over Ålefjærfjorden med tilhørende vei gir ikke fordeler for utnyttelsen av de enkelte arealene langs veien som rettferdiggjør de høye kostnadene. Broa vil heller ikke i stor grad motvirke de lange kjøreavstandene og derved økte miljøutslipp som særlig næringstomter vil skape.

#### Ny korridor rundt Topdalsfjorden.

De viste veilinjene vil sammen med ny vei til Kjevik kunne danne en ny korridor rundt fjorden fra Ålefjærveien via Kjevik til E18 med høy utnyttelse av alle arealene langs den. Nyttens av en slik korridor kan neppe begrunnes ut fra hensyn til samferdsel i dag. Kostnadene forbundet med den er så høye at nytten bør ha et stort og iøynefallende omfang.

I Kristiansand har vi store uløste behov knyttet til fire andre korridorer.

- E39/E18 Kvadraturen – Søgne grense
- Rv 456 Vågsbygdveien ytre del
- Rv 41/ 451 ny vei til Kjevik
- Ny omkjøringsvei som kan bli aktuell grunnet høy vekst på E18/E39.

Ved høy arealutnyttelse vil det genereres så mye trafikk at Ålefjærveien svært sannsynlig må erstattes av ny 4-feltvei over en strekning på 6 km. Ny vei til Kjevik må sannsynligvis oppgraderes til 4 felt over en strekning av 3 - 4 km. Aktuelle kryss på E18 måtte opprustes. Totale kostnader er enkelt anslått til kr. 1.500 mill. med stor usikkerhet særlig knyttet til omfanget av tunneler som kreves.

Konklusjon: Dersom en ny korridor skal åpnes må en se alle aktuelle arealer og hele det berørte veinettet under ett. Det må også vurderes i hvilken grad de andre uløste korridorene i kommunen avhjelpes av denne. Det er da aktuelt å se nærmere på ny vei til Kjevik.

## 6. NY VEI TIL KJEVIK

To alternative løsninger for adkomst til flyplassen på østsida av Topdalsfjorden er vurdert. Hensikten har vært å oppdage eventuelle bindinger eller muligheter som kan oppstå som følge av Ålefjær bro.

### Kjevikplanen

Kjevikplanen viser ny vei basert på tunnel gjennom Moneheia, bro over elva, vei rundt sydenden av rullebanen og inn til flyplassen sydfra.

- Den gir den korteste kjøreavstanden vestfra og lik avstand østfra.
- Den gjør det mulig å gjøre Hamresanden bilfri med unntak for buss.
- Hamresanden og Kjeviksanden bindes sammen også gang-sykkelmessig.
- Den gir veiutløsning for bebyggelse på østsiden av rullebanen.
- Buss til Kjevik kan dekkes av et metro-tilbud som også kan dekke Tveit og Birkenes ettersom Kjevikplanen forutsetter to adkomster slik at en problematisk lang blindvei unngås.

### Vesvann

I forbindelse med diskusjonen om arealbruken rundt Vesvann er det foreslått en alternativ adkomst til Kjevik fra toppen av Timenesbakken til Ve og inn til flyplassen nordfra.

- Den gir 3 km lengre kjøreavstand vestfra og lik avstand østfra i forhold til vedtatt løsning gjennom Moneheia.
- Veien bidrar til utløsning av utbygging i Vesvann-området.
- Konflikter med jordbruk ved Ve.
- Den skaper en barriere mot marka for Lauvåsen, Moneheia, Hamre og Hånes. Del av veien kan derfor tenkes lagt i tunnel.
- Bussdekning av Kjevik beholder problemet med en lang blindvei.
- Bebyggelse på østsiden av rullebanen får ikke veiutløsning.
- Trafikksituasjonen ved Hamre og sammenbinding av strendene på begge sider av elva løses ikke.

Der er en tydelig sammenheng mellom eventuell utbygging i Vesvann-området og valg av ny vei til Kjevik. Denne saken prøver ikke å avklare utbygging av Vesvann, men forsøker å avklare omfanget av problemstillingen knyttet til valg av ny vei til Kjevik. Statens vegvesen skal gjøre en konseptvalgutredning (KVVU) som bl.a. tar opp valg av ny vei til Kjevik.

#### Konklusjon:

En eventuell bro over Ålefjærfjorden vil ha liten betydning for valg av hovedadkomst til Kjevik (Moneheitunnelen eller Vesvann). Dette valget bør ikke gjøres før KVVU (konseptvalgutredningen for Kristiansand) foreligger.

## 7. KOLLEKTIVTRAFIKK

### Ringrute

Ei ringrute rundt Fjorden passer ikke inn i metrosystemet. Systemet bygger på å samle linjene langs ei grunnlinje som strekker seg fra bydelssentrene i Vågsbygd og Rona og sprer linjene ut i områdene derfra. En innlemming av ei linje rundt fjorden vil bare virke utvannende og svekke den klarheten som er metrosystemets største styrke.

Ringruter prøver man å unngå i moderne kollektiv-planlegging. Pendelruter som er gjennomgående i Kvadraturen og dekker områder på begge sider er den foretrukne løsningen. Grunnen til dette er at behovet for utjevningstid for rutene skaper et brudd i timeplanen som er best plassert i et endepunkt slik at passasjerer ikke påføres unødig ventetid.

### Ålefjærveien

Bussruter på Ålefjærveien passer av overnevnte grunner heller ikke inn i metrosystemet. Det kan allikevel skapes et høyverdig busstilbud til bebyggelse langs Ålefjærveien basert på en pendelbussrute. Boligene på Justneshalvøya vil sammen med boliger på for eksempel Kråketjønnheia og Haugeheia kunne gi grunnlag for et godt busstilbud.

### Borgeheia

Næring på Borgeheia kan innlemmes i metrosystemet samkjørt med Kjevik. Det vil allikevel være vanskelig å gi et godt kollektivtilbud uten at det oppstår et behov for overganger for de fleste potensielle passasjerer. Typen næring som antydnet medfører mindre persontrafikk som forverrer muligheten for god kollektivdrift. På den annen side er lite trafikk en fordel ettersom gjennomsnittlig reiseavstand forventes å bli lang.

Den skisserte alternative arealbruken med store mengder kontorarbeidsplasser vil medføre kraftig økning av trafikken med en svært høy bilandel og lav bussandel og derved dårlig tilbud eller høyt driftunderskudd.

### Kjevik

Ny adkomst til Kjevik som i vedtatt plan gir mulighet til å innlemme dekning av Kjevik i metrosystemet sammen med Tveit og eventuelt Birkenes. Hovedgrunnen til dette er at ved to adkomster – dagens fra nord supplert med ny vei fra syd skaper et godt og fleksibelt system uten vanskelige lange blindtarmer.

### Vesvann

Ny vei fra toppen av Timenesbakken til Vesvann kan også inngå i metrosystemet. Dersom denne skal betjene Vesvann godt er den vanskelig å kombinere med direkte forbindelse til Kjevik grunnet utstrekningen av Vesvann-området.

Det har tidligere vært pekt på at forbindelsen til Kjevik herfra kan samordnes med betjening av Sørlandsparken og være en god løsning for busstrafikk til Kjevik østfra. Ulempen er at Kjevik forblir liggende i en blindtarm slik at det er vanskelig å få en god samordning med betjening av Tveit og Birkenes. Trafikk østfra kan løses på en god måte ved samordning i Rona når senteret her er bygd ut.

Konklusjon: Bro over Ålefjærfjorden vil ha begrenset nytte for kollektivtrafikken. Områder på Føreidsiden er best dekket med en pendelrute langs Ålefjærveien. Områder på Kjeviksiden er best dekket av en utvidelse av MetroSystemet fra E 18.

## 8. INNGREP

### Landskap

Bro over Ålefjærfjorden vil påvirke landskapet i stor grad. Broa vil imidlertid bli et markert landemerke som i seg selv kan være positivt.

Deler av tilstøtende veier vil ligge svært tungt i terrenget og skape omfattende sår i form av fyllinger og skjæringer.

### Flystøy og sikkerhetssone

Ingen av de vurderte arealene ligger i flystøysonen. Høydebegrensninger knyttet til flyplassens sikkerhetssone vil kunne ivaretas.

### Trafikk

Den omfattende trafikkøkningen på dagens veier på begge sider av fjorden vil påvirke miljø og sikkerhet langs veiene negativt. Dette vil skape behov for omfattende tiltak.

### Eiendom

Bro med tilhørende vei kommer i konflikt med hytter i Hvalvika.

### Biologisk mangfold

Det er registrert lokaliteter av lokal interesse i området mellom flyplassen og pukkverket og i østre del av Borgeheia. Det er også vist en mindre lokalitet av regional interesse i strandsonen av Hvalvika. Denne er ikke direkte berørt av anlegget.

Rundt Gillsvann er det vist en større lokalitet av nasjonal betydning.

På dette utredningsstadiet er det ikke mulig å foreta en vurdering av eventuelle konflikter knyttet til disse.

En vurdering gjort av Agder naturmuseum knyttet til kommuneplanen påpeker hekkelokaliteter for rødlistede fuglearter som kommer i konflikt med bro over fjorden.

### Kulturminner

Det er ikke vist noen fornminner i de omtalte områdene.

Kommunens kulturminneplan viser en bygdeborg i østre del av Borgeheia

### Friluftsliv

Kråketjønnheia og Haugeheia er vist som LNF-områder med spesielle naturvern- og friluftinteresser av særlig høy verdi og ligger innenfor markagrensen.

Fra Kjevik til Ålefjær og ved Føreid viser kommuneplanen kyststier.

Ved Gillsvann er det et nasjonalt padleanlegg samt fine badeplasser.

En utbygging som antydnet med behov for infrastrukturanegg vil komme i konflikt med noen disse hensynene. På dette stadiet er det ikke mulig å foreta en nærmere vurdering av dette.

## 9. OPPSUMMERING

### Omkjøringsvei og Kjevik

Bro over Ålefjærfjorden har ingen rolle i omkjøringsveien grunnet lite avlastning av det sentrale veinettet, høye kostnader og lange tunneler.

Broa skaper heller ikke en bedre adkomst til Kjevik for ca 90 % av kundegrunnlaget.

### Utbyggingskorridor

Det er ikke tatt stilling til utbygging av arealene nevnt i rapporten. De er brakt inn i vurderingen for å illustrere den eventuelle nytten en ny veiforbindelse kan skape. Kostnaden på ca kr.500 mill. fra Ålefjærveien til Kjevik kan vanskelig rettferdiggjøres i dagens situasjon med flere andre veikorridorer uløst. Den bør derfor avvises på nåværende tidspunkt.

Dersom den skal bli aktuell på et senere tidspunkt syntes det åpenbart at den må ses i lys av en omfattende arealutvikling langs veien. De mest aktuelle arealene som da bør vurderes er de som ligger nær Ålefjærveien og E18.

Den alternative arealutnyttelsen antydnet for Borgeheia viser at det kan skapes en utvikling som krever at både Ålefjærveien og ny vei til Kjevik må sees som 4-feltveier. Det er bare gjort en enkel beregning av disse tiltakene. Kostnadene oppgitt for utbedring av dagens Ålefjærvei tar ikke høyde for en slik utvikling. Utredning av en slik korridor må dekke alle aktuelle arealer og hele infrastrukturen fra E18, Timenes til E18, Vollevannet.

Konklusjon: Det anbefales ikke å åpne for bygging av ei ny fersdelslinje fra Ålefjærfjorden til Kjevik på nåværende tidspunkt. Dersom en slik utvikling skulle bli aktuell bør den være basert på en større arealutvikling langs veien for å rettferdiggjøre de høye kostnadene. Forpliktelser til andre veikorridorer og arealreserven i kommunen tilsier at det ikke haster med å ta stilling til en slik ny korridor.

# **Punkt 90/09: Evaluering, lukka arrangement på Bystranda**

## **Bilag**

Saksprotokoll

Egen evaluering Palmesus 2009

vedtak i kontrollutvalget, vedr palmesus

Vurdering av Palmesus, fra helse og sosial

Palmesus, rapport fra kontroll

Kommentar til skjenkerapport Palmesus 09



Dato: 15.10.09  
Saksnr.: 200800036-203  
Arkivkode E: D34 &53  
Saksbehandler: Helmer Espeland

### **Saksgang**

Byutviklingsstyret  
Formannskapet

### **Møtedato**

29.10.2009  
11.11.2009

## **Evaluering av "Palmesus" 09 på Bystranda, med forslag til fremtidig plassering av denne type arrangementer.**

### **Sammendrag:**

Byutviklingsstyret (sak 103/09) og formannskapet (sak 28/09) ga tillatelse til arrangementet "Palmesus" kunne få leie Bystranda. Arrangementet blei gjennomført 24. og 25. juli, med totalt 4 dager inkludert rigging og rydding. Det meldes om rundt 5000 gjester i løpet av de to dagene, mest folk om kvelden, og da innenfor gruppa "unge voksne". Evalueringa munner ut i en mer generell anbefaling om plassering av denne typen arrangementer.

For utleiers del (parkvesenet) har arrangementet stort sett gått greit, med unntak av publikumstilstrømming under nedrigging. Kommunelegen melder om noe klager på støy, men det har neppe vært noe stort problem. Kontrollutvalget for skjenkesaker rapporterer imidlertid om flere brudd på skjenkebestemmelsene, anbefaler at det ikke gis ny skjenkebevilling til arrangør. Sosiale og forebyggende tjenester peker på både dette, og at arrangementer med alkoholserving på slike arenaer ikke harmonerer med kommunens ruspolitiske handlingsplan.

Det er problematisk å bruke byens viktigste turist og ungdomsanlegg til lukka arrangementer. Administrasjonen vurderer det slik at en kan bruke Bystranda til maksimalt ett såkalt "lukka" arrangement i løpet av badesesongen, men det må da være arrangementer med brei publikumsprofil. Arrangementer bør videre være i tråd med kommunens ruspolitiske retningslinjer, og det passer da ikke inn med alkoholserving på Bystranda.

Arrangementer a' la "Palmesus" er sannsynligvis helt avhengig av at det gis skjenkebevilling, og administrasjonen anbefaler at denne typen arrangementer plasseres på kommunens offisielle arrangementsareal i Bendiksbukta eller på Odden. Vi foreslår videre at spørsmål om skjenkebevilling vurderes når lokalisering av denne type arrangementer er avklart, og i samband med eventuell ny søknad fra "Palmesus".  
I samråd med bevillingskontoret foreslår vi følgende

### **Forslag til vedtak:**

1. Bystranda kan brukes til maksimalt ett betalingsarrangement pr. sesong. Vilkåret er kort riggtid, en åpen og brei publikumsprofil og det tillates ikke alkoholserving på området.
2. Lukka arrangementer med alkoholserving plasseres på kommunens offisielle arrangementsarealer, eksempelvis i Bendiksbukta / Odden

3. Spørsmål om eventuell ny skjenkebevilling til "Palmesus" vurderes når lokalisering er avklart, og når eventuell ny søknad er mottatt

Svein Ole Breland  
Parksjef

Helmer Espeland  
saksbehandler

Trykte vedlegg: |

Egen evaluering fra Palmesus.  
Kontrollutvalget for skjenkesaker, rapport og innstilling,  
sak 24/09  
Notat fra Sosiale og forebyggende tjenester

Utrykte vedlegg:

Bakgrunn for saken :

Sommeren 09 blei det arrangert 2 dagers byfest – ”Palmesus 09” – på Bystranda. Arrangementet var et lukka betalingsarrangement. Det blei gitt tillatelse til arrangementet etter at saken var behandla i Byutviklingsstyret 26.03.09, sak 103/09, og senere i Formannskapet 01.04.09, sak 28/09. Bystranda er til orientering ikke et ordinært arrangementsareal.

Det politiske vedtaket inneholdt en rekke betingelser for arrangementet, og en av disse var at arrangementet skulle være en prøveordning for 2009, og at arrangementet skulle evalueres. Administrasjonen foreslår at evalueringa av årets arrangement munner ut i en mer generell anbefaling om hva slags arrangementer en eventuelt kan innpasse på Bystranda, og hvilke en bør plassere annet sted. Da vil vedtaket i saken kunne fungere som et styringsverktøy i nye saker.

Kort om gjennomføring av Palmesus 2009.



Foto: arrangør.

”Palmesus 09” blei arrangert fredag 24. og lørdag 25. juli, med tilrigging én dag før og etter. Konseptet var av type strandfest, med soling, musikk og aktiviteter på dagtid, og mer i retning diskotek og bar på kveldstid. Palmesus 09 var betalingsarrangement, men åpent for alle, og følgelig med egne skjenkesoner. I følge arrangør var omlag 5000 innom arrangementet i løpet av de to dagene, og med en klar overvekt av ”unge, voksne”. En viser for øvrig til arrangørens egen evaluering av arrangementet (vedlagt). Palmesus ønsker å videreføre og utvikle arrangementet de neste årene.

Fra utleiers (Parkvesenet) side, er det relativt lite å utsette på gjennomføring av arrangementet. Vi hadde god dialog med leietaker og anlegget blei tilbakelevert rydda og i god forfatning. Unntaket er nedriggingsdagen, da vi fikk fint vær, og leietaker slapp publikum inn på området under nedrigging og før søppel var rydda. Her kom det naturlig nok noe reaksjoner; nedrigging og publikumsadgang passer ikke sammen.

Kommunelegen kan rapportere om ”noen” reaksjoner på støy, uten å kunne kvantifisere dette, men det synes ikke som om arrangementet har skapt uholdbare tilstander for

nærmeste naboskap. Men noen har altså følt seg plaga av støy. Så vidt administrasjonen er kjent med, har ikke sentrale politikere mottatt negative reaksjoner på arrangementet.

Kontrollutvalget for skjenkesaker er imidlertid lite fornøyd med gjennomføring av alkoholservering, og peker i egen (vedlagt) rapport på flere brudd på skjenkebestemmelsene: Mindreårige tilstede på skjenkeområde, observert overstadig berusa på området, for få vakter, og brudd på reklamereglene. Kontrollutvalget behandla saken 20.08.09, sak 24/09 og anbefaler at det ikke gis ny bevilling dersom Palmesus kommer med ny søknad 2010.

Helse og sosialsektoren, ved Sosiale og forebyggende tjenester, peker i eget notat (vedlagt) på at de i utgangspunktet var skeptiske til alkoholservering på Bystranda, jf. anleggets profil og Ruspolitisk handlingsplan. I ettertid peker Sosiale og forebyggende tjenester på de negative forholdene rapporten fra Kontrollutvalget, og anbefaler at denne typen arrangement bør legges til Bendiksbukta

### Bør Bystranda ; kvaliteter, bruk og vurderinger i forkant av "Palmesus"

Bystranda er et av byens aller viktigste friluftsanlegg - urbant sådant - med brei appell til både byens egne innbyggere og tilreisende turister. Anlegget brukes av alle aldersgrupper, med ungdom som dominerende brukergruppe, særlig i området rundt volleyballbaner og skateanlegg. Registreringer viser at Bystranda er et av ungdommens såkalte "hjertesteder"; et sted de liker særlig godt, og som mange ungdommer tydeligvis har et sterkt eierforhold til. Blant annet er det nesten ikke hærverk i området. Spør en turistnæringa, fremholdes Bystranda som et av byens store fortrinn; badestrand med blått flagg- sertifisering og palmer, midt i byen!

Parkvesenet har gjennom årene fått mange forespørsler om ulike typer arrangement på Bystranda; lukka betalingsarrangementer, produktprofileringer og mer ideelle, åpne arrangementer.

Vi har i løpende forvaltning lagt vekt på at anlegget skal være mest mulig åpent og tilgjengelig, og der vi også har vært restriktive med å tillate markedsføring av diverse produkter. Vi har derfor bare tillatt arrangementer på stedet som er åpne for alle, og som bygger opp under stedets profil. Eksempelvis sandvolleyballturnering, og et åpent såkalt "chill-out" arrangement her under enkelte Quart-festivaler.

Palmesus 09 er det første lukka arrangementet på Bystranda. Administrasjonen var i utgangspunktet sterkt i tvil om det var riktig å ha denne typen arrangement her. Først av slo vi søknaden, etter å ha konferert muntlig med Byutviklingsstyret. Arrangør anka imidlertid avgjørelsen til Formannskapet, og det blei bestemt at parkvesenet skulle fremme egen sak om arrangementet. Etter ny tvil, landa vi på at arrangementet på mange måter bygger opp under Bystrandas og byens profil – i retning "palmekysten" - og innstilte på at en likevel burde prøve dette arrangementet. I dialog med kommunelegen blei det lagt inn en del betingelser for å ivareta naboskapet i området, og alle vilkårene blei vedtatt i Byutviklingsstyret og Formannskapet.

Når vi nå skal vurdere om Palmesus fortsatt skal få leie Bystranda, må vi vurdere om arrangementskonseptet passer for området.

#### 1. Bør Bystranda brukes til arrangement med alkoholservering?

Jf. Ruspolitisk handlingsplan kap.3, punkt 4, skal følgende arenaer være alkoholfrie:

- Arenaer der man er sammen med barn og unge
- Idrett og friluftsliv
- Båt og badeliv.

Et vilkår for lukka arrangementer på Bystranda bør være at alle aldersgrupper har adgang, og dette blei da også vedtatt av både Byutviklingsstyret og Formannskapet. Både anleggets

profil og vilkår om adgang for ungdom, tilsier da at Bystranda ikke bør brukes til arrangementer med alkoholserving.

## 2. Er det prinsipielt noe i veien for å bruke Bystranda til lukka arrangement?

Det er helt klart en problemstilling å lukke et friområde for allmennhetens tilgang, men dette spørsmålet må vurderes opp mot hvor stor del av tida/sesongen arealet er lukka, og i hvilken grad det kan sies å være "lukka" for allmennheten.

4 dagers arrangement inkludert rigg, er i seg selv ikke all verden, men sesongen er kort og vi har i tillegg sandvolleyball-cupen som også begrenser atkomst ved tilrigging. Er det fint badevær akkurat disse dagene, er det ikke særlig hyggelig for eksempelvis en tilreisende barnefamilie å møte ei stengt Bystrand.

Graden av "lukkethet" er selvfølgelig avhengig av arrangementets profil; er det for alle aldersgrupper, eller for et smalere segment? Et såkalt event-arrangement vil nær sagt selvfølgelig være helt utelukka på Bystranda, mens et typisk familiearrangement ikke nødvendigvis vil oppleves som ekskluderende.

Administrasjonen vurderer det slik at ett betalingsarrangement som har en typisk åpen profil nok ligger i grenseland - men akkurat innenfor - for hvor mye vi kan begrense allmennhetens tilgang til Bystranda. Med "åpen profil", mener vi at arrangementet passer for både barn og voksne, og i dette lyset passer ikke den noe smalere profilen til "Palmesus" så godt inn.

## 2 . Forhold til naboskap og støy.

Forholdet til naboskapet er et viktig punkt, og støy fra arrangementer en kjent verkebyll andre steder i byen. Særlig kjenner vi problemstillinga fra Tresse, og det ene er lyd fra musikk. Den andre og kanskje vel så viktige problemstillinga er til dels berusa personer som oppholder seg i nærområdet etter stengetid, folk vekkes og noen gjør sitt fornødne i hager og portrom.

Det bor ikke så veldig mange inntil Bystranda i dag, og det ser ikke ut til at årets arrangement skapte de store problemene. Men Tangenområdet vil bli videre utbyggt med boliger som blir liggende mer eksponert mot Bystranda, og en kan forvente at konfliktnivået vil øke.

Problemstillinga handler mye om reguleringer av lyd, tidspunkter og frekvens. Vi vurderte det slik i samråd med kommunelegen at ett enkeltstående arrangement i denne kategorien, med klare tid og lydbegrensninger, er akseptabelt. Erfaringene fra årets arrangement tilsier at vurderingen i forhold til naboskap var sånn noenlunde riktig, dvs. at ett arrangement kan passere. Men konfliktnivå vil ventelig øke, og vi tror ikke at Bystranda bør bli et fast arrangementsområde i framtida.

## Hva er da konklusjonen ; bør en bruke Bystranda til denne typen arrangement?

Bystranda er ikke et offisielt arrangementsområde, men en har i den politiske saken om kommunale arrangementsområder (Byutviklingsstyret 07.02.2002) åpna for at en unntaksvis kan bruke andre friområder til arrangementer. Vi kan nok derfor ha ett betalingsarrangement på Bystranda i løpet av en sesong. Men da bør det nok også være et arrangement som er åpent og klart profilert mot alle aldersgrupper. Det blir etter administrasjonens oppfatning feil dersom eksempelvis ungdom under 18 år blir utestengt fra byens kanskje viktigste ungdomsanlegg.

Kommunens rusmiddelpolitiske handlingsplan tilsier videre at det ikke bør skjenkes alkohol på denne typen arenaer (idrett, bading), eller der en har barn og unge sammen med voksne. Palmesus er et konsept der en må anta at alkoholserving inngår som en naturlig del av arrangementsprofilen, og som et viktig grunnlag for arrangementets økonomi. Det må antas at konseptet ikke kan la seg gjennomføre som alkoholfritt arrangement.

Når vi legger disse premissene inn, sammen med en framtidig, tett boligutvikling på Tangen, mener administrasjonen at arrangementer a' la "Palmesus " bør plasseres på mer egna arealer. Eksempelvis er det offisielle arrangementsområdet i Bendiksbukta, med Odden svært godt egna til slike arrangementer, og langt mindre problematisk sett ut fra kommunens alkoholpolitiske retningslinjer.

Det neste spørsmålet er om arrangøren skal få skjenkebevilling for et eventuelt arrangement i 2010, jf. kontrollutvalgets kritiske rapport fra årets arrangement. Vi vil foreslå at en i første omgang avklarer om Bystranda skal kunne brukes til Palmesus 2010, og at spørsmålet om evt. ny skjenkebevilling vurderes når lokaliseringsspørsmålet er avklart, og når eventuell ny søknad foreligger.

15.10 2009  
Helmer Espeland  
saksbehandler

## **Punkt 91/09: Søknad om deltakelse i e-valg 2011**

### **Bilag**

Saksprotokoll

Vedlegg 2 - referansegrupper

Prosjektdirektiv for e-valg 2011



Dato: 30.10.2009  
Saksnr.: 200909580-3  
Arkivkode E: 010  
Saksbehandler: Raimond Oseland

**Saksgang**  
Formannskapet  
Bystyret

**Møtedato**  
11.11.2009  
25.11.2009

## Søknad om deltakelse i e-valg 2011

Kommunal- og regionaldepartementet har i brev dt. 28.9.2009 invitert Kristiansand kommune til å søke om deltakelse i forsøk med elektronisk stemmegivning ved kommune- og fylkestingsvalget i 2011. Forsøket er kalt E-valg 2011-prosjektet.

Forsøket omfatter uttesting av et nytt, fullstendig valgdatasystem med internettbasert løsning for å stemme elektronisk, og vil være et viktig bidrag til demokratiutvikling og til økt valgdeltakelse, ikke minst i den yngre del av velgermassen.

Det er viktig å understreke at muligheten for å stemme på den tradisjonelle måten i et valglokale, skal opprettholdes for velgere som ønsker det.

Kostnader til nytt valgdatasystem, blant annet til maskinvare samt noe av personellkostnadene, vil bli dekket av departementet i forsøksperioden. Departementet regner med at arbeidet i forhold til forsøkskommunene starter opp tidlig i 2010.

Staten vil stå som eier av den nye løsningen, og den vil bli stilt til disposisjon for kommunene uten kostnader til programvare.

56 kommuner er bedt om å søke. Disse er invitert etter at de svarte på en spørreundersøkelse i høst. Departementet vil velge ut aktuelle prosjektdeltakere blant disse.

### Forslag til vedtak:

1. Kristiansand kommune søker om å få delta i E-valg 2011.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Kristin Tofte Andresen  
Ass.rådmann/sekr. for valgstyret

Bakgrunn for saken :

Kommunal- og regionaldepartementet opprettet i 2004 en arbeidsgruppe for utarbeidelse av et forprosjekt om e-valg. Elektronisk stemmegivning reiser flere prinsipielle spørsmål både av demokratisk, juridisk, teknisk og administrativ art. Arbeidsgruppen som ble ledet av valgforsker og forskningsleder ved ISF, Bernt Aardal, la fram en rapport om temaet i februar 2006.

Det er på bakgrunn av denne rapporten vedtatt å legge til rette for elektronisk stemmegivning i kommune- og fylkestingsvalget i 2011.

I budsjettinnstillingen fra kommunal- og forvaltningskomiteen, St.prp. nr. 1 (2007-2008) sies det:

Komiteen stiller seg positiv til at det igangsettes prosjekt der det arbeides for å tilrettelegge for elektronisk stemmegivning med sikte på å gjennomføre forsøk ved ordinære valg i 2011. Komiteen er sterkt opptatt av sikkerheten ved gjennomføring av valg med elektronisk stemmegivning. Det er en forutsetning at dette gjennomføres på en måte som sikrer at prinsippet om hemmelig valg også gjelder her. Komiteen har merket seg at det etter høstens lokalvalg ble gjennomført undersøkelser knyttet til kjøp og salg av stemmer. Elektronisk stemmegivning i valglokalet kan være sårbart for kjøp og salg av stemmer, og det må derfor jobbes med et elektronisk-ID-kort for å få systemet så sikkert som mulig.

På bakgrunn av dette vedtaket er det opprettet et prosjekt i regi av departementet hvor man skal teste ut en elektronisk løsning i et begrenset antall kommuner.

Det er utformet et prosjektdirektiv som trekker opp prinsipper og mål for prosjektet. Den overordnede målsetting for innføring av e-valg er formulert slik:

Etablere en sikker elektronisk valgløsning for stortings-, kommunestyre- og fylkestingsvalg som gir en bedre tilgang for å stemme for alle valgergrupper. Løsningen skal sikre en rask valggjennomføring med effektiv ressursbruk i kommunene samt legge til rette for utøvelse av direkedemokrati. Dagens høye troverdighet til valggjennomføring basert på prinsipp om hemmelig valg skal opprettholdes.

Det henvises for øvrig til prosjektdirektiv for e-valg 2011 (vedlegg 1) for en mer detaljert oversikt for prinsipper, hovedmål og prosjektmål. Et viktig prosjektmål er at elektronisk valg skal komme som et **supplement** til papirbaserte valg.

Det er allerede gjennomført et forprosjekt med dialog med leverandører for å få på plass en overordnet kravspesifikasjon for den tekniske løsningen. Blant annet har sikkerhet og prinsippet om hemmelig valg et hovedfokus i den tekniske løsningen.

Prosjektarbeidet vil bestå av planlegging, testing og innføring av valgdatabasystemet i egen kommune. Dette arbeidet anbefaler vi at Kristiansand deltar i.

## Erfaringer i Kristiansand

Kristiansand begynte allerede i 1999 å teste ut elektroniske løsninger for å forenkle opptelling av stemmesedler. Det ble da i samarbeid med Ephorma (senere ErgoEphorma og Ergogroup) gjennomført lesing av stemmesedler ved hjelp av optiske skannere. Ergo har

utviklet programvaren i ettertid, og har i dag en løsning som omfatter alle ledd i valgoppgjøret, og også integrert sin løsning i forhold til innrapportering av data til SSB.

Valgarbeid tar mye fokus og ressurser fra kommunens løpende drift. I 2007 valgte en derfor å kjøpe flere tjenester i forbindelse med selve valgoppgjøret for å lette presset på administrasjonen. Etter anbudskonkurranse fikk Ergo oppdraget som gikk ut på en fullt bemannet optellingsentral. Det var da kun to leverandører på dette markedet. I 2009 fikk Ergo som eneste leverandør dette oppdraget igjen.

En programvare som kun skal brukes hvert 2. år er kanskje ikke det mest lønnsomme for IT-bransjen. Samtidig krever det mye ressursbruk dersom den enkelte kommune skal utvikle og drifte slike løsninger selv. Fra kommunens ståsted er det en fordel at staten nå tar ansvar for å utvikle, drifte og eie en slik løsning. Man vil uansett samarbeide med leverandører i bransjen for å utvikle løsningene.

## **Kristiansands deltakelse i valgprosjekter**

Det er ikke første gang Kristiansand deltar som pilotkommune i forbindelse med valg. Ved kommunevalget i 1999 ble Kristiansand forsøkskommune i forbindelse med at man fjernet adgangen til å stryke kandidater og i stedet bare gi tilleggsstemmer.

I 2004 fikk Kristiansand sammen med Aust- og Vest-Agder fylkeskommune prosjektmidler til å opprette et debattforum på internett. Nettstedet fikk navnet Demokratitorget, og ble et møtested for politikk og meningsutveksling. Prosjektet fikk oppmerksomhet i mange fagmiljøer og ga et erfaringsgrunnlag. Målet med dette prosjektet var blant annet å øke valgdeltakelsen blant yngre velgere, og legge til rette for bedre dialog mellom unge og listekandidater.

Kristiansand benyttet også tidlig nettets mulighet til å informere om valg og de enkelte kandidatene som stilte på listene til kommunestyrevalget.

Kommunen har med dette vist at man våger å gå nye veier for å videreutvikle administrative valgløsninger og forsøke nye valgordninger.

## **Argumenter for deltakelse:**

### **-Administrative argumenter**

Kristiansand har et valgsekretariat med høy kompetanse og mange års erfaring som er bygget opp i et stabilt team. Det er stor vilje til å ta i bruk ny teknologi i valgsekretariatet. Å delta i e-valg 2011 er en god mulighet for oppdatering av kompetanse på en teknologi som vil komme for fullt i 2013. Samtidig har Kristiansand et erfaringsgrunnlag som e-valg prosjektet kan dra veksler på.

Man ser positivt på en utvikling av teknologiske løsninger som vil bidra til å forenkle og effektivisere de manuelle prosedyrene valget består av, og dermed også redusere de manuelle feilkildene.

### **-Demokratiske argumenter**

Med en generelt synkende valgdeltakelse bør man iverksette tiltak som gjør det mulig å snu den negative utviklingen. Internett og elektroniske løsninger gjør det nå mulig å forenkle

selve stemmegivningen. Folk flest, og spesielt unge, er i dag vant med å både handle varer og laste ned film og musikk via nett, og forventer at samhandling med offentlig virksomhet skjer via nettbaserte løsninger.

Internett gir økt tilgjengelighet for bevegelseshemmede. Synshemmede har behov som ivaretas ved hjelp internett-teknologi. Velgere som har et annet språk enn norsk ivaretas ved at det lages lenker til veiledninger på andre språk.

Det er et uttalt ønske fra mange om å kunne stemme via nett. I en undersøkelse fra 2003 svarte 60% at de ønsket å stemme på denne måten (Kilde: Elektronisk stemmegivning, utfordringer og muligheter). Utfordringen er datatekniske løsninger som ivaretar sikkerhet og prinsippet om hemmelig valg, samt muligheten for å rette på stemmesedlene.

Elektronisk avstemming må ivareta sikkerhetsløsninger som velgerne har tillit til, slik at man ikke kan mistenke noen for å finne ut hva man har stemt. IT-kyndige skal heller ikke kunne manipulere resultatene. Sikkerhet og tillit til e-valgs løsningen er kritiske faktorer.

Når det gjelder faren for kjøp og salg av stemmer i såkalte ukontrollerte omgivelser løses dette ved at folk kan stemme flere ganger elektronisk før selve valgdagen. Selv om man har avgitt elektronisk stemme, skal man likevel kunne avgi papirstemme på valgdagen i det som kalles kontrollerte omgivelser, dvs. i et valgavlukke. Da blir papirstemmen talt opp som endelig og avgjørende mens den elektroniske stemmen slettes automatisk. På denne måten løser man det som for mange har vært den største innvendingen mot stemmegivning via internett. En stemme som kan selges flere ganger er lite interessant, og den som har følt seg presset i en gitt situasjon kan avgi ny elektronisk stemme eller i kontrollerte omgivelser på valgdagen.

Elektroniske valg er uunngåelig med utvikling av dagens teknologi. Og det må være et mål å øke tilgjengelighet til demokratiske fora med økt deltakelse og generell kommunikasjon med politikere. Føringene for prosjektet er ikke å erstatte det papirbaserte valget. Elektronisk valg er kun et supplement. Papirbasert valg er nødvendig for å unngå kjøp og salg av stemmer ved at stemmeavgivning også kan foregå i kontrollerte omgivelser.

Man ser også for seg at et sikkert system for elektronisk valg gjør det mulig å gjennomføre folkeavstemninger til en lav kostnad.

## **Konklusjon**

Kristiansand bør delta i dette forsøket. Kommunen har erfaring, kompetanse og ressurser. Vi har stor egen-nytte ved deltakelse. Valgsekretariatet vil få mulighet til å bygge opp ny kompetanse. Samtidig vil Kristiansand bidra inn i prosjektet med erfaring i bruk av elektronisk baserte valgoppgjør, og dermed få mulighet til å påvirke innføring av hensiktsmessige løsninger.