

REFERAT |KRS| Formannskapet (2015-2019) d. 14-06-2017

Mødedato Onsdag d. 14. juni 2017 kl. 09:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Program for møtet.....	3
Forslag til utbyggingsavtale Egshaugen 2.....	5
Forslag til Boligprogram 2018-2021.....	10
Kunstsilo - investering, driftstilskudd og vedtektsendring.....	15
Sommerfullmakt til ordføreren - 2017.....	26
Gatebruk i Kvadraturen. Sluttbehandling.....	28

Punkt 88/17: Program for møtet



Kristiansand, 02.06.2017

MØTEINNKALLING TIL FORMANNSKAPET

Dato: 14.06.2017 kl. 09.00
Sted: Formannskapssalen

Innkalling gjelder bare medlemmer. Varamedlemmer møter etter særskilt innkalling.

Forfall medels snarest til Formannskapssekretæren tlf 38 24 34 79 / 98 28 79 38

PROGRAM FOR MØTET:

kl. 09.00 - 10.00 **Besøk og omvisning hos Makerspace Norway ved Mike Troxel**
NB!! Merk fremmøte Vestre Strandgate 19b

ca kl. 10.00 **Retur til Rådhuset**

ca kl. 10.15 - 10.30 **Orientering om markering i forbindelse med åpning av Torvet**
ved arrangements koordinator Tore Løvland

ca kl. 10.30 **Behandling av sakskart**

SAKSKART		Side
88/17	201700007	Program for møtet
		Sektor 5 – Teknisk:
89/17	201512698-1	<u>Formannskapssak:</u> Forslag til utbyggingsavtale Egshaugen 2
90/17	201703359-9	<u>Formannskapssak:</u> Forslag til Boligprogram 2018-2021
91/17	201505745-9	<u>Bystyresak:</u> Kunstsilo - investering, driftstilskudd og vedtektsendring.
		Sektor 6 – Organisasjon:
92/17	201707336-1	<u>Formannskapssak:</u> Sommerfullmakt til ordføreren - 2017

Harald Furre
ordfører
(sign.)

Punkt 89/17: Forslag til utbyggingsavtale Egshaugen 2

Bilag

Vedtak KOMMUN, 13062017, Sak 51/17, Forslag til utbyggingsavtale Egshaugen 2

Utbyggingsvtale.doc

Vedtak KOMMUN, 13062017, Sak 51/17, Forslag til utbyggingsavtale Egshaugen 2



Dato 31. mai 2017
Saksnr.: 201512698-1
Saksbehandler Harald Karlsen

Saksgang
Kommunalutvalget
Formannskapet

Møtedato
13.06.2017
14.06.2017

Forslag til utbyggingsavtale Egshaugen 2

Sammendrag

Bystyret har vedtatt reguleringsplan for Egshaugen 2. Utbyggingen omfatter 19 boenheter. Det er forutsatt inngåelse av utbyggingsavtale.

Ifm utbyggingen av Egshaugen 2 er det satt rekkefølgekrav til etablering av en ny kvartalslek for området Eg.

Plan for Solbergveien 12-14 regulerer inn kvartalslekeplassen for Eg. Utbyggingen av Solbergveien omfatter 80 boenheter og her også krav til etablering av kvartalslekeplass. Det er ennå ikke forhandlet fram forslag til avtale men prinsipp er diskutert eier/part.

Forslag til avtale må løse fordeling utbyggingsområdene imellom og forholdet til kommunen.

Kostnad for etablering av kvartalslekeplass er vurdert av parkvesenet til kr 4 mill.

Forslag til avtale legger til grunn at utbyggingsområdene ut fra forholdsmessighet betraktning (boliger i området) og likebetraktning dekker et bidrag til kvartalslek tilsvarende kr 15.000 per boenhet. Utbyggingsområdenes bidrag til kvartalslek utgjør dermed kr 1.5 mill. (0.285 + 1.2 mill) Løsningen innebærer at kommunen må bidra med kr 2.5 mill.

Kommunen er i forslag til avtale forutsatt å opparbeide kvartalslekeplassen i 3 trinn. Løsning med trinnvis utbygging velges ut fra utb.områdenes usikkerhet mht framdrift / realisering og for å sikre at utbyggingsinteressene velger å inngå utbyggingsavtale. Trinn/etappevis utbygging sikrer utbyggingsområdets andel i en kvartalslek.

Forslag til avtale innebærer at følgende bidrag må innarbeides i HP 2018 – 2021:

- 2018 kr 1 mill bidrag til Kvartalslek Eg (etablering bane)
- 2020 kr 1 mill bidrag til Kvartalslek Eg (andel kvartalslek/akebakke)
- Senere kr 0.5 mill.(rest kvartalslek)

Utbygger vil iht standard politikk forstå all annen planlegging og gjennomføring av tiltak iht vedtatt reguleringsplan m/bestemmelser.

Det er tatt forbehold om politisk aksept på forslag til avtale

Forslag til vedtak

[Forslag til utbyggingsavtale Egshaugen 2 legges ut til offentlig ettersyn](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg: Forslag til utbyggingsavtale datert 03.05.17

Bakgrunn for saken

Bystyret har vedtatt reguleringsplan for utbyggingsområdet Egshaugen 2 sak 97/15. Vedtatt plan legger opp til at området kan bebygges med til sammen 19 boenheter.

Reguleringsplanen for Egshaugen 2 åpner opp for en «fortetting» innenfor et allerede bebygd område.

Innenfor det regulerte utbyggingsområdet er det forutsatt tilrettelagt ny sandlek og etablering /oppgradering av veiløsning iht reguleringsplan/teknisk plan.

Det er i reguleringsplan med tilhørende bestemmelser satt krav til planlegging og gjennomføring av tiltak utenfor det regulerte området. Dette fremgår av planens rekkefølgekrav § 5.

Dette omfatter krav til plan og opparbeidelse av kvartalslek i området (Kvartalsleken er regulert i plan for Solbergveien 12-14) og tiltak iht trafikksikkerhetsplan for veien mellom utbyggingsområdet og kvartalsleken i Solbergveien (tiltak i Krogveien).

I den gjennomførte reguleringsplanprosessen er det brukt lang tid på å avklare forutsetning for utbygging. Vesentlig i dette arbeidet har vært kravet til etablering av kvartalsleketilbud og trafikksikkerhetstiltak ifm utbyggingen.

Det er ifm planbehandlingen fattet vedtak om at det skal forhandles fram et forslag til utbyggingsavtale og det er forutsatt at andel til kvartalsleketilbudet som skal belastes utbyggingsområdet og kommunen ifm utbygging skal klarlegges i forhandlinger om utbyggingsavtale.

Ved oppstart av forhandlinger (for begge områdene) er utbyggerne gjort kjent med kommunens utbyggingspolitikk og forutsetninger i denne. Reguleringsplan med bestemmelser og gjeldende utbyggingspolitikk er lagt til grunn for forhandlingene for inngåelse av utbyggingsavtale.

Gjeldende utbyggingspolitikk legger til grunn at det er den private utbygger som selv må vurdere muligheten for gjennomføring av planen ut fra de forutsetninger som er satt i plan- og bestemmelser.

Utbyggingsavtalen skal avklare utbyggingsområdet og kommunens ansvar for planlegging, opparbeidelse og kostnader for de tiltakene som skal gjennomføres.

Grunnlaget for en slik vurdering er:

- utarbeidet plan og beskrivelse av anleggenes bruk/funksjon,
- forholdet til plan- og bygningslovens § 17 og krav til forholdsmessighet mellom partene og
- likebehandling Solbergveien 12-14 og tilsvarende prosjekter.

Forholdet til grunneiere/trafikksikkerhetstiltak - innenfor og utenfor planområdet:

Planområdet berører flere private eiendommer. Utbygger har i lengre tid arbeidet med å få til avtale med berørte grunneiere. Det har lyktes å få til avtale med berørte grunneierne.

Utbygger har fått utarbeidet en trafikksikkerhetsplan. Utbygger er iht gjeldende politikk forutsatt å forestå erverv av grunn og gjennomføre tiltak iht trafikksikkerhetsplanen (trafikksikkerhetstiltak i Krogveien). Utbygger har også her kommet til enighet med berørt grunneier.

Forholdet til lek - kvartalslek:

Det er i planprosessen for Egshaugen 2 og Solbergveien 12 – 14 påpekt at Egs-området slik det fremstår i dag, har en underdekning ift kvartalsleketilbud.

Det er i de gjennomførte planprosessene påpekt at etablering av kvartalsleketilbudet er et krav ifm utbygging av utbyggingsområdene.

Det er videre lagt til grunn at områdenes andel ift en planlegging/etablering av tiltak må avklares gjennom de utbyggingsavtaler som skal inngås (fastsatt for begge områdene). Per i dag er det disse 2 nye utbyggingsområder med til sammen ca 100 enheter som har krav til etablering av kvartalslek på Eg.

Kommunen har iht vedtak lagt til grunn at begge utbyggingsområdene skal tilbys inngåelse av utbyggingsavtale. Det er derfor før samtaler med begge utbyggingsinteressene for å klarere forutsetning ift utbygging og tilrettelegging av kvartalsleketilbudet.

Det er tatt utgangspunkt i at disse områdene sammen med et kommunalt bidrag /engasjement, sikrer gjennomføring av fastsatt krav. Det videre forutsatt at det legges til grunn at den forholdsmessige andel av utbyggingsområdet ivaretar områdenes andel i en Kvartalslek. Jfr PBL sitt krav til forholdsmessighet.

Selve Kvartalsleken inngår i reguleringsplanen for Solbergveien 12-14. Per i dag er det ikke utarbeidet detaljplan for en kvartalslek.

Status framdrift utbyggingsområdene:

Solbergveien 12-14. Her arbeider kommunen ved KE sammen berørte eiere for å få til et grunnlag slik at en kan få sikret en samlet utbygging for det regulerte området jfr vedtatt utbyggingspolitikk.

Når det vil foreligge enighet mellom berørte parter er per i dag noe uklart. En må legge til grunn at utbyggingen i Solbergveien vil kunne gjennomføres i flere utbyggingstrinn/etapper. Egshaugen 2 ferdig regulert og utbygger er klar til å inngå avtale.

Tilnærmingen som er gjort i forhandlingene med partene både repr fra Solbergveien og Egshaugen som omfatter planenes krav til grøntstruktur både lokalt(Sandlek) og overordnet (Kvartalslekefunksjonen) er som følger :

Hver av utbyggingsområdene evt trinn i område dekker sin sandlek. Dette dekkes innfor regulert område. Her skal utbygger / utbyggere forestå nødvendig planlegging, erverv og opparbeidelse (iht standard politikk).

Utbyggingsområdet Solbergveien 12 – 14 avstår grunn til etablering av innregulert kvartalslek Kvartalslek er i plangrunnlaget forutsatt å ha en overordnet funksjon for Egsområdet.

Utbyggingsområdet Egshagen 2 og som er ført ute ift realisering bekoster planleggingen av kvartalsleken.

Begge områdene (i likhet med øvrige utbyggingsprosjekter i Kvadraturen/med randsone) bidrar med kr 15.000 per boenhet i bidrag til kvartalslekefunksjonen. Dette sammenfaller og ift hva ny bebyggelse utgjør ift dagens bebyggelse.

Bidragene fra utbyggingsområdene utgjør dermed hhv kr 1.2 mill (Solbergveien) og kr 285.000 (Egshaugen 2). Resterende kostnad ifm etablering av kvartalsleketilbudet er forutsatt finansiert av kommunen.

Kostnadene for opparbeidelse av kvartalslek for Egsområdet er vurdert av parkvesenet og er angitt til ca kr 4 mill. Dette innebærer at kommunen til sammen for prosjektet bidrar med ca kr 2.5 mill.

Da det per i dag ikke foreligger vedtatt plan for Kvartalsleken kan ikke beløpet vurderes eksakt, men er vurdert på bakgrunn av erfaringstall fra tilsvarende prosjekter.

Utbyggingsområdene har ulik oppstart og må påregnes gjennomført i trinn/etapper. Det vil dermed ikke kunne foreligge en bindende avtale med alle de berørte parter /utbyggingsinteresser på dette stadiet.

Velger kommunen en full gjennomføring og opparbeidelse av kvartalsleketilbudet i 1 etappe, vil grunnlaget for krav i plan herunder inngåelse av avtale kunne bortfalle (Tiltaket er gjennomført). En kan dermed risikere å få det en benevner «gratispassasjerer».

Etableringen av Kvartalsleketilbudet må derfor søkes gjennomført i etapper ifm utbyggingene og slik de vil belaste bydelen/leketilbudet samtidig som en sørger for en oppgradering av leketilbudet generelt.

Kommunen ved parkvesenet vil sikre slik etappevis gjennomføring.
Teknisk direktør/parkvesenet vil derfor anbefale at plan for utbygging av kvartalslek gjennomføres i 3 etapper

1 etappe – Egshaugen 2 sitt bidrag + kommunens andel kr 1.0 mill. Dette sikrer gjennomføring av kunstgressbane med tilhørende infrastruktur opp mot Baneheia. Det vil samtidig søkes om spillemidler angitt til kr 300000.

2 etappe – Solbergveien 12-14 etappe 1 + kommunal andel kr. 1.0 mill. Dette sikrer gjennomføring av kvartalsleken inkl akebakke sør for Solbergveien

3 etappe – Solbergveien 12 – 14 rest + kommunal andel kr 0.5 mill. Sikrer full opparbeidelse av kvartalseken.

Skisse til løsning er drøftet med utbyggingsinteressene og de synes omforent om prinsippene.

Det fremlagte forslag til avtale medfører behov for justering ift dagens Budsjett og handlingsprogram.

Det legges opp til følgende justering innarbeides ifm HP 2018 – 2021

- 2018 kr 1 mill bidrag til Kvartalslek Eg
- 2020 kr 1 mill bidrag til Kvartalslek Eg
- Senere kr 0.5 mill

(Beløpet justeres i samsvar med utomhusplan for området (når den foreligger) og korrigeres ifm senere revisjon av Handlingsprogram og når endelig avtale for Solbergveien 12-14 foreligger)

Utover situasjonen for grøntanleggene er forutsetningene i samsvar med standard politikk. Dvs. at utbygger er ansvarlig for all planlegging og gjennomføring av tiltak knyttet til utbyggingsområdet. Dette omfatter og behov for erverv av grunn.

Utbygger skal i tillegg stille garanti for de arbeider som skal gjennomføres for og i tilknytning til området.

31.05.2017
Harald Karlsen

Punkt 90/17: Forslag til Boligprogram 2018-2021

Bilag

Vedtak KOMMUN, 13062017, Sak 52/17, Forslag til Boligprogram 2018-2021

Boligprogram 2018-2021 arbeidsdokument.doc

Vedtak KOMMUN, 13062017, Sak 52/17, Forslag til Boligprogram 2018-2021



Dato 1. juni 2017
Saksnr.: 201703359-9
Saksbehandler Line Baasland

Saksgang
Kommunalutvalget
Formannskapet

Møtedato
13.06.2017
14.06.2017

Forslag til Boligprogram 2018-2021

Sammendrag

Boligprogrammet er et eget program for tema bolig. Programmet er et underlag for kommunens ordinære budsjett og handlingsprogram. Programmet skal søke å ivareta de intensjoner som er nedfelt i gjeldende kommuneplanen og vedtatt utbyggingspolitikk.

Oversikt over utbyggingsområder er oversendt utbyggerne våren 2017. Utbyggerne er bedt om å komme med innspill til forventet aktivitet samt angi forutsetninger de mener må på plass ifm en utbygging.

Boligprogrammet skal legge til rette for en befolkningsvekst, bidra til bærekraftig utvikling og ivareta intensjoner i kommuneplan og utbyggingspolitikk. Hvordan kommunen nå etter hvert skal prioritere sin deltakelse ift utbyggingsprosjekter vil bare bli en større og større utfordring. I så måte er det viktig å gi klare og tydelige signaler på et så tidlig stadium som mulig. Forslaget til boligprogram og tilhørende prognose tilrettelegger for et volum på ca. 720 boenheter per år.

Hovedprinsipp om at utbygger/områdene selv må dekke de kostnader som kommer som en følge av utbyggingen videreføres.

Det planlegges, og er aktivitet innenfor mange områder som krever en tilrettelegging av offentlig infrastruktur (både teknisk og sosial). Dette gir utfordringer ift hva kommunen skal og bør gjøre av tilrettelegging.

Forslaget til program som fremlegges angir et forslag til prioritering. Dette er gjort ved at område er angitt med fargekoder grønn, gul og rød. Det er i tillegg foretatt en prioritering innfor de områdene som er gitt i rød prioritering. Det er angitt følgende forslag til prioriteringsrekkefølge på prosjektene i rød gruppe i tabell 2:

Prioritet 1: Marviksletta
Prioritet 2: Bjørndalen
Prioritet 3: Strømsheia
Prioritet 4: Kroodden
Prioritet 5: Hamrevann

Boligprogrammet legger grunnlag for kommunens handlingsprogram og budsjett.

I hovedsak følger forslag til Boligprogram 2018-2021 fjorårets boligprogram. I årets boligprogram er det noe mer fokus på kapasitet på offentlig infrastruktur. Det vil være økt fokus på dette i det videre arbeidet med Boligprogram. I tabell 2 er ATP og BAP (bolig, areal og transport planlegging) slått sammen til ett kriterium; BAP med vekt på kollektiv, sykkel og gange, og nærhet til metro/busslinje.

Rådmannen anbefaler:

På bakgrunn av gjeldende politikk og innmeldte boligbehov har vi følgende anbefaling:

- Kommunen skal for perioden tilrettelegge for et byggevolum på ca 720 boliger pr. år, fortrinnsvis innen tettsted og transformasjonsområder.
- Tabell 3 gir grunnlag for drøftelse av utbyggingsavtale.
- Tabell 2 angir prioritering for hvor kommunen skal tilby utbyggingsavtale
- Kommunen vurderer fortløpende ifm revisjon av boligprogrammet prioriteringen av utbyggingsområder.

Rådmannen anbefaler at forslag til Boligprogram med angitte prioritering sendes på høring. Høringsfrist settes til 4 uker.

Forslag til vedtak

[Forslag til Boligprogram 2018-2021 legges ut på høring. Høringsfristen settes til 4 uker.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:
Forslag til Boligprogram 2018-2021

Bakgrunn for saken

Boligprogrammet er et eget program for virksomhetsområdet bolig. Kommunens boligprogram angir hvor utbyggingen til boliger er forventet gjennomført, til hvilket tidspunkt og til hvilket volum.

Programmet er et styringsredskap for kommunen i forhold til private parter som grunneiere og utbyggere, og er ment å gi viktige innspill og forutsetninger i forhold til spørsmål omkring oppstart og etableringer av boområder. Behovet for tilrettelegging av sosial og teknisk infrastruktur vurderes særskilt. Boligprogrammet legger grunnlag for inngåelse av utbyggingsavtaler, og angir prioritering mellom større utbyggingsområder. Boligprogrammet legger grunnlag for kommunens handlingsprogram og budsjett.

Programmet gir innledningsvis en oversikt over nasjonale og lokale rammebetingelser som er forutsatt vektlagt ifm utarbeidelse av et boligprogram.

Nasjonalt står ønske om befolkningsvekst i byene og fortsatt økt tilrettelegging av boliger sentralt. Det vektlegges at tilretteleggingen skal skje etter en samordnet areal transportplanlegging. Lokalt er det Regionalplan, Kommuneplanen, kommunedelplaner, Klimaplan og andre planer sammen med vedtatt utbyggingspolitikk, utbyggingsavtaler, reguleringsplan med bestemmelser og handlingsprogram/budsjett som gir kommunens rammebetingelsene for hvor utbygging kan og bør gjennomføres.

I kommunens utbyggingspolitikk står overbud av boliger som en rammebetingelse, for å kunne ivareta kjøpers marked. Tilbudet er forutsatt å skulle dekkes gjennom utbygging og tilrettelegging innenfor både eksisterende byggeområder og nye. Utbyggingsområder i eller i tilknytning til metroakse og knutepunkt skal prioriteres. Et variert boligtilbud innenfor alle bydeler står også sentralt i utbyggingspolitikken.

Kommunen ved Kristiansand eiendom er gjennom boligpolitikken forutsatt å ha en aktørrolle innen boligutbyggingen.

Fortsatt befolkningsvekst, behov for å endre boligsammensetning, gjeldende utbyggingspolitikk og utbyggernes forventninger til aktivitet, tilsier at kommunen fortsatt bør arbeide for at det skal tilrettelegges for et byggevolum tilsvarende 700 – 800 boliger per år. Etablering av flere leiligheter beliggende i tilknytning til knutepunkt/senterområder og langsmed metroaksen skal prioriteres.

Oversikt over kommunens utbyggingsområder til boligformål fremgår av boligprogrammets tabell 3. Behovet for etablering av overordnet infrastrukturtiltak er angitt i tabellen, men er ikke fullstendig. Omfang av infrastrukturtiltak og når det kreves etablert søkes avklart ifm reguleringsplanbehandlingen.

Infrastrukturtiltak omfatter både kommunale, fylkeskommunale og statlige tiltak. Når tiltakene kreves etablert og når de kan etableres avhenger av flere forhold. Herunder forhold som kommunen ikke alltid har full kontroll over. I tillegg er en avhengig av at utbyggere og grunneiere ønsker utbygging. Behov for etableringer og når tiltak skal etableres avklares derfor ofte fortløpende i forbindelse med planbehandlingen. For tiltak hvor kommunen skal bidra er det en forutsetning at tiltakene blir tatt inn og prioritert ifm budsjettbehandlingen.

Det forventes at det i høringsperioden vil bli gitt innspill til tabell 3 og forventet byggeaktivitet. Dette vil påvirke byggevolum og tabeller i forslag til Boligprogram. Administrasjonen vil etter høringsrunden utarbeide ny tabell, figurer og prognoser, som underlag til kommunens budsjett og HP program.

Det totale utbyggingsvolumet som ligger inne i tabell 3 er lite sannsynlig vil bli realisert.

Av tabell 3 fremgår det at kommunen har god tilgang på områder som kan tilrettelegges for utbygging. Ufordringen for kommunen er at det er mange utbygginger som er ønsket

realisert ganske raskt, samtidig som flere av områdene er avhengig av kommunalt tilrettelegging av teknisk og sosial infrastruktur.

Boligprogrammet foretar en gruppering av utbyggingsområdene

Grønn prioritering – områder som er under utbygging / evt som har inngått utbyggingsavtale. Omfatter også kommunale områder.

Gul prioritering – private områder der avtale kan forhandles fram og utbygging gjennomføres, uten vesentlig bidrag fra kommunen. Tidspunkt for realisering styres av /regulering og når avtale vil foreligge.

Rød prioritering – større områder som krever offentlig medvirkning /tilrettelegging. Utbyggingsavtale er en forutsetning for utbygging.

Det foretas en prioritering mellom de større områdene som krever stor offentlig medvirkning/tilrettelegging- de røde områdene. Prioriteringen av de røde områdene er vurdert slik at det er områdene som i størst mulig grad bidrar til kommuneplanens måloppnåelse som er prioritert høyest i tabell 2

Områdene er avhengige av prioritering i kommunens handlingsprogram.

Tabell 2 prioriterer slik:

Prioritet 1: Marviksletta

Prioritet 2: Bjørndalen

Prioritet 3: Strømsheia

Prioritet 4: Kroodden

Prioritet 5: Hamrevann

Det store antallet utbyggingsområder som ønskes igangsatt medfører utfordringer mht utbygging og tilrettelegging av hoved VA løsninger. Når en åpner opp for aktivitet i flere områder samtidig gir det kommunen økt belastning innenfor investeringer og drift. Dette kan føre til liten forutsigbarhet for utbyggersiden om utbygginger må stanses og tilpasses overordnet VA- løsninger.

I hovedsak følger forslag til Boligprogram 2018-2021 fjorårets boligprogram. I årets boligprogram er det noe mer fokus på kapasitet på offentlig infrastruktur. Det vil være økt fokus på dette i det videre arbeidet med Boligprogram. I tabell 2 er ATP og BATP (bolig, areal og transport planlegging) slått sammen til ett kriterium; BATP med vekt på kollektiv, sykkel og gange, og nærhet til metro/busslinje.

På bakgrunn av gjeldende politikk og innmeldte boligbehov har vi følgende anbefaling:

- Kommunen skal for perioden tilrettelegge for et byggevolum på ca 720 boliger pr. år, fortrinnsvis innen tettsted og transformasjonsområder.
- Tabell 3 gir grunnlag for drøftelse av utbyggingsavtale.
- Tabell 2 angir prioritering for hvor kommunen skal tilby utbyggingsavtale
- Kommunen vurderer fortløpende ifm revisjon av boligprogrammet prioriteringen av utbyggingsområder.

Punkt 91/17: Kunstsilo - investering, driftstilskudd og vedtektsendring.

Bilag

Vedtak BYSTYR, 21062017, Sak 85/17, Kunstsilo - investering, driftstilskudd og vedtektsendring.

Søknad til regionale finansieringspartnere om driftsmilder 2018.pdf

Vedtak FORMAN, 14062017, Sak 91/17, Kunstsilo - investering, driftstilskudd og vedtektsendring.



Dato 23. mai 2017
Saksnr.: 201505745-9
Saksbehandler Erik Sandsmark

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
14.06.2017
21.06.2017

Kunstsilo - investering, driftstilskudd og vedtektsendring.

Sammendrag

Nicolai Tangen etablerte i løpet av 2016 AKO Kunststiftelse og det ble i september 2016 signert en samarbeidsavtale mellom AKO-kunststiftelse og Sørlandets kunstmuseum (SKMU). Avtalen gir SKMU en evigvarende disposisjonsrett over samlingen som foreløpig består av mer enn 1400 verk. Verkene utgjør det som av kjennere blir betegnet som den viktigste samlingen av norsk kunst fra perioden 1930-1970 i privat eie. Avtalen gir museet en unik mulighet til å formidle en dobbelt så stor samling med stor kunsthistorisk bredde, både innholdsmessig, geografisk og tidsmessig.

SKMU, Kanalbyen Eiendom og Kristiansand kommune har samarbeidet om å gjennomføre en åpen arkitektkonkurranse for nytt kunstmuseum og kulturkvartal på Odderøya i Kristiansand. Vinneren av arkitektkonkurransen ble kåret desember 2016 med et utkast som viser bruk av den verneverdige siloen som nytt kunstmuseum og plassering av en ny kulturskole i samme kvartal.

SKMU vil være byggherre for realisering av et nytt kunstmuseum i den gamle siloen mellom Kilden og Kanalbyen. Bystyret har vedtatt å plassere et nybygg for kulturskolen i samme område og intensjonen er at det skal etableres et samarbeid mellom institusjonen både knyttet til drift og undervisning.

AKO Kunststiftelse har forskuttert 10 millioner kroner for gjennomføring av et skisseprosjekt av Kunstsiloen. Bystyret har i sak 16/17 vedtatt å gi en garanti på halve beløpet som utløses om bygging av museet ikke skulle bli gjennomført. For å holde videre framdrift i prosjekteringen, er AKO Kunststiftelse også villig til å forskuttere 10 millioner kroner for gjennomføring av et forprosjekt. En forutsetning her er at Kristiansand kommune også for denne fasen gir en garanti på halve beløpet som utløses om bygging av museet ikke skulle bli gjennomført.

Investeringen er på det nåværende tidspunkt forhåndskalkulert til 560 MNOK med tillegg for tomt og utomhus, totalt en investering på 600 MNOK. Fratrullet mva. er dette netto 480 MNOK. Forslag til finansieringsmodell er slik:

Bidragster	Beløp (mill. kr.)
Kristiansand kommune (vedtatt i handlingsprogram 2017-2020)	50
Vest-Agder fylkeskommune	25
Aust-Agder fylkeskommune	5
AKO Kunststiftelse	20
Cultiva (inkl. kjøp av SKMUs nåværende lokaler)	60
Diverse aktører: regionale bedrifter, stiftelser, private givere	40
Lånefinansiering	280
Til sammen	480

Dette tilsier om lag 200 mill. kr i egenkapital gjennom tilskudd og salg av eiendom, og at 280 mill. kroner lånefinansieres.

SKMU har søkt Kulturdepartementet og regionale finansieringsparter om en økning av rammen for driftstilskudd gjeldende fra 2018 med 9,5 mill. kr, herav 60 prosent fra Kulturdepartementet og 40 prosent (3,8 mill. kr) regionalt. SKMU regner i tillegg med en egenandel på 1 mill. kr.

Videre opptrapping mot 2021 vil øke det totale driftsbudsjettet med ytterligere 12,5 mill. kr i 2021, fordelt trinnvis på 2019, 2020 og 2021. SKMU regner også i denne perioden med 1 mill. kr i egenandel. Den regionale andelen i perioden utgjør dermed en økning på 4,6 mill. kr, og vil fordele seg fra 2019–2021 tilnærmet lineært.

Driftstilskudd til Sørlandets Kunstmuseum, opptrappingsplan (1000kr)

Bidragster	Fordelingsnøkkel, jf. regional avtale	2017	2018	2019
Kristiansand kommune	20%	3 147	5 047	5 814
Vest-Agder fylkeskommune	12%	1 888	3 028	3 488
Aust-Agder fylkeskommune	8%	1 259	2 019	2 326
Kulturdepartementet	60%	9 280	15 140	17 440
Totalt	100%	15 574	25 234	29 068

Nåværende avtale om regionalt driftstilskudd utløper i 2019 og vil være gjenstand for forhandling om eventuell justering av framtidig fordeling.

Med dette vil det totale driftsbudsjettet være på 40 mill. kr per år fra 2021. SKMU regner med at ytterligere vekst etter 2021 i all vesentlighet vil måtte skje ved økte egeninntekter, og at man da har nådd et tak for den offentlige andel av finansieringen utenom inflasjonsjustering. Driftsbudsjettet inkluderer husleie og finanskostnader basert på en lånefinansiering av 200 mill. kr. Lånebeløpet slik investeringskalkylen er nå, øker med 80 mill. kr. Finanskostnadene for de siste 80 mill. kr i låneopptak forutsettes dekket ved økte egeninntekter i SKMU.

Økningen av egeninntekter kommer av mer besøk og økte billettinntekter, økt varesalg innenfor kafe, restaurant og butikk og salg av arrangementer.

Kunstsilo vil ha en besøkskapasitet på 2500 gjester samtidig. Det gir store muligheter for besøksvekst og en vesentlig større andel tilreisende framover. Det vil også gi betydelige ringvirkninger for andre næringer som overnatting, servering, aktiviteter og handel.

De økte bevilgningene forutsettes benyttet til særlige satsingsområder for hele regionen.

Det er inngått en avtale mellom SKMU og AKO Kunststiftelse om evig disposisjonsrett over AKO Kunststiftelse sin samling. AKO Kunststiftelse forvalter samlingen gitt av Nicolai Tangen. I avtalen er den eneste betingelsen som AKO Kunststiftelse har, å ha 2 styremedlemmer i SKMUs styre. Dette vil kreve vedtektsendring i Stiftelsen Sørlandets kunstmuseum som beskrevet i punkt 4 i notat fra SKMU som følger sist i saksfremstillingen.

Forslag til vedtak

1. Bystyret tar sak om Kunstsilo – investering, driftstilskudd, og vedtektsendring til orientering.
2. Bystyret anbefaler vedtektsendringer i henhold til notat fra SKMU.
3. Kristiansand kommune stiller en driftsgaranti på 5 millioner kroner for dekking av kostnader til gjennomføring av forprosjekt for et nytt kunstmuseum i siloen på Odderøya. Garantien utløses hvis bygging av et nytt kunstmuseum ikke blir gjennomført. Rådmannen anbefaler at det avsettes 5 millioner av det sentrale disposisjonsfondet til dette formål.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:
Søknad til regionale finansieringspartnere om driftsmidler for 2018

Bakgrunn for saken

I forbindelse med donasjon av en kunstgave via AKO Kunststiftelse, vedtok formannskapet i møte 13. januar 2016 å nedsette en styringsgruppe med ordføreren som leder.

Styringsgruppens sentrale oppgaver har vært å:

- finne egnede lokaler til Tangen-samlingen
- sikre et økonomisk bærekraftig driftskonsept
- utrede finansiering av bygg og drift
- sikre god fremdrift

Det ble videre vedtatt:

Formannskapet ber rådmannen etablere en arbeidsgruppe som sørger for god forankring og gjennomføring av arkitektkonkurransen, og som utreder mulige finansieringsløsninger for et slikt museum.

Sørlandet kunstmuseum (SKMU), Kanalbyen Eiendom AS og Kristiansand kommune har samarbeidet om å utarbeide program og å gjennomføre en arkitektkonkurranse for nytt kunstmuseum og kulturkvarter på Silokaia. Konkurransen ble gjennomført i to trinn. Arkitektkonkurransen ble arrangert i samarbeid med Norske arkitekters landsforbund og utlyst 15. februar 2016. Ved innleveringsfristen 12. mai 2016, var det kommet inn 101 utkast.

I sin rapport konkluderer juryen med at konkurransen har vært vellykket og har gitt en viktig og bred belysning på hvordan det nye kunstmuseet og kulturkvarteret på Silokaia i Kristiansand kan utformes med utgangspunkt i kornsiloen fra 1935. En samstemt jury kåret utkastet med motto «Silosamlingen» som en klar vinner. Juryen skriver i sin rapport (utdrag):

Ved et enkelt og kraftfullt grep demonstrerer prosjektet en krystallklar kombinasjon av arkitektonisk selvsikkerhet og ydmykhet for silobygget og oppgaven. Prosjektet balanserer elegant mellom en total lojalitet til silobyggets kvalitet, og en leken holdning til de iboende skulpturelle og romlige opplevelsene det tilbyr. Det er svært positivt at museets utstillingsvolum i hovedsak legges til en bygningskropp ved siden av siloen. Dette gir mulighet for å skape store, rene, klassiske saler for visning av kunst som gir god variasjon i dimensjonering og sekvens, et moment juryen legger særdeles stor vekt på.

Vinnerutkastet er forfattet av to samarbeidende arkitektfirma fra Barcelona: Mestres Wàge Arquitectes og MX_SI architectural studio.

Videre prosess

Etter arkitektkonkurransen er det i regi av, Kanalbyen Eiendom, SKMU og Kristiansand kommune, igangsatt arbeid med en reguleringsplan for området. Oppstart ble varslet april 2017 og planen forventes å bli sendt til 1. gangs behandling i løpet av 2017. Reguleringsprosessen vil blant annet avklare antikvariske forhold knyttet til siloen, varetransport, trafikkavvikling og byggehøyder.

Vinnerutkastet i arkitektkonkurransen er grunnlaget for et konseptuelt valg knyttet til bruk av siloen som kunstmuseum, en mulig plassering av kulturskolen og det byplanmessige grep for området. Bystyret vedtok 29. mars 2017 å plassere kunstsikolen i det nye kulturkvarteret på Silokaia.

Status og videre arbeid

SKMU vil være byggherre for et nytt kunstmuseum i den verneverdige siloen på Odderøya og har etablert prosjektledelse i egen organisasjon. Museet har fått navnet Kunstsilo. Vinner av arkitektkonkurransen er nå engasjert sammen med sentrale rådgivere for å bearbeide konkurranseutkastet basert på byggherrens kommentarer. Et forenklet skisseprosjekt med kostnadsoverslag skal leveres medio juli 2017 og SKMU vil ta stilling til igangsetting av forprosjekt i styremøte 17. august.

Parallelt med utarbeidelse av skisseprosjektet, så forberedes oppstart av forprosjekt høsten 2017. Rådgiveroppdragene vil etter planen bli utlyst i juni 2017 og et komplett prosjekteringsteam vil da kunne være på plass i september 2017. I et forprosjekt tas beslutninger knyttet til planløsning, konstruksjoner, tekniske strukturer, hovedvalg for materialer, fasader og møblering. Forprosjektet danner grunnlag for beslutning om å gjennomføre prosjektet og søke rammetillatelse og varsle andre berørte myndigheter. Det vil utføres en detaljert kalkyle og det vil foreligge en innstilling på gjennomføringsmodell for selve byggeoppdraget.

Prosjektledelsen har utarbeidet en fremdriftsplan som viser at Kunstsiloen kan ferdigstilles høsten 2020. Dette forutsetter oppstart av forprosjekt i september 2017 og videre oppstart av detaljprosjekt i februar 2018. Selve byggearbeidene forventes å ta ca. 2 år og en overlevering av bygget vil være mulig høsten 2020. Denne fremdriften forutsetter at finansiering av selve bygget er på plass ved oppstart detaljprosjekt i februar 2018.

Garanti for kostnader ved gjennomføring av forprosjekt

AKO Kunststiftelse har sagt seg villig til å bidra med 20 millioner kroner til bygging av et nytt kunstmuseum i tilknytning til siloen på Odderøya.

For å få i gang videre prosjektering som en direkte oppfølging til arkitektkonkurransen har AKO Kunststiftelse vært villig til å forskuttere 10 millioner til gjennomføring av skisseprosjektet. Det har vært en forutsetning at Kristiansand kommune bidrar med halve beløpet (5 millioner kroner) om bygging av museet ikke skulle bli gjennomført. Dette ble vedtatt av bystyret i sak 16/17.

AKO Kunststiftelse har også sagt seg villig til å forskuttere et beløp på 10 millioner kroner for å få gjennomført et forprosjekt. En forutsetning at Kristiansand kommune også her bidrar med halve beløpet (5 millioner kroner) om bygging av museet ikke skulle bli gjennomført. Rådmannen anbefaler at det avsettes 5 mill. kr av det sentrale disposisjonsfondet til dette formålet slik at den totale avsetningen blir 10 millioner.

Den videre saksfremstillingen baserer seg på et notat utarbeidet av SKMU:

Notat som benyttes i forbindelse med underlag til bystyret i Kristiansand og fylkesting Vest Agder og fylkesting Aust Agder.

22.05.2017

1. Investering

Investeringen er på det nåværende tidspunkt forhåndskalkulert til 560 MNOK med tillegg for tomt og utomhus, totalt en investering på 600 MNOK. Fratrullet mva. er dette netto 480 MNOK.

Finansieringen på det nåværende tidspunkt, ser ut som følger:

- 50 MNOK fra Kristiansand kommune
- 20 MNOK fra Nicolai Tangen
- 60 MNOK fra Cultiva inkludert kjøp av SKMUs nåværende lokaler
- 25 MNOK fra Vest-Agder Fylkeskommune
- 5 MNOK fra Aust-Agder Fylkeskommune

Ambisjon om ytterligere deltakere:

- 40 MNOK må skaffes fra andre partnere, det kan være:
 - o Regionale bedrifter
 - o Andre stiftelser
 - o Private givere
 - o Ytterligere fra regionale stiftelser

Dette tilsier at vi har tilskudd/salg av eiendom på omlag 200 MNOK i egenkapital og må lånefinansiere 280 MNOK.

Vi ber derfor Kristiansand kommune, Vest-Agder Fylkeskommune og Aust-Agder Fylkeskommune ta stilling til følgende investeringsbidrag:

- Kristiansand kommune 50 MNOK
- Vest-Agder Fylkeskommune 25 MNOK
- Aust-Agder Fylkeskommune 5 MNOK

Byggeperioden for Kunstsilo er fra 2018 – 2020, deretter innflytting og drift fra 2021.

2. Driftskonsekvenser

Vedlagt følger kopi av søknad til regionale finansieringsparter for 2018 sendt tidligere i år. Likelydende er også sendt til Kulturdepartementet. Hovedpunktene i søknaden for 2018 er en opptrappingsplan som forberedelse til å utvikle og drifte Kunstsilo prosjektet som skal stå ferdig i slutten av 2020. Arbeidet med utstillinger i 2021 begynner allerede nå.

Hovedområdene for utviklingen i 2018er:

- 3 stillinger knyttet til utvikling av kunstfaglig kompetanse og produksjon som også innebærer ansettelse av kunstnerisk leder.
- Stilling med ansvar for kommunikasjon og nettverksbygging
- Utvikling av nye digitale formidlingsformer og digitale muligheter for fremtiden
- Utvikling av kompetanseområder for egne inntekter

Vi har i søknaden søkt om total økning av rammen på 10,5 MNOK inkludert økning i

egenandel på 1 MNOK, herav 60 % fra Kulturdepartementet og 40 % som tilsvarer 3,8 MNOK fordelt som følger:

- Kristiansand kommune økning med 1,9 MNOK
- Vest-Agder Fylkeskommune økning med 1,14 MNOK
- Aust-Agder Fylkeskommune økning med 0,76 MNOK
-

Prosjektet har stort potensiale for utvikling innen kunst i hele regionen. Det innebærer blant annet betydelig besøksvekst etter åpning av kunstsilo, økning av sysselsetting på området og kompetanseheving innen formidling av kunst. Kunstsiloen blir et spektakulært visningssted for unik kunst fra egne samlinger og store temporære utstillinger med regional, nasjonal og kanskje også internasjonal interesse. SKMU vil disponere en mye større samling på grunn av avtalen med AKO Kunststiftelse. Det gir mange muligheter for å samarbeide om utstillinger i regionens mange gode utstillingslokaler.

Videre opptrapping mot 2021 vil øke det totale driftsbudsjett med ytterligere 12,5 MNOK i 2021, fordelt trinnvis på 2019, 2020 og 2021. Derved vil det totale driftsbudsjett være på 40 MNOK pr. år fra 2021. Dette er i henhold til tall presentert for styringsgruppen i møtet den 24. februar 2017.

Disse 12,5 MNOK – egeninnsats på 1 MNOK, altså 11,5 MNOK søkes finansiert på samme måte som søknaden for 2018. Det vil si av Kulturdepartementet tar sin del på 60 % og Kristiansand Kommune, Vest-Agder Fylkeskommune og Aust-Agder Fylkeskommune dekker 40 %. Økningen på 4,6 MNOK vil fordele seg over de 3 kommende år, 2019, 2020 og 2021 tilnærmet lineært. SKMU regner med at ytterligere vekst etter 2021 i all vesentlighet vil måtte skje ved økte egeninntekter og at man nærmest har nådd et tak for den offentlige andel av finansieringen utenom inflasjonsjustering.

40 MNOK inkluderte husleie og finanskostnader basert på en lånefinansiering av 200 MNOK. Lånebeløpet slik investeringskalkylen er nå, øker med 80 MNOK. Finanskostnadene for de siste 80 MNOK i låneopptak vil dekkes av økte egeninntekter i SKMU.

Økningen av egeninntekter kommer av mer besøk og økte billettinntekter, økt varesalg innenfor kafe, restaurant og butikk, salg av event og arrangementer.

Kunstsilo vil ha en besøkskapasitet på 2.500 gjester samtidig. Det gir store muligheter for besøksvekst og en vesentlig større andel tilreisende framover. Det vil gi betydelige ringvirkninger for andre næringer som overnatting, servering, aktiviteter og handel.

3. Fokusområder for regional satsing som følge av ressursøkning

De økte bevilgningene vil blant annet benyttes til arbeid med følgende særskilte satsingsområder for hele regionen:

- a) Nettverksbygging mellom aktørene innen kunst og kultur i hele regionen
USUS er etablert som en klynge innenfor opplevelse, kultur og reiseliv. Det er ikke utviklet gode nok nettverk innen kunst og kultur delen. SKMU vil arbeide med å få etablert klyngen for kunst og kulturaktører som inviterer til erfaringsutveksling, åpenhet, delingskultur, innovasjon, kunnskap- og kompetanseutvikling og samhandling
- b) Etablering av NCE (Norwegian Center of Expertice) innen kultur. Med de erfaringer regionen har gjort med Node, Eide og USUS, vil regionen med dette bli det første NCE innen kulturfeltet. Med utgangspunkt i USUS og etablerte nasjonale partnere, leveres det søknad allerede i september.
- c) Publikumsaktiviteter for hele regionen vil søkes utviklet gjennom å lage en dannelsesreise innen kunst og kultur hvor minimum 20 – 30 opplevelser innen kunst og kultur må besøkes. Konseptet utvikles allerede høsten 2017 for utrulling i 2018.

Det forutsetter naturligvis at SKMU også klarer å finansiere markedsføring og gjennomføring av aktiviteten.

- d) Utstillingssamarbeid i regionen ønskes etablert i større utstrekning og mer aktivt enn det har vært til nå. Det har vært aktivitet med såkalte vandretstillinger i regionen. Ny samling og betydelig utvidelse av tilgjengelig kunst, gir nye muligheter. SKMU ønsker utstillingssamarbeid i regionen. Det er allerede etablert en konkret samarbeidsavtale ved at Bomuldsfabrikken i Arendal skal være det første stedet som stiller ut et utvalg fra samlingen til AKO Kunststiftelse allerede i juni 2018. Forberedelsene er igangsatt.
- e) Samarbeid mellom ulike aktører vil tilstrebes for mulige bedre ressursutnyttelse og økonomiske gevinster. Samarbeid søkes mellom Kunstsilo, Kilden, Vest-Agder museet og Kulturskolen. Samarbeid vil søkes utviklet innen for drift, teknisk og vedlikehold, innen digitalisering og også innenfor produksjon.

4. Vedtektsendringer i SKMU som følge av avtalen med AKO Kunststiftelse

Det er inngått en avtale mellom SKMU og AKO Kunststiftelse om evig disposisjonsrett over AKO Kunststiftelse sin samling. AKO Kunststiftelse forvalter samlingen gitt av Nicolai Tangen. I avtalen er den eneste betingelsen som AKO Kunststiftelse har, å ha 2 styremedlemmer i SKMUs styre. Derfor må vedtektene endres som følger, endringer er merket med gult.

1. Stifterne

Stiftelsen Sørlandets kunstmuseum er opprettet av Kristiansand kommune, Vest-Agder fylkeskommune, Aust-Agder fylkeskommune og Christianssands Billedgalleri.

2. Formål

Stiftelsen skal arbeide for å skape interesse, kjennskap og kompetanseheving i forhold til billedkunst, kunsthåndverk og andre visuelle uttrykksformer. Stiftelsen skal ha Aust-Agder og Vest-Agder fylker som primært virkeområde.

Museet skal arbeide med innsamling, dokumentasjon og bevaring, forskning på og formidling av kunst.

Museets grunnstamme er kunstsamlingene tilhørende stiftelsene Christianssands Billedgalleri og AKO-kunststiftelse.

3. Stiftelsens grunnkapital og sete

Stiftelsen har sitt sete i Kristiansand

Stiftelsens grunnkapital er kr 200.000,-.

4. Representantskap

Representantskapet trer sammen 1 gang årlig, innen 1. mai.

Innkalling med saksdokumenter sendes ut senest innen 6 uker før møtedato.

Hver av stifterne kan møte med to representanter med stemmerett i representantskapet.

Det sammen skal gjelde for AKO-kunststiftelse.

Styrets medlemmer har møteplikt og talerett, men ikke stemmerett i representantskapet.

Representantskapet skal:

- velge møteleder og protokollfører
- velge styrerepresentanter og styreleder for stifterne for to år av gangen
- uttale seg til økonomiplan, handlingsprogram og regnskap
- uttale seg til vedtektsendringer
- uttale seg til eventuelt forslag om oppløsning av stiftelsen.

Vedtak treffes med alminnelig flertall av de stemmer som avgis.

Ved stemmelikhet er møteleders stemme avgjørende.

Styret, en av stifterne eller AKO-kunststiftelse kan unntaksvis forlange ekstraordinært representantskapsmøte, og innkalling med saksdokumentene sendes da ut senest 3 uker før møtedato.

På forslag fra styret kan representantskapet vedta vedtektsendringer (omdanninger). Dette krever 2/3 flertall.

5. Styre

Stiftelsen styre består av 6-8 medlemmer med personlige varamedlemmer. Kristiansand kommune, Vest-Agder fylkeskommune og Aust-Agder fylkeskommune skal alle foreslå kandidater til styret.

1 styremedlem skal velges på grunnlag av forslag fra Christianssands Billedgalleri.

1 styremedlem skal velges av og blant de ansatte.

2 styremedlemmer skal velges av AKO-kunststiftelse.

Ordførerne i Kristiansand kommune, Vest-Agder fylkeskommune og Aust-Agder fylkeskommune danner valgkomite i forkant av valg av nytt styre.

Ved valg av medlemmer skal det tas utgangspunkt i veiledning som beskriver de kompetanser som ledelsen ved SKMU Sørlandets Kunstmuseum mener det er ønskelig å ha representert i styret.

Styret skal:

- vedta handlingsplan og økonomiplan
- godkjenne regnskap og årsberetning
- velge revisor
- foreslå endringer i vedtektene og omdanning, som skal legges frem for representantskapet
- behandle eventuelle forslag om omdanning av stiftelsen etter at representantskapet har uttalt seg.
- ansette daglig leder
- fastsette organisasjonsstruktur
- ha ansvaret for kunstsamlingene
- godkjenne utstillingsplaner
- forplikte stiftelsen utad
- vedta retningslinjer for daglig leders arbeid.

Styret treffer sine vedtak med alminnelig flertall av de stemmer som avgis.

Ved stemmelikhet er styreleders stemme avgjørende.

Det skal føres protokoll fra styrets møter.

6. Daglig leder

Daglig leder står for museets kunstneriske og administrative ledelse. Daglig leder møter i styret med tale og forslagsrett.

Daglig leder er styrets sekretær.

7. Oppløsning av stiftelsen

Vedtak om oppløsning av stiftelsen skal etter behandling på representantskapsmøtet vedtas av alle stifterne.

Vedtak om omdanning av stiftelsen er imidlertid ikke gyldig før den er godkjent av Lotteri – og stiftelsestilsynet jfr § 48 annet ledd, siste pkt i stiftelsesloven..

Ved oppløsning av stiftelsen, skal samlingen i utgangspunktet holdes samlet.

Andel som representerer Christianssands Billedgalleri overføres til Christianssands Billedgalleri.

Andel som representerer AKO-kunststiftelsen overføres til AKO-kunststiftelse.

Kunst som eventuelt deponeres fra andre eiere, tilbakeføres disse.

§52 fjerde ledd i stiftelsesloven angir hvordan stiftelsens eiendeler skal avhendes dersom stiftelsen avvikles.

Ved endring eller oppløsning av Sørlandets Kunstmuseum, skal tilskudd som er gitt til forskning og utvikling, disponeres rent faktisk i samsvar med formålet. Forøvrig vises til lov om stiftelser.

8. Årsmelding og årsregnskap

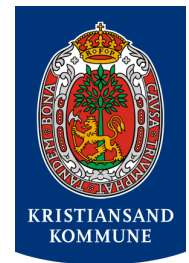
Årsmelding, årsregnskap med revisjonsberetning sendes departementet innen 1. mai hvert år.

Låneopptak og andre større finansielle disposisjoner skal godkjennes av departementet.

Vedlegg:

- Budsjettsøknad til regionale finansieringsparter for 2018

Punkt 92/17: Sommerfullmakt til ordføreren - 2017



Dato 2. juni 2017
Saksnr.: 201707336-1
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
14.06.2017

Sommerfullmakt til ordføreren - 2017

Kommunelovens § 9 lyder: "Kommunestyret og fylkestinget kan gi ordfører og fylkesordfører myndighet til å treffe vedtak i enkeltsaker eller i typer av saker som ikke er av prinsipiell betydning."

Bystyret har i møte 4. juni 2008 delegert til formannskapet å gi fullmakt til ordfører/fungerende ordfører til å treffe avgjørelser som ikke er av prinsipiell betydning i møteferien (Kopl. § 9 nr. 5).

Fordi det fra tid til annen er behov for å få tatt avgjørelser i ferietiden og det er vanskelig å sammenkalle de politiske organene, foreslås det at ordfører/fungerende ordfører gis fullmakt til å treffe avgjørelser som ikke er av prinsipiell betydning i ferien.

Forslag til vedtak

I henhold til delegert myndighet fra bystyret gir formannskapet ordfører/fungerende ordfører fullmakt til å treffe avgjørelser i saker som ikke er av prinsipiell betydning i møteferien fra og med 26. juni til og med 18. august 2017.

Tor Sommerseth
Rådmann

Eva B. Åsland
Organisasjonsdirektør

Punkt 93/17: Gatebruk i Kvadraturen. Sluttbehandling.

Bilag

Vedtak BYSTYR, 21062017, Sak 86/17, Gatebruk i Kvadraturen - sluttbehandling

Vedtak BYUTVIK, 01062017, Sak 127/17, Gatebruk i Kvadraturen - sluttbehandling

Vedlegg 2 - Forslag til temakart gatebruk - 16.05.2017.pdf

Vedlegg 4 - Alternativ gatebruk - eksempelsamling.pdf

Vedlegg 5 - Konseptskisser fra Kvadraturen.pdf

Vedlegg 1 - 20170516 Merknader offentlige ettersyn 2017.docx

Vedlegg 3 - 20170516 - Gatebruksplan Kvadraturen - planbeskrivelse.docx

Tilleggsnotat - gatebruk 22-05-17.pdf

Vedtak BYUTVIK, 01062017, Sak 127/17, Gatebruk i Kvadraturen - sluttbehandling

Vedtak BYUTVIK, 01062017, Sak 127/17, Gatebruk i Kvadraturen - sluttbehandling

Vedtak BYUTVIK, 01062017, Sak 127/17, Gatebruk i Kvadraturen - sluttbehandling

Vedtak FORMAN, 07062017, Sak 86/17, Gatebruk i Kvadraturen - sluttbehandling

Tilleggsnotat 06.06.17-rev 07.06.2017.pdf

Vedtak FORMAN, 14062017, Sak 93/17, Gatebruk i Kvadraturen - sluttbehandling



Dato 11. mai 2017
Saksnr.: 201514353-78
Saksbehandler Anne Sæther Lislevand

Saksgang

By- og miljøutvalget
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

01.06.2017
07.06.2017
21.06.2017

Gatebruk i Kvadraturen. Sluttbehandling.

Endring av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 – Temakart gatebruk

Sammendrag

Et levende bysentrum gjør en by verd å oppholde seg i, mens få ting er så trist og ødeleggende for en by som et «dødt» bysentrum. Skal Kristiansand være en attraktiv by å bo, jobbe, handle og leve i, må Kvadraturen by på opplevelser, mangfold og rom for utfoldelse. Folk må oppleve både at det er en grunn til å være i Kvadraturen, at det er trivelig å være der, og at det er mulig å komme seg dit. Planforslaget tydeliggjør hvordan færre gateparkeringsplasser gjør det mulig med en utvikling av en mer attraktiv og trivelig by. En tilrettelegging for byliv og gående, sykkel og god kollektivfremføring bygger opp under Kvadraturens attraktivitet. Samtidig opprettholdes bilens tilgjengelighet til Kvadraturen for å kunne konkurrere med handelssentra utenfor byen.

Ved å flytte parkeringsplasser fra gateplan og inn i parkeringsanlegg frigjøres arealer. De frigjorte arealene kan brukes til å gjøre byen mer attraktiv å oppholde seg i, eller til å øke byens tilgjengelighet ytterligere ved å legge til rette for reisende med buss, sykkel og til fots. Færre gateparkeringsplasser gir mindre kjøring i gatene, med mindre støv, støy og utrygghet, og dermed et mye hyggeligere miljø å oppholde seg i. Det å tilby gratis parkeringsplasser medfører at få bilister beslaglegger parkeringsplasser over lengre tid. Regulering av plasser til kortere makstid og med avgift skaper sirkulasjon og tilgjengelighet i et bysentrum.

Temakart gatebruk gir føringer for hvilken gatebruk det skal tilrettelegges for i de enkelte gater. Temakartet er et av flere temakart i kommunedelplan for Kvadraturen og vestre havn, del 1, vedtatt i 2014. Temakartet er forankret i kommunedelplanens bestemmelser og skal følges ved utvikling i Kvadraturen. Temakartet angir følgende formål: Hovedgate, gågate, handlegate, kollektivgate, hovedsykkelnett, gåvennlig, bomiljø og promenade. Hva de enkelte formål innebærer er angitt i kriterier for formålene.

For å oppnå ønsket gatebruk finnes det flere virkemidler;

- Opprusting av gategrunn
- Avgift

- Tidsbegrensing
- Bosone
- Tilrettelegging for aktivitet
- Skilting

De fleste av disse virkemidlene avklares gjennom egne prosesser, f.eks. skiltvedtak eller i budsjettprosessen. Denne saken anbefaler iverksettelse av prosesser for noen av disse virkemidlene for å oppnå en ønsket utvikling. En anbefaling er at en god del av kantsteinsparkeringen, særlig i city-delen, fjernes for å tilrettelegge for andre formål. Nøyaktig hvor mange for hvor vil bli avklart gjennom en prosess med gjennomføringsplaner for de enkelte gatestrekninger.

Formannskapet vedtok å legge forslag til temakart gatebruk med planbeskrivelse ut på offentlig ettersyn i desember 2016. Opprinnelig høringsfrist var 17. februar. Underveis ble det lagt frem en mulighetsstudie for fremtidig omlegging av busstraseer gjennom Kvadraturen. Denne ble lagt ut på offentlig ettersyn sammen med et revidert forslag til temakart gatebruk i to alternativer, der alternativ 2 viste en omlegging av kollektivgater til Tollbodgata og Dronningens gate. Høringsfristen ble samtidig forlenget til 17. mars. Det kom 40 merknader i det offentlige ettersynet, etpar av dem etter fristen, men de er likevel referert og kommentert i saken. De fleste innspill gjelder virkemiddelbruk som avgiftstid og bosone, samt konkrete innspill på utformingen av gatene. Det er også kommet reaksjoner på alternativet om omlegging av buss-traseer.

Flytting av buss krever en stor planleggingsjobb for å få gode løsninger for alle aktører i byen. Det bør ikke legges opp til å fremtvinge en konklusjon nå. Konsekvenser og mer detaljerte vurderinger for å ivareta de ulike behov er ikke gjennomført. Tidsperspektiv spiller også inn. Veksten i busstrafikken vil skje over tid, og prognosene peker mot en fordobling i 2030.

Det foreslås at Dronningens gate reserveres som mulig fremtidig kollektivgate og at det arbeides videre med grundigere utredning av konsekvenser og muligheter av aktuelle traseer. Det skal legges vekt på medvirkning og dialog med berørte aktører. En evt. flytting av bussen skal tas opp til politisk behandling, enten som en del av revisjonen av Kvadraturplanen eller som egen sak.

Posebyen vel og Foreningen Posebyen har en lang rekke punkt i deres innspill som krever et mer detaljert arbeid enn arbeidet med dette temakartet. Administrasjonen mener det er behov for en prinsipplan for gatene i Posebyen og det foreslås at denne utarbeides i samarbeid med beboerne og andre aktører.

Planforslaget legger opp til en vesentlig reduksjon av gateparkeringsplasser i sentrale deler av Kvadraturen. Konsekvenser for bymiljø, trafikk, næringsliv, beboere, besøkende og kommunal økonomi er beskrevet. De vesentligste konsekvensene er at tiltakene vil bidra til et bedre bymiljø og at forholdene for handel og myke trafikanter vil bli bedre. Det legges opp til en utvikling der flere beboere i Kvadraturen velger andre løsninger enn å sette fra seg bilen på gata i fremtiden. Tilbudet både innen handel, service og kultur øker på kveldstid i Kvadraturen. Det er derfor viktig med en god regulering av gateparkering også da for å skape god tilgjengelighet. Økonomisk er det grunn til å tro at en reduksjon av gateparkering vil gi varig inntektsbortfall for kommunen.

Gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, gjelder frem til 2022. Det er laget en handlingsplan med fremdrift for foreslåtte tiltak for en periode frem til 2022 (5 år). Hvis hovedgrepet med å fjerne ordinære avgiftsplasser til fordel for andre formål, HC, varelevering eller korttidsplasser blir gjennomført jfr. handlingsplanen, kan det totalt fjernes ca. 440 avgiftsplasser.

Kvadraturen må ivaretas på best mulig måte med en bevisst utvikling til beste for byen. Planforslaget viser en fornuftig tilrettelegging over tid av gategrunn for å styrke bysentrum og benytte seg av overflødig parkeringsareal til gode formål. Forslag til temakart gatebruk med planbeskrivelse anbefales vedtatt i tillegg til forslag om å igangsette en del virkemidler for gjennomføring.

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar forslag til temakart gatebruk for Kvadraturen med planbeskrivelse datert 16.05.2017. Temakart gatebruk skal være førende for utviklingen av gatebruken i Kvadraturen.
2. Følgende virkemidler settes i verk med nødvendige prosesser for å oppnå ønsket utvikling:
 - a) Det etableres et prosjekt for gjennomføring av tiltak, herunder opprusting av gategrunn til endrede formål, jfr. gjennomføringsplan og handlingsplan i planbeskrivelsen. Det skal legges vekt på aktiv dialog, medvirkning og informasjon i arbeidet. Handlingsplanen evalueres og vurderes justert hvert år.
 - b) Buss i sentrum; Det settes i gang et arbeid med en grundig vurdering av aktuelle traseer i Tollbodgata og Dronningens gate, for kollektivtrafikken gjennom Kvadraturen. Konsekvenser for fremføring av kollektivtrafikk, næringsliv og handel, traseenes sårbarhet ved hendelser, trafikksikkerhet m.m. skal vurderes. Det skal i prosessen legges vekt på dialog og medvirkning av berørte aktører.
 - c) Det settes i gang et arbeid i samarbeid med Statens vegvesen og Vest-Agder fylkeskommune for å vurdere forkjørregulering av kollektivtraseene gjennom Kvadraturen.
 - d) Avgiftstid på avgiftsplasser i Kvadraturen skal være fra kl. 08.00-20.00 på hverdager og fra k. 08.00-17.00 på lørdager. Det legges opp til lavere avgift i perioden mellom kl. 17.00-20.00 på hverdager.
 - e) Maksimalltid på avgiftsplasser i city-delen skal være 1-2 timer avhengig av plassering.
 - f) Bosoneavgiften økes gradvis til kr 500,- pr. måned i 2022. Kristiansand Parkering har ansvaret for å sørge for en fornuftig utvikling av avgiften på bosone. Tidsregulering av bosone synkroniseres med avgiftstiden.
 - g) Kristiansand kommune følger hovedregelen i nye parkeringsbestemmelser om betalingsplikt for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy på kommunale parkeringsplasser hvor avgift er innført. Det etableres en overgangsordning ved at betalingsfritaket for elbiler videreføres i parkeringshuset Kilden på dagtid (kl.06-18), på parkeringstomt ved Setesdalsveien (Gartnerløkka) og på parkeringstomt ved nedkjørsel til gamle KMV. Ordningen etableres som en prøveordning på 2 år.
 - h) Det skal utarbeides en prinsipplan for gatene i Posebyen i samarbeid med beboere og andre aktører i området.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

1. Tabell – innkomne merknader med administrasjonen kommentar, datert 16.05.2017
2. Forslag til temakart gatebruk datert 16.05.2017

3. Planbeskrivelse datert 16.05.2017
4. Alternativ bruk av gatearealet – forslag til løsninger – eksempelsamling
5. Konseptskisser

Ikke trykte vedlegg:

- Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, vedtatt 12.02.2014.
<https://www.kristiansand.kommune.no/teknisk-og-eiendom/overordnede-planer/gjeldende-kommunedelplaner/#kvadraturen-og-vestre-havn-2011-2022-del-1-kvadraturen-planid-1264>
- Sammendrag av forskning på effekter av tilrettelegging for gående
Play Kvadraturen – rapport fra medvirkningsopplegg 16. juni 2016 v/Leva urban Design.
Vedlegg a-j – Skisser og verbale innspill.
- Kartlegging av barn og unges bruk av Kvadraturen, 2016.
- Spørreundersøkelse november 2016
Link til dokumentene: <https://www.kristiansand.kommune.no/gatebruk>

Bakgrunn for saken

I forbindelse med sluttbehandling av reguleringsplan for parkering under Torvet (saksnr: 126/13, 06.11.2013) gjorde Bystyret følgende vedtak (pkt. 3):

Ved etablering av parkering under torvet lages en plan for reduksjon av gateparkering i sentrale deler av Kvadraturen. (33/19)

Etter et innbyggerforslag ble saken om parkeringskjeller under Torvet tatt opp igjen i bystyrets møte den 28.10.2015 (saksnr: 162/15). Vedtakets pkt. 2 lyder:

Det utarbeides en helhetlig plan for parkering i sentrum/Kvadraturen.

I forbindelse med bystyrets behandling av justeringer av handlingsprogram 2016-2019 og årsbudsjett 2016 ble følgende vedtatt (Saksnr: 233/15 – Sektor 5 – Teknisk, pkt. 10):

Bystyret ber om at det i løpet av 2016, som en del av allerede vedtatt reguleringsplan for torvet, også legges frem en plan der en innarbeider en betydelig reduksjon av gateparkeringen i sentrale deler av Kvadraturen. I samme plan legges det frem forslag om utvidet gågatenett, bilfrie soner og midlertidige byrom i Kvadraturen. Det skal legges til rette for bedre fremkommelighet for buss og sykkel. Forslagene utarbeides i nært samarbeid med næringslivet som berøres av tiltakene.

Formell saksgang - KU

Gatebruken i Kvadraturen er regulert i Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1. Endring av prinsippene for gatebruken i Kristiansand er derfor en endring av temakartet for gatebruk i kommunedelplanen. En endring av kommunedelplanen er omfattet av plan- og bygningslovens § 4-1 med krav om at det skal utarbeides et planprogram som grunnlag for arbeidet. Det er krav om konsekvensutredning for kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn (jfr. pbl § 4-2). Endringer av prinsippene for gatebruken gir ikke rammer eller retningslinjer for framtidig utbygging som gir vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Konklusjonen er derfor at arbeidet ikke omfattes av kravet om å utarbeide en konsekvensanalyse.

Planprosessen

Som oppfølging av vedtak, gikk kommunen i gang med arbeidet med ny gatebruksplan våren 2016. En skisse til arbeidsopplegg ble fremmet for formannskapet 03.02.2016 (saksnr: 12/16) som gjorde følgende vedtak:

Formannskapet er enig i arbeidsopplegget for plan for gatebruk og parkering i Kvadraturen.

Barn og unge, samt Rådet for funksjonshemmede (RFF) inviteres til å bidra med informasjon om bruk av Kvadraturen. De unge gis også anledning til å komme med innspill om hvilke tiltak de mener kan bidra til å nå målsettingen i planarbeidet. I planarbeidet må næringsdrivende og kulturinstitusjoner involveres.

Den formelle delen av planarbeidet, som innebærer en endring av Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 (vedtatt 2014), ble igangsatt like før sommeren 2016, det ble meldt oppstart og forslag til planprogram ble sendt på høring. Planprogrammet ble vedtatt i Bystyret 26.10.2016 med følgende vedtak (saksnr: 145/16):

- 1. Bystyret fastsetter planprogram for kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 – endring av temakart gatebruk, sist revidert 09.09.2016.*
- 2. I arbeidet med ny gatebruksplan må velforeninger, frivillige og menigheter tas aktivt med i planleggingen.*
- 3. Til pkt. 9.4: Inkluder noen med sykkelkompetanse i arbeidet, f. eks. syklistenes landsforening.*

Formannskapet vedtok å legge planforslaget ut på offentlig ettersyn i møtet 07.12.2016 med følgende vedtak:

- 1) *Forslag til endring av temakart for gatebruk i Kvadraturen, datert 07.11.16, og planbeskrivelse, datert 08.11.16, sendes på høring og legges ut på offentlig ettersyn. (Enst.)*
- 2) *Følgende forslag til endringer av parkeringspolitikken legges ut på offentlig ettersyn.*
 - a) *Avgiftstiden på avgiftsplasser i Kvadraturen skal være fra kl. 08.00-20.00 på hverdager og fra kl. 08.00-16.00 på lørdager. Søndager skal være avgiftsfri. (8/5) Som et alternativ til eventuelt avgiftstid på kveldstid og i helg, vurderes regulering av parkeringstid (max.tid) i disse tidsrommene (Enst.).*
 - b) *Bosonet synkroniseres med avgiftstid.*
 - c) *Avgiftsnivået på bosone økes over tid til kr. 500,-. Første økning kommer i 2017 til kr 350,-. (Enst.)*
- 3)
 - a) *Planens forslag til begrensning av bilkjøring og reduksjon av gateparkering er foreslått i fase 1 og 2, over en tidsperiode på 10 år. Det bør legges opp til en raskere gjennomføring av disse tiltakene. De foreslåtte tiltakene under fase 2 tas inn som en del av fase 1.*
 - b) *Følgende gatetrekkninger skal være mest mulig bilfrie, endelig løsning fastsettes etter høring:*
 - i) *Kvartalet i Gyldenløves gate mellom Festningsgata og Kirkegata vurderes omgjort fra enveiskjørt til mest mulig bilfritt.*
 - ii) *Kvartalene i Kirkegata mellom Gyldenløves gate og Henrik Wergelands gate*
 - iii) *Kirkegata mellom Tollbodgata og Gyldenløves gate vurderes regulert som gågate, alternativt som mest mulig bilfritt.*
 - iv) *Skippergata mellom Kirkegata og Markens gate vurderes omregulert til gågate.*
 - c) *Østre Strandgate vurderes som enveiskjørt miljøgate fra Vestre Strandgate til Kronprinsens gate, eventuelt til Elvegata, inkludert eget sykkelfelt. Kongens gate vurderes som enveiskjørt miljøgate fra Elvegata til Vestre Strandgate*
 - d) *I sidegatene til Markens gate, (Rådhusgata, Gyldenløves gate og Skippergata) vurderes det å trekke gågaten ned til parkeringsanleggenes adkomster. (Enst.)*
- 4) *Det bør legges til rette for flere muligheter til at unge kan samles og leke i gatene til randsonen av Posebyen. (Enst.)*

Høringsfrist ble satt til 17. februar.

Etter at saken var lagt ut på offentlig ettersyn ble en mulighetsstudie for aktuelle traseer for kollektivtrafikken utarbeidet av Cowi lagt frem. Rapporten var bestilt av prosjektet «Buss i sentrum», som er en del av grunnarbeidet for søknad om bymiljøavtale. Mulighetsstudien foreslo å legge om kollektivtrafikken og et av alternativene flytter østgående busser fra Henrik Wergelandsgate til Dronningens gate. Temakart gatebruk ble justert og lagt ut i to alternativer der forskjellen var traseer for kollektivtrafikken. Rapporten ble også lagt ut på offentlig ettersyn. Fristen for merknader ble forlenget til 17. mars. De to alternative kartene vises finnes på denne linken: <https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/00000-kristiansand-kommune---vedlegg-2---endret-070216---3.pdf>

Det kom inn 38 merknader innen fristen og to merknader etterpå. Alle er referert og kommentert i vedlegg 1. Det kom en del reaksjoner på en evt. omlegging av kollektivtraseen, men utover det er det ikke vesentlige merknader til selve temakart gatebruk. Mange av merknadene omhandler virkemidler som bosone, avgiftstid osv.

Medvirkning

Det er i planprosessen lagt opp til bred medvirkning. Administrasjonen har stilt seg positive til å delta på medlemsmøter med næringslivet, møter med velforeninger osv. Det ble tidlig opprettet en ekstern arbeidsgruppe/referansegruppe med representanter fra næringsliv, kultur, Rådet for funksjonshemmede og barn- og unges representant. Det har i tillegg vært avholdt møter med div. organisasjoner, velforeninger, åpne møter, dialogmøter, møter med regionale myndigheter og privatpersoner som har bedt om det.

Det ble også holdt en åpen workshop og et dialogarbeid ute på gata like før sommerferien 2016. Det er utarbeidet en rapport fra dette arbeidet som er vedlagt saken. Det er også gjort en kort spørreundersøkelse blant befolkningen som parkerte i Skippergata og Dronningens gate i november 2016. Dette var et samarbeid mellom Kvadraturforeningen og kommunen.

I tillegg til arbeidet med gatebruksplanen er det kontinuerlig dialog med ulike aktører i Kvadraturen i forhold til midlertidige tilrettelegginger av gategrunn til ulike formål, som f.eks. sommergåate i Skippergata og gatefest i Kongens gate.

Medvirkningen har gitt gode innspill og bidratt til å belyse en rekke sider ved parkeringspolitikken i Kvadraturen.

Dagens situasjon

Kvadraturen har en enhetlig gatestruktur. Bortsett fra gågate i Markens gate og torvene, samt begrensinger i Tollbodgata, så er det stort sett åpent for privatbilisme i de fleste gater i Kvadraturen. Det største antallet gateparkeringsplasser er øst i Kvadraturen, knyttet til bosonene i Posebyen og Murbyen. Det er tettest mellom parkeringsanlegg i «city»-delen, vest for Festningsgata.

Dagens situasjon har utfordringer når det gjelder tilgjengelighet av plasser, grad av letekjøring, forhold for gående, fremkommelighet for syklist og busstrafikk osv.

Planens innhold

Temakart gatebruk

Temakart gatebruk gir føringer for hvilken gatebruk det skal tilrettelegges for i de enkelte gater. Temakartet er et av flere temakart i kommunedelplan for Kvadraturen og vestre havn, del 1, vedtatt i 2014. Temakartet er forankret i kommunedelplanens bestemmelser og skal følges ved utvikling i Kvadraturen. Temakartet angir følgende formål: Hovedgate, gågate, handlegate, kollektivgate, hovedsykkelnett, gåvennlig, bomiljø, promenade. Hva de enkelte formål innebærer er angitt i kriterier for formålene. Gatenes utforming kan variere en god del innenfor hvert enkelt formål, det vil avhenge av de lokale forhold og behov i området, men formålet angir hvilke interesser som skal ha hovedfokus i de enkelte gater. Det vil f.eks. ikke være aktuelt å fjerne muligheten til å kjøre bil i alle «gåvennlige» gater, men en forbedring av de gåendes forhold i disse gatene er ønskelig. Følgende endringer i forhold til vedtatt temakart gatebruk er gjort:

1. Sykkeltrasé i Kirkegata fra Tordenskjoldsgate til Østre Strandgate.
2. Nytt formål; «Gåvennlig» lagt på aktuelle gatestrekninger der det er ønskelig å forbedre forholdene for gående.
3. Nytt formål; «Bomiljø» på gatene i Posebyen
4. Justering av Havnegata/Vestre Strandgate; Havnegata som hovedgate, Vestre Strandgate som kollektivgate.
5. Tatt bort sykkeltrasé i Rådhusgata mellom Vestre havn og Torvet, dette blir en forlengelse av Torvet og gågata, og markeres derfor delvis som «gågate» og «gåvennlig».
6. Fjernet formålet «blandet trafikk». Dette for å forenkle kartet. De fleste gater har blandet trafikk.
7. Lagt inn «gågate» i Skippergata mellom Kirkegata og nedkjørsel Gyldengården. Det betyr ikke at gågate ikke kan vurderes også i andre gater.

Etter offentlig ettersyn er følgende endringer gjort i temakart gatebruk:

8. Mulig fremtidig kollektivgate i Dronningens gate
9. Sykkelfelt over Torvet prikkes, her skal det tas hensyn til gående, men det skal være mulig å sykle over.
10. Allmenningene ned til Elvepromenaden markeres som «gåvennlig».
11. Østre Strandgate som både «gåvennlig» og «hovedsykkelnnett».
12. Erstattet «gågate» med «handlegate» i Tordenskjoldsgate ved Slottet. Dette gjenspeiler dagens situasjon og er ikke planlagt endret.

Forslag til endret temakart gatebruk

Datert 07.11.2016. Revidert 16.05.2017.



Forslag til nytt temakart gatebruk ligger som vedlegg 2 i saken.

Virkemidler:

For å oppnå ønsket gatebruk jfr. føringene i temakartet for gatebruk, finnes det flere virkemidler. De fleste virkemidlene avklares gjennom egne prosesser, f.eks. skiltvedtak eller i budsjettprosessen. Bruk av virkemidler vil være under vurdering og endring kontinuerlig. Virkemidlene er et viktig tema i gatebruksplanen da det er kombinasjonen av selve arealbruken/formålet og reguleringen ved hjelp av andre virkemidler som gir ønsket utvikling.

Planbeskrivelsen beskriver virkemidlene kommunen har mulighet til å bruke for å få et ønsket resultat og konsekvenser av disse:

- Opprusting av gategrunn
- Avgifter
- Tidsbegrensing
- Bosone
- Tilrettelegging for aktivitet
- Skilting

Gjennomføring

I saken anbefales det å iverksette noen av virkemidlene for å oppnå en ønsket utvikling. En anbefaling er at en god del av kantsteinsparkeringen, særlig i city-delen, fjernes gjennom prosesser med gjennomføringsplaner for å tilrettelegge for andre formål. Nøyaktig hvor mange og hvor vil bli avklart i disse prosessene, men som hovedregel foreslås det å ta bort de aller fleste ordinære avgiftsplasser i city-delen, da disse i stor grad kan erstattes av parkering i anlegg. Kantsteinsparkering som blir igjen i de aktuelle gatene bør beholdes HC-plasser, varelevering og korttidsplasser.

I tråd med formannskapetets vedtak 07.12.2016 er det nå foreslått en raskere gjennomføring av tiltakene. Aktuelle gatestrekninger og foreslått fremdrift er vist som en handlingsplan i kapittel 9 i planbeskrivelsen. Dagens struktur og gater vil i hovedsak være som nå frem til ombygging av Gartnerløkka, ny Havnegate og Vestre Strandgate. Dette er et stort tiltak som blir svært førende for trafikkstrømmer osv. Da saken ble fremmet til offentlig ettersyn var tiltak beskrevet i 2 (3) faser. Tiltakene er nå samlet i en fase 1, før bygging av ny Havnegate og Vestre Strandgate. Denne fasen har et tidsperspektiv på 5 år – 2017 – 2022. Etter bygging av Gartnerløkka og Havnegata vil det trafikale bildet endre seg og det bør bli en ny gjennomgang av gatebruken i Kvadraturen.

Konsekvenser av forslaget

Bymiljøet

En oppgradering av gatene til å bli bedre for opphold og aktivitet vil gi økt trygghet i gatene, bedre sikt, mer plass til folk og en grønnere by. Dette vil generelt gi et bedre bymiljø. Tilgjengeligheten og tilbudet av parkeringsplasser vil fremdeles være godt, så planforslaget vil sannsynligvis ikke bidra direkte til en vesentlig reduksjon av biltrafikk inn til sentrum. Færre biler i gatene vil påvirke opplevd støy og den reelle luftkvaliteten i de enkelte gatene. Planforslaget vil virke positivt inn på generell trafikkavvikling, også for kollektiv og sykkel, og trafiksikkerheten.

Næringslivet

Sentrum vil fortsette å ha tilgjengelige parkeringsplasser for handlende, og det nye parkeringsanlegget under torvene vil gjøre en god del plasser enda mer sentralt tilgjengelige. I tillegg frigjøres areal til formål som styrker handelen, f.eks. salgs- og serveringsareal og varelevering, og det tilrettelegges for andre transportformer. I den grad det er mulig vil det gis plass til korttidsplasser for de korte ærend, noe som bidrar til sirkulasjon og enda bedre tilgjengelighet.

Parkeringsplasser for arbeidsreisende med bil berøres ikke av planforslaget, men for dem som reiser til arbeid i Kvadraturen med andre transportmidler vil forholdene bli bedre.

Beboere

Det legges opp til en utvikling der det blir mindre biler i de typiske boligområdene i Kvadraturen, bl.a. ved å øke bosoneavgiften. Over tid bør det bli en utvikling der færre løser sitt boligparkeringsbehov på gategrunn.

Andre

Når det gjelder andre besøkende til Kvadraturen gir planforslaget særlig endringer for dem som kommer til byen på kveldstid og parkerer gratis i gatene. Gratis parkering på kveldstid

gir stort press på gateplasser og mindre tilgjengelighet for grupper som trenger plassene mest, som HC og beboere. En endring av avgiftstid vil gi mer sirkulasjon også på kveldstid, mindre letekjøring, flere som velger anlegg og evt. andre transportformer.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Administrasjonens foreslår tiltak på bakgrunn av trafikk- og parkeringsfaglige argumenter. Økonomi har ikke ligget som begrunnelse for forslagene. Det er likevel riktig å opplyse om evt. økonomiske konsekvenser av foreslåtte tiltak. Fjerning av kommunale parkeringsplasser vil gi et inntektstap for kommunen, men det foreslås regulerende tiltak for å forbedre tilgjengeligheten som også vil spille positivt inn på økonomien og dempe inntektstapet. Det er ikke gjort konkrete beregninger på effekten av foreslåtte tiltak, men foreløpige beregninger viser at tapet er håndterbart. Kristiansand parkering må innarbeide dette i sitt arbeid med budsjett og handlingsprogram.

En oppgradering av gater vil koste penger. Kostnader vil variere i stor grad og være avhengig av grad av oppgradering og tilrettelegging. Der det er aktuelt å bruke kommunale midler må det tas opp i forbindelse med revisjon av handlingsprogram og budsjettarbeid.

Administrasjonens vurdering

Planbeskrivelsen tydeliggjør hvordan færre gateparkeringsplasser gjør det mulig med en utvikling av et attraktivt bysentrum. En tilrettelegging for byliv og gående, sykkel og god kollektivfremføring bygger opp under Kvadraturens attraktivitet og målsetninger om nullvekst i personbiltrafikken. Det legges frem forslag om hvilke gatestrekninger det bør fokuseres på når det skal tilrettelegges bedre for gående, sykkel og kollektiv fremover.

Plandokumentet gir en grundig innføring i dagens parkeringsregime med antall tilgjengelige plasser for allmennheten, både på gate og i anlegg, type gateparkeringsplasser, regulering av disse og tilrettelegging for spesielle formål, som HC-plasser, varelevering og drosje. Plandokumentet gir også en innføring i virkemidler kommunen har for å regulere tilgjengeligheten til sentrum for ulike grupper og behov.

Buss i sentrum

Pågående prosjekt «Buss i sentrum» er en del av forarbeidet for ny Bymiljøavtale. Det er behov for å sikre bussen god fremkommelighet gjennom Kvadraturen for å håndtere en økning av busstrafikken. Det forventes en fordobling av busstrafikken frem mot 2030. Cowi har utarbeidet et mulighetsstudie og analysert en rekke mulige traseer gjennom Kvadraturen.

Midtveis i høringsperioden for gatebruksplanen ble rapporten lagt ut på offentlig ettersyn, og gatebrukskartet ble endret ved at det ble lagt ut to alternative forslag, der alternativ 2 viste en omlegging av busstraseen gjennom Kvadraturen i tråd med Cowis anbefaling.

Cowi anbefaler at rapporten følges opp med et videre arbeid:

1. Inkludere fotgjenger felt i Henrik Wergelandsgate / Dronningsgate /Tollbodgate i modellen for å analysere påvirkning fra myke trafikanter i Markensgate
2. Analysere effekt for strenging av Lundsbroa for de tre alternativene.
3. Simulere avvikssituasjon på grunn av bilkø på E18 eller feilparkert bil i Kvadraturen.
4. Vegteknisk utredning for begge alternativene på nivå av en detaljregulering
5. Analyse for plassering av holdeplasser for begge alternativer
6. Lage støymodell for alternativ 1 og 5
7. Vurdere utvidelse av antall trafikklys i Tollbodgata
8. Vurdere effekt av støydempende gatebelegg i både Tollbodgata og Dronningensgate
9. Analyse gangavstand for del to alternativene og dagens alternativ
10. Strategi for videre utvikling av kjøretøystandard i forhold til støy og klimagass (støydempende busser, hydrogenbusser, kjørestil)
11. Oppgradering av dagens rutebilstasjon må legges til rette for en geometrisk løsning som fungerer i to kjøringretninger uten vesentlig vegteknisk ombygging. Rapporten foreslår en løsning som fungerer optimalt for to alternative kjøremønstre. Løsningen

vil kun være optimal dersom terminalbygget flyttes et kvartal mot nord hvor Taxibygget ligger i dag. Dette bør innarbeides i prosessene knyttet til rutebilstasjonen.

12. Samarbeid med byutvikling for å finne den beste estetiske løsningen for utforming av Dronningensgate som kombinert bil og bussgate.

Det er i realiteten to planarbeid som har møtt hverandre i en høring og som i høy grad henger sammen. Men prosessene er svært ulike. Gatebruksplanen har vært gjennom et grundig arbeid på relativt detaljert nivå, og med et fortrinnsvis kortsiktig perspektiv, mens Buss i sentrum har sett på noen muligheter på et overordnet nivå og med forslag om løsninger sannsynligvis på lengre sikt. Et viktig resultat av prosessen Cowi har gjort er at en god del traseer er silt bort slik at det nå i realiteten gjenstår 3 alternativer for fremtidig busstrasé.

1. Dagens trasé
2. Toveis busstrafikk i Tollbodgata, og toveis busstrafikk i Vestre Strandgate.
3. Enveis buss- og biltrafikk i Dronningens gate og i Tollbodgata, toveis i Vestre Strandgate.

Flytting av buss krever en stor planleggingsjobb for å få gode løsninger for alle aktører i byen. Det bør ikke legges opp til å fremtvinge en konklusjon nå. Konsekvenser og mer detaljerte vurderinger for å ivareta de ulike behov er ikke gjennomført.

Tidsperspektiv spiller også inn. Veksten i busstrafikken vil skje over tid, og prognosene viser mot en fordobling i 2030. Aller helst bør Gartnerløkka, ny Havnegate og Vestre Strandgate være på plass ved en eventuell omlegging av busstraseer, men det er ikke en absolutt forutsetning. Det er likevel slik at en avlastning og kollektivprioritering av Vestre Strandgate vil gi best effekt ved en omlegging. Finansiering av en forbedring av busstilbudet gjennom fysiske tiltak vil bli gjennom en Bymiljøavtale. En evt. opprusting og flytting av bussgater er derfor avhengig av at Bymiljøavtalen er på plass.

De fleste konkrete tiltakene i aktuelle gater som foreslås gjennomført i planperioden for Kommunedelplanen for Kvadraturen (frem til 2022) vil bli gjennomført før Gartnerløkka og Havnegate er bygd. Gatebruksplanen har dermed et konkret perspektiv på ca. 5 år.

Det foreslås at Dronningens gate reserveres som mulig fremtidig kollektivgate. Dette vil forhindre at det gjøres tiltak som kan hindre en slik omlegging i fremtiden. En slik løsning gir noen begrensinger både i dagens trasé og fremtidig, men dette må aksepteres for å kunne drive langsiktig og strategisk planlegging.

Videre arbeid med buss i sentrum:

- Når en Bymiljøavtale er avklart settes det i gang en grundigere utredning og et analysearbeid av de 2 nye alternativene der konsekvenser og muligheter synliggjøres. Ansvaret for arbeidet legges til areal- og transportsamarbeidet i regionen. Det skal i arbeidet legges vekt på medvirkning og dialog med berørte aktører.
- En evt. flytting av bussen skal tas opp til politisk behandling, enten som en del av revisjonen av Kvadraturplanen eller som egen sak.

Shuttle-buss

Temaet shuttle-buss i Kvadraturen er spilt inn av flere og i forbindelse med formannskapets behandling av saken 07.12.2016 kom det også et oversendelsesforslag:

Administrasjonen bes vurdere muligheter for å tilrettelegge for og innføre el-shuttle-busser i Kvadraturen.

Det er sendt et svar på oversendelsesforslaget som behandles i formannskapet 24.05.17.

Link: <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/krs/Agendaltems/Details/15006442>

Administrasjonens vurdering av denne saken er følgende:

Det nye anbudet fra AKT på rutekjøringen i regionen har i seg muligheter og elementer som gjør at administrasjonen vurderer at med den nye kontrakten for Kristiansandsregionen vil det kunne etableres ruter med el-busser forholdsvis raskt. Den nye kontrakten vil også innebære endringer i rutene, særlig forbindelsen til/fra Kvadraturen og Eg. Før det tas en beslutning om etablering av shuttle-buss må det gjøres en grundig analyse av formålet og kjøretrasé. I tillegg må det gjøres en evaluering av erfaringer med den nye kontrakten og det bør vurderes om behovet påvirkes av en eventuell omlegging av fellestraseen gjennom Kvadraturen. Dette arbeidet kan f.eks. tillegges ATP-samarbeidet i regionen.

Forkjørsregulering av kollektivgater

Fylkeskommunen har spilt inn at de mener kollektivgater bør være forkjørsregulert. Flere av kollektivgatene i Kvadraturen er fylkesveier og dermed fylkeskommunens og statens vegvesens ansvar. Det foreslås at kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen i samarbeid tar en gjennomgang av kollektivgatene for å vurdere å innføre forkjørsrett.

Gatene ved Domkirken og Wergelandsparken

Det er tidligere vedtatt planer for Domkirkeparken, Gyldenløves gate og Museumskvartalet. Disse forutsetter fjerning av rampa til parkeringskjeller i Gyldenløves gate og dette arbeidet er i gang. Arbeidet med å bygge om denne delen av Gyldenløves gate og tilstøtende del av Kirkegata mot Torvet til gågate går i gang høsten 2017. Det ligger et stort potensiale i planen til å omskape området til et attraktivt byrom med mange aktiviteter knyttet opp mot biblioteket, Kunsthallen, Domkirken og museumskvartalet. Dette forutsetter at dagens HC-plasser i området fjernes. Det har i tillegg vært lov å parkere i Gyldenløves gate på søndager. Dette er ikke forenelig med gågate, så denne muligheten vil bli fjernet når gata bygges om og skiltes til gågate. Både det nye parkeringsanlegget under Torvet og Gyldengården er svært sentralt lokalisert i forhold til Domkirken.

Ansatte i Domkirken har tidligere parkert gratis i bakgården i museumskvartalet, samt ved Domkirken. Domkirken menighetsråd, Kristiansand kirkelige fellesråd og Agder og Telemark biskop har alle bedt om at deres behov for parkering og transport ivaretas. De har en del transportbehov i forbindelse med begravelser o.l. og varelevering med arrangement og konserter. Dette er ikke problematisk i forhold til ny situasjon i området. De har i tillegg ønske om 5 parkeringsplasser for tjenestebiler ved Kirkens nordvegg, noe som ikke er forenelig med formålet gågate som kommunen legger opp til i dette området. Det finnes en rekke muligheter for å parkere i anlegg, og også å leie fast plass, i området; Gyldengården, Dalandgården og det nye parkeringsanlegget under Torvet. Det skjer nå en byfornyning i dette området, noe som gir konsekvenser for noen aktørers etablerte goder. Administrasjonen mener at alternative løsninger for parkering av tjenestebiler i anlegg bør kunne aksepteres av aktørene i et så sentralt byområde.

I Gyldenløves gate ved parken (mellom Kirkegata og Festningsgata) er det funksjoner i dag som har behov for biltilgang. Dette gjelder først og fremst vaktapoteket. Gyldenløves gate og Kirkegata gir også tilgang for varelevering til museet og parkeringsanlegget i Dalandgården. En stenging av trafikken i disse gatene vil få en del trafikale konsekvenser, særlig med mer privatbilisme i kollektivgata Henrik Wergelandsgate. Det foreslås derfor å opprettholde enveiskjøring her og beholde HC-plasser og kortidsplasser på apotek-siden. For å gjøre gata mer tilgjengelig for gående og åpne opp mot parken kan gateparkeringsplassene mot parken fjernes. Dette gir bedre sammenheng og overgang mellom torv, park og gate. På lengre sikt kan det vurderes om det skal bli gågate her.

Parkeringsutfordringer kveldstid

Det er i høringa kommet innspill fra både Kristiansand frikirke og beboere om parkeringsforholdene på kveldstid og på søndager, særlig øst i Kvadraturen, i områdene nær Q42. Det er en god del målpunkt i området med mye kveldsaktivitet, bl.a. Aquarama, kulturskole og flere menigheter. Etter kl. 17.00 på hverdager, kl. 13.00 på lørdager og på søndager kan alle parkere gratis i bosonen i Posebyen. Dette gjør at det blir svært høyt

belegg i disse områdene på enkelte tidspunkt og beboerne har problemer med å finne plasser.

Q42 er bygd uten parkeringskjeller med allmenn tilgang. Argumentasjonen da reguleringsplanen for dette kvartalet ble vedtatt, var at bygget ligger svært sentralt i forhold til bussmetroen og at det finnes en god del parkeringsmuligheter i området. Dette vil også gjelde for Frikirken som ligger i samme kvartal. Det finnes parkeringsmuligheter i Reinertbygget, Kasernen, Aquarama, ved Snadderkiosken og utover på Tangen. En utvidelse av reservasjonen til bosone frem til kl. 20.00 på hverdager og til kl. 17.00 på lørdag vil avhjelpe situasjonen for beboerne. Administrasjonen mener dette tiltaket er helt nødvendig. Det vil gjøre at flere velger å parkere i et av parkeringsanleggene eller benytter andre transportmidler.

Avgiftstid – bosonetid

Merknader fra beboerne støtter en utvidelse av avgiftstida, med synkronisering av bosonetida, på kveldstid. Noen ønsker til og med at det skal være bosone døgnet rundt i noen områder. Bosone er til en viss grad privatisering av offentlig areal og behovet for regulering må alltid vurderes i forhold til graden av privatisering dette medfører, da hovedregelen er at vei åpen for alminnelig ferdsel skal være tilgjengelig for publikum på like vilkår. Regulering til bosone døgnet rundt er unødvendig, vil være krevende å håndheve og bidra til en uønsket privatisering. Administrasjonen foreslår en utvidelse av avgiftstid og bosonetid til kl. 08.00-20.00 på hverdager og 08.00-17.00 på lørdager. Det er ikke foreslått avgiftstid på søndager. I følge beboerne, særlig i Posebyen, er det ofte på søndager det er et behov for å regulere da det er mye aktivitet i kvartal 42 og Aquarama. Administrasjonen mener at foreslåtte utvidelse av avgifts- og bosonetid innføres først for å se om det kan ha en ønsket effekt. Om nødvendig bør det vurderes tiltak for å regulere parkeringen på søndager også. Kristiansand parkering har ansvaret for å følge opp situasjonen og vurdere tiltak.

Det er kommet innspill på at avgiften etter kl. 17.00 bør være lavere enn på dagtid. Det er større belegg på kveldstid så sann sett bør det heller være høyere avgift da. Men som en overgangsordning til ny regulering vil Kristiansand parkering vurdere en differensiert avgift mellom kl. 17.00-20.00 som er lavere enn på dagtid.

Bosone

Bosoneavgiften har ligget på et relativt lavt nivå over flere år; kr 195,- pr. måned. I forbindelse med budsjettbehandling høsten 2016 vedtok Bystyret å øke avgiften til kr. 350,- pr. måned. I denne saken foreslås det at avgiften økes opp til kr 500,- pr. måned frem til 2022. Kristiansand parkering melder at det pr. 9. mars i år vært en tilbakegang i forhold til samme tidspunkt i 2016 totalt i Kvadraturen på 26 %. Størst nedgang har det vært i Posebyen. Dette kan variere litt over året, noe som trolig skyldes at enkelte beboere sjonglerer mellom parkeringshus om vinteren og bosone om sommeren. I juni vil det sannsynligvis bli en ny tilbakegang når studentene sier opp bosoneplassen ved studieslutt for så å få ny økning når nye studenter kommer til byen i august. Tallene viser at en prisøkning gir en bedre balanse mellom tilbud og etterspørsel på bosoneplasser.

Posebyen

Posebyen vel og Foreningen Posebyen har en lang rekke punkt i deres innspill som krever et mer detaljert arbeid enn arbeidet med dette temakartet. Administrasjonen mener det er behov for en prinsipplan for gatene i Posebyen og det foreslås at denne utarbeides i samarbeid med beboerne og andre aktører.

De to foreningene har også spilt inn at de mener Kronprinsens gate er mer egnet som skolevei gjennom Posebyen enn Holbergsgate, som er administrasjonens forslag. Holbergsgate ble pekt ut som den best egnede skoleveien til Tordenskjolds gate skole i forbindelse med arbeidet med reguleringsplan for Silokaia. Dette valget ble gjort etter en trafikal vurdering og dialog med skolen. Det er denne gata som ligger nærmest skolen. Administrasjonen mener derfor at den gata som skal legges bedre til rette for gående som en

kobling mellom Strandpromenaden og Tordenskjoldsgate skole må bli Holbergs gate. De øvrige gatene i Posebyen er markert som «bomiljø» og i dette ligger også en bedre tilrettelegging for gående i disse gatene, inkludert Kronprinsens gate.

Smart-by

Næringslivet etterlyser fokus på smart-by og fremtidsrettede løsninger. Det er innarbeidet et eget kapittel om smart-by i forhold til gatebruksplanen i planbeskrivelsen.

Gjennomføring – samarbeid

Noen av tiltakene krever en gateopprustning for at gatene skal fungere for formålet. De største kostnadene til gateopprustning er der gategrunnen bygges om til f.eks. flatt gategulv som i dagens gågate. Det forslås at gjennomføringen av tiltakene foretas over tid i prioritert rekkefølge nettopp for å kunne gjennomføre en byopprustning av gategulv i tråd med mål og føringer i planen. Det er viktig at den frigitte gategrunnen får en fornuftig alternativ bruk med en gang slik at det er tydelig hva det nye formålet er. Slik unngås misforståelser og parkeringsfeller. Handlingsplan for tiltak i de enkelte gatestrekninger er listet opp i kapittel 9 i planbeskrivelsen.

Å få gjennomført endringer av gatebruken i en by krever gode prosesser. Ved gjennomføring av ulike tiltak må det legges vekt på dialog og samarbeid, både med næringsliv, beboere og andre brukere. Dette er også ressurskrevende. Det foreslås at det etableres et gjennomføringsprosjekt som sikrer god prosess, fremdrift og koordinering når handlingsplanen skal settes i verk.

Næringslivet har etterlyst en fastere samarbeidsform og en finansieringsplan for et samarbeid med dem om gjennomføringen. Det finnes flere modeller for mer forpliktende samarbeid mellom kommune og andreaktører som næringslivet, f.eks. samarbeidsprosjektet «Byen vår Drammen» og CID-prosjektet i Stavanger (City Impact District). Denne saken tar ikke stilling til modell for samarbeid eller finansieringsmodell, det må bli tema ved etablering av gjennomføringsprosjektet.

El-biler

Elektrisk og hydrogendrevne kjøretøy bidrar til miljøvennlig transport og derfor er det etablert gunstige ordninger for anskaffelse og bruk av denne type kjøretøy. Frem til 01.01.2017 var det et nasjonalt fritak for parkeringsavgift for el-biler. Ny parkeringslovgivning legger opp til at kommunene selv skal avgjøre hvorvidt det skal tilbys betalingsfritak for el-biler på kommunale parkeringsplasser.

Kristiansand Parkering fremmet en sak om dette temaet høsten 2016 (saksnr: 201612397, F.skap 126/16, link: <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/krs/Agendaltema/Details/15005522>).

Det ble da vedtatt at dagens ordning skulle videreføres inntil videre. Administrasjonen vurderer det slik at det var ønskelig å avvente saken om gatebruken i Kvadraturen før spørsmålet om evt. gratis parkering for el-biler ble endelig avgjort.

Dagens ordning med betalingsfritak for el-biler på kommunale parkeringsplasser har en del negative konsekvenser som samlet sett innebærer svekket tilgjengelighet og dermed økt letetraffikk. Parkeringsavgift som reguleringsvirkemiddel svekkes og dermed større muligheter for arbeidsreiseparkering til tross for innføring av maksimaltid. Videre kan det bli krevende å oppfylle målsettingen om at veksten i persontrafikken skal tas ved kollektivtransport, sykkel og gange.

- Det er ønskelig å legge bedre til rette for handels- og besøksparkering og for de forflytningshemmede, ved at arbeidsreiseparkering begrenses, samt at parkeringstilbudet preges av god sirkulasjon for alle ordninger.

- Elbiler krever også areal i tettbygde strøk som er et knapphetsgode og som reguleres ved ulike ordninger, herunder parkeringsregulering ved bruk av avgift.
- Betalingsplikt for elbiler innebærer lik ordning for all avgiftsparkering uavhengig av tilbyder og er enkelt å kommunisere og forstå, med påfølgende færre misforståelser, samt krever mindre tilpasninger, oppfølging og kontroll.

Betalingsfritak anbefales ikke for gateparkeringen og de øvrige sentrale parkeringsanleggene i Kvadraturen, da det erfaringsmessig medfører en opphopning av elbiler i disse områdene og svekket tilgjengelighet for andre brukere. Dessuten må det skiltes særskilt og dermed flere ordninger å håndtere, både for publikum og de kommunale virksomhetene som berøres. For gateparkeringen er det ønskelig med stor grad av sirkulasjon. Også sett i lys av det pågående arbeidet med å redusere gateparkeringen kan det være et fornuftig standpunkt. Det foreslås at generelt betalingsfritak for el-biler oppheves. Det etableres en overgangsordning med betalingsfritak for elbiler i Kilden parkeringshus i tidsrommet kl. 06-18. Parkeringshuset har god ladeinfrastruktur og egen sikker sykkelparkering. I tillegg foreslås det å legge til rette for gratis parkering for el-biler på parkeringstomt ved Setesdalsveien (Gartnerløkka) og parkeringstomt ved nedkjørsel til gamle KMV. Ordningen evalueres med jevne mellomrom av Kristiansand parkering.

Konklusjon

Kvadraturen er Kristiansands bysentrum, og har en utrolig viktig funksjon for byen. Kvadraturen representerer identitet og historie, tilbyr arbeidsplasser, boliger, service, handel og kultur. Kvadraturen med sin randsone har den høyeste konsentrasjon av arbeidsplasser i Kristiansand. Det bor også mange mennesker både i, og nær opp til Kvadraturen, og det er et mål å få enda flere beboere til sentrum. Kvadraturen er et viktig målpunkt, ikke bare for dem som kjører bil, men for mange som benytter seg av andre transportmidler som buss, sykkel og å gå. Kvadraturen har mange kvaliteter som befolkningen setter pris på og som gjør at de, og andre besøkende, kommer til Kvadraturen. Det er viktig å bygge opp under disse kvalitetene som kan være variasjon i handelen, et stort tilbud serverings- og utelivstilbud, gode rekreasjonsarealer, kulturtilbud og mye mer.

Trafikken inn og ut av Kvadraturen har ikke endret seg stort siden år 2000. Men mengden syklister, folk som benytter kollektivtilbud og folk som går øker. I forhold til nytten i gatebildet tar bilene uforholdsmessig stor plass og bidrar til å begrense tilgjengeligheten for de andre transportformene, og for folk som oppholder seg og beveger seg til forts gjennom gatene. Gatene er en del av offentlighetens felles areal og brukes til beste for byen og befolkningen. Kvadraturen vurderes som svært tilgjengelig for biler i dag, også sammenlignet med andre byer. Det er god kapasitet i parkeringsanlegg i byen og til tider også på gateplan. Om kort tid åpner et nytt parkeringsanlegg svært sentralt i Kvadraturen, under torvene, og tilgjengeligheten for bil blir enda bedre. Stort sett vil tilbudet kunne bli større enn etterspørselen. Det er derfor svært fornuftig å begrense tilbudet og heller gi plass til andre, mer miljøvennlige transportformer og annen bruk som er med på å styrke Kvadraturen. Dette er ikke minst viktig sett i forhold til målsetningene om å stoppe veksten i personbiltrafikk.

Det å tilby gratis parkeringsplasser medfører at få bilister beslaglegger parkeringsplasser over lengre tid. Parkeringsplassene blir dermed ikke tilgjengelige for dem som trenger dem. Det er viktig å benytte seg av de virkemidlene kommunen har for å tilrettelegge for de behov som er nødvendige. Regulering av plasser til kortere makstid og med avgift skaper sirkulasjon og tilgjengelighet i et bysentrum. Hvis det er ønskelig med en endring av folks vaner må det ofte ikke være et alternativ tilgjengelig. Situasjonen ved Slottet viser dette i praksis. Den midlertidige parkeringsplassen utenfor parkeringshuset Slottet er dyrere å parkere på enn inne i Slottet parkeringshus. Likevel velger mange å parkere utenfor.

Økonomisk er det åpenbart at kommunen i først omgang vil tape penger på at det etableres private parkeringstilbud som konkurrerer med de kommunale, samtidig som det fjernes en god del offentlige parkeringsplasser på gateplan som kommunen har relativt god inntekt av.

Samtidig er det viktig å ha med seg de mer generelle økonomiske fordelene en oppgradering av sentrum som medfører økt handel og aktivitet kan gi.

Kvadraturen må ivaretas på best mulig måte med en bevisst utvikling til beste for byen. Planforslaget viser en fornuftig tilrettelegging over tid av gategrunn for å styrke bysentrum og benytte seg av overflødig parkeringsareal til gode formål. Forslag til temakart gatebruk med planbeskrivelse anbefales vedtatt i tillegg til forslag om å igangsette en del virkemidler for gjennomføring.

16.05.2017, Anne S. Lislevand