

REFERAT |KRS| Formannskapet (2007-2011) d. 18-06-2008

Mødedato Onsdag d. 18. juni 2008 kl. 09:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Valg av 17. mai komite for 2009 og 2010.....	3
Stiftelsen Sørlandets Kompetansecfond - valg av varamedlem til styret.....	6
Lokalisering av båtsportbedrifter.....	8

Punkt 56/08: Valg av 17. mai komite for 2009 og 2010.

Bilag

Saksprotokoll



Dato: 02.06.08
Saksnr.: 200710619-8
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Arnhild T. Egeland

Saksgang

Valg- og Honorarkomiteen
Formannskapet

Møtedato

06.06.2008
18.06.2008

Valg av 17. mai komite for 2009 og 2010.

Det vises til nedenstående brev av 26. mai 2008 fra 17. mai komiteens leder vedr. nyvalg for de to neste årene.

Forslag til vedtak:

1. Følgende er valgt i 17.mai komiteen for årene 2009 og 2010:

1. AP.....
2. KRF.....
3. DEM
4. SP
5. MG
6. SV
7. Oppvekst

Arnhild T. Egeland
Sekr.

Trykte vedlegg: Ingen

Utrykte vedlegg: Ingen

17. MAI KOMITEEN I KRISTIANSAND

sett: Mo
=> Arnhild

Til gruppelederne i AP, KRF, DEM, SP, MG, SV, V, H, FRP, PP, RØDT
Til Oppvekststyret
Til Kulturstyret
Til Valg- og honorarkomiteen
Til Formannskapet

17. mai komiteen 2008 har bestått av nedenstående personer, valgt av partier og hovedstyrer. Det vil være en fordel for kontinuiteten om man allerede nå begynner prosessen med å finne nye, egne kandidater til denne eksklusive komiteen.

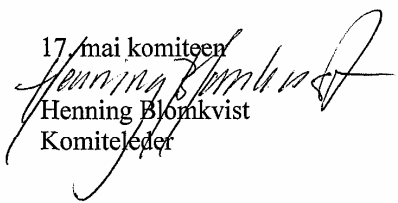
FØLGENDE PARTIER / HOVEDSTYRE VELGER MEDLEMMER 2009 – 2010:

(AP)	Henning Blomkvist	Komiteleder	valgt for perioden 2007 - 2008 <u>UAVH fra 19. november 2007</u>
KRF	Harald Sødal		valgt for perioden 2007 - 2008
DEM	Eiler Schiøtz		valgt for perioden 2007 - 2008
SP	Tom Kjetil Murberg		valgt for perioden 2007 - 2008
MG	Petter Bjørnstad		valgt for perioden 2007 - 2008 <u>Deltatt delvis i 2008; null i 2007</u>
OPPVEKST	Helene B. Fredheim		valgt for perioden 2007 – 2008 <u>Erstattet Jan Olaf Sørensen, som ikke er med i Oppvekststyret etter valget.</u>
SV	Ingen representant i komiteen		<u>valgt for perioden 2008 – 2009</u> <u>SV klarte ikke å skaffe komiteemedlem. Sølvi M. Tønnessen opprinnelig valg.</u>

FØLGENDE MEDLEMMER FORTSETTER I 17. MAI KOMITEEN FOR 2009

V	Solveig Nilsen	Nestleder	valgt for perioden 2008 – 2009
H	Karina Udnæs		valgt for perioden 2008 – 2009
FRP	Kai Magne Nerås		valgt for perioden 2008 – 2009
PP	Gerd Corneliusen		valgt for perioden 2008 – 2009
RØDT	Cynthia Trydal		valgt for perioden 2008 – 2009
KULTUR	Ellen Rudnes		valgt for perioden 2008 – 2009

Kristiansand, 26. mai 2008

17. mai komiteen

Henning Blomkvist
Komiteleder

KRISTIANSAND KOMMUNE	
Saksnr.	Dok.nr.
200710619	7
30 MAI 2008	
Enhet/Saksbeh	Arkivkode
ATE	033
Unnt.off. iht.	

Punkt 57/08: Stiftelsen Sørlandets Kompetansefond - valg av varamedlem til styret.

Bilag

Saksprotokoll



Dato: 21052008
Saksnr.: 200803567-6
Arkivkode E: 033
Saksbehandler: Arnhild T. Egeland

Saksgang
Valg- og Honorarkomiteen

Møtedato
06.06.2008

Stiftelsen Sørlandets Kompetansefond - valg av varamedlem til styret.

Det vises til brev av av 08.04.2008 fra administrasjonsdirektøren der det foreslås at det velges nytt varamedlem for ordføreren til styret i stiftelsen. Formanskapet har tidligere valgt varamedlem for varaordfører til rådsforsamlingen, fordi ordføreren er medlem i styret.

Forslag til vedtak:

1. Som varamedlem for ordfører til styret i Stiftelsen Sørlandets Kompetansefond velges
2. Valget gjelder for inneværende valgperiode.

xx

Arnhild T. Egeland
Skr.

Trykte vedlegg:

Utrykte vedlegg:

Punkt 58/08: Lokalisering av båtsportbedrifter

Bilag

Saksprotokoll

Saksprotokoll

Reguleringsstatus

kartskisse

Rapport 04.02.08



Dato: 19.05.2008
Saksnr.: 200708606-2
Arkivkode E: 611 L01
Saksbehandler: Tone Iglebæk

Saksgang	Møtedato
Småbåthavnutvalget	02.06.2008
Byutviklingsstyret	12.06.2008
Kommunalutvalget	10.06.2008
Formannskapet	18.06.2008

Lokalisering av båtsportbedrifter

Sammendrag:

Teknisk direktør har fått i oppgave å vurdere mulige lokaliseringer for Sørlandets Sylinder-service AS, Sjø-sport service AS og HK motorservice AS. Alle bedriftene må på sikt flytte. Kristiansand Eiendom vurderer at kommunen ikke har noen forpliktelse til å finne ny tomt, men kommunen har et ønske om å hjelpe å finne en ny lokalisering. Kommunens rolle består i å bistå i søk etter egnede tomter. To andre bedrifter ønsker også å få muligheten til å etablere seg sammen med bedriftene. Det har også tidligere vært henvendelser fra bedrifter innen båtbransjen som har ønsket å etablere seg i Kristiansand, uten at kommunen har kunnet tilby tomt.

Sak vedr. relokalisering ble behandlet i formannskapet 11.04.07, som vedtok en lokalisering i Narviga. Saken ble stanset av byutviklingsstyret på grunn av konflikt med friluftsinnteresser. Det fremmes nå ny sak. De områdene som er vurdert denne gang er Ronsbukta småbåthavn, Hånes småbåthavn, Hattesteinen på Flekkerøya og Holskogen.

Når det gjelder Holskogen så har KNAS sendt inn reguleringsplan til behandling. I dette planforslaget er det regulert inn båtlagre som rommer 1000 alternativt 1500 båter, etter samtale med bedriftene som synes dette er en god løsning. Teknisk direktør er enig.

KNAS har utarbeidet en mulighetsstudie for å illustrere hvordan de tre bedriftenes behov kan innpasses på de tre områdene Ronsbukta, Hånesbukta og Hattesteinen. Mulighetsstudien er vedlagt saken. Bedriftene har angitt sitt arealbehov samlet og prognose for arealbehov i 2015. Verken byggene i Hånesbukta eller Ronsbukta svarer til arealbehovet i 2015. Etter høringen må det gjøres en vurdering av om tomtene er for små, prognosene for optimistiske, om funksjoner må deles på flere områder (gjelder både salg og vinteropplag av store båter). Dette er avgjørende for om vi klarer å relokalisere bedriftene i Kristiansand kommune.

Aktørene har uttrykt et ønske om Hånesbukta eller Ronsbukta som lokalisering. Det legges vekt på gode profileringsmuligheter i forhold til salg, samt god tilgjengelighet med både bil og båt begge disse stedene. Hattesteinen anses som for usentral som lokalisering for butikk-, utstillings-, service- og verkstedslokaler, og ingen av de tre aktørene har til nå sagt seg villig til å investere i lokaler på denne tomten. De mener at man vil tape kampen om kundene i forhold til båtutvalgene i for eksempel Sørlandsparken. De kan eventuelt vurdere båttopplag for større båter på denne tomten dersom behovet for denne type opplag overstiger det avsatte arealet i foreslått løsning i Hånesbukta eller Ronsbukta. Dette alternativet med båtlagre på Hattesteinen og butikk, verksted i Rona eller Hånesbukta inngår derfor som et alternativ i høringen.

Kristiansand Eiendom som har ansvar for småbåthavnene i kommunen er meget skeptiske til blanding av denne typen industriområde og småbåthavn, og ønsker å understreke at en småbåthavn er et familie- og rekreasjonsområde. I en fellesløsning vil det være barn- og ungdom uten nært oppsyn som ferdes på kaianleggene blant olje, trucker og tungtransport. Kristiansand Eiendom anbefaler ikke en løsning som går ut over verken eksisterende eller planlagte båtplasser. Slik det fremkommer av mulighetsstudien vil alternativ Ronsbukta ha minst innvirkning for de kommunale småbåthavnene. Opprettholdelse av antall planlagte båtplasser er også mulig. Velges alternativ Ronsbukta vil det sannsynlig medføre forsinkelser for ferdigstilling av småbåthavnen. Kristiansand Eiendom mener videre arbeid bør se nærmere på løsninger i Marviga og i Korsvikfjorden.

Teknisk direktør synes dette er en vanskelig sak. Arealer ved sjøen er svært verdifulle og tilgjengelige arealer er en mangelvare. Det må gjøres en klar prioritering for hvilke funksjoner som må ligge ved sjøen. Mange alternative lokaliseringer er vurdert, og ingen av dem er enkle. Ut fra reguleringsmessig status og egnethet mener teknisk direktør at Hattesteinen er den beste lokaliseringen. Området er regulert til næring, eier er positive til lokaliseringen, kai er etablert og det er god plass. Ulempen er det vil ta noe tid å få hele området byggeklart på grunn av hytter som er etablert. På den annen side synes et fellesanlegg å blir for stort og ruvende uansett lokalisering. Det er derfor viktig å diskutere lokaliseringalternativene i ulike størrelser. Når det gjelder Rona mener teknisk direktør man kan vurdere et mindre bygg 2, men kan ikke anbefale bygget slik det er illustrert i mulighetsstudien av hensyn til landskap, kulturlandskap og friluftinteresser.

Teknisk direktør anbefaler at saken legges ut på høring med saksfremstillingens drøftinger.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet vedtar å legge sak vedr. lokalisering av båtsportbedrifter ut til offentlig ettersyn.

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Tone Iglebæk
Saksbehandler

Trykte vedlegg: 1. Mulighetstudie utarbeidet av Rambøll, 04.02.08
2. Kart som viser byggenes plassering (Ronsbukta og Hånesbukta)
3. Utsnitt gjeldende regulering (Rondbukta, Hånesbukta og Hattesteinen)

Utrykte vedlegg: Saksfremstilling og protokoll formannskapet 11.04.07

1. Bakgrunn for saken

Teknisk direktør har fått i oppgave å vurdere mulige lokaliseringer for Sørlandets Sylinderservice AS, Sjø-sport service AS og HK motorservice AS. Alle bedriftene må på sikt flytte. Kristiansand Eiendom vurderer at kommunen ikke har noen forpliktelse til å finne ny tomt, men kommunen har et ønske om å hjelpe å finne en ny lokalisering. Kommunens rolle består i å bistå i søk etter egnede tomter.

Sørlandets Sylinderservice AS

Sørlandets Sylinderservice AS driver eget båtsenter på Tangen der man selger nye og brukte båter, motorer, deler og utstyr, samt driver eget motorverksted. Det tilbys innendørs opplag i haller lokalisert på Tangen, samt utendørs båttopplag i forbindelse med deres lokaler langs Otra. Bedriften har festeavtaler med TUAS som løper ut i 2015 og 2018, men i løpet av 2009 mister bedriften tilgangen til elva. I praksis vil det si at verksteds-, service- og båttopplagsvirksomheten blir vanskelig å opprettholde etter dette tidspunktet.

Sjø-sport Service AS

Sjø-sport Service AS har egen butikk med tilhørende verksted i Nodeviga. Bedriften selger et stort utvalg av båter og driver også salg og service av utenbordsmotorer. I tillegg tilbys både utendørs og innendørs opplag av båter, da henholdsvis i utomhusområdet utenfor butikk- og servicelokaler og i hall på 1.000 m². Bedriften har kun ettårige leiekontrakter med Kristiansand Havn. Bystyret skal den 14.05.08 behandle reguleringsplan for Odderøya. Arealene i Nodeviga reguleres til museumshavn og bedriften må flytte. I mulighetsstudien antydes det flytting i 2010-2011. Tidspunkt er usikkert fordi det ikke foreligger noen klar timeplan for etablering av museet.

HK Motorservice AS

HK Motorservice AS er lokalisert på Kongsgård. De forhandler båter, motorer og deler. Bedriften har også eget verksted for service og reparasjoner med mulighet for slipp fra egen kai. Det tilbys utendørs og innendørs opplag. Bedriften mistet sitt verksted, dellager og båtutstillingslokaler i brann. De sitter på korte leiekontrakter (med Kristiansand Havn) og er derfor avhengig av en rask avgjørelse angående lokalisering av nye lokaler. HK Motorservice AS har fått en midlertidig kontrakt for sine opplagshaller til juni 2011.

I etterkant av avisoppslag om mulig lokalisering har ytterligere to bedrifter henvendt seg til kommunen med ønske om å bli medaktør i et fellesanlegg. Den ene bedriften er Randesund Allsidige Service AS som i dag holder til på Støodden i Krosvikfjorden. Randesund Allsidige driver med reparasjon av fritidsbåter, og er Kristiansands eneste plastreparasjonsverksted. Bedriftens leieavtale går ut i 2009, og grunneier ønsker ikke å fornye kontrakten da de har planer om utbygging til andre næringsformål. Den andre bedriften er Gumpen bildrift AS som holder til i Sørlandsparken. Bedriften driver med salg av båter og båtmotorer. De har behov for servicepunkt ved sjøen, lagring av kundenes båter og servicepunkt som kan benyttes til testkjøring, problemløsning samt muligheter for montering og demontering av innenbords motorer i båter. De ønsker også kursfasiliteter i tilknytning til verkstedet. Det har også tidligere vært henvendelser fra bedrifter innen båtbransjen som har ønsket å etablere seg i Kristiansand, uten at vi har kunnet tilby tomt.

2. Prosess

Formannskapet behandlet lokaliseringssak for de tre bedriftene (HK-service, Sjø-sport service og Sylinderservice) i møte 11.04.07. De områder som da ble vurdert var:

- Vraget (Flekkerøya), området er for lite og har vanskelig adgang.
- Lumber – området utbygd. Oppstart av reguleringsarbeid skjer snart. Dypvannskai bør forbeholdes for produksjonsbedrifter.
- Kyresund/ Andøya – arealet er stort nok. Kai må etableres. Området er i privat eie. Saken har ikke vært diskutert med nåværende eiere.
- Hannevika – ikke ledige arealer.

- Gamle KMV – containerhavna skal etableres her og trenger arealene. Det vil også være konflikt mellom havnetrafikk og småbåter.
- Containerhavna og Lagmannsholmen – fremtidig arealbruk er ikke avklart. Transformasjon av arealene ligger langt frem i tid. Behovet som er skissert her er ikke forenelig med dagens drift, og sannsynligvis ikke fremtidens bruk.
- Silokaia – området er under regulering for utbygging av konserthus, boliger og kontor. Behovet som er skissert her passer ikke inn i området nye profil.
- Marvika – arealene er store nok og området har kai, men arealene bør reserveres til fremtidig lokaliseringer av bedrifter eller institusjoner som trenger attraktiv lokalisering. KNAS er ikke positiv til lokalisering av båtbedriftene her.
- Narviga – området ble vurdert som stort nok av bedriftene, men stanset på grunn av konflikt med viktige friluftinteresser.
- Kongsgårdbukta – havnevesenet har behov for arealene. Havna påpeker mulig konflikt mellom småbåter og havnetrafikk.
- Vrånes i Randesund – området er ikke ledig.

Formannskapet vedtok lokalisering i Narviga. Det ble varslet oppstart av planarbeid, men saken ble avsluttet på grunn av konflikt med viktige friluftinteresser. Førrige ordfører og varaordfører tok høsten 2007 initiativ til en ny runde i saken. Det ble da sett på følgende områder: Hattesteinen på Flekkerøya, Ronsbukta og Hånesbukta, Stødden (Korsvikfjorden) i Randesund og Kvevika i Ålefjærfjorden. Av disse alternativene ble Hattesteinen, Hånesbukta og Ronsbukta sett på som mest aktuelle å se videre på. På Stødden er det ubebygde arealer, det er regulert kai, men den er ikke bygd. Området er i privat eie. Kvevika eies av Forsvaret og er ikke lenger for salg og dermed uaktuell.

KNAS har engasjert Rambøll til å lage en rapport som synliggjør mulighetene på de tre alternative lokaliseringene. I tillegg har de illustrert muligheter for båttopplag i Holskogen. Denne saken handler om disse alternativene. Saken anbefales sendt på høring før det fattes et lokaliseringsvedtak.

3. Bedriftenes arealbehov

Virksomhetene disponerer i dag følgende areal:

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

Bedriftene har blitt bedt om å spesifisere sine arealbehov, og har oppgitt følgende: De er avhengige av lokalisering i umiddelbar nærhet av sjø for driften av både verksted, butikk og opplagshaller for større båter. Det er en fordel å kunne drive alle disse aktivitetene på én tomt. Samlokalisering av bedriftene vil kunne gi betydelig arealeffektivisering da bedriftene kan benytte felles trucker og Traverskraner for båttopptak, samt ha et felles tomteareal og opplagshaller for lagring av båter. De trenger servicekapasitet med flytebrygger og dypvannskai.

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

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

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

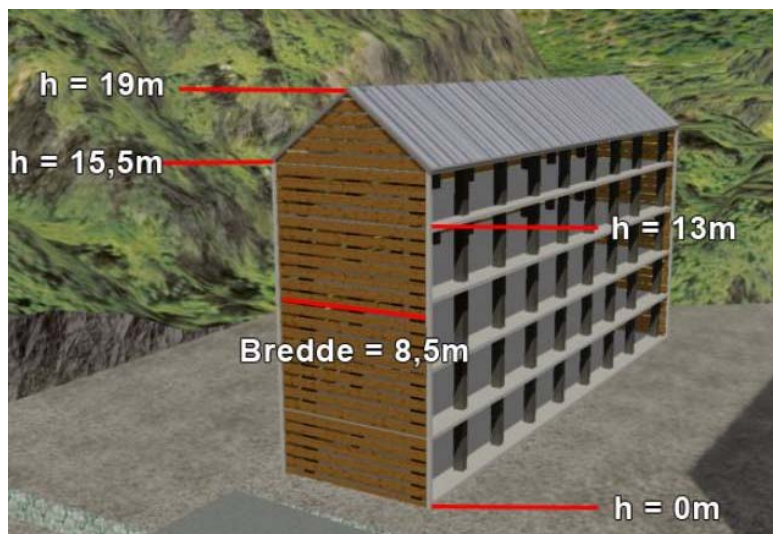
4. Kort beskrivelse av mulighetsstudien

Her gis en kort oppsummering fra mulighetsstudien og administrasjonens faglige vurdering av den.

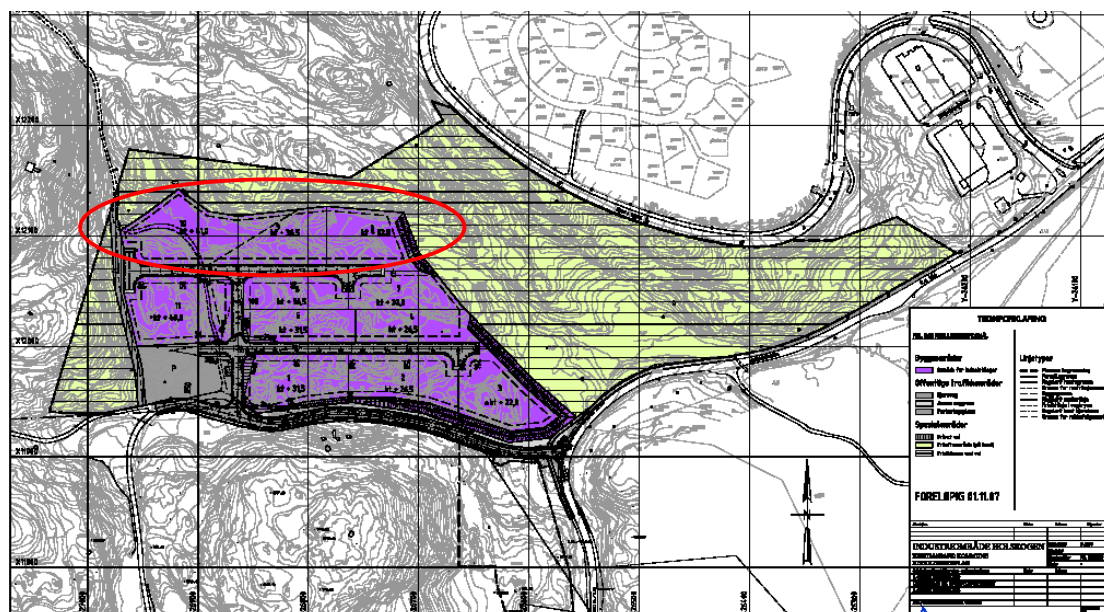
Holskogen - båttopplag for mindre båter

Båter opp til 26 fot kan transporteres på vei uten problemer. Båter over denne størrelsen blir bredere enn maks tillatt bredde og er mer problematisk. Både KNAS og båtservicebransjen ønsker å etablere båttopplag for båter opp til 26-28 fot i dette området.

Løsningen er tenkt slik at man foretar all transport av båter utendørs og enkelt kan bruke truck til å løfte båtene inn på de ulike nivåene fra begge sider av bygget. En truck kan løfte opptil 13 meter. Dette gir en maksimal takhøyde på 19 meter, se illustrasjon av bygg med mål oppgitt under.



Aktørene i bransjen har selv antydnet at man bør dimensjonere for et behov på 1.500 plasser for opplag av båter i denne størrelsen. KNAS, som eier området, har stilt seg positiv til at en større del av det regulerte området disponeres til båtlager. Dette søkes løst gjennom bestemmelser til reguleringsplan. Forslag til reguleringsplan er under behandling og forventes vedtatt i løpet av året. Område for båtlagre er merket med rødt på kartet under.



Vurdering:

Å legge båtlagre i Holskogen er etter teknisk direktørs mening en svært god løsning. Det som kreves av øvrige fasiliteter er å avsette noen plasser for opptak og utsetting i Auglandsbukta som ordres i samarbeid med småbåthavnkantoret.

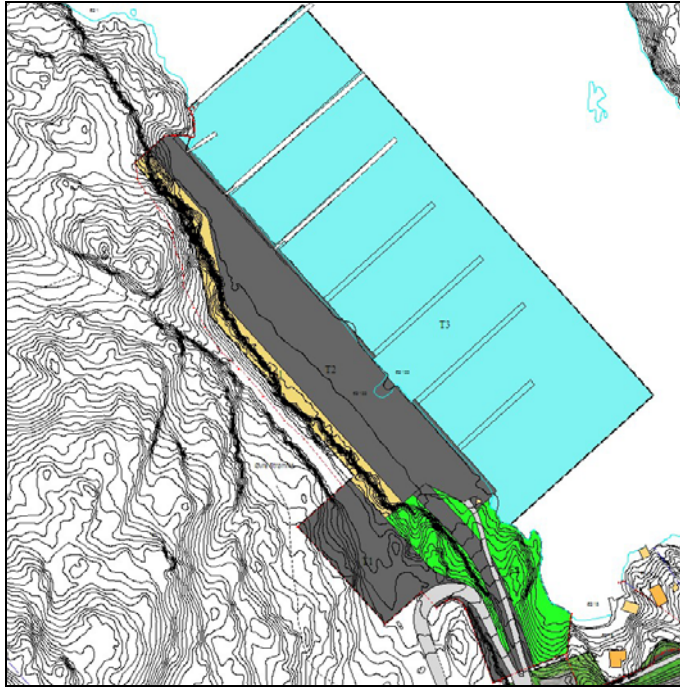
Hånesbukta



Bygget er på 150m x 32m og har en byggehøyde på 14,5 m (3 etasjer). Båtopplag, verksted, og service i 1. etg, båtopplag i 2.etg. og butikk, utstilling i 3.etg. Butikk og utstilling er til sammen 4800 m², opplag og verksted er på 9600m². Det foreslås å spreng ut et areal i nordenden for å skaffe tilveie opplag for båthavna (illustrert til høyre i bildet over). Dette arealet er ca 4 daa. Det påpekes også muligheten for å spreng i bakkant av bygningen for å oppnå en dekningsgrad på 40% for båtopplag på land for eksisterende småbåthavn.

Arealene som er satt av til båtopplag (i bygget) kan benyttes som parkeringsplasser om sommeren. Arealene til båtopplag i 1. etasje kan også benyttes som servicehall om sommeren, noe som kan øke produktiviteten for aktørene. Med de viste målene på bygningen kan man få plass til for eksempel 80 båter av typen Scand 36.

Planstatus: Området er regulert til båthavn med opplag. Det åpnes ikke opp for bebyggelse i planen. Det vil være behov for omregulering til verksted, lager og forretning. Området eies av Kristiansand kommune.



Vurdering:

Det er bygg av store dimensjoner som skal plasseres. Bygget vil bli dominerende i landskapet. For å få et sammenligningsgrunnlag kan nevnes at forsvarers hangar på Kjevik 36m x 90m og har en byggehøyde på 15 m (vist i bildet under).



Heia (Ronsheia) har sitt høyeste punkt på cote 82. Høyde på bygg vil ikke være problematisk av den grunn, det er mer størrelsen i seg selv som er stor og ruvende. I dag er det en stor skjæring på 13 m (utsprengt for å lage opplagsplass), som det er gjort tiltak for å dempe. Bygget vil skjerme denne fjellskjæringen, og stikke opp 1,5 meter ved stien i bakkant. Store deler av Ronsheia er avsatt som fremtidig byggeområde for boliger i kommuneplanen. Viktig i denne sammenheng vil være å sikre boligene adkomst til sjøen og ta vare på den etablerte stien som går ved toppen av skjæringen. Det påpekes også muligheten for å sprengne i bakkant av bygningen for å oppnå en dekningsgrad på 40% for båttopplag på land for eksisterende småbåthavn. Sti i bakkant må i så fall flyttes og kommunen må gå i dialog med grunneier mtp. kjøp av grunn etter regulering har avklart arealbruk. Løsningen må i så fall forutsette at bygget trekkes bakover for å unngå at vi får et stort bygg pluss en stor skjæring.

På andre siden av bukta ligger det et boligområde. Mange av beboerne protesterte på etablering av båthavn. Å etablere et fellesanlegg for bedriftene vil trolig ikke påvirke dem støymessig, men visuelt.

Adkomstforholdene er ikke problematiske.

Ved å etablere bedriftene her forsvinner en stor del av det kommunale opplaget som er tilknyttet havnen. De har i dag en dekning på 40%. De 4 daa som foreslås sprengt ut i nordenden dekker ikke dagens opplag. Teknisk direktør er skeptisk til dette terrenginngrepet.

Kristiansand Eiendom har gjort følgende vurdering:

Hånesbukta er nylig ferdigstilt som den flotteste, mest miljøriktige og moderne småbåthavn i Kristiansand. Det har vært en vanskelig prosess for å nå dette målet, og Kristiansand Eiendom ønsker ingen endring av den situasjonen. Foreslåtte løsning vil være svært negativt i forholdt til dagens virksomhet i Hånesbukta.

Omregulering av området må til for oppføring av bygg. Det foreslås i den forbindelse å redusere krav til opplagsareal for å få innplassert ønsket bygningsmasse. Parkeringsplasser kan opprettes i bygget, men opplagsplasser slik de fremstår i dag blir redusert. Løsningen skissert er å erstatte utendørs opplagsplasser med innendørs (evt sprengte seg inn i fjellet i bakkant). Innendørs lagring vil garantert blir en betydelig høyere kostnad for båteierne, hvor en kan forvente obligatorisk service i tillegg til opplagspris. En slik løsning kan ikke Kristiansand Eiendom anbefale mht til tilbudet vi i dag har til båt plasskundene og tatt i betraktning behovet for opplagsareal i Kristiansand.

Planene vil også gå på bekostning av antall båt plasser på vann. Da det ikke vises til hvordan aktørene ønsker å finne erstatningsplasser må vi se på dette som en reduksjon i forhold til dagen situasjon med minst en pir (ca 60 plasser).

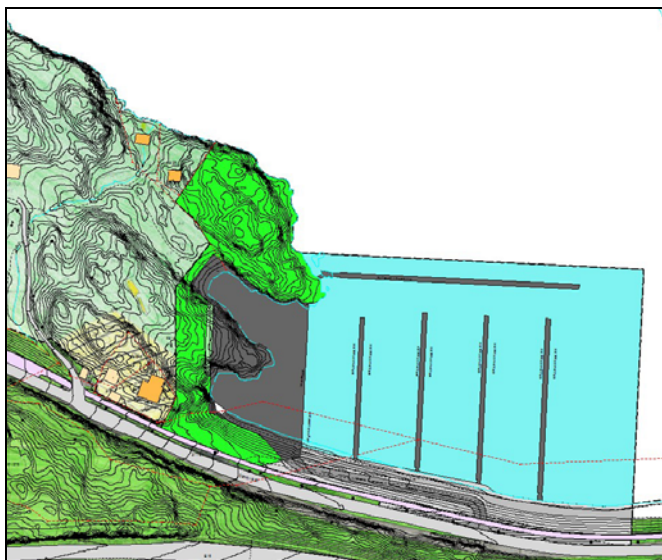
Ronsbukta



For å få plass til alle funksjonene i Ronsbukta er det vist to bygg; ett bygg for butikk, utstilling, service og verksted som er på 70m x 40m og har en byggehøyde på 9 meter (2 etg.). Det andre bygget er for båtopplag og er på 100m x 35 m. Byggehøyde er 12 m (2 etg.). Første etasje kan benyttes som verkstedhall om sommeren. Andre etasje kan benyttes til parkering om sommeren. I den forbindelse foreslås det å anlegge en adkomst fra andre etasje i bygget i bakkant av tomten og ned til bølgebryteren.

Byggene kan til sammen gi butikk, utstilling, service på totalt 5600 m² og et opplag for store båter på 7000m². Atkomst til flytebryggene skjer via strandpromenaden som delvis må legges om på ny fylling utenfor atkomstveien.

Planstatus:



Området er regulert til båthavn med opplag. Bygg nr 2 ligger i område regulert til jordbruk/gartneri og vist som LNF-område med spesielle naturvern- og friluftsinnteresser av særlig høy verdi. Området der det er vist marina er regulert som friområde. Det vil være behov for omregulering for alle deler av virksomheten. Området eies av Kristiansand kommune.

Vurdering:

Bygg 1 som er plassert på arealer regulert til opplag (mørk grå farge på kartet over) ligger også inntil en skjæring, dog ikke så høy som den i Hånesbukta. Dette er også et stort bygg selv om det ikke har båtlagring. Det vil ikke være synlig fra Topdalsfjorden, men vil være godt eksponert mot Rona senter og E18. Søndre del av bygg 2 ligger kilt inn mellom to fjellformasjoner og kunne ligget ganske diskret hadde det ikke vært for at det presser seg langt inn i det flotte landskapsrommet/kulturlandskapet som ligger rundt gårdsbebyggelsen på eiendommen. Det vil bli svært synlig sjøen og beslaglegger viktige friluftsområder. Videre sperrer det adkomsten fra gården og ned til sjøen på nordsiden (kart i vedlegg 2 viser bygningens plassering). Teknisk direktør kan ikke anbefale at det jobbes videre med bygg 2 i denne dimensjonen. Et mindre bygg kan vurderes.



Adkomstveien krysser del av hovedgang/sykkelnettet. Med den trafikken som er antydnet bør løsningen være akseptabel.

Kristiansand Eiendom har gjort følgende vurdering:

Ronsbukta er for tiden eneste store kommunale planlagte utbygging av båtplasser. Ronsbukta er i følge HP09-11 tenkt ferdigstilt 2010 med 300 std båtplasser, samt tilhørende opplagsareal. Det er ikke andre reelle alternativ for å imøtekomme den økende etterspørselen de neste årene. Ett nytt reguleringsarbeid for å innplassere båtservicebedrifter i Ronsbukta kan gå ut over både antall båtplasser og fremdrift for ferdigstillelse av båtplasser.

Diskusjon fra Hånesbukta rundt type- og kostnad for vinteropplag gjelder også for Ronsbukta.

Alternativ for Ronsbukta går ut over areal avsatt til småbåthavn. Planlagt småbåthavn berøres i hovedsak arealmessig kun av det minste bygget, som skal inneholde areal for utstilling, salg, service og verksted. Må man begrense seg til kun dette bygget, vil parkeringsløsningen forsvinne. Det vil da ikke være tilgjengelig nok parkeringsplasser eller vinteropplagsplasser for småbåthavna.

Fremdriften er for øvrig usikker, og avhenger av teknisk rapport om bunn- og grunnforhold, som for tiden er under slutføring. Signaler gitt i forhold til denne er både større fyllingsvolum og lenger konsolideringstid (setningstid) enn tidligere antatt. Det understrekes at for denne rapporten er det ikke tatt hensyn til eventuell annen utnyttelse enn parkeringsplass/opplagsareal. Hvis det skal innplasseres bygningsmasse på fyllingen må det gjennomføres nye beregninger, og forsinkelser for ferdigstillelse av småbåthavna må forventes.

Hattesteinen:



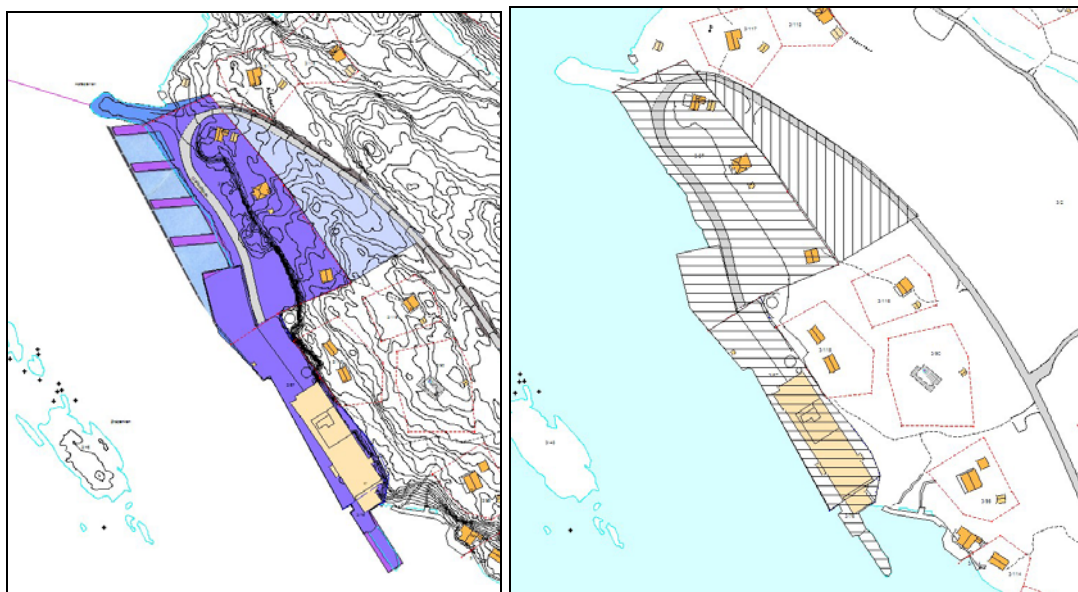
For dette alternativet er det ikke laget noen illustrasjoner for bygningsmasse, men området er vurdert slik: Bygget som ligger der i dag er lite fleksibelt og kan vanskelig benyttes til foreslått formål. Man anbefaler derfor at bygget rives og at det bygges et nytt, fleksibelt bygg tilsvarende det som er skissert i Hånesbukta. Også her vil det gjelde at innendørs opplag primært vil være rettet mot de større båtene som ikke kan kjøres på vei.

Kaien som ligger der i dag må forsterkes, eventuelt rives og bygges opp igjen for å kunne tas i bruk i forbindelse med båtopplag. Et annet alternativ er å bygge en ny kai sør for dagens kai.

Dersom man velger å legge hele virksomheten til dette området må man ta i bruk store deler av tomt med gnr 3 og bnr 87, altså på tomten der hyttene ligger. Forholdet til hytteeierne, må derfor avklares. Dette området er avsatt som fremtidig næringsområde i kommunedelplan for Flekkerøy.

Planstatus: Deler av området er regulert til industri/ lager der dette skal nyttes til virksomhet knyttet til mottak og bearbeiding av fisk. Det står også at ny bebyggelse kan oppføres i inntil 2 etasjer med utnyttelsesgrad inntil 0,5 (gml. beregningsmåte). Den delen av tomten som ikke er planert/ bebygd tillates ikke nyttet til lager uten spesiell tillatelse fra bygningsrådet. Omregulering til båtopplag vil ikke ha behov for formålsendring, kun bruksendring. Butikk og verksted må reguleres inn i tillegg. Område i bakkant er avsatt som fremtidig næring i Flekkeøyplanen (lys blå på kartet under). Eiendommen som er tilknyttet fiskemottaket eies av et firma som er positive til etablering av bedriftene her. Både her og i småbåthavnene vil leie være det mest aktuelle. Fremtidig næringsområde eies av en privatperson. Området er uregulert.

Vannrett skravur er eiendommen til fiskemottaket (tidligere Reinhartsen).



Vurdering:

Dagens bygg er på ca 1400m² i grunnflate. Den ubebygde, men utsprengte delen av tomten er på 5,7 daa. Bygningens høyeste punkt er cote 15. Heia i bakkant har høyeste punkt på cote 22. Forholdet til hyttene kan være en begrensende faktor for høyder. Bildet under er hentet fra en rapport om Hattesteinen. Det er tegnet inn en strek på ca cote 13 hvilket tilsvarer byggehøyde på 12m (2 etasjes opplagsbygg) for å illustrere hvordan høyde for båtlager kan bli på Hattesteinen. I muligelsesstudien pekes det på forholdet til hyttene som ligger i arealer avsatt til næring. Dette er en viktig problemstilling. Dersom arealene skal tas i bruk må hyttene avvikles. Å utnytte hele arealet som er avsatt til næring innebærer også større terrenginngrep uansett hva som skal etableres her. Næringsarealet er til sammen 16,5 daa, og kan romme det samme volum som Hånes og Ronsbukta. Innvendinger mot bebyggelsen vil være den samme som for de forrige alternativene – bygningsmassen blir for dominerende.



Dersom Hattesteinen velges som lokalisering må bedriftene gå i dialog med eier for å starte prosess med regulering, utbygging m.m. Eierne er interessert i at eiendommen skal brukes. De har hatt problemer med å skaffe leietakere. Kommunen anser dette som et verdifullt næringsområde både på grunn av størrelse og at det har dypvannskai. Den endringen som har skjedd i næringsutviklingen tvinger kommunen til å være mer forsiktig med omdisponering av arealer til annet formål enn næring.

I mulighetsstudien er adkomst pekt på som et problem fordi veien går igjennom et boligområde, og at den er så smal (ca 4,7 m) og bør utvides ved økt trafikk. Det er fysisk mulig å utvide veien. Dette krever en reguleringsplan. Den økte trafikken er håndterbar /akseptabel på en boligvei. Teknisk direktør kan også nevne at det ikke ligger noen begrensinger på transport av båter gjennom Flekkerøytunnelen.

Delt løsning Hånesbukta og Ronsbukta

Rapporten sier:

Dersom arealbehovene ikke kan møtes samlet verken i Hånesbukta eller i Ronsbukta, er det sett på et alternativ som er å legge de tre aktørenes verksted-, service-, butikk- og utstillingslokaler i Ronsbukta med innendørs opplag for større båter i Hånesbukta. Det må nevnes at det i denne løsningen ikke er tilstrekkelig utendørs opplag for båtplassene til småbåtshavnen som er regulert inn Ronsbukta. Man må også her vurdere en utspredning i bakkant av tomten for å oppnå 40% dekningsgrad.

Et neste alternativ kan være at to av aktørene etablerer et komplett tilbud, inkluderte opplag, i Hånesbukta og den tredje aktøren et tilsvarende tilbud i Ronsbukta. Man vil da møte de samme utfordringene i forhold til dekningsgrad for utendørs opplag på land.

Vurdering:

Teknisk direktør mener denne løsningen er et mindre aktuelt alternativ fordi man her ikke har noen arealbesparinger ved å samlokalisere i tillegg til at begge båthavnene mister deler av sine tilbud. I en delt løsning bør også deling mellom Hattesteinen, Rona ev. Hånesbukta vurderes. Se ellers teknisk direktørs samlet vurdering med tanke på arealbehov.

Kristiansand Eiendom har gjort følgende vurdering:

Det foreslås salg/service/utstilling/verksted i Ronsbukta, og opplagshall i Hånesbukta. En slik løsning er skissert til å måtte ha noen doble funksjoner, eller at det ikke blir samarbeid mellom alle tre bedriftene.

Overnevnte innstilling for Hånes og Ronsbukta vil også være gjeldende her. Man må være spesielt oppmerksom på at parkeringssituasjonene for småbåthavna i Ronsbukta ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til ved denne løsningen. Opprinnelig skulle lagerhall brukes som parkeringsplass om sommeren, i denne løsningen legges den til Hånesbukta.

5. Aktørenes vurdering

Aktørene har selv åpnet opp for en samlokalisering og ønsker én eller to lokaliseringer for sine samlede virksomheter. De anser det som viktig å ha verksted og butikklokaler på samme sted ettersom man har dellageret for verkstedet i butikklokalene. Det er og en fordel å kunne bedrive service i forbindelse med båttopplag. I tillegg kan man på sommeren benytte båttopplaget som verkstedshall.

Aktørene har uttrykt et ønske om Hånesbukta eller Ronsbukta som lokalisering for felles båttopplag for større båter, verksted-, service-, butikk- og utstillingslokaler. Det legges vekt på gode profileringsmuligheter i forhold til salg, samt god tilgjengelighet med både bil og båt begge disse stedene. I alternativet Ronsbukta stilles det som forutsetning fra aktørene at småbåtshavn etableres, for å kunne finansiere utbyggingen.

Hattesteinen anses som for usentralt som lokalisering for butikk-, utstillings-, service- og verkstedlokaler, og ingen av de tre aktørene er villige til å investere i lokaler på denne tomten. De anser lokaliseringen som så lite sentral og at man vil tape kampen om kundene i forhold til båtutvalgene i for eksempel Sørlandsparken. Aktørene kan eventuelt vurdere båttopplag for større båter på denne tomten dersom behovet for denne type opplag overstiger det avsatte arealet i foreslått løsning i Hånesbukta eller Ronsbukta.

Alle aktørene er positive til båttopplag for mindre båter i Holskogen og mener dette tiltaket bør iverksettes uansett.

6. Teknisk direktør sin vurdering:

Det er ca 10 000 båter i Kristiansand. I kommunale båthavner er det til sammen ca. 3500 plasser. Av disse er 600 plasser 3,5 m bredde eller større, dvs. båter fra 28 fot og oppover.

I arbeidet med lokalisering av bedriftene har vi fått fastlagt at båter opp til 26-28 fot uten problemer kan fraktes med lastebil til et båtlager som ligger på arealer som ikke ligger ved sjøen. Båter som er større er mer problematiske å flytte på grunn av høyde og bredde. Båtlageret for store båter rommer ca 80 plasser og dekker en liten del av behovet. Sett i forhold til kommunale plasser dekker det bare i overkant av 10 % av båt plassene for store båter, sett i forhold til antall båter i kommunen dekker det enda mindre. Dersom vi skal dekke behovet trenger vi mange store båthus i strandkanten.

Verksted for reparasjon av båter og motorer er den delen av disse bedriftenes virksomhet som må ligge ved sjøen. Forretning og utstillingslokaler trenger ikke det. Gumpen Bildrift AS har butikk i Sørlandsparken i dag, men ønsker å ligge ved sjøen. Aktørene avviser Hattesteinen som lokalisering for båtforretning og viser til konkurranse med båtforretning i Sørlandsparken (se side 21 i mulighetsstudien). Dersom forretning i Sørlandsparken vurderes som mer konkurransedyktig enn på Hattesteinen tolker teknisk direktør at sentralitet er viktigere enn sjøtilknytning. Det bør derfor vurderes om forretning i det hele tatt bør ligge ved sjøen.

Bedriftene har i dag 4000 m² bruksareal og mener behovet vil dobles. I illustrasjonene i mulighetsstudien er butikkdelen 4800m², verksted og opplag er til sammen 9600 m² i Hånesbukta, og butikk, verksted og service er til sammen 5600 m² i Ronsbukta. Dette svarer ikke til prognosen for arealbehov i år 2015. Dersom prognosene viser seg å stemme vil tomten bli for liten før det har gått 10 år. Etter høringen må det gjøres en vurdering av om tomtene er for små, prognosene for optimistiske, om funksjoner må deles på flere områder. Dette er avgjørende for om vi klarer å relokalisere bedriftene i Kristiansand kommune.

Dersom kommunen ønsker å gå videre med Ronsbukta eller Hånesbukta som lokalisering vil neste steg være regulering. Eieform og utbygging må også vurderes. Teknisk direktør mener utleie er det mest aktuelle alternativet. Kristiansand Eiendom vurderer at kommunen ikke har noen forpliktelse til å finne ny tomt, men kommunen har et ønske om å hjelpe å finne en ny lokalisering. Kommunens rolle består i å bistå i søk etter egnede tomter. Dette forklarer hvorfor det kun er Sylinder-service, HK-Service og Sjø-sport Service som omfattes av denne sak og hvorfor disse bedriftene prioriteres fremfor andre ved ev. utleie av arealer. Det vil uansett ikke være plass til flere bedrifter i et fellesanlegg.

Båtforretning omfattes av rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre som er på høring. Ikrafttredelse er så snart den er vedtatt. Det ligger begrensning på 3000 m² forretning utenfor vedtatt senterstruktur. Dette kan ha betydning for hvor mye forretning som kan etableres.

Kristiansand Eiendom har gjort følgende vurdering:

KE uttaler seg i henhold til småbåthavnutvalgets interesse, og utvalgets ansvarsområder som direkte blir berørt av denne mulighetsstudien. KE er meget skeptisk til blanding av foreslått industriområde og småbåthavn, og ønsker å understreke at en småbåthavn er et

familie- og rekreasjonsområde. I en felles løsning vil det være barn- og ungdom uten nært oppsyn som ferdes på kaianleggene blant olje, trucker og tungtransport.

I følge mulighetsstudien vinkles plasseringen av båtservicebedriftene kraftig inn mot aktørenes høyeste ønsker, Ronsbukta og Hånesbukta. Vi må derfor stille spørsmål om hvorvidt dette arbeidet alene kan være grunnlaget for en videre behandling og beslutning om lokalisering? Det er for tiden et meget stort behov for båt plasser, og disse må befinne seg ved sjøen i motsetning til salg- og servicebedrifter. KE kan ikke anbefale en løsning som går ut over verken eksisterende eller planlagte båt plasser.

Slik det fremkommer av mulighetsstudien vil alternativ Ronsbukta ha minst innvirkning for de kommunale småbåthavnene. Småbåthavna er ikke utbygd, og dette gir frihet til en gunstigere innplassering enn f.eks i Hånesbukta, spesielt med hensyn til separering av industri- og rekreasjonsområde. Opprettholdelse av antall planlagte båt plasser er også mulig. Oppstart av detaljprosjektering for småbåthavna ventes vinter 08/09, med påfølgende utfyllinger i sjø. Velges alternativ Ronsbukta vil det sannsynlig medføre forsinkelser for ferdigstilling av småbåthavnen.

Videre arbeid bør se nærmere på løsninger i Marviga og i Korsvikfjorden.

Konklusjon

Teknisk direktør synes dette er en vanskelig sak. Arealer ved sjøen er svært verdifulle og tilgjengelige arealer er en mangelvare. Det må gjøres en klar prioritering for hvilke funksjoner som må ligge ved sjøen. Mange alternative lokaliseringer er vurdert, og ingen av dem er enkle. Ut fra reguleringsmessig status mener teknisk direktør at Hattesteinen er den beste lokaliseringen. Området er regulert til næring, eier er positive til lokaliseringen, kai er etablert og det er god plass. Ulempen er det vil ta noe tid å få hele området byggeklart på grunn av hytter som er etablert. På den annen side synes et fellesanlegg å blir for stort og ruvende uansett lokalisering. Det er derfor viktig å diskutere lokaliseringalternativene i ulike størrelser. Når det gjelder Rona mener teknisk direktør man kan vurdere et mindre bygg 2, men kan ikke anbefale bygget slik det er illustrert i mulighetsstudien av hensyn til landskap, kulturlandskap og friluftinteresser.

Teknisk direktør anbefaler at saken legges ut på høring med saksfremstillingens drøftinger.

Tone Iglebæk
19.05.08