

# **REFERAT |KRS| Bystyret (2011-2015) d. 03-12-2014**

**Mødedato** Onsdag d. 03. december 2014 kl. 16:00

**Mødested** Bystyresalen

## Indholdsfortegnelse

Godkjenning av møteprotokoll fra bystyrets møte 26.11.14.....	3
Vedtak av planprogram for E18/E39 Ytre ringveg - Kristiansand.....	5
Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen.....	17
2. tertialrapport 2014 drift og investering Kristiansand Parkeringsselskap KF.....	21
Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Behovet for en evaluering av Kristiansand komm	43
Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Behovet for et felles mobbeombud på Sørlandet'	45
Interpellasjon fra repr. Hans Petter Horve, MDG, vedr. "Skiskytteranlegget på Strai".....	47
Interpellasjon fra rep. Dag Vige, V, vedr. "Fattige barn i Kristiansand".....	50
Interpellasjon fra repr. Hans Petter Horve, MDG, vedr. "Kristiansand fri for GMO (genmanipulerte	53

# **Punkt 195/14: Godkjenning av møteprotokoll fra bystyrets møte 26.11.14**

## **Bilag**

Protokoll Bystyret 26.11.2014



Dato 27. november 2014  
Saksnr.: 201400007-50  
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

**Saksgang**  
Bystyret

**Møtedato**  
03.12.2014

### **Godkjenning av møteprotokoll fra bystyrets møte 26.11.14**

Forslag til vedtak

[Bystyret godkjenner protokoll fra bystyrets møte 26.11.14.](#)

Tor Sommerseth  
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø  
Formannskapssekretær

Vedlegg:  
Protokoll fra bystyrets møte 26.11.14

## **Punkt 196/14: Vedtak av planprogram for E18/E39 Ytre ringveg - Kristiansand**

### **Bilag**

Vedtak FORMAN, 19112014, Sak 126/14, Vedtak av planprogram for E18/E39 Ytre ringveg - Kristiansand

FORSLAG TIL ENDRINGER PLANPROGRAM-OPPSUMMERING KOMMENTARER ALLE INNSPILL....docx

LinjerSomSkalUtredes A1\_1.10.2014.pdf

VS\_ E18\_ E39 Ytre ringveg Vige-Volleberg - Oppstart av planarbeid\_planprogram til offentlig ettersyn.msg

196-14.mp3



Dato 7. november 2014  
Saksnr.: 201402822-16  
Saksbehandler Jan Erik Lindjord/Marit Eik

**Saksgang**  
Formannskapet  
Bystyret

**Møtedato**  
19.11.2014  
26.11.2014

## **Fastsettelse av planprogram for E18/E39 Ytre ringveg – Vige-Volleberg**

### **Sammendrag**

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til planprogram for Kommunedelplan for E18-E39 Ytre ringveg Kristiansand. Formålet med planprogrammet er å fastsette hvilke vegkorridorer og temaer som skal utredes i den kommende konsekvensutredningen.

Prosjektet er foreslått i KVU for Kristiansandsregionen konsept Ytre ringveg (2011) og ligger inne i kommuneplan for Kristiansand. Prosjektet er i utgangspunktet et av flere tiltak som inngår i arbeidet med bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen. Endelig sammensetning av tiltak i bymiljøavtalen ventes avklart i 2015. Prosjektet er også en del av ny E18/E39 strekningen fra Vige til Ålgård i Rogaland. På hele strekningen pågår planarbeider. Det er viktig at fremdriften i planarbeidet for Ytre ringveg holdes, slik at ikke usikkerhet rundt trasé for Ytre ringveg blir til hinder for bygging av ny E39.

Songdalen og Kristiansand kommuner er ansvarlige planmyndigheter og skal fastsette planprogrammet og vedta kommunedelplanen.

Planprogrammet ble sendt på høring og utlagt til offentlig ettersyn etter vedtak i planutvalget i Songdalen 5.6. og formannskapet i Kristiansand 11.6.2014. Høringsfristen ble satt til 12. september 2014. Etter ønske fra berørte grupper utvidet Statens vegvesen fristen til 18. september 2014. Høringsprosessen bragte et stort engasjement i berørte bydeler i form av 144 uttalelser hvorav flere var i form av fellesuttalelser.

Songdalen fastsatte planprogrammet 22.10.2014.

Fylkestinget har vedtatt at framdriften må legges opp slik at kommunedelplanen kan vedtas sommeren 2015. Statens vegvesen svarer at dette tidligst kan skje september 2015. En framdrift med vedtak i bystyret september 2015, som ivaretar behandling av høringsforslag til planen i byutviklingsstyret og formannskapet og sluttbehandling i byutviklingsstyret, formannskapet og bystyret, innebærer at vegvesenet må ferdigstille planforslaget i februar/mars. Rådmannen mener det er viktig å holde god framdrift i planarbeidet, men med bakgrunn i tiltakets kompleksitet, omfang og potensielt store konflikter mener rådmannen at krav til forsvarlig saksbehandling må veie tungt ved fastsetting av framdrift.

I forslag til revisjon av planprogrammet har Statens vegvesen foreslått å innarbeide alle viktige innspill. Spesielt viktig er forslag til to nye korridorlinjer som tydeligere enn i

høringsforslaget svarer ut formannskapetets vedtak av 11.06.2014. Disse linjene er markert med grønn farge i nytt plankart. Tilsvarende linjer var også sterkt etterspurt blant høringsuttalelsene. Justerte linjer og forskyving av nytt kryss ved Breimyr vil imidlertid medføre større negative konsekvenser for Vågsbygdmarka enn det som ligger i gjeldende kommunedelplan og som framgår av illustrasjonene i høringsutgaven av planprogrammet. Videre har Statens vegvesen foreslått følgende endringer i planprogrammet:

1. Det tegnes inn en 5. korridor for å tydeliggjøre at tunnel skal vurderes (grønn korridor).
2. Beskrivelse av 5.korridor i tekst.
3. Justering av tekst for blå korridor.
4. En beskrivelse legges inn i forhold til merknad fra Fylkesmannen Miljøvernavdelingen.
5. Utredning av tunnel under Rossevannsbekken tydeliggjøres.
6. Fremdriftsplan justeres med endelig vedtak september 2015.
7. Postveien vest for Krossen omtales særskilt.
8. Verdivurderingen ved Rossevannsbekken endres når det gjelder kulturmiljø.
9. Fiolettkorridor tilpasses planer for Rv.9.
10. Krysset på Vige må vurderes iht. havneutviklingen.
11. Omtale av klimaregnskap presiseres.
12. Trafikkbelastning på tilstøtende vegnett.
13. Omtale av folkehelse presiseres.
14. Oversikt over andre gjeldende reguleringsplaner av betydning suppleres.
15. Oversikt over andre planer under utarbeidelse suppleres.

Rådmannen mener de nye korridorene som er tegnet inn ivaretar Formannskapetets vedtak, «Trasevalg i tunnel fra Dalane til Breimyr vil være et viktig valg for å bevare friluftsområdene på denne siden av byen».

Rådmannen gir sin tilslutning til Statens vegvesen sitt forslag til endringer av planprogrammet, men med merknad om at framdriften må ivareta hensynet til faglig kvalitet og forsvarlig saksbehandling.

Forslag til vedtak

1. Bystyret fastsetter planprogram for E18/ E39 Ytre ringveg Vige-Volleberg siste datert 16.06.2014 med endringer foreslått av Statens vegvesen.
2. Det er viktig med god fremdrift i planarbeidet. Fremdrift i planarbeidet må likevel ikke gå på bekostning av faglig kvalitet og forsvarlig saksbehandling.

Skriv inn underskriver.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Harald Karlsen  
Fung. Teknisk direktør

Vedlegg:

1. Forslag til endringer av planprogram med oppsummering av høring, Statens vegvesen 10.10.2014.
2. Revidert kart med foreslåtte korridorer.
3. Høringsutgave til planprogram datert 16.06.2014

Bakgrunn for saken

### **Dagens situasjon**

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til planprogram for Kommunedelplan for E18-E39 Ytre ringveg Kristiansand..

Prosjektet er foreslått i KVU for Kristiansandsregionen konsept Ytre ringveg (2011) og ligger inne i kommuneplan for Kristiansand. Prosjektet er i utgangspunktet et av flere tiltak som inngår i arbeidet med bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen. Endelig sammensetning av tiltak i bymiljøavtalen ventes avklart i 2015.

Prosjektet er også en del av ny E18/E39 strekningen fra Vige til Ålgård i Rogaland. På hele strekningen pågår planarbeider. Ny E39 i Vest-Agder er et prosjekt med stor betydning lokalt, regionalt og nasjonalt, noe som gjenspeiles i en høy beregnet netto nytte. Det er viktig at fremdriften i planarbeidet for Ytre ringveg holdes, slik at ikke usikkerhet rundt trasé for Ytre ringveg blir til hinder for bygging av ny E39.

I planprogrammet er prosjektet begrunnet gjennom transportanalyser og trafikk tall fra KVU rapporten. KVU-en ble gjennomført mot slutten av en periode med svært stor trafikkvekst. Fra 2008-2013 viser SVVs tre hovedtellepunkter (vestervegen, Grim og Vige) at trafikken gikk ned med 2,4% mot en økning på 16% (2005-2010) i KVU-en, og tellepunkt Vige økte med 9,6% (2008-2013) mot 25% (2005-2010). Det er nødvendig å gjøre nye transportanalyser i konsekvensutredningen utfra oppdaterte trafikk tall.

### **Planprogrammets innhold**

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

Formålet med planarbeidet er å få en vedtatt kommunedelplan med konsekvensutredning for ny Ytre Ringveg fra Vige til Volleberg. Kommunedelplanen skal vise en korridor for framtidig Ytre ringveg. Den skal også vise tilkoping til lokalvegnettet.

Hensikten med Ytre ringveg er først og fremst å betjene trafikkstrømmer som skal forbi Kristiansand.

## **PLANPROSESSEN**

### **Gjeldende planer**

#### KVU for Kristiansandsregionen konsept Ytre ringveg (2011)

Tiltaket ligger inne med prioritering etter 2025. Tiltaket er ett av flere store og mindre tiltak som skal prioriteres i forbindelse med ny bymiljøavtale for Kristiansandsregionen. Det andre store infrastrukturtiltaket er E18/E39 Gartenrløkkka-Breimyr. I tillegg kommer bru over Otra til sykehusets satsing på kollektivtransport og gående og syklende mm.

#### Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Regjeringen vedtok 29.09.2014 nye retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

#### Kommunal planstrategi

Ytre ringveg er omtalt i planstrategien for Kristiansand kommune under punktet Byutvikling og fremtidige transportløsninger.

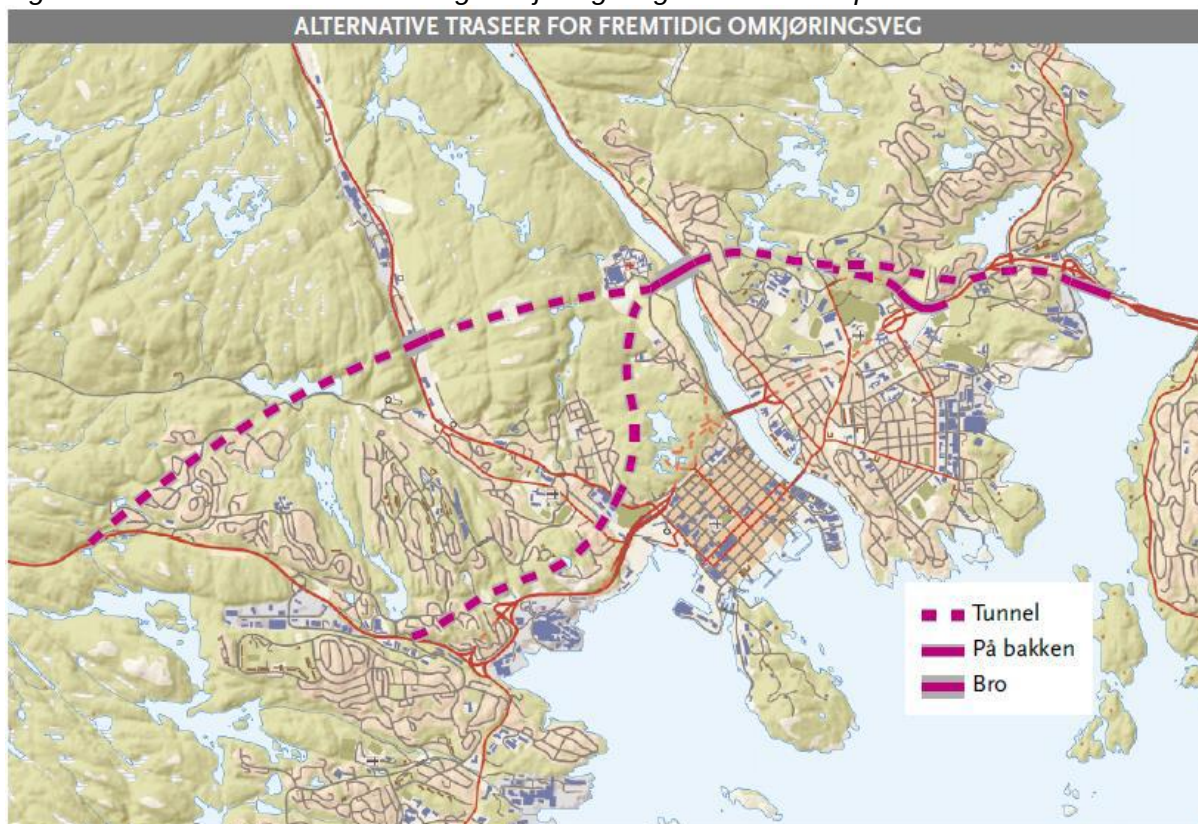
#### Kommuneplanen

*Kommuneplanens satsningsområder er byen som drivkraft, byen det er godt å leve i og klimabyen. Kommunen har mål om 20 prosent reduksjon av klimautslipp innen 2020. Dette betyr at arealbruken må styres, restriktive tiltak brukes og det må oppfordres til miljøvennlig transport. Videre i kommuneplanen står det under transport og infrastruktur:*

*Gode transportsystemer i regionen er en forutsetning for et effektivt felles bo- og arbeidsmarked. Samarbeidet mellom knutepunktkommunene om felles areal- og transportplan bidrar til dette.*

I kommuneplanens arealdel er strekningen Vige-Breimyr, trasé for fremtidig omkjøringsvei lagt inn på plankartet med to alternative endepunkter i øst, to alternative endepunkter i vest. Strekninger der omkjøringsvegen ligger i dagen er sikret med hensynssoner og bestemmelser i påvente av endelig planavklaring. Dette gjelder alle alternativene. Det er tatt hensyn til fullt kryss både ved Bjørndalssletta og Varodden og ivarettatt mulighet for fullt kryss med RV9, Setesdalsvegen og ved sykehuset. Omkjøringsveien ligger i tunnel hele strekningen, unntatt endepunktene, samt ved Krossen og kryssing av Otra. Eg bro (lokalbro i Kommunedelplan for Lund) er integrert i brokryssing. Havnegata er vist koblet til dagens E18/E39. Båndlegging på Bjørndalssletta kan opphøre dersom trasèvalg for fremtidig omkjøringsvei, som følge av KVVU-prosessen, ikke anbefaler en trasè i dette området.

*Figur 1. Alternative traseer fremtidig omkjøringsveg fra Kommuneplanen for Kristiansand*



Kommunedelplan for E18/E39 Gartnerløkka – Kleppland:

Det foreligger en vedtatt kommunedelplan med KU på strekningen Gartnerløkka – Volleberg. Planen ble vedtatt i Kristiansand og Songdalen kommuner den 16.02.2005. For strekningen Breimyr – Volleberg ble det vedtatte alternativet omtalt som S3. Dette er identisk med den korridoren som er vist i gjeldende kommuneplan.

#### Reguleringsplaner

Følgende vedtatte reguleringsplaner i Kristiansand kan bli påvirket at Ytre Ringveg

- Kongsgård/Vige Havne- og industriområde
- Reguleringsplan Vest-Agder sykehus (2003)
- Otrabredden
- E18 Ny Varoddbru
- Rv9 Setesdalsveien, Dalane – Ytre Strai
- Kongsgård/Vige Havne- og industriområde
- Østre Ringvei – Vige

- Bydalen
- Ringlebekkveien- Torridalsveien
- Kokleheia 33/26 (Otra terrasse)

Enkelte av planene er ikke utbygd eller har resthjemler for utbygging.

Planer under utarbeidelse av betydning for planarbeidet:

- Rv.9, E39 til Krossen– kommunedelplan
- E18/E39 Gartnerløkka – Meieriet – reguleringsplan
- E39 Rige - Breimyr – reguleringsplan
- Eg – sykehusområdet – Områderegulering
- Sykkeleक्सpressveg Kommunedelplan og reguleringsplaner.
- Områderegulering Mjåvann III (Songdalen)
- Havneplan for Kristiansand havn KF - §46 havne- og farvannsloven
- Utviklingsplan Sørlandets sykehus
- Hellemyr felt E1
- Dalaneveien 47-51 (Jernstøperiet)

Formålet med disse planene er konkretisert i respektive planprogram.

### Politisk behandling

Formannskapet i Kristiansand kommune behandlet forslag til planprogram i møte

11.06.2014. Formannskapet fattet slikt vedtak:

*Formannskapet gir sin tilslutning til forslag om planprogram for kommunedelplan for E18-E39 Ytre ringveg Kristiansand.*

*Formannskapet ber Statens vegvesen innenfor foreslåtte korridorer utrede veglinjer som minimerer omfanget av dagsoner utover det som er nødvendig i tilknytning til kryss.*

*Formannskapet ber Statens vegvesen sende planprogrammet på høring og melde oppstart av planarbeidet i samsvar med plan- og bygningsloven § 11-13.*

*Det medtas i den videre utredningen ytterligere ett trasevalg som ivaretar tur- og boligområder vest for Dalane etter samme prinsipper som traseene gjennom Jegers og Baneheia.*

*Trasevalg i tunnel fra Dalane til Breimyr vil være et viktig valg for å bevare friluftsområdene på denne siden av byen. (8/5)*

Planutvalget i Songdalen kommune gjorde 05.06.2014 følgende vedtak om høring av forslag til planprogram:

1. Planutvalget gir sin tilslutning til at vegvesenets forslag til planprogram for E18/E39 for strekningen Vige-Volleberg legges ut til offentlig ettersyn, men forutsetter at følgende forhold vies særlig oppmerksomhet i det videre utredningsarbeidet:
  - Konsekvenser en dagsone over Rossevannsbekken vil ha for:
    - i. støy for omkringliggende bebyggelse både i anleggs- og driftsfase. - friluftssinteressene i området samt leveforhold for viltet.
    - ii. drikkevannsressursen i Rossevannet både i anleggs og driftsfase.
  - Konsekvenser en justert linjeføring på E 39 under Mjåvann vil kunne ha for utviklingen av Mjåvann trinn III.
2. Det må utredes konsekvenser av et tunnelalternativ uten dagsone fra Breimyrkrysset til Volleberg.

Songdalen kommune gjorde 22.10.2014 følgende vedtak om forslag til planprogram:

1. Statens vegvesens forslag til planprogram for E18-E39 Ytre ringveg, datert 16.06.14, fastsettes. Det vises i den anledning til planutvalgets vedtak i saksnr. 039/14, gjengitt innledningsvis ovenfor. Kommunestyret forutsetter at dette vedtaket legges til grunn i planprogrammet. Kommunestyret legger videre til grunn at følgende forhold i tillegg blir omtalt for videre utredning i det fastsatte planprogrammet:

- utforming og dimensjonering av kryss ved Breimyr må sikre tilfredsstillende betjening av lokaltrafikken mot Songdalen
  - konsekvensene en dagsone fra Breimyr og vestover mot Øygardstjønnene vil få for miljø og samfunn samt avbøtende tiltak
  - konsekvensene anleggsperioden vil få for miljø og samfunn samt avbøtende tiltak
  - konsekvensene en ny E39 gjennom Songdalen vil få for busstdrift og busstilbud.
2. Kommunestyret forutsetter at vegvesenets eget forslag til tilføyelse i planprogrammets avsnitt 3.7 om Rossevannsområdet tas inn i det fastsatte programmet.
  3. Kommunestyret forutsetter at den korridoren som velges gjennom Songdalen ikke vil vanskeliggjøre utviklingen av Mjåvann III.
  4. Kommunestyret støtter Vegvesenets vurdering av at det korridorvalget som ble foretatt i 2005 står fast som en forutsetning for det videre planarbeidet.
  5. Kommunestyret ber Statens vegvesen vektlegge utredningsarbeidet med tunnel ved Rossevannsbekken høyt.

### **Offentlig ettersyn**

Forslag til planprogram var utlagt til offentlig ettersyn i perioden 20. juni – 18. september og sendt på høring til offentlige myndigheter og velforeninger mfl.

Høringsfristen ble i utgangspunktet satt til 12. september, men senere forlenget til 18. september etter påtrykk fra forskjellige private interessegrupper. I høringsperioden mottok Statens vegvesen til sammen 144 uttalelser. Uttalelsene omfatter både et stort antall fra enkeltpersoner, samt uttalelser fra velforeninger og spontant opprettede grupper. Høringsuttalelsene vitner om et stort engasjement i befolkningen. Statens vegvesen har oppsummert og kommentert høringsuttalelsene og foreslått endringer i planprogrammet, jf. vedlegg 1.

Høringsuttalelsene fra private kan i hovedsak grupperes i tre. Generelt er det mange uttalelser som går på å minimere de negative konsekvensene for friluftslivet, både med tanke på dagens bruk og framtidige generasjoners bruk av områdene. Berørte parter på Sødal er opptatt av ikke å få en motorveg i sitt nærområde og ønsker at ny veg må krysse Otra nord for boligområdene. Berørte parter i områdene fra Grim til Hellemyr er opptatt av at marka nord for Tinnheia/Hellemyr må skjermes mest mulig for negative konsekvenser og at tunnelalternativ må utredes.

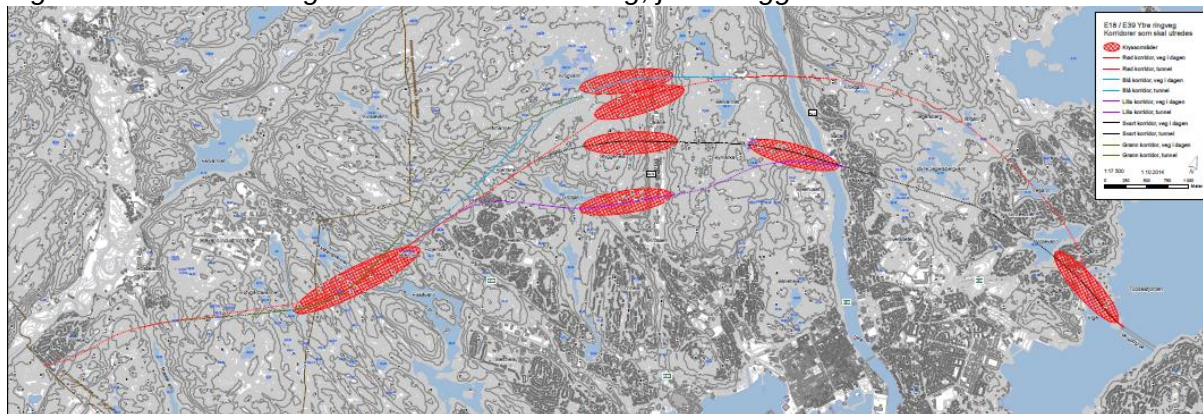
### **Endringer etter offentlig ettersyn**

På bakgrunn av formannskapetets vedtak ved behandling av forslag til planprogram, samt innkomne høringsuttalelser har Statens vegvesen foreslått en rekke endringer i planprogrammet, jf. vedlegg 1.

Statens vegvesen har laget et nytt kart som viser hvilke korridorer som skal utredes videre, se figur 2. De to grønne linjene som starter ved Krok vann og ender sydvest for Breimyr skal ivareta formannskapetets vedtak om å utrede linjer som i minst mulig grad forringer friluftsverdiene av marka nord for Tinnheia. Den ene linjen vil gi en dagsone ved krysning av gamle postvei nord for Kjerrane, den andre linjen vil gå i tunnel hele strekningen mellom kryss ved Dalane og kryss ved Breimyr.

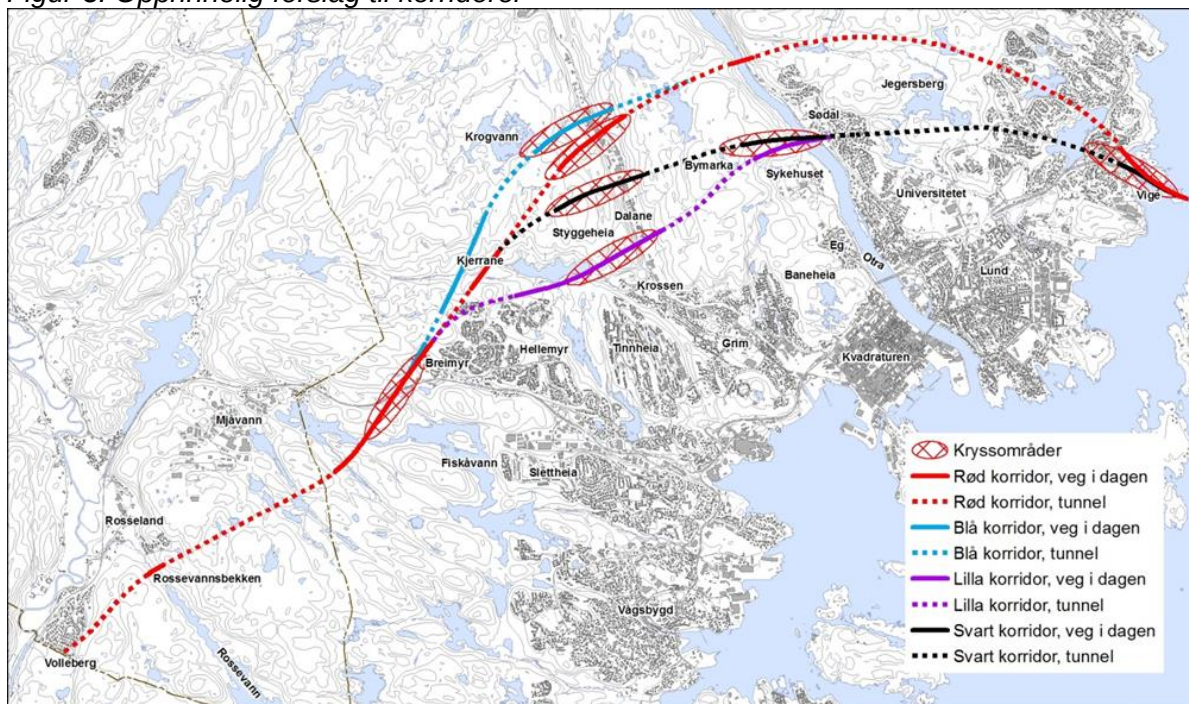
I nytt plankart er det også gjort en endring i plasseringen av mulig kryssområde for kryss ved Breimyr, se figur 1. Sammenlignet med forslag til planprogram er kryssområdet flyttet sydvestover. Krysset vil dermed komme i mindre konflikt med bebyggelsen på Fidjane. Samtidig innebærer det nye forslaget til plassering større inngrep i den delen av Vågsbygdmarka.

Figur 2. Revidert forslag til korridorer etter høring, jf. vedlegg 2.



Opprinnelig plankart er tatt med for lettere å se endringene i forslåtte korridorer, se figur 3.

Figur 3. Opprinnelig forslag til korridorer



I høringsperioden har Fylkesmannen vært i dialog med Statens vegvesen for å få vurdert om det også kan legges inn utredning av en korridor enda lenger vest enn de grønne linjene for å spare de delene av Vågsbygdamarka som ligger nærmest E39 og Mjåvann. Spørsmålet ble også diskutert i et møte mellom Songdalen kommune, fylkesmannen og Statens vegvesen. Ved oppstart av planprogrammet har det vært en premiss å legge til grunn gjeldende kommunedelplan for strekningen Breimyr-Volleberg. Som følge av Fylkesmannens forespørsel oppstod det usikkerhet rundt hvor store endringer som kunne gjøres i forslaget til planprogram uten å komme i konflikt med gjeldende kommunedelplan og behov for ny høring av planprogrammet. I formannskapsmøtet 22.10.2014 ble det fra administrasjonen i Kristiansand kommune og Statens vegvesen informert om hvilket handlingsrom som foreligger for å ta inn nye korridorer og konsekvensene, spesielt for fremdrift. Konklusjonen fra administrasjonen og Statens vegvesen var at en ny mer nordlig linje vil bl.a. medføre innløsning av 28 boliger i Bukksteinsdalen og at det vil bli nødvendig med ny høring og usikkerhet rundt framdrift i planleggingen som kan få konsekvenser for når bygging av ny E39 vestover kan startes. Det ble også vist til at en flytting av Breimyrkrysset, selv om det innebærer større større inngrep i Vågsbygdamarka, reduserer negative konsekvenser for beboerne på Fidjane og muliggjør at marka nord for Hellemyr kan forbli mest mulig intakt.

Vest-Agder fylkesting gjorde 21.10.2014 følgende vedtak:

1. Fylkeskommunen ser det som positivt at det er satt i gang planlegging av ytre ringvei. Prosjektet vil ha stor betydning for infrastrukturen i både Kristiansandsområdet og regionen for øvrig. Det er av stor betydning at fremdriften i planleggingen koordineres med fremdriften for planlegging av strekningen Volleberg – Livold og videre vestover. Dette for å kunne komme i betraktning som helhetlig veiprojekt i regi av det nye utbyggingsselskapet. Det vil si at fremdriften må legges opp slik at kommunedelplanen kan vedtas sommeren 2015.
2. Forslag til plan- og utredningsprogram, herunder valg av alternative veikorridorer, vurderes i det vesentlige å være dekkende for planarbeidet. Fylkeskommunen vil imidlertid anmode om at plan-/utredningsprogrammet presiseres og suppleres for følgende forhold:
  - Postveien vestover fra Krossen i Kristiansand bør særskilt omtales under friluftsliv/nærmiljø/kulturminnevern.
  - Varianten med sammenhengende tunnel under Rossevannsbekken i Songdalen, jf. vedtak i Songdalen kommune, bør tydeliggjøres i planprogrammet.
  - Området ved Rossevannsbekken bør i temakart for kulturmiljø gis middels til høy verdi.
3. Fylkeskommunen vil allerede nå signalisere at man er i tvil om det for rød og blå korridor er nødvendig og kostnadmessig forsvarlig å etablere en egen atkomst til sykehuset via separat tunnel. Andre løsninger bør vurderes nøye.
4. Fylkeskommunen ser det som viktig at det i planleggingen legges stor vekt på å minimalisere ulempene for markaområdene. Det er i den forbindelse viktig at dagsoner reduseres mest mulig, samtidig som det må legges stor vekt på å komme frem til løsninger som i størst mulig grad reduserer støy i forhold til omgivelsene. For å redusere ulemper for nærmiljø/friluftsområder er fylkeskommunen i utgangspunktet positiv til at det vurderes å sette dimensjonerende hastighet til 80 km/t på deler av strekningen.
5. Tiltakshaver bes om å nyttiggjøre seg de øvrige merknader og kommentarer som fremgår av saksutredningen.
6. Fylkeskommunen legger til grunn at det gode samarbeidet så langt i prosessen fortsetter ved at fylkeskommunen tas med også i den videre planprosessen. Det tas i så måte forbehold om at det vil bli knyttet ytterligere merknader og innspill til saken i den videre planprosessen.
7. For å opprettholde framdriften er fylkeskommunen innforstått med at enkelte veikorridorer kan bli tatt ut tidlig i det videre planarbeidet hvis det av økonomiske eller planfaglige grunner ikke er grunnlag for den/de.
8. Statens vegvesen oppfordres til, i sine månedlige møter med Jernbaneverket og Kristiansand Havn, å sette spørsmålet om jernbanetilknytning på dagsorden.

Fylkestingets vedtak ble gjort etter høringsfristen. I sin oppsummering av høringsuttalelsene har Statens vegvesen basert seg på et utkast til saksfremlegg. Det endelige vedtaket skiller seg noe fra utkastet uten at det bør ha betydning for planprogrammet, jf. vedlegg 1 side 8.

Kristiansand havn KF har i sin høringsuttalelse bedt om at jernbanetilknytning til havneavsnittene i Kongsgård/Vige utredes. Statens vegvesen mener dette er et tema som Jernbaneverket og Kristiansand havn må ta ansvar for, jf. sitat:

*«Innspillet blir tatt til følge ved at krysset på Vige vurderes med tanke på den planlagte havneutviklingen. (tilføyelse i kap. 5.2)*

*Vi finner det ikke hensiktsmessig å vurdere en mulighet for jernbanetilknytning til Vige (Vige-Dalane) i konsekvensutredningen. Dette planarbeidet må havna og Jernbaneverket ta ansvaret for. Det vil være fornuftig at dette foregår parallelt med planarbeidet for Ytre Ringveg. Vegvesenet vil da arbeide for at linjeføring og kryssløsninger i Vige og på Dalane ikke skal vanskeliggjøre en mulig framtidig jernbanetilknytning fra Dalane til havna i Vige. Når det gjelder 2-sidig vegtilknytning så må dette sees i sammenheng med den status ny rv.9 vil*

*få. Havna vil uansett få en god vektilknytning mot vest når reguleringsplanene for Gartnerløkka – Breimyr blir realisert.»*

Statens vegvesen følgende endringer av tekst i planprogrammet, jf. vedlegg 1:

1. Det tegnes inn en 5. korridor over Kjerrane for å tydeliggjøre at et tunnelalternativ skal utredes, jf. kart og redegjørelse foran.
2. På side 31 i skrives inn følgende omtale av traseen: **Grønn korridor:** *Denne utredes i tråd med Kristiansands formannskaps vedtak av 11.06.14. Grønn korridor følger den røde korridoren fram til Dalane/Jernstøperiet og kryss med rv.9. På strekningen Dalane-Breimyr skal det vurderes to varianter. I variant 1 legges vegen i tunnel fram til området ved trialbanen vest for Kjerrane, hvor det blir en kort dagstrekning der vegen krysser Postveien og jernbanen. Deretter går vegen i tunnel forbi Hellemyr og Fidjemoen omtrent fram til dagens E39 på Breimyr. I variant 2 er det sammenhengende tunnel fra Dalane til Breimyr. Tunnelen må da legges vestenfor trialbanen. På Breimyr blir det kryss med dagens E39 og det vurderes en dagsone fram til området rundt Øygardsvannan. Her går vegen inn i tunnel og fortsetter slik som rød korridor fram til Volleberg. Korridoren er positiv ved at man skåner friluftsområdene ved Kjerrane/Gråmannen, nær lysløypa på Hellemyr og boligbebyggelsen på Hellemyr og Fidjemoen. Den er negativ ved at kryssområdet på Breimyr forskyves vestover og den berører mer av markaområdene vest for Fiskåvannet og Bukksteinsvannet enn rød korridor.*
3. Omtalen av blå korridor på side 31 endres. En del av teksten omtaler det som nå er kalt grønn korridor, og dette tas ut. Ny beskrivelse av blå korridor blir slik:  
**Blå korridor**  
*Blå korridor følger den røde korridoren fra Vige til omtrent under Bærvannet i Bymarka. Videre går vegen i tunnel under Bymarka og havner med tunnelutløp i området Dalane nord for Jernstøperiet. Her blir det bro over jernbanen og rv.9 og toplanskryss på heia vest for Jernstøperiet der Ytre ringveg kobles mot dagens rv.9. Denne blå korridoren vil vurderes som dagsone vestover fra Krogvann og over postveien i området ved Kjerrane. Vest for Hellemyr går korridoren i kort tunnel frem til kryssområdet ved Breimyr. Herfra er den lik som rød korridor fram til Volleberg. På denne korridoren vil også mulighetene for en lokalvegforbindelse fra rv.9 ved Krossen/Dalane, under Bymarka og til sykehuset på Eg bli utredet (se bilde over for illustrasjon). Dette siden denne korridoren ikke har mulighet for kryss ved Otra og følgelig heller ingen tilkoblingsmulighet mot Sykehuset på Eg/Sødalsiden. Korridoren er positiv ved at den i mindre grad enn de andre berører boligbebyggelse. Dagsone med nærføring til boligene på Fidjemoen vil gi negative virkninger, som i rød korridor. Den er negativ ved at man ikke får til kryss på Eg/Sødal siden. Den har negative virkninger for friluftsområdene ved hovedturløypa, lysløypa på Hellemyr og Gråmannen/Kjerrane-området.*
4. Fylkesmannens miljøvernnavdeling skriver i sin høringsuttalelse at det bør gå mer tydelig fram av planprogrammet hvorvidt det er mulig å få til en alternativ korridor lenger nord for å redusere konsekvensene i marka vest for dagens E39. Øst for dagens E39 blir Miljøvernnavdelingens merknader ivaretatt gjennom synliggjort nordre grønn korridor. I kommunedelplanen for E39 Gartnerløkka-Kleppland ble det utredet en rekke korridorer nord for den korridor som ble vedtatt 16.06.2005. Statens vegvesen har gjennomgått tidligere utredninger og sett på andre mulige tekniske løsninger. Det er også vurdert risiko i forhold planprosess og planfremdrift ved en eventuell ny oppstartsmelding for nye korridorer på strekningen Breimyr-Volleberg. Songdalen kommune som planmyndighet ønsker ikke å ta dette opp til ny vurdering. Statens vegvesen ønsker på denne bakgrunn å stå ved korridorvalget fra 2005 for denne strekningen, og gjennomføre de justeringer av gjeldende korridor som har vært på høring i dette planprogrammet. Statens vegvesen foreslår imidlertid en presisering i planprogrammet. I kap. 1.2 tilføyes som eget avsnitt:

*I kommunedelplanen for E39 Gartnerløkka-Kleppland ble det utredet en rekke korridorer nord for den korridor som ble vedtatt 16.02.2005. Statens vegvesen har gjennomgått tidligere utredninger og sett på andre mulige tekniske løsninger. Det har ikke kommet inn nye momenter av en slik art at forutsetningen fra 2005 skal endres. Korridorvalget fra 2005 står dermed fast som en forutsetning i dette planarbeidet.*

5. Varianten med sammenhengende tunnel under Rossevannsbekken i Songdalen, jf. vedtak i Songdalen kommune, tydeliggjøres i planprogrammet. I omtalen av rød korridor, side 30 endres siste setning i andre avsnitt slik: *Det vil på dette strekket bli vurdert både tunnel under og en dagsone med bro over Rossevannsbekken.* Siste setning i tredje avsnitt endres slik: *Den har i dagsonene negative virkninger for friluftsområdene ved Kjerrane og Rossevannsbekken.*
6. Fremdriftsplanen, kap. 1.6.3 justeres slik at kommunedelplanen sluttbehandles og kan vedtas i september 2015.
7. Postveien vestover fra Krossen i Kristiansand omtales særskilt under friluftsliv/nærmiljø/ kulturminnevern. I kap. 6.2.2 siste avsnitt tilføyes: *Postveien vest for Krossen.* I kap. 6.2.4, tredje avsnitt tilføyes: *Nærføring og kryssing av Postveien vest for Krossen vil ha betydning for dette kulturminnet, og skal spesielt belyses.*
8. Området ved Rossevannsbekken gis middels til høy verdi for kulturmiljø. Kap 3.7, siste avsnitt endres slik: *Miljøet er representativt for epoken og bunkersen fra 2.verdenskrig skal være av en sjelden type. Verdien av kulturmiljøet ved Rossevannsbekken vurderes som middels til stor.* I tillegg skal teksten og temakartet i verdianalysen oppdateres i henhold til dette.
9. Sammenheng mellom fiolett korridor og Rv.9 presiseres i planprogrammet. I omtalen av fiolett korridor, side 32, første avsnitt tilføyes: *Denne korridoren tilpasses de løsninger som velges i planarbeidet for Rv. 9.*
10. Krysset på Vige vurderes med tanke på den planlagte havneutviklingen. Dette presiseres i utredningsprogrammet. I kap. 5.2, andre avsnitt tilføyes: *Krysset skal vurderes med tanke på framtidig havneutvikling.*
11. Planprogrammet presiseres på at det skal gjøres et klimaregnskap for den nye vegen. I kap. 6.1.5 endres siste kulepunkt slik: *Det skal gjøres klimaanalyse av vegplanene. Utslipp av NOX og CO2 ekvivalenter ved bygging og bruk av vegnettet skal beregnes og oppgis i tonn.*
12. Trafikkbelastning på tilstøtende vegnett skal vurderes. I kap. 6.4.1 (trafikkbelastning og trafiksikkerhet) skal tilføyes: *Trafikkbelastning på tilstøtende vegnett vil være avhengig av antall kryss og plassering av kryss. Det skal utredes hvilke strekninger på tilstøtende vegnett som får økt trafikk, og hvilke tiltak som bør gjennomføres på disse strekningene.*
13. Vurderinger av folkehelse skal presiseres. I kap. 6.2.2 (Nærmiljø og friluftsliv) skal det i siste avsnitt tilføyes: *Mulige konsekvenser av tiltaket i forhold til folkehelse skal vurderes.*
14. Følgende tilføyinger gjøres i planprogrammet under kap. 2.2.5 Reguleringsplaner av betydning for planarbeidet:
  - Bydalen, - Ringlebakkveien Torridalsveien,
  - Kokleheia 33/26 (Otra terrasse)Enkelte av planene er ikke utbygd eller har resthjemler for utbygging.
15. Følgende tilføyelser gjøres i planprogrammet under kap. 2.2.6 Planer under utarbeidelse av betydning for planarbeidet:
  - Hellemyr felt E1, området er avsatt til bolig og tjenesteyting i kommuneplanen (BA3)
  - Dalaneveien 47-51 (Jernstøperiet), Planforslaget omfatter i hovedsak dagens industriområde og dette foreslår regulert til industri som i dag.

## **Vurdering**

Rådmannen mener Statens vegvesens forslag til forandringer ivaretar formannskapets vedtak av 11.06.2014 og innkomne høringsuttalelser.

Rådmannen mener konsekvensene av inngrep i landskapet i forbindelse med kryss og dagsoner kan bli omfattende, avhengig av løsning, at tiltak og løsninger for å minimere negative konsekvenser for beboere og brukere i berørte områder må utredes grundig.

En enda mer nord-vestlig korridor enn de Statens vegvesen foreslår ville kunne skjermet Vågsbygdmarka, men vil samtidig gjort det nødvendig å innløse 29 boliger i Bukksteinsdalen. Med henvisning til gjeldende kommunedelplan og konsekvenser for fremdriften i planarbeidet har Rådmannen ikke ønsket å ta opp denne diskusjonen på nytt.

Fylkestinget har vedtatt at framdriften må legges opp slik at kommunedelplanen kan vedtas sommeren 2015. Statens vegvesen svarer at dette tidligst kan skje september 2015. En framdrift med vedtak i bystyret september 2015, som ivaretar behandling av høringsforslag til planen i byutviklingsstyret og formannskapet og sluttbehandling i byutviklingsstyret, formannskapet og bystyret, innebærer at vegvesenet må ferdigstille planforslaget i februar/mars. Et eventuelt vedtak sommeren 2015 vil bety at forslag til plan må være ferdig tidlig på nyåret 2015. Rådmannen mener det er viktig å holde god framdrift i planarbeidet, men med bakgrunn i tiltakets kompleksitet, omfang og potensielt store konflikter mener rådmannen at krav til forsvarlig saksbehandling må veie tungt ved fastsetting av framdrift. Rådmannen mener fremdriften for planarbeidet slik Statens vegvesen foreslår allerede er stram og at det er riktig å opprettholde Statens vegvesens forslag til framdrift.

I pkt. 3 stiller Fylkestinget spørsmål ved behovet for å utrede en tunnel fra Krossen til Eg. Rådmannen mener dette kan være et godt alternativ til et kostbart kryss med store naturinngrep nær sykehuset. En slik tunnel må dessuten antas å kunne bygges uavhengig av fremdriften for Ytre ringveg, når og hvis behovet oppstår.

Planlegging av jernbaneinfrastruktur er Jernbaneverkets ansvar, Rådmannen mener det ikke er riktig av kommunen å pålegge Statens vegvesen å utrede jernbanetrasé som en del av planlegging av Ytre ringveg mellom Vige og Dalane.

Statens vegvesen legger opp til behandling av planforslag i bystyret 19. september 2015. Gitt tiltakets omfang og kompleksitet kan tidsplanen bli stram. Dette er samtidig en viktig sak og vegvesenets tidsplan bør legges til grunn for arbeidet forutsatt at den faglige kvalitet og hensynet til forsvarlig saksbehandling opprettholdes.

## **Punkt 197/14: Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen**

### **Bilag**

2014 11 06 Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen.pdf

2014 11 06 Vedlegg til Strategisk Næringsplan for Kristiansandsregionen.pdf

2014 11 06 Oversikt over innspill til høringsutkastet Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen.pdf

2014 11 06 Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050.pdf

2014 11 06 Aderforskning FoU-rapport nr. 4 2013 Påvirkbare drivkrefter for vekst i byutvikling.pdf



Dato 6. november 2014  
Saksnr.: 201403648-20  
Saksbehandler Lukas Wedemeyer  
Øyvind Lyngen Laderud  
Finn Aasmund Hobbesland

<b>Saksgang</b>	<b>Møtedato</b>
Kommunalutvalget	18.11.2014
Formannskapet	19.11.2014
Bystyret	26.11.2014

## **Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen**

### **Planprosessen**

Kristiansand kommune har i samarbeid med kommunene i Knutepunkt Sørlandet utviklet forslag til en ny Strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen. Planen gir noen overordnede føringer og strategier for næringsarbeidet i et langsiktig perspektiv og skal danne fundamentet for næringsarbeidet i kommunene. Næringsplanen skal ligge til grunn for utviklingen av koordinerte handlingsplaner med konkrete tiltak i de enkelte kommunene.

Strategisk næringsplan for Knutepunkt Sørlandet 2008-2011 skulle etter planen revideres hvert 4 år. Dette ble ikke gjort. Bystyret Kristiansand ba i stedet om at det ble vurdert en ny næringsmelding til politisk behandling (sak 51/12). Etter vedtak i Kommunalutvalget Kristiansand 04.12.2012 ble arbeidet med strategisk næringsplan påbegynt. Styret i Knutepunkt Sørlandet vedtok 13.12.2013 at det skulle arbeides videre med utkastet til strategisk næringsplan for Kristiansandsregionen med intensjon om å gjøre planen felles for Knutepunkt Sørlandet kommunene.

I arbeidet med planutkastet har mer enn 15 aktører fra næringslivet, universitetet, forskningsinstitusjoner og andre viktige utviklingsaktører vært involvert gjennom dialogmøter og har bidratt med viktige innspill. Næringsforeningen i Kristiansandsregionen har i tillegg gitt et eget samlet innspill som ble i stor grad innarbeidet i forslaget. Det har i tillegg blitt holdt orienteringer i kommunalutvalget i Kristiansand, styret og rådmannsutvalget i Knutepunkt Sørlandet og i knutepunktkommunenes politiske og administrative utvalg.

Formannskapene i kommunene har behandlet høringsforslaget i juni 2014 (Kristiansand 11.06. sak 67/14). Kristiansand har på vegne av Knutepunkt kommunene sendt planen med tilhørende vedlegg ut til offentlig ettersyn i høringsperioden 25.6.-15.9. 2014. Innkomne merknader er i henhold til vedtakene behandlet av Kristiansand kommune på vegne av alle samarbeidskommuner.

Revidert planforslag til Strategisk Næringsplan for Kristiansandsregionen er nå klar for endelig politisk behandling. Planforslaget behandles parallelt i alle samarbeidskommunene i Knutepunkt Sørlandet. Følgende kommune- og bystyrer har vedtatt planen: Lillesand 29.10., Søgne 30.10., Birkenes 4.11., Iveland 6.11. og Vennesla 6.11.; Songdalen vil behandle planen 19.11. og Kristiansand 26.11.2014. Saken er drøftet i Knutepunktets rådmannsutvalg og innstillingen er omforent mellom rådmennene.

## **Planforslaget**

Utkast til strategisk næringsplan er basert på omfattende analyser av aktuelle rapporter om regionens økonomiske utvikling med fokus på byregionens utfordringer og potensialer. Planen inneholder visjon, mål, og strategiske satsingsområder for kommunenes næringsarbeid. I tillegg er det utarbeidet et vedlegg som beskriver utgangspunktet for Kristiansandsregionen, og som belyser valg av strategi og satsingsområdene `Kompetanse`, `Innovasjon`, `Attraktiv storbyregion` og `Internasjonal konkurranseevne`. Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050 ligger til grunn for satsingsområdene `Transport og infrastruktur` og `Næringsarealer`.

### Planens visjon er:

*Kristiansandsregionen er Norges beste region å bo og arbeide i.*  
- *Næringsutvikling i Kristiansandsregionen bidrar til vekst og verdiskaping i hele landsdelen.*  
For å sikre konsistens mellom planene er visjonens første del tatt fra Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050. Visjonens andre del er basert på innspill fra Næringsforeningen i Kristiansandsregionen (03.04.2014).

### Planens overordnede mål er:

*Kristiansandsregionen skal ha høy vekst sammenlignet med øvrige storbyregioner.*  
Vekst forstås her som verdiskapingsvekst per innbygger. For å nå målet må produktiviteten og sysselsettingen i regionen vokse sterkt ved samtidig ønsket vekst i antall innbyggere. Foreslått vekstmål på nivå med de øvrige storbyregioner er svært ambisiøst. Kristiansandsregionen har de siste årene ligget på et lavere nivå for flere av vekstindikatorne sammenlignet med de øvrige storbyregioner, både i absolutte tall og i vekstrate i forhold til øvrige storbyregioner.

### Planens seks strategiske satsingsområder er:

- Kompetanse
- Innovasjon
- Attraktiv storbyregion
- Internasjonal konkurranseevne
- Transport og infrastruktur
- Næringsarealer

## **Innspill og høringsuttalelser**

Innkommne høringsinnspill er oppsummert i et eget vedlegg med administrasjonens merknader. Innspillene fra mange sentrale aktører for næringsutvikling i regionen har i all hovedsak vært positive både med tanke på involvering, felles planinitiativ i Kristiansandsregionen, prosess og i forhold til planens struktur og målsettinger. Det ble nevnt som positivt «at Kristiansand kommune har gått i bresjen for å lage en felles næringsstrategi for regionen og kommunene i Knutepunkt Sørlandet. Videre er det positivt for hele Agder at Kristiansand inntar en offensiv posisjon i konkurranse med øvrige storbyer i landet.» (Aust-Agder fylkeskommune).

«Kristiansandsregionen er den viktigste vekstkraften i vår landsdel. [...] Næringsutvikling og økonomisk vekst i denne regionen har store, positive ringvirkninger for resten av landsdelen» (NHO Agder).

Det er også spilt inn at `barnas by` ikke bare må forstås som en strategi i forhold til destinasjonsutvikling, men at posisjonen også er viktig sett i et bredere næringsperspektiv. (Visit Sørlandet, Næringsforeningen i Kristiansandsregionen).

Rådmannen er enig i at gode oppvekstvilkår for barn og byens attraktivitet for barn og barnefamilier er viktig sett i lys av planens brede tilnærming. Det er videre viktig å avgrense visjonens utforming til de mest sentrale utfordringer som strategisk næringsplan skal danne grunnlag for. Gode oppvekstvilkår har hovedfokus i andre plandokumenter.

Visjonen er utledet fra Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050 som er utviklet og vedtatt av kommunene i regionen, samt Aust- og Vest Agder fylkeskommuner. Visjonen

«Kristiansandsregionen er Norges beste region å bo og arbeide i» er dermed regionalt godt forankret. For å nå planens mål foreslår rådmannen å beholde planens visjon.

Planen er justert etter bearbeiding av innkomne høringsinnspill, endringene er redegjort for i eget vedlegg. Utover tekstmessige endringer i plandokumentet er de viktigste endringene følgende:

- Betydningen av miljømessig bærekraft for vekst og verdiskapning er tydeliggjort under 'Overordnet mål' og satsingene 'Innovasjon' og 'Transport og infrastruktur'
- Overskriften for satsing 'Internasjonalisering' er justert til '*Internasjonal konkurransevne*'
- Tillegg under satsing 'Kompetanse' B. Tilrettelegge for universitetet og andre kunnskapsinstitusjoner: «*Fremme tett og forpliktende samarbeid med Universitetet i Agder og FoU miljøer*»
- Tillegg under satsing 'Attraktiv storbyregion' «...profilere regionens attraktivitet spesielt ovenfor bedrifter, etterspurt arbeidskraft, kompetanse, studenter og besøkende.»
- Tillegg under satsing 'Transport og infrastruktur' A. Arbeide for bedre vei- og kollektivløsninger i storbyregionen: «*Utvide bo- og arbeidsmarkedet med nye veiprojekter og satsing på kollektivtrafikk som binder sammen regionen*»

Kommunestyret i Birkenes har videre kommet med gode innspill for konkretisering av bl.a. satsingene 'Innovasjon', 'Attraktiv storbyregion' og 'Næringsarealer' som vil følges opp i handlingsplanarbeidet og prosjektet «Styrke næringsutvikling i Kristiansandsregionen».

### **Oppfølging av planen**

Næringsplanens strategier skal operasjonaliseres gjennom fireårige handlingsplaner med konkrete tiltak. Disse vil utvikles for hver kommune som vedtar planen, og skal ta høyde for kommunenes ulike prioriteringer og ressursituasjoner. De enkelte tiltak i handlingsplanene prioriteres i forbindelse med kommunenes årlige handlingsprogrammer. Utvikling av handlingsplanene er også en del av prosjektet «Styrke næringsutvikling i Kristiansandsregionen» støttet av Kommunal- og regionaldepartementets utviklingsprogram for byregioner. Prosjektets gjennomføring er forankret i alle knutepunktkommunene. Revisjon av planen vurderes i forbindelse med by-/kommunestyrets planstrategiarbeid.

### **Konklusjon**

Rådmannen mener planen vil være et godt grunnlag for en felles satsing i regionen og anbefaler at planforslaget vedtas, og at arbeidet med oppfølgende handlingsplaner settes i gang.

### **Forslag til vedtak**

1. [Forslag til Strategisk Næringsplan for Kristiansandsregionen med tilhørende vedlegg vedtas.](#)
2. [Rådmannen bes om å igangsette arbeidet med å utvikle oppfølgende handlingsplan for å realisere planens mål og intensjoner.](#)

Tor Sommerseth  
Rådmann

Harald Karlsen  
Teknisk direktør

Vedlegg:

- Strategisk Næringsplan for Kristiansandsregionen
- Vedlegg til Strategisk Næringsplan for Kristiansandsregionen
- Oversikt over innspill til høringsutkastet
- Regional plan for Kristiansandsregionen 2011 – 2050, vedtatt juni 2011
- Agderforskning FoU-rapport nr. 4/2013: Påvirkbare drivkrefter for vekst i byutvikling.

## **Punkt 198/14: 2. tertialrapport 2014 drift og investering Kristiansand Parkeringselskap KF**

### **Bilag**

Vedtak PARKER, 28102014, Sak 12/14, 2. tertialrapport 2014 drift og investering Kristiansand Parkeringselskap KF

Avdelingsoversikt 2 tertial 2014.pdf

Investeringsoversikt 2. tertial 2014.pdf



Dato 20. oktober 2014  
Saksnr.: 201409667-1  
Saksbehandler Raymond Solaas/ Anne Marit Utsogn Tønnesen

**Saksgang**  
Kristiansand Parkeringsselskapet styre KF  
Bystyret

**Møtedato**  
28.10.2014  
26.11.2014

## 2. tertialrapport 2014 drift og investering Kristiansand Parkeringsselskap KF

### Sammendrag

Netto driftsresultat ved utgangen av august utgjør 3 Mill kr, hvilket er 1,1 Mill kr svakere enn budsjettet. I forhold til 2013 er netto driftsresultat redusert med 1,5 Mill kr. Netto driftsresultat i % av driftsinntektene viser derfor nedgang fra 10,4 % i 2013, til 7,2 % i 2014. Det er registrert inntektssvikt tilsvarende 1,8 Mill kr sammenlignet med budsjettet, samtidig som driftsutgiftene foreløpig har en besparelse på 1,6 Mill kr og dermed så langt kompenserer for inntektsbortfallet. Beparelsene for driftsutgiftene er i all hovedsak knyttet til lønn og pensjon, samt forbruksvarer og tjenester og er dels midlertidige og dels reelle. På årsbasis forventes besparelsen å utgjøre 0,5-1 Mill kr, dvs. lavere enn inntektsbortfallet. Netto finans viser en overskridelse på 0,9 Mill kr som følge av tidsavgrensninger. På årsbasis forventes budsjetttrammen å holde.

Det er fortsatt usikkerhet i forhold til trafikk og besøkende i Kvadraturen, som følge av ny bompengeordning og attraktive handelsområder utenfor Kvadraturen. Inntektene hittil i år viser tilbakegang og det skyldes en kombinasjon av flere forhold som stigende antall elbiler med betalingsfritak for parkeringsavgift, mer kundevennlige betalingsløsninger, krevende værforhold i vinter og helårseffekten av kortere avgiftstid for gateparkering. Det kan heller ikke utelukkes at dette skyldes mindre trafikk til Kvadraturen i sin alminnelighet.

Foreløpig opereres det med et overskudd på 0,3 Mill kr i 2014, men det kan bli underskudd på årsbasis pga. inntektssvikten. Det jobbes for å begrense underskuddet ved å redusere utgiftene. Engangseffekter som merinntekt sykepenger og forsikringsoppgjør demper effekten av inntektssvikten for parkeringsavgiftene i 2014, men dette kan ikke påregnes videreført i 2015.

Inntektssvikten i 2014 kan utgjøre om lag 2,5 Mill kr på årsbasis og innebærer at inntektene i rulleringen av årsbudsjett og HP må nedjusteres sammenliknet med vedtatt årsbudsjett og HP 2014-2017.

Dette utløser behov for effektivisering av driften i samarbeid med de ansatte. Aktuelle tiltak er forenklinger av administrative rutiner, bedre utnyttelse av parkeringsteknisk utstyr og transportmidler, rutiner i forbindelse med kontroll- og håndheving, samt vurdere bemanningen i forbindelse med naturlig avgang. Effekten av dette innarbeides i forbindelse med rulleringen av årsbudsjett og HP 2015-2018.

Samlede investeringer per august utgjør kr 2 499 000. Investeringsutgiftene forventes å være moderate i 2014, da det ikke er innarbeidet bygging av nye parkeringsanlegg de nærmeste årene. I denne saken avsluttes en rekke investeringsprosjekter med en samlet besparelse på 2,1 Mill kr. Beparelsene foreslås dels disponert til andre investeringsprosjekter og dels til generell styring av ubrukte lånemidler (1,1 Mill kr), slik at fremtidige låneopptak reduseres tilsvarende. Dette sammen med økt bruk av investeringsfond, medfører at fremtidige låneopptak vedtatt i årsbudsjett og HP 2014-2017 kan reduseres med om lag 2,1 Mill kr og dermed oppnås lavere finansutgifter.

Antall gebyr og tilleggsavgifter har hatt en økning på 8,7 % hittil i år og utgjør 12.079 ileggelser. Sykefraværet i perioden lå på 8,4 %. Det er redusert i forhold til 1. tertial og nærmere vår målsetting om lavere sykefravær enn 6 %.

Viktige saker som vi har vært opptatt av i 2. tertial 2014 er 17. mai og grunnlovsjubileet, høring i forbindelse med ny parkeringsforskrift, utvidelse av billettløs parkering ved bruk av mobiltelefon, trafikkregulering i forbindelse med sommerens ulike aktiviteter og arrangementer, vedlikehold av parkeringsteknisk utstyr og anlegg, regional samling for saksbehandling av parkeringstillatelser til forflytningshemmede, samt profilering av parkeringstilbudet i Kvadraturen.

Forslag til vedtak

1. Saken tas til orientering
2. Budsjettreguleringer som omtalt i saken gjennomføres.

Raymond Solaas  
Daglig leder

Anne Marit Utsogn Tønnesen  
Rådgiver

Vedlegg:  
Investeringer 2014  
Driftsregnskap/budsjett- avdelingsoversikt

Utrykt vedlegg:  
Budsjettregulering

Bakgrunn for saken

## Økonomi

### Del 1 hele foretaket

Økonomistyringen er basert på sammensetning av logisk uavhengige styringsbegreper. Kontoplanen består derfor av inntekts- og utgiftstyper som kobles sammen med ansvar (avdeling, parkeringshus mv.), objekter (parkeringsplasser) og prosjekter (investeringer). Dessuten består kontoplanen av et tjenestebegrep som kun benyttes i forbindelse med rapportering til sentrale myndigheter.

Den enkelte avdeling er delegert myndighet i forhold til fag, økonomi og personal.

<b>Driftsregnskap/budsjett</b>						
Periode:	August	2014			August	2013
Beløp i 1000 kr						
Tekst	Regnskap i perioden	Budsjett i perioden	Avvik	i % av årsbudsj.	Regnskap i perioden	i % av årsregnsk.
Gebyrer	3 893	3 400	493	76,3 %	3 408	65,2 %
Tilleggsavgift	1 722	1 867	-145	61,5 %	1 710	71,3 %
Salgsinntekter	35 446	38 399	-2 953	63,4 %	37 546	68,6 %
Tilskudd og refusjoner	1 105	263	842	279,7 %	686	51,6 %
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>42 166</b>	<b>43 929</b>	<b>-1 763</b>	<b>65,7 %</b>	<b>43 350</b>	<b>68,1 %</b>
Lønn og sosialeutg.	11 502	12 240	-738	59,9 %	11 673	64,0 %
Forbruksvarer og tj.	20 008	21 182	-1 174	65,4 %	20 089	67,9 %
Inventar, utstyr , mask.	165	154	11	72,1 %	192	61,1 %
Vedlikehold, rengj.	2 037	1 783	254	83,0 %	2 006	74,7 %
Tap, AFP, mva. komp.	1 275	1 232	43	56,2 %	830	47,6 %
Avskrivninger	0	0	0	0,0 %	0	0,0 %
<b>Sum driftsutgifter</b>	<b>34 987</b>	<b>36 591</b>	<b>-1 604</b>	<b>57,3 %</b>	<b>34 790</b>	<b>59,2 %</b>
<b>Brutto driftsresultat</b>	<b>7 179</b>	<b>7 338</b>	<b>-159</b>	<b>230,7 %</b>	<b>8 560</b>	<b>173,7 %</b>
<b>Resultat finans</b>	<b>-4162</b>	<b>-3253</b>	<b>-909</b>	<b>64,0 %</b>	<b>-4046</b>	<b>68,9 %</b>
Motpost avskrivninger	0	0	0	0,0 %	0	0,0 %
<b>Netto driftsresultat</b>	<b>3 017</b>	<b>4 085</b>	<b>-1 068</b>	<b>104,2 %</b>	<b>4 514</b>	<b>85,3 %</b>
<b>Brukt slik:</b>						
Sum bruk av avsetninger	778	778	0	41,34 %	0	#DIV/0!
Overført til investeringer	0	0	0	#DIV/0!	0	0,0 %
Overført eierne	2 667	2 667	0	66,7 %	3 000	66,7 %
Avsatt disposisjonsfond	778	778	0	100,00 %	0	0,0 %
<b>Overskudd/underskudd</b>	<b>350</b>	<b>1 418</b>	<b>-1 068</b>	<b>#DIV/0!</b>	<b>1 514</b>	<b>194,6 %</b>
<b>Netto driftsresultat i % av driftsinntektene</b>	<b>7,2 %</b>	<b>9,3 %</b>			<b>10,4 %</b>	

Netto driftsresultat ved utgangen av august utgjør 3 Mill kr, hvilket er 1,1 Mill kr svakere enn budsjettet. I forhold til 2013 er netto driftsresultat redusert med 1,5 Mill kr. Netto driftsresultat i % av driftsinntektene viser derfor nedgang fra 10,4 % i 2013, til 7,2 % i 2014. Det er registrert inntektssvikt tilsvarende 1,8 Mill kr sammenlignet med budsjettet, samtidig som driftsutgiftene foreløpig har en besparelse på 1,6 Mill kr.

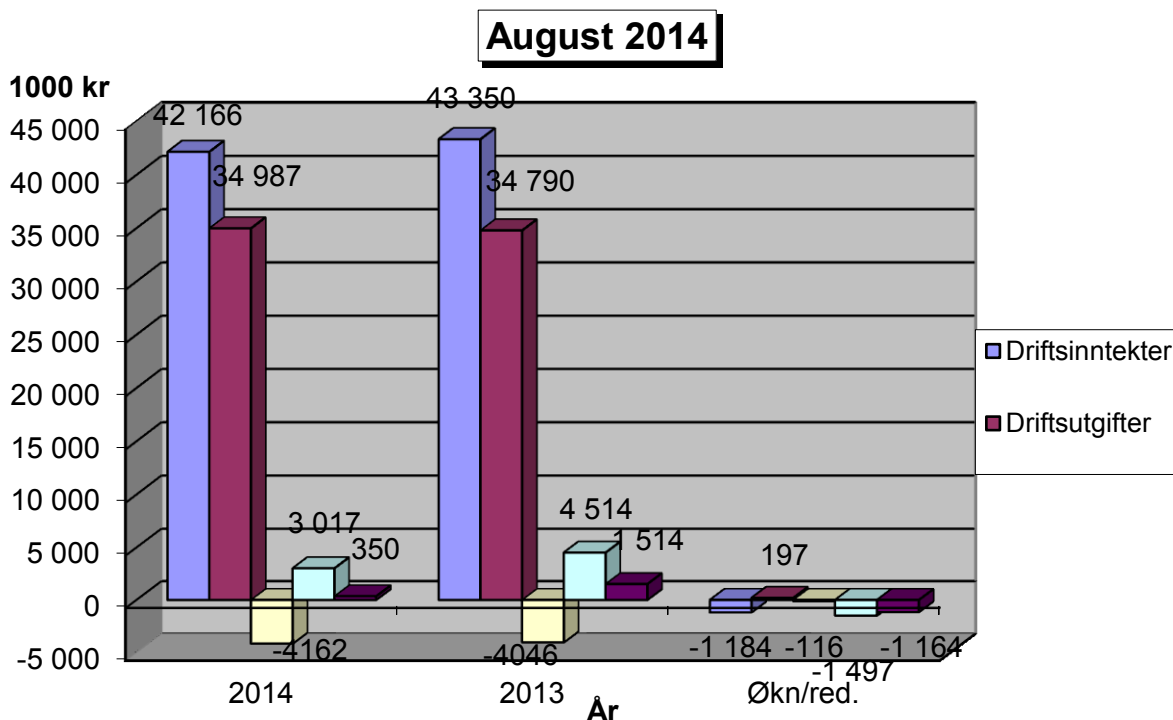
Netto finans viser en overskridelse på 0,9 Mill kr som følge av tidsavgrensninger. På årsbasis forventes budsjetttrammen å holde.

Det er fortsatt usikkerhet i forhold til trafikk og besøkende i Kvadraturen, som følge av ny bompengeordning, stigende antall elbiler og attraktive handelsområder utenfor Kvadraturen.

Besparelsene for driftsutgiftene er i all hovedsak knyttet til lønn og pensjon, samt forbruksvarer og tjenester. Det kan ikke forventes besparelser i denne størrelsesorden på årsbasis, da en del av besparelsene er av midlertidig karakter. Likevel er det grunn til å forvente besparelser for driftsutgiftene på om lag 0,5-1 Mill kr på årsbasis.

Foreløpig opereres det med et overskudd på 0,3 Mill kr i 2014, hvilket er en betydelig nedgang sammenliknet med 2013 (1,5 Mill kr). Det kan derfor bli underskudd på årsbasis pga. inntektssvikten. I budsjettet for 2014 er det lagt opp til å benytte 1,1 Mill kr av disposisjonsfondet for å oppnå saldering. Slik situasjonen er ved utgangen av august, er det mye som tyder på at disposisjonsfondet må benyttes for å begrense virkningen av årets inntektssvikt. Budsjett og regnskapsbestemmelsene pålegger kommunale foretak å stryke avsetning til disposisjonsfond dersom det ligger an til underskudd på årsbasis. Det kan medføre at avsetning til disposisjonsfondet på kr 778.000, vedtatt av bystyret i forbindelse med disponeringen av årsoverskuddet for 2013, kan bli tilbakeført i forbindelse årsoppgjøret. Selv etter dette kan det bli underskudd på årsbasis, men det er foreløpig mindre sannsynlig.

I og med at driftsinntektene i all hovedsak er avhengig av eksterne forhold som bedriften ikke rår over, må mye av tilpasningen til svekket inntjening gjennomføres på utgiftssiden. Utfordringen er først og fremst knyttet til rulleringen av årsbudsjett og handlingsprogrammet 2015-2018, da engangsinntekter (sykepenges og forsikringsoppgjør) demper effekten av inntektssvikten i 2014.



### Kommentarer til de enkelte inntekts- og utgiftstyper

#### Driftsinntekter:

Sum driftsinntekter viser inntektssvikt tilsvarende 1,8 Mill kr i forhold til budsjettet og en tilbakegang på 2,7 % sammenlignet med 2013. Tilbakegangen skyldes bl.a. værforholdene i vinter, mer kundevennlige betalingsløsninger (kredittkort og billettløs parkering), stigende antall elbiler og helårsvirkningen for redusert avgiftstid for gateparkeringen. Det kan dessuten ikke utelukkes mindre trafikk i Kvadraturen i sin alminnelighet. De registrerte inntektene i september 2014 tyder på at inntektssvikten ikke forverres, men likevel kan inntektssvikten utgjøre om lag 2,5 Mill kr på årsbasis.

- Gebyr

Det er registrert merinntekter tilsvarende kr 493.000 sammenlignet med budsjettet. I forhold til samme periode i fjor er det en merinntekt på kr 485.000. Til tross for krevende værforhold i januar/februar og høyere sykefravær enn normalt, er håndhevingen effektiv.

- Tilleggsavgift

Det er registrert inntektssvikt på kr 145.000 sammenlignet med budsjettet. I forhold til samme periode i fjor, foreligger det en merinntekt på kr 12.000. Årsaken er som for gebyrer. Imidlertid kan det faktisk at stadig flere parkeringsområder er tilrettelagt for betaling av faktisk parkeringstid, medføre færre tilleggsavgifter i sin alminnelighet. Dessuten er håndhevingen mer krevende etter at maksimaltid er innført flere steder i Kvadraturen.

- Salgsinntekter

Inntektssvikten utgjør kr 2 953 000 i forhold til budsjettet. I forhold til samme periode i fjor, er inntektssvikten på kr 2.100 000 (5,6 %), hvilket er betydelig. Værforholdene i

vinter har vært krevende og det har vært ugunstig for inntekter og belegg i 1. tertial 2014. Kortere avgiftstid for gateparkeringen sammenliknet med samme tid i fjor, har også bidratt til tilbakegangen. Dessuten er det utplassert nye betalingsautomater for gateparkeringen, samt innført billettløs parkering via Easy Park, med det resultat at publikum kun betaler for den tiden man er parkert. Det innebærer mindre «overbetaling» i forbindelse med forskuddsbetaling med mynt. I tillegg er antall elbiler mer enn fordoblet sammenliknet med samme tid i 2013, hvilket antas å ha en betydelig innvirkning på inntektssvikten.

I forhold til fremtidig inntektsutvikling i årsbudsjettet og HP 2015-2018 er det svikten for salgsinntekter (parkeringsavgifter) som er alvorlig og krevende å håndtere med sikte på saldering. Inntektssvikten i forhold til budsjettet på årsbasis kan øke, men foreløpige beregninger i september tyder ikke på det.

I og med at inntektssvikten er hele 5,6 % kan det ikke utelukkes mindre trafikk i sin alminnelighet til Kvadraturen.

- Refusjoner

Merinntekten på kr 842 000 skyldes høyere sykefravær en normalt, forsikringsoppgjør, samt merverdiavgiftsrefusjon. Merinntekten bidrar til å redusere effekten av inntektssvikten for salgsinntektene. Imidlertid er dette en effekt som kun gjelder 2014. Sykefravær er nedadgående hvilket er positivt.

#### El-biler

Økningen i antall el-biler de siste årene medfører et inntektstap for alle parkeringsbedrifter som driver parkeringsvirksomhet i henhold til vegtrafikklovens bestemmelser. Parkeringsaktører som baserer sin virksomhet på avtalelovens bestemmelser, er ikke forpliktet til å tilby avgiftsfritak for el-biler og derfor må kommunen i all hovedsak bære hele inntektstapet for denne ordningen i Kristiansand.

Basert på tellinger utført høsten 2013 og høsten 2014, anslås verdien av avgiftsfritaket for el-biler på årsbasis å utgjøre 1,5-2 Mill kr i 2013 og 3,5- 4 Mill kr i 2014. I gjennomsnitt var det parkert ca. 78 el-biler pr. time på kommunens avgiftsparkering i tidsrommet kl. 10-15 i 2013, mens tilsvarende måling i 2014 viste 166 el-biler i gjennomsnitt. Det er en økning på 113 %, dvs. over en fordobling. De fleste el-bilene benytter parkeringshusene Børsen, Gyldengården (før bomanlegget) og Kilden, samt gateparkeringen. Maksimaltid 3 timer begrenser langtidsparkering/arbeidsreiseparkering ved bruk av el-bil noe, men det registreres at en del førere flytter kjøretøyet for å unngå overtredelse av maksimaltiden. I og med at de fleste parkeringsanlegg har ledig kapasitet, vil avgiftsfritaket for el-biler i mindre grad skyve bort kunder som er innstilt på å betale for å parkere. Imidlertid ser vi at vi mister betalende kunder og får flere el-biler som har betalingsfritak. Videre er det grunn til å anta at avgiftsfritaket for el-biler medfører et «overforbruk» av parkering for denne kundegruppen, hvilket innebærer at etterspørselen trolig ville vært lavere, dersom de måtte betale for parkering. Dette gjelder spesielt for arbeidsreiseparkering, som neppe ville ha det omfanget vi ser i dag uten avgiftsfritaket. Dette er forhold som har betydning når en vurderer det reelle inntektsbortfallet, som nok er noe lavere enn tellingen skulle tilsi.

Vanligvis benyttes en sentral parkeringsplass av 4-5 ulike kjøretøy i tidsrommet 08-17. For elektriske motorvogner er dette antallet langt lavere og i mange tilfeller nede i 1-2 kjøretøy i tidsrommet 08-17. Andre kjørende får dermed svekket tilgjengelighet som resulterer i økt letetraffic og de uheldige miljømessige sider dette har. Videre har det vært nødvendig å innføre maksimaltid i sentrale deler av Kvadraturen, der det tidligere var tilstrekkelig med progressive avgiftssatser, for å opprettholde en tilfredsstillende

tilgjengelighet. Dette innebærer en mer krevende regulering enn nødvendig for andre kjørende og dermed mindre fleksibilitet, samt økte muligheter for å misforstå. Innføring av maksimaltid har for enkelte anlegg resultert i færre kunder og dermed lavere belegg og inntekter. På den annen side ville ingen maksimaltid medført flere el-biler og dermed svekket tilgjengelighet og lavere inntekter. Det kan videre vurderes om maksimaltiden skal reduseres fra 3 til 2 timer, men det vil trolig være negativt for publikum i sin alminnelighet og opplevelsen av å gå med «klokka i magen» blir igjen fremtredende. Dette tilrås derfor ikke.

#### Driftsutgifter:

Driftsutgiftene viser både besparelser og overskridelser, men samlet sett foreligger det en besparelse på 1,6 Mill kr. Besparelsene er i all hovedsak knyttet til lønn og pensjon, samt forbruksvarer og tjenester og skyldes bl.a. tidsavgrensninger, samt besparelser for leie av parkeringsareal.

Driftsutgiftene viser kun en økning på 0,6 %, hvilket er langt lavere enn forutsetningene i budsjettet. En del av besparelsene er midlertidige og skyldes tidsavgrensninger, mens andre utgifter har en reell besparelse. Det må videre tas hensyn til at årets lønnsoppgjør ikke er innarbeidet i regnskapsdataene pr 31.08.14.

På årsbasis kan det derfor ikke forventes at denne situasjonen vil vedvare, men det jobbes aktivt for å begrense utgiftene, for å dempe effekten av inntektssvikten i forhold årsresultatet. På årsbasis forventes det besparelser for driftsutgiftene på 0,5-1 Mill kr.

- Lønn og sosiale utgifter

Foreløpig foreligger det en besparelse på om lag kr 738.000 i forhold til periodisert budsjett. Besparelsen er hovedsakelig knyttet til at lønnsoppgjøret først får full effekt i 2. halvår. Lønnsutgiftene viser en tilbakegang på 1,5 %, hvilket antyder mindre bruk av vikarer og ekstrahjelp i 2014. Dette antyder at en del av besparelsen er reell.

- Forbruksvarer og tjenester

Det er registrert en besparelse på kr 1 174.000 i forhold til periodisert budsjett, hvilket bl.a. skyldes tidsavgrensninger av større utgiftsposter som kjøp av billetter, avgifter, vakthold, samt elektrisk kraft. I midlertid anses minst kr 500.000 av besparelsen å være reell, hovedsakelig som følge av lavere leieutgifter for parkeringsareal.

- Inventar, utstyr

Det foreligger en overskridelse i forhold til budsjettet på kr 11.000. Posten er rimelig styrbar og ses i sammenheng med utviklingen for andre utgiftsposter og inntektssiden.

- Vedlikehold

Overskridelsen (kr 254.000) skyldes at utgiftene ikke påløper jevnt. Større vedlikeholdssoppgaver holdes normalt igjen til slutten av året for ikke å overskride budsjettet. Posten er rimelig styrbar og ses i sammenheng med utviklingen på inntektssiden og andre utgifter. Ekstraordinære utgifter i forbindelse med tyveri og påkjørsel av bomanlegg er belastet vedlikehold. Erstatning via forsikring er aktuelt og det er hittil mottatt kr 149.000 i forsikringsoppgjør som inngår i inntektsposten refusjoner. Dermed er store deler av overskridelsen finansiert.

- Tap, AFP og merverdiavgiftskompensasjon

Overskridelsen skyldes økte utgifter til avtalefestet pensjon (AFP).

- Netto finans (renter og avdrag)

Det foreligger en overskridelse på kr 909.000 som skyldes tidsavgrensninger. Det forventes ikke overskridelser på årsbasis.

## **Effektivisering og omstilling**

I samarbeid med de ansatte og deres tillitsvalgte, legges det opp til effektiviseringstiltak med sikte på å redusere driftsutgiftene, samtidig som service og tilbud til publikum søkes opprettholdt.

Aktuelle tiltak er forenklinger av administrative rutiner, bedre utnyttelse av parkeringsteknisk utstyr og transportmidler, rutiner i forbindelse med kontroll- og håndheving, samt vurdere bemanningen i forbindelse med naturlig avgang. I løpet av høsten legges det opp til at vikarer slutter, samt at det skal drøftes med de tillitsvalgte med sikte på at stillingene kan være vakante i forbindelse med naturlig avgang. En bil vil bli solgt i løpet av høsten 2014 for å spare driftsutgifter. Effekten av dette innarbeides i årsbudsjett og handlingsprogram 2015-2018. Foreløpig er det vanskelig å anslå hele effekten da alle tiltak ikke er ferdig utredet.

## **Investeringer**

Parkeringssselskapet har 19 løpende investeringsprosjekter som fremgår av vedlagte investeringsoversikt. Alle prosjekter holder seg innenfor kostnadsrammen etter at rammebevilgninger er fordelt på enkelt prosjekter. I denne saken fordeles kr 214.000 fra nyanlegg reserve (rammebevilgning) til bomanlegg i parkeringshuset Slottet, i forbindelse med oppgradering til nye sikkerhetskrav for kredittkort betaling.

Samlede investeringer hittil i år utgjør kr 2 499 000. Investeringsutgiftene forventes å være moderate i 2014, da det ikke er innarbeidet bygging av nye parkeringsanlegg de nærmeste årene. Det er mottatt kr 100 000 i tilskudd fra ATP til finansiering av tilbud om opplading av el-biler i Kilden. Dessuten er det inntektsført kr 988.600 i frikjøp parkeringskrav etter den gamle ordningen som nå er avviklet. Frikjøp parkeringskrav skal avsettes til et fond som kun kan benyttes til nye parkeringsplasser.

Som en følge av endrede regnskapsregler avsluttes en rekke investeringsprosjekter i denne saken.

Tabellen viser prosjektene som avsluttes.

Prosjekt nr	Tekst	Bevilget (alle år)	Medgått (alle år)	Besparelse (+) Overskridelse (-)
1905802	P-hus Torvet	650 000	60 000	590 000
1905803	P-hus Handelens hus	374 494	374 353	141
1905807	Overvåkningsanlegg	80 000	34 949	45 051
1905812	Bomanlegg Slottet		213 700	-213 700
1905813	Håndterminaler	800 000	661 608	138 392
1905814	Feiemaskin	777 124	776 577	547
1905830	Gyldengården	17 349 000	17 111 249	237 751
1905834	Nytt p-hus kvadraturen	468 986	394 166	74 820
1905837	Parkeringsystem	801 100	703 475	97 625
1905842	P-hus Kilden	90 100 000	89 000 317	1 099 683
1905843	Nye lokaler	755 000	754 154	846
1905844	Slottet lysarmaturer	492 000	448 000	44 000
	<b>Sum investeringer</b>	<b>112 647 704</b>	<b>110 532 548</b>	<b>2 115 156</b>

Besparelser/overskridelse fremgår av oversikten. Samlet besparelse utgjør 2,1 Mill kr som dels foreslås å styrke andre investeringsprosjekter og dels til ubrukte lånemidler, som igjen finansierer fremtidige investeringer. Avslutning av investeringsprosjekter reduseres fremtidige låneopptak med 1,1 Mill kr. Dessuten legges det opp til å bytte finansiering fra lån til investeringsfond tilsvarende 1 Mill kr. Dette medfører lavere rente- og avdragsutgifter for et lån tilsvarende 2,1 Mill kr. Effekten av dette er innarbeidet i forbindelse med rulleringen av årsbudsjett og HP 2015-2018.

## Del 2 Avdelingsoversikt

Det henvises til vedlagte oppstilling driftsregnskap/budsjett- avdelingsoversikt. Det er registrert resultatforbedringer på kr 1.897 000 og sviktende resultater på kr 2 056 000. De varierende resultatene skyldes bl.a. tidsavgrensninger, redusert avgiftstid for gateparkerings, stigende antall el-biler og krevende værforhold i januar og februar 2014. Resultatsvikten for gateparkerings utgjør alene 1,8 Mill kr, mens driftsavdelingen (parkeringshåndhevingen) har en resultatforbedring på hele 1,4 Mill kr. Dette skyldes at håndhevingskapasiteten har vært god og effektiv til tross relativt høyt sykefravær.

Utviklingen i belegget hittil i år viser fremgang for Gyldengården parkeringshus, mens parkeringshusene Slottet, Kilden og Børsen, parkeringstomtene, samt gateparkerings, viser tilbakegang hva angår belegg og inntekter. Det er bekymringsfullt dersom denne utviklingen fortsetter. Inntektssiden vil derfor ha økt fokus i månedene som kommer, samtidig som det er nødvendig å være forsiktig på utgiftssiden, samt iverksette effektiviseringstiltak og omstilling.

Belegget viser at det er reservekapasitet i Kvadraturen på de fleste ordninger, herunder også gateparkerings i avgiftstiden. For de to parkeringshusene Slottet og Gyldengården utgjør det til sammen ca. 200 kjøretøy.

## Statistikk over belegg og inntekter fra parkeringsanlegg

### Parkeringshus

Inntekter parkeringshus:

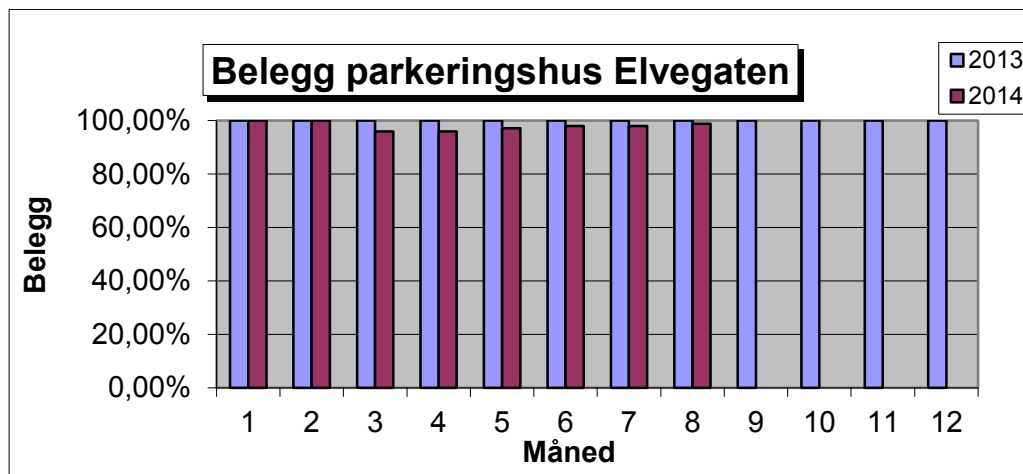
<b>Salgsinntekter</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Økning/ nedgang</b>	<b>%-vis</b>
Beløp i 1000 kr	<b>2. tertial</b>	<b>2. tertial</b>		
Elvegata	1 211	1 283	-72	-5,6 %
Slottet	3 258	3 297	-39	-1,2 %
Kongenssenter	246	245	1	0,4 %
Gyldengården	3 449	3 351	98	2,9 %
Kilden	1 385	1 492	-107	-7,2 %
Børsen	569	664	-95	-14,3 %
<b>Sum</b>	<b>10 118</b>	<b>10 332</b>	<b>-214</b>	<b>-2,1 %</b>

Sammenlignet med 2013 viser inntektene i parkeringshusene samlet sett en tilbakegang på kr 214 000. (2,1 %). Det er tilbakegang for alle parkeringshusene unntatt Kongenssenter og Gyldengården. Årsaken har trolig sammenheng med tidligere påpekte forhold som påvirker inntektene. Imidlertid skyldes tilbakegangen i Børsen og Kilden trolig at flere el-biler benytter disse anleggene på dagtid.

#### Elvegata parkeringshus

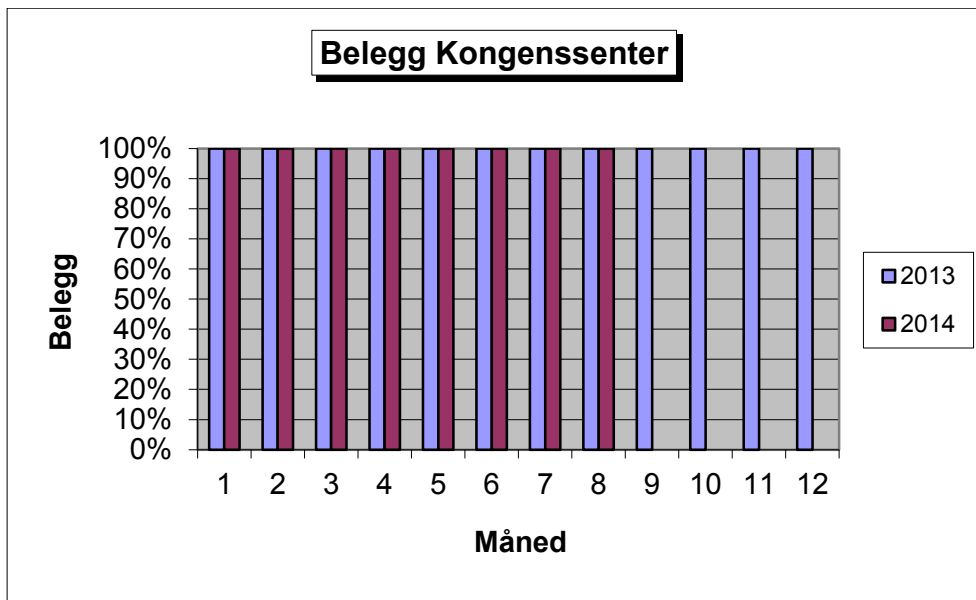
Parkeringshuset benyttes kun til fast utleie med adgangskontroll. Parkeringshuset har 247 plasser og har i flere år vært fullt, men i 2014 er det enkelte ledige plasser.

Belegget er som følger:



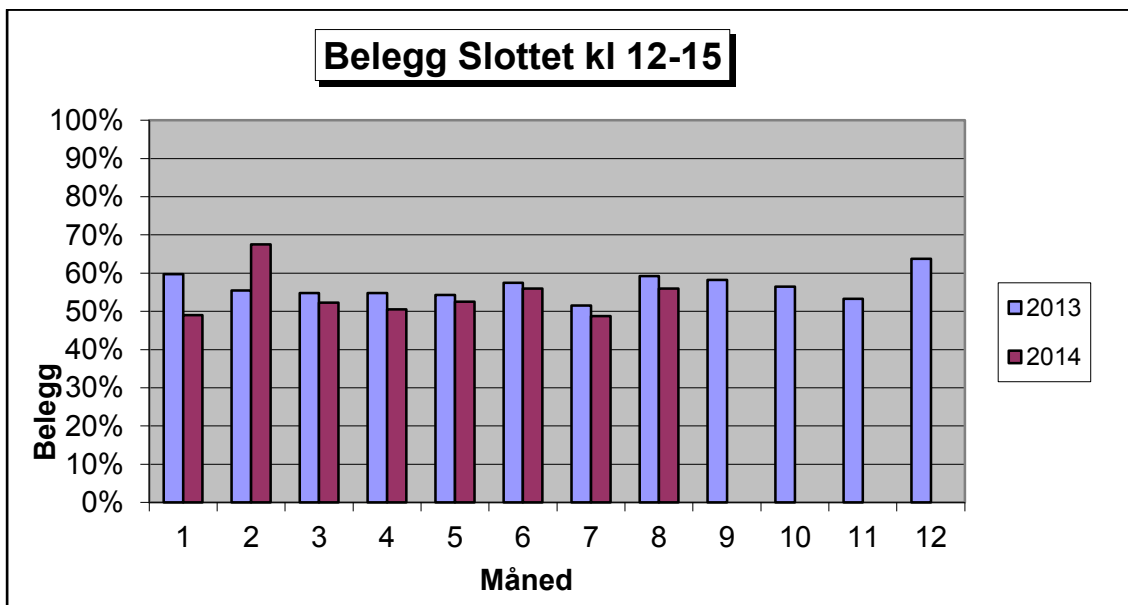
#### Kongens senter

Dette er et lite parkeringshus med kun 36 plasser for faste leietakere. Alle plassene er utleid og har vært det i en årrekke. Leiesatsene er økt de siste årene av reguleringsmessige hensyn, uten at dette har påvirket etterspørselen.



### Slottet parkeringshus

Slottet har 400 parkeringsplasser med adgangskontroll via bomanlegg. Parkeringshuset er stort sett basert på korttidsparkering, men det er 60-70 faste leietakere.



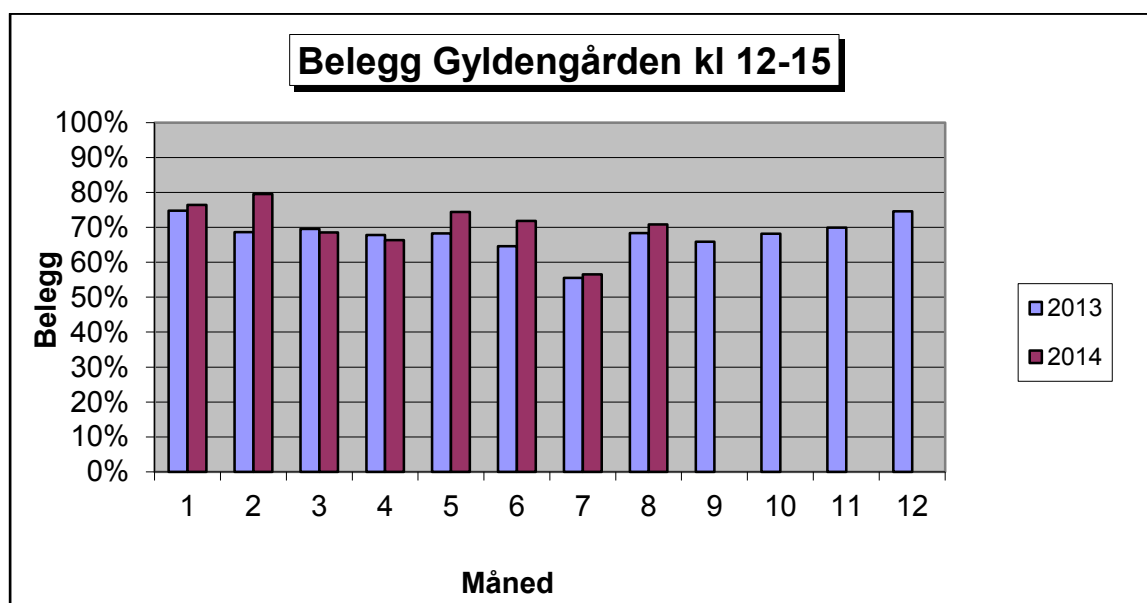
Belegget utgjør 54 % kl. 12-15 en tilbakegang fra 56 % i 2013. Restkapasiteten i Slottet er fremdeles betydelig og utgjør ca. 124 kjøretøy målt i forhold til 85 % belegg. På bakgrunn av det lave belegget fremheves Slottet igjen i markedsføringen. Gjennomsnittlig parkeringstid pr. kunde er 2 timer og 40 minutter.

### Gyldengården

Den gode utviklingen i 2013 vedvarer også i 2014. Vårt mål er å få et belegg på 70 % i tidsrommet kl. 12-15 i 2014. Gjennomsnittet til og med 2. tertial utgjør 70 % og samme

tidsrom i 2013 viste et belegg på 67 %. På sikt bør Gyldengården ha et belegg på minst 80 % i forhold til beliggenheten. Dette samsvarer med belegget på Meieritomta/P-senteret før stengningen i 2008. Restkapasiteten utgjør om lag 80 kjøretøy.

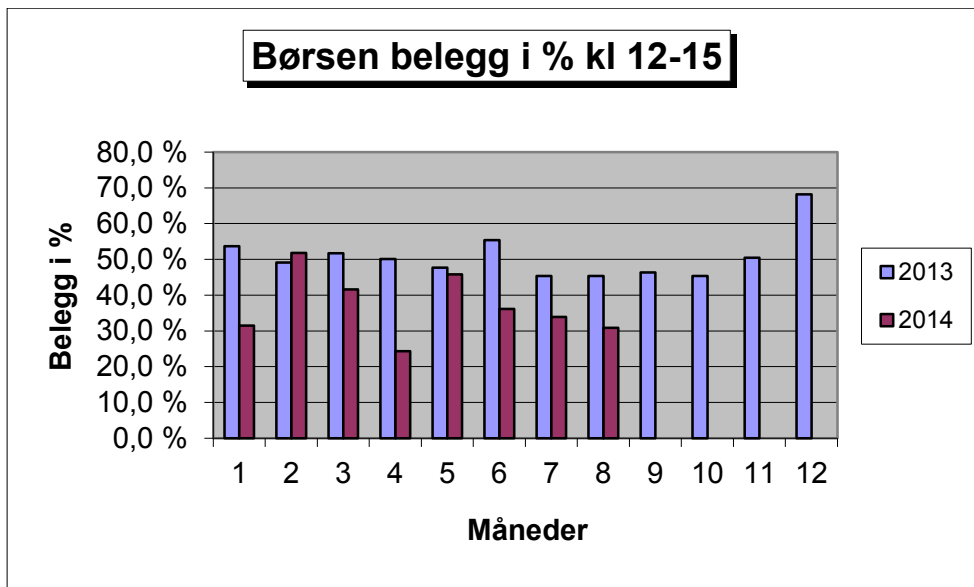
Utenfor bomanlegget er det 27 parkeringsplasser som er offentlig regulert. Om lag 60-70 % av disse plassene benyttes regelmessig av el-biler og da i all hovedsak til arbeidsreiseparkering. Dette begrenser tilgjengeligheten for andre kunder som henvises til parkeringsarealene bak bomanlegget. Fra august måned er det utenfor bomanlegget regulert med maks 3 timer, for å sikre en bedre sirkulasjon på disse plassene. Gyldengården har en merinntekt i forhold til budsjettet på kr 108.000. Gjennomsnittlig parkeringstid pr. kunde utgjør 3 timer og 20 minutter.



### Børsen

Børsen parkeringshus har en god beliggenhet like ved gågata (innkjørsel fra Gyldenløvesgt.), men er relativt lite med kun 60 plasser. Faste leieplasser utgjør 28 hvilket er mange, men det skyldes at huset er trangt og dermed mindre egnet for korttidsparkering. Belegget måles i forhold til korttidsparkeringen via data fra betalingsautomaten. I og med at mange el-biler benytter huset, er belegget en god del høyere enn hva vedlagte oversikt viser. Betalingsfritaket for el-biler gjør at det ikke er data for disse kjøretøyene i betalingsautomaten.

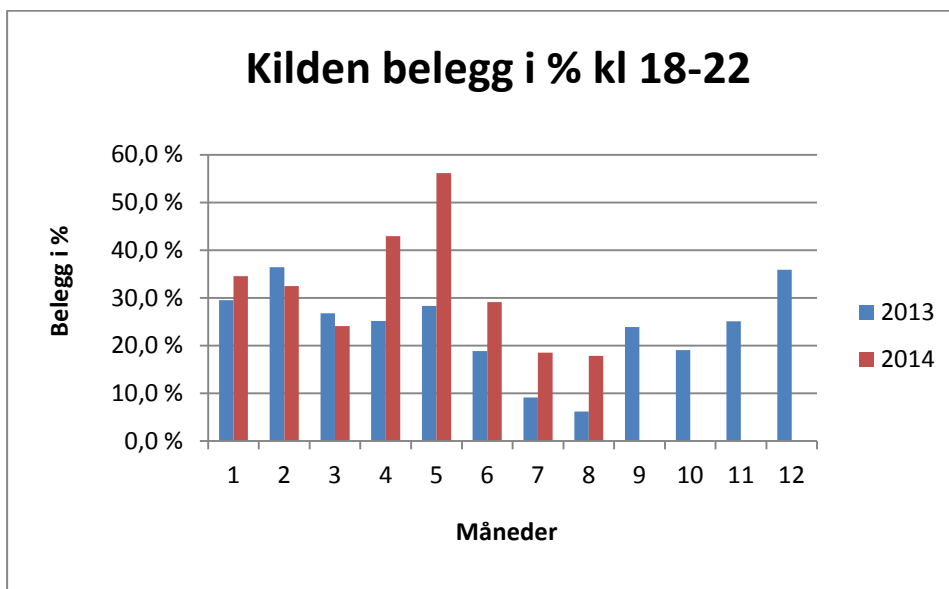
Telling av el-biler viser at om lag 16 el-biler benytter parkeringshuset regelmessig som arbeidsreiseparkeringsordning på dagtid. Dette sammen med 28 fasteleietakere innebærer at parkeringshuset i all hovedsak fremstår som et parkeringshus for langtidsparkering. Det vurderes derfor å omgjøre huset kun for faste leietakere med adgangskontroll.



Belegget viser tilbakegang fra ca. 50 % i 2013 til 37 % i 2014. Gjennomsnittlig parkeringstid pr. kunde utgjør ca. 2 timer, men da vi ikke har data for el-bilene er det grunn til å anta at gjennomsnittlig parkeringstid er en god del høyere. Det er ikke satset spesielt på markedsføring av Børsen på grunn av de krevende kjøreforholdene i huset.

#### Kilden

Parkeringshuset har 400 plasser og er anlagt i forbindelse med teater- og konserthus Kilden, lokalisert i Kvadraturens randsoner. Parkeringshusets inntekter og belegg er derfor uløselig knyttet til teater- og konserthusets aktiviteter og i mindre grad aktuelt for besøkende til Kvadraturen. Det er 112 faste leietakere, de fleste kun på dagtid.



Belegget utgjør i gjennomsnitt 28 % kl 18-22, dvs. en fremgang i forhold til samme periode i 2013 (23 %). Likevel er inntektene ca 7% (kr 109.000) lavere enn budsjettet per 2. tertial og 7 % (kr 107.000) lavere enn samme tid i fjor. Dette skyldes færre betalende kunder på dagtid. Parkeringshuset har om lag 15 el-biler på dagtid som har betalingsfritak. Dette gir et inntektsbortfall på kr 150-200.000 pr. år.



Vi har hatt en flott sommer noe blant annet Fiskebrygga gjenspeiler. Vanligvis anser publikum et parkeringsanlegg som fullt når det er 85 % belegg. Ikke uventet er Handelens Hus en populær plass, etterfulgt av Nybyen, Fiskebrygga og NSB Plassen.

Inntektsutviklingen for de mest sentrale parkeringstomter:

<b>Salgsinntekter</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Økning/ nedgang</b>	<b>%-vis</b>
Beløp i 1000 kr	<b>2. tertial</b>	<b>2. tertial</b>		
NSB	342	467	-125	-26,8 %
Kai 2	1 224	1 606	-382	-23,8 %
Trekanten	547	495	52	10,5 %
Vestre kiosk	576	673	-97	-14,4 %
Fiskebrygga	919	929	-10	-1,1 %
Handelens hus	537	541	-4	-0,7 %
Setesdalsveien	82	102	-20	-19,6 %
Nybyen	1 987	2 280	-293	-12,9 %
Lund torv	139	113	26	23,0 %
KMV	57	79	-22	-27,8 %
Bryggeriplassen	138	192	-54	-28,1 %
Odderøya	168	166	2	1,2 %
NSB plassen	1 254	1 342	-88	-6,6 %
Caledonien	1 318	1 368	-50	-3,7 %
Sykehusområdet	2 459	2 439	20	0,8 %
Norges Bank	117	117	0	0,0 %
<b>Del sum</b>	<b>11 864</b>	<b>12 909</b>	<b>-1 045</b>	<b>-8,1 %</b>
Eventyrgården (ny)	153	0	153	#DIV/0!
Shelltomta (avvikles)	183	314	-131	-41,7 %
Tangen 11-13 (ny)	577	114	463	406,1 %
<b>Sum</b>	<b>12 777</b>	<b>13 337</b>	<b>-560</b>	<b>-4,2 %</b>

Samlet nedgang utgjør 4,2 % og skyldes tidligere påpekte forhold. Det er noe overraskende at relativt sentrale parkeringsområder har en så markant tilbakegang, til tross for at belegget ikke viser samme tilbakegang. Det skyldes trolig færre langtidsparkerende.

### Gateparkering

Inntekter for gateparkeringen er som følger:

<b>Salgsinntekter</b>	<b>2104</b>	<b>2013</b>	<b>Økning/ nedgang</b>	<b>%-vis</b>
Beløp i 1000 kr	<b>2. tertial</b>	<b>2. tertial</b>		
Automater mv	8 330	8 165	165	2,0 %
P-klokker	2 582	3 184	-602	-18,9 %
Parkometre	432	875	-443	-50,6 %
<b>Sum</b>	<b>11 344</b>	<b>12 224</b>	<b>-880</b>	<b>-7,2 %</b>

Samlet sett viser salgsinntektene en markant nedgang i 2014 sammenlignet med 2013. Dette skyldes trolig ugunstige værforhold i vinter kombinert med redusert avgiftstid og flere el-biler. Nedgangen for p-klokker skyldes at næringsdrivende i mindre grad har benyttet dette tilbudet. Det har trolig sammenheng med redusert byggeaktivitet i Kvadraturen. Nedgangen for parkometre skyldes nedbygging av ordningen. Gateparkering er førstevalget for mange

besøkende og bidrar til at publikum kommer til Kvadraturen. Høsten 2013 ble det foretatt en registrering av belegg for gateparkeringen som viste 65 % på dagtid (kl.12-14) og 76 % på kveldstid (kl. 18). Belegget på dagtid innebærer at det er bedre tilgjengelighet enn tidligere år, hvor det ikke var uvanlig med ca. 80 % belegg på dagtid.

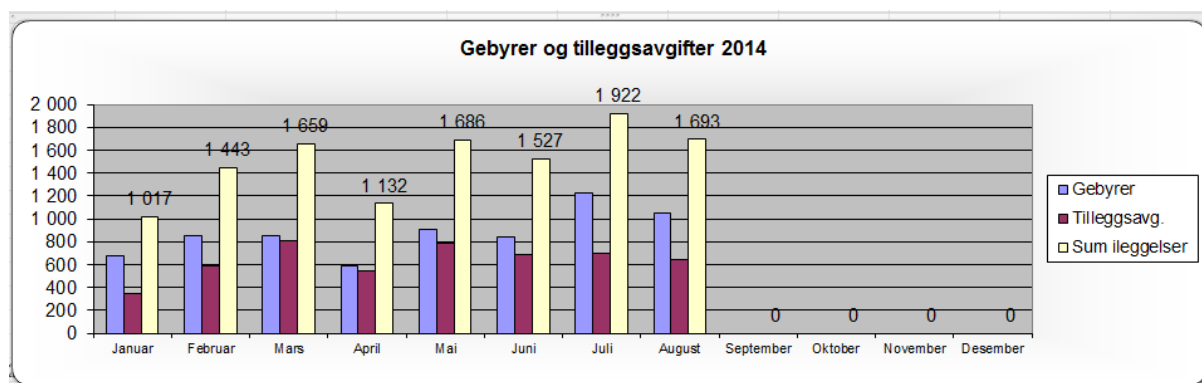
## Orientering om drifts- og parkeringssituasjonen i sin alminnelighet

Beleggstatistikken viser at det er reservekapasitet i tidsrommet kl. 12-15 i sentralt lokaliserte parkeringsanlegg, herunder også for gateparkeringen. Tilgjengeligheten er bedret sammenlignet med få år tilbake. Dette skyldes i all hovedsak utvidet tilbud, kombinert med mindre trafikk i Kvadraturen. Parkeringsselskapet har ca. 300 plasser som er midlertidige, dvs. parkeringstomter som på sikt skal bebygges. Det er viktig å være klar over at det er tidkrevende å etablere nye parkeringsplasser i anlegg under bakken til erstatning for disse. På den annen side er det restkapasitet i de fleste parkeringsanlegg, herunder utgjør restkapasiteten i Gyldengården og Slottet minst 200 kjøretøy. Uutnyttet kapasitet kan derfor trolig dekke opp for eventuell bortfall av midlertidige parkeringsanlegg.

### Driftsavdelingen

I driftsavdelingen er det 16,5 årsverk og hovedoppgaven er håndheving av bestemmelsene om stans og parkering i Vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter. Antall utstedte gebyr og tilleggsavgifter ved utgangen av 2. tertial 2014, utgjør 12.079, hvilket er en økning på 968 (8,7 %) i forhold til 2013 (11.111).

Fordelingen er som følger:



I forbindelse med 200 års markeringen av Grunnlovsjubileet 17. mai, har det vært mange møter for å forberede og tilrettelegge for denne dagen. Alle skolene ble invitert til å gå i skole-toget i byen. Det var forventet mye folk til byen, som igjen ville føre til mer trafikk enn normalt for en 17. mai feiring. Vi hadde ekstra mannskap på jobb og dagen gikk utrolig fint.

Våren gikk over i en fantastisk sommer. Været har vært strålende, masse sol og gode temperaturer. Det har vært stor pågang av besøkende til badeplassene rundt byen, som igjen har ført til en del feilparkeringer. I de fleste tilfellene er det ikke mangel på p-plasser som er problemet, men at folk gjerne må gå litt fra p-plass til stranden. Spesielt er problemet stort på Hamresanden, der beboerne i området ofte har hatt problemer med fremkommelighet til eiendommene.

Sommer på torvet og fiskebrygga har vært en stor suksess også i år. Populære arrangementer som trekker mye folk. Dette sammen med flere andre arrangementer har krevd vår tilstedeværelse.

Cruisetrafikken til byen har også vært stor. Våre trafikkbetjenter, som er godt synlige i bybildet, yter også service til tilreisende.

En del befaringer har vi hatt, både i byen og omkringliggende områder. I mange boligstrøk er det foretatt fortetning med de utfordringer det innebærer, for fremkommelighet og tilgjengelighet.

I løpet av 2 tertial er billettløs parkering ved bruk av mobiltelefon, utvidet til praktisk talt alle ordninger unntatt parkeringshusene med bomanlegg. Det benyttes mobiltelefon til å starte, stoppe og forlenge parkeringen og løsningen gir publikum advarsel når parkeringstiden er i ferd med å utløpe. Det blir dermed lettere og overholde parkeringstiden og dermed unngå tilleggsavgifter. Håndhevingen for trafikkbetjentene blir noe annerledes, da det må foretas et søk via den håndholdte terminalen (PDA), for å sjekke om vedkommende fører av bilen har betalt for parkeringen.

Lite kursvirksomhet i perioden, men vi har deltatt på oppfølgingsmøte med Bedrifts- og Personalpsykologi, samt hatt en gjennomgang av ny IA-avtale med ansatte i NAV.

Ny Parkeringsforskrift ble sendt ut på høring, med veldig kort høringsfrist. Her var det mye og gå igjennom og sette seg inni, ikke minst for bedriftens ledelse og daglig leder som utarbeidet kommunens høringsuttalelse og deltok på møter i regi av bransjeorganisasjonen Norpark og KS.

### Tekniskavdeling

Avdelingen har 5 årsverk med varierte vedlikeholdsoppgaver i 6 parkeringshus, samt drift av bomanlegg og betalingsautomater for gateparkering og tomter. Det er svært viktig for driften at ansatte er fleksible og har tekniske kunnskaper på flere fagfelt.

Avdelingen har eget mottak for innmeldte feil ved tekniske anlegg, slik at brukerfeil søkes avdekket før serviceordre iverksettes. Dette for å jobbe effektivt og unngå unødvendig utrykning. Det jobbes videre med å dokumentere historikk for utført feilretting med tanke på å forebygge nye feilkilder og vurdere utskiftning av utstyr som har stor slitasje.

Etter oppgradering til nye krav for kredittkort betaling (EMV), herunder med nye kortlesere, forekommer det fortsatt for lang transaksjonstid og ustabil nettværk. Automatleverandører arbeider med dette. I Kilden parkeringshus, hvor pågangen til tider kan være stor i forkant av forestillingene, benyttes bredbånd for å redusere transaksjonstiden. Bredbånd gir kortere transaksjonstid, men ikke så mye som forventet. I andre sammenhenger er det aktuelt å skifte ut teleoperatøren. Sykehusområdet har til tider stor pågang ved betalingsautomatene og her vurderes kapasiteten fortløpende.

Innføring av billettløs parkering ved bruk av mobiltelefon i Kristiansand, kombinert med mynt og kortbetaling via betalingsautomat, gir publikum valgfrihet og fleksible betalingsløsninger. Billettløs parkering vil også på sikt medføre driftsmessige besparelser når flere benytter ordningen. Fremdeles er det kredittkort betaling som er den dominerende betalingsform, men billettløs parkering har fremgang måned for måned. Bruk av mynt er på retur og har vært det i en årrekke.

Shelltomta, på hjørnet av Dronningensgate og Elvegata, ble stengt i august som følge av utbygging av hele kvartalet.

I tilknytning til parkeringsarealet ved Setesdalsveien 16-20, ble det i sommer startet anleggsarbeider for nytt kollektivfelt. Parkeringsarealet blir i all hovedsak brukt til anleggsvirksomhet.

Slottet parkeringshus er nå døgnåpent og erfaringen så langt er gode.

Sprinkleranlegget i Slottet parkeringshus er gammelt og det forberedes tilbud med sikte på utskiftning.

Leverandør av bomanleggene både i Gyldengården og Slottet P-hus har løst tidligere kommunikasjonsproblemer med kortleserne. Endelig overtakelse av bomanlegget i Gyldengården ble derfor foretatt 18. juni i år, etter at feil og mangler var utbedret. Dette er mer enn 3 år etter at parkeringshuset ble satt i drift.

Tagging er et vedvarende problem i våre anlegg og på parkeringsteknisk utstyr. Bildet under viser tagging i rømningsvei ved Slottet parkeringshus.



Både egne ansatte og innleid vaktsselskap kontrollerer jevnlig parkeringsanleggene og uvedkomne blir bortvist. Hærverk og annen kriminell aktivitet blir politianmeldt.

Det er bestilt to nye kjøreporter til Elvegata P-hus og boligparkeringen til Kvartal 6, med administrativt system for adgangskontroll og portstyring. Det legges opp til å teste ut adgangskontroll ved bruk av trådløse RFID brikker. Kvartal 6. dekker sin andel av kostnadene. Dersom dette er vellykket kan det være aktuelt å benytte ordningen som helautomatisk adgangskontroll i andre parkeringsanlegg, hvor publikum registreres som kunder og betalingen gjøres via et kredittkort som er tilknyttet ordningen. Publikum trenger da ikke å gjøre noe- kun kjør inn og kjør ut. Alternativet til brikker er registreringsnummer gjenkjenning som testes ut flere steder i landet.

Maling og vedlikehold er nødvendig i de fleste P-husene. Flere etasjer i Slottet er nymalt. Vedlikehold og renhold i P-husene utføres fortløpende.

Flere ansatte har gjennomgått kurs i Eco online. Dette er et felles datasystem, hvor de fleste avdelinger i kommunen legger inn og kategoriserer alle brukte kjemikalier.

Vernerunder på alle avdelinger og i alle parkeringshus er i denne perioden gjennomført i samarbeid med bedriftens verneombud. Enkelte mindre mangler er registrert og følges opp.

## Kontoret

Kontoravdelingen består av 4,4 årsverk. Kontoret har sentrale administrative oppgaver som ekspedisjon og sentralbord, klagebehandling, utleie av parkeringsplasser, tillatelser for forflytningshemmede, merkantile funksjoner, samt salg av ulike parkeringsordninger.



**Eventyrlige  
Parkerings  
muligheter**

**Eventyrgården  
Parkering**

Innkjørsel fra Kristian VI gate  
Døgnåpent  
Enkel betaling med kort eller mobil  
Lett tilgjengelig midt i sentrum



**P** Kristiansand  
Parkeringssselskap KF

Sammen med grunneier profileres vår nyeste sentralt lokaliserte parkeringstomt i Kvadraturen, Eventyrgården Parkering. Vi ser at det tar tid å innarbeide nye parkeringstilbud, til tross for at Eventyrgården var et innarbeidet parkeringstilbud før stengningen i forbindelse med byggingen av nye Eventyrgården. Vår erfaring tilsier at parkering bl.a. handler om vaner. Publikum som tidligere parkerte på denne plassen har i byggetiden funnet andre alternativer. Oppgaven blir derfor å informere publikum og fange publikums interesse på nytt. I så måte er denne annonsen et virkemiddel som har blitt vist på ulike plattformer som avis, web og mobil. Ved å annonsere på flere ulike plattformer, ser vi at vi når et større publikum. Det begynner nå å merkes at belegget stadig bedrer seg.



Alle våre parkeringsautomater og parkometre på gateplan har blitt merket med egne Easy Park sone-merker som fysisk samsvarer med takster og avgiftstider på de ulike automatene.

Vi ser at stadig flere transaksjoner skjer vi kredittkort og mobiltelefoner. Det er mange fordeler med kontantfri betaling for kunden og for oss som operatør. Betaling via ulike telefonløsninger er en trend som går under betegnelsen «billettløs parkering» noe som vi forventer øker mye de nærmeste årene. Andre billettløse ordninger som kan nevnes er nummer gjenkjenning, tagger og andre adgangskort.

Sommermånedene har for øvrig forløpt noenlunde normalt med stort innslag av turister fra inn- og utland, herunder fører det til flere henvendelser på kontoret hvor vi får utfordret vår språkkompetanse.

Trygg kommunikasjon har også blitt vektlagt sammen med Bedrift & Personal Psykologi. Dette er temaer vi ønsker å ha fokus på og som alltid vil være en utfordring både internt og eksternt.

Tilsvarende i fjor ble nabokommunene i Knutepunkt Sør invitert til en samling om behandling av søknader for parkeringstillatelser for forflytningshemmede. Temaer var blant annet om MS, Als, Parkinson og ME. I forbindelse med disse temaer fikk vi gode foredrag av overlege Børre Koss ved nevrologisk avdeling ved Sørlandets Sykehus og Kjetil Drangsholt sakkyndig lege i NAV. Videre ble det gjennomgått eksempler på søknader i grupper på tvers av kommunegrensene. Dette var et nyttig seminar for alle fremmøtte med hensyn til en helhetlig forvaltningspraksis i regionen.

## Konklusjon

Krevende værforhold i vinter, stigende antall elbiler og redusert avgiftstid for gateparkeringen, svekker både inntektene og resultatet per 2. tertial 2014 sammenliknet med 2013. Det er fortsatt usikkerhet knyttet til besøkende til Kvadraturen som følge av ny bompengeordning og attraktive handelsområder utenfor Kvadraturen. Belegget i Kilden ser vi er avhengig av besøkstallene i teater- og konserthuset.

Lavere inntekter svekker inntjeningen og det arbeides med tiltak for å effektivisere driften for å dempe virkningen. Ikke minst gjelder dette i forhold til rulleringen av årsbudsjett og handlingsprogram 2015-2018. I 2014 vil besparelser for driftsutgiftene kunne kompensere for en betydelig del av inntektssvikten. Utfordringen ligger i å få varige besparelser som kan innarbeides i årsbudsjett og HP 2015-2018. Til dette er det iverksatt en prosess sammen med de ansatte.

En rekke investeringer er avsluttet hvor det er påvist besparelser og ubrukt finansiering kan begrense fremtidig låneopptak og derigjennom bedre driftsbalansen.

Kristiansand 20. oktober 2014

Raymond Solaas  
Daglig leder

Anne Marit Utsogn Tønnesen  
Rådgiver

**Punkt 199/14: Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Behovet for en evaluering av Kristiansand kommunes bosettingspolitikk"**



Dato 14. november 2014  
Saksnr.: 201411501-2

**Saksgang**  
Bystyret

**Møtedato**  
26.11.2014

**Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Behovet for en evaluering av Kristiansand kommunes bosettingspolitikk"**

Ærede ordfører

Varaordføreren i Kristiansand uttaler i Fædrelandsvennen den 6. november behovet for debatt - og en bedre oversikt over hva bosetningen av asylsøkere og flyktninger har medført av sosiale problemer for kommunen vår.

De sosiale og økonomiske konsekvensene ved den store innvandringen til Kristiansand er et tema som jeg gjentatte ganger de siste 10-årene har tatt opp politisk - uten å ha fått den nødvendige støtte for en grundig helhetlig gjennomgang av utfordringene og kostnadene ved Kristiansand kommunes mottak og bosetning av asylsøkere og flyktninger.

Ser ordføreren behov for en evaluering av Kristiansand kommunes "bosettingspolitikk" ovenfor asylsøkere og flyktninger - der også de økonomiske kostnadene tas med?

Kristiansand 6. november 2014

Vidar Kleppe  
Demokratene

**Punkt 200/14: Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Behovet for et felles mobbeombud på Sørlandet"**



Dato 14. november 2014  
Saksnr.: 201411716-2

**Saksgang**  
Bystyret

**Møtedato**  
26.11.2014

**Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Behovet for et felles mobbeombud på Sørlandet"**

Ærede ordfører

Undersøkelser viser at mobbing foregår innenfor hele skolesektoren i Norge. Demokratene mener derfor at nye tiltak må settes inn for å få slutt på denne umenneskelige og negative utviklingen som mobbing medfører for de medmenneskene som blir utsatt for dette overgrepet.

Det er vanskelig å tallfeste nøyaktig hvor mange barn som daglig blir mobbet på skolene i Kristiansand, men det anslås at nesten 500 barn i kommunen vår blir utsatt for mobbing. Dette er et "skremmende" høyt antall enkeltskjebner som krever handling fra alle gode krefter som vil mobbingen til lives.

Også i flere kommuner på Sørlandet diskuteres det derfor nå ulike løsninger og modeller for hvordan dette arbeidet skal organiseres. Demokratene mener at ett av mange tiltak kan være at Kristiansand kommune i samarbeid med " knutepunktkommunene" og fylkeskommunen - snarest kan få etablert ett felles mobbeombud.

Er ordføreren enig med Demokratene i dette?

Kristiansand 12. november 2014

Vidar Kleppe  
Demokratene

**Punkt 201/14: Interpellasjon fra repr. Hans Petter Horve, MDG, vedr.  
"Skiskytteranlegget på Strai"**



Dato 17. november 2014  
Saksnr.: 201411923-2

**Saksgang**  
Bystyret

**Møtedato**  
26.11.2014

### **Interpellasjon fra repr. Hans Petter Horve, MDG, vedr. "Skiskytteranlegget på Strai"**

I den kommunale handlingsplanen ligger det inne et prosjekt om etablering av et skiskytteranlegg på Strai. Prosjektet er også godkjent for søknad om spillemidler for 2015. Dessverre er det ikke prioritert for kommunal økonomisk støtte.

Torridal IL trenger å ruste opp og legge om skytebanen. Det er på det meste 12 barn mellom 10 og 16 år som har fast trening på denne banen. Den ligger tett inntil lysløypa som er en av de mest trafikkerte i Kristiansand. Det oppstår ofte konflikter mellom skiskyttertreningen og turfolk.

Idrettslaget trenger denne banen for å rekruttere. Den nye skiskytterarenaen på Sandrip vil være viktig for de aktive, men vil ikke kunne bli et godt rekrutteringssted for nye utøvere. Torridal er den eneste klubben som tilbyr skiskyting i Kristiansand.

Dugnadsbeløpet som er satt til 420.000 kroner er svært høyt. Det bør være mulig fordi skiskyting har vært en viktig idrettsgren for bygda Torridal. 350.000 kroner i privat finansiering må dekkes av hovedlaget. Det er et stort løft for klubben og vil tyngre klubbens økonomi for mange år fremover.

Torridal IL har bedt kommunen om støtte til dette beløpet. Det har også blitt gitt klart signal om at man vil være takknemlig for ethvert beløp inntil 350.000 kroner.

Miljøpartiet De Grønne mener kommunen bør yte et vesentlig bidrag til prosjektet. Vi vil påpeke at skiskytteranlegget ikke er tenkt oppimot en storstilt konkurranseaktivitet.

Det er også viktig å påpeke at en stor del av prosjektet er ment for å skape bedre forhold for turgåere, at prosjektet er rettet inn mot 10-12 åringer og Torridal IL er den eneste skiskytterklubben i kommunen.

Vi mener at breddeidrett, storstilt dugnadsarbeid og idrettsklubber ute i de ulike bydelene bør prioriteres innenfor kommunens økonomiske rammer og handlingsprogram.

Med bakgrunn i de beskrevne forhold, så bes ordføreren svare på følgende spørsmål:

1. Ser ordføreren et prioritert behov for etablering av et skiskytteranlegg på Strai?
2. Vil ordføreren bidra til at det snarest mulig ytes økonomisk støtte til prosjektet?
3. Vil ordføreren satse på og vektlegge breddeidrett, stort dugnadsarbeid og idrettsaktivitet ute i de ulike bydelene?

**Punkt 202/14: Interpellasjon fra rep. Dag Vige, V, vedr. "Fattige barn i Kristiansand"**



Dato 17. november 2014  
Saksnr.: 201411919-2

**Saksgang**  
Bystyret

**Møtedato**  
26.11.2014

## **Interpellasjon fra rep. Dag Vige, V, vedr. "Fattige barn i Kristiansand"**

Til ordføreren,

Sammenlignet med andre land i verden har vi et lite fattigdomsproblem i Norge. Men det finnes langt flere fattige i Norge enn det mange tror. Om vi legger den mest vanlige definisjonen til grunn, hvor gjennomsnittlig inntekt er under 60 prosent av medianinntekten, så er 9,7 av innbyggerne i Kristiansand fattige. Og av disse er det mange barn.

Fattige barn er utsatt for sosial ekskludering. Fattigdommen er skam- og tabubelagt, og barn går ofte langt for å skjule den, gjerne på bekostning av egen livsutfoldelse. Å vokse opp i fattigdom handler om alt fra mangel grunnleggende ting som sunn mat, klær og skikkelige boforhold, til manglende mulighet til å delta på ulike fritidsaktiviteter eller kulturopplevelser, feire egen og andres bursdag.

Andelen fattige har holdt seg stabilt de siste årene. Det betyr at vi har mislyktes i å hindre at fattigdommen reproduseres.

Tidligere var pensjonister den største gruppen innenfor lavinntektsgruppen. I dag er det ungdom, unge voksne og særlig barnefamilier med innvandrerbakgrunn. Hele 11,7 % av unge mellom 18 og 34 år regnes som fattige og da er aleneboende studenter utelatt (SSB). Det er ikke vår kommune verdig at det hver dag går barn til skolen med mange bekymringer. Eller at mennesker i vår kommune blir isolert fra fellesskapet på grunn av dårlig økonomi.

En landsomfattende undersøkelse helsetilsynet hadde av NAV i 2012, viste at det var store avvik når det gjelder kartlegging og vurdering av barns behov. Helsetilsynet fant brudd i 59 av 67 kommune. Det vil si at NAV ikke sikret at søkerens situasjon som *forsørger* ble forsvarlig kartlagt i nesten 90 prosent av sakene.

I rådmannens forslag til handlingsprogram står det at en har valgt å prioritere arbeidet med fattigdom. Det er bra! Men hva er tiltakene vi iverksetter? Virker de etter sin hensikt? Det er viktig å drøfte hva en kan gjøre for å jevne ut sosiale ulikhetene og sørge for like muligheter for alle.

På denne bakgrunn er mine spørsmål til ordføreren:

1. På hvilke måter arbeider kommunen med å kartlegge fattigdom? Er dette godt nok?
2. Hvilke fattigdomstiltak har kommunen i dag?
3. Vil kommunen utarbeide en lokal handlingsplan med mål om å løfte barn ut av fattigdom?

Med vennlig hilsen  
Dag Vige  
Kristiansand Venstre

**Punkt 203/14: Interpellasjon fra repr. Hans Petter Horve, MDG, vedr.  
"Kristiansand fri for GMO (genmanipulerte organismer)"**



Dato 17. november 2014  
Saksnr.: 201411924-2

**Saksgang**  
Bystyret

**Møtedato**  
26.11.2014

### **Interpellasjon fra repr. Hans Petter Horve, MDG, vedr. "Kristiansand fri for GMO (genmanipulerte organismer)"**

I Europa har 169 regioner og 4713 lokalmyndigheter erklært seg som GMO-frie soner. Oppland er første norske fylke som er med, mens Kristiansand kan gå i front blant byene.

Det er mange problemer knyttet til genmanipulasjon, utarming av artsmangfoldet, og at genmanipulerte organismer (GMO) kan spre seg i naturen. Et stort problem er maktkonsentrasjonen GMO fører med seg, der store selskaper får full kontroll over landbruk og mat, mens fattige bønder blir avhengige av nye innkjøp av frø hver sesong.

Det har også kommet ulike rapporter om skadevirkninger på menneskelig helse, slik at en trygg fødevarerholdning skulle tilsa et klart nei inntil det eventuelt kan bevises at GMO er trygt. Vi vet ikke nok om skadevirkninger av GMO på menneske- og dyrehelse, og miljøet, både på kort og lang sikt. Norge har ratifisert både Konvensjonen om biologisk mangfold og Cartagena-protokollen, og skal således være føre var.

Det er lite som tyder på at GMO er et bidrag til å redusere sultproblemer. En omfattende gjennomgang av de første 20 år med feltforsøk og 13 år med produksjon, gjort av Union of Concerned Scientists, slår fast at avlingene ikke blir større med genmanipulasjon.

Norge har tradisjon for å avvise genmanipulasjon, men nå har regjeringen åpnet for import av to typer genmanipulert mais, NK603 fra Monsanto og T25 fra Bayer Crop Science. Maislinjen T25 fra Bayer Crop Science har fått tilført gen fra bakterie og virus. Dette gjør planten motstandsdyktig mot sprøytemiddelet glufosinat-ammonium. Glufosinat-ammonium er forbudt i Norge og skal fases ut i EU innen 2017 på grunn av høy giftighet.

Maislinjen NK603 fra Monsanto har fått tilført to varianter av gen fra bakterie, blomkålsmosaikkvirus og vårskrinneblom. Dette gir maisen toleranse for ugressmiddelet glyfosat (Roundup). GMO fører således til økt bruk av sprøytegifter.

Miljøpartiet De Grønne ønsker at Kristiansand kommune tar et klart standpunkt imot GMO, ved å klargjøre at ingen GMO skal kjøpes inn i kommunal regi, og ved å tilslutte seg erklæringen til nettverket for GMO-frie regioner i Europa.

Med bakgrunn i de beskrevne forhold, så bes ordføreren svare på følgende spørsmål:

1. Er ordføreren bekymret over skadevirkningene fra genmanipulerte organismer (GMO)?
2. Vil ordføreren støtte at Kristiansand tilslutter seg nettverket for GMO-frie soner?