

REFERAT |KRS| Kommunalutvalget (2015-2019) d. 10-11-2015

Møtedato Tirsdag d. 10. november 2015 kl. 09:00

Møtested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Godkjenning av protokoll fra kommunalutvalgets møte 13.10.15.....	3
Rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019 og årsbudsjett 2016 for Økonomisektoren.....	5
Rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019, driftstilskudd til Kirkelig fellesråd for 2016..	7
Sektor 5.2 - forslag til handlingsprogram 2016-2019 - årsbudsjett 2016.....	9
Forslag til handlingsprogram 2016-19, årsbudsjett 2016 - Organisasjonssektoren.....	12
Boligprogram 2016 - 2019.....	14
Utbyggingsavtale Silokaia.....	24
Eierskapsmelding 2 - Kristiansand Parkeringsselskap KF.....	31
Forslag til møteprogram for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre for 2016.....	47
Søknad om sponsormidler.....	51
Søknad om støtte til omstillingsmidler "Prosjekt omstilling av næringsliv på Agder".....	54

Punkt 71/15: Godkjenning av protokoll fra kommunalutvalgets møte 13.10.15

Bilag

Protokoll Kommunalutvalget 13.10.2015



Dato 2. november 2015
Saksnr.: 201500009-75
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Kommunalutvalget

Møtedato
10.11.2015

Godkjenning av protokoll fra kommunalutvalgets møte 13.10.15

Forslag til vedtak

[Kommunalutvalget godkjenner protokoll fra kommunalutvalgets møte 13.10.15.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø
Formannskapssekretær

Vedlegg:
Protokoll fra kommunalutvalgets møte 13.10.15

**Punkt 72/15: Rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019 og
årsbudsjett 2016 for Økonomisektoren**



Dato 27. oktober 2015
Saksnr.: 201500223-1
Saksbehandler Randi Bentsen

Saksgang
Kommunalutvalget

Møtedato
10.11.2015

Rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019 og årsbudsjett 2016 for Økonomisektoren

Sammendrag

Rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019 og årsbudsjett 2016 for Økonomisektoren og tilskudd til Kirkelig Fellesråd legges med dette fram (budsjett sektor 1).

Sektorprogrammet er inntatt i rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019 i kapittel 6.1 på 37 til 46.

Kirken lokalt er en selvstendig juridisk enhet og det vises til egen sak vedrørende det kommunale drifts- og investeringstilskuddet.

Forslag til vedtak:

[Kommunalutvalget tar rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019 og årsbudsjett 2016 for Økonomisektoren til orientering.](#)

Terje Fjellvang
Økonomirådgiver

Randi Bentsen
Økonomirådgiver

Trykt vedlegg:
Rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019

**Punkt 73/15: Rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019,
driftstilskudd til Kirkelig fellestråd for 2016**

Dato 27. oktober 2015
Saksnr.: 201500224-1
Saksbehandler Randi Bentsen

Saksgang
Kommunalutvalget

Møtedato
10.11.2015

Rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019, driftstilskudd til Kirkelig fellesråd for 2016

Sammendrag

Kirken lokalt er en selvstendig juridisk enhet som kommunen har et økonomisk ansvar for. Det årlige tilskuddet fra kommunen vil påvirke kirkens tilbud og virksomhet. Handlingsprogrammet til Kirkelig fellesråd er inntatt i rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019 på sidene 44 til 46 (i Økonomisektoren).

Drift:

Rådmannen foreslår et driftstilskudd i 2016 på 41,942 mill. kr. Driftstilskuddet er en videreføring av handlingsprogram 2015-2018, i tillegg til styrking av budsjettet med:

- vedlikeholdsmidler kirkebygg; 300 000 kr i 2015, 0,7 mill. kr i 2017 og 0,8 mill. kr fra og med 2018.
- økte driftskostnader til nytt renseanlegg med 250 000 fra 2017

Investering:

I tillegg til driftstilskuddet yter kommunen et investeringstilskudd på foreslått 5,57 mill. kr i 2016 og totalt 94,09 mill. kr i fireårsperioden. 69,99 mill. kr av disse er knyttet til Flekkerøy kirke. Rådmannen foreslår videre en bevilgning på 8,5 mill. kr til Enøk tiltak i kirkebygg der tilskudd fra Enova anslås til 1 mill. kr.

Forslag til vedtak

1. [Kommunalutvalget tar handlingsprogram 2016-2019 og driftstilskudd til Kirkelig fellesråd til orientering.](#)

Terje Fjellvang
Økonomirådgiver

Randi Bentsen
Økonomirådgiver

Trykt vedlegg:
Rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-2019

**Punkt 74/15: Sektor 5.2 - forslag til handlingsprogram 2016-2019 -
årsbudsjett 2016**



Dato 29. oktober 2015
Saksnr.: 201512232-1
Saksbehandler Karl Mork

Saksgang
Kommunalutvalget

Møtedato
10.11.2015

Sektor 5.2 - forslag til handlingsprogram 2016-2019 - årsbudsjett 2016

Saksfremstilling

Kristiansand Eiendom legger med dette frem rådmannens forslag til handlingsprogram 2016–2019/årsbudsjett 2016 for teknisk sektor 5.2 – Kristiansand Eiendom.

Handlingsprogrammet for 2016–2019 består av kun ett hoveddokument. Det inneholder alle momenter på kommune- og sektornivå som skal vedtas av bystyret. Kristiansand Eiendom (KE) er en del av teknisk sektor og hovedkapittelet gjelder hele sektoren inklusive KE og finnes på sidene 145-194 i hoveddokumentet. Driftsmål og økonomi for Kristiansand Eiendom er i samme dokument beskrevet nærmere på sidene 173-177. Enhetens investeringsoversikt med omtale av prosjektene fremgår av dokumentet fra side 178. I tillegg har enheten ansvar for prosjekter i øvrige sektorer men disse prosjektene er omtalt i de enkelte sektorene.

Sakspapirene (hoveddokumentet) er utdelt medlemmene tidligere.

Forslag til vedtak

[Kommunalutvalget tar rådmannens forslag til handlingsprogram 2016–2019/årsbudsjett 2016 for teknisk sektor 5.2 – Kristiansand Eiendom til orientering.](#)

Hans-Christian Gram
Eiendomssjef

Karl Mork
Leder for administrasjonsavdelingen

Vedlegg:

Elektroniske vedlegg:

- De planer og utredninger som Kristiansand Eiendom er ansvarlig for finnes i «Plan- og utredningsprogrammet" side 231-233.
- Gebyrsatsene for småbåthavnene er nærmere beskrevet i dokumentet «Forslag til betalingssetter 2016-19» på side 22.
- I dokumentet «Tiltak utenfor rammen» finnes teknisk sektor på sidene 8 – 9. KE sine forslag dreier seg om vedlikehold av utleiebygg og utvidelse av prioritert portefølje for vedlikehold.

**Punkt 75/15: Forslag til handlingsprogram 2016-19, årsbudsjett 2016 -
Organisasjonssektoren**



Dato 29. oktober 2015
Saksnr.: 201500222-24
Saksbehandler Søren Sverdrup Lund

Saksgang
Kommunalutvalget

Møtedato
10.11.2015

Forslag til handlingsprogram 2016-19, årsbudsjett 2016 - Organisasjonssektoren

Sammendrag

Rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-19 og årsbudsjett 2016 for Organisasjonssektoren legges med dette fram (budsjettsektor 6).

Sektorprogrammet er inntatt i rådmannens forslag til handlingsprogram for 2016-19, på sidene 197-207.

Forslag til vedtak

[Kommunalutvalget tar rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-19 og årsbudsjett 2016 for Organisasjonssektoren til orientering.](#)

Eva Berglund Åsland
Organisasjonsdirektør

Søren Sverdrup Lund
Økonomirådgiver

Vedlegg:
Rådmannens forslag til handlingsprogram 2016-19, årsbudsjett 2016

Punkt 76/15: Boligprogram 2016 - 2019

Bilag

Vedtak FORMAN, 18112015, Sak 128/15, Boligprogram 2016 - 2019

Vedtak BYSTYR, 09122015, Sak 217/15, Boligprogram 2016 - 2019

Vedtak KOMMUN, 10112015, Sak 76/15, Boligprogram 2016 - 2019

Endelig boligprogram 2016-2019.pdf

Endelig boligprogram 2016-2019.doc



Dato 30. oktober 2015
Saksnr.: 201504108-31
Saksbehandler Harald Karlsen

Saksgang

Kommunalutvalget
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

10.11.2015
18.11.2015
09.12.2015

Boligprogram 2016 - 2019

Sammendrag

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

Oversikt over utbyggingsområder og utbyggingstakt er oversendt utbyggerne våren 2015. Utbyggerne er bedt om å komme med innspill til forventet aktivitet samt angi forutsetninger som de mener må på plass ifm en utbygging.

Utbyggernes tilbakemelding preges av stor usikkerhet og at en har gått fra høy aktivitet til lav aktivitet. Imidlertid er de optimistiske og forventer at perioden skal ha middels aktivitet. De påpeker at behovet for nye boliger fortsatt er til stede.

Usikkerheten i finansmarkedet, fortsatt lav rente, stigende ledighetstall sammen med stort utbud av eksisterende boliger, vil klart påvirke den lokale aktiviteten i boligmarkedet.

Situasjonen kan oppsummeres slik:

- Det er registrert mindre etterspørsel etter nye boliger. Aktørene gir tilbakemelding på at innværende og neste år må aktiviteten forventes å være noe lavere enn de siste årene.
- Aktørene viderefører allerede igangsatte prosjekter
- Det arbeides med prosjektutvikling for flere av de større utbyggingsområdene.
- Aktørene mener at det er viktig at kommunen legger til rette for at innmeldte prosjekter raskt kan bli realisert når etterspørsel igjen øker.

Boligprogrammet skal legge til rette for en befolkningsvekst, bidra til bærekraftig utvikling, og ivareta intensjoner i kommuneplan og utbyggingspolitikk. Hvordan kommunen prioriterer sin deltakelse ift utbyggingsprosjekter vil bare bli en større og større utfordring. I så måte er det viktig å gi klare og tydelige signaler på et så tidlig stadium som mulig.

Forslaget til program tilrettelegger for et volum på ca. 750 enheter per år.

Hovedprinsipp om at utbygger og områdene selv må dekke omkostninger som kommer som en følge av utbyggingen, videreføres.

Høy aktivitet innenfor allerede igangsatte områder samtidig som det planlegges aktivitet i mange nye områder der behov for tiltak er lite, gjør at tilgangen på nye boliger synes sikker.

I tillegg planlegges aktivitet innenfor mange av de store områdene, som også krever tilrettelegging av tilliggende infrastruktur (både teknisk og sosial), gir utfordringer ift hva kommunen skal og bør gjøre av prioriteringer.

Fra utbyggersiden forventes at kommunen er så forutsigbar som mulig mht de valg/prioriteringer som foretas i og mellom områder.

Programmet som nå fremlegges angir en slik prioritering, og er gjort ved at område er angitt med fargekoder grønn, gul og rød. Fargekategoriene er valgt ut fra forventet deltakelse / medvirkning fra kommunens side ifm en utbygging av området.

Det er i tillegg foretatt en egen prioritering innfor de områdene som er kommet i rød kategori, dvs områder som krever høy grad av medvirkning fra kommunen ifm realisering.

Det er i første rekke områdene i rød kategori som trenger prioritering ift kommuneplan og HP-budsjett arbeid.

Følgende prioriteringsrekkefølge er angitt på prosjektene i rød gruppe:

- Marviksletta og Kanalbyen - Prioritet 1
- Bjørndalen - Prioritet 2
- Strømsdalen - Prioritet 3
- Kroodden - Prioritet 4
- Hamrevann – Prioritet 5 (forutsatt å ikke medføre kostnader fra kommunens side og at volum/forutsetning for utbygging klareres ifm videre kommunedelplanbehandling)

Forslaget til program med angitt prioritering er sendt på høring i perioden 18.09.15 – 16.10.15.

Det er kommet inn høringsuttalelser. Høringsuttalelsene omfatter i stor grad behov for mindre oppdateringer av underlaget tabell 3. De berører ikke høringsforslagets prioritering.

Rådmannen anbefaler at Boligprogram 2016 – 2019 vedtas.

Forslag til vedtak

[Boligprogram 2016 – 2019 vedtas](#)

[Private utbyggingsområder og som er angitt i Boligprogrammets tabell 3, tilbys inngåelse av utbyggingsavtale.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:
Boligprogram 2016 - 2019

Bakgrunn for saken

Boligprogrammet angir i hvilke områder kommunen forventer at det blir bygget boliger, når utbyggingen skal kunne skje og hvor mange boliger som bygges.

Programmet er et styringsverktøy for kommunen i forhold til private parter som grunneiere og utbyggere. Dette spesielt ift.

- oppstart og etablering av boområder
- behov for sosial- og teknisk infrastruktur knyttet til utbyggingen

Statlige og lokale retningslinjer støtter opp om økt urbanisering og befolkningsvekst. Dette betyr at kommunen fortsatt må tilrettelegge for en høy utbyggingstakt, og et overbud av boliger og tomter.

Boligprogrammet fremmes som egen sak. Programmet med høringsuttalelser blir formidlet til rådmann og sektorer, og drøftes endelig ifm den ordinære handlingsprogrambehandlingen.

Boligprogrammet er et «gjennomføringsprogram» og skal søke å tilrettelegge for at prosjekter som godkjennes kan realiseres, og med hvilke forutsetninger.

Boligprogrammet viderefører de intensjoner og mål som ligger i kommuneplanen.

Sentrale emner er:

- Gjennom planlegging og tilrettelegging av infrastruktur bidrar til å ivareta en bærekraftig utvikling og et kjøpers marked.
- Prioritere planlegging og utbygging i sentrale strøk, langs metroakse og i senterområder.
- Tilrettelegge for et tilfredsstillende og variert boligtilbud innenfor alle bydeler.
- Klargjøre og samkjøre behov for infrastruktur og tjenestetilbud.

Gjeldende politikk legger til grunn at kommunen skal være aktiv i boligmarkedet med oppkjøp av grunn, regulering av områder og tilrettelegge for at utbygging av boligområder gjennomføres. Kristiansand eiendom har en egen strategiplan for dette arbeidet. Strategiplanen er under revisjon og fremmes som egen sak. Kristiansand eiendom er engasjert i flere av de større utbyggingsområdene.

Boligbehov og boligmarked

Kristiansand med tilliggende kommuner utgjør i dag et felles bo og arbeidsmarked. Vi registrerer pendling inn til Kristiansand.

Situasjonen i finansmarkedet tilsier at vi en tid fremover må forvente en noe lavere aktivitet i nybyggingen. Hvor lenge den vil vare, og evt hvor redusert aktiviteten vil bli, og hva dette får av konsekvenser på boligpriser, er usikkert.

Boligproduksjonen i Kristiansand de siste 5 år viser at det er fullført 2707 boliger. Siste året er det igangsatt 366 enheter. Det er de større fortettingsområdene knyttet til Kvadraturen, Lund og feltområdene Dvergsnes og Justneshalvøya som utgjør en vesentlig andel av produksjonen.

Kommunen (jfr kommuneplanen) skal tilrettelegge for en befolkningsvekst på ca. 1 %. Veksten de siste 5 år har vært høyere. Prognosene framover tilsier en vekst på ca. 1.3 %.

Ihht gjeldende utbyggingspolitikk skal det dermed tilrettelegges for ca. 700 – 800 boenheter per år.

Tabell 3 i programmet viser boligområder som er planlagt eller som er under planlegging og som kan bygges ut. Tabellen er ikke fullstendig. Områder som skal bygges ut i privat regi, og som fremgår av tabell 3 skal ihht vedtatt utbyggingspolitikk tilbys inngåelse av utbyggingsavtale. (Bystyret inviteres til å fatte eget vedtak pkt 2 om dette)
Tabell 3 med innmeldt boligproduksjon danner et grunnlag for kommunens planlegging av sosial- / teknisk og grønn infrastruktur.

Tilbakemeldingene fra utbyggere (våren 2015), tilsier en årlig boligproduksjonen på ca. 1200 – 1500 boliger. Dette er et nivå kommunen garantert ikke vil nå. Dette basert på erfaringsdata fra tidligere og med bakgrunn i prognoser for befolkningsvekst.

Tallene i tabellen er derfor i egne prognoser til handlingsprogram og budsjett justert ned. Dette ut fra den kjennskap / erfaring administrasjonen har til boligmarkedet og utbygging, og det administrasjonen kjenner til av forhold knyttet til det enkelte boligprosjekt. I dette ligger det selvsagt en vesentlig grad av usikkerhet, ut fra at en gjør vurderinger i et uregulert marked.

Ut fra de vurderinger som er gjort så har en kommet fram til prognoser som tilsier at det åpnes opp for byggevolum tilsvarende ca. 750 enheter per år i perioden.

Prioritering Teknisk-, sosial-, og grønn infrastruktur

En forutsetning for å nå målene ift utbyggingsvolum er at situasjonen / rammebetingelsene i finansmarkedet endres. Kommunen vil ha liten innvirkning på dette.

Det kommunen kan påvirke er oppkjøp av arealer, behandle og utvikle arealplaner, inngå avtaler med de private utbyggere for planlegging og utbygging av områder. Det siste punktet kan innbefatte kommunale bidrag og investeringer knyttet til tilrettelegging av teknisk- sosial og grønn infrastruktur.

Et hovedprinsipp i gjeldende utbyggingspolitikk er at de private utbyggingsområdene i hovedsak selv skal ivareta de krav og forutsetninger som settes ifm utbygging av et privat utbyggingsområde.

Rådmannen er opptatt av at kommunen skal være forutsigbar i forhold til det private markedet. Det er viktig at utbyggerne kan forholde seg til de prioriteringer som gis. Rådmannen mener derfor at det er viktig at det foretas en prioritering av programmets utbyggingsområder og at dette i hovedsak omfatter de større feltområdene. Dette er områder som en med sikkerhet vet vil kreve tilrettelegging og medvirkning fra kommunens side.

Forrige program hadde gjennomført en slik prioritering. Denne prioriteringen videreføres.

Fargekoder som underlag for kommunal medvirkning og prioritering av utbyggingsområder

De enkelte utbyggingsområder er opplistet i programmets tabell 3. De ulike områdene er angitt med fargekode og med en skissert utbyggingstakt for perioden.

- **Grønne områder:** Områder som bygges ut i kommunal regi og private områder der det allerede er inngått utbyggingsavtale. Disse har en angitt med grønn farge.
- **Gule områder:** Private utbyggingsområder som i litengrad er forutsatt å kreve medvirkning fra kommunens side, har en angitt med gul farge.
- **Røde områder:** Større utbyggingsområder som krever medvirkning og tilrettelegging fra kommunens side. Gjeldende budsjett/HP har ikke avsatt tilstrekkelig midler til tiltak. Områder angitt med rød farge.

De områdene som en per i dag inngår i kategorien røde områder er følgende:
Silokaia/Kanalbyen, Bjørndalen, Marviksletta, Benestad, Kroodden, Hamrevann og Strømsheia.

Prioritering av de røde områdene

Innenfor disse røde områdene er det foretatt en prioritering. Kriteriene som er valgt er følgende:

- Tid – (hvor langt er prosjektet kommet / underliggende avtaler / forpliktelser foreligger)
- Boligbehov i bydel – Hvilke boligtype bør det tilrettelegges for. Kan boligtype ivaretas gjennom andre prosjekter.
- Hva vil utbyggingsområdet bidra til å løse? Trafikksikkerhetsplan/utskifting av eldre ledninger mm.
- Kostnader- Hva vil utbygging medføre av behov for kommunale investeringer ved oppstart/ utbygging. Kostnadsanslag investeringer.
- ATP vurdering – i forhold til bussmetro og avstand senter.

Prognoser boligaktivitet

Det å forutsi aktivitet utover det første året (2016) er vanskelig. Spesielt når finanssituasjonen er slik den er og at en opererer i et uregulert marked. Derfor må en legge til grunn at den skisserte prioritering spesielt knyttet til de røde områdene tas opp til diskusjon ifm den årlige revisjonen av programmets tabellverk.

Innenfor utbyggingsområdene skal det legges opp til høy utnyttelse. Variasjon i boligtilbudet er og et uttrykt mål. Ved å åpne opp for bygging i alle bydeler og innenfor sentrumsnære områder ivaretas målsettingene.

I hovedsak styres valg av boligtype gjennom reguleringen som foretas for det enkelte utbyggingsområdet. Fortsatt høy eneboligandel innenfor kommunen kompenseres ved at aktivitet knyttet til sentrumsområder med bygging av leiligheter bør prioriteres høyest. Tilgangen på byggeområder og områder som er ferdig regulert er god i kommunen.

Gjeldende politikk peker på at det i Kristiansand er en begrenset tilgang på utviklere og tilbydere. Antallet aktører er økt noe de senere år. Dette har bidratt positivt i boligmarkedet og på aktiviteten.

Kommentarer til bydelene

Overordnet infrastruktur

I de sentrale og ytre deler av Vågsbygd (områdene vest for Lumber) har de nye utbyggingsområdene fått kapasitetskrav knyttet til Vågsbygdveien (Rv 456). Dette innebærer en «styring» av trafikk inn på Vågsbygdveien. Kravet til kapasitet er knyttet til utarbeidelse av planer og tiltak på 4 kryss langsmed strekningen (2 i Augland, Kjoskrysset og Andøykrysset) Dette er fortsatt en prioritert oppgave. Kravet forsinker noen planlagte prosjekter. Vegkontoret / Fylkeskommunen sammen med kommune (ATP samarbeidet) arbeider fortsatt videre for å bedre kapasiteten på Vågsbygdveien. Det gjenstår opparbeidelse av Kjoskrysset og planlegging opparbeidelse av Andøykrysset. Behov for planlegging og utbedring av Andøykrysset vil kommunen ta opp med veieier.

For at utbyggingsområdene ikke skal stanse opp tilbys de private utbyggingsområder inngåelse av utbyggingsavtaler med innbetaling av bidrag til kapasitetsutbedringer (Fast beløp kr 70.000). Bidraget benyttes til skissert planarbeid og kapasitetsutbedringstiltak.

Tilsvarende bidragsløsninger kan vurderes ifm utvikling av Kvadraturen. Dette vil en komme tilbake til i egne saker.

I Randesund planlegges store utbygginger som krever nye planer for vei, g/s-vei og VA-anlegg. Kommunen legger foreløpig opp til at planleggingen og utbygging av vei og g/s vei koordineres av aktørene sammen med veieier. I dette tilfelle Fylkeskommunen og Statens vegvesen. Dette er under vurdering.

Kommunen gjennomfører selv omfattende vurderinger mht behovet for VA løsninger knyttet til bydelen. En kan ikke se bort fra at bidragsmodell må benyttes ifm disse utbyggingene. Dette vil vurderes når enkeltsaker fremmes.

I forhold til etablering av nærmiljøanlegg m/ baner og kvartalsleketilbud knyttet til utbyggingsområder, så legges det opp til at dette i det vesentlige må bekostes av den private utbygger selv.

Sosial infrastruktur

På grunn av de investeringer som er gjort innenfor oppvekst med etablering og oppgradering av skoler, er det gjennomgående god kapasitet i skolene for å ta i mot planlagt utbygging innenfor denne HP- perioden.

De kortsiktige kapasitetsutfordringene er først og fremst knyttet til Flekkerøy.

Innenfor de store utbyggingsområdene Kroodden. Lauvåsen/Hamrevann, Benestad vil det oppstå behov for skoleetableringer. Åpnes det opp for aktivitet innenfor alle områdene samtidig, vil et kapasitetsbehov kunne oppstå samtidig som at det i andre områder kan være ledig kapasitet. Behovet for nye skoler og bruk av ledig kapasitet vurderes fortløpende.

Kommunen har full barnehagedekning. Etablering av barnehager innenfor eksisterende utbygde områder er vanskelig pga arealkrav og reguleringsprosesser. Behov søkes derfor fortløpende løst gjennom erverv av eiendom og gjennom reguleringsplan- og avtaleprosesser som gjennomføres for områdene.

Plassering og behov for sykehjem/omsorgsboliger er i stor grad forutsatt vurdert Boligsosial handlingsplan og vil måtte tilpasses den enkelte regulering som gjennomføres. Grad av offentlighet og realisering avklares i egne saker og budsjett og Hp behandling.

Prognoser – innspill til HP

Programmet og Tabell 3 viser en aktivitet tilsvarende 1100 enheter per år. Erfaringer tilsier at ca. 50-75 % av det som innmeldes kommer til realisering.

På bakgrunn av den foreliggende situasjon er det utarbeidet prognoser for det som ansees som reell utbygging. Det er tenkt 3 scenarier mht aktivitet.

- Lav (50-75%) av innmeldt aktivitet,
- Middels (75-90%) av innmeldt aktivitet og
- Høy (100%) av innmeldt aktivitet.

Dette er spilt inn som prognoser til videre HP arbeid ift dimensjonering av infrastruktur

Teknisk direktør har i de oversendt prognoser ifm HP- budsjett behandling foreløpig lagt til grunn lav aktivitet for perioden.

Formannskapet behandlet 02.09.2015 sak 86/15 forslag til boligprogram for perioden 2016 – 2019. Formannskapet fattet følgende vedtak:

«Formannskapet vedtar å legge forslag til boligprogram for perioden 2016 – 2019 ut på høring».

Høringsbrev og forslaget til program er sendt på høring i perioden 18.09.15 – 16.10.15.

Nedenfor følger en oppsummering og kommentar til mottatte høringsuttalelser. Uttalelsene er sortert ift innledende tekst / tema til programmet eventuelt på bydel dersom det er merknader til et konkret prosjektprosjekt.

Uttalelse fra Helse- og sosialsektoren - boligsosialt utviklingsprogram

Kommer med noen enkle presiseringer og forslag til oppdatert tekst i forhold til boligsosialt utviklingsprogram.

Kommentar

Innspillene er innarbeidet i endelig boligprogram.

Uttalelse fra Vest Agder Fylkeskommune –

Generelt del og som uttalelse til kommunedelplan for Hamrevann.

Administrasjonen i Fylkeskommunen fremmer sak for deres hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø for å avgi høringsuttalelse til kommunedelplan for Hamrevann. Innstilling er som følger:

Fylkeskommunen ber kommunen nyttiggjøre seg av fylkeskommunens vurderinger i saksfremlegget som innspill bl.a til boligprogrammet.

Fylkeskommunen mener Hamrevann på lang sikt kan bli ett flott boligområde med god kollektivdekning. Imidlertid er det ikke grunnlag for å gi området kollektivdekning nå, da områder som i større grad bidrar til måloppnåelse om nullvekst i personbiltrafikken bør prioriteres. Åpnes det opp for utbygging i Hamrevann nå, vil utbyggingen i følge fylkeskommunen bidra til byspredning. Det reises derfor innsigelse til kommunedelplanforslaget.

Innsigelsen kan løses ved at det innarbeides et rekkefølgekrav som sikrer at det er etablert et godt kollektivtilbud i området samtidig med utbyggingen, slik at byspredning minimaliseres. Omfanget av kollektivtilbudet må knyttes til utbyggingstakten og rekkefølge på feltene.

Fylkeskommunen anbefaler videre kommunen å foreta en prioritering mellom de enkelte utbyggingsområdene i kommunen, med sikte på å prioritere de områdene som i størst mulig grad bidrar til å nå målene om nullvekst i personbiltrafikken. Dette bør gjøres ved første kommuneplanrevisjon.

Kommentar:

Det som er avgitt som uttalelse er administrasjonen i Fylkeskommunens sitt forslag til uttalelse til kommunedelplanen for Hamrevann. Den berører det som har vært gjenstand for diskusjon ved tidligere behandling av boligprogrammet, og som nå er tema ifm den endelige kommunedelplanbehandlingen for Hamrevann nemlig prioritering og forutsetning for utbygging av Hamrevann.

Kommunens vil måtte klargjøre og vurdere mottatte innspill ifm den pågående kommunedelplanbehandlingen. Her vil rammer og forutsetning for utbygging klareres. Dette vil innarbeides ifm senere revisjon av boligprogrammet.

Boligprogrammet foretar per i dag en prioritering av utbyggingsområder.

Bydel vest

Statens vegvesen Vegavdeling Vest-Agder

Seksjon for plan og forvaltning

Opplyser om at vegvesenet ikke har startet ny planlegging av strekningen Kjos – Møvig.

Kommentar:

Teksten er blitt endret i henhold til merknad.

T. Repstad

Det fremgår av boligprogrammet at Kroodden er avhengig av utfylling i sjø. Utbygger mener dette ble endret i slutten av planprosessen slik at dette ikke lenger er aktuelt.

Kommentar

Det kan ikke utelukkes at det ikke vil bli behov for utfylling i sjø. Tiltaket blir stående i tabell 3.

Eiendomsutvikling Knut Gundersen

Innspill til 5 nye boenheter i Skålevik plan 1103.

Kommentar

Planområdet med 5 boenheter tas inn i tabell 3.

Flekkerøy bygg ved Frode Stokkeland

Intet å bemerke

Alvin Ingebretsen.

Kommenterer at Tabell 3 for prosjektet gnr 1 bnr 6 på Flekkerøya angir feil boligantall ift til kolonnen «gjenstår». Det korrekte er 6 og ikke 0 boliger.

Kommentar:

Tabell 3 og prosjekt gnr.1 bnr. 6 er justert ihht mottatt høringsuttalelse.

Idrettsetaten - utbyggingsområdet Kroodden

Ber om det for Kroodden i tabell 3 blir tatt inn tekst i henhold til reguleringsbestemmelse § 6.10, for å synliggjøre at man søker å utvide eksisterende 7'er bane til 11'er bane.

Kommentar

Tabell 3 er endret i henhold til merknad.

Bydel sentrum

Studentsamskipnaden i Agder SIA

Kommenterer at det er feil i tabell 3 for prosjektet Gimle III. Det står at det gjenstår 100 enheter. De opplyser at enhetene er ferdigstilt i 2015.

For fremtidig fokusområde bolig påpeker de viktigheten av å følge opp Utviklingsplanen 2040 for Universitetsbyen Kristiansand.

SIA henviser og til programmets punkt 8.2.1 utbyggingsaktivitet. De påpeker viktigheten av etablering av små boliger i sentrale bydeler nær Kampus og langs metroakse.

Kommentar:

Oppdatering av tabell 3 er gjennomført.

Kommunen vil ifm budsjett og handlingsprogram ha fokus på prioritering av oppgaver i og i tilknytning til Utviklingsplanen 2040 for Universitetsbyen. Dette bl.a med oppstart av planarbeid for området Rundingen.

Drøftelser omkring leilighetsstørrelse i og i tilknytning til Kampus, sentrale bydeler og langsmed bussmetro er en prioritert oppgave. Det arbeides fortløpende med disse spørsmålene ifm detaljreguleringer og utbyggingsavtaler for utbyggingsområder.

Bydel Øst

Statens vegvesen Vegavdeling Vest-Agder

Seksjon for plan og forvaltning

Trafikksituasjon Rona, Randesund. Bemerket at det er problemer med å sikre en tilfredsstillende trafikkavvikling på Rona. Vegkontoret arbeider med å sikre gjennomføring av ny rampe i Håneskrysset samtidig som det må igangsettes nytt planarbeid for Kryssløsningen på Rona.

Kommentar

Trafikkavviklingen i Rona er vanskelig og er en prioritert oppgave for veieier. Flere av utbyggingsprosjektene krever avklaring ift fastsatte rekkefølgekrav med alternative trafikktiltak.

Faveo prosjektledelse på vegene av Hamrevann as - Hamrevann

Kommenterer at tidligere vedtak er fulgt opp og innarbeidet i forslag til boligprogram.

Fremhever at Hamrevann området er et regionalt utbyggingsområde og således ikke bare ett av mange utbyggingsområder i Kristiansand. Utbygger påpeker at dette regionale perspektivet har utbygger lagt som premiss for sitt arbeide for utvikling av området.

Utbygger minner og om foreliggende intensjonsavtale mellom utbygger og kommunen som gir kommunen mulighet til erverv av areal (50 – 150 daa inngåelse av kjøpsavtale) etter at kommunedelplan for området er vedtatt og utbyggingsavtale foreligger.

Utbygger påpeker videre at kommunedelplanen for utbyggingsområdet Hamrevann må/vil gi de endelige rammene for utbygging av området.

Generelt mener utbygger at det er en feil situasjonsbeskrivelse når boligprogrammet og kommunedelplanen (høringsdelen) fremstiller en situasjon om at utbyggingsområdet utløser vesentlige kostnader ved en oppstart og utbygging av Hamrevann området.

Utbygger har avgitt egen uttalelse til kommuneplanen som tar opp dette temaet.

Kommentar

Kommunen er godt kjent med forutsetningene og underlaget for hvorfor utbyggingsområdet Hamrevann er innarbeidet i kommunens kommuneplan og arealdel. Området er i forslag til boligprogrammet sammenstilt med de øvrige større utbyggingsområdene i Kristiansand (6 stk). Sammenstillingen er gjort for at en ser at det er behov for å foreta en prioritering mellom områdene.

Kommunedelplanen er under utarbeidelse og her er utbygger og kommunen enige om at det er kommunedelplanen som vil gi rammer for når ut fra hvilke forutsetninger en utbygging av området kan gjennomføres.

Derfor er det riktig å avvente endelig prioritering av utbyggingsområdet i dette boligprogrammet.

Prioriteringen av området kan bli endret ved neste års rullering av boligprogrammet.

01.11.15

Line Baasland / Harald Karlsen

Punkt 77/15: Utbyggingsavtale Silokaia

Bilag

Vedtak FORMAN, 18112015, Sak 127/15, Utbyggingsavtale Silokaia

Vedtak KOMMUN, 10112015, Sak 77/15, Utbyggingsavtale Silokaia

151030 Utbyggingsavtale_signert.pdf



Dato 29. oktober 2015
Saksnr.: 200905810-16
Saksbehandler Harald Karlsen

Saksgang
Kommunalutvalget
Formannskapet

Møtedato
10.11.2015
18.11.2015

Utbyggingsavtale Silokaia

Sammendrag

Reguleringsplan for området er vedtatt av Bystyret 16.09.15. Planen åpner opp for bygging av ca. 800 boliger og utvikling av næringsarealer i tilknytning til området Kilden/Siloen. I forbindelse med utbyggingen skal det tilrettelegges infrastruktur bl.a kanal, promenade, veier badeanlegg og grøntområder.

Forslag til utbyggingsavtale skal klarlegge hvem som planlegger og gjennomfører tiltakene i og i tilknytning til utbyggingsområdet. I hovedsak er dette utbygger. Avtalen avklarer og hvilke bidrag partene har til hverandre ifm utbyggingen.

Kommunen har en avtale som gir kommunen rett til en barnehagetomt innenfor utbyggingsområdet. Denne rettigheten er taksert til kr 16 mill. Gjennom inngåelse av utbyggingsavtale aksepteres grunnlaget til takst og takstbeløp. Utbyggingsavtalen forutsetter at utbygger innbetaler takstbeløpet til kommunen ihht avtalt betalingsplan (senest 01.12.18).

Kommunen på sin side forplikter seg til å betale bidrag til utbygger for det partene er enige om utgjør definerte hovedanlegg (ny vei til Odderøya, Badeanlegg, grøntområde ved Peisestua). Kostnad for etablering av disse hovedtiltakene er beregnet til kr 35.8 mill. Etter drøftelse mellom partene er en enige om at kommunens bidrag til hovedtiltakene bør være kr 16 mill. Bidraget er fordelt med hhv kr 7 mill til ny vei til Odderøya, kr 6 mill til badeanlegg og kr 3 mill til grøntanlegg. Bidrag betales ihht egen betalingsplan.

Partene er enige om at avtalt bidrag ivaretar lovens krav til forholdsmessighet.

Fremforhandlet takst og bidrag er innarbeidet i rådmannens forslag til handlingsprogram og budsjett 2016 – 2019.

Kommunen vil ihht forslag til avtale påta seg ansvaret for gjennomføring av planens rekkefølgekrav mht trafiksikker skolevei til Todda (kostnad kr 1.8 mill) Dette kravet bør naturlig gjennomføres i forlengelsen/tilllegg til pågående oppgradering/saneringsarbeider som kommunen gjennomfører i Kvadraturen. Utbygger vil stille garanti og dekke avtalt kostnad.

Utover dette er standard politikk og avtale lagt til grunn for foreliggende avtale.

Forslag til utbyggingsavtale har vært på høring perioden 21.08.15 – 18-09.15. Det inkom ingen merknader som har gitt grunnlag for revisjon av forslag til avtale.

Ut fra foran nevnte vil rådmannen anbefale følgende forslag til vedtak.

Forslag til vedtak

[Formannskapet vedtar forslag til utbyggingsavtale for området Silokaia datert 28.10.2015.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:
Forslag til utbyggingsavtale for Silokaia dater 28.10.2015

Bakgrunn for saken

Detaljreguleringsplanen på Silokaia er vedtatt av Bystyret i møtet 16.09.2015.

Planen åpner opp for minimum 521 boenheter og maksimum 869 boenheter. Det er videre forutsatt at planens næringsarealer skal lokaliseres nær siloen og Kilden. Av planunderlaget fremgår det at utbyggingen kan gjennomføres etappevis.

I tillegg til nye byggeområder viser planen behov for etablering av ny offentlig infrastruktur. Dette omfatter bla ny kanal, promenade, veistruktur innenfor og i tilknytning til området, grøntstruktur og badeanlegg.

Parallelt med utarbeidelse og behandling av detaljregulering for utbyggingsområdet er det forhandlet fram et forslag til utbyggingsavtale.

Forhandlingene er innledet og ført iht standard politikk og utbyggingsavtale.

Utbygger av området er Kanalbyen Eiendom as.

Det er en gruppe fra utbygger som har gjennomført drøftelsene (Buckner, Knoph, Mortensen). Gruppens medlemmer er godt kjent med utbyggingsavtaler og kommunens utbyggingspolitikk. Dette sammen med partene har hatt et nært samarbeid i den gjennomførte planprosessen har bidratt til at en raskt har kommet fram til omforent avtaleforslag.

Det er iht standard politikk lagt til grunn at utbygger er ansvarlig for å gjennomføre tiltak som kommer som følge av vedtatt plan og bestemmelser.

Partene har foretatt en gjennomgang av plan og bestemmelser. Partene er enige om at det er detaljplanens avgrensning og tilhørende bestemmelser som danner grunnlaget for avgrensning av avtalen.

Det er videre lagt til grunn at inngåtte avtale vil måtte være gjeldende inntil det er inngått overtakelsesavtale for området. Delovertakelse kan gjennomføres.

Grunn og rettigheter - Kommunen - Utbygger

Det er iht standard politikk lagt til grunn at det er utbygger som er ansvarlig for å erverve nødvendig grunn og rettigheter for å kunne sikre en gjennomføring av vedtatt plan med tilhørende bestemmelser. Partene har kartlagt eierforholdene i området så langt som mulig.

Utbyggingen omfatter ved denne utbyggingen i hovedsak eiendommer som er i kommunens eie (eid av Kristiansand Havn KF). Det er inngått egen avtale om disponering av arealer mellom Kristiansand Havn og Kanalbyen Eiendom as.

Kommunen har ifm revidert planarbeid tatt ut formålet barnehage fra gjeldende plan, og erstattet dette med mulighet for utvidet bruk av eksisterende midlertidige barnehage i felt 6.

Kommunen v/Kristiansand eiendom har i egen avtale sikret seg rettigheter innenfor området. Dette er knyttet til barnehage / tomt innenfor utbyggingsområdet. Angitt areal / rettighet er i revidert plan delvis lagt ut til utbyggingsformål. Rettighet er av ekstern takstmann taksert til kr 16 mill.

Kristiansand eiendom mener at utarbeidet takst er korrekt. Utbygger har akseptert forutsetninger og takst, forutsatt at partene kommer fram til en omforent utbyggingsavtale. Utbygger påpeker at utbyggingsøkonomi for prosjektet må kunne forsvares ift de etapper som skal bygges ut. Oppgjør er forutsatt 2 år etter igangsetting av boligbygging dog senest 01.12.18.

Planlegging og opparbeidelse:

Ihht standard politikk er utbygger ansvarlig for den videre detaljplanlegging innenfor og i tilknytning til utbyggingsområdet. (Omfatter utomhusplan og teknisk plan).

Det er i avtalen foretatt et par presiseringer på utbygger sitt ansvar knyttet til videre detaljplanlegging og opparbeidelse.

Kommunen har i tilknytning til dette punktet lagt til grunn at utbygger som minimum skal følge de normer og standarder som er fastsatt. I dette ligger at partene i forhandlingene har hatt en felles forståelse om at området skal utvikles og bygges ut med høy kvalitet, og at dette vil medføre valg av løsninger som kan og bør gå utover det som er kommunens norm. Detaljer er her forutsatt avklart i detaljplaner.

Grunnet planen/utbyggingens kompleksitet må en også ta høyde for at det og kan komme justeringer ift foreliggende norm. Forutsetning er imidlertid at hovedgrep i fastsatt i plan med tilhørende planbeskrivelse skal være førende for de løsninger som velges. Detaljplaner er under utarbeidelse.

Planleggingen og utbyggingen av området vil gjennomføres i etapper. Etappene er angitt i vedlegg til selve reguleringsplanen.

Hovedanlegg:

I forhandlingene var det tidlig behov for å avklare hva partene kan betrakte som. Dette vil være et grunnlag for å diskutere kommunens delaktighet ift krav om forholdsmessighet. Ved vurdering av om anlegg er å betrakte som hovedanlegg er det tatt utgangspunkt i vedtatt plan og planbeskrivelse.

Partene er kommet fram til at følgende anlegg betraktes som Hovedanlegg:

- Ny vei fra utbyggingsområdet med tilknytning til dagens vei på Odderøya.
- Badeanlegg
- Grøntanlegg Peisestuaområdet

Kostnad for planlegging og opparbeidelse av anleggene er vurdert på foreliggende underlag. En har på bakgrunn av dette fått følgende oversikt.

	Kostnad	Bidrag fra kommunen
Ny vei til Odderøya.	Kr 8.5 mill	kr 7 mill
Badeanlegg	Kr 15.3 mill	kr 6 mill
Peisestueområdet	Kr 12 mill	kr 3 mill

Ved vurdering av kommunalt bidrag er følgende vektlagt:

Det er i avtalen forutsatt at utbygger foretar en tidlig planlegging og opparbeidelse av en ny adkomstvei fra utbyggingsområdet med tilknytning til dagens vei på Odderøya. Dette vil være den nye hoved adkomstveien til Odderøya. Dette er et viktig byutviklingsgrep. Kravet om tidlig realisering har det vært viktig ift kommunens vurdering av størrelse på bidrag.

Det er i avtaleforslaget forutsatt at veien etableres raskt (2 år etter oppstart av utbygging dog senest 01.12.18)

Realiseringen av badeanlegg er et viktig tiltak for utbyggingsområdet, men og som del av et anlegg som kommunen vil tilby sine innbyggere. Bidraget forfaller med innbetalinger ift realisering av anlegget.

Utviklingen av grønntanlegg for utbyggingsområdet løses delvis i tilknytning til byggeområdene men og i Peisestuaområdet. Grøntområdene i Peisestuaområdet være en

del av den overordnede strukturen og grøntanleggene for byen. Økt kvalitet er diskutert bl.a for å kunne ivareta området og arealenes overordnet funksjon.

Innbetaling av bidrag til grøntanleggene skal gjennomføres ift byggetrinn. De siste 25 % av bidraget holdes igjen til området er ferdigstilt.

Rekkefølgekrav:

Utbyggingsområdets har krav til tilrettelegging av sikker skolevei mot Tordenskjoldsgate skole. Forutsetning i plan er i avtaleforslaget foreslått skal ivaretas av kommunen. Krav / tiltaket innebærer enkelte kryssutbedringer på strekningen utbyggingsområdet – Tordenskjoldsgate skole. Det er utarbeidet plan og kostnadsberegninger for tiltakene. Kostnad er beregnet til kr 1.8 mill. Utbygger skal ifm oppstart stille garanti for angitt beløp, Bidraget fra utbygger skal innbetales ihht egen betalingsplan.

Begrunnelsen for at kommunen overtar ansvaret for gjennomføring av fastsatte krav, har utgangspunkt i de oppgradering og saneringsarbeider som planlegges gjennomført i og i tilknytning til Kvadraturen. Oppgradering vil i følge ingeniørvesenet enkelt kunne gjennomføres som tillegg / i forlengelsen av pågående arbeider.

Utover dette vil utbygger være ansvarlig for planlegging og gjennomføring av fastsatte krav.

Oppstart og ferdigstillelse:

Utbygger har skissert en oppstart av området medio 2016. Før arbeider kan igangsettes skal det avtales ferdigstillelse av hhv tekniske anlegg og grøntanlegg.

Kommunen vil ihht standard politikk ha forkjøpsrett til boliger innenfor utbyggingsområdet. Det er lagt til grunn at forkjøpsrett skal avklares ifm igangsetting av byggetrinn.

Garanti:

Ihht standard politikk er utbygger forutsatt å stille garanti for de arbeider som skal gjennomføres. Standard politikk forutsetter at det skal stilles garanti for 100% av tiltakene som skal realiseres. I første trinn er det estimert opparbeidelseskostnader knyttet til tekniske anlegg og grøntanlegg tilsvarende kr 42 mill.

Utbygger har anmodet om at det foretas en konkret vurdering av behovet for garanti knyttet til prosjektet. Dette bør og vurderes opp mot de bidrag kommunen skal gi ifm utbyggingen av området.

Ingeniørvesenet har vurdert dette konkret bl.a ift det som kreves ifm omlegging av tekniske anlegg. En har på bakgrunn av dette funnet å kunne akseptere at garanti settes til kr 20 mill. Det skal i tillegg stilles 100% garanti for avtalt bidrag kr 1.8 mill fra utbygger til sikker skolevei.

Overtakelse drift og vedlikehold:

Mht overtakelse av grunn og anlegg så vil dette gjennomføres ihht standard politikk. Dette vil innebære at de arealene som i reguleringsplanen er forutsatt offentlige ihht standard politikk skal overføres kommunen for framtidig drift og vedlikehold.

Ifm med planutarbeidelsen ble spørsmålet om offentlig og felles området grundig diskutert. Dette har medført at spørsmål knyttet til overtakelse har vært enkelt å komme til enighet om.

Utover dette er standard politikk / forutsetninger og avtaletekst lagt til grunn for avtalen.

Dette omforente avtaleforslaget er sendt på høring med høringsperiode 21.08.15 – 18.09.15.

Det er ikke kommet inn merknader som tilsier at avtale og forutsetning i denne dør endres.

Rådmannen har innarbeidet de i avtalen inngåtte forutsetninger i forslag til budsjett og handlingsprogram 2016 - 2019.

Det fremforhandlede forslaget til avtale fremlegges derfor for endelig behandling og vedtak.

29.10.15
Harald Karlsen

Punkt 78/15: Eierskapsmelding 2 - Kristiansand Parkeringselskap KF

Bilag

Vedtak BYSTYR, 09122015, Sak 212/15, Eierskapsmelding 2 - Kristiansand Parkeringselskap KF

Vedlegg 1) Organisering av arbeidet med gjennomføring av eierskapsmeldingen.docx

Vedlegg 2) Oppsummering - intervjuer av ansatte i Kristiansand Parkeringselskap KF.docx

Vedlegg 3) Kommunens ulike parkeringsroller.docx

Vedlegg 4) Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) - ansatte.docx

Vedtak KOMMUN, 01122015, Sak 89/15, Eierskapsmelding 2 - Kristiansand Parkeringselskap KF

Vedtak KOMMUN, 10112015, Sak 78/15, Eierskapsmelding 2 - Kristiansand Parkeringselskap KF

sak 212-15



Dato 6. oktober 2015
Saksnr.: 201508931-1
Saksbehandler Valborg Langevei

Saksgang
Kommunalutvalget
Bystyret

Møtedato
10.11.2015
09.12.2015

Eierskapsmelding 2 - Kristiansand Parkeringselskap KF

Sammendrag

Eierskapsmelding 2 for Kristiansand Parkeringselskap KF er en oppfølging av eierskapsmelding 1, hvor bystyret i 2008 vedtok at det skulle utarbeides separate eierskapsmeldinger med eierstrategier for hvert enkelt selskap/foretak. Det er 13 år siden organisasjonsform for Parkeringselskapet har vært fremlagt for gjennomgang i politiske fora, noe som aktualiserer spørsmålet om virksomheten er riktig organisert. Endringer i markedsmessige og statlige rammebetingelser innebærer fremtidig økonomisk usikkerhet for virksomheten.

Hovedfokus for eierskapsmeldingen er vurdering av organisasjonsform – enten å fortsette som eget foretak eller bli overført til en ny enhet i kommunen (teknisk sektor), og en vurdering av om virksomheten bør ha en kommersiell del (jfr. mandat). For kommunen som eier er det viktig at parkering er et strategisk og styringsmessig verktøy for en helhetlig parkeringspolitikk, hvor organisasjonsformen må være tilpasset dette. Det er innhentet erfaringer fra eksterne parkeringsvirksomheter på deres organisering (swot-analyse), det er gjennomført intervjuer med alle ansatte i foretaket om fordeler/ulempes ved dagens organisering som KF kontra å inngå som en ny enhet i kommunen. Det er også gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse knyttet til ansatte for å sikre suksess ved en eventuell omorganisering. Saken er sendt ut på intern høring til organisasjonene. Ingen merknad fra fagforeningene. Det har kommet inn et vedtak i saken fra Teknisk AMU (møte 16.10): «Proessen fremstår som veldig god og grundig og i henhold til AML. TAMU tar saken til orientering uten ytterligere kommentarer».

Øvrige temaer som drøftes i eierskapsmeldingen er kommunens ulike parkeringsroller, økonomi, kommunikasjon mellom selskap og eier, parkeringspolitikk og eierstrategi.

I dagens organisasjonsstruktur er hovedtyngden av den operative parkeringsvirksomheten lagt til Kristiansand Parkeringselskap KF, og dermed utenfor kommunen som organisasjon. Den øvrige delen av den operative parkeringsvirksomheten og hele den strategiske delen er lagt til ulike enheter i teknisk sektor (hhv. Ingeniørvesenet, Plan-, bygg- og oppmålingsetaten og By- og samfunnsenheten). KF som organisasjonsform er i liten grad tilpasset parkering som strategisk eller styringsmessig verktøy, men mer som et operativt verktøy.

En anbefaling om at kommunen bør utvikle den «kommersielle» delen av parkeringselskapet videre, må være basert på en grundigere utredning med en markedsundersøkelse som støtter opp om dette, noe som ligger utenfor denne eierskapsmeldingen. I dagens parkeringshus i Kristiansand er det til enhver tid ledig kapasitet. Ved bygging av nytt parkeringshus under torvene vil kapasiteten økes ytterligere i byens parkeringshus. Det kan da rent umiddelbart synes som det pr. idag ikke er et

markedsgrunnlag for å starte et eget kommersielt aksjeselskap. Alternativet til å etablere et kommersielt selskap vil være at den noe forretningsmessige delen av parkeringsselskapet opprettholdes på dagens nivå, eller at den utfases.

Rådmannens anbefaling:

Rådmannen vil ut fra en totalvurdering anbefale at Kristiansand Parkeringsselskap KF avvikles, overføres til og organiseres som en ny enhet i teknisk sektor. Begrunnelsen er behovet for å sikre en organisering tilpasset parkering som strategisk og styringsmessig verktøy for å ivareta en fremtidsrettet og helhetlig parkeringspolitikk. Fordelene og potensialet knyttet til organisering i en enhet i teknisk sektor vurderes som større enn om parkering fortsatt skulle vært organisert som et foretak.

Med bakgrunn i dagens markedssituasjon, vil rådmannen ikke anbefale at det etableres en kommersiell del, men at den delen av virksomheten som i dag har et noe forretningsmessig preg opprettholdes (innenfor EØS-regelverket og i henhold til ny parkeringsforskrift).

Ved omorganisering til å bli en ny enhet i teknisk sektor skal det tas spesielt hensyn til føringer som ligger i saksfremstillingen (kap. 9).

Forslag til vedtak:

1. Bystyret tar Eierskapsmelding 2 for Kristiansand Parkeringsselskap KF til orientering.
2. Parkeringsvirksomheten (Kristiansand Parkeringsselskap KF), herunder ansatte og oppgaver, organiseres som en ny enhet i teknisk sektor fra 01.05.2016.
3. Det etableres ingen egen kommersiell del, men den delen av virksomheten som i dag har noe forretningsmessig preg opprettholdes (innenfor EØS-regelverket og i henhold til ny parkeringsforskrift).
4. Kristiansand Parkeringsselskap KF avvikles som foretak så snart som mulig etter 01.05.2016.
5. Det nåværende styre i Kristiansand Parkeringsselskap KF fungerer som avviklingsstyre inntil foretaket formelt sett er avviklet.
6. Alle avtaler inngått av Kristiansand Parkeringsselskap KF videreføres.
7. Parkeringsvirksomheten videreføres under navnet Kristiansand Parkering.

Tor Sommerseth
Rådmann

Terje Fjellvang
Økonomidirektør

Vedlegg:

- Organisering av arbeidet med gjennomføring av eierskapsmeldingen
- Oppsummering – intervjuer av ansatte i Kristiansand Parkeringsselskap KF
- Kommunens ulike parkeringsroller
- Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) – ansatte

Utrykt vedlegg:

- Årsrapport 2014 – Kristiansand Parkeringsselskap KF
- TØI-rapport «Parkeringspolitikken i fem norske byer – mål, normer og erfaringer»

1. Innledning og bakgrunn for saken

1.1. *Oppfølging av eierskapsmelding 1.*

Kristiansand kommune vedtok den første eierskapsmelding i 2008 (sak 175/05). Hensikten med eierskapsmeldingen var å sikre rutiner for systematisk politisk og administrativ oppfølging av foretak og selskap slik at kommunen blir en aktivt og langsiktig eier, samt for å sikre at selskapene driver i tråd med vedtektene og politiske og administrative føringer. Eierskapsmeldingen ga også en samlet oversikt med selskapsrelatert informasjon over de foretakene og selskapene kommunen har eierandeler i og stiftelser som kommunen har initiert, og kom med forslag til kommunens eierstrategi.

Det ble lagt opp til at det skulle utarbeides en eierskapsmelding 2 for hvert selskap/foretak, hvor hensikten var å utvikle kommunens eierstrategi med selskapet/foretaket. Rådmannen mente det var hensiktsmessig å starte med de selskapene hvor Kristiansand kommune er eneeier og har full kontroll. Det er de siste år utarbeidet eierskapsmelding 2 for flere selskaper, herunder for ett av foretakene. Eierskapsmelding 2 for hvert enkelt selskap skal forsøke å besvare spørsmål som: Er det valgt riktig selskapsform for de ulike selskapene? Bør kommunen kjøpe eller selge noen av sine posisjoner? Er det andre områder av kommunens virksomhet som ut fra premissene i del 1 bør organiseres på en annen måte? Er det virksomheter eller verdier som bør flyttes mellom selskaper eller mellom eier og selskaper?

1.2 *Markedsmessige forhold for Kristiansand Parkeringselskap KF – reduserte inntekter – lavere overføringer til bykassen*

Det er 13 år siden organisasjonsform for Parkeringselskapet har vært fremlagt for gjennomgang i politiske fora, noe som aktualiserer spørsmålet om Parkeringselskapet er riktig organisert, med en gjennomgang av mål for selskapet, vurdert opp mot fremtidige mål, utfordringer og muligheter.

Selskapets inntekter er avhengig av Kvadraturen som handels- og landsdelssenter. Handelen i Sørlandsparken har hatt en betydelig økning siden 2009 frem til nå, mens Kvadraturen har holdt seg på samme nivå.

Det har de siste år vært sviktende inntekter som følge av mindre trafikk i Kvadraturen i sin alminnelighet. Dette skyldes trolig økt konkurranse fra omkringliggende handelsområder og langtidseffekten av økte bompengesatser. Dessuten er økningen av antall el-biler som er fritatt for parkeringsavgift en ny og vesentlig usikkerhetsfaktor når det gjelder inntektssiden.

Utbygging av parkeringsanlegg under torvene vil trolig medføre lavere inntekter for etablerte parkeringstilbud i parkeringsselskapet, som følge av overkapasitet, når dette anlegget er ferdig utbygd. Helårsvirkningen av redusert avgiftstid for gateparkeringen innebærer reduserte inntekter.

Disse endringene i rammebetingelser svekker inntjeningen og dermed muligheten for overføringer til bykassa. I HP 2015-2018 er det vedtatt overføringer til bykassa på til sammen 11 mill. kr., hvilket er en del lavere enn tidligere år. I forhold til netto driftsresultat er det ikke dekning for overføringer i denne størrelsesorden og derfor benyttes om lag 4 mill. kr. av disposisjonsfondet for å saldere driften. Dette innebærer svekket egenkapital og reserver, samt at muligheten til fremtidige investeringer i parkeringsanlegg begrenses.

1.3 *Statlige rammebetingelser - ny parkeringsforskrift*

Lovendringer med ny parkeringsforskrift er stortingsbehandlet juni 2015. Det er et fokus på å ha et skarpere skille mellom myndighetsutøvelse og øvrige roller knyttet til parkering. Det legges vekt på nye bestemmelser i vegtrafikkloven for både offentlige og private selskaper for å sikre like bestemmelser. Samtidig er det fokus på mer kundevennlige løsninger, i tillegg

til å bedre rettsikkerheten for kundene. Det foreslås også endringer i forhold til behandlingen av klager. Det legges opp til en strengere tilsynsordning for parkeringsselskapene, både offentlige og private.

Forslag til ny parkeringslovgivning inneholder bestemmelser om at kommunene selv kan avgjøre hvorvidt det skal tilbys betalingsfritak for el- og hydrogendrevne kjøretøy, samt ny kontrollsanksjon ved overtredelse av bestemmelsene om vilkårsparkeering. Det foreligger derimot ingen organisasjonsmessige føringer.

Nye sanksjonssatser vil ligge betydelig over dagens nivå (fra kr. 300,- til kr. 600 for de fleste tilfellene). Dessuten vil trolig nivået for brudd på stanse- og parkeringsforbudene (parkeringsgebyret) økes fra kr. 500,- til kr. 900,-. Dette vil i utgangspunktet medføre økte inntekter for parkeringshåndhevingen og for avgiftsparkeringen, men omfanget er usikkert da en forventer at antallet ileggelser går ned.

Dersom betalingsfritaket for el- og hydrogendrevne kjøretøy videreføres som nå, vil dette utgjøre et betydelig fremtidig inntektsbortfall, trolig 5-7 Mill kr pr. år.

Som det fremkommer nedenfor i kap. 2, andre avsnitt; «Mandat for arbeidsgruppen», vil hoveddelen av denne eierskapsmeldingen være knyttet opp mot organisering, hvor alternativene vil være å fortsette som eget foretak eller å bli en enhet i Kristiansand kommune, organisert under teknisk sektor. Anbefalt organisering vil bli vurdert i forhold til parkering som styrings- og strategisk redskap i forhold til overordnede målsettinger hvor parkering er et virkemiddel, hvor det vil være organiseringen som totalt sett gir størst fordeler som vil bli anbefalt. I tillegg skal det foreligge en anbefaling i forhold til om virksomheten bør ha en kommersiell del.

Om virksomheten er organisert som KF eller som egen enhet i kommunen har man følgende rammebetingelser; like skatteregler (ikke skatt), kommunens innkjøpsreglement, ansatte har samme rettigheter og plikter som øvrige ansatte i kommunen.

2. **Organisering av arbeidet med gjennomføring av eierskapsmeldingen**

Fullstendig oversikt over organiseringen av arbeidet med gjennomføring av eierskapsmeldingen, bl.a. referanser til drøftingsmøter, deltakere i arbeidsgruppe og drøftingsmøter, fremdriftsplan for eierskapsmeldingen, samt hvordan eierskapsmeldingen er forankret hos de ansatte følger som eget vedlegg.

Mandatet for arbeidsgruppa

«Arbeidsgruppa skal se på dagens organisering av Kristiansand Parkeringsselskap KF versus et alternativ hvor kommunale parkeringstjenester inngår som en egen enhet i Kristiansand kommune. Arbeidsgruppa skal også avklare om virksomheten bør ha en kommersiell del».

Dersom foretak skulle bli organisert som en egen enhet i Kristiansand kommune, ble det avklart på drøftingsmøte i mai at denne enheten vil inngå som en enhet i teknisk sektor, hvor enhetsleder rapporterer til teknisk direktør.

Avgrensing

Parkering omfatter en rekke tiltak og virkemidler som kan bidra til måloppnåelse på flere politikkområder (arealbruk og byutvikling, miljø, næringsliv og handel, transport m.v.). Diskusjon om parkering som virkemiddel for ulike politikkområder med avveining og prioritering i forhold til disse inngår ikke i denne eierskapsmeldingen, da det forutsettes at dette ivaretas i andre kommunale planer/dokumenter.

3. Opprettelsen av Kristiansand Parkeringsselskap KF – historikk, formål, (vedtekter) og valg av selskapsform

I perioden 1975/77 – 2002 var Kristiansand Parkeringsselskap en kommunal bedrift i henhold til kommunelovens § 11. Fra 1.1.2003 ble virksomheten omorganisert til et kommunalt foretak etter vedtak i bystyret den 4.12.2002 med hjemmel i kommunelovens kapittel 11). Foretaket har sitt kontor i Kristiansand (Eventyrgården). Foretaket inngår i rettssubjektet Kristiansand kommune, men er atskilt fra den øvrige kommunale virksomhet med egne vedtekter og eget styre, direkte underlagt bystyret. Kristiansand kommune har derfor hånd om alle foretakets verdier og hefter for forpliktelsene.

Vedtektene til Kristiansand Parkeringsselskap KF angir foretakets formål, som kort sagt går ut på å forestå drift av avgiftsbelagt parkering, herunder drift, investering i og vedlikehold av parkeringsanlegg, samt håndheve parkeringsbestemmelsene og annen trafikkhåndheving i hele kommunen, delegert kommunen med hjemmel i vegtrafikkloven. I tillegg håndteres klagebehandling for ilagte gebyr og parkeringstillatelser for forflytningshemmede.

Parkeringsselskapet har ansvaret for parkeringshåndhevingen langs 350 km veier og driften av ca. 4000 parkeringsplasser langs gater, på plasser og i 6 parkeringshus. Til å utføre disse oppgavene er det 27,5 årsverk fordelt på 29 stillinger.

Ut i fra formålet vil parkeringsselskapet arbeide for:

- At fremkommeligheten for alle trafikantgrupper fungerer
- God tilgjengelighet til parkeringsplasser
- At trafiksikkerhet og miljø ivaretas
- Gode livsvilkår for næringslivet

Parkering omfatter en rekke tiltak og virkemidler som kan bidra til måloppnåelse på flere politikkområder. Disse kan være arealbruk og byutvikling, miljø, næringsliv og handel, transport m.v. Ut fra ovennevnte skal Parkeringsselskapets virksomhet drives så effektivt som mulig.

4. Dagens organisering – Kristiansand Parkeringsselskap KF

4.1 Kommunens ulike parkeringsroller

Kommunen innehar ulike roller knyttet til parkering. Når det gjelder fastsettelse av krav til nye parkeringsplasser, er det planmyndigheten (by- og samfunnsenheten og plan-, bygg- og oppmålingsetaten) som har ansvaret. Ingeniørvesenet har fått delelegert vedtaksmyndighet for skiltplaner for kommunale veier (gjelder i første omgang for 2 år) og følger opp gjennomføring av planene mens håndheving av myndighet er lagt til Kristiansand Parkeringsselskap KF. Mens planmyndigheten forvaltes etter plan- og bygningsloven, har Parkeringsselskapet ansvar for å håndheve parkering på gategrunn etter vegtrafikkloven og oppfølging av den kommunale parkeringspolitikken i samsvar med sine vedtekter og kommunale vedtak. Når det gjelder Parkeringsselskapets ulike roller, må det skilles mellom trafikkstyring eller mer forretningspreget virksomhet.

I dag er fokuset for Parkeringsselskapet trafikkstyring og regulering med sitt utspring i vegtrafikklovens hovedmålsettinger om trafikkavvikling (tilgjengelighet og fremkommelighet), trafiksikkerhet og miljø. Disse oppgavene har i seg et betydelig innslag av myndighetsutøvelse, i tillegg til drift av egne parkeringsanlegg.

Kommunens ulike parkeringsroller fremkommer av vedlegg.

4.2 Nøkkeltall økonomi og andre nøkkeltall – Kristiansand Parkeringselskap KF

Nøkkeltall -økonomi

Alle tall i 1000 kr

	2010	2011	2012	2013	2014
Driftsinntekter	53638	53354	60040	63701	63557
Brutto driftsresultat	10101	8802	5501	4931	5138
Driftsmargin	18,8%	16,5%	9,2%	7,7%	8,1%
Netto driftsresultat	5412	8650	5412	5289	4822
Netto driftsres. i % av driftsinnt.	20,6%	16,2%	9,0%	8,3%	7,6%
Disposisjonsfond	26516	14038	13225	15562	16084
Bundet investeringsfond	5280	240	40	40	
Lånegjeld	34531	105314	101785	104766	100894
Bankinnskudd	46555	24521	24795	28891	26215
Disp.fond i % av driftsinntekter	49,4%	26,3%	22,0%	24,4%	25,3%
Lånegjeld i % av driftsinntekter	64,4%	197,4%	169,5%	164,5%	158,7%
Likviditetsgrad 1	1,58	0,72	0,66	0,78	0,80

Hele netto driftsresultat er disponert til bykassa i form av overføringer de siste årene, samtidig som det er lagt opp til å benytte disposisjonsfondet for å opprettholde de årlige overføringene til bykassa.

Inntektssvikten på grunn av betalingsfritak for el- og hydrogenbiler samt endret markedssituasjon med en eventuell reduksjon av gateparkering utløser behov for effektivisering av driften. Dette vil også prege årene som kommer. 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 er innarbeidet i rulleringen av årsbudsjett og HP 2015-2018, ved at driftsutgiftene er redusert med 2,5 Mill kr i HP-perioden.

Investeringer i nye parkeringshus (Kilden og Gyldengården) har medført betydelig økt lånegjeld for Parkeringselskapet, noe som innebærer at lånegjelden i % av driftsinntektene er mer enn doblet siden 2010. Samtidig er likviditetsgraden tilsvarende redusert fra 1,6 i 2010 til 0,8 i 2014. Ved utgangen av 2018 anslås disposisjonsfondet å utgjøre om lag 11,7 Mill kr, dvs. en reduksjon på 4,4 Mill kr i forhold til 2014. Disposisjonsfondet utgjør da ca.19% av driftsinntektene. Det foreligger ellers ikke noen prinsipper for utbytte. Hvis man fortsatt skal være et KF, mener foretaket at slikt prinsipp bør legges til grunn. Årsrapport for 2014 for Kristiansand Parkeringselskap KF følger som uttrykt vedlegg.

4.3 Status belegg; parkeringshus, parkeringstomter og gateparkering:

KP har ansvar for 4000 parkeringsplasser langs gater, på plasser og i 6 parkeringshus. Dette utgjør ca. 65% av det totale antall offentlige tilgjengelige parkeringsplasser i Kristiansand (nye planlagte parkeringsanlegg under torvene er ikke inkludert i totalandelen).

Utnyttelsen av bosoneplasser samlet sett er på 69%, hvilket er en nedgang fra om lag 80% i 2013. Dette bedrer tilgjengeligheten og reduserer letetraffikk.

Belegg i parkeringshusene Slottet og Gyldengården utgjorde hhv. 55 og 72% kl 12-15, hvilket er tilbakegang for Slottet (57% i 2013) og fremgang for Gyldengården (68% i 2013). I Gyldengården og Slottet er det stort sett alltid ledig om lag 200 parkeringsplasser. Kilden parkeringshus har et belegg på 34% kl 18-22, hvilket er en fremgang i forhold til 2013 hvor belegget kun utgjorde 24%. Likevel er det svikt i inntektene fordi belegget på dagtid er lavere enn tidligere år. Langtidsparkering i parkeringshus (Elvegata og Kongens senter) er stort sett fullt.

For parkeringstomter varierer belegget kl. 12-15 mellom 47 og 88%, avhengig av beliggenhet. Gjennomsnittet utgjør ca. 64%, dvs. noe lavere enn tidligere år (68%).

Gateparkeringen varierer en del, men i sentrale deler av Kvadraturen er belegget kl. 12-15 i overkant av 65%. Kundene anser parkeringsanlegget som fullt når belegget overstiger 85%.

4.4 Parkeringspolitikken (herunder prising og markedsandel)

Skal kommunen få gjennomslag for parkeringspolitikken, bør kommunen ha kontroll over en tilstrekkelig andel av parkeringsplassene. Dette fordi kommunen gjennom avgiftssatsene sørger for god tilgjengelighet til parkeringsplasser, samtidig som bilbruken på enkelte områder begrenses. I dag har parkeringsselskapet en markedsandel på 65%. Denne markedsandelen vil bli lavere, grunnet antall og plassering, når nye planlagte private parkeringsplasser under torvene er på plass.

Ifølge TØI-rapport 2013 (utrykt vedlegg): «Parkeringspolitikken i fem norske byer – mål, normer og erfaringer» som omfatter byene Trondheim, Bergen, Kristiansand, Oslo og Stavanger dreier parkeringspolitikken seg både om planlegging av nye plasser og styring av bruken av de parkeringsplassene som allerede finnes. Ved spørsmål om byens parkeringspolitikk blir det i hovedsak vist til kommuneplanens arealdel. Parkeringspolitikken i byene er i liten grad tydeliggjort gjennom egne strategidokumenter der også forholdet til eksisterende parkeringstilbud og tilrettelegging for ulike formål og kjøretøytyper tas opp. Det fremkommer også i rapporten at byene i større grad bør ha en overordnet og helhetlig parkeringspolitikk, hvor en sammenstiller målsettinger, virkemidler og ansvarsforhold i en samlet strategi. Det fastslås i rapporten at i forhold til byens størrelse, synes parkeringstilbudet i Kristiansand å være vesentlig mer omfattende enn i de andre byene.

Byenes utgangspunkt for å kunne styre parkeringspolitikken varierer etter blant annet antallet (private) parkeringsplasser, samt handelstilbudet utenfor sentrum. Ved at Kristiansand har Sørlandssenteret, gjør dette det vanskeligere å gjennomføre en restriktiv parkeringspolitikk.

Ifølge Kommuneplanen legges det opp til å dempe bilbruken, herunder begrense arbeidsreiseparkering. I Kvadraturplanen er det et mål å styrke Kvadraturen med arbeidsplasser og bosatte, samt at detaljhandel skal bedres. Parkering prioriteres i forhold til disse formål, med bl.a. prioritering av korttidsparkering (besøk) og maksimaltid. I tillegg skal langtidsparkering reduseres. Parkeringsbestemmelsene for nye byggeprosjekter er endret fra minimumskrav til maksimumskrav, og frikjøpsordningen har falt bort.

Den overordnede målsettingen for arbeidet med Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen er at personbiltrafikken i byregionen ikke skal vokse. Fra staten er areal- og parkeringspolitikk pekt på som viktige tiltaksområder som bør benyttes for å bidra til å nå målsettingen, bl.a. er det definert egne indikatorer for å følge utviklingen på disse områdene. Det kan derfor tenkes at parkeringspolitikken etter hvert må brukes mer aktivt som virkemiddel for å begrense bilbruken og bygge opp under tiltakene for å få flere til å velge buss, sykkel og gåing.

Utbygging av parkeringshus skal prioriteres, på bekostning av gateparkering (ref. bystyresak 126/13 pkt. 3 i vedtaket «Ved etablering under torvet lages en plan for reduksjon av gateparkering i sentrale deler av Kvadraturen»). Det legges opp til å gjøre endringen gradvis. Kommunen kan bare styre bruken av eksisterende, offentlige parkeringsplasser. Pris og tidsbegrensning er de to viktigste virkemidlene for å styre bruken av parkeringsplasser. Parkeringsselskapet benytter progressive satser. For langtidsparkering er det billigere å benytte parkeringshus fremfor gateparkering.

Nivået på avgiftssatsene vurderes ellers fortløpende i forhold til trafikkavviklingen, herunder fremkommelighet og tilgjengelighet.

Ifølge TØI-rapport (utrykt vedlegg) bør en strategi for prising og regulering av parkeringsplassene tydeliggjøres i en helhetlig strategi.

4.5 Rutiner for kommunikasjon mellom selskap og eier

I dag foregår kommunikasjonen mellom eier (v/rådmannen) og daglig leder i forbindelse med utarbeidelse av årsbudsjett og handlingsprogram, og mellom eier (bystyret) og selskapet i behandlingen av årsregnskap/årsrapport og tertialrapportering. Det er i forbindelse med årsbudsjett og handlingsprogram at hovedgrepene gjøres. Her fastsettes satsingsområder og drifts- og aktivitetsnivået, herunder avgiftstid, parkeringsavgiftene, investeringsnivå, nødvendige reserver, lånegjeld, samt overføringene til bykassa.

I teknisk sektor (ingeniørvesenet, plan-, bygg- og oppmålingsetaten) er dialogen med selskapet mer på et operativt, praktisk og faglig nivå med faste møter.

4.6 Parkering - forretningsmessig preg?

Foretaket tilbyr ikke parkeringstjenester (håndheving eller parkeringsteknisk drift) til grunneiere, andre selskaper eller andre med erverv (profitt) til formål.

Grensesnittet til kommersiell drift dreier seg om at foretaket, i et begrenset omfang, leier fast eiendom (parkeringstomter) fra private eller andre offentlige eiere, med sikte på parkeringsdrift i egenregi innenfor rammen av kommunens parkeringspolitikk. Leibeløpet kan være fast eller omsetningsbasert eller en kombinasjon av begge deler. Driften av disse områdene tilpasses slik at grunneier får en tilfredsstillende inntjening innenfor rammen av kommunens parkeringspolitikk. For publikum innebærer det at parkeringsdriften fremstår som helhetlig kommunal egendrift, enten det er parkering i egne parkeringsanlegg eller tilknyttet fast eiendom eid av andre.

Det er i dag to plasser (to innleide parkeringstomter foran Caledonien og NSB Plassen ved Budget hotel) som vurderes å ha noe forretningsmessig preg. Dette utgjør ca. 5% (ca. 3,4 mill. kr) av foretakets totale driftsinntekter.

Konklusjonen i dag er dermed at virksomheten til Kristiansand Parkeringsselskap KF i liten grad er forretningspreget, men innrettet på trafikkstyring og regulering i samsvar med kommunens parkeringspolitikk.

4.7 Oppsummering fra intervjuer (ansatte):

Fordelene med dagens organisering er ifølge de ansatte at de har en svært god daglig leder som generer godt lederskap - nærhet til leder, basert på trygghet og tillit, samt at leder er sterk faglig og på økonomi, at det er korte beslutningslinjer og at arbeidsmiljøet er godt. Ulempene er sårbarhet/utrygghet som mindre arbeidsplass i en fremtidig arbeidssituasjon, og at bystyret kan overprøve styrets vedtak (eks. Kilden parkeringshus). Mange av de ansatte ser ikke noen ulemper ved dagens organisering.

Fordelene ved å være organisert som en enhet i kommunen er ifølge de ansatte større fagmiljø og trygghet ved å være en del av et større system (flere/nye arbeidsoppgaver, mindre sårbarhet, bedre utviklingsmuligheter). Ulempene ved å være organisert som en enhet er at de ansatte er redde for å miste lederen (inkl. trygghet og nærhet) og det gode

arbeidsmiljøet, at beslutningsprosessene vil ta lengre tid, at leder får mindre myndighet (reduerte økonomiske rammer, i konkurranse med andre enheter), at man mister identitet og eierfølelse til virksomheten, samt at diverse velferdsgoder kan forsvinne. Mange av de ansatte oppfatter at de i dagens organisering får brukt den kompetansen de har. En del mener at de kan bruke sin kompetanse på nye oppgaver. Oppsummering fra intervjuer med de ansatte følger som eget vedlegg.

4.8 Oppsummering av svar på spørreskjema - eksterne parkeringsselskaper (Stavanger, Drammen, Tønsberg)

Som en del av grunnlaget for vurderingen av om KP bør fortsette som foretak eller bli en egen enhet i teknisk sektor, ønsket rådmannen å innhente erfaringer fra andre sammenlignbare kommuner. Det viste seg vanskelig å finne sammenlignbare kommuner. Det er valgt ut kommuner hvor parkeringsvirksomheten er ulikt organisert.

Rådmannen valgte ut 3 kommuner; Drammen, Stavanger og Tønsberg. Det ble sendt ut spørreskjema til leder av parkeringsvirksomhetene i de respektive kommuner, med spørsmål om styrker/svakheter/muligheter /trusler (SWOT) ved deres organisering, samt spørsmål om grensesnittet mot kommersiell parkeringsvirksomhet.

- Drammen kommune: kjent for å ha høy kompetanse på eierskap («Best Practice») - parkeringsvirksomheten er organisert i kommunalt foretak
- Stavanger kommune: parkeringsvirksomheten er organisert som kommunalt foretak, som også er 100% eier av et datterselskap (aksjeselskap) som driver kommersielt innenfor parkering
- Tønsberg kommune: har omorganisert parkeringsvirksomheten fra å være aksjeselskap til å bli en del av teknisk sektor i kommunen.

Konklusjonen er at det er vanskelig å trekke ut informasjon fra de eksterne parkeringsvirksomhetene som en direkte kan bruke ved anbefaling i forhold til organisasjonsform. Derimot støtter svarene opp under at viktige elementer, uansett organisasjonsform vil være; korte beslutningslinjer, unngå kryssubsidiering (sikre at EØS-regelverket og nye parkeringsforskrifter blir ivaretatt), samt fokus på samarbeid om parkering på strategisk nivå.

4.9 SWOT - (Styrker, svakheter, muligheter og trusler) –dagens organisering

Styrker – dagens organisering (som foretak):

- Korte beslutningslinjer
- God daglig leder – nærhet til leder - bra arbeidsmiljø
- Høy grad av «eierskap»/identitet/ lojalitet til virksomheten for de ansatte
- Gode beslutningsprosedyrer – spesielt i forhold til mer forretningspregede oppgaver og prinsipielle avgjørelser. Administrative og politiske representanter har nærhet til virksomhetens aktiviteter
- Helhetlig ansvar for hele virksomheten, dvs. ansatte, avtaler, eiendeler, gjeld og likviditet. Krever stor grad av innsikt i alle deler av virksomheten, som igjen er av betydning når viktige beslutninger og strategiske valg skal tas
- Politisk oppnevnt styre med god innsikt i parkeringsvirksomheten i foretaket

Svakhet - dagens organisering (som foretak):

- Lite helhetlig, overordnet plan for parkeringspolitikken (politikken er beskrevet i ulike planer og dokumenter), hvor ansvaret for parkeringsvirksomheten er fragmentert og fordelt på eget foretak utenfor kommunen som organisasjon i tillegg til flere enheter i teknisk sektor i kommunen
- Det er mangelfull dialog og samarbeid om parkering på strategisk nivå mellom administrasjonen i foretaket og enheter i teknisk sektor (By- og samfunnsenheten og Plan-, bygg- og oppmålingsetaten)

- Foretaket splitter opp kommunens oppgaver knyttet til parkering som gjør det vanskelig å få oversikten. Dette kompliserer også sammenligning med andre kommuner og avlevering av data til sentrale statlige myndigheter
- Foretaket blir «glemt» i visse sammenhenger, hvor man åpenbart burde vært delaktig.
- Foretaksformen er ikke spesielt tilpasset myndighetsutøvelse, noe som i dag utgjør en stor del av virksomheten i parkeringsselskapet
- Små fagmiljøer/sårbarhet for de ansatte
- Smådriftsulempen – foretaket er i dag tilknyttet en rekke av kommunens administrative fellesfunksjoner som pensjonsordning, regnskap, bedriftshelsetjeneste, IT, lønn og personal, samt innkjøp. Dette begrenser smådriftsulempene, men i og med at foretaket er selvstendig enhet utenfor bykassområdet med eget regnskap og økonomi, må foretakets rutiner være adskilt fra bykasse. Dette innebærer administrativt merarbeid
- Økonomisk risiko – større frihet for daglig leder og styret kan medføre økt økonomisk risiko innenfor kommunelovens rammebetingelser. Kan til en viss grad begrenses av eier gjennom instruks og vedtekter
- Styrets begrensninger til å styre – vedtak i styret kan overprøves av bystyret (eks. Kilden Parkeringshus)

Muligheter – dagens organisering:

- Kan lettere inngå avtaler, samarbeid og tilpasse driften til publikums behov
- Lite innblanding i virksomhetens styring og strategiske valg fra basis kommunen. Dette gjør at virksomheten lettere kan tilpasses nye muligheter som måtte dukke opp
- Muligheter ved andre økonomiske rammebetingelser

Trusler – dagens organisering:

- Organisasjonsformen kan hindre at parkering blir et strategisk og styringsmessig virkemiddel for å oppnå ulike politiske målsettinger
- Politisk ledelse har liten mulighet til å få på plass en helhetlig parkeringspolitikk
- Stor usikkerhet i forhold til fremtidig økonomisk situasjon
- Uforutsigbarhet i forhold til politiske beslutninger lokalt og nasjonalt (både folkevalgte organer og basis kommunens ledelse og virksomheter, kan fatte beslutninger knyttet til rammebetingelser, som igjen kan svekke foretakets virksomhet, uten at foretaket er direkte involvert i beslutningsprosessen)
- Foretaket kan bli overlatt til seg selv å takle krevende omstillinger som er initiert av endrede rammebetingelser, uten de nødvendige ressurser og reserver

4.10 Vurdering

SWOT-analysen viser at det er flere forhold som anses som styrker ved dagens organisering. Disse styrkene synes i stor grad å være knyttet opp til at foretaket har en god daglig leder, korte beslutningslinjer, godt arbeidsmiljø, at ansatte har høy grad av eierskap og identitet til foretaket, samt at man har et politisk styre som har nærhet til, oversikt over og dedikert kompetanse på parkering.

Svakhetene og de fremtidige truslene ved dagens organisering vurderes derimot som store. Kommunen har en lite helhetlig, overordnet parkeringspolitikk, og det er mangelfull dialog og samarbeid om parkering på strategisk nivå mellom foretaket og enheter i teknisk sektor. Det er usikkerhet knyttet til foretakets fremtidige økonomiske situasjon og uforutsigbarhet i forhold til politiske beslutninger (lokalt og nasjonalt). I tillegg kan foretaket bli «glemt» i visse sammenhenger, og kommunens oppgaver knyttet til parkering er splittet og lite oversiktlige. Dette er flere faktorer som indikerer at organisasjonsformen ikke er egnet for at parkering skal være et strategisk og styringsmessig verktøy for å oppnå overordnede politiske målsettinger. Dette forsterkes også ved at fagmiljøet er lite og utviklingsmulighetene for de ansatte er små, at foretaksformen ikke er spesielt tilpasset myndighetsutøvelse (som utgjør

en stor del av den virksomheten foretaket driver med i dag), og at det i dagens organisering er smådriftsulemper.

5. Alternativ organisering - hvor kommunale parkeringstjenester inngår som en egen enhet i teknisk sektor i Kristiansand kommune

5.1 Hypoteser – alternativ organisering

Oppgavene forventes i hovedsak å være de samme, hvor eventuelle overlappende administrative oppgaver kan rasjonaliseres bort. Å få samlet alle kommunens oppgaver knyttet til parkering i teknisk sektor, forventes å gi kommunen (administrativt og politisk) et samlet grep om parkering som strategisk og styringsmessig virkemiddel for kommunens overordnede målsettinger. Muligheten for kommunen å tilrettelegge for og gjennomføre en helhetlig parkeringspolitikk forventes å være enklere enn i dagens ordning, både i forhold til ulike politikkområder (eks. byutvikling, miljø, næring, transport og infrastruktur) og i forhold til tilrettelegging for ulike kjøretøytyper.

5.2 Fordeler/ulemper – fremtidig organisering som egen enhet i teknisk sektor i Kristiansand kommune

Fordeler – resultatenheter:

- Bedre mulighet for mer helhetlig parkeringspolitikk, hvor parkering kan bli et mer strategisk og styringsmessig verktøy (hvor målsettinger, virkemidler og ansvarsforhold kan legges i en samlet plan)
- Større administrativ og politisk innflytelse på hele parkeringspolitikken
- Større forutsigbarhet i forhold til politiske beslutninger
- Bryter ned «skott» mellom enheter og eksternt foretak – hvor kommunikasjon vedr. parkering kan samles til en ledergruppe i teknisk sektor
- Mer robust i en større organisasjon -reducerer usikkerheten knyttet til fremtidig økonomisk situasjon
- Blir en del av et større fag- og kompetansemiljø
- Trygghet for de ansatte ved å være en del av et større system (flere/nye arbeidsoppgaver, mindre sårbarhet, bedre karrieremuligheter m.v.)
- Potensiale for å bruke kompetansen til ansatte fra KF på nye områder
- Stordriftsfordeler (lavere driftsutgifter, hovedsakelig knyttet til administrative rutiner (styrehonorar, revisjon, kontingenter, regnskapsføring, budsjett m.v), samt eiendomsdrift
- Godt egnet for oppgaver med utstrakt myndighetsutøvelse, noe som er en sentral del av foretakets virksomhet idag
- Unngår diverse dobbeltarbeid knyttet til administrasjon
- Eget disposisjonsfond i forhold til overskudd
- Mer synlig for publikum hva som er offentlig og hva som er privat parkering

Ulemper – resultatenheter:

- Beslutningsprosesser kan ta lengre tid fordi flere nivåer involveres. Utstrakt bruk av delegasjon kan redusere dette
- Leder får mindre myndighet
- Ansatte kan miste noe av «eierskapet», identiteten og lojaliteten til virksomheten?
- Diverse velferdsgoder for de ansatte kan forsvinne

5.3 Vurdering

Fremtidige fordeler ved en resultatenheter vurderes som store, både i forhold til strategi/styring, både på administrativt og politisk nivå (med større forutsigbarhet i forhold til politiske beslutninger), samt større fagmiljø for de ansatte med mindre «skott» mellom enheter og foretak. Det forventes en større robusthet i en større organisasjon. Dette gir også

større trygghet for de ansatte gjennom mulighet for flere/nye arbeidsoppgaver, mindre sårbarhet og bedre utviklingsmuligheter. Samhandlingen og samarbeidsmuligheter med andre enheter i kommunen om parkering både på strategisk og administrativt nivå (eks. By- og samfunnsenheten, Plan-, bygg- og oppmålingsetaten, Ingeniørvesenet) forventes å bli bedre. I tillegg vil overlappende administrative oppgaver og smådriftsulemper kunne kuttes.

6. Hovedkonklusjon – Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) - ansatte

For å avdekke konsekvenser ved en organisasjonsendring og sikre suksess ved en eventuell overgang til ny organisasjonsform, ble det gjennomført en ROS-analyse knyttet til de ansatte (utfylt ROS-analyse skjema følger som vedlegg).

Hovedkonklusjonen er at det er en moderat risiko for at ny organisasjonsform i teknisk sektor vil medføre at ansatte vil oppleve endring i forhold til leder av virksomheten. I intervjuene har ansatte poengtert leders nærhet og gode lederegenskaper. Ved en eventuell overgang til resultatenheter vil leder frigjøre kapasitet fordi virksomhetsstyringen forenkles i forhold til å være en selvstendig enhet som foretak. På den annen side må det forventes at leder må bruke mer tid på samhandling og møtevirksomhet innad i sektoren. Leder, sammen med ansattes tillitsvalgte og verneombud bør delta i en eventuell endringsprosess for å sikre et fortsatt godt arbeidsmiljø. Daglig leders eventuelle overgang til resultatenheter bør avklares juridisk ift rettskrav til stillingen. Ved innplassering i ny organisasjonsform bør en sikre god forankring i sektorens helhetlige strategi og planarbeid for å bidra til gode helhetlige løsninger for virksomheten.

Ansatte vil i ny organisasjon bli utsatt for noen endringer. De er opptatt av å kunne fortsatt være samlokalisert i nye tilpassede lokaler sentralt i byen, samt at det er ytre ønske om å videreføre ordningen med leie av ferieleilighet i Danmark, sammen med tre andre virksomheter tilknyttet Kristiansand kommune, som et velferdstiltak for de ansatte.

7. Eierstrategi

Motivene for eierstrategi kan være finansielle (avkastning), politiske (posisjonere kommunen/region), effektivisering av tjenesteproduksjon og gjennomføring av samfunnsmessige oppgaver. I forhold til parkeringsselskapet er eierstrategien knyttet til at foretaket, innenfor rammen av vedtektene, iverksetter tiltak og følger opp pålegg i samsvar med parkeringspolitikken og målene i vegtrafikkloven. Selv om det er myndighetsutøvelse og samfunnsmessige oppgaver som er hovedmotivet for kommunens eierskap i forhold til parkeringsselskapet, ligger det også en forventning om at selskapet drives effektivt og med god lønnsomhet (forventninger til årlige overføringer til bykassa). Dersom dagens organisering vil bli videreført, ønsker selskapet en nærmere avklaring på utbyttepolitikken, hvor det er ønskelig at det fastsettes hvor stor andel av overskuddet som foretaket kan beholde.

Skal investeringer i nye parkeringshus baseres på forretningsmessige prinsipper, eller skal hensynet til parkeringspolitikken og byutvikling være retningsgivende? Dersom kun forretningsmessige prinsipper legges til grunn, vil dette begrense mulighetene for å bygge nye parkeringshus betydelig dersom dagens organisering videreføres. Det vil da bli vanskeligere å oppnå målene i transport- og kvadraturplanen, om overføring fra gateparkering til parkering i parkeringshus.

I vedtektene (§3 Formål, 3. avsnitt) fremgår det at foretaket også kan stå for drift av andre private og offentlige parkeringsanlegg og kan engasjere seg i andre tiltak som har betydning for parkeringssituasjonen og beslektede tiltak i og utenfor kommunen.

Det er i vedtektene for foretaket tatt høyde for at foretaket kan etablere et kommersielt datterselskap.

For kommunen som eier er det viktig at parkering er et strategisk og styringsmessig verktøy for en fremtidsrettet og helhetlig parkeringspolitikk.

I dagens organisasjonsstruktur er hovedtyngden av den operative parkeringsvirksomheten lagt til Kristiansand Parkeringsselskap KF, og dermed utenfor kommunen som organisasjon. Den øvrige delen av den operative parkeringsvirksomheten og hele den strategiske delen er lagt til ulike enheter i teknisk sektor (hhv. Ingeniørvesenet, Plan-, bygg- og oppmålingsetaten og By- og samfunnsenheten). KF som organisasjonsform er i liten grad tilpasset parkering som strategisk eller styringsmessig verktøy, men mer som et operativt verktøy.

8. Bør foretaket eller kommunen ha en kommersiell del?

I mandatet for eierskapsmeldingen skal det vurderes om virksomheten bør ha en kommersiell del. Denne vurderingen kan gjøres uavhengig av om Parkeringsselskapet fortsetter etter dagens organisering som et kommunalt foretak, eller om selskapet skulle bli en egen enhet i teknisk sektor.

Når det gjelder begrepet «kommersiell» del, må det først defineres hva man legger i dette begrepet. Hvis man i denne sammenheng velger å bruke dette begrepet i forhold til å drive parkeringsvirksomhet i ren konkurranse med andre private aktører, hvor det også konkurreres på pris med de private aktørene (profittmaksimering), så er konklusjonen at Kristiansand Parkeringsselskap i dag ikke driver kommersielt.

Hvis man derimot velger å bruke dette begrepet i et litt videre perspektiv, hvor man tjener penger gjennom f.eks. drift og håndheving på private tomter og plasser (dvs. utenfor enerettsområdet), men samtidig holder seg innenfor kommunens prispolitikk, slik man til dels gjør i dag, så driver foretaket til en viss grad kommersielt.

Av hensyn til kravene i EØS reglene og forbudet mot offentlig tilskudd som påvirker konkurransen i markedet, samt nye parkeringsforskrifter hvor det legges opp til et større skille mellom myndighetsutøvelse og kommersiell drift, må en slik virksomhet organiseres i et eget aksjeselskap.

Et slikt selskap må da kapitaliseres med sikte på å tåle konkurransen i et marked, og vil trolig bli skattepliktig. For å kunne hevde seg i konkurransen bør en ha samme mål som de private selskapene.

De ansatte vil forbli kommunalt ansatte, og det tas ikke stilling til fremtidige ansettelsesforhold.

Fordelen med å etablere et eget aksjeselskap som konkurrerer med de private parkeringsaktørene, er bl.a. å tilføre foretaket/kommunen et økt inntektsgrunnlag (forutsatt at markedet er stort nok), som sikrer kommunen mulighet for å investere i nye parkingsanlegg. Ulempen er at den kommersielle virksomheten trolig ikke er i tråd med den øvrige kommunale parkeringspolitikk.

En anbefaling om at kommunen bør utvikle den «kommersielle» delen av parkeringsselskapet videre, må være basert på en grundigere utredning med en markedsundersøkelse som støtter opp om dette, noe som ligger utenfor denne eierskapsmeldingen. I dagens parkeringshus i Kristiansand er det til enhver tid ledig kapasitet. Ved bygging av nytt parkeringshus under torvene vil kapasiteten økes ytterligere i byens parkeringshus. Det kan da rent umiddelbart synes som det pr. idag ikke er et markedsgrunnlag for å starte et eget kommersielt aksjeselskap. Alternativet til å etablere et kommersielt selskap vil være at den noe forretningsmessige delen av parkeringsselskapet opprettholdes på dagens nivå, eller at den utfases.

Konklusjon:

Rådmannen kan ikke i dagens markedssituasjon se at det er grunnlag for å opprette en egen kommersiell del, men at den delen av virksomheten som i dag har noe forretningsmessig preg opprettholdes (innenfor EØS-regelverket og i henhold til ny parkeringsforskrift).

9. Anbefalt organisering

Rådmannen vil ut fra en totalvurdering anbefale at Kristiansand Parkeringsselskap KF avvikles, overføres til og organiseres som en ny enhet i teknisk sektor. Begrunnelsen er behovet for å sikre en organisering tilpasset parkering som strategisk og styringsmessig verktøy for å ivareta en fremtidsrettet og helhetlig parkeringspolitikk. Fordelene og potensialet knyttet til organisering i en enhet i teknisk sektor vurderes som større enn om parkering fortsatt skulle vært organisert som et foretak.

Med bakgrunn i dagens markedssituasjon, vil rådmannen ikke anbefale at det etableres en egen kommersiell del, men at den delen av virksomheten som i dag har et noe forretningsmessig preg opprettholdes (innenfor EØS-regelverket og i henhold til ny parkeringsforskrift).

Ved omorganisering til å bli en ny enhet i teknisk sektor skal det tas hensyn til følgende:

Kristiansand Parkering

Det foreslås at parkeringsvirksomheten, herunder ansatte og oppgaver overføres teknisk sektor fra 1. mai 2016. Parkeringsvirksomheten er i dag drevet under navnet Kristiansand Parkeringsselskap KF. Denne betegnelsen kan ikke videreføres i bykasseområdet. En passende betegnelse er derfor Kristiansand Parkering, hvor tilhørigheten til Kristiansand kommune understrekes, samtidig som betegnelsene som viser uavhengigheten fra den øvrige kommunale virksomhet, fjernes.

Betegnelsen Kristiansand Parkering er godt tilpasset øvrige betegnelser for virksomhetsområder i teknisk sektor, jfr. Kristiansand Ingeniørvesen og Kristiansand Eiendom.

Forholdet til de ansatte

I henhold til vedtektenes § 6 har ansatte i Kristiansand Parkeringsselskap KF samme rettigheter og plikter som øvrige ansatte i Kristiansand kommune. Den foreslåtte omorganiseringen i denne saken endrer ikke på dette, dvs. de ansatte er i dag kommunalt ansatte og forblir det også i fremtiden.

Overgangsordning og forberedelser

Parkeringsvirksomheten drives i regi av foretaket inntil 30.04.2016. Parallelt med dette forberedes overgangen til teknisk sektor. En egen arbeidsgruppe med sentrale medarbeidere fra teknisk sektor, foretaket og økonomi sektoren håndterer de praktiske sider av selve overgangen.

I og med at Kristiansand Parkeringsselskap KF ikke er et eget rettssubjekt, men inngår i rettssubjektet Kristiansand kommune, er kommunen allerede part i alle avtaler. Det innebærer at inngåtte avtaler kan videreføres, men samarbeidspartnere må informeres om dette, slik at misforståelser unngås. For å understreke dette innarbeides et eget punkt under forslag til vedtak hvor dette slås fast.

Både foretaket og bykassa har finansielt orientert regnskaps- og budsjettregime. Dette forenkler overgangen.

Sentrale oppgaver i en overgangsfase vil være:

- Informere samarbeidspartnere om at avtaler videreføres uforandret.
- Avgrensning av regnskaps- og økonomidata pr. 30.4.2016. Fra 01.05.2016 registreres all regnskaps- og økonomidata, herunder inn- og utbetalinger, utlønning mv. fra bykasseområdet.
- Lønns- og personalopplysninger flyttes fra foretaket til teknisk sektor.
- Økonomistyringsdata tilpasses bykassens økonomimodell og kontoplaner.
- Kristiansand kommune har allerede hånd om alle eiendeler og hefter for all gjeld, i og med at foretaket ikke er eget rettssubjekt. Eiendeler, gjeld og egenkapital overføres bykassa med de regnskapsverdier som fremkommer på overføringstidspunktet.
- Budsjett for parkeringsvirksomheten i perioden 1.5.2016-31.12.2016 innarbeides i bykassens ordinære budsjett, basert på foretakets vedtatte årsbudsjett for 2016.
- Foretakets fagsystemer tilpasses overgangen til bykasseområdet.
- Foretakets bankkonti tilpasses overgangen til bykasseområdet.

Punkt 79/15: Forslag til møteprogram for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre for 2016

Bilag

Vedtak FORMAN, 11112015, Sak 123/15, Forslag til møteprogram for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre for 2016

Vedtak BYSTYR, 25112015, Sak 196/15, Forslag til møteprogram for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre for 2016

Vedtak FORMAN, 11112015, Sak 123/15, Forslag til møteprogram for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre for 2016

Vedtak FORMAN, 11112015, Sak 123/15, Forslag til møteprogram for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre for 2016

Vedtak KOMMUN, 10112015, Sak 79/15, Forslag til møteprogram for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre for 2016



Dato 12. oktober 2015
Saksnr.: 201511268-1
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Kommunalutvalget
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
10.11.2015
11.11.2015
25.11.2015

Forslag til møteprogram for Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre for 2016

Vedlagt forslag til møteprogram for kommunalutvalg, formannskap og bystyre for 2016.
Forslaget er satt opp med vinter- og høstferie møtefrie.

Forslag til vedtak

[Bystyret vedtar forslag til møteprogram for 2016 for kommunalutvalg, formannskap og bystyre.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Eva Berglund Åsland
Organisasjonsdirektør

Vedlegg:
Forslag til møteprogram 2016

Møteplan

1. halvår 2016 Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre

Januar	Uke 2	Kommunalutvalg Formannskap	Tirsdag 12. Onsdag 13.	Kl. 09.00 Kl. 09.00
	Uke 3	Bystyre	Onsdag 20.	Kl. 17.00
	Uke 4	Kommunalutvalg Formannskap	Tirsdag 26. Onsdag 27.	Kl. 09.00 Kl. 09.00
Februar	Uke 5	Formannskap	Onsdag 3.	Kl. 09.00
	Uke 6	Kommunalutvalg Formannskap	Tirsdag 9. Onsdag 10.	Kl. 09.00 Kl. 09.00
	Uke 7	Bystyre	Onsdag 17.	Kl. 17.00
	Uke 8	Vinterferie		
Mars	Uke 9	Formannskap	Onsdag 2.	Kl. 09.00
	Uke 10	Kommunalutvalg Formannskap	Tirsdag 8. Onsdag 9.	Kl. 09.00 Kl. 09.00
	Uke 11	Bystyre	Onsdag 16.	Kl. 17.00
	Uke 12/13	Påske		
April	Uke 14	Kommunalutvalg Formannskap	Tirsdag 5. Onsdag 6.	Kl. 09.00 Kl. 09.00
	Uke 15	Formannskap	Onsdag 13.	Kl. 09.00
	Uke 16	Bystyre	Onsdag 20.	Kl. 17.00
	Uke 17	Kommunalutvalg Formannskap	Tirsdag 26. Onsdag 27.	Kl. 09.00 Kl. 09.00
Mai	Uke 18	Kommunalutvalg Formannskap	Tirsdag 3. Onsdag 4.	Kl. 09.00 Kl. 09.00
	Uke 19	Bystyre	Onsdag 11.	Kl. 17.00
	Uke 20	Formannskap	Onsdag 18.	Kl. 09.00
	Uke 21	Kommunalutvalg Formannskap	Tirsdag 24. Onsdag 25.	Kl. 09.00 Kl. 09.00
	Uke 22	Bystyre	Onsdag 1.	Kl. 17.00
Juni	Uke 23	Kommunalutvalg Formannskap	Tirsdag 7. Onsdag 8.	Kl. 09.00 Kl. 09.00
	Uke 24	Kommunalutvalg Formannskap	Tirsdag 14. Onsdag 15.	Kl. 09.00 (generalforsamlinger) Kl. 09.00
	Uke 25	Bystyre	Onsdag 22.	Kl. 17.00

2. halvår 2016 Kommunalutvalg, Formannskap og Bystyre

August	Uke 34	Formannskap	Onsdag 24.	Kl. 09.00
	Uke 35	Kommunalutvalg	Tirsdag 30.	Kl. 09.00
		Formannskap	Onsdag 31.	Kl. 09.00
September	Uke 36	Formannskap	Onsdag 7.	Kl. 09.00
	Uke 37	Kommunalutvalg	Tirsdag 13.	Kl. 09.00
		Formannskap	Onsdag 14.	Kl. 09.00
	Uke 38	Bystyre	Onsdag 21.	Kl. 17.00
	Uke 39	Kommunalutvalg	Tirsdag 27.	Kl. 09.00
	Formannskap	Onsdag 28.	Kl. 09.00	
Oktober	Uke 40	Høstferie		
	Uke 41	Kommunalutvalg	Tirsdag 11.	Kl. 09.00
		Formannskap	Onsdag 12.	Kl. 09.00
	Uke 42	Formannskap	Onsdag 19.	Kl. 09.00
	Uke 43	Kommunalutvalg	Tirsdag 25.	Kl. 09.00
	Bystyre	Onsdag 26.	Kl. 17.00 Presentasjon av HP	
November	Uke 44	Gruppebehandling av HP		
		Formannskap	Onsdag 2.	Kl. 09.00
	Uke 45	Hovedutvalgsbehandling	av HP	
		Kommunalutvalg	Tirsdag 8.	Kl. 09.00 Hovedutvalgsbeh. HP
		Formannskap	Onsdag 9.	Kl. 09.00
	Uke 46	Formannskap	Onsdag 16.	Kl. 09.00
		Kommunalutvalg	Tirsdag 22.	Kl. 09.00 Behandling av HP
Uke 47	Bystyre	Onsdag 23.	Kl. 17.00	
Uke 48	Formannskap	Onsdag 30.	Kl. 09.00 Behandling av HP	
Desember	Uke 49	Kommunalutvalg	Tirsdag 6.	Kl. 09.00
		Formannskap	Onsdag 7.	Kl. 09.00
	Uke 50	Bystyret	Onsdag 14.	Kl. 09.00 Behandling av HP

Punkt 80/15: Søknad om sponsormidler

Bilag

Søknad SID nov2015.pdf



Dato 4. november 2015
Saksnr.: 201502797-4
Saksbehandler Stein Otto Daatland

Saksgang
Kommunalutvalget

Møtedato
10.11.2015

Søknad om sponsormidler

Bakgrunn

Etter søknad fra Kristiansand Dyrepark vedtok Kommunalutvalget 15.10.2013 å delta som sponsor til «Sommer i Dyreparken» med 400.000 kroner i 2014. Deltakelse i konseptet ble ansett som positivt ut fra den oppmerksomhet og de ringvirkninger dette kunne gi i regionen, og fordi samarbeid med viktige aktører i næringslivet er vesentlig for best mulig profilering av Kristiansand.

Kommunen fortsatte som sponsor også i 2015 for å bidra til å få konseptet til å kunne stå på egne ben. For å bidra til synergieffekter har kommunen blant annet bidratt i å fremme egnede tv-muligheter slik at målgruppen gjennom reportasjer skulle bli vist gode muligheter for opplevelser, også utenfor Dyreparken.

Konseptet består av arrangement med show i dyreparken og TV-sendinger 5 lørdager, i mai og juni. Tv-programmet inneholder foruten opptak av showet, reportasjer fra dyreparken og noen reportasjer med konkurranseinnhold som er spilt inn andre steder i Kristiansand og regionen. Kommunen har disponert 500 billetter per sesong til showet i parken. Disse er blitt fordelt til vanskeligstilte familier av NAV og barnevernet.

Etter to sesonger ble det vurdert at kommunen har bidratt til å få i gang et positivt konsept og at initiativtakerne nå, som Dyreparken også har opplyst, er på god vei til å gjøre «Sommer i Dyreparken» til en sterk og selvstendig merkevare. TV2 opplyses også å være godt fornøyd.

Ny søknad

I forhold til søknaden som nå er fremmet om 400.000 kroner +mva. i sponsormidler også for 2016, legger Dyreparken vekt på at det fortsatt er avgjørende med støtte for å realisere konseptet, og at Dyreparken har 50-års jubileum i 2016.

Dyreparken opplyser at Visit Sørlandet vil bidra med 500.000 kroner i 2016. Kristiansand kommune eier 6,8 prosent av Visit Sørlandet og tilførte i 2015 1,56 millioner kroner til Visit Sørlandet, som også inkluderer midler til markedsføring.

Kommunen har forespurt Vest-Agder fylkeskommune ved regionalutviklingsenheten om det kunne være mulig å tenke seg et spleiselag for å støtte «Sommer i Dyreparken» som sponsor i 2016. Svaret fra Vest-Agder Fylkeskommune er at det ikke er midler til dette.

Forslag til vedtak

Kristiansand kommune deltar som sponsor i 2016, uten videre forpliktelser lenger frem i tid. Det forutsettes at Dyreparken og deres samarbeidspartnere gjennom reportasjer legger vekt på å vise frem også andre opplevelser for konseptets målgruppe, og at det ikke fremmes andre søknader om midler for 2016.

Tor Sommerseth
Rådmann

Eva B. Åsland
Organisasjonsdirektør

Vedlegg:
Søknad

Punkt 81/15: Søknad om støtte til omstillingsmidler "Prosjekt omstilling av næringsliv på Agder"



Dato 6. november 2015
Saksnr.: 201511342-5
Saksbehandler Øyvind L. Laderud

Saksgang
Kommunalutvalget

Møtedato
10.11.2015

Søknad om støtte til omstillingsmidler "Prosjekt omstilling av næringsliv på Agder"

Sammendrag

Kristiansandsregionen og resten av Agder har et næringsliv som er tett knyttet til olje og oljeservice. De siste årene har oljeprisen vært høy og veksten innenfor sektoren vært stor. Kristiansand og Sørlandet har nytt godt av oppturen og industrien har vokst mye på kort tid. Overfylte lagre med olje og full produksjon hos OPEC og fremveksten av skiferoljeproduksjon i USA, har presset prisen kraftig ned siden senhøsten 2014. Nye investeringer er utsatt eller kansellert. Med oljepris på rundt dagens nivå er det utfordrende å sette i gang nye prosjekter særlig offshore. Dette har gitt konsekvenser for vår regionale oljerelaterte teknologiklynge. De samme virksomhetene gjennomlever nå nærmest full stopp i nye prosjekter og det er betydelig mindre aktivitet.

Dette har igjen ført til at mange har blitt overtallige i virksomhetene, og i løpet av 2015 og videre inn i 2016 vil mange dyktige medarbeidere miste jobben. Det forventes naturlig nok negative ringvirkninger i øvrige deler av næringslivet i Agderfylkene.

Kristiansand og Agderregionen har hatt en sterk vekst de senere årene i arbeidsplasser relatert til oljeservice. Mange ingeniører og andre med teknisk spesialkompetanse har flyttet til landsdelen for å arbeide i denne næringen også fra utlandet. Det er svært avgjørende nå at offentlig sektor på flere nivåer kan samarbeide med næringslivet om politikk og konkrete tiltak som kan bidra til ny sysselsetting av de som nå blir ledige og som kan bidra til å holde på viktig kompetanse for næringen og for regionen. Dette vil kreve mange ulike tiltak på flere områder og en tett dialog mellom forvaltningsnivå og sektorer.

For å møte utfordringene med omstilling av regionens næringsliv, spesielt innenfor olje og oljeservice, ønsker Innoventus Sør i samarbeid med GCE NODE å etablere et tilbud som kan fange opp og hjelpe de som blir arbeidsledige og som ønsker å starte egen bedrift eller arbeide med konkrete prosjekter. Det vil gis tilbud om rådgivning i en tidlig fase med sikte på nyskaping og etablering av nye virksomheter eller f eks FoU prosjekter.

Innoventus Sør AS er en regional operatør innenfor innovasjon og *inkubasjon*. Inkubasjon betyr at gründerideer eller -selskaper får tilgang til et etablert og strukturert miljø for lettere å nå sitt verdiskapingspotensial. Innoventus Sør har både offentlige og private eiere, hvorav Kristiansand kommune har en eierandel på ca 2,5% etter fusjonen.

Teknologiklyngen GCE NODE er en viktig partner i dette prosjektet. Klyngen utvikler og leverer teknologi og systemer for offshore drilling og plattformoperasjoner på det globale

markedet. Mange av de 75 medlemsbedriftene i klyngen er påvirket av den nye markedssituasjonen innenfor olje og oljeservicenæringen.

Innoventus Sør og GCE NODE skal gjennom dette initiativet hjelpe de som blir arbeidsledige og som har konkrete ideer de ønsker å arbeide med. Tiltaket kan beskrives som en *preinkubator*. En preinkubator skal bistå med å avklare det forretningsmessige grunnlaget for idéen og vurdere gjennomføringsevnen. Etter en tidsperiode i preinkubatoren vil de som er kvalifisert, bli overført til å bruke det eksisterende systemet, *inkubatoren*, for videre oppfølging av bedriften

Det vil bli organisert som et pilotprosjekt hos Innoventus Sør AS, med en prosjektleder som har erfaring fra næringslivet og deltatt i flere omstillinger i Ericsson. I tillegg vil andre medarbeidere i Innoventus Sør bidra med ressurser. Det vil bli opprettet en styringsgruppe og prosjektgruppe. Det er planen at denne skal bestå av relevante aktører og samarbeidspartnere.

For å håndtere dette ekstraordinære initiativet har Innoventus Sør søkt om ekstra midler. Innoventus Sør søker om til sammen 750 000 kr, henholdsvis 500 000 kr fra Vest-Agder fylkeskommune og 250 000 kr fra Kristiansand kommune til dette arbeidet.

GCE NODE vil stille lokaler til rådighet for tiltaket. Næringslivet støtter prosjektet gjennom NODE.

Prosjektet har en tidsramme på inntil ett år. Det vil foregå en vurdering fortløpende av behov og etterspørsel. Tiltaket bør kunne korrigeres underveis etter behov.

Rådmannen vurderer tiltaket som både nyskapende og spennende. I den situasjonen byen og landsdelen er i, er det avgjørende å forsøke konkrete tiltak som kan gi nye arbeidsplasser på sikt.

Forslag til vedtak

- Kristiansand kommune støtter Innoventus Sør og omstillingsprosjektet med inntil kr 250.000,-
- Kommunalutvalget ber rådmannen finne midler innenfor By og samfunnsenhetens midler til næringsformål.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør