

REFERAT |KRS| Bystyret (2015-2019) d. 10-04-2019

Møtedato Onsdag d. 10. april 2019 kl. 17:00

Møtested Bystyresalen

Indholdsfortegnelse

Godkjenning av protokoll fra bystyrets møte 20.03.19.....	3
Revidering av konsesjonsbestemmelsene for visning av film og videogram i næring.....	5
Regionplan Agder 2030 - høring.....	11
Kommunedelplan for Havneområde nord, Kongsård-Vige 2. gangs behandling etter mekling.....	13
Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, om en mulig folkeavstemning i de viktige sakene som:	22
Interpellasjon fra repr. Mira S. Thorsen, MDG, om "Omstilling til lavutslippssamfunnet".....	24

Sak 44/19: Godkjenning av protokoll fra bystyrets møte 20.03.19

Vedlegg

Protokoll Bystyret 20.03.2019



Dato 29. mars 2019
Saksnr.: 201900201-19
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Bystyret

Møtedato
10.04.2019

Godkjenning av protokoll fra bystyrets møte 20.03.19

Forslag til vedtak

[Bystyret godkjenner protokoll fra bystyrets møte 20.03.19.](#)

Ragnar Evensen
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø
Formannskapssekretær

Vedlegg:
Protokoll fra bystyrets møte 20.03.19

Sak 45/19: Revidering av konsesjonsbestemmelsene for visning av film og videogram i næring

Vedlegg

Vedtak KULTUR, 03042019, Sak 30/19, Revidering av konsesjonsbestemmelsene for visning av film og videogram i næring

Forslag til reviderte konsesjonsbestemmelser

kinokonsesjonsbestemmelser-2014



Dato 20. mars 2019
Saksnr.: 201311793-23
Saksbehandler Stein Tore Sorthe

Saksgang
Kulturstyret
Bystyret

Møtedato
03.04.2019
10.04.2019

Revidering av konsesjonsbestemmelsene for visning av film og videogram i næring

Sammendrag

To regjeringer har fremmet forslag om å fjerne kommunenes mulighet for å sette konsesjonsvilkår fordi det etter all sannsynlighet er i konflikt med Grunnlovens prinsipper om ytringsfrihet. Først den rød-grønne flertallsregjeringen i 2006-07, men da kom Stortinget til en annen konklusjon. Deretter har den forrige kulturministeren fra H/Frp-regjeringen i 2017 sendt på høring et nytt forslag om å endre loven i samme retning.

I denne saken ser Rådmannen at jus og politikk møtes på en måte som gjør at det ikke er enkelt for administrasjonen å komme med en kategorisk anbefaling. Det er fullt mulig å fortsette med dagens konsesjonsbestemmelser, i påvente av Stortingets eventuelle behandling av forslaget til lovendring. Uansett bør det være bystyret som tar den beslutningen.

I en verden med rask teknologisk utvikling som både gir nye muligheter og nye utfordringer, er kinobransjen særlig endringsutsatt. Kristiansand kommune har i lengre tid praktisert konsesjonsvilkår med konkrete kulturpolitiske føringer. Når den forventede lovendringen som ville gjøre slutt på denne ordningen, ikke kom før utløpet av inneværende konsesjonsperiode, mener Rådmannen at det mest korrekte er å gjøre bestemmelsene mer generelle før det tildeles en ny fem-årig konsesjon til KinoSør AS.

- Det foreslås å ta ut tallfestingen av maksimum visninger av film fra ett land.
- Bestemmelser knyttet til daglige visninger av barne-/familiefamilier og aldersgrenser for visning av filmer ved eventuelle filialer, er tatt ut.
- Det vurderes som unødvendig med et konkret krav om ukentlige formiddagsvisninger.
- Krav om rabatterte billetter til uføretrygdede foreslås fjernet.

Konsekvensen blir da at kommunens kulturpolitiske målsettinger i større grad innarbeides i eierskapsmeldingen for kinoen når denne skal revideres neste gang.

Kulturdirektøren har i saksforberedelsene innhentet synspunkter fra daglig leder for kommunens eneste konsesjonær, KinoSør AS, som igjen eies 51 % av kommunen gjennom

et holdingselskap. Rådmannen mener derfor at en formell høringsrunde med innhenting av skriftlige uttalelser ikke er påkrevd, jf. forvaltningslovens § 37 om at forhåndsvarsling kan unnlates for så vidt den må anses åpenbart unødvendig, og at uttalelser kan gis muntlig.

Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar reviderte konsesjonsbestemmelser for visning av film og videogram i næring.
2. Neste eierskapsmelding for Kristiansand kino skal inneholde kommunens kulturpolitiske målsettinger.

Ragnar Evensen
rådmann

Stein Tore Sorthe
kulturdirektør

Vedlegg: - Forslag til reviderte konsesjonsbestemmelser
- Konsesjonsbestemmelser vedtatt av bystyret 12.2.2014.

Bakgrunn for saken

Lov om film og videogram i Norge fastslår i § 2 at «*Framsyning av film eller videogram i næring må ikke skje utan løyve frå kommunestyret eller den kommunestyret har gitt fullmakt.*» Uavhengig av selskapsform og eierstruktur i de virksomhetene som tilbyr visning av film i næring, må altså bystyret i Kristiansand først tildele konsesjon.

Lovparagrafen sier videre at «*Kommunane kan fastsetje vilkår for løyve til framsyning av film og videogram.*» Dette betyr at gjennom konsesjonsbestemmelsene kan bystyret fastsette hovedtrekkene i det filmtilbudet som skal tilbys innbyggerne.

Dagens bestemmelser

De viktigste vilkårene i dagens bestemmelser er:

- Konsesjon til permanent kinodrift kan kun gis ved lokalisering i Kvadraturen eller Kvadraturens randzone.
- Uføretrygdede skal innrømmes rabatterte billetter.
- Tilby et repertoar som gjenspeiler mangfoldet i nasjonal og internasjonal filmproduksjon.
- Det skal vies spesiell plass til norskspråklig film
- Daglig visninger av barne- og familiefilmer.
- Ukentlig tilbud om formiddagsvisninger.
- Maksimum 2/3 av antallet visninger per år kan være film fra USA.
- Filmene skal velges ut etter kvalitetskriterier.

Hvert år leverer konsesjonæren en rapport som redegjør for virksomheten, og bystyret godkjenner at vilkårene er oppfylt.

Lovforslag om opphevelse av konsesjonsordningen

Kulturdepartementet sendte i juni 2017 ut på høring et forslag om å oppheve konsesjonsordningen for framvisning av film eller videogram i næring, med høringsfrist 1. september 2017.

I høringsnotatet redegjør departementet for konsesjonsordningens bakgrunn, formål og praktisering. Deretter drøftes ordningen som kulturpolitisk instrument og kontrollinstrument, samt konkurransehensyn og særlig forholdet til Grunnlovens § 100 (ytringsfrihetsparagrafen). Kulturdepartementets konklusjon ble at «*det ikke er grunnlag for å opprettholde dagens forbud mot framvisning av film og videogram i næring uten kommunal tillatelse.*»

Kommunene var ikke høringsinstans for dette forslaget, men administrasjonen har fulgt med på uttalelsene som kom inn til departementet, og den offentlige debatten rundt forslaget høsten 2017. På bakgrunn av dette forventet Rådmannen at regjeringen i løpet av 2018 ville fremme et lovforslag som medførte at kommunens rolle som konsesjonsmyndighet ble avvirket. Men så langt har det ikke blitt fremmet forslag om lovendring, og det er fanget opp signaler om at en lovendring som forespeilet, ikke er nært forestående.

Behov for revidering av bestemmelsene

Filmproduksjon og kinodrift er bransjer som stadig gjennomgår betydelige teknologiske, økonomiske og markedsmessige endringer. Kristiansand kommunes nåværende konsesjonsbestemmelser ble sist revidert av bystyret i 2014. Gjeldende konsesjon for den eneste kinoen i byen utløper 30. juni 2019, og Rådmannen mener derfor det er riktigst at bystyret vurderer en revidering av bestemmelsene før kommunen behandler søknad fra KinoSør AS om konsesjon for nye fem år.

Endringsforslag

Administrasjonen fremmer et forslag til nye bestemmelser som er preget av at kommunens anledning til å sette særlige vilkår for å få kinokonsesjon, etter Kulturdepartementets oppfatning, sannsynligvis er i strid med Grunnlovens bestemmelser om ytringsfrihet. Dessuten er det lagt vekt på at bestemmelser av denne typen må være gjennomførbare i praksis og mulig å kontrollere. De seinere årenes samfunnsutvikling generelt og endringer i filmbransjen spesielt, har også ført til at det fremmes forslag om revidering av enkelte bestemmelser. Til slutt er det foretatt enkelte redaksjonelle og språklige justeringer.

De viktigste endringsforslagene:

1. Produksjonen av kinofilmer er i dag langt mer preget av samproduksjoner på tvers av landegrensene, og det blir stadig vanskeligere å kategorisere filmene med ett opphavsland. Hvordan bestemmelsen om begrensinger i film fra USA skal oppfattes og praktiseres, blir derfor stadig mer utfordrende. Det er også denne typen vilkår som departementet mener kan være i strid med Grunnlovens § 100. Det foreslås derfor å ta ut tallfestingen av maksimum visninger av film fra ett land. Det generelle kravet om at repertoaret skal «gjenspeile mangfoldet i nasjonal og internasjonal filmproduksjon» videreføres.
2. Bestemmelser knyttet til daglige visninger av barne-/familiefamilier og aldersgrenser for visning av filmer ved eventuelle filialer, er tatt ut. Fastsettingen av aldersgrenser er endret, og praktiseringen er blitt mer liberal slik at det i dag er langt mindre entydige forskjeller mellom filmer for voksne og filmer for barn.
3. Det vurderes som unødvendig med et konkret krav om ukentlige formiddagsvisninger. Kinobransjen utvikler stadig nye tilbud rettet mot ulike publikumsgrupper, også på dagtid (f.eks. seniorkino og babykino). I dette arbeidet kan formuleringen i dagens bestemmelse nærmest virke mot sin hensikt. Det bør i større grad være publikums respons på ulike tilbud som er førende for visningstidspunktene.
4. Krav om rabatterte billetter til uføretrygdete foreslås fjernet. For fem år siden ble honnørrabatten tatt ut av bestemmelsene, og det er i praksis svært vanskelig å praktisere kontroll med rabatt til uføretrygdete. Kravet om å akseptere ledsagerbevis for mennesker med nedsatt funksjonsevne bør videreføres.

Forskriftsbehandling

Fastsetting av konsesjonsbestemmelser for visning av film i næring må betraktes som myndighetsutøvelse, og bestemmelsene retter seg mot en «ubestemt personkrets». Kommuneadvokaten mener derfor at bestemmelsene er å betrakte som en *forskrift* i samsvar med forvaltningslovens definisjon i § 2 første ledd bokstav c. Forskrifter skal saksbehandles etter spesielle regler i forvaltningsloven med forhåndsvarsling og uttalelser fra interesserte.

Kulturdirektøren har i saksforberedelsene innhentet synspunkter fra daglig leder for kommunens eneste konsesjonær, KinoSør AS, som igjen eies 51 % av kommunen gjennom et holdingselskap. Rådmannen mener derfor at en formell høringsrunde med innhenting av skriftlige uttalelser ikke er påkrevd, jf. forvaltningslovens § 37 om at forhåndsvarsling kan unnlates for så vidt den må anses åpenbart unødvendig, og at uttalelser kan gis muntlig.

Rådmannens vurdering

To regjeringer har fremmet forslag om å fjerne kommunenes mulighet for å sette konsesjonsvilkår fordi det etter all sannsynlighet er i konflikt med Grunnlovens prinsipper om ytringsfrihet. Først den rød-grønne flertallsregjeringen i 2006, men da kom Stortinget til en

annen konklusjon. Deretter har den forrige kulturministeren fra H/Frp-regjeringen i 2017 sendt på høring et nytt forslag om å endre loven i samme retning.

I denne saken ser Rådmannen at jus og politikk møtes på en måte som gjør at det ikke er enkelt for administrasjonen å komme med en kategorisk anbefaling. Det er fullt mulig å fortsette med dagens konsesjonsbestemmelser, i påvente av Stortingets eventuelle behandling av forslaget til lovendring. Uansett bør det være bystyret som tar den beslutningen.

I en verden med rask teknologisk utvikling som både gir nye muligheter og nye utfordringer, er kinobransjen særlig endringsutsatt. Kristiansand kommune har i lengre tid praktisert konsesjonsvilkår med konkrete kulturpolitiske føringer. Når den forventede lovendringen som ville gjøre slutt på denne ordningen, ikke kom før utløpet av inneværende konsesjonsperiode, mener Rådmannen at det mest korrekte er å gjøre bestemmelsene mer generelle før det tildeles en ny fem-årig konsesjon.

Konsekvensen blir da at kommunens kulturpolitiske målsettinger i større grad innarbeides i eierskapsmeldingen for kinoen når denne skal revideres neste gang.

Sak 46/19: Regionplan Agder 2030 - høring

Vedlegg

Vedtak FORMAN, 03042019, Sak 38/19, Regionplan Agder 2030 - høring

Vedtak Fellesnemnd, 26032019, Sak 27/19, Regionplan Agder 2030 - høring

Regionplan Agder 2030 - høring

Høringsforslag Regionplan Agder 2030_lav oppløsning

Høringsutkast første handlingsprogram for Regionplan Agder 2030_endelig

VEIKART FOR BEDRE LEVEKÅR 1.0

Klimaveikart_agder



Dato 5. februar 2019
Saksnr.: 201716133-12
Saksbehandler Marit Eik

Saksgang
Formannskapet
Bystyret

Møtedato
03.04.2019
10.04.2019

Regionplan Agder 2030 - høring

Sammendrag

Aust-Agder fylkeskommune og Vest-Agder fylkeskommune har sendt utkast til regionplan Agder 2030 på høring. Kommunenes høringsfrist er 26.april 2019. Rådmennene i Songdalen, Søgne og Kristiansand har i samråde med programleder og programledelse for nye Kristiansand besluttet å utarbeide en felles høringssak til regionplanen som behandles i fellesnemda før saken fremmes til politisk behandling i kommunene. Dette forenkler arbeidet med høringen og styrker fellesnemdas rolle siden det er den nye kommunen som skal følge opp regionplanen. Saken behandles i fellesnemda 26.03.2019.

Forslag til vedtak

[Bystyret slutter seg til fellesnemda for Søgne, Songdalen og Kristiansand sitt vedtak til høringuttalelse til Regionplan Agder 2030.](#)

Ragnar Evensen
Rådmann

Terje Lilletvedt
Teknisk direktør

Vedlegg:

1. Fellesnemdas vedtak
2. Sak fra programleder til fellesnemda for Søgne, Songdalen og Kristiansand med vedlegg
 - 2.1. Regionplan Agder 2030 – høringsutkast
 - 2.2. Regionplan Agder 2030, Handlingsprogram 2019-2022 – høringsutkast
 - 2.3. Veikart for bedre levekår – versjon 1.0
 - 2.4. Klimaveikart Agder

Sak 47/19: Kommunedelplan for Havneområde nord, Kongsård-Vige 2. gangs behandling etter mekling

Vedlegg

Meklingsprotokoll

Kartvedlegg 1 til meklingsprotokoll

Kartvedlegg 2 til meklingsprotokoll

2 gangsbehandling plankart 27032019

Bestemmelser revidert etter høring, datert 26juni 2018 og etter mekling, datert 27mars

Bestemmelser revidert etter høring, datert 26juni 2018 og etter mekling, datert 27mars

Redegjørelse om Kolsdalsbuktas egnethet for lokalisering av containerterminal

Vedtak FORMAN, 26092018, Sak 116_18, Kommunedelplan for Havneområde nord, Kong

Kommunedelplan for Havneområde nord, Kongsgård-Vige 2. gangs behandling

Tematisk oppsummering og vurdering av høringsuttalelser 040718

Bestemmelser revidert etter høring, datert 26. juni 2018

Høringsuttalelser oppsummering

Anbefalt plankart 12. juni 2017

notat fra kommuneoverlegen

Planbeskrivelse med KU med forside.pdf



Dato 29. mars 2019
Saksnr.: 201513219-540
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang
Bystyret

Møtedato
10.04.2019

Kommunedelplan for Havneområde nord, Kongsgård-Vige 2. gangs behandling etter mekling

Sammendrag

Formannskapet behandlet forslag til Kommunedelplan for Havneområde nord, Kongsgård-Vige den 26.09.2018, sak 116/18. Ved fremleggelse av saken var det ikke funnet en løsning på innsigelsene fra Vest-Agder fylkeskommune, Fylkesmannen i Agder og Bane NOR. Saken kunne derfor ikke gå videre til sluttbehandling og egengodkjenning i bystyret.

Formannskapet gjorde følgende vedtak med virkning for den videre saksbehandling (fullstendig protokoll følger saken som vedlegg):

2. Kommunedelplanen kan med bakgrunn i innsigelser ikke egengodkjennes. Saken oversendes Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder for mekling. (Enst.)
9. Før saken behandles i bystyre bes administrasjonen utarbeide et grundig notat om muligheten for å legge containerhavna til KMV-området kombinert med dry-port på Dalane. (Enst.)

Meklingen

Det har vært avholdt to meklingsmøter, 14.12.2018 og 27.02.2019. I meklingsmøtet den 14.12.2018 ble det i prinsippet oppnådd enighet om løsninger for alle innsigelsene unntatt Bane NORs rekkefølgekrav om at jernbaneforbindelse mellom Kongsgård og Sørlandsbanen skal være ferdig bygget før containerterminalen kan flyttes. Ved gjennomgang av protokollen ble det konstatert enkelte uklarheter, på forhold det var oppnådd enighet om, som medførte nytt meklingsmøtet. På meklingsmøtet den 27.02.2019 ble det funnet løsninger på disse uklarhetene.

Etter mekling gjenstår nå kun rekkefølgekravet fra Bane NOR som uløst. Rådmannen mener fortsatt dette rekkefølgekravet er uakseptabelt slik dette er begrunnet i saksfremlegget behandlet av formannskapet 26.09.2018. Rådmannen mener kristiansand kommune har strukket seg langt for å finne løsninger på alle innsigelsene, men ikke så langt at det hindrer en rasjonell havneutvikling og flytting av containerterminalen fra Lagmannsholmen til Kongsgårdbukta. Meklingsresultatet sikrer at Ringknuten ikke kan sprenges ned før andre havnearealer er utbygget og at det er behov for arealet Ringknuten representerer. Videre sikres større tilgang på grøntarealer.

Rådmannen mener den siste uløste innsigelsen bør finne sin løsning hos nasjonale myndigheter og anbefaler at denne oversendes Kommunal- og moderniseringsdepartementet for avgjørelse. For å lette behandlingen i bystyret og

Kommunal og moderniseringsdepartementet, har administrasjonen oppdatert plankart og bestemmelser i samsvar med meklingsresultatet og formannskapets innstilling punkt. 1 samt forskrift for utarbeiding av plankart, jf. vedlagte plankart datert 27.03.2019. Administrasjonen har hatt møte med Bane NOR for å bli enige om hvordan hensynet til jernbane skal vises i plankartet. Partene er enige om å legge inn i plankartet sikringssone for adkomsttunell under Ringåsen og bestemmelsessone for jernbanespor i havneområdet. Bane NOR og kommunen har ikke blitt enige om den konkrete utformingen av bestemmelsessonen. Rådmannen fremmer administrasjonens forslag.

Fylkestinget skal, etter planen, behandle meklingsprotokollen i sitt møte den 29-30.04.2019. For å spare tid har rådmannen valgt å fremme saken for bystyret før fylkestinget har behandlet meklingsprotokollen. Skulle fylkestinget vedta å ikke godkjenne hele eller deler av meklingsprotokollen må det gjøres en vurdering av den videre saksgangen.

Notat om containerterminal i Kolsdalsbukta og dry port

På formannskapets møte 26.09.2018 ble det vedtatt at administrasjonen skulle utarbeide et grundig notat om muligheten for å legge containerhavna til KMV-området kombinert med dry-port på Dalane. Dette er gjort og notatet er vedlagt denne saken. Rådmannen oppfatter at notatet skal være en del av kunnskapsgrunnlaget og ikke gjøres gjenstand for politisk behandling. Rådmannen foreslår derfor at bystyret tar notatet til orientering.

Rådmannens forslag til vedtak i sak 116/18 til formannskapet hadde tre vedtakspunkt. Det gjøres følgende endringer: Pkt. 2 erstatter tidligere pkt. 1, pkt. 3 erstatter tidligere pkt 2 og pkt. 4 erstatter tidligere pkt. 3 i forslag til vedtak. Formannskapets øvrige vedtak følger saken til bystyret.

Forslag til vedtak

1. Bystyret godkjenner protokoll fra meklingsmøte 14.12.2018 og 27.02.2019.
2. Bystyret vedtar kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård Vige med plankart og bestemmelser sist datert 27.03.2019.
3. Innsigelse fra Bane Nor, vedrørende krav om fastsettelse av rekkefølgekrav med krav til nytt jernbanespor før flytting av containerterminalen, oversendes Kommunal og moderniseringsdepartementet for avgjørelse i medhold til plan- og bygningslovens §5-6.
4. Planbeskrivelsen oppdateres etter endelig planvedtak og legges fram for formannskapet til godkjenning.
5. Bystyret tar notat om Kolsdalsbukta og dry port til orientering.

Ragnar Evensen
Rådmann

Terje Lilletvedt
Teknisk direktør

Vedlegg:

- Meklingsprotokoll datert 06.03.2019 med 2 kartvedlegg datert 27.02.2019
- Revidert plankart datert 27.03.2019
- Reviderte bestemmelser datert 27.03.2019
- Redegjørelse om Kolsdalsbuktas egnethet for lokalisering av containerterminal
- Protokoll fra formannskapets behandling 26.09.2018
- Saksfremlegg med vedlegg, behandlet av formannskapet 26.09.2018

Bakgrunn for saken

Formannskapet behandlet forslag til Kommunedelplan for Havneområde nord, Kongsgård-Vige den 26.09.2018, sak 116/18. Ved fremleggelse av saken var det ikke funnet en løsning på innsigelsene fra Vest-Agder fylkeskommune, Fylkesmannen i Agder og Bane NOR. Saken kunne derfor ikke gå videre til sluttbehandling og egengodkjenning i bystyret.

Det redegjøres kort for meklingsprosessen og –resultatet, foreslåtte endringer i plankart og bestemmelser som følge av meklingsresultatet og konklusjonene fra vedlagte notat om Kolsdalsbukta og dry port.

Meklingsprosessen

Fylkesmannen, Fylkeskommunen og Bane Nor fremmet innsigelser til kommunedelplanen, da denne var på høring. Bystyrets hjemmel til å fatte endelig planvedtak gjelder ikke for arealplaner der det foreligger innsigelser. Plan- og bygningsloven §5-6 har bestemmelser om meklings og avgjørelse i departementet. *Finner kommunen ikke å kunne ta hensyn til innsigelsen, skal det ordinært foretas meklings mellom partene. Dersom enighet ikke oppnås, treffer kommunen planvedtak og sender planen og innsigelsen, med meklerens tilråding, til departementet. Departementet avgjør om innsigelsen skal tas til følge og planen endres.*

Fylkesmannen i Agder har gjennomført meklings mellom partene i to runder 14.12.2018 og 27.02.2019, protokoll fra meklings følger vedlagt. I meklings ble partene enige på alle punkt med unntak av innsigelsen fra Bane Nor om rekkefølgekrav til jernbanespor:

- *Det må innarbeides rekkefølgekrav om at dagens containerhavn ikke kan flyttes til nytt havneområde i Kongsgård – Vige før nytt jernbanespor med kobling til eksisterende jernbanenett er ferdigstilt.*

Meklingsresultat etter meklings 14.12.2018 og 27.02.2019:

«

1. *Ringknuten, slik området er avgrenset på kartvedlegg som er vedlegg 1 til denne protokollen, avgrenses som eget delområde med arealformålet samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, underformål havn, o_SHA_8, eller avgrenses som bestemmelsessone innenfor arealformål/delområder i forslag til plankart datert 12.06.2017.*
2. *Det fastsettes rekkefølgebestemmelse etter plan- og bygningsloven § 11-9 nr. 4 om at samtlige delområder med arealformålet o_SHA skal være utnyttet før Ringknuten tas i bruk/sprenges ned. Det skal fastsettes bestemmelse i kommunedelplanen om at det må gjennomføres oppdatert faglig utredning av virkninger for nærfriluftsliv, barn og unge og folkehelse med behovsanalyse, som vurderer alternative løsninger før nedspregning av Ringknuten kan gjennomføres.*
3. *Det må innarbeides krav om detaljregulering av areal som skal benyttes til jernbaneformål, og settes av areal til jernbaneterminal og areal til jernbanetrasé, herunder tunell med tilhørende sikringssone.*
4. *Kommunen skal i kommuneplanprosessen som er under oppstart vurdere om det skal tilrettelegges en friluftsakse fra Kongsgård-Vige-området til Jegersberg og Prestbekken.*
5. *Områdene BN_4 og BN_5 beholder foreslått arealformål bebyggelse og anlegg næringsbebyggelse (kontor). Det skal utarbeides følgende bestemmelse: Ved regulering av områdene BN_4 og BN_5 skal det vektlegges god landskapstilpasning, tilrettelegges for allmenn rekreasjon og lek, og sikres minimum 2 grøntkorridorer gjennom hvert område.*

Det skal utarbeides følgende bestemmelse: Tillatt grad av utnytting i nevnte næringsområder BN_4 og BN_5 skal være BYA 35 % og BRA 150 %. Bebyggelsen skal ha maksimal høyde 15 meter, beregnet ut fra de måleregler som gjelder når kommunedelplanen blir vedtatt.

6. Ved regulering av o_G_3 på Gleodden skal eksisterende lagerbygning fjernes eller disponeres til bruk for barn og unge. Lagerbygningen er vist på kart som er vedlegg 2 til denne protokollen.

Protokolltilføyelse:

Kommunen og fylkeskommunen har ulikt syn på hvordan RPR for barn og unge skal tolkes med hensyn til krav til erstatningsarealer for friluftsområder. Denne meklingsprotokollen innebærer ikke at kommunen og fylkeskommunen slutter seg til hverandres synspunkter om dette.

Da partene er kommet til enighet, anses innsigelsene fra Fylkesmannen i Agder fremmet den 10.10.2017 som bortfalt. Videre anses innsigelsene fra Bane NOR av 29.09.2017 som bortfalt, bortsett fra innsigelse knyttet til manglende rekkefølgekrav. Innsigelsene fra Vest-Agder fylkeskommune anses bortfalt.»

Rådmannen viser til sin vurdering av Bane Nor sin innsigelse vedrørende rekkefølgekrav til jernbanetilnytning og anbefaler at den gjenstående innsigelsen oversendes Kommunal og moderniseringsdepartementet for avgjørelse.

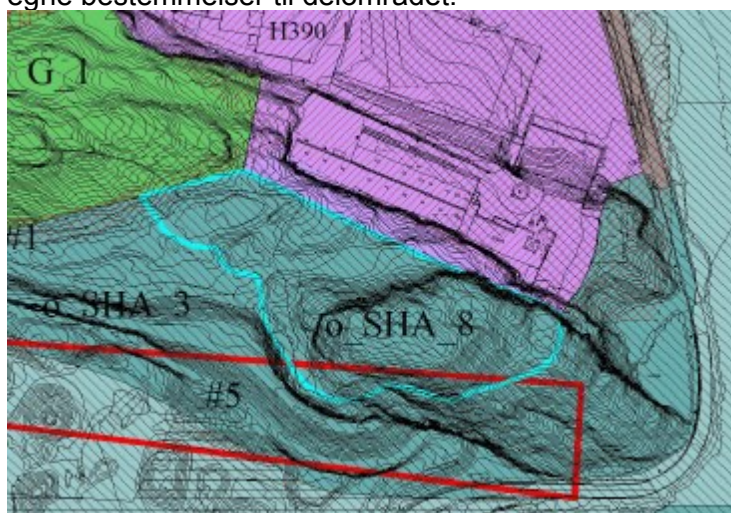
Fylkestinget skal behandle meklingsprotokollen i sitt møte den 29/30.04.2019. For å spare tid har rådmannen valgt å fremme saken for bystyret før fylkestinget har behandlet meklingsprotokollen. Skulle fylkestinget vedta å ikke godkjenne hele eller deler av meklingsprotokollen må det gjøres en vurdering av den videre saksgangen.

Foreslåtte endringer i plankartet

For å lette behandlingen i bystyret og Kommunal og moderniseringsdepartementet, har administrasjonen oppdatert plankart og bestemmelser i samsvar med meklingsresultatet og formannskapetets innstilling pkt. 1 og rådmannens anbefaling vedrørende havneområde i sjø, jf. vedlagte plankart datert 27.03.2019. Foreslåtte endringer i plankart og bestemmelser er forelagt fylkesmannen, fylkeskommunen og Bane Nor.

Avgrensning av Ringknoten som eget delområde

Meklingsprotokollens pkt. 1 skisserer to alternative løsninger for Ringknoten. Plankartet er endret i samsvar med altarentaivet anbefalt av fylkesmannen. Ringknoten er avgrenset som eget delområde o_SHA_8, jf. kartutsnitt. O_SHA_8 er markert med blå strek. Det er knyttet egne bestemmelser til delområdet.

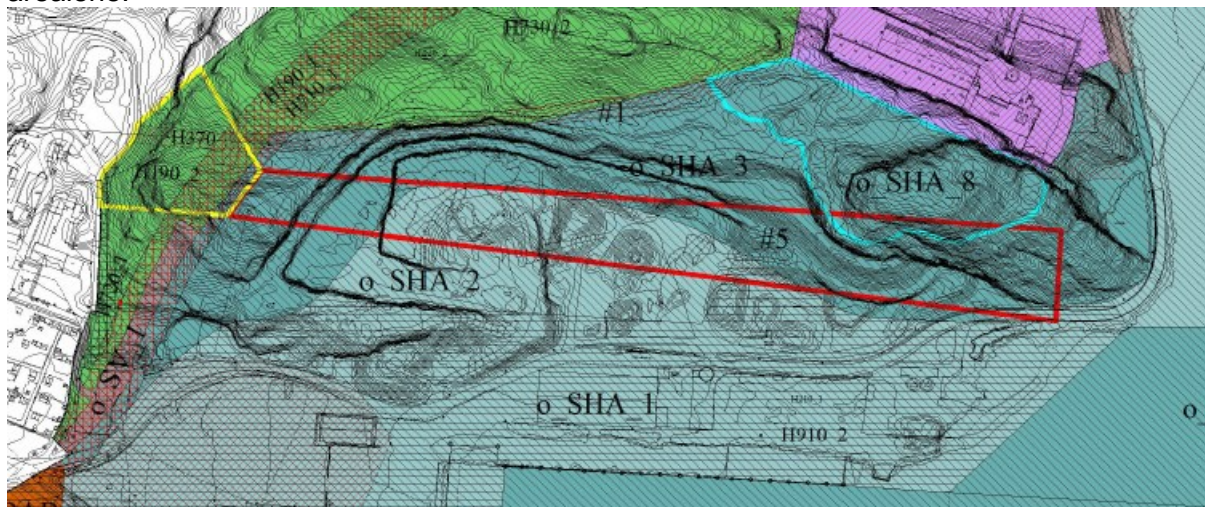


Avgrensning av sikringssone og bestemmelsessone jernbane

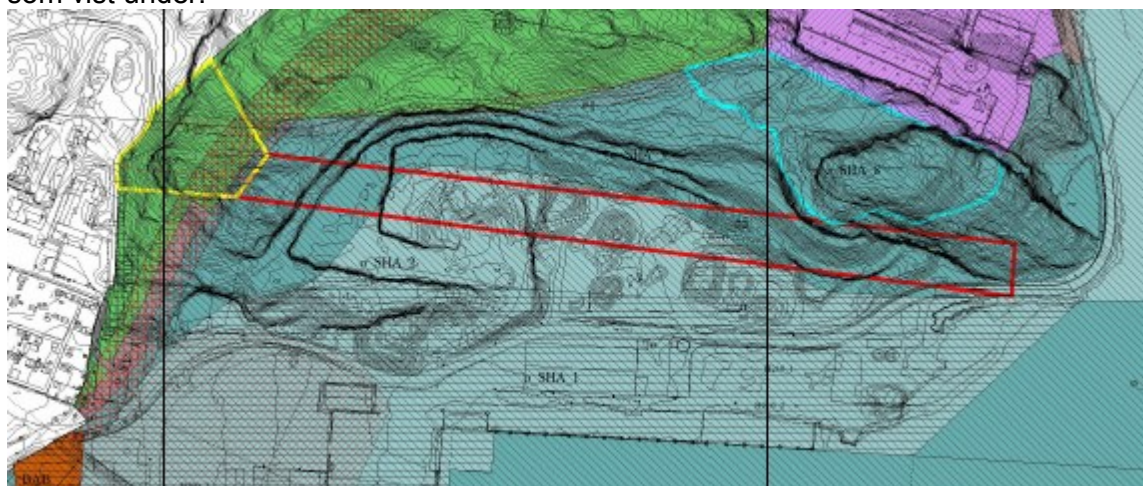
Administrasjonen har hatt møte med Bane NOR for å bli enige om hvordan hensynet til jernbane skal vises i plankartet. Partene er enige om å legge inn i plankartet sikringssone for adkomsttunnell under Ringåsen og bestemmelsessone for jernbanespor i havneområdet, bestemmelsessone #5 - jf bestemmelsene §1.5.3 f og retningslinjer for saksbehandling.

I forslag til plankart datert 27.03.2019 er det lagt inn sikringssone for jernbanetunell for forbindelsesspor til Sørlandsbanen, jf. markering med gul strek i kartutsnitt. Sikringssonen er, i samråd med Bane NOR, utformet med tanke på å gi fleksibilitet for den endelige plasseringen av jernbanetunellen.

Bane NOR og kommunen har ikke blitt enige om den konkrete utformingen av bestemmelsessonen. Bestemmelsessonen rådmannen fremmer sikrer at det ikke etableres bygg eller konstruksjoner som vil hindre at det kan anlegges jernbanespor for lasting og lossing av godstog, jf. rød markering i kartutsnitt. Bestemmelsessonen muliggjør etablering av jernbanespor før Ringknoten er sprengt ned, i tråd med Bane NORs krav. Samtidig sikrer den fleksibilitet for den endelige plasseringen av jernbanesporet. Størrelsen på sikringssonen og bestemmelsessonen er utvidet sammenlignet med rød skravur i illustrasjon 1 i saksfremlegget behandlet av formannskapet sak 116/18 og kartillustrasjonene som lagt frem av kommunen i første meklingsmøte. Kristiansand havn mener endringen i bestemmelsessonen vil legge noe større begrensninger på Kristiansandhavns bruk av arealene.



Bane NOR har i stedet for Rådmannens forslag til løsning ønsket en bestemmelsessone som vist under.

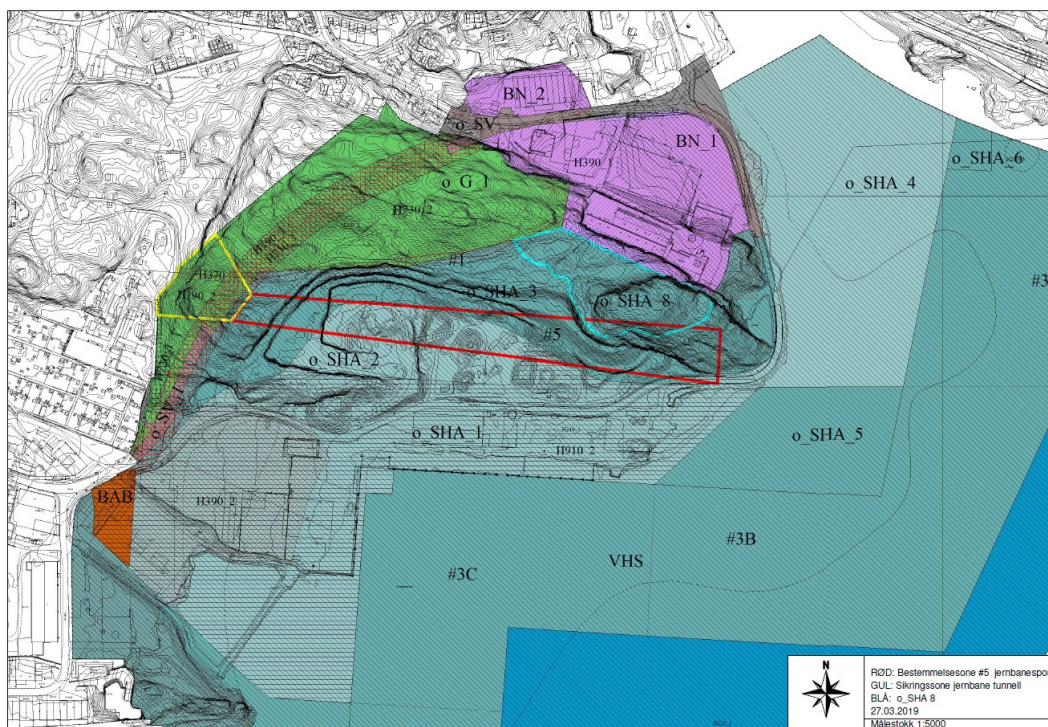


Arealformål i sjø

Hvilke arealformål som kan benyttes i arealplaner etter plan- og bygningsloven er bestemt gjennom forskrift – Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister. Forskriften er endret etter at kommunedelplan for havneområde nord var til behandling i formannskapet. Det er nå åpnet for bruk av «havneområde i sjø» også i kommune(del)planer. I forskriften som gjald da plankartet ble utarbeidet ble betegnelsen «farled» benyttet både også på den delen av sjøområdene som skal benyttes til

havnevirksomhet og øvrige sjø areal. Hvilke tiltak som tillates hvor er fastsatt i bestemmelsene til kommunedelplanen §2.1 bruk og vern av vannflate, vannsøyle og bunn.

I formannskapetets innstilling punkt 1 er arealformål på de delene av sjøområdet som ikke skal benyttes til havnevirksomhet endret fra farled til ferdsel. For å lette lesbarheten av kartet foreslås det å ta i bruk det nye arealformålet «havneområde i sjø» for den delen av sjøarealene som skal benyttes til havneformål. I vedlagte forslag til plankart datert 27.03.2019, vist i illustrasjonen under er denne endringen gjennomført.



Illustrasjonen over viser endringer i plankartet etter høring. Endringer vedrørende Ringknuten og jernbane er omtalt over. Framtidig havneområde på land og havneområder i sjø har tilnærmet lik farge. Det gjøres oppmerksom på at o_SHA_4 er avsatt som eksisterende havneområde på land, som i gjeldene reguleringsplan og at o_SHA_5 og o_SHA_6 er avsatt som fremtidig havneområde på land, mens #3A, #3B og #3C samt #3D, som ligger sør for dette kartutsnittet, er avsatt som havneområde i sjø. Arealene lengst vest er avsatt som ferdsel i samsvar med formannskapetets innstilling punkt 1.

Foreslåtte endringer i bestemmelsene

Ved fremlegging for 2. gangs behandling ble det gjort endringer i forslag til bestemmelser som følge av høringsuttalelsene. Etter mekling er det gjort ytterligere endringer. I forslaget til reviderte bestemmelser fremgår hvilke endringer som er gjort før og etter mekling.

Blant temaene som berøres av endringer er: justering av plankrav, krav til detaljregulering, her under erstatningsarealer for barn og unge, krav i vannforskriften og krav ved utvikling av næringsområdene i Marvika, krav som må være oppfylt før ringknuten kan sprenges ned m.m. Rådmannens reviderte forslag til bestemmelser følger vedlagt, jf. Bestemmelser og retningslinjer for kommunedelplan havneområde nor, Kongsgård-Vige datert 27.03.2019. Formannskapetets innstilling punkt 6 vil, forutsatt at de blir vedtatt av bystyret, kunne innarbeides som tillegg bestemmelsene punkt 1.2.

Formannskapetets vedtak om konsekvensutredning av Kystverkets utdypningsprosjekt
Formannskapet vedtok ved behandling av kommunedelplanen, pkt 10. *Før terskelen i fjorden kan sprenges bort, skal det foreligge en grundig konsekvensutredning.*

Kystverket har utarbeidet en forenklet konsekvensutredning hvor det redegjøres for tema avtalt i møte med kommunen 3. mars 2015.

Konsekvensutredningen er sendt til kommunen. Kystverket hadde et møte med planavdelingen i Kristiansand kommune 05.02.2018 om videre prosess. Etter møtet har videre arbeid blitt stoppet inntil videre. Det skyldes prosjektets prioritering i NTP (prosjektet er satt opp i andre periode), og arbeidskapasitet ved Kystverkets utbyggingsavdeling.

Søknad om tillatelse etter forurensningsloven er ikke sendt til Fylkesmannen. Når søknad fra Kystverket foreligger vil saken bli lagt fram for politisk behandling i By- og miljøutvalget. Den skal også behandles av fylkesmannen etter forurensningsloven.

Notat om containerhavna til KMV-området kombinert med dry-port på Dalane

Administrasjonen har, som oppfølging av formannskapetets vedtak punkt 9 utarbeidet notat – Redegjørelse om Kolsdalsbuktas egnethet for lokalisering av containerterminal. Utkast til notat er gjennomgått og kommentert av Geir Berg/Flow change. Notatet konkluderer med å ikke anbefale delt løsning.

Notatet tar utgangspunkt i at dry port konseptet som formannskapet ønsker vurdert baseres på at det kun lagres containere i havneterminalen knyttet til det enkelte anløp og at alle containere som innenfor dagens driftsopplegg lagres i havneterminalen, mellomlagres på Langemyr. Dette innebærer at alle containere må innom Langemyr til/fra havneterminalen. I drøftingen er det også sett på mer fleksible løsninger. I tillegg har notatet en gjennomgang av begrunnelsen for havnestrukturvedtaket i 2013.

Den største barrieren for en kombinert løsning er manglende tilgjengelige arealer i Kolsdalsbukta, både for laste- og losseoperasjoner over kaikanten og til og fra godstog. Arealer må innvinnes fra sjøen i betydelig omfang allerede i den tidlige fasen av en ny havneetablering, selv om en dry port etableres for å redusere behovet for havnearealer i Kolsdalsbukta mest mulig. Drøftingen av muligheten for å legge containerhavna til Kolsdalsbukta kombinert med en innlandsterminal på Dalane har følgende konklusjoner:

- For brukerne av havna vil kostnadene bli høyere enn ved direkte levering/henting i havna uten at brukerne får noen verdiøkning.
- Investeringsomfanget ved å etablere en effektiv jernbaneløsning for transport mellom havna og Langemyr og en ny havneterminal vil overstige investeringsbehovet for en fullverdig containerterminal i Kongsgårdbukta. I tillegg kommer merkostnader i Langemyr som ikke er tallfestet. Enhetskostnadene som er benyttet i notatet er basert på enhetskostnader fra høsten 2018. I forbindelse med analyse av nye grunnundersøkelser er det opplyst fra Kristiansand havn at de reelle enhetskostnadene kan bli større.
- Alle investeringer må tas før containerterminalen kan flyttes. I Kongsgårdbukta kan investeringene tas over lengre tid.
- Det vil kunne oppstå driftskonflikter mellom ferjeterminalen og containerterminalen, blant annet knyttet til anløp av skipene
- Utviklingsmulighetene i KMV-bukta vil være svært begrenset og til en høy kostnad.
- Dersom de nye lastesporene på ferjeterminalen blir en suksess vil jernbanebetjening av en containerterminal i tillegg øke kapasitetsutfordringene på hovedbanen.

Administrasjonen kan ikke se at en delt terminalløsning med en ny havneterminal i Kolsdalsbukta og innlandsterminal på Langemyr vil være til nytte for næringslivet som brukere av havna og dens tjenester. Konseptet vil direkte og indirekte være kostnadsdrivende for regionens import- og eksportvirksomheter. Konseptet innebærer stor usikkerhet både i etableringsfasen og i driftsfasen og vil ha svært begrensede utviklingsmuligheter. En delt terminalløsning vil ha langt høyere kostnader for brukerne enn en konsentrert terminal i Kongsgårdbukta.

Dersom Kristiansand havn generelt, og i dette tilfellet containerterminalen spesielt, skal kunne utvikles i tråd med næringslivets behov må den gis realistiske rammer. Et dry port-

konsept innrettet for å redusere arealbehovet til et absolutt minimum vil ha høyere investeringskostnader enn en fullverdig containerterminal i Kongsgårdbukta. Terminalen vil dessuten måtte baseres på operasjonelle forutsetninger som det er tvilsomt vil kunne fungere i praksis. Administrasjonen kan ikke anbefale etablering av en containerterminal i Kolsdalsbukta, inneklemt mellom Nikkelverket, tankanlegget og ferjeterminalen.

I kvalitetssikringsrapporten og administrasjonens saksfremlegg fra 2013 ble det pekt på at det bør utvikles løsninger basert på ny teknologi for effektiv kobling mellom jernbaneterminalen på Langemyr og containerterminalen. Med lokalisering av containerterminalen i Kongsgårdbukta og enkel adkomst til Ytre ringveg vil det kunne etableres en effektiv forbindelse mellom havn og jernbane. Den grunnleggende forskjellen mellom et slikt konsept og dry port er at det kun omfatter de containerne som uansett skal innom Langemyr. Mens dry port konseptet vil omfatte alle containere, også majoriteten som ikke er naturlig å omlaste på Langemyr.

Sak 48/19: Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, om en mulig folkeavstemning i de viktige sakene som: Kunstsiloen, Gartnerløkka og flytting av havna til Kongsgård/Vige



Saksgang
Bystyret

Møtedato
10.04.2019

Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, om en mulig folkeavstemning i de viktige sakene som: Kunstsiloen, Gartnerløkka og flytting av havna til Kongsgård/Vige

Ærede ordfører

Det er en kjent sak at Høyre og at det store flertallet i dagen bystyre er varme tilhengere av å få etablert kunstsiloen til milliardær Nicolai Tangen. Det er også fakta at byens befolkning gjennom ulike meningsmålinger er sterke motstandere av å bruke hundrevis av offentlige millioner kroner på den planlagte kunstsiloen til milliardær Nicolai Tangen.

Det er ikke bare i kunstsilo-saken bystyreflertallet har politisk hastverk med å fatte vedtak. Det samme gjelder også i milliardprosjekter som: Gartnerløkka og flytting av havna til Kongsgård/Vige.

Grunnen til dette er etter Demokratenes mening at det store bystyreflertallet med ordfører Harald Furre i spissen frykter hva et nytt bystyre etter valget den 9. september, vil foreta seg i disse viktige sakene.

Jeg mener bestemt at det derfor hadde vært klokt om ordføreren ville støttet Demokratene i at sakene: Kunstsiloen - Gartnerløkka - Flytting av havna til Kongsgård/Vige - blir lagt ut til folkeavstemning - samtidig med at det avvikles kommune og fylkestingsvalg den 9. september.

Vil ordføreren støtte et slik forslag fra Demokratene?

Kristiansand 3. april 2019

Vidar Kleppe
Demokratene

Sak 49/19: Interpellasjon fra repr. Mira S. Thorsen, MDG, om "Omstilling til lavutslippssamfunnet"



Saksgang
Bystyret

Møtedato
10.04.2019

Interpellasjon fra repr. Mira S. Thorsen, MDG, om "Omstilling til lavutslippssamfunnet"

Her er en interpellasjon fra MDG. Vi mener det begynner å brenne med å få ordentlig fart på omstillingen til lavutslippssamfunnet, det grønne skiftet og demokratiske gode involveringsprosesser i dette arbeidet. Derfor har vi noen spørsmål og noen påfølgende forslag.

HVA VIL VI HA? KLIMAHANDLING. NÅR VIL VI HA DET? NÅ.

Offentlige myndigheter bruker store summer årlig på informasjons- og holdningskampanjer rettet mot befolkningen.

Det offentlige har en plikt til å dele viktig informasjon med befolkningen. Dette gjøres først og fremst gjennom egne kanaler og gjennom innsalg av saker til medier. Noen har såvidt begynt å benytte "push-kanaler", hvor informasjonen offensivt dyttes inn i mottagerens feed. Enten gjennom målrettet markedsføring, nyhetstjenester, SMS-varsling eller webfeeds.

Folk ønsker å få klar og tydelig informasjon fra myndighetene. Det begynner å bli åpenbart for flere og flere at situasjonen vi befinner oss i er svært alvorlig. Vi må komme med god informasjon. Både for å veilede, opplyse og rådføre oss med innbyggerne våre.

Etter vellykkede kampanjer for bedre trafiksikkerhet, røykeslutt, matvaner og offentlige velferdsordninger, må vi nå i gang med klima- og miljøtiltak. Det haster.

For noen uker siden demonstrerte 1,6 millioner barn og unge i 125 land. De streiket for å sende oss en melding. Vi må ta ansvar for deres fremtid. Slik det er nå, sender vi dem inn i en høyst usikker fremtid. Ikke bare våre egne, men barn over hele kloden. Det er galt. Alt er galt med det.

Fordi vi tror mer på økonomien (en uvitenskapelig vitenskap) enn vi tror på ekte realfag? Det er overveldende forskningsmessig konsensus om at klimaendringene og miljøforringelsen utgjør en substansiell trussel mot vår sivilisasjon.

Det er derfor vår plikt og vårt ansvar - som øverste politiske ledelse i Kristiansand - å sette i verk nødvendige tiltak for å finne ut hvordan vi skal løse vår del av denne utfordringen.

Det klarer vi bare om vi involverer hele befolkningen i beslutningene om hvilke tiltak som skal utforskes og iverksettes. Vi må igang med et massivt

kompetanseløft. Et løft innen demokratiutvikling, innovasjonstenking, miljø- og klimateknologi og grønn stedsutvikling.

Derfor spør vi, Ordfører:

Vedtatt planstrategi for Nye Kristiansand sier det skal være oppstart av ny Miljø- og Klimastrategi i 2020. Er dette det vi i Fellesnemnda vedtok som «en offensiv strategi for omstilling til lavutslippssamfunnet»?

Har kommunen nok ressurser i dag og i den nye kommunen til å håndtere dette komplekse og stadig mer mer krevende området? Nye Kristiansand har en miljøvernenhet med egen leder. Er denne enheten rustet til å takle alle utfordringene og problemene klima- og miljøkrisen bringer med seg? Er det fornuftig at denne enheten ligger på nivå 3 i organisasjonshierarkiet?

Når det gjelder omstilling til lavutslippssamfunnet og samfunnsfloken klima - hvilke organisatoriske grep tar vi slik at vi reellt sett gjør ting på en annen måte enn før? Finnes det noen nye grep vi kan ta?

Offentlige institusjoner må pålegges tøffe miljø- og klimakrav og offentlige institusjoner må sette tøffe miljøkrav i forbindelse med sine anskaffelser. Administrasjonen har en klimasats-søknad inne knyttet til dette. Hva slags tydelige krav stiller Kristiansand i dag og hvordan jobber kommunen med å nå klimamål gjennom grønne innkjøp? Hva slags grønne ressurser/ kompetanse har kommunen tilgjengelig i innkjøpsavdelingen?

Sist, men ikke minst, hvordan har ordføreren tenkt at vi skal få med oss innbyggere, næringsliv og det sivile samfunn på denne store dugnaden for vår felles fremtid?

Tusen takk for svar!

Forslag vi - litt avhengig av ordførerens svar - kommer til å fremme i møtet:

- Alle folkevalgte og offentlige ansatte skal skoles i hva et grønt skifte kan være og hvorfor det er nødvendig med en omstilling til lavutslippssamfunnet. Administrasjonen bes vurdere om dette kan knyttes opp til Klimasats-søknad knyttet til kompetanse for å sikre tilstrekkelig med ressurser i arbeidet.

- Administrasjonen bes legge opp til faste månedlige møter mellom administrativ og politisk ledelse, relevante utvalgsledere og fagrådgivere hvor de diskuterer miljø og klima.

- Kommunen må iverksette kommunikasjons- og handlingskampanjer rettet mot innbyggerne for å veilede i overgangen til lavutslippssamfunnet. Alvorlighetsgraden må komme tydelig frem. Kommunen må hente faglig ekspertise for å utforme denne informasjonen. Administrasjonen bes om å lage et solid budsjett, finansieringsplan og en plan for dette arbeidet.

- Folkevalgte og ansatte i administrasjonen må benytte flyreiser i svært begrenset grad. Vi ber administrasjonen utarbeide strenge retningslinjer for reisevirksomhet og bilkjøring blant ansatte og folkevalgte i kommunen.

- Arbeidet med Klimaveikart Agder og den allerede vedtatte strategien for omstilling til lavutslippssamfunnet må komme ordentlig i gang. Bystyret ber administrasjonen komme med en orientering om arbeidet med dette.

--

Beste hilsen

Mira Svartnes Thorsen

Talsperson, Kristiansand MDG

Bystyremedlem og Fellesnemnda for Nye Kristiansand

468 22 337