

# **REFERAT |KRS| Bystyret (2011-2015) d. 13-03-2013**

**Mødedato** Onsdag d. 13. marts 2013 kl. 17:00

**Mødested** Bystyresalen

## Indholdsfortegnelse

Godkjenning av møteprotokoll fra bystyrets møte 16.01.13.....	3
Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.....	5
Bidrag fra Kristiansand kommune til ATP - samarbeidet.....	18
Galgebergveien 7 - detaljregulering - sluttbehandling.....	25
Andøya - 9/384 - detaljregulering - sluttbehandling.....	37
Forespørsel om salg av Agder Bomdrift AS.....	47
Plan for selskapskontroll 2012-2015.....	55
Interpellasjon fra repr. Eva Kvelland, V, vedr. "Hvorfor har ikke Kristiansand uttalt seg om oljeleting".....	57
Interpellasjon fra repr. Sissel Andersen, FRP, vedr. "Leasingbiler i Kristiansand kommune".....	59
Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Medlemskap i Transparency International Norge".....	61
Interpellasjon fra repr. Helene H. Knudsen, H, vedr. "Russebiler i folketoget".....	63

## **Punkt 31/13: Godkjenning av møteprotokoll fra bystyrets møte 16.01.13**

### **Bilag**

201300161-12 Protokoll Bystyret 13 02 2013 15008394\_1\_0.docx



Arkivsak-dok. 201300161-14  
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang  
Bystyret

Møtedato  
13.03.2013

### **Godkjenning av møteprotokoll fra bystyrets møte 13.02.13**

Forslag til vedtak

[Bystyret godkjenner møteprotokoll fra bystyrets møte 13.02.13](#)

Tor Sommerseth  
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø  
Formannskapssekretær

Vedlegg:  
Protokoll fra bystyrets møte 13.02.13

## **Punkt 32/13: Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003**

### **Bilag**

Vedtak FORMAN, 06032013, Sak 23/13, Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

Vedtak FORMAN, 20032013, Sak 35/13, Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

Vedtak BYUTVI, 14032013, Sak 64/13, Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003

201200619-24 Kommentarer fra SITMA til brevet fra JBV.docx 15016314\_1\_0.pdf

Høringsuttalelse fra SFR.pdf

Rapport fra kystverket.pdf

VS\_ Ny havnestruktur i Kristiansand.msg

Hoveddokument

Hoveddokument

Hoveddokument

scanner@krsn.no\_20121211\_145501.pdf

SITMA-Rapport Kvalitetssikring havnestrukturvedtak 20-11-2012

Protokoll fra møte om utvikling av tankanlegg på Kolsdalsodden-Signert.pdf

Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003. 15026946\_2\_0.pdf

Vedtak HAVNES, 18032013, Sak 15/13, Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.

Vedtak HAVNES, 18032013, Sak 15/13, Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.

Sitma rapporten – kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003.



Arkivsak-dok. 201200619-20  
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang  
Formannskapet  
Bystyret

Møtedato  
06.03.2013  
13.03.2013

### **Kvalitetssikring av havnestrukturvedtak av 2003**

#### **Sammendrag**

Havnestrukturen som ble vedtatt i 2003 med samlokalisering av containerhavn, ferjeterminal og jernbaneterminal i «KMV-bukta» er i prinsippet en elegant løsning. Utredningen som er gjennomført av konsulentselskapet Sitma viser imidlertid at løsningen ikke er realiserbar både med hensyn til investeringskostnader og arealbehov. Gjennomgangen viser at investeringskostnadene er langt høyere enn det som driftsinntektene og realisering av verdier på Lagmannsholmen vil kunne forsvare. Videre vil tilgjengelige arealer ved full utbygging i KMV-bukta heller ikke være tilstrekkelige samtidig som arealene ikke vil være optimale med tanke på drift av en moderne containerterminal.

Konsulentrapporten konkluderer også med at en integrert containerhavn og jernbaneterminal ikke er avgjørende for Kristiansand havns status som utpekt havn. Det som er viktig er havnens regionale og nasjonale betydning som knutepunkt for gods og persontransport, betydningen som import- og eksporthavn for næringslivet og at det er en god og fungerende tilknytning mellom havn og jernbaneterminal på Langemyr.

Konsulentrapporten anbefaler at flytting av containerhavnen til KMV-bukta ikke gjennomføres, containerhavnen blir inntil videre på Lagmannsholmen, ferjeterminalen videreføres og at det iverksettes en prosess for å avklare fremtidig lokalisering av containerhavna med nødvendige arealer. Kongsgård/Vige anses som det eneste realistiske sted for fremtidig lokalisering av containerhavn, bulkhavn og oljeservicehavn. På lang sikt kan eventuelt ferjeterminalen flyttes til Vigebukta.

Konsulenten foreslår at tankanlegget på Kolsdalsodden utvikles til regionalt tankanlegg. Administrasjonen foreslår at det settes i gang en prosess for å få på plass en avtale om utvikling av tankanlegget på Kolsdalsbukta. Arbeidet vil ta utgangspunkt i punktene i protokoll fra møte mellom Kristiansand kommune, Kristiansand havn, KNAS og Statoil fuel & retail 20.12.2012

Rapporten ble sendt til uttalelse til en rekke aktører, både innen offentlig forvaltning og privat næringsliv. Dette var ikke en formell høring siden rapporten og dens innhold er konsulentens ansvar, men administrasjonen ønsket å kvalitetssikre fakta og relevans. Det ble ikke mottatt uttalelser som bestred rapportens konklusjoner og anbefalinger. Jernbaneverket mente imidlertid at forholdet mellom såkalt uledsaget gods på ferje og videre transport med jernbane kunne vært behandlet bredere. Administrasjonen mener dette er tatt hensyn til i forslaget til vedtak, pkt. 3. Kystverket pekte på at Kristiansand havn mangler en strategisk plan som tilfredsstillende kravene for en utpekt havn i henhold til havne- og farvannslovens §46, 2. ledd. Administrasjonen mener utarbeidelsen av en slik plan passer godt med å sette i gang et arbeid for å avklare fremtidig utvikling av Kristiansand havn, jf. pkt. 7.

For å avklare det arealmessige handlingsrommet på lang sikt mener administrasjonen det er nødvendig å sette i gang et planarbeid for arealer som grenser til de regulerte havnearealene i Marvika, Kongsgård og Vige. Arbeidet må avklare hvilke arealer som bør båndlegges fram til havnens langsiktige arealbehov er avklart i den strategiske planen og slik at situasjonen for øvrig byutvikling i området kan bli forutsigbar.

For å skape forutsigbarhet for byutviklingen i Vestre havn bør det også, som en del av ferdigstilling av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn del 2 avklares hvilke arealer som kan utvikles i påvente av en flytting av containerhavnen fra Lagmannsholmen. Administrasjonen forslår også at det tas initiativ overfor Jernbaneverket for å fjerne eksisterende havnespor slik at handlingsrommet for både ferjeterminalen og øvrig byutvikling kan utvides.

Saksfremlegget er forelagt Havnestyret i møte 26.02.2013.

#### Forslag til vedtak

- 1) Vedtak om flytting av containerhavna fra Lagmannsholmen til KVM-bukta gjennomføres ikke.
  - a) Gjeldende planbestemmelser om bruk av arealene på KVM-området opprettholdes.
- 2) Vedtak om bygging av jernbanespor med tilhørende terminalfunksjoner i KVM-bukta gjennomføres ikke.
- 3) Områdeplan for KVM-området inkludert sikring av arealtilgang for tankanlegg, ferje, E39 og vegtilknytning slutføres. Det utredes mulighet for fremtidig etablering av lastespor for omlasting mellom bane og ferje innenfor eksisterende arealer mellom ferjeterminal og tankanlegg. Utredningen skal bl.a. omfatte teknisk gjennomførbarhet, kostnader og markedsbehov. Det forutsettes at lastespor ikke kommer i konflikt med øvrige ikke-havnerelaterte planer.
- 4) Ferjeterminalen rustes opp med sikte på effektiv drift i overskuelig framtid.
- 5) Lokalisering av cruisehavn utredes av Kristiansand havn.
- 6) Det settes i gang en prosess for fortsatt drift etter 2019 av tankanlegget på Kolsdalsodden og utvidelse av produktsortimentet. Protokoll fra møte den 20.12.2012 mellom Kristiansand havn, Statoil Fuel & Retail, KNAS og Kristiansand kommune legges til grunn for prosessen.
- 7) Kristiansand havn setter i gang et arbeid for å finne langsiktig løsning for havnevirksomheten. Arbeidet skal munne ut i en plan som tilfredsstiller §46, 2. ledd i havne- og farvannsloven.
  - a) Arbeidet gjennomføres av Kristiansand havn og Kristiansand kommune, og det etableres en arbeidsgruppe med deltakelse fra Vest-Agder fylkeskommune og andre relevante aktører.
  - b) Kristiansand havn utarbeider en strategi for prioritering av markedsområder med angivelse av tilhørende arealbehov.
  - c) Det settes i gang et planarbeid for å sikre kort- og langsiktige arealbehov basert på markedsstrategien.
  - d) Det utredes muligheter for mer kostnads- og tidseffektive løsninger for tilbringertransport mellom havna og Langemyr
  - e) Avklare hvor det er mest fordelaktig å deponere steinmasser for innvinning av sjøarealer for å dekke behov for havneareal.
- 8) For å avklare det arealmessige handlingsrommet på lang sikt setter Kristiansand kommune i gang et planarbeid for arealer som grenser til regulerte havnearealer i Marvika, Kongsgård og Vige. I tråd med at KNAS skal drive med og legge til rette for eiendoms- og næringsutvikling i Kristiansand skal KNAS involveres i arbeidet. Avgrensning av byutviklingsområdet Marviksletta må avklares før plan fremmes til sluttbehandling.

- 9) Det utredes om det finnes arealer for trinnvis byutvikling i Vestre havn i påvente av en eventuell utflytting av containervirksomheten fra Lagmannsholmen. Arbeidet kan gjøres som del av slutføring av kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn del 2.
- 10) Det tas initiativ overfor Jernbaneverket med sikte på å fjerne jernbanesporene på strekningen Vestervegbrua-Odderøya, dersom sporene kommer i konflikt med andre funksjonelle forhold i området.

Tor Sommerfeldt  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Vedlegg:

- Sitma: Rapport om kvalitetssikring av havnestrukturvedtaket av 2003
- Sitma: Tilsvar til Jernbaneverkets kommentarer til rapporten
- Protokoll fra møte om utvikling av kolsdalsodden tankanlegg
- Eksterne kommentarer til rapporten:
  - Kystverket
  - Jernbaneverket
  - Statens vegvesen
  - KNAS
  - Xtrata
  - Statoil
  - Shell

## Bakgrunn for saken

### Bystyrets vedtak om kvalitetssikring

I forbindelse med høringen av Kommuneplanen 2011-2022 leverte Kystverket (KV) innsigelse til planen og stilte spørsmål ved arealtilgangen i Kongsgård-Vige området: «(...) manglende vurdering av behovet for arealreserve til en fremtidig utvidelse for havnevirksomheten til Kristiansand havn. Tilstøtende areal i Marvika vil ligge til rette for slik utvikling. (...) Ber om at det blir etablert hensynssoner for støy ved den planlagte containerhavna og for området øst for ferjeterminalen av hensyn til etablert og planlagt havnevirksomhet.»

På bakgrunn av KVs innsigelse vedtok bystyret ved behandling av kommuneplanen at det skulle gjennomføres en kvalitetssikring av havnevedtaket fra 2003:

«Bystyret ber rådmannen foreta en kvalitetssikring av strukturvedtaket av 2003. En slik kvalitetssikring skal også avklare nødvendige areal i i området Kongsgård-Vige (med nærområde) med tanke på framtidig behov og funksjonsfordeling. Det må ikke gjøres irreversible eiendomsdisposisjoner i området før slik kvalitetssikring foreligger.»

Videre har Kristiansand havn startet arbeid med områderegulering av Vestre havn og ved Byutviklingsstyrets behandling av planprogram 03.02.2011 ble det fattet følgende vedtak knyttet til spørsmålet om lokalisering av tankanlegg:

«Det fremmes en egen sak om fremtidig lokalisering for tankanleggene, og hvilke konsekvenser en eventuelt nedleggelse vil få og sluttbehandles før saken områderegulering for Hampa (KMV) – Kolsdalsbukta godkjennes.»

Utvikling av containerhavn på KMV området kan dessuten ikke ses isolert fra mulige ønsker om utvikling av jernbanens områder til jernbaneformål samt planer om etablering av den såkalte Euroterminalen. Avklaring av arealbruken knyttet til Vesterhavnen inkludert lokalisering av tankanlegg og tiliggende jernbaneområder m.m. er kritisk for beslutninger om videre byfornyelse og gjennomføring av deler av sentrumsplanen og E18/E39.

Som grunnlag for å legge fram en sak til politisk behandling ble det besluttet å sette i gang et eksternt utredningsprosjekt.

### Havnestrukturvedtaket av 2003

Bystyret gjorde følgende vedtak 10.06.2003 om fremtidig havnestruktur i Kristiansand:

1. Det er et mål at Kristiansand havn skal ha status som internasjonal intermodal knutepunktshavn. Videre utvikling av Kristiansand havn skal bygge opp om denne målsettingen. (Enst.)
2. Havnefunksjoner på Silokaia, bortsett fra cruise og Natos beredskapslager for olje, flyttes til Kongsgård straks denne er ferdig, senest 2007. (31/20)
3. a) Containerhavna flyttes fra Lagmannsholmen/Caledonienområdet til KMV-området. I denne forbindelse innledes det et samarbeid med Falconbridge for å tilrettelegge for en optimalisert havneløsning. (45/7)
3. b) Det forutsettes at den videre tilrettelegging og utvikling av KMV/Falcobridge tilpasses tilgang på overskuddsmasser fra E39 og avhending av arealene på Silokaia. (Enst.)
4. Det innledes et samarbeid med Falconbridge for å tilrettelegge en optimalisert havneløsning på KMV/Falconbridgeområdet der havn/ bane integreres på en best mulig måte. (Enst.)
5. a) Kongsgård/Vige inngår i en langsiktig havne- og næringsutvikling. (51/1)
5. b) Det forutsettes at det tilrettelegges for kontinuerlig å kunne ta imot overskuddsmasser i Vigebukta, slik at denne gradvis tilrettelegges for havneformål- og næringsformål. (Enst.)

6. a) Fraflytting av havna i sentrum må skje innenfor en økonomisk bærekraftig utvikling. (36/15)
6. b) Utbyggingspolitikken må samordne interessene i havna med den øvrige utbyggingen i kommunen, og med de store brukerne av havna. (Enst.)

#### Det eksterne kvalitetssikringsoppdraget

Det ble utlyst et anbud for et kvalitetssikringsoppdrag med følgende hovedproblemstilling:

«Formålet med utredningen er å framskaffe et beslutningsgrunnlag for å kvalitetssikre havnevedtaket fra 2003 med utgangspunkt i KVs innsigelse og bystyrets vedtak ved behandlingen av kommuneplanen 2011-2022 samt avklaring av spørsmålet om framtidig lokalisering av tankanlegg.»

I utlysningsteksten er hovedproblemstillingen utdypet med følgende problemstillinger (underpunkter er ikke tatt med her):

«

1. En gjennomgang av forutsetningene som lå til grunn for Econs anbefaling og bystyrets vedtak:
2. Lokalisering av tankanlegg. Siden vedtaket i 2003 er det oppstått en diskusjon om lokalisering av de tre tankanleggene i tilknytning til havna. Særlig er det viktig å få klarlagt premissene for om tankanlegget i Kolsdalsbukta kan eller bør utvides, reduseres eller nedlegges, her under:
3. Hvilke muligheter finnes for å utvikle KMV-området for å tilfredsstille arealbehovene, (..).
4. Finnes det muligheter for arealmessig samordning og bruk av arealene på KMV-området og tilstøtende arealer på Xstrata?
5. Hvordan påvirker ulike forutsetninger om framtidig rutetilbud (person og gods) behovet for jernbanespor i tilknytning til Kristiansand jernbanestasjon, jf. også pkt. 2 - 4?»

Det ble presisert at konsulenten måtte på selvstendig grunnlag vurdere om de opplistede problemstillingene var relevante og dekkende for besvarelse av hovedproblemstillingen.

Etter en samlet vurdering av kompetanse, forståelse for oppgaven og pris ble konsultentselskapet SITMA AS valgt, med konsultentselskapet VISTA analyse som partner og kvalitetssikrer.

#### **Konsulentrapportens hovedkonklusjoner**

Rapporten inneholder en stor mengde fakta og vurderinger, nedenfor gjengis konsulentens konklusjoner og kommentarer til de til sammen ni vedtakspunktene fra 2003. Konklusjonen knyttet til pkt. 1 er forkortet og for fullstendig tekst vises det til side 76 i konsulentrapporten.

«

*1. Kristiansand havn skal ha status som internasjonal og intermodal knutepunktshavn, med tiltak som bygger opp omkring denne målsettingen.*

*Dette punktet må ses i sammenheng med de statlige føringene om reduksjon fra ti til fem nasjonale trafikkhavner, med tilhørende forventninger til statlige samferdselsinvesteringer i de utvalgte havnene. I ettertid har Kristiansand havn blitt en såkalt utpekt havn sammen med fire andre havner i Norge. Statusen som utpekt havn har hittil ikke påvirket fordelingen av statlige samferdselsmidler i vesentlig omfang, hverken til havnene som nasjonalt betydningsfulle gods- og logistikkentra eller for deres tilknytning til de nasjonale stamnettene for bil og bane. Det mest synlige tiltaket for godskonsentrasjon er tilretteleggingen for konsolidering, nye eierformer og samarbeid mellom havnene i den nye havne- og farvannsloven i 2010.*

(...)

*Konklusjonen er at Kristiansand havn er anerkjent som en nasjonalt viktig internasjonal og intermodal knutepunktshavn, selv om banetrafikken mellom sjø- og baneterminalene har opphørt. Havna er blant de aller største havnene i Norge når det gjelder internasjonal trafikk, både når det gjelder kombinerte bil- og passasjerferger, containertrafikk og cruise.*

2. Havnefunksjonene på Silokaia flyttes til Kongsgård straks denne er ferdig, senest 2007. Flyttingen er med noen unntak utført. Det gjenstår å avklare hva som skal skje med en kornsilo og et betonganlegg.

3a. Containerhavna flyttes fra Lagmannsholmen/Caledonienområdet til KMV-området. Dette er ikke utført. Denne utredningen konkluderer med at containerhavna ikke bør flyttes til KMV-området. Årsakene er både knyttet til arealtilgjengelighet, Statoils virksomhet, økonomien i prosjektet og manglende behov for sidespor til havn.

3b. Utviklingen av KMV-området tilpasses tilgangen på overskuddsmasser fra E39 og avhendingen av arealene på Silokaia. Det er foretatt noe utfylling i sjøen. I skisseprosjektet er det foreslått en frittstående bærekonstruksjon fremfor tradisjonell utfylling

4. Det innledes et samarbeid med Falconbrigde for å tilrettelegge en optimalisert havneløsning på KMV/Falconbrigdeområdet der havn/bane integreres på best mulig måte. Det har foreløpig ikke vært en aktuell problemstilling, da utbyggingsplanene fortsatt er på skissestadiet. En optimalisert havneløsning på KMV/Xstratas område forutsetter lønnsomhet for begge parter. Xstrata ønsker at en ny containerterminal blir nærmeste nabo, men uten å begrense videre utvikling av raffineringsverket. Veitilknytningen må endres.

5a. Kongsgård/Vige inngår i en langsiktig havne- og næringsutvikling. Arbeidet pågår. Opparbeidelse av Vigebukta synes å bli så kostbart at det er tvil om området kan tas i bruk til havneformål. Hensynet til støy bør også vurderes nærmere før arealet kan disponeres til havneformål.

5b. Det forutsettes at det tilrettelegges for kontinuerlig å kunne ta imot overskuddsmasser i Vigebukta, slik at denne gradvis tilrettelegges for havneformål og næringsformål. Fylling pågår. Hittil er ca. 15 % av behovet for steinmasser innenfor reguleringsplanens grenser trygt plassert på sjøbunnen.

6a. Fraflytting av havna i sentrum må skje innenfor en økonomisk bærekraftig utvikling. Det eneste alternativet som synes å være økonomisk realiserbart de nærmeste årene er flytting av både containerterminalen og aktiviteten over Silokaia til Kongsgård. Selv dette alternativet synes å innebære betydelige underskudd for havna.

6b. Utbyggingspolitikken må samordne interessene i havna med den øvrige utbyggingen i kommunen og med de store brukerne av havna. Det synes å være en tett dialog mellom de berørte partene. Utredningen anbefaler økt fokus på sjøbasert næringsutvikling, der også dialog med næringssselskaper og andre kommuner inngår.»

I konsulentoppdraget ble det spesielt bedt om en vurdering av betydningen av jernbanetilknytning til containerhavna. Dette spørsmålet er vurdert i rapportens kapittel 4, side 39-48. Fra kapittel 4.7 Konklusjoner vedrørende sidespor til containerterminalen siteres følgende:

«Nærlokalisering av terminalene for skip og godstog er en fullt ut tilfredsstillende tilknytningsform. Det er hovedregelen mer enn unntaket for de fleste godsknutepunktene i Europa. Et sidespor til havna virker besnærende, men hverken bedriftsøkonomisk eller samfunnsøkonomisk er det et tilfredsstillende trafikkgrunnlag for en slik transportkorridor med dagens rolle for Kristiansand havn. Det er mer fornuftig å tilrettelegge for modulvogntog i fast trafikk mellom havna og baneterminalen på Langemyr dersom godsgrunnlaget skulle bli tilstrekkelig. Forholdene ligger godt til rette for slik transport ved relokalisering av containerterminalen til Kongsgård/Vige, med ny indre hovedvei i umiddelbar nærhet til både havneterminalen og baneterminalen. Trekkingen av containere bør skje med trekkvogner som anvender fornybar energi.

*Samlokalisering av sjø- og baneterminalene er på mange måter en idealsituasjon for å gjøre banetransport mer konkurransedyktig for utenriks gods, forutsatt at godsgrunnlaget er tilstede. Færrest mulig terminaloperasjoner kan være avgjørende for banetransportens konkurranseevne, og spesielt over de kortere distansene. For de kollektive transportmidlenes godsgrunnlag er det avgjørende at også store vareeiere inngår i samme knutepunkt. (...) I skisseprosjektene for KMV-bukta er det forutsatt et areal som i beste fall kan utvides til 200 daa. Et sidespor til havna har liten hensikt uten at det kombineres med en ambisiøs strategi for utvikling av en europeisk godskorridor på bane over Kristiansand. Dersom Jernbaneverket på sikt skulle velge å satse på en slik ambisjon blir arealet i KMV-bukta allfor lite til å ivareta både fergas behov, havnas behov og jernbanens behov i et langsiktig perspektiv.*

*Det er samtidig viktig å understreke at visjonen om mer gods mellom skip og tog fullt ut kan realiseres uten et fysisk sidespor til havna, og sannsynligvis mye rimeligere enn med kostbare infrastrukturinvesteringer. Staten kan yte et økonomisk bidrag til transportører som overfører gods direkte mellom skip og tog, slik at merkostnaden ved mellomtransporter utlignes.(..)*

*Kristiansand kommune har hverken arealer til, eller tid til, å vente på at banetransport av containere på en fem kilometer lang strekning mellom sjø- og baneterminalene skal bli attraktivt, både for brukerne og for storsamfunnet. I dag er et slikt prosjekt langt fra realisering, og sannsynligheten for gjennomføring minsker mer enn øker. Arealbruk til sidespor i KMV-området vil enten gå på bekostning av regionens viktigste drivstoffanlegg eller knappe havnearealer. Det synes å være en enkel prioritering når godsterminalen på bane er lokalisert rett utenfor sentrum.»*

Den siste problemstillingen konsulentene skulle gi en vurdering av var spørsmålet om lokalisering av tankanlegg. Dette var ikke en problemstilling i vedtaket fra 2003. Spørsmålet er blitt særlig aktualisert etter opphør av driften på Shellanlegget på Odderøya, i tillegg pågår det reguleringsplaner som er lite forenlige med videre drift av tankanlegget på Krodden. Spørsmålet om lokalisering av tankanlegg er behandlet i rapportens kapittel 7, side 70-74.

Fra kapittel 7.2 Containerterminal eller oljeterminal for Agderregionen, side 72, siteres følgende:

*«Planene om etablering av en containerterminal i KMV bukta er ikke forenlig med videre utvikling av drivstoffanlegget til et felles regionalt anlegg for alle selskapene. Dette skyldes ikke at samlokalisering av drivstoff og containere ikke er mulig. En slik kombinasjon har eksistert på Sjursøya i Oslo i mange år. Årsaken er i første rekke at det vil medføre store flyttekostnader for drivstoffanlegget, og fortrinnsvis for det kompliserte rørledningsnett og lagringstankene som ikke er i fjell. Det er banesporene til containerterminalen som er den største kostnadsdriveren, ifølge Statoil. Tilpasningskostnadene for samlokalisering med containerterminalen antas å bli omkring 200 mill. kroner. I tillegg vil det bety at containerterminalen får mindre arealer til disposisjon enn planlagt. Disse synspunktene er ikke verifisert gjennom tekniske analyser, men er Statoils tilbakemelding vedrørende havnas planer.*

*(...)Nedleggelse av Statoils anlegg for å etablere en containerterminal i KMV området er imidlertid en dårlig løsning. Befolkningen vil merke konsekvensene på to områder:*

- *Dyrere drivstoff ved forsyning med tankbil fra Vestfold eller Rogaland. Frakt med store skip til en vel etablert terminal er betydelig rimeligere enn dør-til-dør transport med lastebil for de fleste drivstoffkvalitetene.*
- *Ved nedleggelse blir det flere tankbiler på veiene til/fra Agderfylkene. Forsynings situasjonen for drivstoff blir mer usikker. Sjøtransport og mellomlagring i et regionalt tankanlegg er mer stabilt enn lastebiltransport over lange avstander. Miljøkostnadene ved transport er lavere.»*

Fra kapittel 7.4 Arealbehov på Kolsdalsodden, side 74, siteres følgende:

*«Nåværende anlegg er meget arealeffektivt, med 17 daa uteområde. Supplering med nye tanker vil kreve litt mer plass, ingen betydelig utvidelse. Lagring av naturgass krever dobbelt så stor plass som lagring av oljeprodukter. I mange land i Europa kombineres naturgass med biogass i felles anlegg. Det er foreløpig ikke vurdert hvordan biogass fra et renseanlegg kan implementeres i et felles drivstoffanlegg.»*

Kapittelet om lokaliseringa av tankanlegg oppsummeres med følgende konklusjon, side 74: *«I de tidligere kapitlene er konklusjonen at en containerterminal i KMV bukta er et prosjekt som ikke bør realiseres. Behovet for opprettholdelse og styrking av det regionale drivstoffanlegget i Kolsdalsbukta forsterker denne konklusjonen. Nærlokaliseringen til Xstrata Nikkelverk er fordelaktig gjennom felles beredskapsopplegg og felles øvelser. Kommunen bør legge forholdene til rette for at Agderregionen også i fremtiden har et regionalt drivstoffanlegg der mest mulig av forsyningene skjer gjennom sjøveis transport.»*

### **Eksterne kommentarer til konsulentrapporten**

For å sikre at ikke rapporten hadde utelatt forhold av vesentlig betydning for rapportens analyse og dens konklusjoner ble konsulentrapporten sendt til et stort antall relevante aktører. Det ble også avholdt et eget møte i regi av Ordføreren der alle relevante bedrifter var invitert. Siden rapporten og dens innhold helt og holdent er konsulentens faglige ansvar har «høringen» ingen formell status, men ble gjennomført for å kvalitetssikre rapportens relevans.

Det er ikke mottatt uttalelser som imøtegår rapportens konklusjoner eller det faglige grunnlaget konklusjonene bygger på. Nedenfor refereres kort de mottatte uttalelsene.

#### Kystverket

Kystverket støtter i all hovedsak utredningens forslag omtalt i rapportens kapittel 8.3. I tillegg presiserer Kystverket følgende:

- Kystverket viser til §46, 2. ledd i havne og farvannsloven: *«Utpekte havner etter første ledd skal utarbeide en plan som ivaretar krav til arealtilgang og effektivitet som er nødvendig som operativt knutepunkt. Planen skal følge kravene til rullering som kommuneplan».*
- *«Det gis ikke statstilskudd til sidespor til havner slik som omtalt på s. 43» (i rapporten). «I transportetatens forslag til NTP for 2014-2023 er det foreslått at en slik støtte kan gis.»*

Første punkt er ivaretatt i forslag til vedtak.

#### Jernbaneverket

Jernbaneverkets (JBV) uttalelse bestrider ikke konsulentrapportens konklusjoner og anbefalinger angående flytting av containerhavna til KMV-bukta. JBV har imidlertid kommentarer til rapportens fremstilling av grunnlaget for samspill mellom ferjen og jernbanen. For utfyllende kommentarer til JBV's uttalelse vises det til konsulentens kommentarer som er vedlagt.

Administrasjonen mener JBV's uttalelse ikke tilfører substansielt nye opplysninger som tilsier andre konklusjoner enn de rapporten kommer til. Det grunnleggende spørsmålet er om det er realistisk å forvente en trafikkøkning for uledsaget gods på ferjen som er stor nok til å forsvare nødvendige jernbaneinvesteringer på ferjeterminalen? Basert på administrasjonens egen vurdering og konsulentens tilsvaret til JBV's uttalelse gir ikke JBV's uttalelse grunnlag for å endre rapportens hovedkonklusjoner.

#### Statens vegvesen

Statens vegvesen har ingen merknader til rapporten.

#### KNAS

KNAS har avgitt en fylldig uttalelse som støtter rapportens anbefaling. Videre foreslår KNAS å etablere en arbeidsgruppe mellom havna, KNAS og Kristiansand kommune for å finne gode løsninger for havnas utvikling. Knas foreslår også som en mulighet å etablere et felles selskap med havna for å utvikle næringsområder i nær tilknytning til havna.

Administrasjonen mener KNAS har et positivt innspill som bør vektlegges i den videre prosessen og at KNAS bør trekkes inn i det videre arbeidet. KNAS er dessuten eier av arealene som benyttes til tankanlegget på Kolsdalsodden og har eiendomsutviklingsprosjekter nær Kongsgård og Vige.

#### Xstrata

Xstrata viser til at for bedriften ville lokalisering av containerhavna i KMV-bukta være det gunstigste både med hensyn til transportkostnader ved transport av containere fra bedriften til havna, effektivisering av selve tilbringer transporten samt reduserte miljøkostnader som følge av bedriftens tilbringertransporter. Det forutsettes imidlertid at flytting til KMV-bukta ikke medfører økte kostnader for vareierne som følge av investeringene i ny havneinfrastruktur. Xstrata peker videre på at flytting av Containerhavna ut av sentrum vil bety økte kostnader for tilbringertransport som følge av lengre transportavstand.

Administrasjonen mener Xstratas kommentarer er naturlige sett fra bedriftens ståsted. Det hersker imidlertid usikkerhet rundt hvor mye kostnadene forbundet med tilbringertransport vil øke ved en flytting av containerhavna til Kongsgård. Lengre kjøreavstand betyr økte drivstoffkostnader, samtidig er det usikkert om tidsbruken vil øke tilsvarende særlig om det tas hensyn til økt trafikk fram til Lagmannsholmen.

#### Statoil Fuel & Retail

Statoil støtter rapportens konklusjoner og påpeker at det er uaktuelt for selskapet å gå inn med store investeringer for å flytte hele eller store deler av anlegget. Videre er Statoil åpen for å utvide anlegget i egen regi eller i samarbeid med Statoils trekkpartnere for at anlegget skal kunne tilby alle typer drivstoff.

#### AS Norske Shell

Shell sier i sin tilbakemelding at det ikke er aktuelt å gå inn i et felles drivstoffanlegg på Kolsdalsodden. Videre vises det til avtalen Shell har med Moldegaard Maritime Logistics om bruk av tankanlegget på Odderøya.

Administrasjonen mener Shells tilbakemelding må ses i lys av den på nåværende tidspunkt uavklarte situasjonen for drift av anlegget på Odderøya.

### **Administrasjonens vurdering**

#### Innledning

Det er administrasjonens vurdering at konsulentrapporten holder generelt god faglig kvalitet og gir en utfyllende drøfting av de problemstillingene som inngikk i oppdraget. Tilbakemeldingene, formelle og uformelle, fra eksterne aktører understøtter dette inntrykket. Etter at rapporten ble gjort offentlig er det ikke mottatt kommentarer som bestrider det faglige grunnlaget, det er heller ikke mottatt kommentarer som bestrider konklusjonene i rapporten. Administrasjonen mener rapporten gir et godt grunnlag for det videre arbeidet med å finne en langsiktig løsning for utvikling av Kristiansand havn.

I administrasjonens vurdering er hovedvekten lagt på de til nå uløste spørsmålene: lokalisering av containerhavnen på kort og lang sikt, spørsmålet om jernbanetilknytning og jernbanespor, byutvikling langs Vestre havn og lokalisering av tankanlegg.

#### Lokalisering av containerhavn

Konsulentrapporten konkluderer med at forutsetningene for å utvikle en moderne containerhavn og –terminal i KMV-bukta ikke er tilstede. Konklusjonen bygger på to forhold som hver for seg er avgjørende for konklusjonen.

For det første er tilgjengelige arealer, etter utvidelse i sjøen, ikke tilstrekkelige for en moderne containerhavn. For å håndtere det antall containere som er forutsatt i gjennomførte skisseprosjekter i regi av havna, forutsettes det en svært høy terminalproduktivitet og at anløp skjer tilnærmet hver dag og hele døgnet. Konsulentene mener det ikke er realistisk å anta så høy anløpsfrekvens og mener døgnkontinuerlig drift kan bli problematisk av hensyn til naboer. Det er rimelig å forvente høyere anløpsfrekvens når antall containere øker, samtidig påpeker konsulentene at det er en trend med større skip noe som innebærer behov for færre anløp. Hva som faktisk vil skje fremover er vanskelig å forutse, men det synes rimelig å anta at behovet for lagring av containere i påvente av skipsanløp øker. Arealene er, selv med full utbygging i sjøen, for langstrakte og smale sammenlignet med det som kreves av en containerterminal. En containerterminal for sjøtransport er mer enn et omlastingspunkt, dvs. at det er behov for større arealer enn det som kun kreves for en effektiv håndtering av containere mellom skip og land. Konsulentene peker på en trend der det vil etterspørres tilbud av ulike former for verdiøkende tjenester i tilknytning til containerterminalen. Selv med full utbygging i KMV-bukta vil tilgjengelige arealer være mindre enn på Lagmannsholmen i dag.

For det andre er utbyggingskostnadene i KMV-bukta langt høyere enn det havneinntektene og verdien av Lagmannsholmen kan dekke. De høye utbyggingskostnadene skyldes primært grunnforholdene, men i tillegg har det vært en sterk kostnadsøkning for denne typen investeringer de senere årene. Kristiansand havn har utredet både utfylling i sjø og kaikonstruksjoner basert på pæler. Uavhengig av metode blir kostnadene svært store, fordelene med pælekonstruksjon er at byggetiden blir kortere og det dermed blir mulig å ta i bruk anlegget raskere enn ved utfylling i sjøen. Kostnadsanslagene fra Kristiansand havns egne utredninger ligger på 23-24 mill. kr/mål. Til sammenligning viser konsulentrapporten til utbygging av Revet i Larvik havn, side 57, en gjennomsnittlig investeringskostnad på 1,2 mill. kr/mål (totalt 600 mill. kr). Konsulentene har beregnet at Kristiansand havn har en økonomisk bæreevne basert på egen drift tilvarende investeringskostnad på om lag 2 mill. kr/mål. Og totalt 6 mill. kr/mål medregnet mulig realisering av arealene på Lagmannsholmen, side 59 i rapporten.

Administrasjonen mener rapporten gir et godt grunnlag for å beslutte ikke å gå videre med etablering av containerhavn i KMV-bukta.

Konsulentrapporten peker på at Lagmannsholmen har tilstrekkelige arealer for fortsatt drift i mange år. Sett fra et rent havnefaglig synspunkt er behovet for flytting av containerhavnen ikke presserende. Det er likevel, etter administrasjonens mening, andre viktige forhold som taler for å starte en prosess for å sikre havnens langsiktige utvikling, her under utflytting av containerhavnen fra Kvadraturen.

Selv med containerterminal på Lagmannsholmen vil det bli byutvikling i områdene rundt, bl.a. Silokaia. Etter hvert som containertrafikken øker og byutviklingen gjennomføres vil trafikken både til/fra containerhavnen og i omliggende områder øke. I et fremtidsbilde, som kanskje ikke er så mange år frem, med både økt godstrafikk og annen trafikk (kjørende, syklende, gående) mener administrasjonen Lagmannsholmen vil oppfattes som en krevende lokalisering også havne- og logistikkfaglig.

I konsulentrapporten pekes det på Kongsgård/Vige som det mest relevante området for utvikling med tanke på container-, tørrbulk- og offshoreservicevirksomhet. På lang sikt kan også ferjeterminalen flyttes til Vige. Konsulentene foreslår at følgende rammer legges for den videre utvikling for Kristiansand havn:

- Samlet havneareal for havneaktiviteter bør være minimum 500 mål for å sikre den langsiktige utviklingen.
- Fratrasket dagens arealer til ferjeterminalen bør det sikres minimum 400 mål til den øvrige havnevirksomheten.
- Klargjøring av nye arealer bør skje innenfor en gjennomsnittskostnad på om lag 2 mill. kr per mål. Dette betyr at det vesentligste av nyvundne arealer bør finnes på land.

- Nye havnearealer bør utvikles med nødvendig dybde innover fra kaikant.
- Utviklingen bør skje basert på en overordnet strategi for hvilke forretningsområder som er viktigst, og ha en tilstrekkelig lang tidshorisont. Det må tas høyde for at arealer som benyttes til en type inntektsgivende aktivitet på ett tidspunkt kan omgjøres til annentype aktivitet uten betydelige investeringskostnader. F.eks. kan arealer som er tiltenkt fremtidig containerterminal benyttes til lager, tørrbulk e.l. i påvente av flytting av containerhavn, men at det ikke settes opp konstruksjoner eller inngås bruksavtaler som hindrer fremtidig containerterminal.
- Det bør inngås et nært samarbeid med relevante bedrifter for å kartlegge om tilstøtende arealer regulert til næring kan inngå som arealer brukt til havnerelatert virksomhet. Dette kan være lagerfunksjoner, servicefunksjoner for offshorenæringen osv.
- Det bør vurderes om samarbeid med andre havner i regionens kommuner kan bidra til å dekke behovet for arealer der konsentrasjon av gods ikke er sentralt.
- Det bør utvikles tids- og kostnadseffektive løsninger for tilbringertransport mellom havnen og jernbaneterminalen på Langemyr.

Kystverket påpeker at Kristiansand havn mangler en strategisk plan som tilfredsstillende §46 i havne- og farvannsloven. Administrasjonen foreslår derfor at det settes i gang et arbeid med en slik plan, her under å avklare endelig lokalisering av fremtidig containerhavn og sikre nødvendige arealer for havnens utvikling. Administrasjonen mener det bør etableres en arbeidsgruppe ledet av Kristiansand havn med representanter fra Kristiansand kommune.

Det bør også, som en del av ferdigstilling av kommunedelplan for Kvadraturen, avklares hvilke arealer som kan inngå i byfornyelse i påvente av at containerhavnen flyttes.

#### Jernbanetilknytning, eksisterende havnespor og byutvikling Vestre havn

Konsulentrapporten peker på at nærheten til jernbanen bør utnyttes for å gi et komplett transporttilbud til og fra Kristiansand havn, men at løsningen ikke er å integrere jernbaneterminalen i container- eller ferjeterminalen på havnen. Dette begrunnes dels ved at arealene som er foreslått i skisseprosjektet avsatt til jernbaneterminal ikke er tilstrekkelige for en fungerende jernbaneterminal. Jf. størrelsen på Langemyr, selv om det vil være noen sambrukseffekter med havneterminalen. En jernbaneterminal i havnen vil i praksis fortrenge tankanlegget på Kolsdalsodden. Det vil ikke være nok gods til å forsvare hverken arealbruken eller investeringskostnadene.

Konsulenten peker også på at det er vanskelig å finne eksempler på integrerte sjø- og jernbaneterminaler i Europa. Trenden er nærlokalisering med tids- og kostnadseffektive systemer for tilbringertransport. I Trondheim er det nylig avsluttet en KVVU for lokalisering av ny jernbaneterminal, den er foreslått lagt syd for Trondheim og altså ikke integrert i havnen. Dersom fremtidig containerhavn legges til Kongsgård vil dessuten nye ringveg gi god tilknytning for effektiv tilbringertransport mellom havn og Langemyr. Med ny motorteknologi vil det også være mulig å etablere tilbringertransport med et minimum av miljøutslipp.

I JBV's uttalelse til rapporten pekes det på at det er overføring av såkalt uledsaget gods mellom ferje og jernbane som utgjør potensialet for overføring av gods mellom sjø og bane. I sitt tilsvarende svar er konsulenten prinsipielt enig i dette, men stiller spørsmål ved om potensialet er stort nok til å forsvare store jernbaneinvesteringer i havna. Konsulenten fremhever at overfarten mellom Kristiansand og Hirtshals er så pass kort at det er andre forhold en sparte sjåførkostnader på ferja som vil avgjøre om transportører velger å sende tilhengere/containere uledsaget med ferjen. Et spørsmål som ikke er vurdert av konsulenten, Kristiansand havn eller JBV er om det er mulig å etablere en mindre kostnads- og arealkrevende jernbaneløsning ved ferjeterminalen spesialtilpasset overføring mellom ferje og bane? Så langt administrasjonen er kjent med dagens praksis skjer overføring av gods mellom ferjen og jernbanen ved bruk av trailere til Langemyr. Dagens jernbanespor på/langs kaien er dermed ikke egnet for denne typen operasjoner.

Konsulentoppdraget omfattet ikke en vurdering av eksisterende jernbanespor fra ferjeterminalen til Lagmannsholmen. Administrasjonen mener likevel at dette er et tema som er relevant å ta opp ved behandling av denne saken. Rapporten gir en god drøfting av hvilke krav som stilles til moderne jernbaneterminaler. Administrasjonen kan vanskelig se at eksisterende jernbanespor tilfredsstillt krav for å fungere som en containerterminal verken teknisk eller med hensyn til beliggenhet. Det er videre vanskelig å tenke seg at en modernisering av sporet eller terminalfasiliteter langs sporet er forenlig verken med dagens byfunksjoner eller fremtidig byutvikling på strekningen. Administrasjonen mener derfor det bør settes i gang en prosess i samarbeid med Jernbaneverket med sikte på å fjerne eksisterende jernbanespor. I prosessen må det foretas en grundig kartlegging av dagens bruk før et forslag til vedtak legges fram. Det bør også foretas en vurdering av om en forenklet jernbaneløsning på sikt kan legges på de arealene som tidligere var tiltenkt containerhavn for å eventuelt legge til rette for direkte overføring av uledsaget gods mellom ferjen og bane.

Administrasjonen mener vurderingene i rapporten er godt begrunnet og mener utvikling av gode løsninger for tilbringertransport mellom havn og jernbaneterminale kan gi en fullgod tilknytning mellom sjø og jernbane i Kristiansand. Det er ikke avgjørende for havnens utvikling at havn og jernbaneterminale er samlokalisert. Når konsulentrapporten sammenholdes med den utviklingen som kan observeres andre steder underbygges konklusjonen om at det er god tilknytning som er viktig. Det er heller ikke praksis andre steder i landet som skulle tilsi at statusen som utpekt havn hviler på samlokalisering av havn og jernbaneterminale.

#### Lokalisering av tankanlegg

Kristiansand har i dag tre tankanlegg for drivstoff, Odderøya, Krodden og Kolsdalsodden. Av disse er bare de to siste i drift. Spørsmålet om tankanlegg er behandlet i et eget kapittel 7 i konsulentrapporten. Administrasjonen mener rapporten gir en grundig behandling av relevante faglige sider ved spørsmålet. Tankanlegget på Odderøya er som kjent under behandling og de spørsmålene som tas opp der er av en art som ikke hører naturlig hjemme i denne utredningen. Konsulenten konkluderer med at tankanlegget på Kolsdalsodden er egnet både med hensyn til dagens kapasitet, arealer for utvidelse og lokalisering for å tjene som et regionalt drivstoffanlegg.

Administrasjonen har gjennom møter med berørte parter, Kristiansand havn, KNAS og Statoil fuel & retail, fått informasjon som understøtter de faktiske forhold beskrevet i rapporten. Anlegget på Kolsdalsodden kan bygges ut til å dekke alle typer drivstoff for land, sjø og luft. Det må forutsettes at anlegget driftes på en måte som ikke diskriminerer mellom leverandører av drivstoff til sluttbruker. Dette innebærer at dagens praksis ved anlegget videreføres, dvs. både Esso, Shell og Statoil benytter i dag anlegget som lager og henter ut drivstoff med bil. Når ikke planene for containerhavn i KMV-bukta videreføres vil det også være større fleksibilitet for utvikling av anlegget på sikt dersom nye behov oppstår.

Administrasjonen foreslår at KNAS i samarbeid med Kristiansand havn og kommunen starter en prosess med sikte på å etablere en ny festeavtale med Statoil der krav til etablering av nye tilbud i samarbeid med relevante drivstoffleverandører inngår. Prosessen fortsettes gjennomført innenfor rammene av vedlagt protokoll fra møte 20.12.2012 mellom Kristiansand havn, Statoil Fuel & Retail, KNAS og Kristiansand kommune. Det forutsettes at reguleringsaken på Odderøya finner en løsning.

## **Punkt 33/13: Bidrag fra Kristiansand kommune til ATP - samarbeidet**

### **Bilag**

Vedtak FORMAN, 06032013, Sak 25/13, Bidrag fra Kristiansand kommune til ATP - samarbeidet



Arkivsak-dok. 201000286-256  
Saksbehandler Øystein Holvik

Saksgang  
Formannskapet 6.3.2013  
Bystyret 10.4.2013

Møtedato  
13.03.2013

## **Bidrag fra Kristiansand kommune til ATP - samarbeidet**

### **Sammendrag**

Ved behandlingen av handlingsprogrammet for 2013 – 2016 vedtok bystyret å be om en sak hvor kommunens bidrag til ATP diskuteres.

Kommunens deltagelse i ATP – samarbeidet er regulert i «Avtale om permanent samarbeid om areal- og transportforvaltning i Kristiansandsregionen» vedtatt av kommunestyrene i kommunene i Kristiansandsregionen samt fylkestingene i Aust – og Vest-Agder høsten 2009. Avtalen følger om trykt vedlegg.

I følge pkt 7 i avtalen «*skal kommunene bidra med minimum 35 kr/innbygger og år. Bidraget prisjusteres i takt med justeringen av fylkeskommunens bidrag.*»

I pkt 8 i avtalen heter det:

*«Hver av deltagerne er forpliktet til å stille til disposisjon for ATP – utvalget de økonomiske midler som følger av denne avtalen. .... Dersom en avtalepart skulle får vesentlige endringer i rammene fra staten, og dette vil medføre reduksjon i partenes mulighet til å opprettholde sitt bidrag til prosjektet, plikter avtaleparten å varsle ATP – utvalget innen rimelig tid, det vil si så tidlig som mulig i budsjettprosessen for etterfølgende år, og ikke med kortere frist enn 6 måneder.»*

I pkt 9 i avtalen heter det:

*«En part kan si opp avtalen med 1 års varsel. ATP – utvalget avgjør hvilke konsekvenser en eventuell oppsigelse av avtalen får for gjennomføring av tiltak som kommer denne avtalepart til gode.*

*Misligholder en av partene sin del av denne avtalen, kan ATP – utvalget ta hensyn til dette i sine prioriteringer. Dette forutsetter at avtaleparten får skriftlig oppfordring til å rette opp mislighold, men en angitt frist som ATP – utvalget setter.»*

Kommunens bidrag til ATP kan altså bare reduseres hvis kommunen får vesentlige endringer i rammene fra staten, og dette medfører reduksjon i kommunens mulighet til å opprettholde sitt bidrag. Etter rådmannens vurdering er det for øyeblikket vanskelig å vise til en slik endring i rammene fra staten.

Dersom en ønsker å si opp avtalen må den sies opp med 1 års varsel. Hvis dette skjer i 2013 vil endringen først få virkning fra 2015.

Bidraget fra kommunene til ATP skal i følge avtalen «*dekke kommunenes fellesutgifter i samarbeidet, konkrete prosjekter i den enkelte kommune og sekretariatet i Kristiansand kommune*».

Bidraget fra kommunene sikrer at sekretariatet i Kristiansand kommune ikke drives som «dugnadsarbeid» fra Kristiansand kommunes side. Bidraget er viktig for å finansiere utarbeidelse av bl.a. Samferdselspakke 1 med «myk pakke», og følge opp denne. Bidraget er også viktig for utarbeidelse og oppfølging av belønningssøknader, oppfølging av regional arealplan samt arbeidet med den nye bypakken.

ATP – samarbeidet var avgjørende for at Kristiansandsregionen var den første regionen som fikk 4 årig belønningsavtale med Samferdselsdepartementet, og forhåpentligvis også får en ny avtale fra og med 2013. Kommunenes bidrag et lite sett i sammenheng med midlene som er tilført i belønningsavtalen. I 2012 var kommunens bidrag til ATP 3.083 mill kr, mens bidraget fra belønningsmidlene var 60 mill kr.

Det kan være aktuelt å vurdere ATP – organiseringen når arbeidet med forpliktende avtale om bypakke for Kristiansand er kommet noe lenger. Bypakken vil trolig bli gjennomført først fra 2016, men planleggingen har allerede startet. Finansieringen av planlegging av bypakken er tenkt med midler fra bl.a. samferdselspakke 1 og ATP – samarbeidet.

Dagens ATP – utvalget sitter ut inneværende valgperiode, som går ut høsten 2014. Som det fremgår over løper ATP – samarbeidet ut 2014 selv om avtalen skulle bli sagt opp av en eller flere av partene i år.

Som det framgår foran er det ikke aktuelt å redusere kommunens bidrag til ATP i 2013 eller 2014. Rådmannen anbefaler at det gjøres en vurdering av organiseringen av ATP – samarbeidet og bidraget til ATP når arbeidet med bypakken er kommet noe lengre.

Forslag til vedtak

[Rådmannens innstilling tas til orientering](#)

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Trykt vedlegg:

Avtale om permanent samarbeid om areal- og transportforvaltning i Kristiansandsregionen

# Avtale om permanent samarbeid om areal- og transportforvaltning i Kristiansand regionen

## 1. Etterfølgende samarbeidsavtale vedrørende areal- og transportforvaltningen i Kristiansandsregionen er inngått mellom:

1. Søgne kommune
2. Songdalen kommune
3. Vennesla kommune
4. Kristiansand kommune
5. Birkenes kommune
6. Lillesand kommune
7. Iveland kommune
8. Vest - Agder fylkeskommune
9. Aust - Agder fylkeskommune

## 2. Fortsatt samarbeid

Partene i denne avtalen har vedtatt å videreføre samarbeidet i Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen (ATP-prosjektet). Samarbeidet videreføres slik det framgår av denne avtalen, heretter kalt ATP-utvalget.

## 3. Tilknytningsform

Samarbeidet videreføres på permanent basis og integreres i regionsamarbeidet Knutepunkt Sørlandet (KnpS). KnpS er organisert etter § 27 i kommuneloven. Vedtekter i KnpS oppdateres i samsvar med dette.

## 4. Oppgaver

ATP-utvalget har som mandat å ivareta samarbeidet i Kristiansandsregionen i saker som berører overordnet, det vil si fylkes- og kommuneoverskridende areal og transportplanlegging.

ATP-utvalget skal gi råd til besluttede myndigheter (kommunestyre og fylkesting) innenfor sitt mandat. Det innebærer at ATP-utvalget i større grad enn i dag vil engasjere seg i strategisaker og i mindre grad vil ha beslutningsmyndighet over ressurser definert på forhånd.

Nedenfor framgår oppgaver som skal legges til ATP-utvalget. Oppgaver og ansvar justeres og tilpasses erfaringer og behovet over tid.

1. ATP-utvalget skal følge opp og initiere iverksetting av vedtak som følger av arealplanen (regionplan for Kristiansandsregionen), som skal vedtas i løpet av høsten 2009. Det vil framgå av planen hva som skal følges opp av ATP-utvalget og hva som vil være kommunenes og fylkeskommunenes ansvar.
2. ATP-utvalget skal behandle forhold som berører trafikkbildet som helhet i regionen. ATP-utvalget er samarbeids- og styringsutvalg for gjennomføring av samferdselspakken for Kristiansandsregionen, inkludert E-18 og E-39. Herav følger at utvalget skal følge opp gjennomføring av "myk pakke" og avtale med Samferdselsdepartementet om "belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2009-2012", herunder disponere belønningstilskuddene. Konkret fullmakt for ATP-utvalget innenfor de ulike saksområder ut over det som er fastlagt i denne avtalen vil framgå av vedtatte økonomiplaner og handlingsprogrammer fra kommuner og fylkeskommuner.
3. ATP-utvalget skal initiere felles uttalelse til Nasjonal Transportplan, herunder

være regional referansegruppe for konseptvalgutredninger i regi av Statens Vegvesen.

4. ATP-utvalget kan også på eget initiativ, eller på henvendelse fra deltagende parter, ta opp andre saker som tematisk er knyttet til ovennevnte saksgrupper og/eller relevant for areal og transportpolitikken i Knutepunkt Sørlandet regionen. Det gjelder for eksempel samarbeid om prosjektet "Framtidens byer", som Kristiansand er en del av.

Det er i hele landsdelens interesse at Kristiansand som landsdelssenter blir "framtidens by for Sørlandet" med effektive transportløsninger og en god utbyggingspolitikk. Vest-Agder fylkeskommune vil bidra til en slik utvikling, men det blir opp til Kristiansand kommune sjøl å vurdere hvilke problemstillinger i denne forbindelse man ønsker å legge fram til drøfting i ATP-utvalget.

5. Fylkeskommunene overtar fra 1.1.2010 ansvar for dagens øvrige riksveger. Fylkeskommunenes vegansvar øker betydelig. I den forbindelse utarbeider fylkeskommunene samlede handlingsprogrammer for det nye fylkeveinettet. ATP-utvalget vil gi innspill til handlingsprogrammene. Det vil framgå av handlingsprogrammene hvilke oppgaver som blir delegert til ATP-utvalget fra 2010, ut over de oppgavene som ATP-utvalget er gitt ansvaret for i denne avtalen.

6. ATP-utvalget har ansvar for å legge fram en samlet plan for miljøtiltak knyttet til transportsektoren for Kristiansand regionen med forslag til tiltak og fordeling av ansvar for gjennomføring. ATP-utvalget opprettes som et "overvåkningsorgan" på miljøområdet.

7. ATP-utvalget skal initiere økt bruk av gang og sykkel i lokaltrafikken i regionen gjennom en klar og helhetlig utbygging og merking av gang/sykkelveier og informasjon og adferdstiltak.

8. ATP-utvalget skal utrede og legge fram forslag til hvordan parkeringspolitikken og andre restriktive virkemidler i hele regionen kan brukes til å påvirke transportfordelingen mellom privatbil og øvrige transportmidler i ønsket retning. Samordning og utvikling av felles retningslinjer for kommunene for godkjenning av parkeringsplasser for funksjonshemmede innarbeides også.

## **5. Politisk organisering**

ATP - utvalget videreføres med samme sammensetning som i dag og medlemmene oppnevnes direkte av kommunene og fylkeskommunene.

ATP-utvalgets 17 representanter fordeler seg slik: 6 representanter fra Kristiansand kommune

- 5 fra Vest-Agder fylkeskommune
- 1 fra hver av de øvrige samarbeidspartnerne.

ATP-utvalget vil selv velge sin leder og nestleder.

Dersom Iveland kommune tiltrer utvalget økes antall representanter til 18.

## **6. Administrativ organisering**

ATP-sekretariatet legges ned i sin nåværende form.

Sakene til ATP-utvalget forberedes i et fagråd.

Fagrådet skal ha både plankompetanse og transportkompetanse fra partene, det vil si at fagrådet består av:

- Statens vegvesen
- Agder Kollektivtrafikk AS
- Teknisk direktør med bisittere fra Kristiansand kommune
- Plansjef/teknisk leder i de andre kommunene
- Samferdselssjefen/plansjefen i Aust-Agder fylkeskommune
- Samferdselssjefen og seksjonsleder plan og miljø i Vest-Agder fylkeskommune

- Andre som fagrådet ønsker samarbeid med

Vest-Agder fylkeskommune er sekretariat for fagrådet og innkaller/tilrettelegger fagrådets møter og fører referat fra møtene.

ATP-utvalgets faglige sekretariat vil ligge i Vest-Agder fylkeskommune og i Kristiansand kommune avhengig av oppgavens karakter. Lokale saker vil som hovedprinsipp ivaretas av Kristiansand kommunens administrasjon, blant annet gang/sykkeltiltak, miljøtiltak, "park and ride"-anlegg mv. Regionale saker, blant annet store veiprosjekter, jernbanetransport og regional kollektivtransport ivaretas som hovedprinsipp av fylkeskommunene. Koordinert innstilling i saker til ATP-utvalget gis av Vest-Agder fylkeskommunes og Kristiansand kommunes administrasjon. Rådmannsutvalget i Knutepunkt Sørlandet supplert med fylkesrådmennene konsulteres i viktige saker, spesielt saker som skal sluttbehandles i kommunestyrene og fylkestingene.

## **7. Økonomi, rapportering**

De samarbeidende parter dekker egne kostnader til politikere og andre som deltar i ATP-samarbeidet.

Utgangspunktet for kostnadsdeling mellom fylkeskommunene og kommunene er 50/50 deling. Dette gjelder fellesutgifter for praktisk tilrettelegging av ATP-utvalgets møter og initiativ som ATP-utvalget ønsker å iverksette.

Større prosjekter finansieres i hvert enkelt tilfelle av deltagende parter med den kostnadsdeling, som man blir enige om.

Utgifter til sekretærarbeidet i Vest-Agder fylkeskommune dekkes av Vest-Agder fylkeskommune. I tillegg avsetter Vest-Agder fylkeskommune årlig rammebevilgning til ATP-utvalgets disposisjon. For 2010 avsettes samme bevilgning som i 2009 (0,5 mill.kr), men beløpet justeres for etterfølgende år både med hensyn til prisvekst og forslag fra ATP-utvalget.

Aust-Agder fylkeskommune vil vurdere bevilgning til ATP-utvalget basert på søknad fra utvalget.

Kommunene bidrar med minimum 35 kr/innbygger og år. Bidraget prisjusteres i takt med prisjusteringen av fylkeskommunenes bidrag. Bidraget skal dekke kommunenes fellesutgifter i samarbeidet, konkrete prosjekter i den enkelte kommune og sekretariatet i Kristiansand kommune.

Bidragene fra kommunene innbetales til og administreres av Kristiansand kommune. ATP-utvalget skal utarbeide budsjett/prioriteringslister for midler utvalget disponerer/prioriterer, og skal framlegge årsrapport for avtalepartnerne.

## **8. Deltagernes ansvar og forpliktelser**

Hver av deltagerne er forpliktet til å stille til disposisjon for ATP-utvalget de økonomiske midler som følger av denne avtalen.

Hver av deltagerne er forpliktet til aktivt å arbeide for å støtte opp om samarbeidet.

Dersom en avtalepart skulle få vesentlige endringer i rammene fra staten, og dette vil medføre reduksjon i partens mulighet til å opprettholde sitt bidrag til prosjektet, plikter avtaleparten å varsle ATP-utvalget innen rimelig tid, det vil si så tidlig som mulig i budsjettprosessen for etterfølgende år, og ikke med kortere frist enn 6 måneder.

Avtalepartene er ansvarlige for eventuelle underskudd i forbindelse med gjennomføringen av samarbeidet. Ansvaret fordeles forholdsmessig etter de bidragene hver enkelt yter.

Eventuelle overskudd ved opphør av samarbeidet fordeles forholdsmessig etter de bidrag hver enkelt yter.

## **9. Oppsigelse/uttreden/mislighold av avtaleperioden**

En part kan si opp avtalen med 1 års varsel.

ATP-utvalget avgjør hvilke konsekvenser en eventuell oppsigelse av avtalen får for gjennomføring av tiltak som kommer denne avtaleparten til gode.

Misligholder en av partene sin del av denne avtalen, kan ATP-utvalget ta hensyn til dette i sine prioriteringer. Dette forutsetter at avtaleparten får skriftlig oppfordring til å rette opp mislighold, med en angitt frist som ATP-utvalget setter.

## **10. Endring av avtalen**

Endring av samarbeidsavtalen krever tilslutning av samtlige avtalepartnere.

## **11. Avtalens varighet**

Avtalen er permanent, og gjelder inntil partene er enige om å endre den. Dersom en eller flere av avtalepartnerne sier opp avtalen vurderer ATP-utvalget om avtalen må endres som følge av dette.

Kristiansand ..... 2009

Vest-Agder fylkeskommune Aust-Agder fylkeskommune  
Kristiansand kommune Lillesand kommune  
Vennesla kommune Birkenes kommune  
Søgne kommune Iveland kommune  
Sogndalen kommune

Vedlegg til avtalen:

- Avtale mellom Samferdselsdepartementet og Kristiansandsregionen v/Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2009 – 2012.
- Regionplan for Kristiansandsregionen (ferdig 2009)  
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

# **Punkt 34/13: Galgebergveien 7 - detaljregulering - sluttbehandling**

## **Bilag**

Vedtak BYUTVI, 28022013, Sak 38/13, Galgebergveien 7 - detaljregulering - sluttbehandling

1. Plankart bakkeplan, sist revidert 21.1.13.pdf

2. Plankart kjeller, sist revidert 21.1.13.pdf

3. Bestemmelser, sist rev. 21.1.13.pdf

4. Planbeskrivelse, sist rev. 21.1.13.pdf

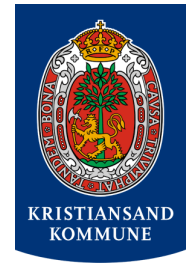
5. Perspektiv 1.pdf

6. Perspektiv 2.pdf

7. Fasader mot vei - snitt.pdf

Galgebergveien 7 - Skriv fra Sameiet Galgebergveien 3.pdf

Skriv fra Erik Geelmuyden.pdf



Arkivsak-dok. 201107042-41  
Saksbehandler Isabel Lenzion

Saksgang  
Byutviklingsstyret  
Bystyret

Møtedato  
28.02.2013  
13.03.2013

## **Galgebergveien 7. Detaljregulering. Sluttbehandling.**

### **Sammendrag:**

Tiltaket befinner seg på Galgebergtangenen i den sydvestlige delen av Lund.

Planforslag for Galgebergveien 7 legger til rette for oppføring av inntil 5 boenheter i kjedet bebyggelse/leilighetsbygg med 3 og 2 etasjer. Under planlagt bebyggelse skal det anlegges parkeringskjeller med 8 plasser. I denne forbindelse vil også veien ved planlagt boligtiltak bli noe utvidet og få oppgradert standard.

Det anses som positivt for planforslaget at alle boenheter skal være tilgjengelig for alle, slik at alle hovedfunksjoner ligger på et nivå. Etablering av boder mot fjellveggen istedenfor soverom vil øke bokvaliteten betydelig. Fordelaktig for planforslaget er også at volumer og etasjeantall er søkt tilpasset til omkringliggende bebyggelse av nyere og eldre art.

I høringsrunden (30.3.12 - 11.5.12) kom det inn flere merknader som omfatter uttalelser vedr. arkitektur, bygningsvolumer og utnyttelse. Med bakgrunnen i disse uttalelsene har utbyggeren og PBE prøvd å komme til et kompromiss.

Problemstillinger i planprosessen har berodd på blant annet tilgrensende fjellparti og behov for geologiske undersøkelser og tiltak, samt antall boenheter og bygningsvolumen. Utbyggeren og PBE har prøvd å komme til et best mulig kompromiss og etter konstruktive møter og diskusjoner ble det gjort endringer ift. det siste fremmete planforslaget (sak nr 21/13).

Endringer omfatter særlig:

- redusering av antall boenheter fra 6 til 5
- redusering av fasadelengden fra 47 m til 40 m
- flytting av bygningen 0,5 m ut fra nabogrense mot grøntareal og 3 m lenger bort fra Galgebergveien 3
- redusering av antall parkeringsplasser fra 11 til 8 plasser i parkeringskjeller
- 2 gjesteparkingsplasser – 1 av dem er HC
- alle boenheter er tilgjengelige for alle
- økning av kvalitative gode uteoppholdsarealer fra 70 m<sup>2</sup> til 100 m<sup>2</sup> per boenhet

Videre har antall lekeplasser i området og deres kvaliteter vært et tema i planprosessen. På bakgrunnen av dårlige sol- og terrengforhold på den planlagte lekeplassen, ble den tatt ut av planen. Det er avtalt i planbestemmelsene at del av eksisterende kvartalslek i Gabriel Scotts vei skal være opparbeidet i henhold til godkjent utomhusplan.

Plan- og bygningsetaten anser planforslaget for å være godt gjennomarbeidet samt å bidra til å utvikle området på en hensiktsmessig måte med tanke på bygningsvolumer og utnyttelse.

Foreslått bebyggelse vil gi god bokvalitet i et område med muligheter for friluftsliv og rekreasjon. Teknisk direktør anbefaler at reguleringsplan for Galgebergveien 7 vedtas.

Forslag til vedtak:

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Galgebergveien 7, sist rev. 21.1.13 med bestemmelser sist rev. 21.1.13.
2. Bystyret viser til retningslinjer for kommunens utbyggings- og boligpolitikk og anmoder teknisk direktør om å fremlegge en utbyggingsavtale.

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Gunnar Stavrum  
Plan- og bygnings sjef

**Trykte vedlegg:**

1. Plankart bakkeplan, sist rev. 21.1.13
2. Plankart kjeller, sist rev. 21.1.13
3. Bestemmelser, sist rev. 21.1.13
4. Planbeskrivelse, sist rev. 21.1.13
5. Perspektiv 1
6. Perspektiv 2
7. Fasade mot vei - snitt

## BAKGRUNN FOR SAKEN



Ortofoto. Planområdet er markert med hvit linje.

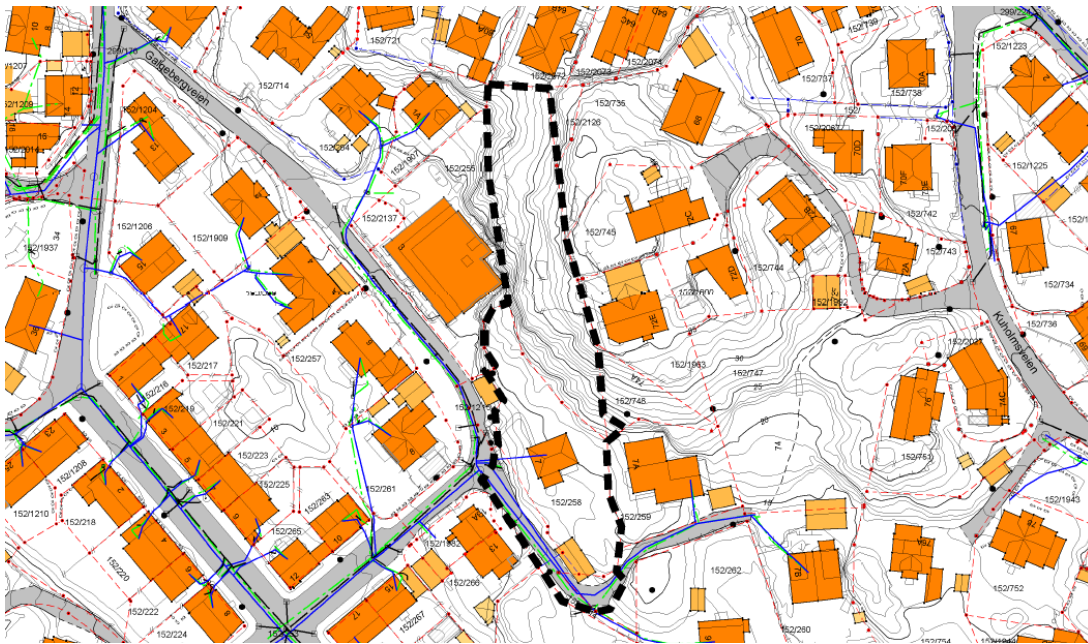
Arkitektkontoret Dolva AS ved sivilarkitekt Ole Johan Dolva og sivilingeniør Arild Reinertsen fremmer planforslaget på vegne av Galgebergveien 7 AS. Formålet er å legge til rette for oppføring av fem boenheter i kjedet bebyggelse/leilighetsbygg.

### Dagens situasjon

Planområdet befinner seg på Galgebergtangen i den sydvestlige delen av Lund. Det omfatter eiendommen Galgebergveien 7, del av tilgrensende veggrunn samt deler av eiendommene Galgebergveien 3.

Det er en eldre villa i planområdet i dag. Det er eksisterende bebyggelse på alle kanter av planområdet. Bebyggelsen er fra ulike tidsperioder: med villabebyggelse (i tre eller mur) og eldre trebebyggelse overflyttet fra kvadraturen («Den Gamble By») fra 50 og 60 taller; og med nyere, mer bymessig bebyggelse vest fra planområdet (langs Galgebergveien og Gabriel Scotts vei). Karakteristisk for arkitekturen i området er saltaks-hus i to etasjer og loft med garasjer mellom eiendommene; og bygget i kjede.

Nord fra planområdet er det oppført en ny leilighetsblokk.



Situasjonskart. Planområdet er markert med sort stiplet linje.

### Planens innhold

Planen inneholder formålene bolig, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, hensynssoner (ras- og skredfare, friskt); og uteoppholdsareal. I felt BK 1 legges det til rette for inntil 5 boenheter i kjedet bebyggelse/leilighetsbygg med 3 og 2 etasjer. Det skal bygges en parkeringskjeller med til sammen 8 parkeringsplasser og 2 sykkelparkeringsplasser pr. boenhet. Den delen av underetasjen som skal sprenges ut til parkering vil ha yttervegger mot Galgebergveien oppført i murt naturstein.

Det settes av min. 100 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal pr. boenhet. Planlagt bebyggelse vil få gode solforhold med sol fra rundt kl. 12.00 til den går ned. Innen formålet vegareal vil Galgebergveien bli noe utbedret og utvidet og det legges til rette for innkjøring til garasjeanlegg. Nord i planområdet reguleres et fjellparti som privat område tilhørende boligblokken i Galgebergveien 3. Her er det også lagt inn soner for ras- og skredfare.



Forslagsstillers illustrasjon av planlagt bebyggelse med nabobebyggelse tegnet inn.

## PLANPROSESSEN

### Kommuneplan

I gjeldende kommuneplan er planområdet avsatt til bebyggelse og anlegg.

Kommuneplanens bestemmelser sier blant annet:

- Universell utforming skal legges til grunn i planleggingen. Minst 70 % av nye boenheter skal være universelt utformet, ved at alle hovedfunksjoner skal ligge på inngangs plan. Med hovedfunksjoner menes stue, kjøkken, soverom, bad og toalett.
- I alle plan- og byggesaker skal det inngå en redegjørelse for og beskrivelse av tiltakets estetiske sider, både i forhold til seg selv, omgivelsene og til fjernvirkningen. Farge- og

materialvalg skal det også redegjøres for. Beskrivelsen bør suppleres med illustrasjoner, for eksempel i form av tegninger, fotomontasjer og modeller.

- Tiltak etter plan- og bygningsloven skal i størst mulig grad tilpasse seg landskapet og eksisterende terreng og vegetasjon.
- Bebyggelsesstruktur: I områder med klar tomte og bebyggelsesstruktur skal nye mindre byggverk innordnes eksisterende struktur i forhold til tomtebredde, byggegrense mot offentlig vei og byggverkets bredde, høyde, takform og lengderetning på tomte. Større byggverk eller anlegg med særskilt betydning for fellesskapet eller med fremtredende plassering, kan bryte med eksisterende tomte- og bebyggelsesstruktur. Nye uterom skal formes slik at de forsterker og utvikler eksisterende struktur. Utformingen av vinduer, dører og kledningsmateriale bør søke å nytolke og videreutvikle snarere enn å kopiere lokale bygningstyper og -tradisjoner.

Reguleringsforslaget ansees for å være i tråd med arealbruk og bestemmelser i kommuneplanen.

Reguleringsforslaget forholder seg til kommuneplanens tre satsningsområder som følger:

Byen som drivkraft: Ingen særskilt betydning.

Byen det er godt å leve i: Boligformål i felt BK1 vil ligge solrikt og nær friområder av høy kvalitet. Det vil ligge til rette for å kunne oppnå god bo- og livskvalitet.

Klimabyen: Sentrumsnære boliger reduserer transportbehovet og kan føre til redusert avhengighet av bil.

### **Kommunedelplan**

Kommunedelplanen for Lund er opphevet i forbindelse med vedtak av kommuneplanen.

### **Reguleringsstatus**

Byggeområdet i reguleringsplanforslaget er i dag uregulert. Vegarealet er i en liten flik av planområdet omfattet av reguleringsplan nr. 203. Vegformål i denne planen videreføres i forslag til ny plan. Felt AU er omfattet av reguleringsplan nr. 857 for Galgebergveien 3, hvor det har formål friområde. I forslag til ny plan legges det inn under formål bebyggelse og anlegg.

### **Offentlig ettersyn**

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 30.3.12 - 11.5.12. Det kom inn 9 merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan- og bygningsetatens vurdering.

#### Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvern avdelingen, brev datert 24.4.12

- Plandokumentet operer med flere ulike formål på utearealene. Det er viktig å presisere hvilke av disse er private og hvilke er offentlige. Videre anbefaler Fylkesmannen å krysslese bestemmelsene og plankartet slik at det er entydig hvilke bestemmelser som hører til hvilke «grønne» formåler.

#### *Plan- og bygningsetatens kommentar:*

- Reguleringskartet og – bestemmelsene ble revidert iht. overnevnte.

#### Agder Energi Nett AS, brev datert 27.4.2012

- I området som inngår i planen har Agder Energi en bestående nettstasjon med et tilhørende høy- og lavspentnett. Agder Energi viser på at nettstasjonen på 152/1215 eies av Agder Energi og at det må ikke foretas byggarbeider som medfører at bruk av anlegg

eller rettigheter på denne eiendommen blir redusert. En evt. omlegging eller flytting av Agder Energis anlegg må bekostes av utbygger.

*Plan- og bygningssetatens kommentar:*

- Merknaden tas til etterretning.

Sameiet Galgebergveien 3, brev datert 10.4.12 og 9.5.12

Brev datert 10.4.12

- Ønsker å få presisert, hvorfor det allerede regulerte arealet «Friområde – Landskapselement i privat eie» (fra planid. 857 Galgebergveien 3, GNR. 152, BNR. 255) skal reguleres på nytt i reguleringsplan for Galgebergveien 7.

*Plan- og bygningssetatens kommentar:*

- Området som et tatt inn i reguleringsplanen er del av eiendommen 152/255 og er i privat eie. I gjeldene reguleringsplan for Galgebergveien 3 er det gitt formål «Friområde – Landskapselement». Ved oppstart av arbeid med pågående reguleringsplan anføres det fra parkvesenet i oppstartsmøte:

«I reguleringsplanen på naboeiendom ble det avsatt et område til "Friområde-landskapselement". Ifølge pbl 1985 skal friområde være offentlig eid og dermed er det offentlige ansvarlig for vedlikehold m.m. Imidlertid var det ikke intensjonen at det offentlige skal ha ansvar for dette område da planen ble utarbeidet. Bruk av reguleringsformål friområde må derfor anses som en feil. Det anses som ønskelig at denne feilen rettes i forbindelse med regulerings-planarbeid for eiendommen Galgebergveien 7. Derfor bør planområde omfatte dette arealet og reguleres til fellesareal eller privat.»

I Plan- og bygningsloven 2008 videreføres formål «friområde» som offentlig areal. Det skal samtidig angis eieform ved utarbeiding av reguleringsplan. Området som del av eiendommen 152/25 er tatt med i detaljregulering for Galgebergveien 7 for å rette opp o gjeldende forhold og er tenkt gitt formål «bebyggelse og anlegg – annet uteopphold» med privat eieform.

Brev datert 9.5.12

- Sprengning og sikring av fjellet på Galgebergveien 3: Sameiet Galgebergveien 3 er bekymret for mulige skader i fjellet (St. Hansheia). Utbygger må planlegge ut sikring på egen eiendom, og Sameiet Galgebergveien 3 vil ikke akseptere sprengningsskader og oppriving av fjelloverflaten på egen side.
- Utbygger overholder ikke 4-metersgrensen mot Galgebergveien 3: Det vises til kart hvor SMS Arkitekter AS har tegnet inn 4 meters grensen. Kristiansand kommune har tidligere, i sak 48/05, presisert nødvendigheten av å opprettholde 4-metersgrensen i forbindelse med utbygging av Galgebergveien 3. Da presenterte kommunen grensen som ufravikelig. Derav vil Sameiet i Galgebergveien 3 ikke akseptere å fravike PBL § 70.
- Galgebergveien 3 har 4 etasjer og ikke 5 som beskrevet i planbeskrivelsen.
- Den totale arealbruken i planbeskrivelsen er ikke korrekt: Reguleringsplanen for Galgebergveien 3 (saknr. 462/03) som viser det tilstøtende grøntareal som friareal, er del av eiendommen 152/255 (Galgebergveien 3). Det kan ikke være korrekt at man skal kunne bruke det samme arealet to ganger.
- Tomtearealet gir ikke mer rom enn for 4 boenheter.

*Plan- og bygningssetatens kommentar:*

- Iht. sprengning og sikring av fjellet på Galgebergveien 3 er det sikret i bestemmelsene (4.2) at: «Sikringsgjerdet skal i utgangspunktet være ca. 1,2 meter høyt og plasseres ca. 2m fra nabogrense og vinkelrett på fjelloverflaten.»
- Bak den planlagte bygningen strekker seg en fjellvegg (eiet av 152/255) som ikke er brukbar areal og som ikke egner seg til uteoppholdsareal. På grunn av eiendommens topografi, er en byggegrense nærmere enn 4 m fra naboeiendommen akseptabelt.

- I planbeskrivelsen er det kun nevnt at hele planområdet omfatter også arealet (AU - annet uteoppholdsareal) men i bestemmelsene til planen er det sikret at dette området er i privat eie til Galgebergveien 3: «Område AU er regulert som annet uteoppholdsareal som skal være felles for beboere i Galgebergveien 3, eiendom 152/255.»

#### Lillian og Andreas Aase, brev datert 8.5.12

- Volum og arkitektur: nye bygninger passer ikke inn i eksisterende bebyggelse; det planlagte leilighetskompleks virker skjemmende i omgivelsen. Utbyggeren fikk beskjed om at nye bygninger skal ikke være høyere enn den eksisterende bygningen på Galgebergveien 7. Aase påpeker at leilighetsbygget i Galgebergveien 3 er et fremmedelement på Galgebergtangene. Nye leiligheter vil kunne gi ubehagelige innsyn i privatlivet til naboene. I tillegg er Aase bekymret for at nye bygninger vil påvirke sol- og lysforholdene negativt.

#### *Plan- og bygningsetatens kommentar:*

- Ift. den vedlagte sol -og skygge analysen blir eiendommen til Lillian og Andreas Aase delvis negativt berørt (se vedlagt sol -og skyggeanalyse).

#### Eilif Hansen, Elina og Eevi Fager, brev datert 10.5.12

- Oppfordrer at bygningsmassen trekkes ca. 9-10 meter tilbake til det som nå er skissert, pga.:

Friområdet/lekeplassen	fremstår	som	liten	og	privatisert
Bygningsmassen	som nå er skissert	er enorm	(fasadelengde på 47 m)		
Ubehagelig	tett	innsyn	i	naboens	hage

Dårligere solforhold (særlig morgensol)

- I tillegg ble det vist på dårlige vegforhold (smal veg/fortau ift. trafikkmengden og antall boenheter). Fager mener at lengden på fasaden er altfor langt.

- Fager ønsker at utbygger illustrerer byggets lengde, volum og størrelse for beboere og i at det blir gjennomført befaringsavviklingsstyret.

#### *Plan- og bygningsetatens kommentar:*

- Lekeplassen ble tatt ut pga. dårlige solforhold og terreng.

- Fasadelengden ble redusert til 40 m

- Fortau ved kryssområde Prestvikveien/Kuholmsveien skal være opparbeidet før det gis brukstillatelse

#### Lars Christian Østeby med naboer, brev datert 11.5.12

- «Med over 80 boenheter skal veien iht. Veinormal for Kristiansand Kommune være 10 m bred og fortauet være min. 2,5 m bredt. Veien opp fra Galgeberg dvs. Prestvikveien er nå under 6 m bred og fortauet er første halvdel av bakken ca. 1,2 m. All videreutvikling av Galgeberg bør opphøre inntil veien og fortauet utbedres til kommunens vedtatte normal. [...] Under saksprosessen til Galgebergveien 3 ble utbyggeren pålagt å opparbeide fortau fra krysset ved Galgebergveien 8 og opp til bakketoppen ved Galgebergveien 4. Fortau videre ned mot Prestvikveien skulle senere opparbeides av kommunen. Dette er ennå ikke påbegynt. [...] Byggets lengde, volum og størrelse fremstår i planbeskrivelsen som enorm: 8-10 ganger større enn det eksisterende bygget på tomten.»

#### *Plan- og bygningsetatens kommentar:*

- Fasadelengden ble redusert til 40 m

- Fortau ved kryssområde Prestvikveien/Kuholmsveien skal være opparbeidet før det gis brukstillatelse.

#### Nila og Lars Erik Larsson, brev datert 11.05.12

- Volum og bygningsmasse: forslaget bryter dramatisk med det bygghistoriske og arkitektoniske bomiljø på Galgebergtangene. Fasaden av bygningsmassen vil være i overkant av 40 m, noe som vil fremstå svært dominerende i området. Det tiltenkte planområdet synes å ligge innenfor «A. Villabebyggelse» i gjeldende reguleringsplan,

hvor det iht. vedtektene fremgår at bebyggelsen skal være villamessig. Opprinnelig bebyggelse på Galgeberg har gjennomgående saltak, noe bebyggelsen i planforslaget er i fullstendig motstrid til. «Primært oppfordres Byutviklingsstyret til å ikke å godta utbygging av Galgebergveien 7. I den grad noe utbygging godkjennes til erstatning av eksisterende bebyggelse på eiendommen, må tiltaket vesentlig reduseres i volum samt at det må stilles krav om at bebyggelsen i langt større grad må være i tråd med den opprinnelige bebyggelse på Galgebergtangen.»

- Trafikk: Bygging av 6 boenheter vil ha sterk negativ effekt på trafikken i området, herunder medføre betydelig økt trafikkbelastning i Prestvikveien og Galgebergveien.

*Plan- og bygningsetatens kommentar:*

- Utbyggeren sammen med PBE har prøvd å finne en løsning som er tilfredsstillende for alle berørte parter. Det er bl.a. gjort følgende endringer:
  - reduisering av antall boenheter fra 6 til 5
  - reduisering av fasadelengden fra 47 m til 40 m
  - reduisering av antall parkeringsplasser fra 11 til 8 plasser i parkeringskjeller
  - Fortau ved kryssområde Prestvikveien/Kuholmsveien skal være opparbeidet før det gis brukstillatelse.

Inger Lise og Erik Thoresen, brev datert 11.5.12

- Thoresen peker på at særlig den nedre delen av Prestvikbakken er altfor smal iff. veinormal for Kristiansand Kommune. Videre er krysset Galgebergveien/Prestvikveien uoversiktlig og må utbredes. Thoresen mener også at bygningen skal reduseres med 2 boenheter for å få en bedre tilpasning til omgivelsen.

*Plan- og bygningsetatens kommentar:*

- Utbyggeren sammen med PBE har prøvd å finne en løsning som er tilfredsstillende for alle berørte parter. Det er bl.a. gjort følgende endringer:
  - reduisering av antall boenheter fra 6 til 5
  - reduisering av fasadelengden fra 47 m til 40 m
  - reduisering av antall parkeringsplasser fra 11 til 8 plasser i parkeringskjeller

I forbindelse med utbyggingen skal fortau ved kryssområde Prestvikveien/Kuholmsveien være opparbeidet.

Brit Herborg Bergby, brev datert 14.5.12

- Uttalelsen fra Bergby omfatter hovedsakelig arkitekturen, volumet, vegproblematikken og sprengningsarbeidene. Bergby mener at prosjektet vil ødelegge miljøet på Galgeberg «Den gamle by» og at det aktuelle prosjektet med 6 boenheter blir erstattet av 2 boenheter. Hun påpeker at en ny reguleringsplan for hele Galgeberg kunne være en god måte at også beboerne kunne uttale seg og få bestemmelser som er forutsigbare og helhetlige.

*Plan- og bygningsetatens kommentar:*

- Utbyggeren sammen med PBE har prøvd å finne en løsning som er tilfredsstillende for alle berørte parter. Det er bl.a. gjort følgende endringer:
  - reduisering av antall boenheter fra 6 til 5
  - reduisering av fasadelengden fra 47 m til 40 m
  - reduisering av antall parkeringsplasser fra 11 til 8 plasser i parkeringskjeller

I forbindelse med utbyggingen skal fortau ved kryssområde Prestvikveien/Kuholmsveien være opparbeidet.

**Samarbeidsgruppa for bydelen sentrum**

Planforslaget ble flere ganger diskutert internt i samarbeidsgruppa for bydel sentrum, den siste gangen 10.10.2012.

Problemstillinger i diskusjonene har berodd på hovedsakelig bygningsvolum (antall boenheter), kvalitet av uteoppholdsarealer og lekeplass, samt vegsituasjonen på Galgeberg.

Fortau mellom Galgebergveien og Kuholmsveien er som det påpekes smalere enn hva veinormalen angir, det er for smalt til at det brøytes, dette medfører at gående må bruke veibanen deler av vinteren.

Murer/bygg nær vei gjør det svært kostbart og utvide fortau, med et så lite planområde vil planen ikke være gjennomførbar dersom det stilles rekkefølgekrav til utbedring av fortauet. Dette kunne lettere ha latt seg gjennomføre dersom en hadde stilt krav til at Galgeberg området ble regulert under et.

Ut i fra ønske om å redusere trafikkmengde og større lekeplass, anbefaler samarbeidsgruppa sentrum at antall boenheter og utbyggingsvolum reduseres.

### **PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET**

Hovedgrepet er å legge til rette for oppføring av inntil 5 boenheter i kjedet bebyggelse/leilighetsbygg med 3 og 2 etasjer. Under planlagt bebyggelse skal det etableres parkeringskjeller med 8 parkeringsplasser. I denne forbindelse vil også veien ved planlagt boligtiltak bli noe utvidet og få oppgradert standard.

Dette er lagt inn i rekkefølgebestemmelsene sammen med bidrag til oppgradering av kvartalslekeplass ytterst på Galgebergtangenen ved Blomsbukta. Med i planområdet er også et større fjellparti tilhørende nabotomta Galgebergveien 3. Dette fjellpartiet blir delvis regulert til faresoner i henhold til geologisk undersøkelse.

### **Biologisk mangfold**

Alle plansaker vurderes ift. naturmangfoldloven § 6, § 7, prinsippene i § 8 til 12. Jf. Naturbase, biologisk mangfold, er det ikke noen registrering i omsøkte område. Tiltaket vurderes å ikke innebære risiko for skade på registreringen eller naturmangfoldet. Tiltaket berører ingen kjente naturtyper eller arter som vurderes å kunne påvirkes negativt.

### **Kulturminner**

I kulturminnevernplanen er det ikke markert kulturlandskap eller bevaringsverdige bygg innenfor planområdet. I kulturminnevernregistreringen for Lund er det ikke markert bygg innenfor planområdet.

### **Barn og unges interesser**

Nærmeste kvartalslekeplasser er ved Kuholmsveien 80 og ved Gabriel Scotts vei 34. Avstandene til disse er henholdsvis 170 m og 240 m målt i luftlinje. Utbedring av kvartalslekeplass i Gabriel Scotts vei er lagt som rekkefølgekrav i bestemmelsene til planen. Skolevei for barn på Galgebergtangenen vil være Prestvikveien. Det kan også tenkes at skolebarn vil bruke snarveien gjennom Kuholmsveien 74 hvor det er sti og en eldre trapp. Fortau i øverste del av Prestvikveien og i krysset ved Kuholmsveien skal utbedres i forbindelse med andre reguleringsplaner i området. Utbedring av fortau ligger som rekkefølgebestemmelse i planen.

### **Universell utforming**

Alle boenheter skal tilfredsstillende krav til tilgjengelig boenhet ved at alle hovedfunksjoner skal ligge på inngangsplan. Med hovedfunksjoner menes stue, kjøkken, soverom, bad og toalett. Videre skal en parkeringsplass settes av til HC-plasser med en bredde på minst 4,5 meter. Dette er sikret i reguleringsbestemmelsene.

### **Risiko- og sårbarhetsanalyse**

ROS analyse er utført av regulant og følger saken som trykt vedlegg. I analysen er det satt merknad ved 3 emner hvor de to viktigste omhandler naturgitte forhold. Regulant har videre utført en ingeniørgeologisk rapport som viser 2 områder som kan være utsatt for snø/isras. Disse er tegnet inn på plankartet som faresoner og tiltak er angitt i bestemmelsene. Forhold som angår mulig radon i grunnen er tilstrekkelig sikret i TEK 10.

## Økonomiske konsekvenser for kommunen

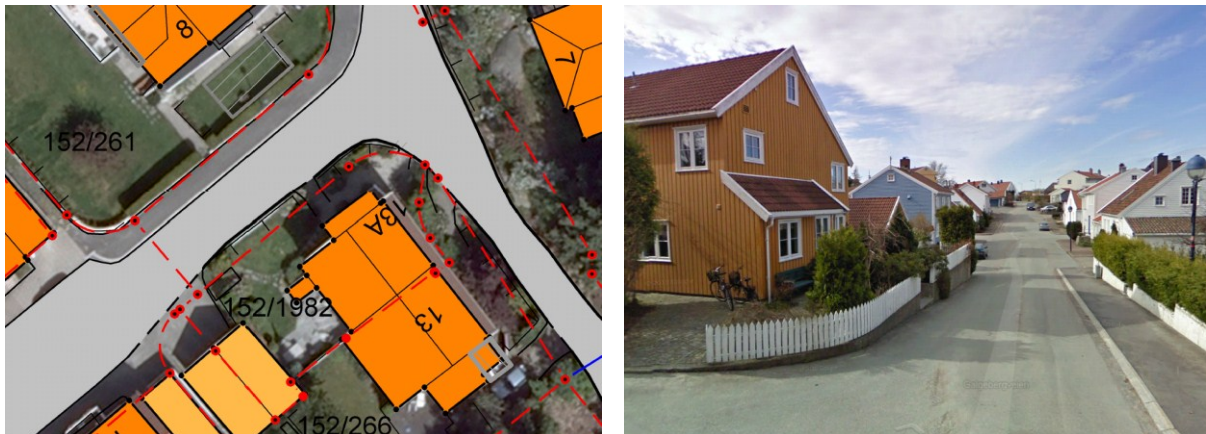
Forslag til reguleringsplan medfører ikke økonomiske konsekvenser for kommunen.

## Grønnstruktur

Planområdet er i grønnstrukturutredningen angitt som område under utbygging.

## Transport

Planforslaget legger til rette for utbedring av Galgebergveien ved planlagt bebyggelse. Veien vil bli noe bredere ved at eksisterende garasje fjernes samt at det etableres tilstrekkelig sikt ved utkjøring fra parkeringsanlegg under planlagt bebyggelse. Her legges det til rette for inntil 8 parkeringsplasser. Videre skal fortau i øverste del av Prestvikveien og i krysset ved Kuholmsveien utbedres.



Utklipp viser ortofoto med situasjonskart over og bilde av veistykke ved Galgebergveien 13A (Skiermdump Google Streetview).

Annet rekkefølgekrav som ligger i planbestemmelsene er opparbeidelse av regulert sideareal til vei forbi Galgebergveien 13A. Dette ligger utenfor planområdet og tilhører reguleringsplan for Galgebergveien 3. I forbindelse med gjennomføring av denne planen ble utvidelse av veien på dette strekket ikke utført. Veiutvidelsen er ifølge ingeniørvesenet nødvendig med tanke på veiens kapasitet når det legges til rette for nye boenheter. For beboere i Galgebergveien 13A vil tiltaket medføre en større endring. Hagen her ligger fra ca. 1 – 1,7 meter inne på kommunal grunn og vil måtte trekkes tilbake tilsvarende for å gjennomføre veiutvidelsen.

## Skole- og barnehagesituasjon

Nærmeste barnehage er Barnas rom avd. Lund om lag 240 m fra planområdet. Nærmeste barneskole er Wilds Minde skole om lag 600 m fra planområdet. Nærmeste ungdomsskole er Oddemarka skole om lag 1200 m fra planområdet. Alle oppgitte avstander er i luftlinje.

## Støy

Boliger innenfor planområdet er ikke markert på kommuneplanens vedlegg 4L som omhandler støy. Det er ikke grunn til å tro at det vil være nødvendig med tiltak utover det som fremgår av teknisk forskrift i forhold til støy.

## Forurensning

Det er ikke registrert forurensning innenfor planområdet.

## Energi

Tiltak i felt BK1 ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Nye bygg innenfor dette området skal knyttes til og bygges slik at fjernvarme kan brukes.

## **Utbyggingspolitikk**

Det bør inngås utbyggingsavtale i henhold til vanlig praksis.

### **Plan- og bygningsetatens anbefaling og konklusjon**

Foreslått bebyggelse vil gi gode boforhold i et område med muligheter for friluftsliv og rekreasjon. Planforslaget følger opp kommuneplanens intensjoner om fortetting i sentrale strøk.

Det anses som positivt for planforslaget at alle boenheter skal være tilgjengelig for alle, slik at alle hovedfunksjoner ligger på et nivå. Etablering av boder mot fjellveggen istedenfor soverom vil øke bokvaliteten betydelig. Fordelaktig for planforslaget er også at volumer og etasjeantall er søkt tilpasset til omkringliggende bebyggelse av nyere og eldre art.

I høringsrunden (30.3.12 - 11.5.12) kom det inn flere merknader som omfatter uttalelser vedr. arkitektur, bygningsvolumer og utnyttelse. Disse ble kommentert i saksfremstillingen.

Problemstillinger i planprosessen har berodd på hovedsakelig tilgrensende fjellparti og behov for geologiske undersøkelser og tiltak, samt antall boenheter og bygningsvolumen. Utbyggeren og PBE har prøvd å komme til et best mulig kompromiss og etter konstruktive møter og diskusjoner ble det gjort endringer ift. det siste fremmete planforslaget (sak nr 21/13).

Endringer omfatter særlig:

- redusering av antall boenheter fra 6 til 5
- redusering av fasadelengden fra 47 m til 40 m
- flytting av bygningen 0,5 m ut fra nabogrense mot grøntareal og 3 m lenger bort fra Nr. 3
- redusering av antall parkeringsplasser fra 11 til 8 plasser i parkeringskjeller
- 2 gjesteparkingsplasser – 1 av dem er HC
- alle boenheter er tilgjengelige for alle
- økning av kvalitative gode uteoppholdsarealer fra 70 m<sup>2</sup> til 100 m<sup>2</sup> per boenhet

Videre har antall lekeplasser i området og deres kvaliteter vært et tema i planprosessen. På bakgrunnen av dårlige solforhold og terreng på den planlagte lekeplassen ble den tatt ut av planen. Det er avtalt i planbestemmelsene at del av eksisterende kvartalslek i Gabriel Scotts vei skal være opparbeidet i henhold til godkjent utomhusplan.

Plan- og bygningsetaten anser planforslaget for å være godt gjennomarbeidet samt å bidra til å utvikle området på en hensiktsmessig måte med tanke på bygningsvolumer og utnyttelse. Foreslått bebyggelse vil gi god bokvalitet i et område med muligheter for friluftsliv og rekreasjon.

Plan- og bygningsetaten er godt fornøyd med planforslaget som legges fram til sluttbehandling. Teknisk direktør anbefaler at reguleringsplan for Galgebergveien 7 vedtas.

# **Punkt 35/13: Andøya - 9/384 - detaljregulering - sluttbehandling**

## **Bilag**

Vedtak BYUTVI, 28022013, Sak 45/13, Andøya - 9/384 - detaljregulering - sluttbehandling

1. Plankart siste datert 13.06.2012.pdf
2. Bestemmelser revidert 05.02.2013.doc
3. Planbeskrivelse sist datert februar 2013.doc
4. Saksprotokoll fra vedtak i byutviklingsstyret til 1. gangs behandling av saken.pdf
5. Risiko- og sårbarhetsanalyse 1408784\_2\_1.pdf
6. Støynotat datert 03.10.2012.doc
7. Lengdeprofil.pdf

Arkivsak-dok. 201112713-35  
Saksbehandler Anne Mari Aasaaren

Saksgang  
Byutviklingsstyret  
Bystyret

Møtedato  
28.02.2013  
13.03.2013

## **Andøya - 9/384. Detaljregulering. Sluttbehandling.**

### **Sammendrag**

Planområdet på 22,7 dekar ligger nordvest på Andøya i Vågsbygd og har gnr. 9 og bnr. 384. Avstanden til krysset Andøyveien/Vågsbygdveien er rundt 1,2 km og til Kvadraturen er det rundt åtte kilometer.

Formålet med planen er å legge til rette for videre utvikling av eksisterende næringsområde med sjørettet næring der det inngår lager/industri og kontorlokaler for ingeniørbaserte tjenester i tilknytning til industriparken. Planområdet ble i 1987 regulert til kontor, i 1995 til industri og i 2011 til ett av sju områder for sjørettet næring i kommuneplanen.

I 2009 ga kommunen rammetillatelse til et industribygg sør i planområdet. Nord i planområdet planlegges kontorbygg mot sjøen og parkering i to nivå over lagerhall mot Andøyfaret.

Etter høringsrunden er følgende avklart: Støyinnsigelse fra fylkesmannen, avkjørsler til parkeringshus, forholdet til Andøya industriparks forslag til tiltaksplan for mudring, forurensede masser og trafikkvurdering av Andøyveien spesielt i forhold til trafiksikkerhetstiltak for barn og unge som må krysse Andøyveien til og fra skolene Sjøstrand og Møvik.

Flere arbeidsplasser kan gi kortere arbeidsreiser for dem som bor i ytre del av Vågsbygd. Økt trafikk på Andøyveien fører til at skoleveien for barn og unge som bor i boligområder nord for Andøyveien, og også bussholdeplasser får ekstra fokus. Det er positivt for lokalområdet at dette planforslaget bidrar med to tiltak for å bedre trafiksikkerheten for myke trafikanter. Tiltakene som er tatt med i rekkefølgebestemmelsene er opphøyd gangfelt med ekstra belysning ved krysset Andøyveien/Gamle Andøyvei og opprustning av kryssingen av g/s-veien ved krysset Andøyveien/Vågsbygdveien. Bussholdeplasser ved krysset Andøyveien/Andøyfaret er tema i det pågående planarbeidet for Andøya, del av K1.

Plan- og bygningsetaten vurderer at denne planen er godt gjennomarbeidet selv om planprosessen hadde vært tjent med at trafikkvurderingen for et større område og støyvurdering hadde fått større fokus tidligere.

Teknisk direktør mener planforslaget er et viktig bidrag til videre utvikling av Andøya industripark og resten av teknologimiljøet på Andøya, og anbefaler at detaljregulering for Andøya, 9/384 vedtas.

## Forslag til vedtak

1. Bystyret vedtar detaljregulering for Andøya – 9/384 sist datert 13.06.2013, med bestemmelser sist datert 05.02.2013.

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef

### **Trykte vedlegg**

1. Plankart, sist datert 13.06.2012
2. Bestemmelser, sist datert 05.02.2013
3. Planbeskrivelse, sist datert februar 2013
4. Saksprotokoll fra vedtak i BUS til 1. gangsbehandling av saken.
5. Risiko- og sårbarhetsanalyse, datert 21.05.2012
6. Støynotat, datert 03.10.2012
7. Lengdeprofil avkjørsler p-anlegg

## BAKGRUNN FOR SAKEN

Planforslaget fremmes av Siv. ing.Arild Reinertsen og EGG arkitektur ved John Øyna på vegne av Andøya Industripark AS.

Industriproduksjonen i Norge har endret seg, og den 106 mål store verftseiendommen på Andøya brukes i dag i stor grad til montasje og testing av tungt offshoreutstyr.

Formålet er å legge til rette for videre utvikling av eksisterende næringsområde tilrettelagt for sjøbasert næring både med lager/industri og kontorlokaler for ingeniørbaserte tjenester i tilknytning til industriparken.

### Dagens situasjon



Planområdet ligger nordvest på Andøya i Vågsbygd rundt 1,2 km fra krysset Vågsbygdveien og Andøyveien og åtte kilometer fra Kristiansand sentrum. Planområdet er markert med blå stiplet linje, og omfatter eiendommen gnr. 9 bnr. 384. Arealet på østsiden av Andøyfaret er også regulert til næring.

Sør i planområdet ble det den 21.09.2009 gitt rammetillatelse til et industribygg med bruksareal på 9501 m<sup>2</sup>, og 63 parkeringsplasser. Topp sokkel skal være kote +3 og gesimshøyde på kote +19.



Planområdet er markert med blå stiplede linje, og omfatter eiendommen gnr. 9 bnr. 384. Arealet på østsiden av Andøyfaret er også regulert til næring.

### Planens innhold

Formålet med planarbeidet er byggeområde, grønnstruktur og samferdselsanlegg.

Planområdet er et planert ubebygget industriområde på 22,7 dekar. Planforslaget tillater totalt bruksareal på 24 201 m<sup>2</sup> fordelt slik:

- 2972 m<sup>2</sup> lager/parkering, bygning nr. 2 på plankartet
- 8110 m<sup>2</sup> næringsbebyggelse - rammetillatelse i 2009, bygning nr. 3
- 8888 m<sup>2</sup> kontor, sjørettet næring, bygning nr. 1
- 1258 m<sup>2</sup> offentlig trafikkareal
- 1492 m<sup>2</sup> havneområde i sjø

Industribygget med rammetillatelse fra 2009 hadde krav om 1,5 parkeringsplasser i tråd med forrige kommuneplan. Planlagt lager skal ha parkering i tråd med gjeldende kommuneplan.

Planlagt kontorbygg, bygning nr. 1 skal ha 2,5 plasser pr. 100 m<sup>2</sup> bruksareal, mens kommuneplanen har maksimum 1 parkeringsplass for både industri, lager og kontor. Veien heter i dag Andøyfaret, og det beholdes.

## PLANPROSESSEN

### Gjeldende planer

#### Rikspolitiske retningslinjer for strandsonen

Vedtatt 25.03.2011. Målet er å ivareta allmenne interesser langs sjøen og å unngå uheldig bygging langs sjøen. Forbudet i 100-metersbeltet langs sjøen gjelder ikke der annen byggegrense er fastsatt i kommuneplanens arealdel eller i reguleringsplan. Dette planområdet er en del av eksisterende næringsområde der annen byggegrense er fastsatt.

#### Regionplan

Vedtatt juni 2011:

”Det er viktig at eksisterende virksomheter med stor regional betydning sikres utvidelsesmuligheter og gode rammevilkår (...) Næringsarealer med kaitilknytning bør ikke omdisponeres til andre formål.”

#### Kommuneplan

Vedtatt 22.06.2011. Området er en del av område NS6 som er regulert til sjørettet næring. Bestemmelsenes §12 f: «Arealene skal brukes til virksomheter som ut fra sin funksjon må ligge ved sjøen, og kontorandelen på den enkelte tomt skal være underordnet del av byggets bruksareal.»

#### Reguleringsplan

Området er en del av reguleringsplan for Andøya K1 vedtatt 07.06.1995 der formålet var industri knyttet til mekanisk verksted og beslektet industri med tilhørende anlegg. Innenfor arealet kunne oppføres produksjons- og lagerhaller og kaianlegg med kraner. Maksimum gesimshøyde var kote +19.

### Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 29.06.2012 – 21.09.2012. Det kom inn fem merknader. Under følger sammendrag av hver enkelt uttalelse og plan- og bygningsetatens vurdering

#### Fylkesmannen i Vest-Agder v/ Miljøvern avdelingen, brev datert 30.08.2012

- Reiser innsigelse på grunn av manglende støyfaglig utredning av industri og havn i henhold til retningslinjene for behandling av støy i arealplanlegging, T-1521. Dette må kartlegges: Dagens støynivå, utbygging uten drift på kaia og med eventuell framtidig aktivitet på kaia. Mudring: Andøya industripark er pålagt å utarbeide tiltaksplan for opprydning på sjøbunnen, og mudring vurderes som mulig metode. Dette bør samkjøres med dette planforslaget. Sedimentene er forurenset og massene må til deponi.

#### Plan- og bygningsetatens kommentar

- Det er utarbeidet en støyfaglig utredning, se vedlagte støynotat datert 03.10.2012. Det tas inn i bestemmelsene at det ikke planlegges annen støyende virksomhet enn lager og industribygg som er vurdert i støynotatet, og krav om avbøtende tiltak for å tilfredsstille NS 8175 klasse C for støynivå inne i planlagte bygninger. Mudring: Andøya industripark AS forslag til tiltaksplan for sedimentforurensning utarbeidet av Sweco, og den er til behandling hos fylkesmannen.

#### Vest-Agder fylkeskommune v/ Regionalavdelingen, brev datert 11.09.2012

- Området er et større sjørettet næringsområde, og det er av regional betydning at det videreføres som det, jf. regional plan. Hvis planlagt bro over Kyresundet får høyde på kote 2 vil arealet mellom broene bare være tilgjengelig fra kano/kajakk. Det anbefales at kommunen vurderer høyden på planlagt bro over Kyresundet på nytt. Råd om å nyansere arealformålet næringsbebyggelse jf. kartforskrift og veileder.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Området skal brukes til sjørettet næring, Planlagt bro over Kyresundet skal ha fri høyde til kote +2, og eksisterende bro har lavere fri høyde enn det. Nyansering av formålet næringsbebyggelse er vurdert. Hensynet til å opprettholde arealet som en eiendom gjør at rådet ikke etterkommes.

Statens Vegvesen, brev datert 17.09.2012

- Positivt med flere arbeidsplasser i ytre del av Vågsbygd i forhold til kortere arbeidsreiser og begrenning av trafikk på Vågsbygdveien til og fra sentrum.

Kystverket, brev datert 21.09.2012

- Ber om at følgende føyes til i bestemmelsene: «Tiltak i sjø krever tillatelse etter havne- og farvannsloven.»

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Det etterkommes.

Vågsbygd vel, brev datert 02.10.2012

- Trafikken på Vågsbygdveien er tett morgen og ettermiddag, og dette er en ulempe for beboere i Vågsbygd, Voie og Flekkerøy. Positivt med arbeidsplasser i Vågsbygd, men det fører til mer press på Vågsbygdveien. Viktig at anleggstrafikk viser hensyn med tanke på skolebarn på Andøyveien og i forhold til støy. Kyresundet er viktig del av indre kystled og vellet har sammen med Ytre Vågsbygd nærmiljøutvalg jobbet for tilgjengelighet med småbåter. Viktig at utbyggingen ikke begrenser allmennhetens bruk av sundet, og at strandlinjen kan brukes der det er mulig.

Plan- og bygningsetatens kommentar

- Trafikken på Vågsbygdveien er stor. Det er planlagt to opphøyde gangfelt som vurderes å bidra til sikrere kryssing av Andøyveien for myke trafikanter. Kyresundet kan brukes av kanoer, kajaker og robåter som i dag. Ny bro får større seilingshøyde enn eksisterende bru. Strandlinjen fra sikkerhetsgjerdet og nordover forbi kontorbygget kan brukes av allmennheten.

### **Endringer etter offentlig ettersyn**

Støynotat er laget av Sweco for å svare på innsigelsen fra fylkesmannen på manglende støyutredning. Støy er tatt med som nytt punkt 1.1.9 i bestemmelsene.

Kystverkets merknad til bestemmelsene er innarbeidet.

Dette er foreslått fordelt med tosidig busslomme på detaljregulering for del av K1 oppstart, og opprusting av g/s-vei og opphøyd gangfelt med belysning på denne detaljreguleringen. På bakgrunn av dette er det tatt med rekkefølgekrav i bestemmelsenes punkt 6 i denne planen, og busslommer blir fulgt opp i planen for del av K1.

Det er laget snitt som viser at de to planlagte avkjørslene til parkeringshus vil få stigning fra kommunal vei i henhold til veinormalen.

### **Medvirkning**

Miljørettet helsevern har uttalt seg om støy i forhold til innsigelsen fra fylkesmannen.

### **Samarbeidsgruppa for bydelen**

Planforslaget ble diskutert i samarbeidsgruppa i vest og uttalelsene er innarbeidet.

## **PLAN- OG BYGNINGSETATENS VURDERING AV PLANFORSLAGET**

Planforslaget går noe utover kommuneplanenes rammer for områder for sjørettet næring angående at kontorandelen på den enkelte tomt skal være underordnet del av byggets bruksareal. Virksomheten i Andøya industripark går mye ut på montasje og testing av tungt offshoreutstyr. Plan- og bygningsetaten vurderer at planlagt virksomhet for å styrke teknologisiden av virksomheten har nær tilknytning til resten av Andøya industripark. Gesimshøyde i gjeldende reguleringsplan for K1 er på kote +19, og planlagte bygg forholder seg til dette.

Hovedgrepet i planområdet er å utnytte næringstomten på en funksjonell og effektiv måte som styrker næringsvirksomheten i Andøya industripark.

Detaljreguleringen bidrar positivt til kommunens satsingsområde byen som drivkraft ved å bidra til sterkere utnytting av eksisterende næringsområde  
Det er positivt for lokalområdet med flere arbeidsplasser, og at utbygger bidrar til to trafiksikre kryssinger barn og unge

Plan- og bygningsetaten vurderer det som positivt at planområdet får en lettere næringsvirksomhet som overgang mellom industriområdet i Andøya industripark og boligene i Andøyfaret øst for planområdet enn gjeldende reguleringsplanen la opp til. Plan- og bygningsetaten vurderer at en slik industrivirksomhet hadde fått problemer med å gi tilfredsstillende støyforhold innen- og utendørs for omkringliggende boliger.

### Biologisk mangfold jf. Naturmangfoldloven §§ 8-12

§8 Kunnskapsgrunnlaget.

Området er tidligere godt undersøkt med hensyn til naturmangfold. Det er del av en trekk- og overvintringslokalitet for andefugl.

### §9 Førevar-prinsippet

Høyere utnytting av næringsområdet vil påvirke lokaliteten. Det er planlagt mudring i Kyresundets hovedkanal som ledd i opprydning av forurensede sedimenter. Det er viktig å holde så mye som mulig av kantene åpne.

### §10 Samlet belastning

Sør, øst og vest for planområdet er det gode lokaliteter for andefugl. Siden gjeldende reguleringsplan og kommuneplanen har satt av planområdet til næring, er det dette hensynet som veier tyngst for området.

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være i tilstrekkelig grad belyst.

### Kulturminner

Ingen registreringer, men mudring i sjø kan avdekke noe selv om Norsk Maritimt museum tidligere har undersøkt området i nærheten uten å finne noe

### Barn og unges interesser

Dette er et næringsområde, og barn og unges interesser vurderes å dreie seg om virkningen av økt trafikk på Andøyveien. Dette vurderes ivaretatt med rekkefølgekrav til opphøyd fotgjengerfelt med belysning og bedre kryssing

### Universell utforming

Temaet vurderes å bli ivaretatt gjennom at atkomst fra offentlig vei til bygg skal utformes universelt, og arbeidsplassene i nye bygg skal tilrettelegges for funksjonsnedsatte grupper.

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Vedlagte analyse fra utbygger konkluderer angående forurensning med at de ikke kjenner til forurensning fra tidligere virksomhet, mens arbeider i sjø vil ta hensyn til eventuell

forurensning. I kommunens kart er hele området medregnet naboplanen merket av som mulig forurenset grunn, og bestemmelsene har tatt med håndtering av dette. I forhold til havstigning og stormflo skal oppholds-, arbeids- og publikumsrom ikke ha gulv lavere enn kote +3. Planlagt kontorbygg forholder seg til det. Golv i lagerhall er planlagt på kote +2,7.

Økonomiske konsekvenser for kommunen blir i forhold til drift av det planlagte fortauet.

### Grønnstruktur

Det vurderes at med fortsatt ferdsel av robåter, kajaker og kanoer gjennom Kyresundet, og adgang for allmennheten til uteoppholdsarealet nord i planområdet er temaet ivaretatt i så stor grad det er mulig i dette industriområdet.

### Transport

Trafikk er vurdert for Andøyveien fra Vågsbygdveien til Andøyfaret av Rambøll på vegne av Einar Kjetså i forbindelse med pågående detaljregulering for Andøya, del av K1, og også av ingeniørvesenet. Økt trafikk på Andøyveien og Vågsbygdveien gjør at det er behov for tiltak for mer trafiksikker skolevei for barn og unge:

- Krysset Andøyveien/Vågsbygdveien - opprusting der g/s-veien krysser over
- Krysset Andøyveien/Gamle Andøyvei – Opphøyd gangfelt og bedre belysning
- Krysset Andøyveien/Andøyfaret – tosidig busslomme for 1. klassinger, og andre som tar buss.

Intern trafikk mellom planområdet og resten av industriparken skal foregå via planlagt bru over Kyresundet. Brua skal være maksimum sju meter bred, og ha fri høyde opp til kote +2.

### Støy

Swecos støynotat datert 03.10.2012 viser til støyvurdering angående merknad til kommuneplanen fra Rambøll i 2010 vil det planlagte kontorbygget ligge i støysonen fra Andøya industripark. Det er derfor nødvendig med lydteknisk prosjektering av fasadetiltak i kontorbygget. Notatet vurderer en mulig driftssituasjon der planlagt lagerbygg vil generere noe trafikk- og håndteringsstøy på nordsiden av bygget. Høyeste beregnede nivå ved boligbebyggelsen er 42 dB  $L_{den}$  som er 8 desibel under grenseverdi for industri med impulslyd. Terreng og bygninger vurderes i notatet som en god skjerm for boligene i Andøyfaret øst for planområdet.

### Forurensning

Det vises i kommunens kartprogram at Andøya industripark og området rundt på land og i sjø kan være forurenset. Det vurderes at rekkefølgekravet i bestemmelsene ivaretar temaet.

### Estetikk

Både kontorbygg og næringsbygg mot sør er planlagt å ligge nær sjøen, og bestemmelsen punkt 1.1.5 har med at fasadematerialer ikke skal være lysreflekterende.



Fjernvirkningen av volum av planlagte bygg sett fra Jaktodden

### Energi

Planlagte bygg skal knyttes til fjernvarme, og kontorbygget er planlagt å ha energinivå B.

### Utbyggingsavtale

Det er vurdert at fortau langs den kommunale veien Andøyfaret og to trafikksikre kryssinger av Andøyveien kan ordnes uten utbyggingsavtale med utbygger.

### Parkering

Kontorbygget har større parkeringsdekning enn kommuneplanens krav. Kommuneplanen legger opp til at arbeidsreiser i størst mulig grad skal skje via gåing, sykling og kollektivtransport. Utbygger vurderer at dårlig kollektivdekning gir et større behov for parkeringsplasser.

Plan- og bygningsetaten vurderer at planen vil styrke videre utvikling av teknologimiljøet på Andøya. Plan- og bygningsetaten anbefaler at planforslaget vedtas.

Anne Mari Aasaaren  
11.02.2013

## **Punkt 36/13: Forespørsel om salg av Agder Bomdrift AS**

### **Bilag**

Vedtak KOMMUN, 05032013, Sak 10/13, Forespørsel om salg av Agder Bomdrift AS



Arkivsak-dok. 201302066-1  
Saksbehandler Terje Fjellvang

Saksgang  
Kommunalutvalget  
Bystyret

Møtedato  
05.03.2013  
13.03.2013

## Forespørsel om salg av Agder Bomdrift AS

### Sammendrag

Agder Bomdrift AS eies i dag 100 % av Kristiansand kommune. Selskapet har per i dag kontrakter med tre av de fire bompengeselskapene (som har konsesjon fra departementet om å innkreve bompenger til vegfinansiering) i Agderfylkene om å drifte bomstasjoner (Autopass-brikker, innkreving, bildebehandling). Alle tre kontraktene løper ut i 2013 og bompengeselskapene vurderer flere alternativer for å få sikre en rimelig og effektiv drift på anleggene i årene fremover. Et alternativ til å utlyse kontraktene til konkurranse ved utløp er å eie og drive et driftsselskap selv, enten ved å etablere et nytt driftsselskap eller ved å kjøpe Agder Bomdrift AS.

På generalforsamlingen til selskapet 12.6.2012 orienterte styreleder i Agder Bomdrift AS Erna Larsen, om at de fire bomselskapene på Agder har uttrykt interesse for å kjøpe selskapet og Kommunalutvalget gav 6.11.2012 klarsignal til å utrede saken og vurdere verdien av Agder Bomdrift AS ved et eventuelt salg.

Selskapet har levert gode resultater de siste årene, men er nå i en svært utsatt posisjon ettersom kontraktene snart løper ut og bompengeselskapene står med muligheter for å få tjenestene utført rimeligere i egenregi ved etablering av et eget selskap eller ved at de kan utnytte den sterke konkurransen i markedet til å presse aktørene til å gi inn tilbud med lave resultatmarginer. For bomselskapene vil det være både tid og kostnadskrevende å etablere og få i drift et nytt selskap og ettersom kontraktene løper ut om få måneder, gjør det denne løsningen problematisk. Denne situasjonen gjør det gunstig for begge parter å gjennomføre et kjøp/salg av Agder Bomdrift AS på dette tidspunktet.

I forhandlinger mellom kommunen og bompengeselskapene 19.12.2012 fremsatte bompengeselskapene et tilbud på 3,6 mill. kr pluss all egenkapitalen som står på bok 01.06.2013 (ser ut til å bli rett i overkant av 7 mill. kr), med formell overtagelse samme dato. Tilbudet ble akseptert av rådmannen, med forbehold om godkjenning i bystyret.

### Forslag til vedtak

1. Bystyret aksepterer det framlagte budet fra de fire bompengeselskapene for alle aksjene i Agder Bomdrift AS på 3,6 mill kr pluss all egenkapitalen i selskapet ved overtagelsesdatoen 1.6.2013. Salgsinntekten inklusiv egenkapitalen ved overtagelse tilføres kapitalfondet.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Terje Fjellvang  
Økonomidirektør

## 1. Historikk og bakgrunn for saken

Kristiansand kommune etablerte Agder Bomdrift AS 28.8.2001 for å være driftsoperatør for andre bompengeselskap. Kommunens interesser i selskapet er i all hovedsak økonomiske. Et mindre perspektiv er å sikre at driften er såpass effektiv at sluttbrukerne i kommunen får mest mulig vei igjen for pengene de betaler i bomringen. Det er dog liten grunn til å tro at resultatet ville blitt dårligere for innbyggerne med en annen eier av driftsselskapet, ettersom kommunen ikke subsidierer selskapet og det er sterk konkurranse i markedet for denne tjenesten.

Kristiansand kommune eier fremdeles 100% av aksjene i selskapet som i dag har kontrakter med følgende tre av de fire bompengeselskapene på Agder om å drifte bompengeanlegg: NYE Kristiansand bompengeselskap AS (bomringen i Kristiansand), Aust-Agder Vegfinans AS (Østerholtheia, Inntjore og Kviksdalen på E18) og Setesdal Vegfinans AS (Rv.9 Setesdalsvegen). Det fjerde og siste bomselskapet på Agder, Lister Bompengeselskap AS, har kontrakt med Vegamot AS. Se oversikt nedenfor:

Selskap	Driftsoperatør	Bomstasjoner	Eierposter	Kontraktslutt
NYE Kristiansand bp.selskap AS	Agder Bomdrift AS	Bomringen i Kristiansand	50% V-A Fylkeskommune 50% Kristiansand kommune	01.07.2013
Aust-Agder Vegfinans AS	Agder Bomdrift AS	Østerholtheia Inntjore Kviksdalen	100% A-A Fylkeskommune	01.09.2013
Setesdal Vegfinans AS	Agder Bomdrift AS	Rv.9 Setesdalsvegen	100% A-A Fylkeskommune	04.06.2013
Lister Bompengeselskap AS	Vegamot AS	Handeland på E39 Kollevoll på fv. 43	60% V-A Fylkeskommune 10% Farsund kommune 10% Kvinesdal kommune 10% Flekkefjord kommune 10% Lyngdal kommune	Utgått 2012

Kontraktene med bompengeselskapene inngås for fire år av gangen og utlyses da normalt til ny konkurranse ved utløp. Som man ser av oversikten ovenfor så vil alle fire kontraktene om bomdrift på Agder være utløpt i september 2013. I denne sammenhengen vurderer bompengeselskapene nå alle alternativer for å sikre den mest rimelige og effektive driften på anleggene i årene fremover. Det mest attraktive alternativet til å utlyse konkurranse om nye kontrakter ved utløp er å gå sammen om å eie og drive et driftsselskap selv, enten ved å etablere et nytt driftsselskap eller ved å kjøpe Agder Bomdrift AS.

På generalforsamlingen til selskapet 12.6.2012 orienterte styreleder i Agder Bomdrift AS, Erna Larsen, om at bompengeselskapene på Agder har uttrykt interesse for å kjøpe selskapet. Det ble på generalforsamlingen gitt signaler til styreleder om at denne henvendelsen kunne følges opp.

Etter samtaler mellom Agder Bomdrift AS på den ene siden og de fire bompengeselskapene på den andre, ble det på administrativt nivå uttrykt et gjensidig ønske om at de fire

bompengeselskapene går sammen om å kjøpe Agder Bomdrift AS fra Kristiansand kommune.

Daglig leder i Agder Bomdrift AS, Ellinor Fiskaa, videreformidlet forslaget om at Kristiansand kommune som eier følger opp henvendelsen fra bompengeselskapene i brev datert 10.10.2012.

Etter en foreløpig utredning av saken gav Kommunalutvalget 6.11.2012 klarsignal til å vurdere verdien av Agder Bomdrift AS ved et eventuelt salg og gå i forhandlinger med bompengeselskapene dersom betalingsvilligheten deres var tilstrekkelig til å sannsynliggjøre et salg. I forhandlinger 19.12.2012 fremsatte bompengeselskapene et tilbud på 3,6 mill kr pluss all egenkapitalen som står på bok 1.6.2013, med formell overtagelse samme dato.

## 2. Økonomisk analyse

### Balanse og resultat

#### Resultatregnskap – tall i hele tusen

	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Salgsinntekter	13 701	13 038	13 018	7 981	7 881	7 572
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>13 701</b>	<b>13 038</b>	<b>13 018</b>	<b>7 981</b>	<b>7 881</b>	<b>7 572</b>
Vareforbruk	0	0	0	4 940	6 485	6 521
Innleid bemanning og adm.	1 014	1 597	1 839	0	0	0
Lønnskostnader	3 919	3 821	2 232	118	172	136
Ordinære avskrivninger	72	80	92	0	0	0
Andre driftskostnader	5 766	5 879	4 288	1 268	1 223	926
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>10 771</b>	<b>11 377</b>	<b>8 451</b>	<b>6 326</b>	<b>7 880</b>	<b>7 583</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>2 930</b>	<b>1 660</b>	<b>4 567</b>	<b>1 655</b>	<b>2</b>	<b>-12</b>
Annen renteinntekt	116	198	130	73	132	87
Annen rentekostnad	0	17	11	1	0	0
<b>Resultat før skatt</b>	<b>3 046</b>	<b>1 841</b>	<b>4 686</b>	<b>1 728</b>	<b>133</b>	<b>75</b>
Skatt	853	520	1 317	484	37	20
<b>Årsresultat</b>	<b>2 193</b>	<b>1 321</b>	<b>3 369</b>	<b>1 244</b>	<b>96</b>	<b>55</b>

I 2007 og 2008 gikk selskapet i balanse. Etter at det klarte å kutte kostnader, drive mer effektivt og vant flere kontrakter i 2009 leverte selskapet et overskudd på 1,2 mill kr. I 2010 leverte selskapet et overskudd på 3,3 mill kr, men dette var nok et ekstraordinært år hvor det fikk inn nye kontrakter som det bare hadde et halvt år med driftsutgifter på. I 2011, hvor selskapet var tilbake i vanlig helårsdrift, stabiliserte resultatet seg på 1,3 mill kr i overskudd. For 2012 foreligger det ikke reviderte regnskaper, ettersom disse for tiden er under utarbeidelse, men styreleder gav en foreløpig vurdering per 26.2.2013 på at resultatet etter skatt ble 2,2 mill kr.

Resultatene de siste tre årene må anses for å være svært gode ettersom det er nesten ingen kapital bundet opp i selskapet. Årsaken til de gode resultatene er en kombinasjon av at

selskapet har vunnet kontrakter med gode vilkår og samtidig at det i kontraktsperioden har vært mye ekstraarbeid i innføringsfasen av Autopass-systemet.

### Balanseregnskap – tall i hele tusen

	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Driftsløsøre	65	134	214	0	0	0
<b>Sum anleggsmidler</b>	<b>65</b>	<b>135</b>	<b>214</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Kundefordringer	2 049	1 342	3 264	447	396	1 648
Kasse/Bank/Post	6 976	6 064	7 195	4 947	3 844	1 485
<b>Sum omløpsmidler</b>	<b>9 025</b>	<b>7 406</b>	<b>10 459</b>	<b>5 394</b>	<b>4 266</b>	<b>3 373</b>
<b>Sum eiendeler</b>	<b>9 090</b>	<b>7 541</b>	<b>10 673</b>	<b>5 394</b>	<b>4 266</b>	<b>3 373</b>
Sum innskutt egenkapital	185	185	185	185	185	185
Sum opptjent egenkapital	5 991	3 798	3 477	3 108	2 364	2 268
<b>Sum egenkapital</b>	<b>6 176</b>	<b>3 983</b>	<b>3 662</b>	<b>3 293</b>	<b>2 549</b>	<b>2 453</b>
Leverandør gjeld	983	1 273	892	1 003	988	157
Betalbar skatt	853	519	1 317	–	–	–
Skyldig offentlige avgifter	693	450	932	115	139	47
Annen kortsiktig gjeld	384	316	870	–	–	–
Utbytte	0	1 000	3 000	500	–	–
<b>Sum gjeld</b>	<b>2 913</b>	<b>3 558</b>	<b>7 011</b>	<b>2 101</b>	<b>1 717</b>	<b>920</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>	<b>9 089</b>	<b>7 541</b>	<b>10 673</b>	<b>5 394</b>	<b>4 266</b>	<b>3 373</b>

Eiendelene i selskapet består i all hovedsak av bankinnskudd og kundefordringer. Anleggsmidler som man kunne ta på ved en eventuell avvikling av selskapet er på beskjedne 100.000 kr. Årsaken til at selskapet tjener gode penger med svært liten kapital bundet opp er det driver hovedsakelig tjenesteproduksjon og at verdiene i selskapet derfor i all hovedsak ligger i kompetansen til de ansatte og de inngåtte kontraktene som ikke skrives eksplisitt inn i balanseregnskapene.

Per 31.12.2012 var egenkapitalen på 6,2 mill kr. Forventet resultat på den resterende perioden for de inngåtte kontraktene (frem til 1.9.2013) anslås til 0,7 mill kr dersom man må avvikle selskapet eller 0,8-1,0 mill kr dersom man forutsetter fortsatt drift. Ved det foreslåtte overtagelsestidspunktet vil det dermed antakelig være rett i overkant av 7 mill kr i egenkapital i selskapet.

Selskapet har god likviditet og svært stabile økonomiske rammer. Etter de store overskuddene de siste årene er det bygget opp mere egenkapital enn det som er strengt nødvendig og man burde betale ut mesteparten i utbytte til eierne, uavhengig av fremtidig eierskap.

## Selskapets markedssituasjon

**Eksisterende konkurranse:** Det har vokst frem sterk konkurranse på markedet for bomdrift de siste årene, hvor et bredt spekter av lokale aktører som ikke var i direkte konkurranse med hverandre har blitt erstattet med to store nasjonale aktører (Bro- og tunnelselskapet AS og Vegamot AS). Disse selskapene kan dra større nytte av stordriftsfordeler enn et mindre selskap som Agder Bomdrift.

På den andre siden har selskapet etablert et godt renommé blant de lokale bompengeselskapene for å være proaktive på løsning av problemer utover de strengt kontraktfestede, spesielt å minimere driftsstanser som sparer bompengeselskapene for betraktelige frafall av inntekter fra bomringene. Bompengeselskapene gir dog uttrykk for at det nye reglementet om offentlige anskaffelser gjør det vanskelig å definere slike kriterier i en anbudskonkurranse eller vektlegge dem basert på skjønnsmessig vurdering.

**Trusler fra nye konkurrenter i fremtiden:** Det er lite sannsynlig at det skal vokse frem nye private aktører på markedet, men bompengeselskapene har signalisert at de vurderer å starte sitt eget selskap for å få tjenestene levert til kostpris. Dersom dette skjer, vil Agder Bomdrift stå uten kontrakter og måtte avvikles.

**Kunders forhandlingsposisjon:** Den sterke konkurransen øker kundenes forhandlingsposisjon og svekker selskapets muligheter for å oppnå god resultatmargin ettersom de må tilby lavere pris for tjenestene sine for å kunne vinne kontrakter med bompengeselskapene.

**Leverandørers forhandlingsposisjon:** Som tjenesteprodusent er inputkostnadene hovedsakelig lønn. Lav arbeidsledighet gjør lønningene høye, men dette er likt for alle de norske konkurrentene og påvirker i liten grad markedsposisjonen til selskapet.

**Trusler fra substituerende tjenester:** Det er vanskelig å vurdere om andre former for vegfinansiering vil erstatte dagens bomringer, men det antas å være lite sannsynlig de nærmeste årene.

## Selskapets strategi

Som en relativt liten aktør i konkurranse med store nasjonale aktører har selskapet liten mulighet til å slå konkurrentene på pris. Derfor har Agder Bomdrift valgt å fokusere sterkt på å utmerke seg på kvalitet i form av proaktiv problemløsning og god serviceinnstilling. Fra kundenes ståsted er minimering av driftsstans på bomringene kritisk. Ved en driftsstans på anleggene er det store summer bompenger som går tapt i forhold til de relativt små kostnadene de har for driften av anleggene. En del av disse driftsstansene de siste årene skyldes forhold i sentralsystemet i auto-pass infrastrukturen hvor det i utgangspunktet er Statens vegvesen som har ansvaret for å rette opp feil. Det er blant annet dette området selskapet har utmerket seg spesielt positivt for kundene og opparbeidet seg et godt renommé. Selskapet har således lyktes med strategien.

## Utsikter

På tross av gode resultater de siste årene og gode forhold til eksisterende kunder er selskapet nå i en svært utsatt posisjon ettersom kontraktene snart løper ut og det ser ut til å bli vanskelig å vinne nye kontrakter på lignende betingelser.

Kundene rapporterer om at selv om det er gode økonomiske grunner til å ha Agder Bomdrift som driftsselskap (jf. de fordeler som nevnes angående selskapets strategi), vil det bli vanskelig å legge til rette for å vektlegge slike kriterier i en ordinær konkurranse eller kontraktsfeste dem i en avtale (pga. et strikt reglement om offentlige anskaffelser).

For å sikre at driftsstanser minimeres og at tjenesten kan leveres til kostpris (et overskudd/underskudd faller rett tilbake til eier) vurderer bompengeselskapene å produsere

driftstjenestene selv, i stedet for å kjøpe dem inn slik de gjør i dag. Da finnes det to alternativer for dem: Enten å kjøpe Agder Bomdrift eller å etablere et nytt selskap.

Dersom de allikevel ikke velger å starte eller erverve et bomdriftsselskap, kan bompengeselskapene uansett utnytte den sterke konkurransen som har vokst frem i markedet de siste årene til å presse aktørene til å gi inn tilbud med lavere priser som resulterer i en lavere resultatmargin enn den Agder Bomdrift nyter godt av i dag.

De kontraktene selskapet har hatt de siste fire årene har vært særdeles gode, men konsekvensen av at bompengeselskapene nå har realistiske alternativer til å fornye kontraktene med Agder Bomdrift på lignende vilkår er at selskapet står svakere posisjonert til å forhandle en god pris ved nye kontrakter og derfor blir resultatene i årene fremover høyst sannsynligvis betraktelig dårligere enn de har vært de siste årene. Som en konsekvens er verdien av selskapet vurdert betraktelig lavere enn det man ellers ville antatt ut ifra de siste års resultater.

### **Salgspris**

For kommunen eksisterer det verdier i selskapet utover dagens egenkapital ettersom det er en realistisk sjans for at selskapet kan vinne nye kontrakter etter utløp og derav finnes verdier basert på inntektsstrømmer lenger frem i tid. Ettersom man antakelig måtte priset seg lavere og at det allikevel ville vært svært stor usikkerhet til om man ville klare å vinne kontraktene når bompengeselskapene utlyste nye konkurranser har kommunen måtte diskontere de mulige fremtidige inntektene betydelig.

For bompengeselskapene ligger det betydelige besparelser i å få et selskap som kan drifte bomringene til kostpris, ettersom et overskudd i driftsselskapet da simpelthen faller tilbake til dem. De kan tenke langsiktig på besparelsen og regne med en mye lengre tidshorisont enn en ekstern aktør som må regne med usikkerhet hver gang kontraktene utlyses på nytt.

Som nevnt har bompengeselskapene vurdert å etablere sitt eget selskap i stedet for å kjøpe Agder Bomdrift AS. Dette spiller inn som et viktig element for hvilken salgspris man kunne forhandle om. Dersom dette alternativet er reelt, har ikke teoretiske muligheter for fremtidige resultater med kommunen som eier noen betydning for betalingsvilligheten til bompengeselskapene. De vil da kun måle kjøpsprisen opp mot kostnaden av å starte sitt eget selskap og få det i full drift. Selv om det er lite kapital bundet opp i et driftsselskap, ville dette alternativet tatt tid og ressurser å få på plass og inn i drift, slik at å kjøpe et operasjonelt selskap sparer bompengeselskapene for betydelige utgifter og kostnader forbundet med overgangen fra en operatør til en ny.

Konsekvensen er at bompengeselskapene er villige til å betale noe for Agder Bomdrift AS, men når en terskel dersom kommunen krever en pris som er så høy at det blir billigere å starte et eget driftsselskap.

### **3. Økonomiske og samfunnsmessige argumenter for og imot salget**

Det som taler for et rettet salg er at bompengeselskapene har gode forutsetninger for å drive en effektiv eierstyring av driftsselskapet ettersom de som kjøper av tjenesten har bedre kunnskap og kompetanse om de forholdene og problemstillingene selskapet står ovenfor. En intern drift vil også spare selskapene for kostnadene knyttet til utlysningen og gjennomføringen av konkurransen. Ved at de går sammen vil det antakelig også være muligheter for å spare penger på felles administrasjonskostnader og andre stordriftsfordeler. For øvrig vil den foreslåtte eiermodellen også resultere i at et eventuelt overskudd i Agder Bomdrift går tilbake til bompengeselskapene og da sikre at pengene blir brukt til vegfinansiering.

Den mest sentrale motforestillingen mot forslaget er at det resulterer i at det ikke blir ordinær konkurranse på driften og det derfor ikke blir utøvd det samme presset for å få ned kostnader

og priser når trusselen om å tape fremtidige kontrakter faller bort. Dette blir dog ikke nødvendigvis et slikt tilfelle. Kjøperne må betale for denne tjenesten enten de eier driftsselskapet eller leier den inn fra en ekstern aktør og vil uansett løsning ha sterk interesse i å holde kostnaden nede. Som eiere får de direkte tilganger til å sette seg inn i problemstillingene om prissetting og kostnadsnivå og kan utøve et press på Agder Bomdrift AS for å forsikre seg om at selskapet driver så effektivt som mulig på deres vegne.

Administrasjonen og eierne av bompengeselskapene har vurdert at de vil komme bedre ut av den foreslåtte løsningen, slik at det blir flere penger igjen til vegfinansiering og det ikke vil bli dyrere for sluttbrukerne. Rådmannen er på bakgrunn av denne vurderingen positiv til salget.

Dersom det skulle vise seg at kjøperne allikevel ikke klarer å få selskapet til å drive bedre/billigere enn det de kunne kjøpt i markedet for bomdrift, er det ikke noe i veien for at de kan avvikle selskapet på et senere tidspunkt og kjøpe inn tjenesten fra en ekstern leverandør igjen, slik som de gjør i dag.

## **Punkt 37/13: Plan for selskapskontroll 2012-2015**

### **Bilag**

Utskrift møteprotokoll KU-sak 03-2013 PLAN FOR SELSKAPSKONTROLL 2012-2015.doc

Sak 03-13 Plan for selskapskontroll 2011-2015 Kristiansand.pdf



Arkivsak-dok. 201302329-1  
Dato: 07.02.2013  
Saksbehandler Terje Osnes

**Saksgang**

Kontrollutvalget sak 66/12  
Bystyret

**Møtedato**

18.01.2013  
13.03.2013

**Plan for selskapskontroll 2012-2015**

Kontrollutvalget skal, etter kontrollutvalgsforskriftens kap. 6 om selskapskontroll, påse at det føres kontroll med forvaltningen av kommunens interesser i selskaper, og at den som utøver kommunens eierinteresser i selskaper gjør dette i samsvar med bystyrets vedtak og forutsetninger (eierskapskontroll). Selskapskontrollen kan også omfatte forvaltningsrevisjon, etter vedtak av kontrollutvalget.

Minst én gang i valgperioden skal kontrollutvalget utarbeide en plan for gjennomføring av selskapskontrollen. Planen skal vedtas av bystyret, som kan delegere til kontrollutvalget å foreta endringer i planperioden.

Kontrollutvalget fastsetter selv hvordan utført selskapskontroll skal rapporteres til utvalget, og hvilket innhold slik rapport skal ha. Et selskap som er omfattet av selskapskontrollen, og den som utøver kommunens eierfunksjon, skal alltid gis anledning til å gi uttrykk for sitt syn på de forhold som omtales i rapporten. Eventuelle kommentarer skal fremgå av rapporten. Med utgangspunkt i planen for gjennomføring av selskapskontroll skal kontrollutvalget avgi rapport til bystyret om hvilke kontroller som er gjennomført samt om resultatene av disse.

Forslag til vedtak

[Kontrollutvalgets innstilling:](#)  
[Bystyret tar kontrollutvalgets plan for selskapskontroll for valgperioden 2012-2015 til etterretning. Bystyret gir kontrollutvalget fullmakt til å foreta endringer i planen.](#)

Terje Osnes  
KU-sekretær

Vedlegg:  
Plan for selskapskontroll 2012-2015

**Punkt 38/13: Interpellasjon fra repr. Eva Kvelland, V, vedr. "Hvorfor har ikke Kristiansand uttalt seg om oljeleting i Skagerak?"**



Arkivsak-dok. 201009664-8  
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang  
Bystyret

Møtedato  
13.03.2013

**Interpellasjon fra repr. Eva Kvelland, V, vedr. "Hvorfor har ikke Kristiansand uttalt seg om oljeleting i Skagerrak?"**

Ordfører,

Fædrelandsvennen skriver 8. februar at ingen av kommunene på Agder har uttalt seg om oljeleting i Skagerrak. Venstre vil ha varig vern av havområdet, og vi tror og håper at flere partier er bekymret for nok en trussel mot havmiljøet. Kommunene får stadig tilsendt dokumenter til høring, og de viktigste blir lagt frem til politisk behandling. Derfor er det både trist og overraskende at denne saken ikke er forelagt politikerne til behandling.

Sørlandskysten er et unikt kystlandskap med kvaliteter vi ikke finner noe annet sted i Europa, og skjærgården vår er et av Norges mest populære turistområder. I tillegg er Nordsjøen blant verdens mest produktive havområde for ulike fiskeslag. Selv om selskapene har gjort fremskritt med hensyn til risiko for uønskede utslipp, er vi langt fra beroliget. Vi vet eksempelvis at norske oljeselskaper i år 2000 slapp ut 40 tonn av det kreftframkallende stoffet PAH. Danmarks Miljøundersøgelser kaller avfallsproduktet fra oljeproduksjonen «uhyre farlig». Sjødyr som kreps, snegler, skjell og sjøstjerner angripes hardt. Noen dyrearter rammes av misdannelser, og andre får formeringsproblemer ved høy eksponering av PAH.

1. Hvorfor har ikke Kristiansand kommune avgitt en uttalelse om regjeringens forvaltningsplan for Skagerrak, og burde ikke en slik sak blitt behandlet politisk?
2. Har kommunen gode nok rutiner for å vurdere hvilke høringssaker som skal forelegges politisk behandling eller ikke?
3. Hva mener ordføreren om oljeleting i Skagerrak?

Med vennlig hilsen,  
Eva Kvelland (V)  
Solveig Nilsen (V)  
Dag Vige (V)

**Punkt 39/13: Interpellasjon fra repr. Sissel Andersen, FRP, vedr.  
"Leasingbiler i Kristiansand kommune"**



Arkivsak-dok. 201302335-2  
Saksbehandler Arvid Grundekjøn

Saksgang  
Bystyret

Møtedato  
13.03.2013

### **Interpellasjon fra repr. Sissel Andersen, FRP, vedr. "Leasingbiler i Kristiansand kommune"**

#### Ordfører

Kristiansand FrP har fått informasjon om at leasingbilene som spesielt helse og sosial sektoren disponerer koster kommunen betydelig med utgifter grunnet mislighold av leasingavtalene.

Bilene har etter flere purringer om innlevering av bilene ikke blitt respondert på. Skader og feil på bilene som kunne vært utbedret innen garantien går ut, må dermed repareres og kostnadsføres kommunen til full pris. Det er jo et must at bilene leveres til forhandler slik at skader og feil kan repareres innen garantitiden og hvis det stemmer at kommunen er påført store utgifter grunnet dette så har vi en alvorlig svikt i systemet. Derfor ønsker Kristiansand FrP ønsker en redegjørelse på følgende:

- Hvor mange biler er omfattet av avtalen som ikke er overholdt?
- Hva slags rutiner har man på oppfølging av inngåtte leasing/driftsavtaler kjøretøyene?
- Interpellanten har fått informasjon om at mislighold av avtalene har kostet kommunen betydelige summer opp til en million kroner, stemmer dette ?

**Punkt 40/13: Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr.  
"Medlemskap i Transparency International Norge for Kristiansand  
kommune"**



Arkivsak-dok. 201302484-2  
Saksbehandler Arvid Grundekjøn

Saksgang  
Bystyret

Møtedato  
13.03.2013

**Interpellasjon fra repr. Vidar Kleppe, DEM, vedr. "Medlemskap i Transparency International Norge for Kristiansand kommune"**

*Ærede ordfører*

Foreningen Transparency Internationals sitt formål er å motarbeide all former for korrupsjon, misbruk av stilling og posisjon, og å fremme åpenhet, ansvarlighet og integritet så vel i privat og offentlig sektor som i sivilsamfunnet.

I Norge rettes oppmerksomheten særskilt mot mangelfull åpenhet og korrupsjon i næringsvirksomhet, kommunal og statlig forvaltning, og politikk, samt å medvirke til utvikling av institusjonelle ordninger, regelverk og holdninger som sikrer effektiv bekjempelse av korrupsjon.

Demokratene mener derfor at det viktig og riktig at, Kristiansand kommune, nå blir medlem av, Transparency Norge. Støtter ordføreren Demokratene i dette?

Kristiansand 6.mars 2013

Vidar Kleppe  
Demokratene

**Punkt 41/13: Interpellasjon fra repr. Helene H. Knudsen, H, vedr.  
"Russebiler i folketorget"**



Arkivsak-dok. 201302514-2  
Saksbehandler Arvid Grundekjøn

Saksgang  
Bystyret

Møtedato  
13.03.2013

## Interpellasjon fra repr. Helene H. Knudsen, H, vedr. "Russebiler i folketoget"

Ærede ordfører.

Russefeiringen har en lang tradisjon i Norge. Det betegnes som en feiring for avgangselever fra videregående skole. Eller en markering for fullført gymnaset. Det er flere uker med forberedelser og feiring som avsluttes 17. mai. Slik har det vært siden 1905.

Selve russefeiringen startet på 1700-tallet. Den tiden hvor det ikke fantes universiteter i Norge.

Russebil tradisjonen oppsto rundt 1950, og ble den gang brukt som paradekjøretøy i russetoget på 17.mai. Russen kjøpte eller overtok gamle personbiler, som de malte med maling og rulle, i den fargen de tilhørte.

Russebilen og russen er kommet for å bli. Det er en stor del av den tradisjonelle norske 17. mai feiringen. Både i Norge, Sverige, Danmark og Finland.

Den sittende 17. mai komiteen har nå bestemt seg for og fjerne russebilene fra folketoget. Dette er meget synd. For russen selv som har gledet seg til denne dagen, men også for familie, venner og kjente. Det vil i mine øyne være svært uheldig og fjerne russens biler fra borgertoget. Er det slik at ordfører deler mitt syn på russens sentrale rolle i 17. mai feiringen for byen? Og ønsker Ordføreren russen og russebilene velkommen i folketoget?