

# **REFERAT |KRS| Formannskapet (2015-2019) d. 07-12-2016**

**Mødedato** Onsdag d. 07. december 2016 kl. 09:00

**Mødested** Formannskapssalen

## **Indholdsfortegnelse**

Program for møtet.....	3
Presisering og avgrensning av bystyrets vedtak om evaluering av tilskudd til frivillige organisasjoner.....	6
Revemyrheia øst - utbyggingsavtale.....	12
Høringsuttalelse - Forslag til endringer i veglova §27 og vegtrafikklova §7a.....	17
KDP Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - endring av gatebruken for Kvadraturen.....	21

## **Punkt 158/16: Program for møtet**



## MØTEINNKALLING TIL FORMANNSKAPET

**Dato:** 07.12.2016 kl. 09.00  
**Sted:** Formannskapssalen

Innkalling gjelder bare medlemmer. Varamedlemmer møter etter særskilt innkalling.

Forfall medels snarest til Formannskapssekretæren tlf 38 24 34 79 / 98 28 79 38

### PROGRAM FOR MØTET:

**Kl. 09.00 – 10.00**

**Formannskapets møte med ledelsen ved UiA**

UiA:

UiAs nye strategi:

- Samskapingsverksted
- Studenter i praksis

Utviklingen ved UiA

Status og planer fremover:

- MIL
- I4Helse
- Bynett – Sør (søknad til Forskningsrådet)

Kristiansand kommune:

Revisjon av kommuneplanens samfunnsdel

Revisjon av handlingsplan for Universitetsbyen Kristiansand

**Kl. 10.00 – 10.30**

**Kommuneplanens samfunnsdel, plan for medvirkning ved Grete Sjøholt**

**Kl. 10.30 – 11.00**

**Kunstsiloen ved ordfører Harald Furre**

SAKSKART			Side
<a href="#">158/16</a>	201600006	<b>Program for møtet</b>	
		<b>Sektor 4 – Kultur:</b>	
<a href="#">159/16</a>	201513293-5	<u>Formannskapssak:</u> <b>Presisering og avgrensing av bystyrets vedtak om evaluering av tilskudd til frivillige organisasjoner</b>	

		<b>Sektor 5 – Teknisk:</b>	
<a href="#">160/16</a>	201513495-5	<u>Formannskapssak:</u> <b>Revemyrheia øst – utbyggingsavtale</b> Kommunalutvalgets innst. 06.12.16 ettersendes	
<a href="#">161/16</a>	201613871-2	<u>Formannskapssak:</u> <b>Høringsuttalelse - Forslag til endringer i veglova §27 og vegtrafikklova §7a</b>	
<a href="#">162/16</a>	201514353-22	<u>Formannskapssak:</u> <b>KDP Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - endring av gatebruken for Kvadraturen. Offentlig ettersyn.</b>	

Harald Furre  
ordfører  
(sign.)

# **Punkt 159/16: Presisering og avgrensing av bystyrets vedtak om evaluering av tilskudd til frivillige organisasjoner**

## **Bilag**

Årlig driftstilskudd i forslag HP 17-20.docx



Dato 15. november 2016  
Saksnr.: 201513293-5  
Saksbehandler Stein Tore Sorthe

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
07.12.2016

## **Presisering og avgrensning av bystyrets vedtak om evaluering av tilskudd til frivillige organisasjoner**

### **Sammendrag**

Under budsjettbehandlingen 16. desember 2016 vedtok bystyret følgende verbalforslag:

*Det fremmes en sak om rapporteringsrutiner og evaluering av tilskudd til frivillige organisasjoner, foreninger og lag. På basis av dette gjøres en enkel gjennomgang av hver enkelt organisasjon som får tilskudd fra kommunen. Denne legges til grunn for en vurdering av fremtidige tildelinger med virkning fra 2019.*

Rådmannen ser at det i ettertid er blitt noe uklart hva som har vært bystyrets intensjon med verbalvedtaket. Det er derfor ønskelig at formannskapet foretar en fortolkning og presisering av bystyrets vedtak slik at administrasjonen kan få klarhet i hvilke oppgaver som skal løses, og i hvilket omfang og rekkefølge.

Etter bystyrets behandling av forvaltningsrevisjonsrapporten «Tilskuddsregimet i Kristiansand kommune» (januar 2013) har administrasjonen blant annet hatt fokus på å samordne tilskuddspraksisen mellom de ulike sektorene i kommunen, særlig i forbindelse med budsjettprosessen. Den første avklaringen formannskapet bes om å foreta er derfor at verbalvedtaket omfatter alle sektorene som yter tilskudd, ikke bare Helse- og sosialsektoren.

Det skal være et klart skille mellom avtaler om kjøp av tjenester og ordinære tilskudd. Tjenestekjøp omfattes av anbudsreglene i lov om offentlige anskaffelser, og et direkte tilskudd må derfor ikke baseres på forventning eller krav om konkrete gjenytelser til fordel for kommunen. Det er i den forbindelse behov for å presisere at verbalvedtaket kun omfatter ordinære tilskudd og *ikke* tjenestekjøp.

Flere hundre organisasjoner og lag mottar hvert år tilskudd fra én eller flere av kommunens 17 ulike tilskuddsordninger. Til HP 17-20 mottok kommunen 87 søknader om årlig driftstilskudd fra egen post i budsjettet, hvorav 74 mottakere ble innstilt til å motta tilskudd i 2017. For at det ikke skal være noe tvil; verbalvedtaket omfatter ikke kommunens tilskuddsordninger, kun mottakere av årlige driftstilskudd.

Rådmannen ønsker ikke at det skal være ett regime for frivillige foreninger og et annet sett med regler for profesjonelle aktører. Alle mottakere av årlig driftstilskudd fra kommunen bør forholde seg til samme regelverk når det gjelder søknad, rapportering, saksbehandling og

evaluering. Det anbefales derfor at verbalvedtaket omfatter hele porteføljen av årlige driftstilskudd, og ikke bare frivillige, foreninger og lag.

Administrasjonen er ikke kommet helt i mål når det gjelder samordning av tilskuddspraksisen mellom sektorene. Verbalvedtaket er i den sammenheng et incitament til å fremskynde arbeidet slik at enhetlige rutiner for hele kommunen kan komme på plass i nær framtid. Rådmannen foreslår at bystyret våren 2017 vedtar prinsipper og rutiner for en enhetlig forvaltning av årlige driftstilskudd. Vedtaket skal foreligge før det annonseres søknadsfrist for budsjettåret 2018.

#### Forslag til vedtak

Formannskapet vedtar følgende presiseringer av bystyrets verbalvedtak vedrørende evaluering av tilskudd til frivillige organisasjoner:

- a) Vedtaket omfatter alle kommunens sektorer som yter tilskudd.
- b) Vedtaket omfatter kun ordinære tilskudd, ikke tjenestekjøp.
- c) Vedtaket omfatter ikke kommunens ulike tilskuddsordninger, kun mottakere av årlige driftstilskudd.
- d) Vedtaket omfatter hele kommunens portefølje av årlige driftstilskudd, ikke bare frivillige organisasjoner, foreninger og lag.
- e) Bystyret skal våren 2017 vedta prinsipper og rutiner for en enhetlig forvaltning av årlige driftstilskudd.

Tor Sommerseth  
rådmann

Stein Tore Sorthe  
kulturdirektør

Vedlegg: Liste over mottakere av årlig driftstilskudd i rådmannens forslag til handlingsprogram 2017-2020

## Bakgrunn for saken

Under budsjettbehandlingen 16. desember 2016 vedtok bystyret følgende verbalforslag:

*Det fremmes en sak om rapporteringsrutiner og evaluering av tilskudd til frivillige organisasjoner, foreninger og lag. På basis av dette gjøres en enkel gjennomgang av hver enkelt organisasjon som får tilskudd fra kommunen. Denne legges til grunn for en vurdering av fremtidige tildelinger med virkning fra 2019.*

Forslaget ble fremmet og votert over under behandlingen av budsjett og handlingsprogram for Helse- og sosialsektoren. I vedtatt HP 2016-2019 har helse- og sosialdirektøren gitt følgende merknad når det gjelder oppfølgingen av vedtaket:

*Det legges fram en skisse for saksbehandling og fremdrift for videre håndtering av evaluering. Skissen fremlegges i saken til helse- og sosialstyret vedrørende sektorens oppfølging av vedtatt handlingsprogram. Frist: Mars 2016.*

Helse- og sosialstyret behandlet 12. april sak om oppfølging av vedtatt handlingsprogram for Helse- og sosialsektoren 2016-2019. Det ble her gitt enstemmig tilslutning til følgende anbefaling:

*Administrasjonen vil i løpet av mai/juni utarbeide en skisse for et evalueringssopplegg for alle organisasjonene som mottar driftstilskudd. Skissen blir lagt fram for politisk behandling. På bakgrunn av denne vil en foreta en evaluering i løpet av høsten 2016. Administrasjonen ønsker som nevnt i sak 50/15 at denne evalueringen blir gjennomført av en ekstern aktør. En vil i samarbeid med den eksterne aktøren lage et evalueringssopplegg og aktøren vil så gjennomføre evalueringen og levere en vurdering av de ulike organisasjonenes virksomhet. Evalueringssopplegget kan være utgangspunktet til en mal for årlige evalueringer, hvor administrasjonen vil være i en dialog med organisasjonene. Det vil være mulig å etablere en evalueringsstruktur basert på selvrapportering og korte møter, slik at en kan ha årlige oppfølginger i forkant av fristen for neste søknad. Dette gir mulighet for å tilpasse tilskuddet etter organisasjonenes innsats og skape den nødvendige forutsigbarheten for alle parter. Basert på evalueringen som foretas høsten 2016 og årlige evalueringer og dialog med organisasjonene fremover, vil en ha et grunnlag for forslag om eventuelle endringer i tildelingene i 2019.*

I tråd med dette ble det til helse- og sosialstyrets møte 23. august lagt fram følgende sak: «Skisse for gjennomføring av evaluering av organisasjonene som mottar driftstilskudd». Helse- og sosialdirektørens innstilling i saken ble grundig debattert, men også premisene som hittil var lagt til grunn ble problematisert. Blant annet ble det drøftet at en evaluering burde gjelde flere sektorer, og dermed ha en bredere forankring i flere hovedutvalg. Det viste seg vanskelig for helse- og sosialstyret å komme fram til en konklusjon. Behandlingen endte med at helse- og sosialdirektøren trakk saken.

Rådmannen ser at det i ettertid er blitt noe uklart hva som har vært bystyrets intensjon med verbalvedtaket. Det er derfor ønskelig at formannskapet foretar en fortolkning og presisering av bystyrets vedtak slik at administrasjonen kan få klarhet i hvilke oppgaver som skal løses, og i hvilket omfang og rekkefølge. I og med at Kultursektoren har et tverrsektorielt koordineringsansvar for tilskuddsforvaltningen, har rådmannen overført saksbehandleransvaret til kulturdirektøren.

I påvente av en nærmere presisering er det i rådmannens forslag til handlingsprogram for perioden 2017-2020 ikke innarbeidet forbehold når det gjelder nivået på tilskudd i 2019/2020. Det er imidlertid presisert at alle tilsagnsbrev til mottakere skal understreke at selv om det er en fireårig økonomiplan, blir det foretatt årlige rullinger og vurderinger av budsjettet og vedtakene om driftstilskudd. Den kommende evalueringen vil kunne gi endringer i prioriteringer, kriterier og føringer for tilskuddsforvaltningen framover.

## Tverrsektoriell samordning av rutiner og ordninger

Etter bystyrets behandling av forvaltningsrevisjonsrapporten «Tilskuddsregimet i Kristiansand kommune» (januar 2013) har administrasjonen blant annet hatt fokus på å samordne

tilskuddspraksisen mellom de ulike sektorene i kommunen, særlig i forbindelse med budsjettprosessen. Kulturdirektøren leder en tverrsektoriell arbeidsgruppe som møtes jevnlig og koordinerer tilskuddsforvaltningen. På sikt er planen at det skal utarbeides en håndbok som skal inneholde kommunens rutiner, regler, retningslinjer og maler for de ulike tilskuddsformene som praktiseres.

Den første avklaringen formannskapet bes om å foreta er derfor at verbalvedtaket omfatter alle sektorene som yter tilskudd, ikke bare Helse- og sosialsektoren.

### **Tilskudd vs. kjøp av tjeneste**

Det skal være et klart skille mellom avtaler om kjøp av tjenester og ordinære tilskudd. Tjenestekjøp omfattes av anbudsreglene i lov om offentlige anskaffelser, og et direkte tilskudd må derfor ikke baseres på forventning eller krav om konkrete gjenytelser til fordel for kommunen. Formannskapet behandlet og godkjente prinsippene for dette skillet i sak 30/13. I den saksframstillingen ble skillet mellom tilskudd og kjøp beskrevet slik:

Når kommunen tildeler midler til en ideell organisasjon uten krav til gjenytelse fra mottakeren, anses dette for å være uproblematisk i forhold til reglene om offentlige anskaffelser. Da er ytelsen å betrakte som et tilskudd og ikke et kjøp. Det er først når mottakeren yter en tjeneste/leveranse mot vederlag som utgjør en økonomisk fordel for kommunen, at anbudsreglene kommer til anvendelse. Det er dette som ovenfor kalles en gjensidig bebyrdende avtale og defineres som et kjøp. Når kommunen tildeler midler til ideelle organisasjoner som betaling for tjenester som erstatter en kommunal tjenesteproduksjon, vil det som utgangspunkt alltid være en kontraktmessig ytelse etter anskaffelsesreglementet. Dette er i motsetning til tjenester som supplerer eller kommer i tillegg til det kommunen selv utfører. Står vi overfor en lovpålagt tjeneste, vil dette erstatte det som kommunen ellers ville være forpliktet til å yte. Altså vil dette pr. definisjon være en kontrakt hvor man derfor må forholde seg til anskaffelsesreglene.

Presisering nr. 2: Verbalvedtaket omfatter kun ordinære tilskudd og *ikke* tjenestekjøp.

### **Årlig driftstilskudd**

I vedlegget «Tilskudd, tilskuddsordninger m.m.» til handlingsprogrammet fremmer rådmannen hvert år et detaljert forslag til hva kommunen skal gi i tilskudd til en lang rekke eksterne aktører. Dokumentet er inndelt i fem kapitler:

1. Årlig tilskudd til fra egen post til institusjoner, organisasjoner og foreninger
2. Tilskuddsordninger
3. Priser, stipender, aksjoner
4. Medlemskontingenter, samarbeidsavtaler
5. Tilleggsbevilgningskontoer

Kapittel 1 har følgende definisjon: «*Enkelte sentrale aktører mottar et årlig driftstilskudd fra kommunen over egen post i budsjettet. Formålet er å støtte viktige, eksterne medspillere som bidrar til å realisere kommunens overordnede målsettinger for utviklingen av byen. Ved å gi årlig driftsstøtte over egen post signaliserer kommunen ønske om et langsiktig samarbeid som gir mottakerne nødvendig forutsigbarhet for egen drift. Mottakere av tilskudd fra egen post skal normalt ikke kunne søke om tilskudd fra kommunens øvrige tilskuddsordninger.*»

Til HP 17-20 mottok kommunen 87 søknader om et slikt årlig driftstilskudd, hvorav 74 mottakere ble innstilt til å motta driftstilskudd i 2017.

Tilskuddsordninger er i HP-vedlegget omtalt slik: «*Forvaltningen av tilskuddsordninger skal baseres på åpenhet og likebehandling, alle potensielle søkere skal ha en reell mulighet til å*

*konkurrere på lik linje med andre søkere. Retningslinjer for den enkelte ordning med vurderingskriterier, saksbehandlingsregler og tildelingsfullmakter skal vedtas politisk og være lett tilgjengelige for offentligheten. Søknadsfrister skal annonseres, og søknad bør primært leveres elektroniske via skjemaer på kommunens nettportal. Hovedformålet med tilskuddsordningene er å gi eksterne aktører som ikke mottar tilskudd fra egen post, muligheten til å motta økonomisk støtte fra kommunen til prosjekter og tiltak på ulike samfunnsområder.»*

Flere hundre organisasjoner og lag mottar hvert år tilskudd fra én eller flere av kommunens 17 ulike tilskuddsordninger.

Presisering nr. 3: Verbalvedtaket omfatter ikke kommunens tilskuddsordninger, kun mottakere av årlige driftstilskudd.

### **Frivillige og ideelle organisasjoner, foreninger og lag**

Frivillighet er ikke et entydig begrep. En rekke organisasjoner som vi tradisjonelt har ansett som «frivillige» har i dag et betydelig antall lønnede medarbeidere, og i 2016 er det normalt at man i en større organisasjon satser på profesjonell ledelse og administrasjon for å kunne rekruttere og organisere aktivitetene som utføres av frivillige. De store idrettsklubbene er et godt eksempel på dette. For mottakere av årlig kommunal driftsstøtte er det ikke uvanlig at tilskuddet utgjør en betydelig del av organisasjonens lønnsbudsjett. Én definisjon av «frivillig» kan være at «organisasjonens formålsbestemte virksomhet utføres i all hovedsak av ulønnet personell». Å innføre et klart skille mellom profesjonelle og frivillige i tilskuddsforvaltningen vil kreve en mer inngående gjennomgang av virksomheten til de 74 aktuelle aktørene. Om lag halvparten av dem mottar driftsstøtten over kulturbudsjettet, og her er det ikke mer en 8-10 foreninger som åpenbart kan kategoriseres som «frivillige». Bildet ser noe annerledes ut blant mottakere av årlig driftstilskudd fra Helse- og sosial- og Oppvekstsektoren. Herfra gis det tilskudd til mange ideelle organisasjoner med både lønnede og frivillige medarbeidere.

Rådmannen ønsker ikke at det skal være ett regime for frivillige foreninger og et annet sett med regler for profesjonelle aktører. Alle mottakere av årlig driftstilskudd fra kommunen bør forholde seg til samme regelverk når det gjelder søknad, rapportering, saksbehandling og evaluering.

Det anbefales derfor at verbalvedtaket omfatter hele porteføljen av årlige driftstilskudd, og ikke bare frivillige, foreninger og lag.

### **Rapporteringsrutiner og evaluering**

Administrasjonen er ikke kommet helt i mål når det gjelder samordning av tilskuddspraksisen mellom sektorene. Verbalvedtaket er i den sammenheng et incitament til å fremskynde arbeidet slik at enhetlige rutiner for hele kommunen kan komme på plass i nær framtid.

Bystyret vedtar våren 2017 prinsipper og rutiner for en enhetlig forvaltning av årlige driftstilskudd. Vedtaket skal foreligge før det annonseres søknadsfrist for budsjettåret 2018.

## **Punkt 160/16: Revemyrheia øst - utbyggingsavtale**

### **Bilag**

Vedtak KOMMUN, 06122016, Sak 99/16, Revemyrheia øst - utbyggingsavtale

Utbyggingsavtale Revemyrheia øst 17082016 delsignert.pdf

Utbyggingsavtale Revemyrheia øst 17082016 vedlegg.doc

Vedtak KOMMUN, 06122016, Sak 99/16, Revemyrheia øst - utbyggingsavtale



Dato 28. november 2016  
Saksnr.: 201513495-5  
Saksbehandler Line Baasland

**Saksgang**  
Kommunalutvalget  
Formannskapet

**Møtedato**  
06.12.2016  
07.12.2016

## **Revemyrheia øst - utbyggingsavtale**

### **Sammendrag**

Reguleringsplan for området ble vedtatt av Bystyret 14.1.2014, det er siden gjort mindre endringer av plan, siste godkjent 9.9.2015. Det er i henhold til vedtak innledet drøftelser med Krageviga eiendom AS (heretter utbygger) for å inngå utbyggingsavtale for området. Det er tatt utgangspunkt i vedtatte reguleringsplan og gjeldende utbyggingspolitikk.

I forslag til utbyggingsavtale gjøres utbygger ansvarlig for planlegging og gjennomføring av utbygging i henhold til vedtatte planer. Standard politikk er fulgt ved drøftelse av forslag til utbyggingsavtale.

Partene har drøftet en avtale ut fra lovens krav/forutsetninger blant annet i forhold til forholdsmessighet. Partene har drøftet en avtale ut fra lovens krav/forutsetninger blant annet i forhold til forholdsmessighet. Revemyrheia øst har sammen med flere utbyggingsområder rekkefølgekrav til oppgradering av Revemyrveien. Utbyggingsområdene har omfattende rekkefølgekrav og store infrastrukturkostnader. Utbyggerne av disse områdene har etablert et samarbeid for gjennomføring av rekkefølgekrav og infrastruktur. Revemyrveien har vært av lav standard, og betjener boliger utover de som er innregulert i de nye planene. Kommunen har derfor vurdert det hensiktsmessig ut fra en forholdsmessighetsbetraktning at kommunen skal bidra med 200 000kr til breddeutvidelse av Revemyrveien. Bidraget belastes konto for større veibredder.

Utbyggingen har rekkefølgekrav til opparbeidelse av kvartalslekeplass i Paulen. Dette løses gjennom en delopparbeidelse etter plan for trinnvis opparbeidelse av kvartalslekeplassen.

Forslag til utbyggingsavtale har vært ute på høring. Det er kommet inn to merknader til saken:

Statens vegvesen bekrefter at rekkefølgekrav til fortau langs FV8 er gjennomført. Naboer stiller spørsmål om etablering bilsperre på Revemyrveien og bevaring av trær i utbyggingsområdet. Ingeniørvesenet uttaler at det ikke er besluttet bilsperre på Revemyrveien i forbindelse med denne reguleringen, men at dette evt. kan vurderes senere. Vedrørende bevaring av trær er henvendelsen oversendt til utbygger.

Forslag til vedtak:

[Formannskapet vedtar forslag til utbyggingsavtale for Revemyrheia øst](#)

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Line Baasland  
Rådgiver

Vedlegg: Forslag til utbyggingsavtale

Bakgrunn for saken

### **Reguleringsplanen**

Reguleringsplan for området ble vedtatt av Bystyret 14.1.2014, mindre endringer av plan siste godkjent 9.9.2015. Reguleringsplanen innebærer i hovedsak byggeområde til bolig med tilhørende infrastruktur, det er regulert inn 25 boenheter i området.

### **Utbyggingsavtalen**

Utbyggingsavtalen omfatter reguleringsplanområdet og rekkefølgekrav utenfor planområdet. Forhandlingene om utbyggingsavtale ble innledet høsten 2015. På bakgrunn av kommunens vedtatte utbyggingspolitikk er det fremforhandlet et omforent forslag til utbyggingsavtale mellom kommunen og utbygger Krageviga eiendom AS (heretter utbygger).

### **Kommunalt samarbeid**

#### **Utbyggingspolitikk**

Kommunens vedtatte utbyggingspolitikk er lagt til grunn for de drøftelser og den avtalen som er inngått.

Utbygger er gjort kjent med sin forpliktelse til å sikre seg rettigheter til de arealer som skal bygges ut eller er nødvendig for utbyggingen. Utbygger har ved underskrift på utbyggingsavtalen bekreftet at slike avtaler foreligger.

Utbyggingspolitikken legger til grunn at utbygger er ansvarlig for at arealer innenfor angitt planområde/utbyggingsområde skal planlegges og opparbeides av utbygger.

### **Utbyggingsøkonomi – forholdsmessighet – bidrag**

I henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser skal kommunen vurdere deltakelse/medvirkning og krav til forholdsmessighet i prosjektet ved forhandling og inngåelse av utbyggingsavtale.

#### **Økonomiske bidrag**

Utgangspunktet er kommunens vedtatt budsjett og forutsetninger. Utbygger er gjennom forhandlingene gjort kjent med forutsetningene i kommunens budsjetter.

Partene har drøftet en avtale ut fra lovens krav/forutsetninger blant annet i forhold til forholdsmessighet. Revemyrheia øst har sammen med flere utbyggingsområder rekkefølgekrav til oppgradering av Revemyrveien. Utbyggingsområdene har omfattende rekkefølgekrav og store infrastrukturkostnader. Utbyggerne av disse områdene har etablert et samarbeid for gjennomføring av rekkefølgekrav og infrastruktur. Revemyrveien har vært av lav standard, og betjener boliger utover de som er innregulert i de nye planene. Kommunen har derfor vurdert det hensiktsmessig ut fra en forholdsmessighetsbetraktning at kommunen skal bidra med 200 000kr til breddeutvidelse av Revemyrveien. Bidraget belastes konto for større veibreder.

Kommunen påtar seg framtidig drift av offentlige anlegg.

### **Rekkefølgekrav – økonomisk ansvar**

De krav som er stilt er knyttet til selve utbyggingsprosjektet og er forutsetning for utbyggingen. Utbygger er gjort kjent med rekkefølgekravene og er ansvarlig for at de gjennomføres.

Utbyggingen har rekkefølgekrav til kapasitet på Vågsbygdveien, dette løses gjennom bidrag på 70 000kr pr. boenhet. Totalt bidrag er 1 750 000kr. For å lette oppstartskostnadene i prosjektet skal bidraget betales inn etter følgende betalingsplan, mot at det stilles garanti for ubetalt bidrag før igangsetting av området:

40% før igangsettingstillatelse til bebyggelse

30% 1 år etter igangsettingstillatelse til bebyggelse

30% (resterende beløp) før første bolig tas i bruk, dog være innbetalt senest 2 år etter igangsettingstillatelse til bebyggelse.

Utbyggingen har rekkefølgekrav til kvartalslekeplass i området Paulen. Kommunen har sammen med utbyggingene, som har dette rekkefølgekravet, utarbeidet løsning for trinnvis opparbeidelse av kvartalslekeplassen. Den trinnvise opparbeidelsen sikrer at kvartalslekeplassen over tid vil bli gjennomført. Utbyggingen av Revemyrheia øst og Hustofta vest har krav til opparbeidelse av trinn 1. Denne opparbeidelsen sikrer at det er tilfredsstillende kvartalslekeplass tilbud fra første bolig tas i bruk.

### **Øvrige drøftelser**

Utbyggingsavtalen opphører senest 5 år etter underskrevet dato.

Det er i forslag til avtale satt frister for opparbeidelse av grøntområder og tekniske anlegg i tilknytning til utbyggingsområdet.

I henhold til standard politikk er det forutsatt bankgarantistillelse for opparbeidelse av anleggene nevnt ovenfor. Slik garanti skal foreligge før det kan gis igangsettingstillatelse til utbyggingen.

### **Overføring av areal**

Utbygger er orientert om hvilke typer arealer som etter utbyggingen skal overføres hefte- og vederlagsfritt til kommunen. Teknisk plan vil avklare hvilke arealer dette er, og hvilke av disse arealene kommunen skal forestå framtidig drift og vikehold av. Det er utarbeidet nytt foreløpig overtakelseskart i henhold til vedtatte endring av plan.

### **Igangsetting**

Utbygger har fått tillatelse til å gå i gang med deler av utbygging på vilkår av at utbyggingsavtalens kriterier er oppfylt.

### **Høring av avtalen**

Avtaleforslaget har vært til offentlig ettersyn i perioden 9.9.16-10.10.2016.

Merknad Statens vegvesen

Henviser til rekkefølgekrav om fortau langs FV8, og opplyser at fortauet er ferdig opparbeidet, og er overlevert til Statens vegvesen.

Kommentar: Rekkefølgekravet er med dette oppfylt.

Merknad Morten Mattingsdal

Bilsperre i Revemyrveien: Bemerket at det ikke er innregulert bilsperre i reguleringsplanen for Revemyrveien. Hadde håpet at det skulle komme en bilsperre for å løse framtidig trafikk til ny vei.

Bevaring av trær i utbyggingsområdet: Håper utbygger kan ta det i betraktning under bygging slik at en håndfull trær kan stå igjen, som ikke sjenerer de nye eller gamle beboerne.

Kommentar:

Merknad vedrørende bilsperre er oversendt ingeniørvesenet:

*Bilsperre var ikke vurdert som mulig da planarbeidet var i gang. Ingeniørvesenet vil være negativt til et slikt hinder. De fleste bilister vil naturligvis velge å kjøre den nye veien.*

*Tyttebærheia har en bilsperre og vil ikke få trafikk fra Revemyrveien. Ingeniørvesenet kan vurdere saken på nytt ved senere anledning.*

Dette er ikke et forhold som angår utbyggingsavtalen, og må eventuelt bringes inn for ingeniørvesenet i egen sak.

Merknad vedrørende bevaring av trær er oversendt utbygger som svarer:

*Utbygger ønsker også å bevare trær hvor de ikke er til sjenanse eller tar sol/lys.*

*Heving/senkning av terreng for vei og tomter har også innvirkning for om det er mulig å bevare trær, men intensjonen er å la det stå igjen beplantning som ikke er i konflikt med noe av det ovenstående.*

Dette er ikke et forhold som angår utbyggingsavtalen, og det legges til grunn at forhold som angår utbygger og naboer behandles dem i mellom.

**Konklusjon**

På bakgrunn av slik det er beskrevet i saken vil Teknisk direktør anbefale at forslag til utbyggingsavtale vedtas.

## **Punkt 161/16: Høringsuttalelse - Forslag til endringer i veglova §27 og vegtrafikklova §7a**

### **Bilag**

Offentleg høyring av forslag til endringer i veglova § 27 og vegtrafikkloven §(1).pdf

Høringsnotat - Endringer i veglova § 27, vegtrafikkloven § 7a og forskrift til (1).pdf



Dato 28. november 2016  
Saksnr.: 201613871-2  
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
07.12.2016

## Høringsuttalelse - Forslag til endringer i veglova §27 og vegtrafikklova §7a

### Sammendrag

Samferdselsdepartementet har sendt forslag til endringer i vegloven §27 og vegtrafikkloven §7a på høring. Høringsfrist er 09.01.2017.

Dagens regelverk hjemler to ordninger for trafikantbetaling i byer, i hver sin lov: I vegloven (§27) hjemles bompengeneinnkreving for finansiering av bompengepakker i byområder. Det som kan kalles tradisjonelle bompengoordninger, slik som dagens og tidligere bompengepakker i Kristiansand. I vegtrafikkloven (§7a) hjemles muligheten for bruk av vegprising. I høringsforslaget forslås at §27 i vegloven som regulerer trafikantbetaling i byområder gjøres mer fleksibelt, samtidig foreslås at §7a i vegtrafikkloven oppheves.

Behovet for en revisjon og samling av de to regelverkene for trafikantbetaling ble omtalt i inneværende Nasjonal transportplan 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013) kapittel 9.9.3). Departementet viser til at med dagens praksis for bompengepakker i byer samt lokale ønsker om utforming av slike pakker er dagens regelverk ikke tilpasset verken praksis eller byenes ønsker. Regelverket under veglovens §27 var i utgangspunktet basert på en snever avgrensning der formålet med trafikantbetalingen er nedbetaling av investeringer i veginfrastruktur. Over tid er regelverket justert slik at også infrastruktur for kollektivtransport kan finansieres med inntekter fra trafikantbetaling. Under bestemte vilkår kan trafikantbetaling også benyttes til drift av kollektivtilbudet. I de senere år er det også kommet ønsker om at bompengoordninger i byer bør kunne brukes til å påvirke trafikken, f.eks. gjennom tidsdifferensierte takster, høyere takster på dager med akutt forurensning, differensiering mellom kjøretøy med ulike miljøegenskaper osv.

Når det gjelder bruk av tidsdifferensierte takster ble det fra statlig hold lenge henvist til bruk av vegprisingshjemmelen i vegtrafikklovens §7a. Denne har imidlertid ingen byer/byområder ønsket å ta i bruk. Noe av grunnen til dette kan være at §7a i for stor grad har trafikkregulering som formål og er dermed lite fleksibel for å tilpasses lokale forhold og behov.

Mange av dagens bompengepakker er utformet basert på en pragmatisk praktisering av regelverket i hht. §27. Departementet har sett at dagens regelverk ikke har nødvendig fleksibilitet for å svare på dagens utfordringer og lokale behov knyttet til bompengepakker i byer. I forslaget til ny §27 samles formålene med dagens to lov hjemler i en, samtidig som det åpnes for økt fleksibilitet i utformingen av den enkelte bompengoordning i tråd med behovene i det enkelte byområdet.

Nedenfor gjengis gjeldende §27 ledd for ledd med tilhørende endringer:

1. **Gjeldende første ledd, generell bestemmelse om hjemmel for trafikantbetaling:**

§ 27. Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, fastsette storleiken på avgiftene, og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

**Nytt første ledd:**

Med samtykke frå Stortinget kan departementet *fastsetje* at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, *fastsetje* storleiken på avgiftene, og *setje* vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane.

2. **Nytt andre ledd, spesiell bestemmelse om trafikantbetaling i byområder:**

*Departementet kan fastsetje særskilde ordningar for bompengar i byområde, med takstar som er tilpassa dei særskilde behova i det einskilde området, ut frå omsyn til transportløysingane i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller andre relevante omsyn. Ut frå behova kan det fastsetjast takstar som påverkar val av reisemiddel, varierer ut frå tida på døgnet, varierer ut frå dei ulike køyretøya sine miljøeigenskapar eller liknande. Føresegnene om samtykke, fastsetjing, vilkår og bruk av bompengar etter første ledd gjeld tilsvarande.* Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

3. **Gjeldende andre ledd, spesiell bestemmelse om bruk av trafikantbetaling i perioder med overskridelse av grenseverdiene for lokal luftkvalitet:**

Departementet kan i forskrift fastsetje mellombelse tidsdifferensierte bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor bompengesystem i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiene for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9. Bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen.

**Blir nytt tredje ledd:**

Departementet kan i forskrift *fastsetje* mellombelse *auka* bompengetakstar til bruk i avgrensa periodar innanfor *eksisterande* bompengesystem i byområde når det er fare for og ved overskriding av grenseverdiene for konsentrasjon av forureining i luft utandørs fastsett i forskrift med heimel i forurensningsloven § 9. Bruken av takstane føreset vedtak av kommunen og fylkeskommunen. *Departementet kan i forskrifta fastsetje føresegn om at inntekter frå dei auka takstane kan bli brukt til tiltak for å få ned trafikken i perioden det gjeld.*

4. **Gjeldende tredje ledd som blir nytt fjerde ledd, spesiell bestemmelse knyttet til låneopptak:**

Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pantsetjast. Ei slik pantsetjing omfattar den rett pantsetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samband med drifta av bompengeneinnkrevinga. Panterett i rett til å krevje inn bompengar får rettvern ved å tinglysast i grunnboka på den eller dei eigedomane som er nemnde i førre punktum. Andre fordringshavarar enn panthavaren har ikkje rett til dekking i retten til å krevje inn bompengar.

5. **Gjeldende fjerde ledd, som foreslås opphevet:**

Departementet kan gje reglar om tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompengar.

**Nytt femte ledd:**

*Departementet kan i forskrift fastsetje generelle føresegner om takstar etter første og andre ledd og føresegner om plikta til å betale bompengar.*

**Vegtrafikklovens §7a som foreslås opphevet lyder:**

Departementet kan bestemme at det innføres vegprising i et nærmere fastsatt område. Med vegprising menes et trafikkregulerende virkemiddel der trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider.

Nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom staten og berørte kommuner og fylkeskommuner. Nettoinntektene skal nyttes til transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafiksikkerhetstiltak og miljøtiltak.

Vegprising skal bare innføres når de berørte kommuner og fylkeskommuner gir sin tilslutning til dette. Departementet kan likevel i særlige tilfelle pålegge de berørte kommuner og fylkeskommuner gjennomføring av vegprising.

Departementets vedtak etter paragrafen her krever samtykke fra Stortinget.

Departementet kan gi nærmere forskrifter for å regulere ordningen, herunder om prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordelingen av nettoinntektene.

Rådmannen mener forslaget til lovendringer svarer på helt klare behov for forenkling og samordning av dagens regelverk. For Kristiansand sin del er det først og fremst nytt andre ledd som er av betydning. Dette gir mulighet for både å utforme takstsystemet og tilpasse bruken av inntektene slik at de lokale behovene blir best mulig ivaretatt når det skal inngås en bymiljøavtale med staten. Bestemmelsen gir også rom for tilpasninger underveis i bymiljøavtalens levetid, dersom et slikt behov oppstår.

Når det gjelder nytt tredje ledd anser administrasjonen det, ut fra kunnskap om dagens situasjon, som lite sannsynlig at denne bestemmelsen vil komme til anvendelse i overskuelig framtid. Rådmannen viser her til nylig vedtatte høringsuttalelse knyttet til lokal forskrift for Bergen, formannskapsak 141/16.

Rådmannen vil presisere at i høringsnotatet foreslås at innføring av trafikantbetaling fortsatt skal være gjenstand for lokal enighet og etter lokalt initiativ, jf. femte avsnitt side 9.

Når det gjelder tidsavgrensningen av bompengoordninger er det ikke foreslått en egen bestemmelse. Det vises til at dette vil bli behandlet i hver enkelt sak. Vanlig praksis har vært 15 år, men det finnes også eksempler på lengre perioder. Rådmannen mener henvisningen til gjeldende praksis uten en egen bestemmelse i loven er uproblematisk så lenge tidsavgrensningen bygger på lokale politiske vedtak.

Det er en problemstilling høringsnotatet ikke berører, men som er svært relevant for Kristiansandsregionen. I Kristiansandsregionen, og antakeligvis også i andre byregioner, ligger det an til en potensiell konflikt mellom trafikantbetalingssystemet knyttet til bymiljøavtaler/bypakker og trafikantbetaling knyttet til tilgrensende vegutbygginger. Det er et behov for å se på om og hvordan de ulike bompengoordningene kan ses i sammenheng der de konkurrerer om den samme trafikken. Om denne typen problemstillinger bør avklares i lov, forskrift eller på annen måte har administrasjonen ikke grunnlag for å mene noe om.

Rådmannen foreslår på denne bakgrunn at Formannskapet gir sin støtte til høringsutkastet og at det foreslås å utrede prinsipper for hvordan grensekonflikter mellom ulike bompengoordninger kan løses.

Forslag til vedtak

- a) Formannskapet støtter forslaget til ny §27 i veglova.
- b) Formannskapet støtter forslaget om å oppheve vegtrafikklovens §7a.
- c) Formannskapet mener det bør utredes prinsipper for avklaring av konflikter mellom tilstøtende bompengoordninger.

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

Vedlegg:

- Høringsbrev fra Samferdselsdepartementet
- Høringsnotat

# **Punkt 162/16: KDP Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - endring av gatebruken for Kvadraturen.**

## **Bilag**

Vedtak BYUTVIK, 24112016, Sak 209/16, KDP Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - endring av gatebruken for Kvadraturen. Offentlig ettersyn.

Vedtak BYUTVIK, 24112016, Sak 209/16, KDP Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - endring av gatebruken for Kvadraturen. Offentlig ettersyn.

Vedtak BYUTVIK, 24112016, Sak 209/16, KDP Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - endring av gatebruken for Kvadraturen. Offentlig ettersyn.

Vedtak BYUTVIK, 24112016, Sak 209/16, KDP Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - endring av gatebruken for Kvadraturen. Offentlig ettersyn.

Vedlegg 5 - Play Kvadraturen - rapport fra medvirkningsopplegg 16 juni 2016 - Leva Urban Design.pdf

Vedlegg 5a - Innspill på lapper på gata.docx

Vedlegg 5b - gruppe1.pdf

Vedlegg 5c - gruppe2.pdf

Vedlegg 5d - gruppe3.pdf

Vedlegg 5e - gruppe3\_b.pdf

Vedlegg 5f - gruppe4.pdf

Vedlegg 5g - gruppe5.pdf

Vedlegg 5h - gruppe6.pdf

Vedlegg 5i - gruppe7.pdf

Vedlegg 5j - gruppe8.pdf

Vedlegg 6 - Kartlegging av barn og unges bruk av Kvadraturen 2016.pdf

Vedlegg 4 - Sammendrag av forskning og erfaring om gatebruk og redusering av gateparkering 7 0.docx

Vedlegg 3 - Alternativ gatebruk, eksempelsamling.docx

Vedlegg 1 - innspill.docx

Vedlegg 2 - Temakart gatebruk.pdf

Vedlegg 7 - Spørreundersøkelse.docx

Høringsforslag 08-11-16 - Endring av Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 – temakart gatebruk.docx



Dato 4. november 2016  
Saksnr.: 201514353-22  
Saksbehandler Anne Sæther Lislevand

**Saksgang**  
By- og miljøutvalget  
Formannskapet

**Møtedato**  
24.11.2016  
07.12.2016

## **KDP Kvadraturen og Vestre havn, del 1 - endring av gatebruken for Kvadraturen.**

### **Sammendrag**

Et levende bysentrum gjør en by verd å oppholde seg i, mens få ting er så trist og ødeleggende for en by som et «dødt» bysentrum. Skal Kristiansand være en attraktiv by å bo, jobbe, handle og leve i, må Kvadraturen by på opplevelser, mangfold og rom for utfoldelse. Folk må oppleve både at det er en grunn til å være i Kvadraturen, at det er trivelig å være der, og at det er mulig å komme seg dit. Planforslaget tydeliggjør hvordan færre gateparkeringsplasser gjør det mulig med en utvikling av en mer attraktiv og trivelig by. En tilrettelegging for byliv og gående, sykkel og god kollektivfremføring bygger opp under Kvadraturens attraktivitet. Samtidig opprettholdes bilens tilgjengelighet til Kvadraturen for å kunne konkurrere med handelssentra utenfor byen.

Ved å flytte parkeringsplasser fra gateplan og inn i parkeringsanlegg frigjøres arealer. De frigjorte arealene kan brukes til å gjøre byen mer attraktiv å oppholde seg i, eller til å øke byens tilgjengelighet ytterligere ved å legge til rette for reisende med buss, sykkel og til fots. Færre gateparkeringsplasser gir mindre kjøring i gatene, med mindre støv, støy og utrygghet, og dermed et mye hyggeligere miljø å oppholde seg i. Det å tilby gratis parkeringsplasser medfører at få bilister beslaglegger parkeringsplasser over lengre tid. Regulering av plasser til kortere makstid og med avgift skaper sirkulasjon og tilgjengelighet i et bysentrum.

Økonomisk er det grunn til å tro at en reduksjon av gateparkering vil gi varig inntektsbortfall for kommunen, men dette kan til en viss grad dempes ved at befolkningen i økende grad tar i bruk kommunale anlegg, regulering av el-bil på gateplan og økt avgiftstid.

Planforslaget legger opp til en vesentlig reduksjon av gateparkeringsplasser i sentrale deler av Kvadraturen. Konsekvenser for bymiljø, trafikk, næringsliv, beboere, besøkende og kommunal økonomi er beskrevet. De vesentligste konsekvensene er at tiltakene vil bidra til et bedre bymiljø og at forholdene for handel og myke trafikanter vil bli bedre. Det legges opp til en utvikling der flere beboere i Kvadraturen velger andre løsninger enn å sette fra seg bilen på gata i fremtiden. Tilbudet både innen handel, service og kultur øker på kveldstid i Kvadraturen. Det er derfor viktig med en god regulering av gateparkering også da for å skape god tilgjengelighet.

Planforslaget foreslår tiltak for å forbedre fremkommeligheten for buss i eksisterende bussgater. En endring av busstraseer kan bli aktuelt i fremtiden, men det foreligger pr. dags

dato ikke tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for å ta en avgjørelse om en endring av busstraseer nå. Dette må komme som en egen sak, evt. ved rullering av Kvadraturplanen i 2022. I alle de tre gatene som er aktuelle som bussgater er det foreslått å fjerne tradisjonell avgiftsparkering, og i den grad det skal være parkering så anbefales det å prioritere HC-plasser, kortidsplasser og evt. noe varelevering. Uansett hvor hovedbusstraseen skal gå gjennom Kvadraturen i fremtiden vil det derfor ikke ha særlig innvirkning på antallet tradisjonelle avgiftsplasser.

Planforslaget er en endring av temakart gatebruk som ble vedtatt i Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, med en tilhørende planbeskrivelse.

Foreslåtte tiltak legges inn i to faser over en tiårsperiode:

- Fase 1: 2017-2022
- Fase 2: 2022-2027
- Fase 3: etter 2027

Prioriteringer av tiltakene kan endres ved endrede rammebetingelser.



*Fig. Kartet viser prinsippene for tilrettelegging for ulike formål i de enkelte gatene i Kvadraturen.*

Fase 1 innebærer at det fjernes ca. 160 gateparkeringsplasser, d.v.s. kantsteinsplasser, og 95 overflateparkering, d.v.s. «løkkeparkering» på større areal. Sammert opp blir det ca. 255

parkeringsplasser. Fase 2 innebærer at det fjernes 160 avgiftsplasser. I fase 3 kan det fjernes ca. 150 parkeringsplasser, inkludert både overflateparkering og kantsteinsparkering. Endelig antall parkeringsplasser som fjernes vil avhenge av hvilke løsninger som velges i de enkelte gatene.

Gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, gjelder frem til 2022. Det foreslås at det legges opp til en revisjon av kommunedelplanen, inkludert gatebruken, i 2022.

Kvadraturen må ivaretas på best mulig måte med en bevisst utvikling til beste for byen. Planforslaget viser en fornuftig tilrettelegging over tid av gategrunn for å styrke bysentrum og benytte seg av overflødig parkeringsareal til gode formål. Det foreslås av planforslaget legges ut på offentlig ettersyn jfr. plan- og bygningslovens §11-14.

#### Forslag til vedtak

1. [Forslag til endring av temakart for gatebruk i Kvadraturen, datert 07.11.16, og planbeskrivelse, datert 08.11.16, sendes på høring og legges ut på offentlig ettersyn.](#)
2. [Følgende forslag til endringer av parkeringspolitikken legges ut på offentlig ettersyn.](#)
  - a. [Avgiftstiden på avgiftsplasser i Kvadraturen skal være fra kl. 08.00-20.00 på hverdager og fra kl. 08.00-16.00 på lørdager. Søndager skal være avgiftsfri.](#)
  - b. [Bosonetid synkroniseres med avgiftstid.](#)
  - c. [Avgiftsnivået på bosone økes over tid til kr. 500,-. Første økning kommer i 2017 til kr 350,-.](#)

Tor Sommerseth  
Rådmann

Ragnar Evensen  
Teknisk direktør

#### Vedlegg:

- Vedlegg 1 – Sammendrag av innspill til planarbeidet med administrasjonens kommentarer
- Vedlegg 2 – Temakart gatebruk i Kvadraturen. Gjeldende temakart, vedtatt i KDP Kvadraturen og Vestre havn, del 1 og forslag til nytt temakart gatebruk, datert 08.11.2016.
- Vedlegg 3 – Alternativ bruk av gatearealet – forslag til løsninger – eksempelsamling
- Vedlegg 4 – Sammendrag av forskning på effekter av tilrettelegging for gående
- Vedlegg 5 - Play Kvadraturen – rapport fra medvirkningsopplegg 16. juni 2016 v/Leva urban Design. Vedlegg 5a-j – Skisser og verbale innspill.
- Vedlegg 6 - Kartlegging av barn og unges bruk av Kvadraturen, 2016.
- Vedlegg 7 – Spørreundersøkelse november 2016

## **Bakgrunn for saken**

I forbindelse med sluttbehandling av reguleringsplan for parkering under Torvet (saksnr: 126/13, 06.11.2013) gjorde Bystyret følgende vedtak (pkt. 3):

*Ved etablering av parkering under torvet lages en plan for reduksjon av gateparkering i sentrale deler av Kvadraturen. (33/19)*

Etter et innbyggerforslag ble saken om parkeringskjeller under Torvet tatt opp igjen i bystyrets møte den 28.10.2015 (saksnr: 162/15). Vedtakets pkt. 2 lyder:

*Det utarbeides en helhetlig plan for parkering i sentrum/Kvadraturen.*

I forbindelse med bystyrets behandling av justeringer av handlingsprogram 2016-2019 og årsbudsjett 2016 ble følgende vedtatt (Saksnr: 233/15 – Sektor 5 – Teknisk, pkt. 10):

*Bystyret ber om at det i løpet av 2016, som en del av allerede vedtatt reguleringsplan for torvet, også legges frem en plan der en innarbeider en betydelig reduksjon av gateparkeringen i sentrale deler av Kvadraturen. I samme plan legges det frem forslag om utvidet gågatenett, bilfrie soner og midlertidige byrom i Kvadraturen. Det skal legges til rette for bedre fremkommelighet for buss og sykkel. Forslagene utarbeides i nært samarbeid med næringslivet som berøres av tiltakene.*

Gatebruken i Kvadraturen er regulert i Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1. Endring av prinsippene for gatebruken i Kristiansand er derfor en endring av temakartet for gatebruk i kommunedelplanen. En endring av kommunedelplanen er omfattet av plan- og bygningslovens § 4-1 med krav om at det skal utarbeides et planprogram som grunnlag for arbeidet. Forslag til planprogram ble sendt på høring i sommeren 2016 og lagt ut til offentlig ettersyn.

Det er krav om konsekvensutredning for kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for fremtidig utbygging som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn (jfr. pbl § 4-2). Endringer av prinsippene for gatebruken gir ikke rammer eller retningslinjer for framtidig utbygging som gir vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Konklusjonen er derfor at arbeidet ikke omfattes av kravet om å utarbeide en konsekvensanalyse.

## **Dagens situasjon**

Kvadraturen har en enhetlig gatestruktur. Bortsett fra gågate i Markens gate og torvene, samt begrensinger i Tollbodgata, så er det stort sett åpent for privatbilisme i de fleste gater i Kvadraturen. Det største antallet gateparkeringsplasser er øst i Kvadraturen, knyttet til bosonene i Posebyen og Murbyen. Det er tettest mellom parkeringsanlegg i «city»-delen, vest for Festningsgata.

Dagens situasjon har utfordringer når det gjelder tilgjengelighet av plasser, grad av letekjøring, forhold for gående, fremkommelighet for syklist og busstrafikk osv.

## **Planens innhold**

Planforslaget tydeliggjør hvordan færre gateparkeringsplasser gjør det mulig med en utvikling av et attraktivt bysentrum. En tilrettelegging for byliv og gående, sykkel og god kollektivfremføring bygger opp under Kvadraturens attraktivitet og målsetninger om nullvekst i personbiltrafikken. Det legges frem forslag om hvilke gatestrekninger det bør fokuseres på når det skal tilrettelegges bedre for gående, sykkel og kollektiv fremover.

Plandokumentet gir en grundig innføring i dagens parkeringsregime med antall tilgjengelige plasser for allmennheten, både på gate og i anlegg, type gateparkeringsplasser, regulering av disse og tilrettelegging for spesielle formål, som HC-plasser, varelevering og drosje. Plandokumentet gir også en innføring i virkemidler kommunen har for å regulere tilgjengeligheten til sentrum for ulike grupper og behov.

Planforslaget er en endring av temakart gatebruk som ble vedtatt i Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, med en tilhørende planbeskrivelse. I tillegg til gatebruken og fysiske tiltak for å tilrettelegge for endret gatebruk, drøftes virkemidler i parkeringspolitikken som avgiftstid- og satser, skilting for ulike formål osv.

Foreslåtte tiltak legges inn i to faser over en tiårsperiode, samt en fase 3 på lengre sikt:

- Fase 1: 2017-2022
- Fase 2: 2022-2027
- Fase 3: Etter 2027

Endringer i rammebetingelser kan påvirke prioriteringsrekkefølgen.

Gjeldende kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1, gjelder frem til 2022. Det foreslås en revisjon av kommunedelplanen, inkludert gatebruken, i 2022.

Planforslaget legger opp til en vesentlig reduksjon av gateparkeringsplasser i sentrale deler av Kvadraturen. Konsekvenser for bymiljø, trafikk, næringsliv, beboere, besøkende og kommunal økonomi er beskrevet.

### **Buss i sentrum - endring av busstraseer**

Dagens hovedbusstrasé har utfordringer i forhold til fremføring av bussene gjennom Kvadraturen og på den bakgrunn er det satt i gang et arbeid med mulighetsstudie for fremføring av buss, der ulike traseer vurderes. Det er vurdert ulike alternativer for å unngå kryssende bussbevegelser i Kvadraturen. De alternativene som er aktuelle er følgende:

- Beholde dagens trasé
- All busstrafikk toveis i Tollbodgata
- Enveiskjøring for både biltrafikk og busstrafikk i Tollbodgata og enveiskjøring for både biltrafikk og busstrafikk i Dronningens gate.

Blir Dronningens gate valgt som ny busstrasé vil det bli en utforming tilnærmet lik dagens profil i Tollbodgata. I planforslaget for gatebruken for Kvadraturen foreslås det å fjerne vanlige avgiftsplasser i Dronningens gate, men tilrettelegge for enkelte HC-plasser, kortidsplasser og varelevering. En etablering av bussgate i Dronningens gate vil kunne begrense antall kortidsplasser og areal for varelevering ytterligere, særlig i den vestligste delen av gata.

Blir busstrafikken fjernet fra Henrik Wergelands gate kan denne gata utvikles videre som en attraktiv handlegate, og om det er behov kan det evt. legges til rette for handelsparkering i form av korttidsplasser.

Mulighetsstudiet er ikke ferdig utarbeidet. Det er heller ikke gjort en fullstendig utredning av konsekvensene av å flytte hovedbusstraseen. På nåværende tidspunkt foreligger det derfor ikke beslutningsgrunnlag for å avgjøre om bussen skal flyttes eller ikke. Dette vil derfor komme som en egen sak senere, evt. i forbindelse med rullering av Kvadraturplanen i 2022.

I alle de tre aktuelle gatene er det foreslått å fjerne tradisjonell avgiftsparkering, og i den grad det skal være parkering så anbefales det å prioritere HC-plasser, kortidsplasser og noe varelevering. Uansett hvor hovedbusstraseen skal gå gjennom Kvadraturen i fremtiden vil det derfor ikke ha særlig innvirkning på antallet tradisjonelle avgiftsplasser.



Fig. 6.12 Skisse over alternative hovedtraseer for buss gjennom Kvadraturen. Et alternativ er å ha all busstrafikk i Tollbodgata. Et annet alternativ er å ha enveiskjøring med både busser og privatbiler østover i Tollbodgata og vestover i Dronningensgate.

## Konsekvenser av forslaget

### Bymiljøet

En oppgradering av gatene til å bli bedre for opphold og aktivitet vil gi økt trygghet i gatene, bedre sikt, mer plass til folk og en grønnere by. Dette vil generelt gi et bedre bymiljø. Tilgjengeligheten og tilbudet av parkeringsplasser vil fremdeles være godt, så planforslaget vil sannsynligvis ikke bidra direkte til en vesentlig reduksjon av biltrafikk inn til sentrum. Færre biler i gatene vil påvirke opplevd støy og den reelle luftkvaliteten i de enkelte gatene. Planforslaget vil virke positivt inn på generell trafikkavvikling, også for kollektiv og sykkel, og trafiksikkerheten.

### Næringslivet

Sentrum vil fortsette å ha tilgjengelige parkeringsplasser for handlende, og det nye parkeringsanlegget under torvene vil gjøre en god del plasser enda mer sentralt tilgjengelige. I tillegg frigjøres areal til formål som styrker handelen, og det tilrettelegges for andre transportformer. I den grad det er mulig vil det gis plass til korttidsplasser for de korte ærend, noe som bidrar til sirkulasjon og enda bedre tilgjengelighet.

Parkeringsplasser for arbeidsreisende med bil berøres ikke av planforslaget, men for dem som reiser til arbeid i Kvadraturen med andre transportmidler vil forholdene bli bedre.

### Beboere

Omfanget av bosone blir bare i liten grad berørt, i hvert fall i fase 1. Men det legges opp til en utvikling der det blir mindre biler i de typiske boligområdene i Kvadraturen, bl.a. ved å øke bosoneavgiften. Over tid bør det bli en utvikling der færre løser sitt boligparkeringsbehov på gategrunn.

## Andre

Når det gjelder andre besøkende til Kvadraturen gir planforslaget særlig endringer for dem som kommer til byen på kveldstid og parkerer gratis i gatene. Gratis parkering på kveldstid gir stort press på gateplasser og mindre tilgjengelighet for grupper som trenger plassene mest, som HC og beboere. En endring av avgiftstid vil gi mer sirkulasjon også på kveldstid, mindre letekjøring, flere som velger anlegg og evt. andre transportformer.

## Økonomiske konsekvenser for kommunen

Fjerning av gateparkeringsplasser medfører redusert inntekt til kommunen. Inntekten på de enkelte plassene varierer bl.a. med lokalisering.

Fase	Estimert inntektstap
Fase 0	1 400 000,-
Fase 1	3 950 000,-
Fase 2	3 000 000,-

Det foreslås regulerende tiltak for å forbedre tilgjengeligheten som vil spille positivt inn på økonomien og dempe inntektstapet. Det er ikke gjort konkrete beregninger på effekten av foreslåtte tiltak, men i beste fall vil tapet i først fase bli minimalt.

En oppgradering av gater vil koste penger. Kostnader vil variere i stor grad og være avhengig av grad av oppgradering og tilrettelegging. Der det er aktuelt å bruke kommunale midler må det tas opp i forbindelse med revisjon av handlingsprogram og budsjettarbeid.

## **Planprosessen**

Som oppfølging av vedtak, gikk kommunen gikk i gang med arbeidet med ny gatebruksplan våren 2016. En skisse til arbeidsopplegg ble fremmet for formannskapet 03.02.2016 (saksnr: 12/16) som gjorde følgende vedtak:

*Formannskapet er enig i arbeidsopplegget for plan for gatebruk og parkering i Kvadraturen. Barn og unge, samt Rådet for funksjonshemmede (RFF) inviteres til å bidra med informasjon om bruk av Kvadraturen. De unge gis også anledning til å komme med innspill om hvilke tiltak de mener kan bidra til å nå målsettingen i planarbeidet. I planarbeidet må næringsdrivende og kulturinstitusjoner involveres.*

Den formelle delen av planarbeidet, som innebærer en endring av Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 (vedtatt 2014), ble igangsatt like før sommeren 2016, det ble meldt oppstart og forslag til planprogram ble sendt på høring. Planprogrammet ble vedtatt i Bystyret 26.10.2016 med følgende vedtak (saksnr: 145/16):

- 1. Bystyret fastsetter planprogram for kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn, del 1 – endring av temakart gatebruk, sist revidert 09.09.2016.*
- 2. I arbeidet med ny gatebruksplan må velforeninger, frivillige og menigheter tas aktivt med i planleggingen.*
- 3. Til pkt. 9.4: Inkluder noen med sykkelkompetanse i arbeidet, f. eks. syklistenes landsforening.*

Arbeidet med planen ble igangsatt i januar 2016 og det ble nedsatt en ekstern arbeidsgruppe/referansegruppe med deltagere fra Næringsforeningen for Kristiansandsregionen, Kvadraturen AS, og Kvadraturen gårdeierforening, kultursektor, barn- og unges representant, Rådet for funksjonshemmede. Det er i tillegg avholdt møter med næringslivet, rådet for funksjonshemmede, kulturlivet, Domkirken, velforeninger og regionale myndigheter. Det er også avholdt mer åpne workshops og dialogarbeid for befolkningen.

Medvirkningen har gitt gode innspill og bidratt til å belyse en rekke sider ved parkeringspolitikken i Kvadraturen. Saken sendes bredt ut på offentlig ettersyn, og det vil bli lagt opp til åpne møter om saken i høringsperioden. Skriftlige merknader, både til

planprogrammet, og som er mottatt underveis i arbeidet er referert og kommentert i vedlegg 1.

### **Vurdering**

Kvadraturen er Kristiansands bysentrum, og har en utrolig viktig funksjon for byen. Kvadraturen representerer identitet og historie, tilbyr arbeidsplasser, boliger, service, handel og kultur. Kvadraturen med sin randsone har den høyeste konsentrasjon av arbeidsplasser i Kristiansand. Det bor også mange mennesker både i, og nær opp til Kvadraturen, og det er et mål å få enda flere beboere til sentrum. Kvadraturen er et viktig målpunkt, ikke bare for dem som kjører bil, men for mange som benytter seg av andre transportmidler som buss, sykkel og å gå. Kvadraturen har mange kvaliteter som befolkningen setter pris på og som gjør at de, og andre besøkende, kommer til Kvadraturen. Det er viktig å bygge opp under disse kvalitetene som kan være variasjon i handelen, et stort tilbud serverings- og utelivstilbud, gode rekreasjonsarealer, kulturtilbud og mye mer.

Trafikken inn og ut av Kvadraturen har ikke endret seg stort siden år 2000. Men mengden syklistene, folk som benytter kollektivtilbud og folk som går øker. I forhold til nytten i gatebildet tar bilene uforholdsmessig stor plass og bidrar til å begrense tilgjengeligheten for de andre transportformene, og for folk som oppholder seg og beveger seg til forts gjennom gatene. Gatene er en del av offentlighetens felles areal og brukes til beste for byen og befolkningen.

Kvadraturen vurderes som svært tilgjengelig for biler i dag, også sammenlignet med andre byer. Det er god kapasitet i parkeringsanlegg i byen og til tider også på gateplan. Om kort tid åpner et nytt parkeringsanlegg svært sentralt i Kvadraturen, under torvene, og tilgjengeligheten for bil blir enda bedre. Stort sett vil tilbudet kunne bli større enn etterspørselen. Det er derfor svært fornuftig å begrense tilbudet og heller gi plass til andre, mer miljøvennlige transportformer og annen bruk som er med på å styrke Kvadraturen. Dette er ikke minst viktig sett i forhold til målsetningene om å stoppe veksten i personbiltrafikk.

Det å tilby gratis parkeringsplasser medfører at få bilister beslaglegger parkeringsplasser over lengre tid. Parkeringsplassene blir dermed ikke tilgjengelige for dem som trenger dem. Det er viktig å benytte seg av de virkemidlene kommunen har for å tilrettelegge for de behov som er nødvendige. Regulering av plasser til kortere makstid og med avgift skaper sirkulasjon og tilgjengelighet i et bysentrum.

Økonomisk er det åpenbart at kommunen i først omgang vil tape penger på at det etableres private parkeringstilbud som konkurrerer med de kommunale, samtidig som det fjernes en god del offentlige parkeringsplasser på gateplan som kommunen har relativt god inntekt av. Samtidig er det viktig å ha med seg de mer generelle økonomiske fordelene en oppgradering av sentrum som medfører økt handel og aktivitet kan gi. I denne saken vurderes de konkrete økonomiske konsekvensene for kommunen. Fase 1 medfører et inntektstap på i underkant av 4 millioner kroner. Ulike forslag til endringer i parkeringspolitikken for å få til den utviklingen kommunen ønsker, vil bidra til å redusere tapet. F.eks. å avgiftsbelegge elbiler på gateparkeringsplasser, utvidelse av avgiftstid og en forventet økt bruk av parkeringsanlegg. Med foreslåtte endringer i parkeringspolitikk vurderes ikke dette som dramatisk for kommunen i denne fasen.

Kvadraturen må ivaretas på best mulig måte med en bevisst utvikling til beste for byen. Planforslaget viser en fornuftig tilrettelegging over tid av gategrunn for å styrke bysentrum og benytte seg av overflødig parkeringsareal til gode formål. Det foreslås av planforslaget legges ut på offentlig ettersyn jfr. plan- og bygningslovens§11-14.

10.11.2016 – Anne S. Lislevand