

REFERAT |KRS| Formannskapet (2015-2019) d. 02-11-2016

Mødedato Onsdag d. 02. november 2016 kl. 09:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| Program for møtet..... | 3 |
| Godkjenning av protokoll fra formannskapets møter 12.10.16 og 19.10.16..... | 6 |
| Høring - forslag til ny lov om omsorgssentre for enslig mindreårige asylsøkere (omsorgssenterloven)..... | 8 |
| Svar på verbalforslag om oppfølging av evalueringen av den kommunale kontantstøtten..... | 12 |
| Stiftelsen Kristiansand Kanonmuseum Møvik - uttalelse til revisjon av vedtekter..... | 20 |
| Stiftelsen Setesdalsbanen - uttalelse til revisjon av vedtekter..... | 23 |
| Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy..... | 26 |

Punkt 120/16: Program for møtet



MØTEINNKALLING TIL FORMANNSKAPET

Dato: 02.11.2016 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 – 09.30 **Kirkelig Fellesråd - Fellesrådets satsingsområder ved fellesrådsleder Solveig Løhaugen, kirkeverge Hans Erik Ruud, økonomisjef Bente Skaare Urdal og domprost Bjarne Sveinall**

Kl. 09.30 – 12.30 **Temamøte om rammene for revisjon av kommuneplanens samfunnsdel 2017-2030 ved rådmannen**
En forberedelse til bystyrets generaldebatt 23.11.16.
(bakgrunnsstoff se formannskaps sak 110/16: Høring-planprogram for kommuneplanens samfunnsdel 2017-2030. Forslag til planprogram/ oppstart av planarbeid)

Agenda:

- rammene for kommuneplanprosessen
- debatt omkring utfordringsbildet og aktuelle tema for revisjonsarbeidet
- opplegg for generaldebatten om samme tema i bystyret

Deltakere: formannskapet, styringsgruppa og prosjektgruppa for revisjonsarbeidet

| SAKSKART | | | Side |
|------------------------|--------------|--|------|
| 120/16 | 201600006-96 | Program for møtet | |
| 121/16 | 201600006-95 | <u>Formannskapssak:</u> Godkjenning av protokoll fra formannskapets møter 12.10.16 og 19.10.16 | |
| | | Sektor 2 – Oppvekst: | |
| 122/16 | 201611101-2 | <u>Formannskapssak:</u> Høring - forslag til ny lov om omsorgssentre for enslig mindreårige asylsøkere (omsorgssenterloven) Oppvekststyrets innst. 19.10.16 | |

| | | | |
|------------------------|-------------|---|--|
| 123/16 | 201612387-1 | <u>Bystyresak:</u> Svar på verbalforslag om oppfølging av evalueringen av den kommunale kontantstøtten Oppvekststyrets innst. 19.10.16 | |
| | | Sektor 4 – Kultur: | |
| 124/16 | 201101423-6 | <u>Formannskapssak:</u> Stiftelsen Kristiansand Kanonmuseum Møvik - uttalelse til revisjon av vedtekter Kulturstyrets innst. 19.10.16 | |
| 125/16 | 201113157-9 | <u>Formannskapssak:</u> Stiftelsen Setesdalsbanen - uttalelse til revisjon av vedtekter Kulturstyrets innst. 19.10.16 | |
| | | Sektor 5 – Teknisk: | |
| 126/16 | 201612397-1 | <u>Formannskapssak:</u> Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy Rådmannens innst. 17.10.16 By- og miljøutvalgets innst. av 27.10.16 vil bli ettersendt | |
| | | | |

Harald Furre
ordfører
(sign.)

Punkt 121/16: Godkjenning av protokoll fra formannskapets møter 12.10.16 og 19.10.16

Bilag

Protokoll Formannskapet 19.10.2016

Protokoll Formannskapet 12.10.2016



Dato 21. oktober 2016
Saksnr.: 201600006-95
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
02.11.2016

Godkjenning av protokoll fra formannskapets møter 12.10.16 og 19.10.16

Forslag til vedtak

1. Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 12.10.16.
2. Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 12.10.16.

Tor Sommerseth
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø
Formannskapssekretær

Vedlegg:
Protokoll fra formannskapets møte 12.10.16
Protokoll fra formannskapets møte 19.10.16

Punkt 122/16: Høring - forslag til ny lov om omsorgssentre for enslig mindreårige asylsøkere (omsorgssenterloven)

Bilag

Vedtak OPPVEK, 19102016, Sak 63/16, Høring - forslag til ny lov om omsorgssentre for enslig mindreårige asylsøkere (omsorgssenterloven)

Vedtak OPPVEK, 19102016, Sak 63/16, Høring - forslag til ny lov om omsorgssentre for enslig mindreårige asylsøkere (omsorgssenterloven)



Dato 10. oktober 2016
Saksnr.: 201611101-2
Saksbehandler Petter Stranger

Saksgang
Oppvekststyret
Formannskapet

Møtedato
19.10.2016
02.11.2016

Høring - forslag til ny lov om omsorgssentre for enslig mindreårige asylsøkere (omsorgssenterloven)

Sammendrag

Barne- og likestillingsdepartementet har 31. august sendt på høring ett forslag til ny lov med høringsfrist 2. november 2016. Forslaget gjelder ny lov om omsorgssentre for enslige mindreårige. Drift av omsorgssentre for enslig mindreårige asylsøkere under 15 år ble i 2008 vedtatt som et nytt kapittel § 5-A i barnevernloven og omsorgssentre ble etter loven en statlig oppgave, å ligne med institusjoner i barnevernloven. Forslaget innebærer at drift av omsorgssenter fortsatt skal være en statlig oppgave, men etter ny lov om omsorgssentre – omsorgssenterloven.

Begrunnelsen for endringen er fra departementets side todelt, på den ene siden en ressurs- og kapasitetsmessig begrunnelse på bakgrunn av den økte tilstrømmingen av asylsøkere i 2015, på den andre siden hevdes det at enslig mindreårige asylsøkeres behov ikke er å ligne med barn i det ordinære barnevernet. I tillegg påpekes det at enslig mindreårige kun skal bo i omsorgssenter i asylsøknadsperioden, og denne skal ideelt sett ikke strekke seg ut i tid.

Kommunen tar ikke stilling til om tiltaket omsorgssenter er hjemlet i Barnevernloven eller ny lov, men det er kritisk at kvaliteten på omsorgen og bemanningen er av en sånn karakter at tilbudet er godt nok. Det er kommunens erfaring at barn som kommer fra omsorgssentre for barn under 15 år, er vesentlig bedre kartlagt, utredet og forberedt for bosetting enn barn som kommer fra ordinære mottak for enslig mindreårige over 15 år. En er bekymret for omsorgen og tilbudet til de enslig mindreårige barna dersom kvaliteten på omsorgssenter, etter den nye loven, reduseres.

Forslag til vedtak

Formannskapet godkjenner høringsuttalelsen.

Tor Sommerseth
Rådmann

Arild Rekve
Oppvekstdirektør

Vedlegg:

[Barne- og likestillingsdepartementet; Høringsbrev](#)
[Barne- og likestillingsdepartementet; Høringsnotat](#)

Høring

Forslag til ny lov om omsorgssentre for enslig mindreårige asylsøkere (omsorgssenterloven)

Høringsnotat av 31. august 2016

Barne- og likestillingsdepartementet

Generelt om forslaget:

Kristiansand kommune har ingen prinsipielle innvendinger til om omsorgssentre drives i henhold til lov om barneverntjenester eller etter en egen (ny) lov. Loven regulerer et forhold der staten har ansvaret for omsorgssentre etter gjeldende rett, og fortsatt vil ha det etter forslag til ny lov.

1. Punkt 6 Forslag til bestemmelser i ny lov

2. Punkt 6.4.3 Økonomi

Bufetat skal ha ansvar for at det etableres og drives omsorgssentre, men sentrene kan drives både av staten, private og kommuner. Bufetat skal dekke alle utgifter knyttet til driften, også av familiebaserte botilbud. Sånn sett har lovforslaget ikke direkte økonomiske konsekvenser for kommunene.

Kristiansand kommune er bekymret for at dersom kvaliteten på tilbudet blir vesentlig svekket sammenlignet med dagens krav, se framstillingen under, vil kommunene på sikt få økte kostnader som følge av at det ikke gjøres nok for de barna som har behov, før de bosettes i kommunen.

3. Punkt 6.6.3 Kvalitet og internkontroll i omsorgssentre

Departementet påpeker at målgruppen til omsorgssentrene skiller seg fra det de definerer som det ordinære barnevernet, og ønsker å innføre nye krav til kvalitet spesielt tilpasset enslig mindreårige barn under 15 år og omsorgssenterets formål.

«Med økt differensiering legger departementet opp til at bemanningen kan reduseres. Størst kutt vil kunne skje i avdelinger med de eldste aldersgruppene. Som nevnt under punkt 5.3 skal en vurdering av hva som er forsvarlig bemanning ta utgangspunkt i et flyktningsfaglig og barnefaglig perspektiv, ikke et barnevernfaglig. Hvilken bemanningstetthet som er forsvarlig i omsorgssentre må vurderes ut fra barnas alder og behov. Den nedre grensen for forsvarlighet vil derfor være ulik for de eldre barna sammenliknet med de yngre barna.» s. 27 - forslag til lov om omsorgssentre BLD 2016

I tråd med dette ønsker departementet heller ikke å stille spesifikke krav til kompetansen til de ansatte i omsorgssentrene, og eksemplifiserer dette med at ikke alle omsorgssentre behøver kompetanse på traumepsykologi.

Kristiansand kommune har bosatt barn som har kommet som enslig mindreårige flyktninger i nær tjue år, og kan til en viss grad følge resonnementet i framstillingen om at barna kan være sterke, selvstendige overleverere (survivors) med mange ressurser. Men som det framkommer i høringsnotatet er det også «en ikke ubetydelig andel enslig mindreårige asylsøkere lider av post-traumatisk stress, angst og depresjon.» s. 5 - forslag til lov om omsorgssentre BLD 2016

Det er derfor kommunens oppfatning at om bakgrunnen til enslig mindreårige på viktige områder er vesensforskjellig fra norske «ordinære» barnevernsbarn, så kan de ha andre utfordringer som veier

opp for dette. Tap av familie, tap av tilhørighet, tap av tryggheten ved kjente omgivelser og språk, en usikker framtid, for å nevne noe.

Kristiansand kommune finner det derfor problematisk at en i utgangspunktet legger kravene til bemanning og kompetanse på et lavere nivå enn dagens når en vet hvilken usikkerhet som knytter seg til disse faktorene. Omsorgssentrene for barn under 15 år skal serve den yngste gruppen, de i utgangspunktet mest utsatte. Det er vår erfaring at utfordringene det enkelte barn har ikke står klart for mottaksapparatet når de ankommer landet, men dukker opp etter en tid. Det er også vår erfaring at perioden som asylsøker og i mottaksfasen ikke blir så kort som myndighetene ønsker, av mange årsaker. På denne bakgrunn er kommunen kritisk til at det ikke skal stilles mer eksplisitte krav til bemanning og kompetanse i loven.

Ved at det ligger kvalitet i tilbudet den første tiden etter ankomst til landet sikrer en at de barna som er spesielt sårbare blir fanget opp tidlig, og at kommunens tiltakskjede kan møte dem og støtte dem med adekvate tilbud i samarbeid med andre tjenesters behandlingstilbud. På denne måte kan en styrke integreringen av barna. I motsatt fall er det en fare for at barna og de unge faller utenfor i skolen og på andre arenaer i samfunnet for øvrig, og havner i risiko for kriminalitet og radikalisering. Denne risikoen er også omtalt av departementet i høringsnotatets punkt 7.

4. Punkt 6.8.3 Kartlegging og oppfølging

Det er vår erfaring at de barna som kommunen bosetter fra omsorgssenter etter gjeldende ordning i hovedsak er vesentlig bedre utredet og kartlagt enn barn som bosettes fra statlig mottak for enslig mindreårige. Den høyere kvaliteten i utredningen ved omsorgssentre er viktig og et nyttig verktøy for kommunen i å planlegge tiltak for barna som bosettes og framskaffe de riktige tilbudene. For kommunen, og ikke minst barna som skal bosettes, vil det være av stor betydning at denne praksisen opprettholdes.

Kristiansand kommune er på denne bakgrunn bekymret for om forslaget til ny lov om forenklinger og reduserte krav til kartlegging vil være til ulempe for barnet både i omsorgssenter og videre ved flytting til og bosetting i kommunen. Vi spør oss også om det vil det være mulig å opprettholde god kvalitet på kartlegging med redusert bemanning og kompetanse?

Det kan virke som om hensynet til barnets beste har havnet i skyggen av myndighetenes behov for differensiering og fleksibilitet.

5. Punkt 6.9.3 Krav til godkjenning av omsorgssentre

Det er åpenbart viktig med godkjenningsordninger for omsorgssentre, og det er derfor problematisk at en i utformingen av ny lov tillater at omsorgssentre kan drives med en midlertidig godkjenning i en såpass lang periode som ett år. At denne midlertidige godkjenningen etter ett år kan forlenges med ytterligere ett år, i en ekstraordinær situasjon, som ikke er definert, er prinsipielt svært bekymringsfullt. Det er heller ikke optimalt at godkjenningen av Bufetats ansvar som driver av enkelte omsorgssentre skal godkjennes av samme Bufetat. (Her bør det vurderes om godkjenning skal foretas av andre tilsynsmyndigheter.)

Kristiansand kommune har ikke innspill til de øvrige punktene i forslaget, da disse oppleves å være i tråd med dagens praksis og gjeldende rett.

Punkt 123/16: Svar på verbalforslag om oppfølging av evalueringen av den kommunale kontantstøtten

Bilag

Vedtak BYSTYR, 23112016, Sak 158/16, Svar på verbalforslag om oppfølging av evalueringen av den kommunale kontantstøtten

Vedtak OPPVEK, 19102016, Sak 62/16, Svar på verbalforslag om oppfølging av evalueringen av den kommunale kontantstøtten



Dato 23. september 2016
Saksnr.: 201612387-1
Saksbehandler Gro Holte

Saksgang

Oppvekststyret
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

19.10.2016
02.11.2016
23.11.2016

Svar på verbalforslag om oppfølging av evalueringen av den kommunale kontantstøtten

Sammendrag

Bystyret fattet i forbindelse med behandling av Handlingsprogrammet 2016-2019 følgende vedtak:

«Det lages en sak på oppfølging av evalueringen av den kommunale kontantstøtten fra 2014, der tiltak for å få flere barn med minoritetsspråklige foreldre til å benytte seg av barnehageplass, foreslås.»

52 familier/barn har fått innvilget kommunal kontantstøtte pr. september 2016. Av de 52 foresatte som mottar kommunal kontantstøtte i september 2016 har 18 foresatte norske navn, mens 34 foresatte har navn av utenlandsk opprinnelse. Antallet kommunal kontantstøttemottakere er lavest på høsten når barnehageåret starter, antallet stiger i løpet av året etter hvert som flere barn uten barnehageplass fyller to år. Foreldre søker kommunal kontantstøtte fra den mnd. barnet fyller to år og fram til barnehagestart i august.

De fleste av våre respondenter ønsker barnehageplass for barna når de er tre år. Omsorg og trygghetsaspektet er viktig å imøtekomme for å kunne motivere foresatte til å søke barnehageplass for sine to-åringer.

Administrasjonen har igangsatt flere tiltak for å rekruttere flerspråklige barn til barnehage barnehageåret 2016/2017. Annonsering og informasjon har vært særlig vektlagt. Dette er tiltak som ikke er spesielt rettet inn mot denne aktuelle aldersgruppen, men kan ha hatt betydning i og med at vi har registrert 142 flerspråklige 2-åringer som har barnehageplass.

God og målrettet informasjon til foresatte om barnehagetilbudet i kommunen, søknadsrutiner og pris har vist seg å være viktig for rekruttering av barn til barnehage. Informasjonen må gis på aktuelle språk gjennom ulike kanaler og på offentlige steder. Nasjonalt er det etablert gode ordninger for redusert foreldrebetaling for familier med dårlig betalingsevne, mange flerspråklige familier kommer inn under disse inntektskategoriene. Helsestasjonene har hatt en viktig rolle i informasjons – og motiveringsarbeidet. De fleste familier møter til to-års kontrollen. På kontrollen kartlegges barnas språkutvikling og de

samtaler med de foresatte om barnas språkferdigheter og om hvor lang tid det tar å lære norsk, samtidig som man ivaretar morsmålet.
Forskning viser at det tar 5-7 år å lære seg et så godt norsk at det kan brukes som redskap for læring i skolen.

Systematisk og offensivt rekrutterings- og informasjonsarbeid er viktig for å rekruttere flerspråklige barn til barnehage. Det innebærer også å identifisere og registrere alle flerspråklige barn som ikke har barnehageplass.
Dette arbeidet må ha høy prioritet og tverrfaglig arbeid må ha stort fokus.

Forslag til vedtak

1. Bystyret tar saken til orientering.

Tor Sommerseth
Rådmann

Arild Rekve
Oppvekstdirektør

Vedlegg:
Skriv inn vedlegg.

Bakgrunn for saken

Kommunal kontantstøtte ble innført fra 01.08.2012 i en to-årig prøveperiode etter vedtak i Bystyret 15.12.2011.

«Det innføres en to-årig prøveperiode med kommunal kontantstøtte fra høsten 2012 med påfølgende evaluering 2014 hvor 2 åringene (24-36 mnd.) gis kr. 4.000 pr. barn pr. måned. Dette fremmes som egen sak innen april 2012 slik at en kan starte når den statlige kontantstøtten til 2-åringene faller bort.»

Bystyret vedtok 12.03.2014 å prolongere ordningen med ett år.

- 1. Prøveordningen med kommunal kontantstøtte for to-åringer i Kristiansand kommune prolongeres ett år, og gjelder frem til og med 31.juli 2015.*
- 2. Oppvekstsektoren gjennomfører en evaluering av den kommunale kontantstøtteordningen. Evalueringen fremlegges i egen sak senest i oktober 2014. Eventuelle endringer i ordningen innarbeides i rulleringen av handlingsprogrammet med virkning fra august.*

26.11 2014 ble «Evaluering av prøveordning med kommunal kontantstøtte» fremlagt for Bystyret.

Oppvekstsektoren gjennomførte en spørreundersøkelse til 243 brukere av den kommunale kontantstøtten i perioden 01.08.2012 – 31.10.2014.

Det var en lav svarprosent, bare 79 brukere svarte. De fleste av dem var fra foresatte som mottok kontantstøtte i den aktuelle perioden.

Morsmål er ikke etterspurt i søknadskjemaet for kommunal kontantstøtte, man kunne derfor ikke med sikkerhet fastslå hvor stor andel av kontantstøttemottakerne som kommer fra flerspråklige familier.

Ut fra barnets navn ble det anslått at 46% av mottakerne var fra flerspråklige familier.

På grunnlag av svarene i spørreundersøkelsen er det beregnet at ca. 29 flere barn ville bli søkt til barnehage hvis en ikke hadde kommunal kontantstøtteordning.

I undersøkelsen ble det bla annet spurt om familien hadde valgt barnehageplass dersom Kristiansand kommune ikke hadde tilbudt kommunal kontantstøtte .

Det ble også spurt om hvorfor foresatte har valgt kommunal kontantstøtte.

- 35,9 % svarte at de ikke benytter barnehageplass fordi de mener at det er best for barnet å være hjemme.
- 21,9% oppgir at økonomi var avgjørende for valget.
- 20,3 % oppgir at mor er hjemme uansett.
- 7,0% oppgir at de ikke har fått tildelt plass i ønsket barnehage.
- 4,7% oppgir at barnehage er for dyrt.
- 3,1% benyttet kontantstøtte mens de ventet på å få tildelt barnehageplass.
- 1,6 % oppgir at far er hjemme uansett.
- 0,8 % oppgir å ha privat passordning.

I forholdet til spørsmålet om når foreldrene ønsker at barnet skal begynne i barnehage oppga

- 51,8 % av respondentene at de ønsker at barnet skal begynne i barnehage når barnet er 3 år.
- 18,1 % ønsker at barnet skal begynne når det er 2 år.
- 13,3 % ønsker at barnet skal begynne når de er 4 år.

2015 ble det i snitt utbetalt kontantstøtte for 110 barn
100 utgjør ca.10% av barna i den aktuelle alderen.

Status

Antallet to-åringer i Kristiansand kommune er 1103 barn (2014 kull).

Per september 2016 har 949 barn i aldersgruppa (2 åringer i september) barnehageplass, av disse er 142 registrert som flerspråklige.

Pr. september 2016 har 52 familier/barn fått innvilget kommunal kontantstøtte.

Antallet kommunal kontantstøttemottakere er lavest på høsten når barnehageåret starter, antallet stiger i løpet av året etter hvert som flere barn uten barnehageplass fyller to år.

Årsaken til økningen av antallet mottakere i løpet av barnehageåret er at foreldre har valgt ikke å benytte barnehage for sine ettåringer. Foreldrene søker kommunal kontantstøtte fra den måneden barnet fyller to år og fram til barnehagestart i august.

Alle barn det mottas kommunal kontantstøtte i september for, er barn i rettighetsalder i forhold til barnehageopptaket fra august. Barn som fyller to år i september eller oktober har rett til barnehageplass fra mnd. de fyller ett år.

Av de 52 foresatte som mottar kommunal kontantstøtte i september 2016 har 18 foresatte norske navn, mens 34 foresatte har navn av utenlands opprinnelse.

Bydeler:

Slettheia er med 7 kontantstøttemottakere den bydelen hvor flest familier velger kommunal kontantstøtte i september 2016. 6 av disse er flerspråklige familier.

Slettheia har god barnehagedekning, alle søkerne med rett til plass har fått plass i dette området.

Midtre Vågsbygd 6 kontantstøtte mottakere – alle flerspråklige familier.

Vågsbygd har god barnehagedekning, alle søkerne med rett til plass har fått plass i dette området.

Øvrig fordeling mellom bydelene :

Hellemyr: 5, Flekkerøy: 4, Kvadraturen: 4, Grim: 4, Strai: 4, Tinnheia: 4, Lund/Sødal: 4, Søm: 2 Justvik: 2, Hamresanden: 2, Voie /Møvig: 2.

Bydelene Gimlekollen, Tveit, Hånes og Mosby har ingen mottakere av kommunal kontantstøtte.

Opptaksansvarlig i Oppvekstdirektørens stab har kontaktet kontantstøttebrukere på Slettheia og i Midtre Vågsbygd. 12 av 13 kontantstøttebrukere i disse bydelene, er flerspråklige familier. 10 foresatte har svart på henvendelsen fra Oppvekstsektoren.

Foresatte ble spurt om flg. :

«Hvorfor benytter familien seg av kontantstøtte og ikke barnehageplass.»

Svar:

- Midlertidig bosted
Ønsker barnehageplass når fast bosted er bestemt/ i barnets nærmiljø
- Ønsker at barnet skal lære godt morsmål før det begynner i barnehagen .
Ønsker barnehage fra 3 år.
- Ønsker at barnet skal lære morsmålet godt før det begynner i barnehage.
- Velger kontantstøtte av økonomiske årsaker – far har usikker jobbsituasjon, mor er hjemme.
- Første barn – ønsker at barnet skal bli mer modent før barnehagestart.
- Trenger ikke barnehageplass, mor arbeider hjemmefra.
Ønsker barnehage fra 3-4 års alderen
- Mor hjemme fordi hun også har et yngre barn.
- Mor er hjemme – de har også et eldre barn som er hjemme fordi de ikke fikk plass i nærmiljøbarnehagen. (Har fått barnehageplass i bydelen)
- Mor hjemme med baby – ønsker barnehageplass fra desember.
- Mor hjemme – er gravid.

Beslutningen om **å bruke eller ikke bruke barnehage** tas i den enkelte familie på bakgrunn av deres kunnskap, behov og vurderinger av hva som er best for sitt barn

I intervjuer foretatt i fbm gratis kjernetidprosjektene i Oslo resonnerer både foreldre med og uten minoritetsbakgrunn svært likt rundt valg av barnehage.

«Foreldre er samstemt i at å sende barn i barnehage er bra av hensyn til barnets språklige og sosiale utvikling. Argumenter om språklige og sosiale ferdigheter støtter imidlertid mot argumenter om barns trygghet, og da særlig de minste barnas trygghet der språklige og sosiale ferdigheter trekker i retning av barnehage, trekker hensynet til de minste barnas trygghet i retning av omsorg hjemme. Her finner vi også stort samsvar i refleksjoner gjort av både minoritets- og majoritetsforeldre.

Større variasjon finner vi i vurderinger av når barna bør begynne i barnehagen. Mens det blant enkelte mødre med majoritetsbakgrunn vises til en norm om at mødre bør starte i jobb når foreldrepermisjonen utløper og barnet blir ett år, er dette ikke en norm mødre med minoritetsbakgrunn viser til i samme grad. Nærværet av en slik norm om yrkesdeltakelse kan bidra til at familier med majoritetsbakgrunn velger barnehagestart fra ett og to år i noe større grad enn familier med minoritetsbakgrunn.

(Sluttrapporten fra FAFO/ 2014 «Gratis kjernetid»)

De fleste av våre respondenter ønsker barnehageplass for barna når de er tre år. Det underbygger også omfanget av flerspråklige 3 åringer som søkes til barnehage. 142 flerspråklige 2 –åringer med barnehageplass er imidlertid noe høyere enn på samme tidspkt. tidligere år.

Rekruttering til barnehageplass.

Foreldrebetaling

Intervju undersøkelser blant foreldre som ikke benytter barnehagetilbud, har vist at pris/økonomi er avgjørende for valget. (FAFO – Bråten/Sandbæk 2014)

I 2015/2016 har det blitt innført sentrale ordninger for familier med dårlig betalingsevne.

- Redusert foreldrebetaling

Familier med lavere brutto årsinntekt enn 486.000 kan søke redusert foreldrebetaling.

- Gratis kjernetid.

Fra august 2016 Gratis kjerne tid – for barn 3.- 4 og 5 åringer for familier med lavere årsinntekt enn 417.000. Disse har rett til 20 timer gratis kjernetid per uke.

Gratis kjernetid omfatter barna som fyller 3 år ila høsten .

I september var 5 av barna det ble mottatt kommunal kontantstøtte for født i 2013.

Mange minoritetsspråklige familier kommer inn under disse inntektskategoriene.

God og målrettet informasjon til foresatte om barnehagetilbudet i kommunen, søknadsrutiner og pris har vist seg å være viktig for rekruttering av barn til barnehage
Informasjonen må være målrettet, gis på aktuelle språk gjennom ulike kanaler og på offentlige steder.

Helsestasjonene er en nøkkelinstitusjon i rekrutteringsarbeidet og bidrar med informasjon til foreldre. De informerer om barnehage og hva tilbudet går ut på, og oppfordrer til å ta dette i bruk. De informerer om søknadsrutiner, hvor foresatte kan få hjelp til å søke barnehageplass og om foreldrebetaling.

Ved to- årskontroller møter helsestasjonene de aller fleste familiene med barn i denne aldersgruppen. De kartlegger barnas språkutvikling og har en unik anledning til å samtale med foreldre om barnas språkferdigheter og om hvor lang tid det tar før barn lærer seg norsk. Forskning viser at det tar 5-7 år å lære seg et så godt norsk at det kan brukes som redskap for læring i skolen.

Foreldretiltak ICDP- kurs

ICDP står for «International Child Development Program» og er et psykososialt forebyggende program med sikte på å styrke barns oppvekstvilkår gjennom veiledning av foreldre og andre omsorgspersoner.

Dette gjøres gjennom kursopplegg der ICDP – sertifiserte ledere initierer diskusjon og refleksjon knyttet til emosjonelle, kommunikative og regulerende sider ved barneoppdragelse. Dette er et godt evaluert tiltak/metode som benyttes som et generelt forebyggende tiltak, til foreldregrupper med særlige utfordringer eller som støtte i barnehager og skoler.

I Kristiansand tilbys ICDP til foresatte med minoritetsbakgrunn i regi av barnehager (Kongsgård Flyktningsbarnehage), helsestasjon og Kongsgård skolesenter (KSS). Vågsbygd bydel er en bydel med høy forekomst av familier med sosioøkonomiske utfordringer. Her skal ICDP kurs tilbys til alle foresatte på 2 årskontrollen på helsestasjonen fra januar 2016.

Foresatte som er i kontakt med barnevern eller familiesenter oppfordres til å melde seg på. Barnehager vil få informasjon om prosjektet slik at de kan motivere foresatte til å melde seg på.

Familiens hus i Vågsbygd bydel ønsker å prøve ut denne samarbeidsformen for å vurdere ulike måter å samarbeide bedre på tvers av fag og avdelinger. Ved å få kontakt med barnehagene i området vil man kunne øke samarbeidet mellom helsetjenester, barnevern og barnehage.

Å motivere foresatte til å velge barnehage er viktig i arbeidet med å rekruttere flerspråklige barn til barnehage. Foreldretiltak som ICDP grupper har vist seg å være positivt.

Dersom man skal lykkes må man møte foresattes behov for å vektlegge trygghet for de minste barna. Det er viktig at de minste barna kommer i gang med å utvikle språket og at foresatte vet på hvilken måte de kan stimulere både morsmålet og det norske språket. Lavterskeltilbud med fokus på språk kan være et godt tiltak for denne aldersgruppen.

Tiltak gjennomført før hovedopptak til barnehage plass barnehageåret 2016/2017– og plan for tiltak som videreføres og nye tiltak som tilføres før hovedopptak 2017/2018

| Tiltak | Hva /hvem | Hvordan | 2017/2018 |
|----------------------|---|---|-----------------------|
| Annonsering | <ul style="list-style-type: none">• Face- book Kristiansands- barnehagens sider.• Plakater• Info skjermer | Målrettet mot aktuelle språkgrupper – arabisk, somali, polsk og norsk. Geografiske områder Aktuelle steder, (Helsestasjon, KSS, Gyldengården /flyktning helse og sosialservicesenter Biblioteket, Kommunens servicetorg. På ulike språk. Aktuelle steder - Gyldengården /flyktning helse og sosialservicesenter Biblioteket, Kommunens servicetorg. På ulike språk. | Videreføres |
| Informasjon/ oppmøte | <ul style="list-style-type: none">• Helsestasjoner• Brukere av kontantstøtte• Brukere av åpen barnehage | Foreldrebetaling – info om reduksjonsordninger på aktuelle språk Oppmøte; om barnehagetilbudet – ledige bhg.plasser - | Videreføres Ny |

| | | | |
|---|---|---|--|
| | | søknadsprosedyrer | |
| Oversikt over barnebefolkn ingen/flerspr. | <ul style="list-style-type: none"> Oversikt via folkeregistre/ førskolebarn vs barn med barnehagepl. | Utarbeide oversikt over hvilke barn som ikke går i barnehage. | Ny |
| Foreldretiltak Foreldreveil. | <ul style="list-style-type: none"> ICDP – i regi av helsestasjonen | Invitasjon til foresatte til alle to-åringer i Vågsbygd bydel | Ny Evalueres. Evtnt. implementeres i andre bydeler. |
| Språktilbud for 2 åringer | <ul style="list-style-type: none"> Justering av eksisterende tilbud Nye tilbud | Vurderes i et tverrfaglig samarbeid. | Ny |

Somali

Arabisk



Punkt 124/16: Stiftelsen Kristiansand Kanonmuseum Møvik - uttalelse til revisjon av vedtekter

Bilag

Vedtak KULTUR, 19102016, Sak 74/16, Stiftelsen Kristiansand Kanonmuseum Møvik - uttalelse til revisjon av vedtekter

Vedtak KULTUR, 19102016, Sak 74/16, Stiftelsen Kristiansand Kanonmuseum Møvik - uttalelse til revisjon av vedtekter

Avtale NFV - Kanonmuseet.pdf

Avtale VAM - Kanonmuseet.pdf

Kanonmuseet vedtekter-original 1991.pdf

Vedtekter-kanonmuseet-forslag 2016.docx



Dato 28. september 2016
Saksnr.: 201101423-6
Saksbehandler Annelise Hornang

Saksgang
Kulturstyret
Formannskapet

Møtedato
19.10.2016
02.11.2016

Stiftelsen Kristiansand Kanonmuseum Møvik - uttalelse til revisjon av vedtekter

Stiftelsen Kristiansand Kanonmuseum Møvik ble opprettet av Kristiansand kommune i samråd med Distriktskommando Sørlandet og Sørlandets Sjøforsvarsdistrikt. Bystyret behandlet saken i mai 1991, sak 48/91. Stiftelsesdato er 10.04.1991 og vedtektene som ble vedtatt i 1991 er fortsatt gjeldende. I henhold til vedtektene er stiftelsens formål å drive anlegget som museum, åpent for publikum i perioder.

Kanonmuseet holder til på Møvik Fort, og står for den museale formidlingen til publikum på fortet. Møvik Fort eies av Forsvaret og er av Stortinget utpekt som ett av 14 nasjonale forsvarsverk, se www.nasjonalefestningsverk.no. Som nasjonalt festningsverk er fortet i selskap med arenaer hvor noen av de viktigste begivenhetene i Norges historie har funnet sted.

Fra høsten 2011 ble Kanonmuseet konsolidert med Vest-Agder-museet IKS (heretter benevnt VAM). I forbindelse med konsolideringen ble det 28. juni 2012 inngått avtale mellom VAM og Stiftelsen Kristiansand Kanonmuseum Møvik (heretter benevnt Stiftelsen).

Formålet med denne avtalen er å overføre ansvaret for driften av Kanonmuseet fra Stiftelsen til VAM og den trådte i kraft 1. juli 2012. Avtalen inngår som en del av samordningen av virksomheten ved de kulturhistoriske museene i Vest-Agder, vedtatt av kommunene i Vest-Agder og Vest-Agder fylkeskommune. Stiftelsen har videre gjennom denne avtalen overført til VAM disposisjonsretten over eiendom, bygg og anlegg som er stilt til disposisjon fra Nasjonale festningsverk (heretter benevnt NFV) for videreføring og videreutvikling av museumsdrift, jfr. egen leieavtale mellom NFV som eier og Stiftelsen som bruker. I praksis betyr dette at VAM har overtatt ansvaret for gjennomføring og finansiering av all virksomhet knyttet til drift av Kanonmuseet, herunder økonomi, samlinger, arbeidsgiveransvar, formidling, innsamling, forskning- og utviklingsarbeid, faglig rådgivning og dokumentasjon.

Denne avtalen forutsetter endring av Stiftelsens vedtekter fra 1991. I avtalens punkt 10 står følgende: *Tilpasning av statutter/vedtekter – «Stiftelsen forplikter seg til å fatte nødvendige vedtak for å harmonisere og tilpasse Stiftelsens statutter til innholdet av avtalen og det forhold at Stiftelsens virksomhet overføres VAM. I tilfelle det er konflikt mellom Stiftelsens statutter og VAMs vedtekter, er det VAMs vedtekter som skal gjelde.»*

Styret i Stiftelsen har nå fulgt opp dette og vedtatt nye statutter/vedtekter som følge av endret rolle og endrede arbeidsoppgaver. Kommunen bes om å uttale seg til de nye vedtektene.

Det er selvsagt store endringer i vedtektene fra 1991 i og med helt endrede ansvarsforhold og derav endrede arbeidsoppgaver. Kulturdirektøren er positiv til den nødvendige endringen i vedtekter som Stiftelsen har foretatt. Stiftelsens viktigste formål videre er å være inspirator og «vaktbikkje», og på den måten bidra til videreutvikling anlegget. Dette uttrykkes i vedtektene ved at Stiftelsen skal påse at VAM følger opp konsolideringsavtalen og skal bidra til å markedsføre besøksmålet. Styret er redusert fra 7 medlemmer med stemmerett til 3 medlemmer. Kulturdirektøren er, med bakgrunn i Stiftelsens reduserte formål og oppgaver, enig i en slik reduksjon.

Rådmannen og kulturdirektøren anbefaler at formannskapet fatter følgende vedtak som uttalelse fra Kristiansand kommune.

Forslag til vedtak

[Kristiansand kommune gir sin tilslutning til forslag til nye vedtekter for Stiftelsen Kristiansand Kanonmuseum Møvik.](#)

Tor Sommerseth
rådmann

Stein Tore Sorthe
kulturdirektør

Vedlegg:

Forslag til vedtekter for Stiftelsen Kristiansand Kanonmuseum Møvik, datert 2016.

Vedtekter fra 1991.

Avtale mellom VAM og Stiftelsen gjeldende fra 1. juli 2012.

Leieavtale mellom NFV og Stiftelsen.

Punkt 125/16: Stiftelsen Setesdalsbanen - uttalelse til revisjon av vedtekter

Bilag

Vedtak KULTUR, 19102016, Sak 75/16, Stiftelsen Setesdalsbanen - uttalelse til revisjon av vedtekter

Vedtak KULTUR, 19102016, Sak 75/16, Stiftelsen Setesdalsbanen - uttalelse til revisjon av vedtekter

Vedtekter for Stiftelsen Setesdalsbanen - vedtatt 17 09 2012.pdf

Forslag til endrede vedtekter for Stiftelsen Setesdalsbanen.pdf



Dato 28. september 2016
Saksnr.: 201113157-9
Saksbehandler Annelise Hornang

Saksgang
Kulturstyret
Formannskapet

Møtedato
19.10.2016
02.11.2016

Stiftelsen Setesdalsbanen - uttalelse til revisjon av vedtekter

Kristiansand kommune er medstifter av Stiftelsen Setesdalsbanen. Øvrige medstiftere er Vennesla kommune, Vest-Agder fylkeskommune, Setesdalsbanens venner og Fortidsminneforeningen avdeling Vest-Agder.

Formannskapet behandlet siste gang uttalelse til endringer av vedtektene for Stiftelsen Setesdalsbanen i juni 2012, den gang gjaldt endringen først og fremst oppnevningen av representanter til styret. Seinere samme år, 25. oktober 2012, ble det inngått ny avtale mellom Stiftelsen Setesdalsbanen (heretter benevnt Stiftelsen) og Vest-Agder-museet (heretter benevnt VAM) om drift av banen. Etter at denne nye avtalen med ny organisering av driften på Setesdalsbanen ble inngått, har det meldt seg behov for justering av Stiftelsens vedtekter.

For å tilpasse vedtektene til den nye driftsmodellen vedtok stiftelsens styre, sak 04/2016, å revidere vedtektene og sende de på høring til stifterne. Endringene i vedtektene er først og fremst relatert til styrets oppgaver og funksjonen som daglig leder/sekretær for Stiftelsen. Med ny driftsavtale i funksjon er selve driften av banen ivaretatt av VAM, mens Stiftelsen har ansvar for å påse at banen drives i henhold til formålet. Denne rollefordelingen har ikke tidligere vært gjenspeilet i vedtektene, det har kun vært lagt opp til at Stiftelsen har et direkte driftsansvar.

De foreslåtte vedtektsendringene bekrefter dagens praksis ved å ta høyde for at banen både kan driftes etter dagens modell hvor driften er satt ut til VAM, alternativt etter en modell der Stiftelsen selv står for driften. Kulturdirektøren er positiv til den nødvendige endringen i vedtekter som Stiftelsen har foretatt. Etter revisjonen av driftsavtalen i 2012 har driften av banen vært stabil og vedtektsendringene er en logisk tilpasning til dagens godt fungerende driftsmodell. Setesdalsbanen er et populært besøksmål som nå opererer med økende besøkstall.

Rådmannen og kulturdirektøren anbefaler at formannskapet fatter følgende vedtak som uttalelse fra Kristiansand kommune.

Forslag til vedtak

Kristiansand kommune gir sin tilslutning til forslag til nye vedtekter for Stiftelsen Setesdalsbanen.

Tor Sommerseth
rådmann

Stein Tore Sorthe
kulturdirektør

Vedlegg:

Vedtekter for Stiftelsen Setesdalsbanen, datert 17.09.2012.

Forslag til vedtekter for Stiftelsen Setesdalsbanen, datert 2016.

Punkt 126/16: Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy

Bilag

Vedtak BYUTVIK, 27102016, Sak 181/16, Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy

Vedtak BYUTVIK, 27102016, Sak 181/16, Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy

Vedtak FORMAN, 02112016, Sak 126/16, Parkeringsavgift for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy

Kommentarer i forhold til debatten i by-og miljøutvalget - parkeringsavgift for el- og hydrogendrevne kjøretøy.pdf



Dato 17. oktober 2016
Saksnr.: 201612397-1
Saksbehandler Raymond Solaas

Saksgang
By- og miljøutvalget
Formannskapet

Møtedato
27.10.2016
02.11.2016

Parkeringsavgift for elektriske og hydrogen-drevne kjøretøy

Sammendrag

Storting og regjering har vedtatt nye vilkårs-parkeringsbestemmelser med virkning fra 1.1. 2017 etter en forutgående høring. Formålet med de nye bestemmelsene er å sikre forutsigbar og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomheten uavhengig av utøver. En av bestemmelsene som endres med virkning fra 1. januar 2017, er det generelle betalingsfritaket for el- og hydrogen-drevne kjøretøy i forbindelse med avgiftsparkering på kommunale parkeringsplasser, som er skiltet med hvit p på blå bakgrunn **P**.

I ny parkeringslovgivning er hovedregelen betalingsplikt for elektriske og hydrogen drevne motorvogner på kommunale avgiftsplasser fra 1. januar 2017. Kommunen har anledning til å fravike denne hovedregelen, men dette må skiltes særskilt for hvert område eller gate, i tillegg til den øvrige skiltingen som gjelder

Bakgrunnen for å oppheve det generelle betalingsfritaket for el-biler er de mange høringskommentarene i forbindelse med utarbeidelse av nytt parkeringsregelverk, som viste til at en videreføring av betalingsfritaket vil redusere effekten av offentlig parkeringsregulering, hindre sirkulasjonen på parkeringsplassene og føre til mer søketrafikk. Videre mener samferdselsdepartementet at det er hensiktsmessig å vurdere betalingsfritaket i forbindelse med innføring av nytt parkeringsregelverk, fremfor senere når publikum har innrettet seg etter regelverket.

Ny parkeringslovgivning legger opp til at kommunene selv skal avgjøre hvorvidt det skal tilbys betalingsfritak for elbiler på kommunale parkeringsplasser. Avhengig av kommunens valg kan det medføre bedre tilgjengelighet samt økte inntekter, i forhold til dagens situasjon. Det er ønskelig at persontrafikken skal utføres så klimavennlig som mulig og i så henseende har fordelene knyttet til anskaffelse og bruk av elbiler bidratt til dette. Imidlertid bidrar elbiler til trafikk i sentrale strøk hvor trafikk belastningen fra før er høy. Dette er på mange måter et dilemma.

Av kommunens tilbud hvor det er betalingsfritak for elbiler, viser tellinger i en uke i september 2016 at elbiler står parkert på 13 % av de aktuelle plassene i tidsrommet mandag-fredag kl. 10-15. Dette er betydelig høyere enn andelen elbiler (person) i Vest- Agder (3 %) og Kristiansand (5 %) skulle tilsi. Det dreier seg om nær 3 ganger mer. Dette til tross for innføring av maksimaltid de fleste steder.

I følge elbilforeningen medfører bruk av elbil redusert lokal luftforurensing og støy. Den har tilnærmet null klimagassutslipp ved bruk, så lenge elektrisiteten kommer fra fornybare kilder som vann, sol og vind. Elbilen er billig i drift og bidrar til å oppnå klima og energimål.

Dagens ordning med betalingsfritak for elbiler på kommunale parkeringsplasser har en del negative konsekvenser, som samlet sett innebærer svekket tilgjengelighet og dermed økt letetraffic. Parkeringsavgift som reguleringsvirkemiddel svekkes og dermed større muligheter for arbeidsreiseparkering til tross for innføring av maksimaltid. Videre kan det bli krevende å oppfylle målsettingen om at veksten i persontrafikken skal tas ved kollektiv transport, sykkel og gange.

På bakgrunn dette, til tross for elbilens positive sider, tilrås det at Kristiansand kommune følger hovedregelen i de nye parkeringsbestemmelsene om betalingsplikt også for el- og hydrogen drevne kjøretøy, med unntak av Kilden parkeringshus i nær tilknytning til Kvadraturen. Det foreslås en overgangsordning med betalingsfritak for elbiler i Kilden parkeringshus i tidsrommet kl. 06-18, av hensyn til tilgjengelighet på kveldstid i forhold til besøkende til teater- og konserthuset. Parkeringshuset har god ladeinfrastruktur. Det foreslås en prøveordning i 2 år fra 1.1.2017, av hensyn til at utbyggingen i området kan endre på forutsetningene.

Forslag til vedtak

1. Kristiansand kommune følger hovedregelen i nye parkeringsbestemmelser om betalingsplikt for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy på kommunale parkeringsplasser hvor avgift er innført.
2. Det etableres en overgangsordning ved at betalingsfritaket for elbiler videreføres i parkeringshuset Kilden på dagtid (kl.06-18) i en prøveperiode på 2 år.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:
Skriv inn vedlegg.

Bakgrunn for saken

Innledning

Parkeringsvirksomhet i kommunal regi er nært knyttet til trafiksikkerhet, miljø og trafikkstyring, herunder tilgjengelighet og fremkommelighet. Dette er også hovedmålene i vegtrafikklovgivningen. For å sikre god tilgjengelighet for de fleste brukergrupper benyttes en rekke virkemidler, herunder avgiftsparkering, maksimaltid og ulike reservasjoner (HC, Taxi, Buss, bosone, MC mv.). Parkering mot avgift er mest utbredt som reguleringsvirkemiddel, trolig fordi det er både fleksibelt og effektivt, i forhold til sirkulasjon på parkeringsplassene.

Stortinget vedtok endringer i vegtrafikkloven våren 2015 og det ble vedtatt ny parkeringsforskrift i statsråd 18. mars 2016, som berører både offentlige og private virksomheter som tilbyr vilkårsarkering (avgiftsparkering, maksimaltid reserverte grupper, HC mv.) for allmennheten. De nye bestemmelsene er stort sett basert på høringsforslaget som kommunen gav høringsuttalelse til i 2014. De nye bestemmelsene omfatter ikke adferdsreguleringen (myndighetsutøvelsen), dvs. stanse - og parkeringsforbudene i vegtrafikkloven.

Formålet med nytt parkeringsregelverk er å sikre forutsigbar og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomheten, herunder at parkeringstilbudet er universelt utformet, at parkeringsvirksomheten utøves med god kvalitet og mest mulig likt, likere konkurranseforhold, samt tilrettelegge for tilsyn med virksomhetene.

Fra 1. januar 2017 oppheves dagens parkeringsbestemmelser og nye innføres med en overgangsordning for enkelte bestemmelser.

En av bestemmelsene som endres med virkning fra 1. januar 2017, er det generelle betalingsfritaket for el- og hydrogendrevne kjøretøy i forbindelse med avgiftsparkering på kommunale parkeringsplasser (skiltforskriftskilt). Denne saken dreier seg om denne endringen. I praksis gjelder det elbiler da hydrogendrevne kjøretøy er lite utbredt i våre nærområder. I det etterfølgende omtales det i all hovedsak kun som en ordning for elbiler. Kristiansand kommune arbeider med en egen sak om ladeinfrastruktur så denne saken går ikke nærmere inn på dette.

Regelverk i forhold til elbiler og betaling for parkering

Som de aller fleste kjenner til, har det til dags dato vært betalingsfritak for el-biler ved offentlig skiltet avgiftsparkering ved bruk av såkalte skiltforskriftskilt (hvit p på blå bakgrunn- **P**), dvs. skilt som krever skiltvedtak av veimyndighetene (vegvesenet, kommunene, politiet).

Elektrisk og hydrogendrevne kjøretøy bidrar til miljøvennlig transport og derfor er det etablert gunstige ordninger for anskaffelse og bruk av denne type kjøretøy. Betalingsfritaket ved offentlig skiltet parkering (skiltforskriftskilt) ble innført på 90 tallet, men har først fått synlig effekt de siste 4-5 årene, parallelt med utviklingen av antall elbiler. I og med at private aktører i liten grad tilbyr betalingsfritak for elbiler, har dette vært et tilbud som kommunene stort sett har vært alene om. Kommunale parkeringsplasser er derfor elbilførerens førstevalg.

Gjeldende forskrift:

*§8a. Avgiftsfri parkering for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn.
Elektrisk og hydrogendrevet motorvogn kan, på plass der det er innført avgiftsparkering etter § 2, parkeres uten at det betales avgift. På plasser med tidsbegrensning, må urskive brukes for å dokumentere at parkering skjer i henhold til tidsbegrensningen.*

Ny forskrift:

§ 34. Betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevne motorvogner

Kommuner kan innføre betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser.

I ny forskrift er hovedregelen betalingsplikt for elektriske og hydrogen drevne motorvogner på kommunale avgiftsplasser fra 1. januar 2017. Kommunen har anledning til å fravike denne hovedregelen, men dette må skiltes særskilt for hvert område eller gate, i tillegg til den øvrige skiltingen som gjelder. For gateparkering kan det medføre omfattende skilting og dermed påfølgende kostnader og mer for publikum å forholde seg til. Der hvor kommunen tilbyr avgiftsparkering på områder eid av andre må samtykke fra grunneier innhentes dersom betalingsfritak for elbiler skal gjelde.

Departementet mener at lokale forhold, og dermed den enkelte kommune, skal avgjøre om det er hensiktsmessig med betalingsfritak for elbiler ut i fra lokale behov og strategier. I og med at det kreves at betalingsfritaket skal skiltes for hvert område kan det være både betalingsfritak og betalingsplikt på kommunale avgiftsparkeringsplasser. Når det gjelder private tilbydere av parkering så er det ikke tradisjon for å tilby betalingsfritak for elbiler, trolig fordi virksomheten er forretningspreget.

I Prop. 93 L (2014-2015) fremgår det at bakgrunnen for å oppheve det generelle betalingsfritaket for elbiler er de mange høringskommentarene i forbindelse med utarbeidelse av nytt parkeringsregelverk, som viste til at en videreføring av betalingsfritaket vil redusere effekten av offentlig parkeringsregulering, hindre sirkulasjonen på parkeringsplassene og føre til mer søketransitt. Videre mener samferdselsdepartementet at det er hensiktsmessig å vurdere betalingsfritaket i forbindelse med innføring av nytt parkeringsregelverk, fremfor senere når publikum har innrettet seg etter regelverket.

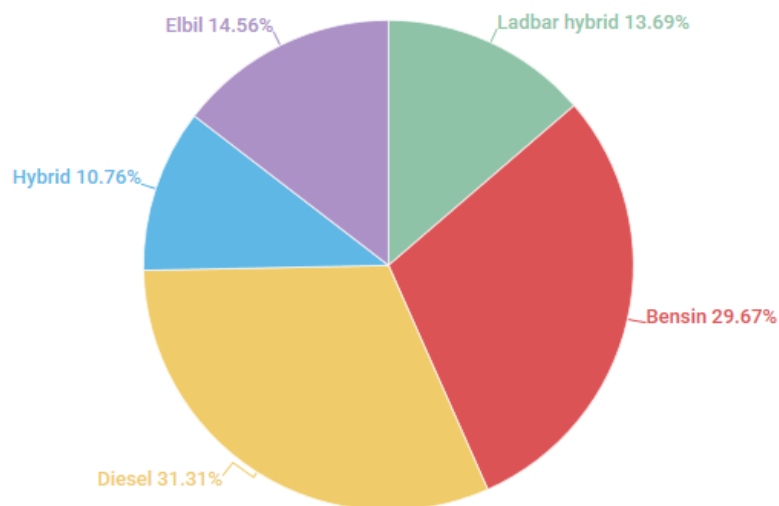
Fakta om elbiler

Det er en rekke fordeler knyttet til anskaffelse og bruk av elbiler. Fra NAF sine hjemmesider gjengis følgende:

- Ingen engangsavgift.
- Ingen moms ved kjøp
- Halv firmabilbeskatning
- 435 kroner i årsavgift
- Gratis offentlig parkering
- Fritak for bompenger
- Kan kjøre i kollektivfeltet
- Fritak for fergeavgifter
- Gratis lading på offentlige ladestasjoner

En del av disse ordningene hadde en tids-/volumramme (klimaforliket fra 2012) som antydte at fordelene ved anskaffelse og bruk ville kunne opphøre når ett eller flere mål var nådd. Antall elbiler i Norge passerte 50 000 (et av måltallene for insentivordningen) våren 2015. Ved utgangen av 2015 var det registrert om lag 69.000 elbiler i Norge, dvs. en økning på 79 % fra året før. I dag er det om lag 90.000 elbiler i Norge. Antall elbiler er flest i tett befolkede strøk i og rundt de største byene i landet. Sterk vekst i antall elbiler og ladbare hybridbiler innebærer at Norge er på god vei til å oppfylle målet om gjennomsnittlig utslipp for nyregistrerte personbiler på 85 g CO₂ pr.km i 2020.

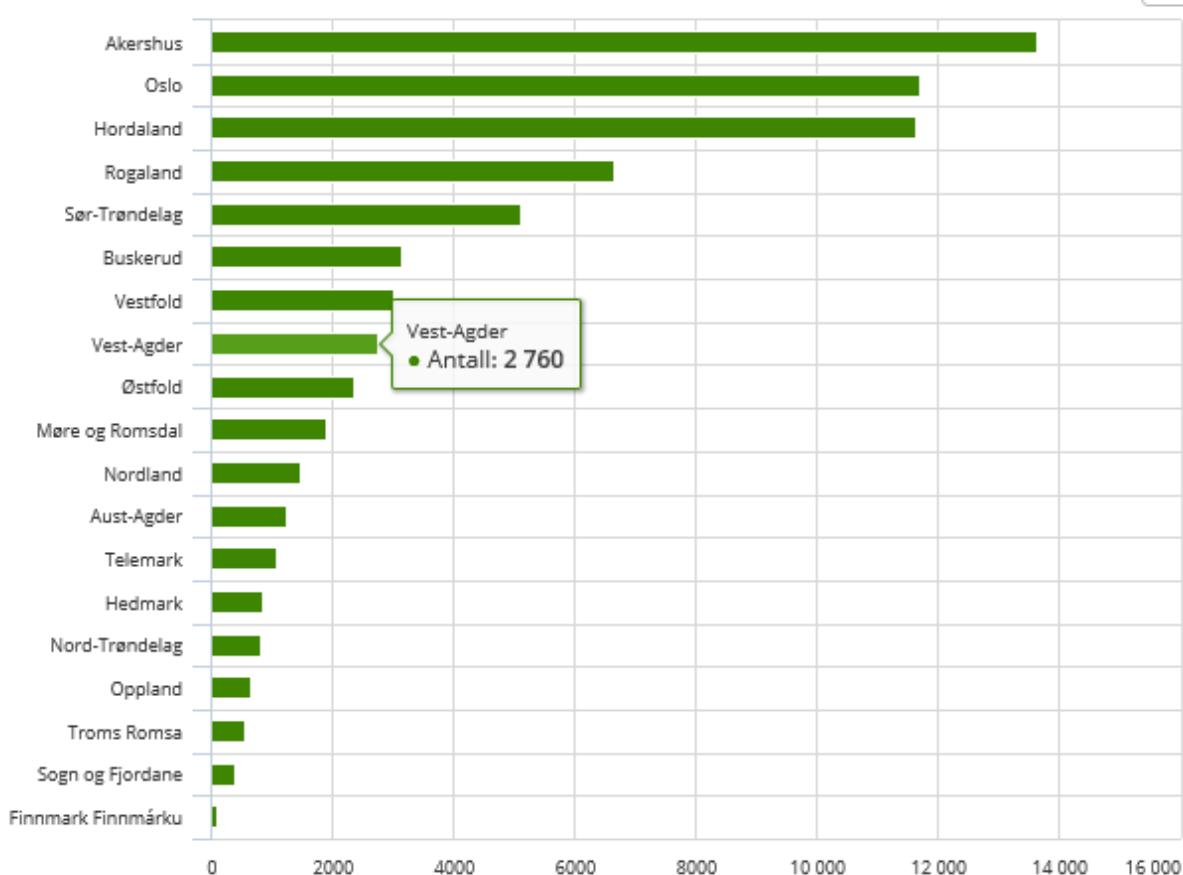
Nyregistrerte personbiler i pr 31.8.2016



Nyregistrerte personbiler i Norge 1. januar - 31. september 2016. Kilde: OFV

Elbiler og hybridbiler utgjør om lag 39 % av nybilsalget ved utgangen av august 2016.

Figur 2. Bestanden av el-personbiler etter fylke. 2015



Kilde: Motorvognregisteret i Vegdirektoratet.

El-bil parkering i Kristiansand

I Kristiansand er det betalingsfritak for elbiler for gateparkeringen og på en rekke parkeringstomter og i parkeringshuset Kilden som i dag er skiltet med skiltforskriftsskilt (hvit

P med blå bakgrunn- **P**). Til sammen utgjør dette om lag 2.700 parkeringsplasser. Betalingsfritaket følger av nasjonale bestemmelser knyttet til skiltingen. Som nevnt tidligere oppheves dette fra 2017. Av disse er det stort sett kun Kilden som ikke har maksimaltid.

I dag er det betalingsplikt for alle kjøretøy i de to sentrale parkeringshusene Gyldengården (310, herav 27 plasser utenom bomanlegget har betalingsfritak) og Slottet (400) som begge har bomanlegg. Bomanlegg innebærer verken maksimaltid eller håndheving og dermed minimal risiko for sanksjonering, hvilket er kundevennlig. Det er tekniske utfordringer å tilby betalingsfritak i bomanlegg, da verken selve bomanlegget eller betalingsløsningene er tilrettelagt for det. Betalingsfritak i disse anleggene vil trolig endre bruken fra korttidsparkering for besøkende til beboer og arbeidsreiseparkering med liten sirkulasjon. Det kan videre ikke utelukkes at disse anleggene vil kunne fylles helt opp som følge av et eventuelt betalingsfritak.

I følge SSB var det registrert 429 elbiler (personbiler) i Kristiansand kommune i 2013. Tilsvarende tall i 2014 og 2015 utgjør hhv. 960 og 1832, dvs. en økning på 124 % og 91 %. I hele Vest-Agder var det registrert 2760 (personbiler) ved utgangen av 2015. Andelen i Kristiansand (2015) utgjør dermed om lag 2/3 av alle registrerte elbiler i Vest-Agder. I 2015 var om lag 19 % av alle nye personbiler i Vest Agder en elbil. I Kristiansand utgjør elbilene (person) om lag 5 % av personbilparken. Tilsvarende for Vest Agder er ca. 3 % av personbilparken.



Bilde fra Holbergsgate før maksimaltid var innført.



Bilde fra parkeringshuset Kilden september 2016, hvor det er betalingsfritak for elbiler uten maksimaltid.



Bilde fra Gyldengården oktober 2016 utenfor bomanlegget, betalingsfritak med maksimaltid 3 timer.

Økningen i antall elbiler de siste årene medfører utfordringer i forhold til tilgjengelighet for parkering i sin alminnelighet, som følge av betalingsfritaket for avgiftsparkering på kommunale parkeringsplasser.

Basert på tellinger utført høsten 2013, 2014, 2015 og 2016 anslås det i gjennomsnitt at det var parkert ca. 78 el-biler pr. time på kommunens avgiftsparkering i tidsrommet kl. 10-15 i 2013, mens tilsvarende måling i 2014, 2015 og 2016 viste hhv. 166, 255 og 348 el-biler i gjennomsnitt. Det er en økning på 113 % i 2014, 54 % i 2015 og 36 % i 2016. Justert for forskjeller mellom årene utgjør veksten i 2016 47 %. Avgiftsparkering som reguleringsvirkemiddel svekkes og det blir mindre sirkulasjon på parkeringsplassene.

Bruttoverdien anslås å utgjøre 1,5-2 Mill kr i 2013, 3,5- 4 Mill kr i 2014 og 5-5,5 Mill kr i 2015 og 7-7,5 Mill kr i 2016. Uten betalingsfritaket vil den reelle inntektssvikten nok være en del lavere, fordi reguleringseffekten av avgiftsparkering slår inn og reduserer etterspørselen, samt at parkeringsanlegg fra andre utøvere blir mer aktuelle.

Maksimaltid 3 timer begrenser langtidsparkering/arbeidsreiseparkering ved bruk av elbil. Imidlertid observeres det at kjøretøyet flyttes flere ganger i løpet av en arbeidsdag, for å unngå overtredelse av maksimaltiden. I enkelte tilfeller samarbeider førere ved at man bytter plass eller flytter kjøretøy for hverandre. Selv etter at maksimaltid gradvis ble innført fra høsten 2013, viser tellingene likevel betydelig vekst i antall el-biler som benytter kommunale parkeringsplasser. I dag er praktisk talt all gateparkering regulert med maksimaltid i Kvadraturen.

Av kommunens tilbud hvor det er betalingsfritak for elbiler, viser tellinger at elbilandelen utgjør 13 % (15 % for gateparkeringen) av de aktuelle plassene i tidsrommet mandag-fredag kl. 10-15. Dette er betydelig høyere enn andelen elbiler (person) i Vest- Agder (3 %) og Kristiansand (5 %) skulle tilsi. Det dreier seg om nær 3 ganger mer.

Elbilens fordeler i persontrafikken

I følge elbilforeningen er fordelene at elbiler gir redusert lokal luftforurensing og støy. Den har tilnærmet null klimagassutslipp ved bruk, så lenge elektrisiteten kommer fra fornybare kilder som vann, sol og vind. I Norge har vi stor grad av fornybare kilder i strømproduksjonen (vannkraft). Produksjon av elbiler medfører klimagassutslipp men det mer enn oppveies av at bruken er klimavennlig. Hvor mye det dreiere seg om er avhengig av en rekke faktorer som type bil man sammenlikner med, kjørelengde og om hvordan strømmen er produsert.

Elbilen er billig i drift og bidrar til å oppnå EUs klima og energimål for 2030.

I Norge har vi tatt i bruk mange incitamentene for å stimulere til bruk av utslippsfrie biler, som sammen med stadig flere attraktive modeller fra bilfabrikantene, har medført en voldsom vekst av denne type kjøretøy de senere år. I fjor hadde elbiler 17 prosent markedsandel av nybilsalget. Norge er vel her et foregangsland.

Ulemper knyttet til betalingsfritaket for el-biler

Avgiftssatsene er innrettet med sikte på sirkulasjon. Gateparkeringen er som regel dyrere enn parkeringshus og parkeringstomter, for å vri parkering fra gate til parkeringsanlegg. Betalingsfritaket for elbiler svekker avgiftsparkering som reguleringsvirkemiddel i takt med økningen i antall elbiler. Som regel innebærer dette svekket tilgjengelighet som igjen resulterer i økt letetraffikk, og de uheldige miljømessige sider dette har. Som en konsekvens av dette har det vært nødvendig å innføre maksimaltid (hovedsakelig 3 timer) i store deler av Kvadraturen, der det tidligere var tilstrekkelig med progressive avgiftssatser. Dette innebærer en mer krevende regulering enn nødvendig for andre kjørende og dermed mindre fleksibilitet, samt økte muligheter for å misforstå. Maksimaltid krever også økte ressurser til oppfølging

og kontroll for at ordningen skal etterleves. Kontrollmetodene er tidkrevende og omstendelige.

Tellingene viser også at maksimaltiden har hatt begrenset effekt i forhold til betalingsfritaket for elbiler, hvilket understreker at parkeringsavgift trolig er et mer effektivt og fleksibelt reguleringsvirkemiddel. Eventuell innføring av mer varierende maksimaltider (1-2-3 timer), innebærer at det settes større krav til publikums oppmerksomhet og planlegging og kan virke stressende. Dessuten krever det enda mer kontroll- og håndheving. Kontroll av maksimaltid er som nevnt en tidkrevende og omstendelig prosess.

Videre er det grunn til å anta at avgiftsfritaket for elbiler medfører et «overforbruk» av parkering for denne kundegruppen, hvilket innebærer at etterspørselen trolig ville vært lavere, dersom det måtte betales for parkering. Resultatet av tellingene i Kristiansand antyder at bruken av kommunens avgiftsplasser er nærmere tre ganger mer enn hva andelen elbiler i kommunen skulle tilsi. Det kan også medføre at færre benytter kollektive transportmidler eller sykkel og gange.

Ved å videreføre betalingsfritaket må kommunen bære hele konsekvensen i form av svekket parkeringsregulering, tilgjengelighet og påfølgende søketrafikk og inntektstap. De kommunale parkeringsplassene blir derfor elbilførerens førstevalg, selv om tilbud i privat regi kunne vært vel så aktuelle i forhold til bestemmelsesstedet. Dette fenomenet forsterkes jo lenger det skal parkeres.

I Samfunnsøkonomen nr. 5- 2012 hevder forsker Bjarte Holtsmark at det er en del uheldige sider av dagens fordeler knyttet til anskaffelse og bruk av elbiler. Ulempene er først og fremst knyttet til økt bruk av bil på bekostning av kollektive transportmidler, samt at elbil politikken synes å motivere at flere husholdninger får to biler.

I høringen i forbindelse med nytt parkeringsregelverk ble det hevdet at fortsatt betalingsfritak vil medføre betydelige utfordringer i forhold til flere byers oppfylning av kriterier for tildeling av statlige midler. En subsidiering av elbiler begunstiger disse i forhold til biler på fossilt brennstoff, men også i forhold til det offentlige transportsystem. Det siste er i strid med det politisk vedtatte målet om at veksten innen persontrafikk i byområdene skal skje gjennom kollektivtransport, sykkel og gange.

Overgangsordninger

Det kan tenkes en overgangsordning hvor elbiler innrømmes lavere parkeringsavgift enn andre kjøretøy, men det krever spesialordninger som må utvikles og ressurser for å kontrollere at ordningen ikke misbrukes av andre. Bruk av billettløs parkering via mobiltelefon vil i så fall være en mulig vei å gå, da dagens betalingsautomater i Kristiansand ikke kan håndtere dette. En liknende ordning (halv parkeringsavgift på private plasser) ble ikke støttet av samferdselsdepartementet i forbindelse med utarbeidelsen av nytt parkeringsregelverk.

Betalingsfritak for enkelte områder kan også være et alternativ, men det må skiltes særskilt og dermed flere ordninger å håndtere, både for publikum og de kommunale virksomhetene som berøres. Spesielt gjelder dette for gateparkeringen hvor særskilt skilting vil medføre kostnader, da skiltingen blir så omfattende. Betalingsfritak og maksimaltid benyttes i dag og det krever mer ressurser til håndheving enn ordinær avgiftsparkering.

Kilden parkeringshus (400) i nær tilknytning til Kvadraturen har i dag betalingsfritak for elbiler uten maksimaltid. Utviklingen i området innebærer stigende belegg for parkeringshuset, herunder også i forhold til antall elbiler, men fremdeles er det god kapasitet på dagtid. Utbyggingen i området kan endre på dette.

Tellingene viser at 12 % av parkeringshusets kapasitet benyttes av elbiler på dagtid. Det er viktig at betalingsfritaket for elbiler ikke medfører svekket tilgjengelighet på kveldstid i forhold til besøkende til teater- og konserthus. Parkeringshuset har ladeinfrastruktur og egen

sikker sykkelparkering, hvor sykkel kan benyttes til det endelige bestemmelsesstedet eksempelvis sentralt i Kvadraturen. Kilden parkeringshus uten maksimaltid med utbygd ladeinfrastruktur, fremstår som best egnet til å videreføre et eventuelt betalingsfritak for elbiler.

Hva gjør andre sammenliknbare byer?

Flere kommuner har oppe til vurdering hva som skal skje med betalingsfritaket fra 2017, men få har fattet vedtak om hva som skal skje. Dersom det ikke fattes vedtak om betalingsfritak opphører fritaket 1. januar 2017.

En rundspørring i september 2016 viser at Trondheim kommune har vedtatt at el- og hydrogen drevne kjøretøy skal betale avgift på lik linje med øvrige motorvogner fra 2017. Det samme har Tønsberg.

I Fredrikstad skal det være en delt løsning med betalingsfritak i enkelte områder. Drammen kommune har vedtatt å videreføre betalingsfritaket etter 1.1.2017.

I Tromsø, Sandnes og Stavanger er det foreløpig ikke tatt initiativ til politisk behandling i følge de kommunale parkeringsvirksomhetene. Oslo kommune har ikke avklart hva som skal skje med betalingsfritaket. Tilsvarende i Bergen.

Vurdering og konklusjon

Ny parkeringslovgivning legger opp til at kommunene selv skal avgjøre hvorvidt det skal tilbys betalingsfritak for el-biler på kommunale parkeringsplasser. Avhengig av kommunens valg kan det medføre bedre tilgjengelighet samt økte inntekter, i forhold til dagens situasjon. På den annen side er det ønskelig at persontrafikken skal utføres så klimavennlig som mulig og i så henseende har fordelene knyttet til anskaffelse og bruk av elbiler bidratt til dette. Imidlertid bidrar elbiler til trafikk i sentrale strøk hvor trafikk belastningen fra før er høy. Dette er på mange måter et dilemma.

- Det er ønskelig å legge bedre til rette for handels- og besøksparkering og for de forflytningshemmede, ved at arbeidsreiseparkering begrenses, samt at parkeringstilbudet preges av god sirkulasjon for alle ordninger.
- Elbiler krever også areal i tettbygde strøk som er et knapphetsgode og som reguleres ved ulike ordninger, herunder parkeringsregulering ved bruk av avgift.
- Betalingsplikt for elbiler innebærer lik ordning for all avgiftsparkering uavhengig av tilbyder og er enkelt å kommunisere og forstå, med påfølgende færre misforståelser, samt krever mindre tilpasninger, oppfølging og kontroll.

Antall elbiler har vært sterkt stigende de siste årene og betalingsfritaket har dermed forsterket problemene knyttet til tilgjengelighet for parkering i sentrumsnære områder, hvor kommunene står for en betydelig andel av parkeringstilbudet. Fremtidig vekst i antall elbiler vil forsterke denne utviklingen. Spørsmålet er derfor om man skal ta bort betalingsfritaket nå helt eller delvis, eller vente til problemene blir enda vanskeligere å håndtere. I forhold til nytt regelverk kan det være hensiktsmessig å gjøre endringene nå fremfor senere, når publikum har innrettet seg etter nytt regelverk.

Ulempene knyttet til betalingsfritaket må avveies i forhold til at elbilene som transportmiddel er både miljøvennlige og støyer mindre enn andre kjøretøy. Betalingsfritaket for parkering er ett av flere virkemidler for å få flere til å satse på elbil. I følge elbilforeningen er det et viktig virkemiddel, men neppe det viktigste i forhold til økonomisk uttelling. Her er lave «drivstoffutgifter» ved hjemmelading, moms-fritaket, fritak for bompenger og engangsavgiften også betydelige fordeler. Selv uten betalingsfritaket for parkering vil det fremdeles være

andre betydelige fordeler. Imidlertid kan det ikke utelukkes at innføringa av parkeringsavgift for elbiler, sammen med bortfall av andre av dagens fordeler, kan medføre at færre ønsker å anskaffe elbil.

Ingeniørvesenet fremhever at fortsatt betalingsfritak vil forverre balansen mellom tilbud og etterspørsel for gateparkeringen og gi elbilbrukere urimelige store økonomiske fordeler på bekostning av kommunens økonomi.

Det anbefales ikke overgangsordninger hvor elbiler innrømmes lavere parkeringsavgift enn andre kjøretøy, da dagens betalingsautomater og bomanlegg ikke er tilpasset en slik løsning. Det krever løsninger som må anskaffes og utvikles, samt ressurser for å kontrollere at ordningen ikke misbrukes av andre.

Betalingsfritak anbefales ikke for gateparkeringen og de øvrige sentrale parkeringsanleggene i Kvadraturen, da det erfaringsmessig medfører en opphopning av elbiler i disse områdene og svekket tilgjengelighet for andre brukere. Dessuten må det skiltes særskilt og dermed flere ordninger å håndtere, både for publikum og de kommunale virksomhetene som berøres. Spesielt gjelder dette for gateparkeringen hvor særskilt skilting vil medføre kostnader, da skiltingen blir så omfattende. For gateparkeringen er det ønskelig med stor grad av sirkulasjon. Også sett i lys av det pågående arbeidet med å redusere gateparkeringen kan det være et fornuftig standpunkt.

Dagens ordning med betalingsfritak for el-biler på kommunale parkeringsplasser har en del negative konsekvenser som samlet sett innebærer svekket tilgjengelighet og dermed økt letetraffic. Parkeringsavgift som reguleringsvirkemiddel svekkes og dermed større muligheter for arbeidsreiseparkering til tross for innføring av maksimaltid. Videre kan det bli krevende å oppfylle målsettingen om at veksten i persontrafikken skal tas ved kollektiv transport, sykkel og gange.

På bakgrunn dette, til tross for elbilens positive sider, tilrås det at Kristiansand kommune følger hovedregelen i de nye parkeringsbestemmelsene om betalingsplikt også for el- og hydrogen drevene kjøretøy, med unntak av Kilden parkeringshus i nær tilknytning til Kvadraturen.

Det foreslås en overgangsordning med betalingsfritak for elbiler i Kilden parkeringshus i tidsrommet kl. 06-18, av hensyn til tilgjengelighet på kveldstid i forhold til besøkende til teater- og konserthuset. Parkeringshuset har god ladeinfrastruktur og egen sikker sykkelparkering. Det foreslås en prøveordning i 2 år fra 1.1.2017, av hensyn til at utbyggingen i området kan endre på forutsetningene.

Kristiansand 17. oktober 2016

Raymond Solaas