

# **REFERAT Formannskapet 2019-2023 d. 15-09-2021**

**Møtedato** Onsdag d. 15. september 2021 kl. 09:30

**Møtested** Bystyresalen

## **Indholdsfortegnelse**

Møtedokumenter.....	3
Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 01.09.2021.....	4
Elevombudets årsrapport 2020-2021.....	6
Klima- og miljøstrategi for bygg og anlegg.....	8
Rammer for Byvekstavgift for Kristiansandsregionen.....	14
Jubileumsgave Arkivet.....	20

# **Sak 2021000010-151: Møtedokumenter**

## **Vedlegg**

Tilleggsliste Formannskapet 15.09.2021

Saksliste Formannskapet 15.09.21

Komplett innkalling Formannskapet 15.09.21

# **Sak 125/21: Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 01.09.2021**

## **Vedlegg**

Protokoll Formannskapet 01.09.2021



Dato 6. september 2021  
Saksnr.: 2021000010-145  
Saksbehandler Anne-Lise H Aabø  
Godkjent av Camilla Dunsæd

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
15.09.2021

## **Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 01.09.21**

Forslag til vedtak

[Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 01.09.21.](#)

Vedlegg:  
Protokoll formannskapets møte 01.09.21

# **Sak 126/21: Elevombudets årsrapport 2020-2021**

## **Vedlegg**

Vedtak OPPV, 14092021, Sak 34/21, Elevombudets årsrapport 2020-2021

Elevombudet - Årsrapporten 2020-2021



Dato 6. september 2021  
Saksnr.: 2020001799-5  
Saksbehandler Tone Martha Sødal

**Saksgang**  
Oppvekstutvalget

**Møtedato**  
14.09.2021

## **Elevombudets årsrapport 2020-2021**

Forslag til vedtak

Formannskapet tar Elevombudets årsrapport for skoleåret 2020-2021 til orientering.

### **Sammendrag**

Elevombudet i Kristiansand er uavhengig og arbeider for de kommunale grunnskoleelevenes rett til å ha et trygt og godt skolemiljø. Ifølge ombudets mandat, vedtatt av Kristiansand bystyre 27.11.2019, skal ombudet utarbeide en årlig rapport som fremlegges til politisk behandling i oppvekstutvalget og formannskapet. Rapporteringen følger skoleåret. Årsrapporten gir en oversikt over innholdet i Elevombudets arbeid og saker siste år.

Vedlegg:  
Elevombudets årsrapport for skoleåret 2020-2021

# **Sak 127/21: Klima- og miljøstrategi for bygg og anlegg**

## **Vedlegg**

Vedtak byst, 27102021, Sak 237/21, Klima- og miljøstrategi for bygg og anlegg

Vedtak NÆR, 15092021, Sak 59/21, Klima- og miljøstrategi for bygg og anlegg

Vedtak BYSTED, 02092021, Sak 183/21, Klima- og miljøstrategi for bygg og anlegg

Klima- og miljøstrategi \_bygg og anlegg (1)



Dato 16. august 2021  
Saksnr.: 2021023876-1  
Saksbehandler Erik Sandsmark  
Godkjent av Tone Iglebæk

### **Saksgang**

By- og stedsutviklingsutvalget  
Nærings- og eierskapsutvalget  
Formannskapet  
Bystyret

### **Møtedato**

02.09.2021  
14.09.2021  
15.09.2021  
22.09.2021

## **Klima- og miljøstrategi for bygg og anlegg**

Forslag til vedtak

[Bystyret vedtar temaplanen – Klima- og miljøstrategi, bygg og anlegg – datert august 2021.](#)

### **Sammendrag**

Den vedlagte temaplanen definerer mål, strategier og tiltak på et overordnet nivå for kommunens bygge- og anleggsvirksomhet.

Planen er en oppfølging av kommuneplanens samfunnsdel «Sterkere sammen – Kristiansand mot 2030» som ble vedtatt av bystyret 23. september 2020. Kristiansand kommune skal være en foregangskommune på grønn omstilling og har satt seg som mål å redusere sine klimagassutslipp med 80 prosent mellom 2015 og 2030.

### **Vedlegg:**

Temaplan. Klima- og miljøstrategi for bygg og anlegg. August 2021

## Saksutredning

### Bakgrunn for saken

Kommuneplanens samfunnsdel «Sterkere sammen – Kristiansand mot 2030» ble vedtatt av bystyret 23. september 2020. Kristiansand kommune skal være en foregangskommune på grønn omstilling og har satt et mål om 80 prosent lavere klimagassutslipp i 2030 enn i 2015.

Den vedlagte temaplanen definerer mål, strategier og tiltak på et overordnet nivå, for kommunens bygge- og anleggsvirksomhet.

Den norske bygge- og anleggssektoren bidrar med et klimagassutslipp tilsvarende 9,5 millioner tonn CO<sub>2</sub> årlig. Inkluderer man klimagasser knyttet til import som kan tilskrives bygge- og anleggsbransjen, så er bidraget beregnet til 13,1 millioner tonn CO<sub>2</sub> årlig.

En vellykket satsing på energieffektivisering har ført til at materialvalg og byggeprosess har fått større relativ betydning for byggesektorens totale klimafotavtrykk. Dette gjør at Enova nå dreier sin byggsatsing bort fra energibruk og over mot reduksjon av klimagassutslipp. Formålet er å utløse nødvendige markedsendringer slik at klimagassutslipp i sektoren reduseres.

Noen av de mest effektive virkemidlene for å redusere byggesektorens klimafotavtrykk er å redusere produksjon av nye byggematerialer, øke gjenbruk og prosjektere bygninger slik at de kan tilpasses nye krav og behov og dermed får lengre levetid. Reduksjon av utslipp fra bygge- og anleggsplasser og bruk av miljøvennlige materialer kan også gi vesentlige reduksjoner i klimagassutslipp.

### Mål, strategi og tiltak

Videre redegjøres det for bakgrunn og vurderinger som er gjort i det vedlagte strategidokumentet.

#### 1. Kompetanse

For å kunne stille så relevante og kostnadseffektive klima- og miljøkrav som mulig, må kommunen bygge opp og utvikle kompetanse. Dette gjelder ved anskaffelser, ved gjennomføring av prosjekter og i driftsfasen. Faglig oppdatering og deltakelse i nettverk er av vesentlig betydning for å sikre oppdatert og relevant kunnskap.

Staten har flere støtteordninger som har som formål å fremme klimatiltak og bidra til at kommunen styrker sin rolle som samfunnsutvikler og pådriver for omstilling til lavutslippssamfunnet. Selv om deltakelse i slike prosjekter kan være ressurskrevende, og må prioriteres nøye, representerer de en unik mulighet til å bygge kompetanse både internt og i bransjen.

#### 2. Anskaffelser

Kristiansand kommune inngår bygge- og anleggskontrakter for vesentlige beløp og kan derfor oppnå store klima- og miljøgevinster ved å stille strenge krav til leveranser. Klima- og miljøkrav i offentlige innkjøp regnes for å være blant de mest effektive virkemidlene for å redusere utslipp. Ved å stille offensive krav i innkjøp kan kommunen bidra til å påvirke og utvikle miljøvennlige løsninger i markedet og dermed bidra til en nødvendig omstilling.

Anskaffelsesregelverket stiller krav til at miljøbelastningen skal minimeres og klimavennlige løsninger fremmes. Samtidig setter regelverket de juridiske rammene for hvordan dette kan gjøres. Alle miljøkrav og -kriterier skal være forholdsmessige og relevante.

Strategien legger opp til å bruke kost/nytte vurderinger av miljø og klimagevinst for å velge de tiltakene som gir best effekt. Videre vil bruk av dialog med næringen og bruk av samhandling i gjennomføringsmodeller være sentrale tiltak som sikrer at bransjens kunnskap og erfaring blir brukt for å finne de beste løsningene. På lik linje med pris, vil også gode klima- og miljøytelser kunne brukes som tildelingskriterier i kontrakter. Strategien legger opp til å fremme bruk av insentivmodeller for å oppnå klima og miljøgevinst i gjennomføring av kontrakter.

### **3. Arealeffektivitet**

Arealeffektiv bruk gir høyere nytte og lavere miljøbelastning. Hver kvadratmeter som bygges, driftes og avhendes gir en klimabelastning. I strategien vektlegges både arealeffektivitet og sambruksmuligheter med tanke på å holde totalt bygningsvolum på et lavt nivå. Videre vil fleksible bygg som tilrettelegges for endring over tid kunne gi redusert ressursbruk.

### **4. Miljøoppfølgingsplan**

For å sikre at kommunens miljøkrav blir fulgt opp, stilles det krav om at alle prosjekter skal ha en miljøoppfølgingsplan som kartlegger aktuelle miljøkrav tidlig i prosjektet, fastsetter ambisjoner og har en systematikk for å følge opp kravene.

### **5. Klimagassutslipp**

Målet er at klimagassutslipp for kommunens bygninger skal være så lave som mulig i et livsløpsperspektiv. Det betyr at det ikke defineres krav til bruk av spesifikke materialer, men at krav til klimagassutslipp skal stilles helhetlig for hele bygningskroppen (ikke på komponent- eller bygningsdelsnivå). Tiltakene som gir lavest utslipp gjennom hele bygningens livssyklus vil prioriteres. Kommunen vil tallfeste sine krav til klimagassutslipp for bygningskategorier og vurdere insentiver for bedre ytelse i gjennomføring av prosjekter (ref. punkt under anskaffelser).

### **6. Fossilfrie/utslippsfrie bygge- og anleggsplasser**

Norske bygge- og anleggsplasser slipper ifølge SSB ut 854.000 tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter per år. Byggeplasser alene står for rundt 340.000 tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter. En fossilfri bygge- eller anleggsplass tillater energikilder som f.eks. biobasert brensel, biodiesel eller biogass som ikke gir utslipp av CO<sub>2</sub>e. Utslippsfrie bygge- eller anleggsplasser tillater kun bruk av energikilder som ikke fører til utslipp av CO<sub>2</sub>e eller NO<sub>x</sub> fra f.eks. elektrisitet og fjernvarme på selve byggeplassen.

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) anbefaler i sine nylige reviderte innkjøpsråd å prioritere nullutslippsteknologi og biogass. Det forventes at staten innfører et omsetningskrav for anleggsdiesel i 2022 (leverandørleddet får krav om en prosentandel biodiesel/avansert biodiesel). Miljødirektoratet forventer ikke at det vil omsettes biodrivstoff utover omsetningskravet da tilgangen er begrenset, og en for høy etterspørsel kan føre til ikke-bærekraftig produksjon (press på landarealer og risiko for arealbruksendringer). Det betyr i praksis at kommunen ikke bør sette egne krav om bruk av biodiesel hvis staten innfører omsetningskrav til leverandørene i 2022.

Planen setter som mål at kommunen skal fase inn utslippsfrie løsninger fram mot 2025. Dette er et svært ambisiøst mål og i tiltakslisten er det satt krav om at kommunen skal starte opp pilotprosjekter på utslippsfrie bygge- og anleggsplasser i 2022. Dette er prosjekter som vil kreve både kompetanse, innovasjon og tilgang på utstyr. Pilotprosjektene er viktige både fordi de bidrar til å utvikle erfaring og kompetanse internt i kommunen og fordi de sender et signal til markedet om at dette er løsninger som kommunen vil prioritere i fremtidige prosjekter.

### **7. Avfallsfrie bygge- og anleggsplasser**

Byggenæringen produserer nesten to millioner tonn avfall hvert år. Nybygg står for 34 prosent, rehabilitering for 25 prosent og riving for 41 prosent av avfallsmengden.

I avfallshierarkiet er prioriteringen: 1 avfallsforebygging, 2 ombruk, 3 materialgjenvinning, 4 energiutnyttelse og 5 sluttbehandling (uten energiutnyttelse). Reduksjon av avfallsmengde gir reduksjon i klimagassutslipp.

Byggeplasser produserer i dag i 40-60 kg avfall per produsert kvadratmeter bygg. I strategiens tiltaksliste er kravet satt til maksimalt 30 kg avfall per kvadratmeter bygg. Dette reflekterer et nivå som byggenæringen i dag kan oppnå ved stor grad av planlegging, prefabrikasjon og bevisste holdninger i alle ledd. Det presiseres at dette er et maksimumkrav og at kravet vil kunne skjerpes over tid. Målet vil være å gjennomføre prosjekter med så lave avfallsmengder som mulig.

Kravet fra byggeteknisk forskrifts (TEK17) er at minimum 60 vektprosent av avfallet skal kildesorteres. Større byggeprosjekter i regi av kommunen gjennomføres i dag med 70-85 prosent sorteringsgrad av avfall. Tilbakemelding fra entreprenørbransjen er at det er mulig å oppnå 90 prosent sorteringsgrad (vektprosent) og noe høyere sorteringsgrad for rehabiliteringsprosjekter. Minimumskravet til sortering settes derfor til 90 vektprosent av avfallet.

## **8. Materialbruk**

På oppdrag fra Enova SF har Asplan Viak i 2020 utført en omfattende studie «Klimavennlige byggematerialer, potensial for utslippskutt og barrierer mot bruk».

Rapporten konkluderer med at det er mulig å oppnå betydelige utslippsreduksjoner ved valg av materialer som har gode miljøegenskaper og som etter en helhetlig vurdering gir størst mulig reduksjon av klimagassutslipp basert på livsløpsperspektiv.

*«Hvilke material- og løsningsvalg som gir lave klimagassutslipp må sees i kontekst av bygget som helhet. Selv om et materiale kan ha lavere utslipp per enhet, sammenliknet med et annet, kan det være andre forhold og tekniske egenskaper som påvirker summen av materialbruk i bygget, og som kan ha betydning for byggets totale klimafotavtrykk.»*

Det frarådes å sette spesifikke krav til hvilke materialer som skal brukes, da dette kan komme i veien for en helhetlig vurdering av hvilke materialeegenskaper som egner seg best for det aktuelle prosjektet.

Et viktig tiltak er at kommunen stiller krav til utslippsrammer for materialer i bygg så tidlig i prosessen som mulig. Det er da opp til prosjekterende, entreprenør og leverandører å optimalisere materialbruk i konstruksjoner og komponenter for å møte dette kravet.

## **9. Energibruk**

Kristiansand har vært en foregangskommune på å optimalisere energibruken i eksisterende bygningsmasse. Det er tidligere oppnådd 34% reduksjon i energibruk på formålsbygg. Denne satsingen videreføres med målrettede investeringer i eksisterende bygningsmasse.

Nye bygg skal bygges etter passivhusprinsipper, og plusshuskonsept skal vurderes for alle større prosjekter. Passivhusnivå skal etterstrebtes ved hovedombygging og rehabilitering av eksisterende bygg.

## **10. Sirkulærtankegang**

Kristiansand kommune skal legge til rette for en sirkulær byggebransje med mer bærekraftig produksjon og forbruk. Det betyr at kommunen skal prioritere rehabilitering fremfor riving og nybygging såfremt det er teknisk og økonomisk mulig. Ressursforbruket skal reduseres ved å legge til rette for materialgjenvinning.

Resultatene av beregninger utført av Asplan Viak (Rapport til Enova 2020) viser et gjennomsnittlig beregnet potensiale for utslippsreduksjon i rehabiliterte lavutslippsbygg på ca. 60 prosent sammenliknet med nybygg.

### **11. Arealbruk og økologi**

Planen har en målsetting om at eksisterende vegetasjon i størst mulig grad skal bevares og biologisk mangfold sikres. Bevaring av vegetasjon, trær og markflater bidrar til å sikre biologisk mangfold og høyere kvalitet i omgivelsene.

### **12. Klimatilpasning**

Klimaendringene vil for Agder særlig føre til behov for tilpasning til kraftig nedbør og økte problemer med overvann; endringer i flomforhold og flomstørrelser; jordskred og flomskred, samt havnivåstigning og stormflo. (Norsk klimaservicesenter).

## **Økonomiske konsekvenser**

Planen legger opp til en kost/nytte vurdering for å prioritere de tiltakene som gir størst miljøgevinst og reduksjon av klimagassutslipp.

Det redegjøres for økonomiske konsekvenser ved politisk behandling av kommunens investeringsprosjekter.

## **Konklusjon (jf. forslag til vedtak)**

Bystyret vedtar temaplanen – Klima- og miljøstrategi, bygg og anlegg – datert august 2021. Strategier og tiltak følges videre opp i detaljerte handlingsplaner, kravspesifikasjoner og ved anskaffelser.

# **Sak 128/21: Rammer for Byvekstavtale for Kristiansandsregionen**

## **Vedlegg**

Vedtak byst, 22092021, Sak 230/21, Rammer for Byvekstavtale for Kristiansandsregionen

Brev fra Samferdselsdepartementet til Statensvegvesen

Høringsinnspill Byvekstavtale, bompengereordning

Høringsinnspill - oppsummert oppdatert per 220921



Dato 8. september 2021  
Saksnr.: 2021019649-11  
Saksbehandler Jan Erik Lindjord  
Godkjent av Tone Iglebæk  
Camilla Bruno Dunsæd

**Saksgang**  
Formannskapet  
Bystyret

**Møtedato**  
15.09.2021  
22.09.2021

## Rammer for Byvekstavtale for Kristiansandsregionen

### Forslag til vedtak

1. Bystyret anmoder ordfører og administrasjonen om å starte dialog med samferdselsdepartementet for å avklare rammene rundt det videre arbeidet med byvekstavtale for Region Kristiansand, basert på vedtakene i denne saken.
2. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 med tilhørende tiltak innlemmes i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3.
3. Statlig bidrag til drift av kollektivtrafikken i tråd med Kollektivkonsept 2030 er prioritert. Det legges til grunn en satsning på bedre busstilbud slike det er skissert i høringsforslaget til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Satsningen forutsettes finansiert med statlige midler avsatt i NTP 2022-2033 til byvekstvtaler.
4. Med bakgrunn i at Kristiansandsregionen allerede har en bompengepakke anmodes det om at forhandlinger om byvekstavtale kan påbegynnes basert på lokale vedtak om Samferdselspakke fase 3 før pakken er vedtatt av Stortinget. Regionen ønsker å se bompengereordningen i sammenheng med forhandlingsresultatet for en byvekstavtale. Dersom det ikke oppnås byvekstavtale med staten, videreføres dagens bompengereordning.
5. Bystyret legger til grunn at videre arbeid med Samferdselspakke for Kristiansandsregionen baseres på høringsutkastets forslag til antall og plassering av innkrevingspunkter.
6. Bystyret ønsker å vurdere muligheten for en dynamisk takstmodell for bompenger sett i forhold til oppnåelse av nullvekstmålet over Samferdselspakkens levetid.
7. Prioritering av enkelttiltak kan i løpet av pakkens virketid endres som følge av ny informasjon om behov eller kostnads- og inntektsutvikling (porteføljestyling).
8. Dagens ordning forutsetter egenandel på 20 prosent på fylkeskommunale/kommunale prosjekter i byvekstvtalen. Kristiansandsregionen vil bringe egenandelskravet inn i forhandlingene.
9. Kristiansandsregionens mål: Gjennom bompengereordningen Samferdselspakke fase 3 og de prioriterte tiltakene i en byvekstavtale skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange

## **Sammendrag**

Samferdselspakken fase 3 består av ny bompenggeordning med tiltaksportefølje som skal gi grunnlag for å oppfylle nullvekstmålet fram mot 2038. Forslaget til samferdselspakke fase 3 har vært på høring, og alle kommunene i ATP-samarbeidet leverte inn sine uttalelser innen fristen. I tillegg har næringslivet avgitt uttalelser.

Bompengesak for samferdselspakke fase 3 legges frem senere i høst.

Ordinær prosess for denne typen saker er at etter høring legges det fram en ny likelydende sak for behandling i Kristiansand bystyre og Agder fylkesting. Det er et krav fra staten om at det bør være likelydende vedtak før saken fremmes som en proposisjon til Stortinget. Det er videre et krav for å kunne starte forhandlinger at den lokalt vedtatte bompengepakken sannsynliggjør oppnåelse av nullvekstmålet. Etter at saken ble sendt på høring har Regjeringen bestemt at bompengepakken også skal være behandlet i stortinget før det startes forhandlinger om en byvekstavgift.

Kristiansandsregionen ønsker å se Samferdselspakke fase 3 og en byvekstavgift i sammenheng.

Denne første saken tar for seg førende prinsipper for forhandlinger om en byvekstavgift, for å berede grunnen slik at en kan komme raskt i gang med forhandlingene etter at lokalpolitisk vedtak om bompenggeordning for samferdselspakke fase 3 er lokalpolitisk behandlet senere i høst.

Vedlegg:

- Brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen om utforming av mandat for forhandlinger med Tromsø kommune om byvekstavgift.

## Saksopplysninger

### *Bakgrunn for saken*

Samferdselsdepartementet har inngått byvekstavtaler med de fires største byområdene og har signalisert i NTP 2022-2033 at det er ønskelig å inngå byvekstavtaler med de neste fem byområdene. I NTP er det satt av til sammen 10 mrd. kr til de fem byvekstavtalene. Før sommeren sendte samferdselsdepartementet en bestilling til Statens vegvesen om å lage forslag til mandat for forhandlinger om byvekstavtale med Tromsø. Bompengepakken, Tenk Tromsø, ble vedtatt av Stortinget våren 2021. Kristiansandsregionen har mulighet til å bli det andre byområdet, av de fem, som inngår en byvekstavtale med staten.

Ordføreren i Kristiansand og fylkesordføreren i Agder har vært i dialog med samferdselsministeren. Det er rom for tydeligere avklaringer av handlingsrommet for det lokale arbeidet med endelig utforming av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Det forutsettes imidlertid at en konkret henvendelse fra Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune skjer raskt. Hensikten med denne saken er å fatte vedtak om førende prinsipper for det videre arbeidet som kan oversendes og drøftes med Samferdselsdepartementet.

### *Historikk*

Arbeidet med Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 har pågått i flere år. Forslag til byvekstavtale ble oversendt Samferdselsdepartementet allerede i januar 2017. Den økonomiske rammen for forslaget var om lag 16 mrd. kr. Det er så arbeidet videre med et forslag til en ny pakke med bompengoordning og tiltaksportefølje, nedskalert til om lag 8,5 mrd. kr. Hovedelementet er oppfyllelse av nullvekstmålet og gjennomføring av E39 Gartnerløkka-Kolsdalenprosjektet, som allerede er vedtatt i Stortinget. Samferdselspakken for øvrig inneholder utelukkende tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange. Denne satsingen bestemmer den økonomiske rammen for samferdselspakka, slik at nullvekstmålet kan oppnås.

### *Bompengesak og forhandlinger*

Ordinær prosess for bompengesaker er å legge fram en likelydende sak for behandling i kommunestyre og fylkesting etter høring. Det er et statlig krav om lokalpolitisk enighet, og det har vist seg formålstjenlig med likelydende vedtak før saken sendes til Samferdselsdepartementet via Statens vegvesen, som videre grunnlag for Regjeringens proposisjon til Stortinget. Det er videre et krav for å kunne starte forhandlinger at den lokalt vedtatte bompengepakken sannsynliggjør oppnåelse av nullvekstmålet. Etter at samferdselspakken ble sendt på høring våren 2021, har Regjeringen bestemt at bompengepakker også skal være ferdigbehandlet i Stortinget før det startes forhandlinger om en byvekstavtale. Kristiansandsregionen har allerede en vedtatt bompengepakke -Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 - som imidlertid ikke er utformet med tanke på nullvekstmålet. Regionen ønsker nå å få på plass en samlet pakke (fase 3) som innfrir nullvekstmålet, og tar opp i seg Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2. Administrasjonen mener derfor det er grunnlag for å fravike kravet om at en utvidet bompengepakke må behandles av Stortinget før det kan startes forhandlinger om byvekstavtale. Det bør være mulig å ha større parallellitet i disse prosessene basert på at det foreligger lokale vedtak om en Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3.

### *Bompengeivå, statens bidrag og nullvekstmålet*

Satsningen på kollektivtilbudet i tråd med Mobilitetskonsept 2030 og tiltakene til sykkel og gange i bompengoordningen er de positive virkemidlene for å nå nullvekstmålet. I stortingsbehandlingen av NTP 2022-2033 ble det synliggjort en avsetning på til sammen 10 mrd. kroner til byvekstavtale de fem byområdene som kristiansandsregionen er del av.

Nest etter Gartnerløkka-prosjektet er driften av kollektivtrafikk det tiltaket som vil kreve størst avsetning i en byvekststavtale og bompengepakke. Innenfor dagens regelverker er det vanskelig å få til bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikken. Administrasjonen mener Kristiansandsregionens andel på minimum 2 mrd. kr av NTP-avsetningen til byvekststaver bør forutsettes brukt til å finansiere den prioriterte satsingen på busstilbudet, i stedet for med bompenger slik det er foreslått i høringsforslaget. Den økonomiske størrelsen på pakka avgjøres dermed av statens bevilgning til Gartnerløkka, inntektene fra bompengoordningen og regionens andel av NTP-avsetningen til byvekststaver.

Bompengoordningen er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Antall bomsnitt, plasseringen av bommene og hvor høyt takstene settes avgjør inntektene og størrelsen på tiltaksporteføljen samtidig som dette påvirker muligheten for å holde nullvekstmålet i en byvekststave.

Høringsforslaget er beregnet med transportmodellene og viser at nullvekstmålet oppnås i bompengepakkes siste år. Siden det skjer en generell befolknings og kjøpekraftvekst er takstene i beregningene vanligvis satt lik det nivået som er nødvendig i pakkas siste år. Administrasjonen mener det er gode grunner til å forslå en mer dynamisk modell. En slik modell kan være at takstene starter på et nivå som sannsynliggjør nullvekst for eksempel de første syv årene, med mulighet for å justere takstene avhengig av det faktiske behovet for å nå nullvekstmålet. Erfaringene fra innføring av tidsdifferensierte bomtakster i 2013 i Kristiansand viser at effekten av en endring i takstene holder seg over flere år. En slik modell bør diskuteres med samferdselsministeren slik at den kan utredes i det videre arbeidet med endelig forslag til en bompengepakke.

Uavhengig av en prosess der en diskuterer muligheten for en mer dynamisk takstmodell, må Samferdselspakke fase 3 som skal vedtas lokalt nå i høst vise full finansiering allerede nå ved oppstart av pakken. Hvis ikke risikerer en at statens fagetater sender saken i retur.

#### *Kommunale og fylkeskommunale egenandeler*

Størrelsen på egenandelen for tiltak på kommunal og fylkeskommunal vei bør diskuteres med departementet. Alle kommunene, unntatt Vennesla, har uttrykt bekymring for kravet om 20% egenandel for investeringer i kommunal og fylkeskommunal infrastruktur. Det bør derfor diskuteres med departementet om det er rom for justering av egenandelen. En slik justering kan enten være en generell reduksjon i prosentsatsen eller bortfall av kravet for enkelte store strategiske tiltak.

#### *Hovedelementer i høringsforslagets pakke og om arbeide med en redusert pakke*

Revidert	
Kollektiv infrastruktur	1 738
Kollektiv drift	1 955
E39 Gartnerløkka-Kolsdalenprosjektet	3 228
Sykkel	1 104
Gange	437
Kommunikasjon og adferd	34
Administrasjon	40
SUM	<u>8 536</u>

Infrastrukturtiltak for buss, sykkel og gange: Disse tiltakene omfatter alle fremkommelighetstiltak for buss, sykkel og gange som ikke er omfattet av Gartnerløkka-prosjektet. De viktigste tiltaksområdene er fremkommelighet for bussen på strekningen Hannevika til Rona, utbygging av sykkелеkspressveien i tråd med vedtatt kommunedelplan, tiltak i tråd med Venneslas prosjekt «den kortreiste bygda». I tillegg er det foreslått en rekke større og mindre tiltak i alle kommunene.

Gartnerløkka: Tiltaket er sikret finansiering i Samferdselspakke for kristiansandsregionen fase 2. det legges til grunn at disse forpliktelsene videreføres i fase 3. Gartnerløkka gir bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. I tillegg løses atkomsten til og fra ferjeterminalen, og det vil anlegges jernbanespor for direkte omlasting av trailerhengere mellom ferje og jernbane. Sammen med tiltaket Havnegata vil en vesentlig del av trafikken kunne ledes bort fra Vestre strandgate slik at fremkommeligheten for bussen sikres.

Busstdrift: Strategien som er beskrevet i Kollektivkonsept 2030 er kort oppsummert: Øke kapasiteten ved innføring av leddbusser eller økt frekvens på de trafikktunge linjene, øke avgangsfrekvensen for å gi en bedre betjening av arbeidsreiser på de regionale linjene og en generell styrking av avgangsfrekvenser for at bussen kan være et tydeligere alternativ til privatbil i større deler av driftsdøgnet.

Det ligger et omfattende arbeid med beregninger og faglige vurderinger bak høringsforslaget (8 536 mill. kr) og tilhørende takstnivå (+42%). Ved å kutte 500 mill. kr i porteføljen fra 8 536 mill. kr til 8 036 mill. kr kan vi redusere takstøkningen i samferdselspakke fase 3 - fra +42% til +25% fra dagens fase 2 takster. Tiden fram til den lokale behandlingen av bompengepakken (samferdselspakke fase 3) senere i høst vil bli brukt til å beregne og vurdere en redusert pakke og om denne oppfyller målkravene for en byvekstavgift (bl.a nullvekstmålet). Muligheten for en dynamisk takstmodell vil kunne bidra positivt til å holde nullvekstmålet i byvekstavgiftperioden. I bompengesaken fase 3 senere i høst vil forslag til reduksjon i tiltaksporteføljen bli lagt frem.

#### *Vurderinger*

Kommunedirektøren mener det vil være et viktig bidrag til det videre arbeidet med utforming av en bompengepakke som grunnlag for forhandling av en byvekstavgift å få enkelte avklaringer fra Samferdselsministeren. I tillegg vil det være nyttig å informere departementet om den innretningen av pakka som det arbeides med.

#### Vedlegg:

Brev fra Samferdselsdepartementet til Statensvegvesen

# **Sak 129/21: Jubileumsgave Arkivet**

## **Vedlegg**

10.12.20 Søknad til Kristiansand kommune.docx



Dato 14. september 2021  
Saksnr.: 2021031635-2  
Saksbehandler Mette S. Breland  
Godkjent av Camilla B. Dunsæd

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
15.09.2021

## Jubileumsgave Arkivet

Forslag til vedtak

Kristiansand kommune gir en gave på kr. 100 000 i anledning 20-årsjubileet for Arkivet freds- og menneskerettighetscenter. Bevilgningen dekkes over formannskapets konto.

### Sammendrag

ARKIVET freds- og menneskerettighetscenter er ett av syv freds- og menneskerettighetscenter i Norge. Senteret er både et minnested og et fremtidsrettet forsknings- og formidlingssenter med nasjonalt nedslagsfelt. ARKIVET er et minnested over det som fant sted her i krigsårene, og de menn og kvinner som mistet livet i kampen for et fritt land. ARKIVET har et todelt oppdrag: å formidle okkupasjons- og krigshistorien, og å drive fremtidsrettet fredsarbeid gjennom både forskning, dokumentasjon, undervisning og formidlingsarbeid. Å formidle verdien av frihet, demokrati og mangfold, og jobbe for å forebygge radikaliserings og voldelig ekstremisme, er en viktig del av dette oppdraget.

Det er naturlig at Kristiansand kommune gir en gave til 20-års jubileet.

Vedlegg:  
Søknad fra Stiftelsen Arkivet