

# **REFERAT Formannskapet 2019-2023 d. 08-09-2021**

**Mødedato** Onsdag d. 08. september 2021 kl. 13:00

**Mødested** Bystyresalen

## Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 12.07.21 og 25.08.21.....	4
Dagsturhytte i Kristiansand.....	6
Utbyggingsavtale for Øygardsheia nord - offentlig ettersyn.....	12
Utbyggingsavtale for Kleplandsveien 12 - vedtak.....	14
Behandling av ny forskrift om innføring av gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr, Kristiansa	16
Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Kristiansand.....	27
Forespørsel fra UDI om akuttplaner i forbindelse med evakueringen fra Afghanistan.....	35

## **Punkt 2021000010-144: Møtedokumenter**

### **Bilag**

Statusrapportering Covid19 - 08.09.2021

Tilleggsliste Formannskapet 08.09.2021

Komplett innkalling\_ Formannskapet 08.09.2021

Saksliste Formannskapet 08.09.2021

## **Punkt 118/21: Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 12.07.21 og 25.08.21**

### **Bilag**

Protokoll Formannskapet 12.07.2021

Protokoll Formannskapet 25.08.2021



Dato 26. august 2021  
Saksnr.: 2021000010-139  
Saksbehandler Anne-Lise H Aabø  
Godkjent av Camilla Dunsæd

**Saksgang**  
Formannskapet

**Møtedato**  
08.09.2021

## **Godkjenning av protokoll fra formannskapetets møte 12.07.21 og 25.08.21**

Forslag til vedtak

[Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapetets møte 12.07.21.](#)

[Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapetets møte 25.08.21.](#)

Vedlegg:  
Protokoll fra formannskapetets møte 12.07.21  
Protokoll fra formannskapetets møte 25.08.21

## **Punkt 119/21: Dagsturhytte i Kristiansand**

### **Bilag**

Vedtak BYSTED, 02092021, Sak 185/21, Dagsturhytte i Kristiansand



Dato 24. juni 2021  
Saksnr.: 2021025576-1  
Saksbehandler Eivind Hellerslien  
Godkjent av Åse Hørdsdal  
Ragnar Evensen  
Camilla Bruno Dunsæd

### Saksgang

By- og stedsutviklingsutvalget  
Formannskapet

### Møtedato

02.09.2021  
08.09.2021

## Dagsturhytte i Kristiansand

Forslag til vedtak

1. Kristiansand kommune blir med i prosjektet Dagsturhytta Agder.
2. Kristiansand kommune ønsker 1 dagsturhytte som ønskes oppført i økonomiplanperioden.
3. Det etableres en arbeidsgruppe som ledes av kommunen og hvor frivilligheten og friluftsrådet inviteres med.
4. Kommunens andel i prosjektet innarbeides i økonomiplanen for 2022-2025.

### Sammendrag

Agder fylkeskommune og Sparebankstiftelsen SR-bank har invitert alle kommunene i Agder til å bli med i et nytt dagsturhytteprosjekt – «Dagsturhytta Agder». Kommunen har fått frist til 15. september med å svare på om kommunen vil være med i prosjektet. Kommunen skal også svare på om hvilket år hytta ønskes satt opp og om kommunen ønsker mer enn én hytte.

Dagsturhyttene skal eies av kommunene som også må sørge for drift, tilsyn og vedlikehold. Dette kan gjennomføres av lokalt lag eller en forening etter avtale med kommunen om et årlig vederlag. Endelig pris på hytta vil først foreligge etter at detaljprosjektering, anbudskonkurranse og tomtevalg er bestemt. Ut fra tidligere erfaringer og fylkeskommunen sitt budsjett anslår administrasjonen at total kostnad for kommunen vil komme på i størrelsesorden 600 000 kr. Kommunen er ikke bundet til å gjennomføre prosjektet før avtale med leverandør er inngått.

Kommunen kan velge om man ønsker én eller flere hytter. Fylkeskommunen og Sparebankstiftelsen SR-bank bidrar imidlertid bare med tilskudd til hytte nr. 1. Administrasjonens utgangspunkt er derfor at man i første omgang realiserer én dagsturhytte i Kristiansand i økonomiplanperioden.

Camilla Bruno Dunsæd  
Kommunedirektør

Ragnar Evensen  
Direktør for by- og stedsutvikling

## **Bakgrunn**

Agder fylkeskommune og Sparebankstiftelsen SR-bank har invitert alle kommunene i Agder til å bli med i et nytt dagsturhytteprosjekt – «Dagsturhytta Agder». Målet med prosjektet er få satt opp 25 attraktive og like dagsturhytter i fylket innen 2025 – én i hver kommune som vil bli med. Hensikten er å skape attraktive turmål i nærmiljøet som gjør at flere kommer seg ut på tur der de bor. Tanken er at dagsturhyttene skal bidra til mer friluftsliv, mer fysisk aktivitet og bedre folkehelse for befolkningen. Det er også et ønske at hyttene skal bli en attraksjon for tilreisende som kommer til landsdelen. Kommunen har fått frist til 15. september med å svare på om kommunen vil være med i prosjektet. Kommunen skal også svare på om hvilket år hytta ønskes satt opp og om kommunen ønsker mer enn én hytte.

Prosjektet bygger på dagsturhyttekonseptet fra Vestland fylke hvor etablering av dagsturhytter i kommunene har vært en stor suksess. Agder fylkeskommune og Sparebankstiftelsen SR-bank ønsker å få til det samme i Agder.

Dagsturhyttene skal være attraktive turmål hvor man kan ta seg en pause, spise matpakka, få litt varme, treffe andre, oppleve naturen omkring og kanskje bla i en bok. Hyttene er på ca. 14 m<sup>2</sup> innvendig og skal ha solcellebelysning, vedovn og et lite turbibliotek med bøker som besøkende kan se i. Fylkesbiblioteket vil bidra med bøker til biblioteket, mens folkebiblioteket får ansvar for den videre oppfølgingen. Hyttene er ment for dagsturer og skal være åpne hele året. Det legges ikke opp til overnattingsmuligheter i hyttene. Hyttene skal være like i alle kommuner, og hyttas utforming ble valgt etter en arkitektkonkurranse der Feste Sør AS sitt forslag vant. Selve byggingen vil skje ved at elementer fraktes med lastebil og helikopter til tomte for montering. Hyttene plasseres på pæler som forankres i fast fjell. Det legges ikke opp til grunnarbeid som omfatter f.eks. sprenging eller støping av grunnmur. Det legges vekt på materialvalg og løsninger som gjør at vedlikeholdsbehovet blir lite.

Dagsturhyttene skal eies av kommunene som også må sørge for drift, tilsyn og vedlikehold. Dette kan gjerne gjennomføres av lokalt lag eller en forening etter avtale med kommunen om et årlig vederlag.

## **Kostnader og finansiering**

Utgangspunktet for prosjektet er at selve dagsturhytta skal koste 1 000 000 kr inkl. mva. Dette inkluderer bygging, frakt og montering av hytta. Dette arbeidet skal gjøres av en profesjonell entreprenør. Prisen inkluderer også solcellebelysning og vedovn. Endelig pris vil først foreligge etter at detaljprosjektering og anbudskonkurranse er gjennomført. Sparebankstiftelsen SR-bank og Agder fylkeskommunen bidrar med henholdsvis 250 000 kr og 125 000 kr pr. kommune. I tillegg skal spillemidler (1/3 av total kostnad for hytte og grunnarbeid) og lokal egendel fra kommunene finansiere hyttene.

Det er noe usikkerhet rundt eksakte kostnader for hytta. Dette henger ikke minst sammen med økte priser på byggevarer. Anbudskonkurransen vil vise hva endelig kostnad for selve hytta blir, og kommunen er ikke bundet til å gjennomføre prosjektet før avtale med leverandør er inngått.

## **Hyttebygget**

Selve hyttebygget har følgende tiltenkte finansieringsplan fra fylkeskommunen:

- Sparebankstiftelsen SR-bank 250 000,-
- Spillemidler 350 000,-
- Agder fylkeskommune 125 000 kr
- Kommunen 275 000 kr
- **SUM 1 000 000 kr**

## **Driftskostnader og tomteleie**

Man må påregne tomteleie dersom hytta står på privat grunn. En avtale om tomteleie må ha en varighet på minst 30 år. Med bakgrunn i erfaringstall fra Vestland vil en kostnad på 25 000 kr/år være realistisk for driftsavtale med lag eller forening og ev. tomteleie.

## **Etableringskostnader/grunnarbeider**

Kommunen må selv skaffe tomt og klargjøre denne. Klargjøring av tomta innebærer fjerning av vegetasjon og masser ned til fast fjell. Disse kostnadene kommer i tillegg til kostnaden for selve hyttebygget. Her kan det legges opp til dugnadsarbeid i regi av lag og foreninger.

Kostnader for etablering/grunnarbeider ut over selve hyttebygget anslås å komme på ca. 300 000 kr. Dette innebærer kostnader knyttet til grunnarbeid, toalett og tilrettelegging av uteområde.

For tilretteleggingstiltak som toalett, merking av adkomststier, parkeringsplass, benker, bord, bål plass, aktivitetsanlegg osv. finnes det flere tilskuddsordninger som kommunene, friluftsråd eller frivillige lag og foreninger kan søke tilskudd fra.

**Total kostnad for kommunen for hele hytteprosjektet kan dermed forventes å komme på i størrelsesorden nærmere 600 000 kr.**

## **Plassering av hytta**

Fylkeskommunen og Sparebankstiftelsen SR-bank har utarbeidet kriterier for plassering av dagsturhyttene:

- Tilgjengelighet og nærfriluftsliv: Utgangspunktet for turen må ligge nært kommunesenteret eller større tettsteder. Hytta skal være lett tilgjengelig og stimulere til økt nærfriluftsliv i hverdagen. Det er en fordel dersom utgangspunktet for turen kan nås til fots, med sykkel eller med kollektiv.
- Grunnforhold: Det må være fast fjell der hytta skal plasseres, og tomta må ha tilnærmet flatt terreng.
- Parkering og sanitær: Det må være god parkeringskapasitet ved startpunktet for turen, evt. potensiale for utvidelse av kapasiteten. Dersom det ikke planlegges sanitæranlegg ved hytta, bør det være mulig å legge til rette for sanitæranlegg ved parkeringsplassen.
- Opplevelseskvaliteter: Det bør være fin utsikt og/eller mulighet for andre naturopplevelser der hytta ligger. Det er fint om besøkende kan se sentrum i kommunen fra hytta, men dette er ikke et avgjørende krav.
- Bruksverdi i dag: Tomta skal ligge på et sted som er godt kjent og allerede brukt som turmål i dag.
- Værforhold: Tomta må ikke være for utsatt for vær og vind.

- Adkomst: Adkomst bør være via merket tursti eller turvei. Turen til hytta bør ta 20-45 minutter å gå.
- Kulturminner: Hytta kan med fordel plasseres i nærheten av kulturminner, eller slik at adkomsten passerer kulturminner.
- Størrelse på tomt: Området rundt hytta bør egne seg og være stort nok til øvrige tilretteleggingstiltak (f.eks. benker, bord, bål plass, tauløyper osv.), og samtidig ha egnet plass for toalett dersom kommunen ønsket det.
- Avtale med grunneier: Det må inngås langvarige grunneieravtaler (30-40 år) for hytter og nye adkomststier som ligger på privat grunn.

## **Fremdrift og gjennomføring**

Fylkeskommunen har skissert følgende fremdriftsplan for prosjektet:

- Vår/Sommer 2021-Valg av hytte og detaljprosjektering
- Høst 2021 - Vedtak om deltakelse fra kommunene, valg av tomt, innarbeiding i økonomiplan.
- Vinter/vår 2022 – Anbudskonkurranse for bygging, frakt og montering.
- Høst 2022 - Oppføring av første hytter.
- 2023 – Oppføring av hytter
- 2024 – Oppføring av hytter

Fylkeskommunen skal gjennomføre anbudskonkurranse på vegne av kommunene som deltar i prosjektet. Med grunnlag i resultatet fra anbudskonkurransen, inngår hver enkelt kommune avtale med entreprenøren for oppføring av sin hytte. Det er dermed kommunen som blir økonomisk og juridisk ansvarlig overfor entreprenør. Eventuelle andre tiltak som benker, bord, bål plass, terrengtilpasning, aktivitetsanlegg skilting osv. omfattes ikke av anbudet, og må gjennomføres av kommunen selv eller i samarbeid med frivilligheten. Toalett kan bli en opsjon i anbudet.

## **Vurdering**

Erfaringer fra både Agder og andre fylker viser at dagsturhytter blir populære turmål som brukes av mange. Kristiansand kommune har mange attraktive områder for friluftsliv og rekreasjon, og en dagsturhytte vil styrke kvaliteten og opplevelseskvaliteten der hytta legges.

Dagsturhyttene som skal føres opp kan bli attraktive turmål som får flere ut på tur og som blir en sosial møteplass. Dagsturhytteprosjektet i Sogn og Fjordane kan vise til 400 000 registrerte besøk i sine 26 hytter i løpet av perioden 2018-2020. Dette er viktig i folkehelsesammenheng. Enkelte av hyttene hadde 30 000 besøkende årlig. Det at hyttene skal utstyres med bøker bidrar til å fremme folkebiblioteket, litteratur og lesing på nye måter.

Kommunen må ta stilling til hvor hytta skal plasseres for å innfri kriteriene fra fylkeskommunen og SR-bank. Dersom det ikke finnes egnede kommunale tomter, må man gå i dialog med private grunneiere. Det er avgjørende at det er lag eller foreninger i området der hytta etableres som kan inngå en driftsavtale med kommunen. Erfaringen fra Vestland er at tilhørigheten og engasjementet for hyttene styrkes når lokale står for driften.

Kommunen kan velge om man ønsker én eller flere hytter. Hytte nr. 2 blir vesentlig dyrere for kommunen enn hytte nr. 1 siden verken fylkeskommunen eller SR-bank gir

tilskudd til denne. Administrasjonens utgangspunkt er derfor at man i første omgang realiserer én dagsturhytte i Kristiansand.

Fylkeskommunen anbefaler regionvis samordning av byggingen. Det vil være nyttig for både kommunene, entreprenør, fylkeskommunen og eventuelle friluftsråd som skal hjelpe sine medlemskommuner. Fylkeskommunen har signalisert at kun et begrenset antall hytter kan settes opp i 2022 (trolig mellom 4 og 10), og at hoveddelen av hyttene kommer i 2023 og starten av 2024.

## **Konklusjon**

Kristiansand kommune bør bli med på dagsturhytteprosjektet med én hytte. Detaljer omkring utbyggingsår, plassering og drift vil skje i dialog med lag og foreninger i løpet av høsten 2021.

Dersom det er et ønske om flere hytter, kan dette fremmes som en egen politisk sak når man har oversikt over hva de faktiske kostnadene vil bli.

## **Punkt 120/21: Utbyggingsavtale for Øygardsheia nord - offentlig ettersyn**

### **Bilag**

Vedtak NÆR, 31082021, Sak 53/21, Utbyggingsavtale for Øygardsheia nord - offentlig ettersyn

Øygardsheia nord - utbyggingsavtale - signert av utbygger

Bilag til utbyggingsavtale for Øygardsheia nord



## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020003984  
Saksbehandler Vibeke Wold Sunde

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Nærings- og eierskapsutvalget	31.08.2021	53/21
2 Formannskapet	08.09.2021	120/21

## UTBYGGINGSAVTALE FOR ØYGARDSHEIA NORD - OFFENTLIG ETTERSYN

---

### FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 08.09.2021 SAK 120/21

#### Formannskapets vedtak:

Forslag til utbyggingsavtale for Øygardsheia nord, datert 07.06.2021, legges ut til offentlig ettersyn.  
(Enst.)

09.09.2021

# **Punkt 121/21: Utbyggingsavtale for Kleplandsveien 12 - vedtak**

## **Bilag**

Vedtak NÆR, 31082021, Sak 54/21, Utbyggingsavtale for Kleplandsveien 12 - vedtak

Designert avtaleutkast

Prinsipper for utbyggingsavtaler - kommunedelplan for Tangvall - vedtak



## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2021013706  
Saksbehandler Vibeke Wold Sunde

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Nærings- og eierskapsutvalget	31.08.2021	54/21
2 Formannskapet	08.09.2021	121/21

## UTBYGGINGSAVTALE FOR KLEPLANDSVEIEN 12 - VEDTAK

---

**FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 08.09.2021 SAK 121/21**

**Formannskapets vedtak:**

Forslag til utbyggingsavtale for Kleplandsveien 12 datert 15.03.2021, vedtas.  
(Enst.)

09.09.2021

# **Punkt 122/21: Behandling av ny forskrift om innføring av gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr, Kristiansand kommune**

## **Bilag**

Vedtak BYSTED, 02092021, Sak 180/21, Behandling av ny forskrift om innføring av gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr, Kristiansand kommune

Vedtak HELSEUTV, 24082021, Sak 39/21, Behandling av ny forskrift om innføring av gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr, Kristiansand kommune

Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet Kristiansand 2021

Forskrift om innføring av gebyr for bruk av piggdekk Kristiansand -forslag

Oversikt over høringsinnspill piggdekkgebyr



Dato 9. august 2021  
Saksnr.: 2021001929-47  
Saksbehandler Stein Erik Watne  
Godkjent av Knut Felberg  
Tone Iglebæk  
Camilla Bruno Dunsæd

### Saksgang

By- og stedsutviklingsutvalget  
Helseutvalget  
Formannskapet  
Bystyret

### Møtedato

02.09.2021  
24.08.2021  
08.09.2021  
15.09.2021

## Behandling av ny forskrift om innføring av gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr, Kristiansand kommune

### Forslag til vedtak

1. Forskrift om innføring av gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr i Kristiansand kommune vedtas.
2. Gebyrsonen endres ved at Kuliaveien, fv. 478, ikke er en del av gebyrsonen.
3. Forutsatt at Statens vegvesen samtykker, trer forskriften i kraft fra og med den 1. november 2021.

### Sammendrag

Kristiansand har i perioder om vinteren og våren hatt høye verdier av svevestøv og dårlig luftkvalitet. Miljødirektoratet har pålagt Kristiansand kommune å utarbeide en tiltaksutredning for lokal luftkvalitet. Kommunen har sammen med Statens vegvesen og Agder fylkeskommune gitt COWI AS oppdraget med å utarbeide tiltaksutredningen, for å få et godt faglig grunnlag for å kartlegge og eventuelt vurdere behov for tiltak.

Kartlegging og målinger av lokal luftkvalitet har vist at det i perioder er for høye verdier, særlig av svevestøv. Dette gjelder sentrale deler av Kristiansand med høy bosettingsgrad. Det er særlig langs de mest trafikkerte veiene og ved tunnelmunninger at utfordringen med svevestøv når kritiske grenser.

På grunnlag av kartlegging og målinger av luftkvalitet over tid, er det utarbeidet handlingsplan som inneholder en rekke tiltak. Kommunen har i flere år hatt en ordning med økonomisk støtte for å bytte eldre vedovner til rentbrennende ovner. Det er stort fokus på veivedlikehold med feiing og vasking og det arbeides stadig med

trafikkreduserende tiltak og oppfordring til økt bruk av kollektivtransport. Innføring av piggdekkgebyr er et av tiltakene som foreslås i handlingsplanen. Det er et kjent årsaksforhold at piggdekk gir betydelig større slitasje på veiene og at vi derav får høyere konsentrasjoner av svevestøv. Flere større byer som Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, har innført piggdekkgebyr. Tromsø har også utfordring med svevestøv, og det arbeides nå med å innføre piggdekk gebyr.

Målet er å sikre god luftkvalitet for alle innbyggerne i Kristiansand, og på denne måten redusere faren for helseskader.

Det er et klart faglig råd å redusere andelen piggdekk, for derved å redusere konsentrasjonen av svevestøv. Det har over flere år vært gjennomført tellinger av piggdekkandelen i Kristiansand. Piggfriandelen er i dag er på cirka 66 prosent, og det er et mål å øke piggfriandel til minst 85 prosent.

Uten av dette er et direkte mål for innføring av piggdekkgebyr, vil reduksjon av piggdekkandelen også føre til reduserte kostnader til veivedlikehold og veimerking som følge av mindre slitasje og gi redusert behov for støvfjerning og støvdemping.

Mot den helsegevinsten og samfunnsnyttene som vil følge av redusert bruk av piggdekk, vil gebyr og avgifter ofte medføre en ekstra belastning for innbyggerne. Det er også mange som viser til at det oppleves som mer trafikkikkert å bruke piggdekk, og at det særlig på enkelte dager er en vanskelig fremkommelighet uten bruk av piggdekk. Høringsuttalelsene viser også at det er stor variasjon i hva som beskrives av praktiske konsekvenser. Enkelte viser til bratte atkomster til bolig og andre viser til at vinterforholdene er slik at det er nødvendig å bruke piggdekk.

Utfordringene i saken er derfor å balansere tungtveiende verdier mot hverandre. Et viktig forhold i denne vurderingen, vil likevel være at Miljødirektoratet har pålagt Kristiansand kommune å gjennomføre en tiltaksplan for luftkvaliteten i Kristiansand. Når denne viser at det er for høye verdier, særlig av svevestøv, må denne utfordringen løses. Innføring av gebyr for bruk av piggdekk, vil basert på erfaringer fra andre større byer, være et godt virkemiddel for å redusere andelen av piggdekk i trafikken.

På grunnlag av innspill i høringsrunden, tas Kuliaveien ut av gebyrsonen.

### **Vedlegg:**

1. Forskrift om innføring av gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr i Kristiansand kommune
2. Høringsinnspill til lokal forskrift
3. Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Kristiansand

## Saksutredning

### Bakgrunn for saken

På bakgrunn av orienteringer om arbeidet med tiltaksutredning for luftkvalitet i Kristiansand, vedtok bystyret i budsjettvedtaket 16.12.2020 å innfører piggdekkavgift i Kristiansand fra 1. november 2021.

Bystyret ba administrasjonen om å utrede saken og komme tilbake med forslag til modell for hvordan piggdekkgebyret kunne innføres. Bystyret ønsket at kommunen skulle deles inn i ulike soner, der de mest grisgrendte strøkene skal unntas fra piggdekkavgift. Av et verbalforslag ble det også forutsatt at tiltaket evalueres og fremmes til ny politisk behandling når 85 % av bilene over to sammenhengende år kjører piggfritt. Det vil da være aktuelt å avvikle tiltaket.

Modell for innføring av piggdekkgebyr i Kristiansand, ble fremmet som sak og behandlet av bystyret den 26.05.2021, sak 116/21. Det ble gjort følgende vedtak:

1. «Forslag til forskrift om innføring av gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr i Kristiansand kommune godkjennes og forskriften legges ut til offentlig høring. Gebyrsonen skal gjelde de mest svevestøvbelastede delene av Kristiansand kommune. Søgne, Songdalen, Tveit, Ålefjær og Mosby er ikke en del av gebyrsonen. For øvrig bes det om innspill til omfanget av gebyrsonen i høringsrunden. Det vises til vedlagte kart, datert 25.05.21.
2. Kristiansand kommune søker Samferdselsdepartementet om samtykke til innføring av lokal forskrift som gir kommunen hjemmel til å innføre gebyr på bruk av piggdekk innenfor gebyrsonen.
3. Det gjennomføres årlige piggdekkteLLinger. Når slik telling viser en piggfriandel som er høyere enn 85 % over to sammenhengende år, skal sak om piggdekkgebyr fremmes for bystyret til evaluering og ny behandling.»

#### Hjemmel for lokal forskrift om gebyr for bruk av piggdekk:

Hjemmel for innføring av piggdekkgebyr er sentral forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr, fastsatt den 7. mai 1999 med hjemmel i vegtrafikkloven § 13, sjette ledd. Etter denne forskriften § 2, kan en kommune ved forskrift innføre gebyr for bruk av piggdekk i nærmere fastsatt gebyrsoner, dersom omfang og utbredelse av miljøproblemer knyttet til piggdekkbruk krever det. Med gebyr forstås den pris en eier eller fører av en bil må betale for å lovlig kunne benytte piggdekk innenfor gebyrsonen. Vedtak om innføring av gebyr, krever samtykke fra Samferdselsdepartementet.

Mange rammer er fastsatt gjennom denne sentrale forskriften, og vil gjelde for alle kommuner som innfører piggdekkavgift. Plikten til å betale gebyr vil ikke gjelde utrykningskjøretøy eller biler i politiets tjeneste, og kjøretøy som brøyter eller strør. Førere eller passasjerer som har parkeringsbevis for forflytningshemmede er unntatt gebyrplikten. Gebyrets størrelse er også fastsatt i sentral forskrift, og vil være kr 1400 pr. sesong, kr 450 pr. måned og kr 35 pr. dag. Betalt gebyr i en gebyrsoner, er gyldig betaling i andre gebyrsoner. For bil med tillatt totalvekt 3500 kg eller mer vil gebyrsatsene være den dobbelte.

Kommunen fastsetter selv størrelsen på gebyrsonen. Sonegrensen kan være hele kommunen eller begrenses til en del av kommunen.

Kommunen er ansvarlig for informasjon om, tilretteleggelse og gjennomføring av et forsvarlig salgssystem for betaling av gebyr for bruk av piggdekk med varighet for en

piggdekk sesong, en kalendermåned eller ett døgn. Inntektene fra gebyrordningen tilfaller kommunen.

#### Formelle forutsetninger for vedtakelse av forskriften:

Vedtakelse av en forskrift følger reglene i forvaltningsloven kap. VII.

Før kommunen vedtar ny forskrift, skal saken være så godt opplyst som mulig. Offentlige og private institusjoner og organisasjoner som forventes å representere interesser i saken skal gis anledning til å uttale seg. Det gjelder også andre som kan ha interesser i saken. Kommunen bestemmer på hvilken måte forhåndsvarslingen skal foregå og kan sette en frist for å gi uttalelse.

Forslag til forskrift som var vedlagt sak om modell for innføring av piggdekkgebyr i Kristiansand, sak 116/21, har vært ute til høring i 2 måneder i perioden 08.06.21 til høringsfristen den 09.08.21. Det har vært tilrettelagt for å kunne gi digitale høringsuttalelser og organisasjoner som antas å ha en særlig interesse knyttet til om piggdekkgebyr vedtas er direkte tilskrevet. For øvrig er høringen annonsert i media og på kommunens hjemmeside. I forbindelse med høringen har kommunen orientert om begrunnelsen for å innføre piggdekkavgift og om bystyrets vedtak for gebyrsone. Gebyrsone er tekstlig beskrevet og illustrert med kart.

Det følger av sentral forskrift § 2, at vedtak om innføring av gebyr for bruk av piggdekk krever samtykke fra Samferdselsdepartementet. Departementet har gitt kommunen et betinget samtykke, og vist til at Statens vegvesen er fagmyndighet. Samtykket er betinget av at Statens vegvesen godkjenner kommunens ordning for innføring av piggdekkgebyr. Det må være utarbeidet skiltplan, ordninger for betaling av gebyr og forsvarlig orientering om ordningen.

Kommunen har hatt dialog med Statens vegvesen og orientert om den ordningen Kristiansand kommune vil ha rundt gebyrsone, skilting og innkreving av piggdekkgebyr. Kommunen vil formelt søke Statens vegvesen om tillatelse til å kreve piggdekkgebyr i nærmere fastsatt gebyrsone, så snart bystyret har tatt endelig stilling til om lokal forskrift for piggdekkgebyr skal vedtas.

#### Tiltaksutredning og handlingsplan

En viktig del av saksutredningen og klarlegging av faktiske forhold, har vært å få en uavhengig tiltaksutredning for luftkvaliteten i Kristiansand. Måleresultater, jf [årsrapport 2020](#), viser at nivåer av svevestøv-forurensning har vært høye de siste fem årene og at Kristiansand er i faresonen for å bryte grenseverdien i forurensningsforskriften. Tiltaksutredningen har på dette grunnlaget derfor vært pålagt av Miljødirektoratet.

Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Kristiansand er utarbeidet av COWI AS i samarbeid med Kristiansand kommune, Agder fylkeskommune og Statens vegvesen og ble ferdigstilt i mai 2021. Utredningen gir informasjon om kilder til forurensning og omfang. Det er særlig sentrale deler av Kristiansand, langs store veier og ved tunnelmunninger, at utfordringen med svevestøv når kritiske grenser.

Tiltaksutredningen har bestått av to hoveddeler. Først en kartlegging av luftforurensingssituasjonen (Del A). Når denne kartleggingen har vist for høye verdier, særlig av svevestøv, er det utarbeidet en handlingsplan (Del B) med ulike aktuelle tiltak. Her er innføring av piggdekkgebyr fremholdt som et klart aktuelt tiltak.

Målet er å sikre god luftkvalitet for alle innbyggerne i Kristiansand, og på denne måten redusere faren for helseskader. Tiltaksutredningen for luftkvalitet, med handlingsplan, skal behandles politisk.

### Høringsuttalelser:

Forslag til forskrift for innføring av piggdekkgebyr i Kristiansand, er forhåndsvarslet med en to måneders høringsperiode. Høringsfristen var 09.08.2021.

Det er kommet 37 høringsinnspill, hvorav 35 er fra enkeltpersoner. Samtlige høringsuttalelser er kopiert inn og følger saken i eget vedlegg.

Av høringsuttalelsene fra privatpersoner, er det mange som gir uttrykk for at de er uenige i at det innføres gebyr for bruk av piggdekk. Mange viser til at vinterforholdene enkelte dager er slik at det er nødvendig å bruke piggdekk for å komme frem. Noen har vanskelige atkomster til boligen og noen bor, eller har fritidsbolig, slik at vinterforholdene er så krevende at det er nødvendig å bruke piggdekk. Noen har vist til at det er mer trafikkfarlig med piggfrie dekk og at risikoen for ulykker øker. Enkelte viser til at de må bruke piggdekk i reisen til og fra jobb. Det er også av flere pekt på at det er behov for en viss andel piggdekk, for å hindre at veibanen får en polert og glatt overflate. Noen av høringsuttalelsene viser til at gebyrsonen slår uheldig ut i enkelte tilfeller. Ett eksempel er en innbygger som jobber i en annen kommune hvor det er behov for å bruke piggdekk, men at det på vei til arbeid bare er behov for å kjøre noen få hundre meter i gebyrsonen.

Ikke mange, men noen har også gitt positiv tilbakemelding for at det kan bli innført piggdekkavgift. Dette vil både bedre luftkvaliteten og bidra til et lavere støynivå langs de mest trafikkerte veiene.

Norges taxiforbund avd. Vest-Agder har gitt en høringsuttalelse og pekt på at mange av bilene har ruter og kjøreoppdrag som krever bruk av piggdekk. En avgift vil derfor innebære høyere priser for kundene. Det anmodes om at drosjene fritas for gebyr.

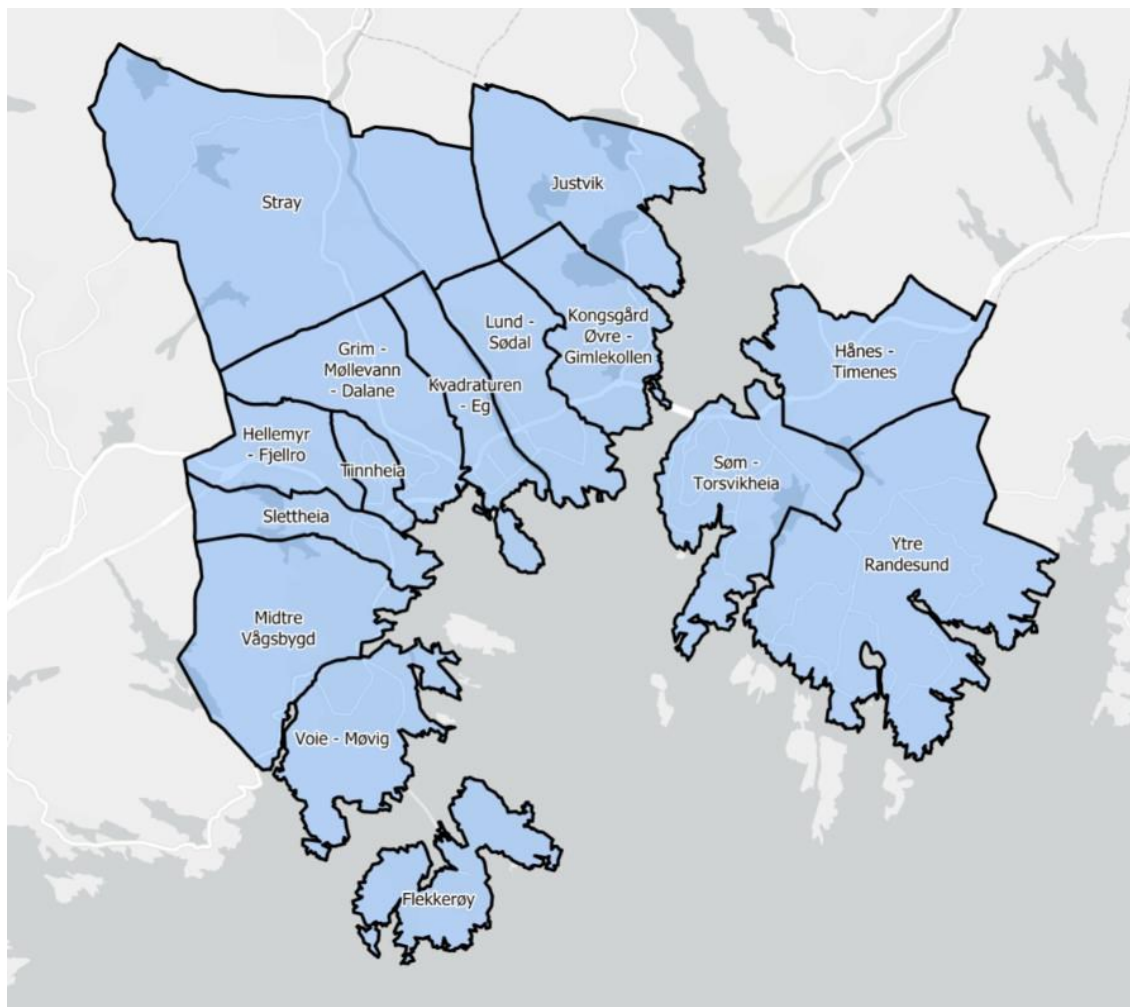
Norges Lastebileier-Forbund avd. Agder viser i sin høringsuttalelse til at de fleste lastebiler vanligvis ikke bruker piggdekk. I noen situasjoner, særlig ved veivedlikehold som brøyting, strøing m.v. er det behov for å bruke piggdekk. Det vil være veldig upraktisk å bytte på og av piggdekk, og det anmodes om at lastebiler blir fritatt for gebyr.

### Gebyrsonen:

Etter sentral forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr § 3, fastsetter kommunen selv gebyrsonen.

I henhold til bystyrets vedtak den 26.05.2021, sak 116/21, skal gebyrsonen gjelde de mest svevestøvbelastede delene av Kristiansand kommune. Søgne, Songdalen, Tveit, Ålefjær og Mosby er ikke en del av gebyrsonen. Gebyrsonen er tegnet på et kart datert 25.05.21.

Kart vedlagt høringen:



Enkelte høringsuttalelser, og kommunens Ingeniørvesen ved Veienheten, har pekt på at Kuliaveien, fv. 478, bør unntas gebyrsonen. Det er krevende vinterforhold på veien, og det vil være en del arbeid knyttet til å skilte veien. Ingeniørvesen ved Veienheten, har foreslått følgende kartutsnitt med angivelse av ytterstørrelse for gebyrgrensen:



## Folkehelseinstituttets opplysninger om svevestøv:

På Folkehelseinstituttets hjemmeside gis et kort sammendrag med fakta opplysninger om svevestøv.

### **Sammendrag - fakta om svevestøv**

*Svevestøv (partikler, PM) består av små, luftbårne partikler som kan stamme fra forbrenningsprosesser, eller mekanisk slitasje. Eksponering for svevestøv i uteluft kan føre til helseskader. Svevestøv varierer i størrelse og sammensetning. Både størrelsen og de kjemiske egenskapene til partiklene bestemmer hvor helseskadelig svevestøvet er.*

*De viktigste størrelsesgruppene angitt i mikrometer ( $\mu\text{M}$ ) er:*

- $PM_{0,1}$  (ultrafin fraksjon)
- $PM_{2,5}$  (finfraksjonen)
- $PM_{10-2,5}$  (grovfraksjonen)
- $PM_{10}$  (grovfraksjon + finfraksjon)

*Forbrenningspartikler dominerer i fin-/ ultrafin fraksjon, mens mekanisk genererte partikler som oftest dominerer i grovfraksjonen. Disse fraksjonene består av en blanding av mange ulike forbindelser, både organiske og uorganiske.*

*De viktigste kildene til partikler ( $PM_{10}$  og  $PM_{2,5}$ ) er veitrafikk, vedfyring og langtransportert forurensning. Veitrafikk bidrar mest til svevestøvnivåene mange steder, både med veistøv fra dekk- og asfaltslitasje og utslipp av eksos.*

*I flere norske byer og tettsteder bidrar vedfyring mye. Langtransportert svevestøv spiller også en viktig rolle for totalnivået. Noen steder er industri, forbrenningsanlegg, bygg- og anleggsaktivitet og havner viktige kilder.*

*I Norge måles  $PM_{10}$  og  $PM_{2,5}$ . Flere norske byer og tettsteder har utfordringer med nivåene av svevestøv.*

#### **Helseeffekter**

*Eksponering for svevestøv er en av de viktigste miljøårsakene til for tidlig død. En rekke befolkningsundersøkelser fra hele verden viser at både korttids- og langtidseksponering for svevestøv er assosiert med sykkelighet og dødelighet av hjertekar- og luftveislidelser. Risikoen for dødelighet og sykkelighet er høyere ved langvarig eksponering sammenliknet med kortvarig eksponering.*

*Eksponering for svevestøv kan føre til:*

- Forverring av symptomene til mennesker med luftveis- og hjerte- og karsykdommer
- Utvikling av luftveis- og hjerte- og karsykdommer (bl.a. ved å utløse betennelsesreaksjoner)
- Forsterking av allergi
- Effekter på: nervesystemet, fosterutvikling, sædkvalitet, stoffskiftet (f.eks. diabetes og fedme)

#### **Utsatte/følsomme grupper**

*Personer med luftveissykdommer, som astma, kronisk obstruktiv lungesykdom (KOLS), og hjerte- og karsykdommer er mest følsomme for svevestøv. Barn og gravide regnes også som følsomme grupper.*

<https://www.fhi.no/nettpub/luftkvalitet/temakapitler/svevestov/>

## **Vurdering**

I Kristiansand kommune har konsentrasjonen av svevestøv ( $PM_{10}$ ) ligget over øvre vurderingsterskel for  $PM_{10}$ . På bakgrunn av risikoen for overskridelse av grenseverdien for  $PM_{10}$  har Miljødirektoratet pålagt Kristiansand kommune å utarbeide en tiltaksutredning for lokal luftkvalitet.

Kommunen har sammen med Agder fylkeskommune og Statens vegvesen engasjert konsulentfirmaet Cowi AS til å utarbeide en tiltaksutredning for lokal luftkvalitet. Rapporten består av en kartlegging av eksisterende forurensningssituasjon i 2019, samt for framtidig situasjon i 2024 (del A).

Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Kristiansand skal behandles politisk, men vedlegges denne saken som en orientering om faglig grunnlag og anbefaling.

Resultatene av kartleggingen viser at det i Kristiansand er nødvendig med tiltak for å unngå at personer blir utsatt for svevestøvnivåer over gjeldende og foreslåtte grenseverdier for  $PM_{10}$  i fremtiden. Dette gjelder spesielt i sentrumsområder og langs E18 gjennom Kristiansand og omkring tunnelmunninger. Det er derfor også utarbeidet en del B, som inneholder handlingsplan og beredskapsplan.

I forslag til handlingsplan, er aktuelle tiltak gjennomgått og antatt effekt er vurdert. Det er skissert **tre hovedområder**, hvor både kommunen, Agder fylkeskommune og Statens vegvesen kan gjennomføre aktuelle tiltak.

Se Tiltaksutredningen **s 19** flg. og **s 71** flg.

### **Støvdempende tiltak**

- Piggdekkgebyr:  
Kommunen har hjemmel til å innføre piggdekkgebyr. Tiltaket vurderes å ha stor effekt.
- Veirenhold og støvdemping:  
Det er foreslått utvidelse av renhold. Tiltaket antas å ha stor effekt.
- Redusert fartsgrense:  
Tiltaket kan fastsettes av statens vegvesen, men det er foreløpig uklart. Tiltaket antas å ha middels effekt.
- Fokus på støvhåndtering fra bygge- og anleggsprosjekter:  
Kommunen kan bruke planmyndigheten til å fastsette krav. Vurdert som middels effekt.

### **Trafikkreduserende tiltak**

- Tidsdifferensiert bompenger:  
Agder fylkeskommunen. Tiltaket foreslås utvidet som en del av en utvidet Byvekstavtale. Effekten vurderes som liten til middels.
- Parkeringsrestriksjoner:  
Kommunen. Foreslås videreført. Effekten vurderes som liten til middels.
- Arealplanlegging:  
Kommunen. I arealplanleggingen prioriteres tiltak som gir redusert luftforurensning. Tiltaket vurderes å ha liten til middels effekt.
- Tilrettelegging for gående og syklende:  
Kommunen kan videreutvikle tilbudet. Vurderes som liten til middels effekt.
- Økt kollektivsatsing:  
Kommunen og fylkeskommunen kan legge til rette for å påvirke til økt bruk av kollektive transportløsninger. Effekten vurderes som liten til middels.

### **Tiltak mot vedfyring**

- Panteordning for gamle ovner:  
Kommunen kan bidra med økonomiske støtteordninger. Middels effekt.
- Holdnings- og informasjonskampanje:  
Kommunen. Kan øke fokus på fyringsteknikk, ettersyn og vedlikehold. Kan kombineres med økonomiske støtteordninger. Tiltaket vurderes å ha middels effekt.

Eksposering for svevestøv i uteluft kan føre til alvorlige helseskader. Folkehelseinstituttet og Miljødirektoratet har fastsatt kriterier for hvilke nivåer som er trygge for de aller fleste.

Kommunen er lokal forurensningsmyndighet og har en plikt til å implementere nødvendige tiltak for å oppnå en luftkvalitet som ikke overskrider grenseverdiene fastsatt nasjonalt.

Den sentrale grunnen for å innføre piggdekkgebyr, er at dette vil være et av de viktige tiltakene for å redusere graden av svevestøv og bidra til å sikre en bedre luftkvalitet i Kristiansand. Tiltaksutredningen peker på at den beste effekten vil oppnås ved en kombinasjon av ulike tiltak.

Av de tiltakene som er foreslått av i Handlingsplanen, er det flere av tiltakene som alt er iverksatt. Kommunen har over flere år tilrettelagt for gående og syklende, og det jobbes stadig med å bedre kollektivtilbudet. Som det vises til i Tiltaksutredningen **side 97**, gjennomføres det ganske omfattende feiing og vasking av veier og tunneler. Kommunen har i flere år hatt en panteordning for vedovner.

Flere av disse tiltakene kan intensiveres og bedres, men innføring av piggdekkgebyr vil være et nytt tiltak som har stor effekt. Tiltaksutredningen fremhever også at piggdekkgebyr og økt innsats med veirenhold og feiing, er tiltak som vil ha en stor effekt.

Innføring av en gebyrordning vil, sammen med andre kostnader ved å eie og bruke bil, ofte kunne oppfattes som en belastning. I høringsuttalelsene er det også flere som har gitt uttrykk for at de bor slik at det vil være nødvendig å bruke piggdekk, og flere har anført at piggfrie dekk ikke er like trafikksikre som piggdekk. Kommunedirektøren har forståelse for at kjøreforholdene kan være variable og at enkelte bilister finner det vanskeligere å bytte til piggfrie dekk. Men mot dette, står hensynet til å redusere graden av svevestøv for å sikre god luftkvalitet. Innføring av piggdekkgebyr vil være et økonomisk intensivt for å øke andelen piggfrie dekk. Erfaringer fra andre kommuner har vist at piggdekkgebyr har en god effekt på økning i piggfriandel, se Tiltaksutredningen **s 95**. Målet for Kristiansand er å øke piggfriandelen fra dagens nivå på om lag 66 % til 85 %. Når målet på 85 % piggfriandel er nådd, har bystyret forutsatt at gebyrordningen vurderes på nytt. Det vil derfor være en viss andel piggdekk i trafikken.

En økning av andelen piggfrie dekk vil også redusere støynivået for de som bor og oppholder seg langs de mest trafikkerte veiene. Redusert bruk av piggdekk vil føre til redusert slitasje på veinettet, som vil gi betydelig reduksjon i vedlikehold og veimerking.

Innføring av en forskrift og en gebyrsoner vil være en generell regel, som i praksis vil kunne innebære ulike individuelle konsekvenser. Enkelte høringsuttalelser viser også dette. Noen bruker piggdekk på vei til arbeid i en annen kommune, men kjører bare en kort avstand i gebyrsonen. Andre har vanskelige atkomster til bolig, eller bor i områder som har krevende vinterforhold, og noen trenger piggdekk for å bruke fritidsbolig. På den andre siden, vil slike tilfeldige utslag være vanskelig å unngå og det er begrenset mulighet til å ta individuelle hensyn. Det er nasjonal forskrift som i det vesentlige setter rammene for hvordan forskriften om gebyr for bruk av piggdekkavgift skal gjelde. Etter den nasjonale forskriften § 1, er det definert hvilke grupper som er unntatt gebyret. Kommunen kan derfor ikke selv bestemme et annet virkeområde. Eksempelvis kan ikke drosjer eller andre liknende grupper av kjøretøy unntas gebyrplikten. For lastebiler følger det direkte av den nasjonale forskriften § 1 at forskriften ikke gjelder for en del kjøretøygrupper, bl.a.: «*Bil som har montert synlig innretning slik som plog, strøredskap e.l., og er under oppdrag i forbindelse med brøyting, salting eller strøing*». Høringsuttalelsen fra Lastebileier-Forbundet er med dette ivaretatt direkte i forskriften. Dette følger også direkte av lokal forskrift § 1.

I henhold til nasjonal forskrift § 3 kan kommunen selv bestemme gebyrsonen. I høringsperioden fulgte et kartvedlegg som viser gebyrsonen for Kristiansand.

Kommunedirektøren vil anbefale at gebyrsonen **endres** ved at Kuliaveien, fv. 478, ikke er en del av gebyrsonen. Kuliaveien kan ha krevende vinterforhold, og brukes mye i forbindelse med kjøring til og fra Søgne og Songdalen. De to gamle kommunen er ikke en del av gebyrsonen, og det er en fornuftig konsekvens at denne veistrekningen tas ut av gebyrsonen. Dette gir også en mer oversiktlig skilting, slik at det vil være lettere for bilistene å oppfatte når man kjører inn i gebyrsonen. Som nevnt ovenfor vil gebyrsonen gi noen individuelt ulike utslag, men kommunedirektøren kan ellers ikke se at det er kommet tilbakemeldinger som viser at gebyrsonen gir systematisk uheldige utslag.

Når det gjelder trafiksikkerhet, kjenner ikke kommunedirektøren til noen undersøkelser som tilsier at det er farlig å kjøre med piggfrie dekk. Under visse føreforhold har piggdekk åpenbart en fordel. På den andre siden er det grunn til å tro at den generelle aktsomhetsplikten i trafikken vil føre til at alle avpasser fart og kjøremønster etter forholdene.

Etter en samlet vurdering mener kommunaldirektøren at hensynet til å sikre god luftkvalitet må gis størst vekt i denne vurderingen. Tiltaksutredningen for lokal luftkvalitet fremholder innføring av piggdekkgebyr som et viktig tiltak som vurderes å ha stor effekt. Andre større byer har innført piggdekkgebyr med gode resultater, og det er grunn til å tro at Kristiansand vil se den samme effekten.

# **Punkt 123/21: Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Kristiansand**

## **Bilag**

Vedtak BYSTED, 02092021, Sak 181/21, Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Kristiansand, med tilhørende handlingsplan og plan for episoder med høy luftforurensning.

Vedtak HELSEUTV, 24082021, Sak 38/21, Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Kristiansand, med tilhørende handlingsplan og plan for episoder med høy luftforurensning.

Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet Kristiansand 2021



Dato 16. august 2021  
Saksnr.: 2020021810-23  
Saksbehandler Alena Bohackova  
Godkjent av Stein Erik Watne  
Knut Felberg  
Tone Iglebæk  
Camilla Bruno Dunsæd

### **Saksgang**

By- og stedsutviklingsutvalget  
Helseutvalget  
Formannskapet  
Bystyret

### **Møtedato**

02.09.2021  
24.08.2021  
08.09.2021  
15.09.2021

## **Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Kristiansand, med tilhørende handlingsplan og plan for episoder med høy luftforurensning.**

Forslag til vedtak

1. For å sikre god luftkvalitet i Kristiansand skal det settes i gang tiltak slik det er foreslått i handlingsplanen.
2. I perioder med høy forurensning skal plan for episoder med høy luftforurensning (beredskapsplan) følges.
3. Tiltaksutredning, inkludert handlingsplan og beredskapsplan, oversendes til Miljødirektoratet til godkjenning.

### **Sammendrag**

Ren luft er viktig for trivsel og helse. Byer og tettsteder er ofte særlig eksponert for forhøyede nivåer av forurensning, særlig svevestøv og nitrogendioksid. Dette kan gi alvorlige helseplager, som eksempelvis lungesykdommer og hjerte- og karsykdommer. Luftkvaliteten i Kristiansand er generelt god, men i perioder om vinteren og våren er det høye nivåer av luftforurensning i enkelte områder av Kristiansand. Dette gjelder særlig langs de sentrale veiene og i tilknytning til tunnelmunningene.

Målingene av luftkvaliteten i Kristiansand viser en tendens til reduksjon av nitrogendioksid. Forurensning fra svevestøv er derimot i perioder høy. Målte verdier av svevestøv har vært så høye i perioden 2016-2019, at det er fare å overskride grenseverdi for svevestøv fastsatt i forurensningsforskriften, kapittel 7 - lokal luftkvalitet. Dette har utløst plikten til å utarbeide en Tiltaksutredning for bedre lokal luftkvalitet og å sette i gang nødvendige tiltak.

Kommunen har sammen med Agder fylkeskommune og Statens vegvesen engasjert konsulentfirmaet Cowi AS til å utarbeide en Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet. Både kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen har bidratt aktivt i arbeidet med utredningen.

Tiltaksutredningen består av tre deler. Kartlegging av luftforurensningssituasjonen, handlingsplan og beredskapsplan.

Resultatene fra kartleggingen for 2019, viser at det er overskridelse av grenseverdien for svevestøv langs E18 og særlig ved tunnelmunningene. Prognosene for 2024 viser enda større utbredelse, som hovedsakelig skyldes forventet økning i trafikken. Det er relativt mange mennesker som bor eller oppholder seg langs de sentrale ferdselsårene og på den måten blir eksponert for luftforurensning. Det er høy bosettingsgrad, sentrale kollektivveier og mye brukte sykkel- og gangveier.

For å unngå at personer blir utsatt for svevestøvnivåer over grenseverdier for PM10, er det nødvendig med tilstrekkelige tiltak. Det er vurdert mange ulike tiltak, og den antatte effekten de har for å redusere svevestøvnivåene. Forslag til handlingsplan, inneholder en tiltakspakke som vil gi klare forbedringer av luftkvaliteten i Kristiansand.

Av de tiltakene som er foreslått i handlingsplanen, er flere allerede iverksatt. Kristiansand kommune har lenge bevisst arbeidet for å fremme trafikkreduserende tiltak, som eksempelvis tilrettelegging for gående og syklende, økt kollektivtilbud, parkeringsrestriksjoner og bruk av arealplanmyndigheten. Det har også vært mye fokus på støvdempende tiltak som feiing og vasking, og det jobbes med å redusere forurensning fra vedfyring gjennom blant annet panteordningen for gamle vedovner.

Eksisterende tiltak har så langt ikke vært tilstrekkelig til å oppnå god nok luftkvalitet. Innføring av piggdekkgebyr er foreslått som et nytt tiltak som antas å ha stor forebyggende effekt på reduksjon av svevestøv. Andre større byer i Norge har registrert god effekt av dette tiltaket. I tillegg vil det også være behov for å intensivere og forbedre tiltak som allerede utføres i dag.

Det er krav i forurensningsforskriften at handlingsplanen skal vedtas politisk.

Det forekommer perioder med høy forurensning i Kristiansand, særlig ved ugunstige værforhold vinterstid. Strakstiltakene må settes raskt i gang og det kreves et godt samarbeid mellom flere aktører. Det er utarbeidet plan for episoder med høy forurensning (beredskapsplan) som skal bidra at slike episoder vil bli håndtert på en god måte og at forurensningsnivået utgjør en så lav helseisiko for befolkningen som mulig.

Vedlegg:

1. Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet i Kristiansand

## Saksutredning

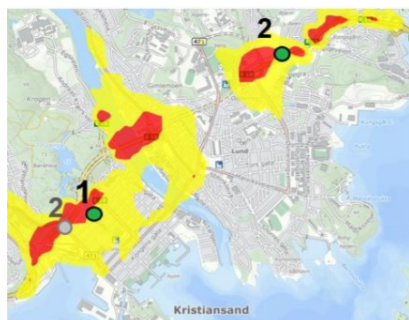
### Bakgrunn for saken

Ren luft er viktig for trivsel og helse. Forhøyede nivåer av luftforurensning i byer og tettsteder er en kjent problemstilling. Det er helsefarlig og kan føre til alvorlige sykdommer. I forbindelse med luftforurensning er det særlig utfordringer med svevestøv og nitrogendioksid. For høye nivåer kan gi alvorlige helseplager, som eksempelvis ulike luftveis- og lungesykdommer og hjerte- og karsykdommer. Luftkvaliteten i Kristiansand er generelt god, men i perioder om vinteren og våren er det høye nivåer av luftforurensning i noen områder av Kristiansand.

Hovedkildene til luftforurensning i Kristiansand er utslipp fra transport og vedfyring. Svevestøv (PM10) og nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) er de viktigste komponentene som overvåkes. I tillegg måles også nivåer av benzen. Se måleresultater [årsrapport 2020](#).

I Kristiansand er det to permanente målestasjoner for overvåkning av disse luftforurensningskildene:

1. Målestasjonen som var lokalisert i krysset Vesterveien/ Vestre Strandgata (Gartnerløkka), ble flyttet til Bjørndalssletta i januar 2020. Målestasjonen er en gatestasjon med tett trafikk.
2. Målestasjonen ved Stener Heyerdahlsparken gir uttrykk for den gjennomsnittlige luftkvaliteten som personer i sentrale deler av Kristiansand utsettes for, også benevnt som bybakgrunn.



Figur 1: Luftsonekart for Kristiansand sentrum med plassering av målestasjoner.

Målinger viser at grenseverdien i forurensningsforskriften overholdes for både nitrogendioksid, benzen og svevestøv. Det har vært overskridelser av øvre vurderingsterskel for svevestøv ved den veinære målestasjonen ved Gartnerløkka i årene 2016-2019. Dette indikerer at kommunen er i faresonen å overskride grenseverdien for svevestøv i henhold til forurensningsforskriften kapittel 7 om lokal luftkvalitet. Måleresultatene har utløst et krav fra Miljødirektoratet om at kommunen må utarbeide en Tiltaksutredning for bedre luftkvalitet jf. forurensningsforskriften § 7-9.

### Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet

Kommunen er forurensningsmyndighet og skal sørge for at luftkvaliteten i kommunen er god nok. Dette innebærer som et minimum, at lokal luftkvalitet må være bedre enn grenseverdiene (minimumskravene). Kommunen har plikt til å sørge for at det utarbeides en Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet, dersom det er fare for at grenseverdiene ikke overholdes. Med grunnlag i at den viktigste kilden til svevestøvforurensning er veitrafikk, vil både kommunen og anleggseier (fylkeskommunen og Statens vegvesen) ha et felles ansvar for å utarbeide en tiltaksutredning og sette i gang nødvendige tiltak.

Kommunen har sammen med Agder fylkeskommune og Statens vegvesen engasjert konsulentfirmaet Cowi AS til å utarbeide en Tiltaksutredning for lokal luftkvalitet. Både kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen har bidratt aktivt i dette arbeidet.

Tiltaksutredning inneholder tre deler:

**Del 1: Faglig kartlegging** av luftkvalitetssituasjonen som gjelder både eksisterende forurensningssituasjon pr. 2019, og framskrevet situasjon for 2024. Herunder en vurdering av om tiltak er nødvendige, og en utredning av aktuelle tiltak for å redusere nivået av luftforurensning.

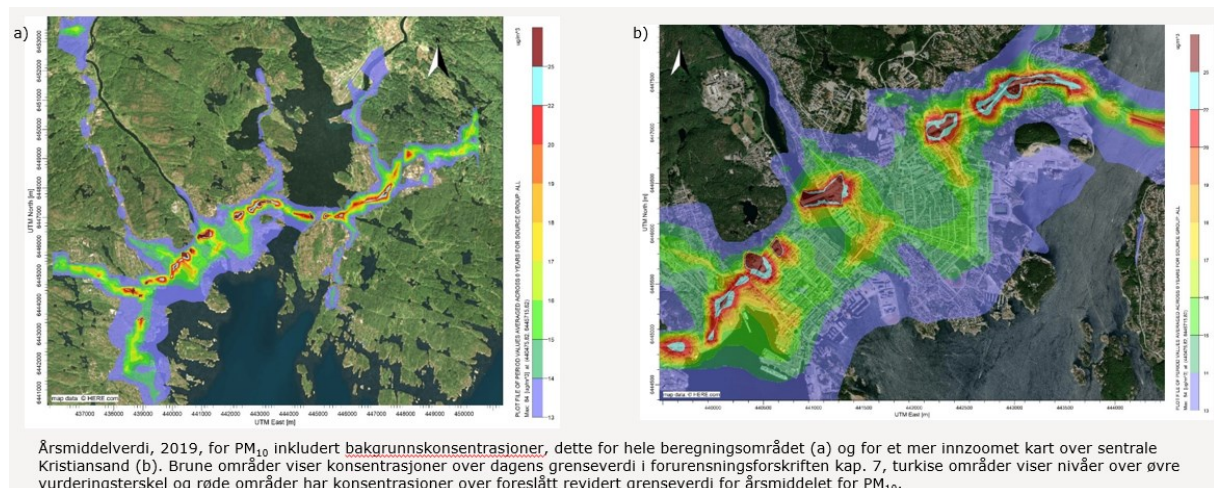
**Del 2: Politisk vedtatt handlingsplan** med de tiltak som skal gjennomføres for å sikre at nivåene av luftforurensning ikke overskrider grenseverdiene. Planen skal inneholde alle tiltak på tvers av anleggseiere, oversikt over hvem som skal gjennomføre tiltakene og til hvilken tid.

**Del 3: Plan for episoder med høy luftforurensning** (beredskapsplan) med strakstiltak og oversikt over ansvarsfordeling.

Tiltaksutredningen med vedtatt handlingsplan skal sendes Miljødirektoratet til godkjenning. Fristen var opprinnelig 1. mars 2021, men det er søkt om utsettelsen til politisk behandling er sluttført.

#### Del 1: Faglig kartlegging av luftkvalitetssituasjonen

Resultatene fra kartlegging av luftforurensningssituasjon viser overskridelse av grenseverdien for PM<sub>10</sub> som er fastsatt i forurensningsforskriften kapittel 7. Dette gjelder både for årsmiddel og døgnmiddel, og for dagens og framtidig situasjon. Overskridelsene er hovedsakelig lokalisert til tunnelmunningene langs hovedferdselsårene både østover og vestover. Modell for fremskrevet utslipp i 2024, viser at konsentrasjonene har en noe større geografisk utbredelse på grunn av større andel trafikk i fremtidig år. Bilde nedenfor er et eksempel på spredningskart fra tiltaksutredningen.



Selv om overskridelser hovedsakelig ses i tilknytning til tunnelmunninger, viser eksponeringstallene at det er mange mennesker som bor i nærhetene av de sentrale veiene og som på denne måten eksponeres for luftforurensning over grenseverdiene. I tillegg er gang- og sykkelveier mye brukt og det er mange som benytter kollektivordninger innenfor eksponeringsområdet.

#### Del 2: Handlingsplan

Resultatene fra kartleggingen viser at det er nødvendig med tiltak, for å unngå at personer blir utsatt for svevestøvnivåer over gjeldende og foreslåtte grenseverdier for svevestøv PM<sub>10</sub> i fremtiden.

Målet er å overholde lovkrav og å sikre god luftkvalitet for alle innbyggerne i Kristiansand, slik at faren for helseskader reduseres.

I tabellen nedenfor, er anbefalt handlingsplan for Kristiansand kommune presentert. Gjennomføring av anbefalte tiltak vil ifølge beregningene bidra til betydelig reduserte utslipp av svevestøv. Det er skissert tre hovedområder, hvor både kommunen, Agder fylkeskommune og Statens vegvesen kan gjennomføre aktuelle tiltak.

1. Støvdempende tiltak,
2. Trafikkreduserende tiltak
3. Tiltak rettet mot vedfyring.

Av de tiltakene som er foreslått i handlingsplanen, er det flere av tiltakene som allerede er iverksatt. Kristiansand har lenge arbeidet målrettet med trafikkreduserende tiltak, som eksempelvis tilrettelegging for gående og syklende, økt kollektivtilbud, parkeringsrestriksjoner og bevisst bruk av arealplanmyndigheten. Det er stort fokus på støvdempende tiltak (feiling og vasking) og det jobbes med å redusere forurensning fra vedfyring gjennom blant annet panteordningen for gamle vedovner.

Eksisterende tiltak har så langt ikke vært tilstrekkelig til å oppnå god nok luftkvalitet. Innføring av piggdekkgebyr er foreslått som et nytt tiltak som antas å ha stor forebyggende effekt på reduksjon av svevestøv. Andres større byer i Norge har registrert god effekt av dette tiltaket. I tillegg vil det også være behov for å intensivere og forbedre tiltak som allerede utføres i dag.

Det er beregnet effekt av diverse tiltakspakker i tiltaksutredningen. Resultatene fra beregningene viser at en kombinasjon av ulike tiltak slik det er foreslått i handlingsplanen, gir en betydelig forbedring i luftkvaliteten. Dette gjelder både for PM10 årsmiddel og døgnmiddel. Imidlertid er det fortsatt noen små områder med overskridelse av grenseverdiene i områdene omkring tunnelmunningene langs E18.

#### **Anbefalt handlingsplan for bedre luftkvalitet i Kristiansand 2021–2024.**

Kostnader og estimert effekt av tiltakene er beskrevet mer i detalj under kapittel 5.4. i tiltaksutredningen.

Tiltak	Effekt	Ansvar	Tidsfrist/status	Kommentar
<b>Støvdempende tiltak</b>				
<b>Piggdekkgebyr</b>	Stor effekt	Kristiansand kommune	Avventer vedtak.	Beregnet tiltakspakke: 85%
<b>Veirenhold og støvdemping</b>	Stor effekt	Statens vegvesen Agder fylkeskommune Kristiansand kommune	Foreslått utvidelse av renholdsregime.	
<b>Redusert fartsgrense</b>	Middels effekt	Statens vegvesen	Foreløpig uavklart.	Beregnet tiltakspakke: 60 km/t langs E18 f.o.m. Oddernestunnelen til Vollevannet. Lite

<b>Fokus på støvhåndtering fra bygg- og anleggsprosjekter</b>	Middels effekt	Kristiansand kommune	Foreslått videreført og utvidet både som ledd i høringsuttalelser, tilsyn og rulleing av kommunedelplan.	Foreslått videreført og inkludert som ledd i arbeidet med kommunedelplanen (bestemmelser)
---	----------------	----------------------	--	---

<b>Trafikkreduserende tiltak</b>				
<b>Tidsdifferensierte bompenger</b>	Liten-middels effekt	Agder fylkeskommune	Skal gjeninnføres etter midlertidig opphør.	Foreslått videreført og utvidet som en del av
<b>Parkeringsrestriksjoner</b>	Liten-middels effekt	Kristiansand kommune	Løpende. Gjelder kommunal grunn og som krav i reguleringsplaner.	
<b>Arealplanlegging</b>	Liten-middels	Kristiansand kommune	Løpende	Kommunen legger T-1520 til grunn.
<b>Tilrettelegging for gående og syklende</b>	Liten-middels effekt	Kristiansand kommune	Løpende	
<b>Økt kollektivsatsing</b>	Liten-middels effekt	Kristiansand kommune	Løpende	
<b>Tiltak mot vedfyring</b>				
<b>Tilskuddsordninger Eksempelvis panteordning gamle vedovner</b>	Middels effekt	Kristiansand kommune Kristiansandsregionen brann og redning	Innført	Kombineres med informasjonskampanje.
<b>Holdnings- og informasjonskampanjer</b>	Middels effekt	Kristiansand kommune Kristiansandsregionen brann og redning	Innført	Kombineres med panteordning. Økt fokus bør rettes på riktig fyringsteknikk, ettersyn og vedlikehold, samt energieffektivisering

### Del 3: Plan for episoder med høy luftforurensning (beredskapsplan)

Formålet med denne planen er å beskrive roller og ansvar for overvåking av luftforurensningsnivåene, informasjonstiltak og igangsetting av fysiske tiltak mot svevestøv i Kristiansand i perioder med høy luftforurensning. Planen beskriver ulike utløsende faktorer for tiltak. Tiltakene skal bidra til at grenseverdiene som er gitt i forurensningsforskriftens kapittel 7 om lokal luftkvalitet overholdes, og at forurensningsnivået utgjør en så lav helserisiko for befolkningen som mulig. Tiltakskort vil bli oppdatert og legges inn i beredskapsplanen til kommunen.

### **Helseeffekter av svevestøv**

I følge av Folkehelseinstituttet er eksponering for svevestøv en av de viktigste miljøårsakene til for tidlig død. Risikoen for dødelighet og sykkelighet er høyere ved langvarig eksponering sammenliknet med kortvarig eksponering. Eksponering for svevestøv kan føre til forverring av symptomene til mennesker med luftveis-, hjerte- og karsykdommer, utvikling av luftveis-, hjerte- og karsykdommer (bl.a. ved å utløse betennelsesreaksjoner) og forsterking av allergi. Det kan i tillegg ha effekter på; nervesystemet, fosterutvikling, sædkvalitet, stoffskiftet (f.eks. diabetes og fedme). Det er særlig de som har luftveissykdommer, hjertekarlidelser, diabetes, gravide, barn og eldre som er mest sårbare. Svevestøv består av partikler som varierer i størrelse og sammensetning. Både størrelsen og de kjemiske egenskapene til partiklene bestemmer hvor helseskadelig svevestøvet er.

Kommunen er lokal forurensningsmyndighet og har en plikt til å implementere nødvendige tiltak for å oppnå en luftkvalitet som ikke overskrider grenseverdiene fastsatt nasjonalt i forurensningsforskriften. Det er minimumskrav.

Folkehelseinstituttet og Miljødirektoratet har i tillegg fastsatt kriterier for hvilke nivåer som er trygge for de aller fleste – luftkvalitetskriterier. Disse er strengere enn grenseverdier fastsatt i forurensningsforskriften. Vegdirektoratet og Folkehelseinstituttet anbefaler å stramme inn grenseverdiene for svevestøv fra 01.01.2022 til å være på samme nivå som luftkvalitetskriterier (20 µg/m<sup>3</sup>). Vurdering knyttet til luftkvalitetskriterier er også inkludert i tiltaksutredningen.

### **Vurdering**

Tiltaksutredningen viser at det er behov for å sette i gang tilstrekkelige tiltak for å tilfredsstille kravene i forurensningsforskriften og sikre tilstrekkelig god luftkvalitet for alle innbyggerne i Kristiansand. De grunnleggende hensyn er å sikre lovkrav til luftkvalitet og å redusere faren for helseskader.

I den foreslåtte handlingsplanen er det vurdert tiltaksscenarioer og tiltakspakker, og det er gjort en vurdering av balansen mellom effekten av tiltak for å redusere forurensningsnivåer, hjemmel for innføring, gjennomførbarhet og kostnader. Tiltakene skal sikre at lovkrav overholdes. Hvis enkelte tiltak i en tiltakspakke ikke gjennomføres, må det gjøres en ny vurdering av hvordan disse skal erstattes slik det kan oppnås tilstrekkelig effekt på reduksjon av svevestøv nivåer. Miljødirektoratet kan pålegge kommunen å vise hvordan kommunen skal sikre tilstrekkelig god luftkvalitet. Dersom kommunen velger for eksempel å ikke innføre piggdekkgebyret, kan det være faglig vanskelig å finne kompenserende tiltak som sikrer tilstrekkelig reduksjon av svevestøvforurensningen.

Selv om overskridelser av grenseverdier er hovedsakelig knyttet til E18 og tunnelmunninger, vil foreslåtte tiltak forbedre luftkvalitet i et større geografisk område av Kristiansand.

Grenseverdier er uttrykk for de **minimumskrav** som følger av forurensningsforskriften. På grunn av den store helserisikoen ved svevestøv, bør det også tilstrebes å få luftforurensningsnivåer under minimumskravene for lovbestemt luftkvalitet.

### **Konklusjon**

For å sikre god luftkvalitet i Kristiansand bør det settes i gang alle tiltak slik som foreslått i handlingsplanen.

I perioder med høy forurensning eller fare for høy forurensning bør plan for episoder med høy luftforurensning (beredskapsplan) følges.

Tiltaksutredning, inkluder handlingsplan og beredskapsplan, oversendes til Miljødirektoratet til godkjenning slik den foreligger i henhold til kravene i forurensningsforskriften.

**Punkt 124/21: Forespørsel fra UDI om akutt plasser i forbindelse med evakueringen fra Afghanistan**