

REFERAT Formannskapet d. 06-11-2024

Mødedato Onsdag d. 06. november 2024 kl. 09:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
Behandling av utvalgssak.....	11
Godkjenning av protokoll fra formannskapetets møte 23.10.2024.....	12
Muligheter for utsatt og fremskutt skolestart i Kristiansand.....	14
Plan for videreutvikling av Bragdøya 2025 - 2028.....	16
Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid.....	18
Sak om høringssvar om hjemmel til kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggs	24
Sluttbehandling - utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43.....	31

Punkt .: Møtedokumenter

Bilag

Kirkelig fellesråd

Endrede rammebetingelser økonomiplan

Orientering om nødboliger og boliger for vanskeligstilte

Komplett innkalling Formannskapet (06.11.2024)

Saksliste Formannskapet 06.11.2024



PROTOKOLL FORMANNSKAPET

Dato: 06.11.2024
Sted: Formannskapssalen
Behandlede saker: 101/24 - 106/24
Møtets varighet: Kl. 09.00 til 11.30
Møteleder: Ordfører Mathias Bernander

Til stede:

Mathias Bernander (H)
Norunn Tveiten Benestad (H)
Amalie Gunnufsen (H)
Charlotte Beckmann Finnestad (KRF)
Sigrun Sæther (KRF) møtt kl. 09.40
Jonas Ek (KRF)
Jacob Haugmoen Handegard (V)
Stian Storbukås (FRP)
Julie Hetland (FRP)
Svein-Harald Mosvold Knutsen (PP)
Andreas Landmark (SV) for
Heidi Johansen (SV)
Jannike Arnesen (AP)
Kasper Bekkeli Espeland (Rødt)
Erik Rostoft (PS)

Forfall:

Kenneth Mørk (AP)

Til stede fra administrasjonen:

Fung. kommunedirektør Ragnar Evensen, by og stedsutviklingsdirektør
Økonomidirektøren
Oppvekstdirektøren
Direktør for helse og mestring
Direktør for kultur og innbyggerdialog
Formannskapssekretæren

Dessuten møtte:

Kirkeverge Andreas Andersen
Fellesrådsleder Elin Saltrø
Fung. domprost Aud Sunde Smemo

Sakene ble behandlet i følgende rekkefølge: 101/24, 105/24, 102-104/24, 106/24.

**Den Norske Kirke Kristiansand Kirkelig fellestråd
ved fellestrådsleder Elin Saltrøe, kirkeverge Andreas Andersen, og
fung. domprost Aud Sunde Smemo**

- Utfordringer og satsingsområder og budsjett 2025
- Markering av 1000 år siden kirkeretten
- Kirken vil bidra til å løse lokalsamfunnets utfordringer
Kirken bidrar til at flere kan bo lenger hjemme
- Gratis aktiviteter for barn og unge hele uken
- Oddernes og Tveit middelaldrekirker restaurert i 2024
- Bevaringsstrategi for kulturhistorisk verdifulle kirkebygg
- Ny gravplass i Tveit
- Begrenset kapasitet til kistebegravelser på Kristiansand og Oddernes gravplasser
- Rapport om kartlegging av samfunnets behov for krematorier og kjølerom
- Framskrivninger av antall dødsfall og prognoser for kremasjonsandel
- Alternative framskrivninger for kremasjoner i agder fylke 2024-2025
- Utfordringer budsjett 2025
 - gravplass
 - sorgarbeid og sorggrupper
 - vedlikeholdsetterslepet

Deretter spørsmålsrunde.

**Orientering om nødboliger og boliger til vanskeligstilte
ved Brede Skaalerud og Ragnar Evensen**

- Nødvendige avklaringer
- Del av utfordringsbildet
- Boligosial handlingsplan – vedtatt juni 2024
- Midlertidig bolig Hånes
- Midlertidig bolig Voiebyen
- Bemannet bofellesskap Dvergsnesveien
- venteliste – bostedsløse – midlertidig botilbud
- Kommunal bolig – venteliste
- Nye boligprosjekter for personer med rus- og psykiske lidelser
- Politiske vedtak som påvirker veien videre
- Politiske vedtak – sammensetning av beboere
- Kommende boligprosjekter
 - Voie Ringvei 60
 - Midtheilia
- Erstatning av nåværende boliger
- Konkret fra politiske vedtak
- Hvordan finner vi veien videre?
Hvilket handlingsrom kan adm legge til grunn?

Deretter spørsmålsrunde.

Formannskapssak:
101/24 Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 23.10.2024
(ark.nr. 2024000066)

Formannskapets vedtak:

Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 23.10.24.
(Enst.)

Formannskapssak:
102/24 Muligheter for utsatt og fremskutt skolestart i Kristiansand
(ark.nr. 2024024199)
Oppvekstutvalgets innst. 05.11.24

Formannskapets vedtak:

Saken tas til orientering
(Enst.)

Formannskapet ber administrasjonen sørge for at alle foresatte får informasjon om mulighetene for fremskutt og utsatt skolestart før siste året i barnehagen.
(13/2)

Voteringer:

Oppvekstutvalgets innstilling del 1 ble enstemmig vedtatt.

Oppvekstutvalgets innstilling del 2 ble vedtatt med 13 mot 2 stemmer (AP/Rødt).

Formannskapssak:
103/24 Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024 - 2028
(ark.nr. 2020053877)

Formannskapets vedtak:

1. Formannskapet vedtar *Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028*.
(Enst.)

2. Formannskapet anmoder om at behovet for personer med funksjonsnedsettelse hensyntas ved videre utvikling av Bragdøya.
(Enst.)

3. Formannskapet støtter forslaget om at en representant fra Vågsbygd bydelsråd tiltrer samarbeidsrådet, og anmoder om at dette skjer så raskt som mulig.
(13/2)

Forslag:

Venstre fremmet følgende forslag:

«Formannskapet støtter forslaget om at en representant fra Vågsbygd bydelsråd tiltrer samarbeidsrådet, og anmoder om at dette skjer så raskt som mulig.»

PS fremmet følgende tilleggsforslag:

«Formannskapet anmoder om at behovet for personer med funksjonsnedsettelse hensyntas ved videre utvikling av Bragdøya.»

Voteringer:

PS sitt forslag ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 2

Venstre sitt forslag ble vedtatt med 13 mot 2 stemmer (FRP), vedtakets pkt. 3

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 1.

104/24 Formannskapssak:
Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid
(ark.nr. 2024024246)

Formannskapets vedtak:

Formannskapet stiller seg bak forslag til videre arbeid med hjertesoner og ber administrasjonen:

- Utpeke koordinator for arbeid med hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene som angitt i anbefalinger for videre arbeid.
- Prioritere holdningsskapende arbeid for at færrest mulig kjører barna til skolen.

(Enst.)

- Prioritere gjennomføring av vedtatte trafikksikkerhetstiltak.

(Enst.)

Forslag:

H/AP/KRF/SV/V/MDG fremmet følgende fellesforslag:

«Prioritere gjennomføring av vedtatte trafikksikkerhetstiltak.»

Voteringer:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

H/AP/KRF/SV/V/MDG sitt fellesforslag ble enstemmig vedtatt, tredje kulepunkt.

105/24 Formannskapssak:
Sak om høringssvar om hjemmel til å stille kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser
(ark.nr. 2024019906)
Areal og miljøutvalgets innst. 31.10.24

Formannskapets vedtak:

1. Kristiansand kommune mener at hjemmel til å stille klimakrav burde være en lovhjemmel da lokale forskrifter er et relativt lite styringseffektivt virkemiddel fra et nasjonalt perspektiv. I påvente av dette mener vi likevel at lokale klimakrav kan gi ambisiøse kommuner mulighet til å stille krav for å nå sine mål.

(12/3)

2. Kristiansand kommune støtter at ny hjemmel for å stille klimakrav gjelder alle kommuner som ønsker dette (modell 1A), og ser på forslaget om at dette kun skal gjelde enkelte pilotkommuner som et unødvendig byråkratisk ekstralett. Kristiansand kommune støtter at kommunene som ønsker dette kan stille klimakrav til både offentlige og private bygge- og anleggsprosjekter (modell 2A). Dette sikrer likebehandling av private og offentlige aktører, og størst mulig potensial for reduksjoner i klimagassutslipp. Kristiansand kommune mener at unntaksbestemmelsen sikrer at prosjekter som ikke er teknisk gjennomførbare eller som vil bli uforholdsmessig dyre kan unntas kravene i lokale forskrifter.

(8/7)

3. Kristiansand kommune vil følge opp med å søke om å bli en pilotkommune om dette blir utfallet av høringen.

(11/4)

Forslag:

SV fremmet følgende forslag til nytt pkt. 2:

«Kristiansand kommune støtter at ny hjemmel for å stille klimakrav gjelder alle kommuner som ønsker dette (modell 1A), og ser på forslaget om at dette kun skal gjelde enkelte pilotkommuner som et unødvendig byråkratisk ekstralett. Kristiansand kommune støtter at kommunene som ønsker dette kan stille klimakrav til både offentlige og private bygge- og anleggsprosjekter (modell 2A). Dette sikrer likebehandling av private og offentlige aktører, og størst mulig potensial for reduksjoner i klimagassutslipp. Kristiansand kommune mener at unntaksbestemmelsen sikrer at prosjekter som ikke er teknisk gjennomførbare eller som vil bli uforholdsmessig dyre kan unntas kravene i lokale forskrifter.»

Voteringer:

SV sitt forslag ble vedtatt med 8 mot 7 stemmer, vedtakets pkt. 2 (H/FRP/PP/Sigrun Sæther, KRF).

Areal og miljøutvalgets innst. pkt. 3 ble vedtatt med 11 mot 4 stemmer (FRP/PP/Sigrun Sæther, KRF).

Areal og miljøutvalgets innst. pkt. 1 ble vedtatt med 12 mot 3 stemmer (FRP/PP).

Areal og miljøutvalgets innst. pkt. 2 falt med 11 mot 4 stemmer (H/Sigrun Sæther, KRF).

Formannskapssak:
106/24 Sluttbehandling - utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43
(ark.nr. 2023020345)
Kommunalutvalgets innst. 05.11.24

Formannskapets vedtak:

Forslag til utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43, datert 28.08.2024, vedtas.

Økt driftskostnader på totalt 5000 kr (2023-priser) søkes innarbeidet i budsjett og økonomiplan fra første driftsår.
(Enst.)

Innmeldte spørsmål:

Repr. Jacob Haugmoen Handegaard, V, hadde sendt inn følgende spørsmål:
«For to uker siden var vi på dialogmøte i Søgne. Der la bydelsrådet vekt på transport som tema, trafiksikkerheten på Tangvall knyttet til busstilbudet ble løftet særlig høyt. Innbyggerne ga tilbakemelding om mange skumle situasjoner, det har også blitt understreket av bussjåfører tidligere i år i en sak i FVN. I samme sak uttalte veisjefen at: "Vi har ikke fått direkte tilbakemelding om bekymringer i det siste"
<https://www.fvn.no/nyheter/lokalt/i/LMp9k4/bussjafoerer-bekymret-vi-venter-bare-paa-ei-ulykke>

I etterkant av møtet har jeg fått henvendelser på at flere i Søgne er bekymret for om deres bekymringer som blant annet blir formidlet til sjåfører når fram til ledelsen i AKT og kommunen.

I den sammenheng spør jeg:

Hvordan går linjene i AKT for rapportering om farlige situasjoner og avvik?

Hvordan bør innbyggere gå fram for å melde fra om farlige situasjoner?»

Fung. kommunedirektør Ragnar Evensen besvarte spørsmålet.

«Hvordan går linjene i AKT for rapportering om farlige situasjoner og avvik?

Rutinen er at sjåfører skal melde farlige situasjoner og avvik til nærmeste leder i sitt selskap. De kan også melde inn bekymringer via verneombud i selskapet, og da vil verneombudet ta opp aktuelle saker med ledelsen i selskapet. Ledelsen i selskapet bringer saker videre til AKT.

Det meste av busstrafikken på Tangvall utføres av Boreal Buss, og Boreal Buss har tatt opp situasjonen på Tangvall med AKT flere ganger gjennom de siste årene. Det har gjennom byggeperioden på Tangvall blitt gjennomført flere befaringer der AKT, verneombud og representant fra ledelse i Boreal Buss, Kristiansand kommune og entreprenør/byggherre har deltatt og det har blitt iverksatt tiltak etter disse befaringene.

Hvordan bør innbyggere gå fram for å melde fra om farlige situasjoner?

AKT tar imot synspunkter og tilbakemeldinger på kollektivtrafikken via vårt kontaktskjema som ligger på akt.no eller på epost til kundeservice@akt.no .»

Økonomiplan 2025-2028 – Endrede rammebetingelser ved økonomidirektør Terje Fjellvang

- Endringer i statsbudsjett 2024 og økt utbytte fra Å energi
- Resultat for 2024
- Økonomiplan 2025-2028
- Sentralt disposisjonsfond 2020-2028 revidert
- Korrigert netto driftsresultat 2025-2028 revidert

Deretter spørsmålsrunde.

Møtet hevet.

Punkt .: Behandling av utvalgssak

Punkt 101/24: Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 23.10.2024

Bilag

Protokoll Formannskapet 23.10.2024



Dato 25. oktober 2024
Saksnr.: 2024000066-91
Saksbehandler Anne Lise H Aabø
Godkjent av Camilla Dunsæd

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
06.11.2024

Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 23.10.24

Forslag til vedtak

[Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 23.10.24.](#)

Vedlegg:
Protokoll fra formannskapets møte 23.10.24

Punkt 102/24: Muligheter for utsatt og fremskutt skolestart i Kristiansand

Bilag

Vedtak OPPV, 05112024, Sak 61/24, Muligheter for utsatt og fremskutt skolestart i Kristiansand



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2024024199
Saksbehandler Eivind Eikeland

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Oppvekstutvalget	05.11.2024	61/24
2 Formannskapet	06.11.2024	102/24

MULIGHETER FOR UTSATT OG FREMSKUTT SKOLESTART I KRISTIANSAND

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.11.2024 SAK 102/24

Formannskapets vedtak:

Saken tas til orientering
(Enst.)

Formannskapet ber administrasjonen sørge for at alle foresatte får informasjon om mulighetene for fremskutt og utsatt skolestart før siste året i barnehagen.
(13/2)

Voteringer:

Oppvekstutvalgets innstilling del 1 ble enstemmig vedtatt.

Oppvekstutvalgets innstilling del 2 ble vedtatt med 13 mot 2 stemmer (AP/Rødt).

06.11.2024

Punkt 103/24: Plan for videreutvikling av Bragdøya 2025 - 2028

Bilag

Vedtak OPPV, 05112024, Sak 55/24, Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024 - 2028

Vedtak KULT, 17102024, Sak 73/24, Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024 - 2028

Vedtak KOMM, 22102024, Sak 62/24, Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024 - 2028

Vedtak ARMU, 31102024, Sak 191/24, Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024 - 2028

Samarbeidsavtale Bragdøya kystlag og Kristiansand kommune 2021_signert

Forslag til plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2020053877
Saksbehandler Marianne Laukvik

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Kultur- og idrettsutvalget	17.10.2024	73/24
2 Kommunalutvalget	22.10.2024	62/24
3 Areal- og miljøutvalget	31.10.2024	191/24
4 Oppvekstutvalget	05.11.2024	55/24
5 Formannskapet	06.11.2024	103/24

PLAN FOR VIDEREUTVIKLING AV BRAGDØYA 2025 - 2028

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.11.2024 SAK 103/24

Formannskapets vedtak:

1. Formannskapet vedtar *Plan for videreutvikling av Bragdøya 2024-2028*.
(Enst.)
2. Formannskapet anmoder om at behovet for personer med funksjonsnedsettelse hensyntas ved videre utvikling av Bragdøya.
(Enst.)
3. Formannskapet støtter forslaget om at en representant fra Vågsbygd bydelsråd tiltrer samarbeidsrådet, og anmoder om at dette skjer så raskt som mulig.
(13/2)

Forslag:

Venstre fremmet følgende forslag:

«Formannskapet støtter forslaget om at en representant fra Vågsbygd bydelsråd tiltrer samarbeidsrådet, og anmoder om at dette skjer så raskt som mulig.»

PS fremmet følgende tilleggsforslag:

«Formannskapet anmoder om at behovet for personer med funksjonsnedsettelse hensyntas ved videre utvikling av Bragdøya.»

Voteringer:

PS sitt forslag ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 2

Venstre sitt forslag ble vedtatt med 13 mot 2 stemmer (FRP), vedtakets pkt. 3

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt, vedtakets pkt. 1.

06.11.2024

Punkt 104/24: Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid

Bilag

Vedtak OPPV, 05112024, Sak 59/24, Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid

Vedtak ARMU, 31102024, Sak 192/24, Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid



Dato 10. oktober 2024
Saksnr.: 2024024246-1
Saksbehandler Gro Kathrine Solås
Godkjent av Terje Lilletvedt
Tone Iglebæk
Kristin Eidet Robstad
Camilla Bruno Dunsæd

Saksgang

Areal- og miljøutvalget
Oppvekstutvalget
Formannskapet

Møtedato

31.10.2024
05.11.2024
06.11.2024

Hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene - forslag til videre arbeid

Forslag til vedtak

Formannskapet stiller seg bak forslag til videre arbeid med hjertesoner og ber administrasjonen:

- Utpeke koordinator for arbeid med hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene som angitt i anbefalinger for videre arbeid.
- Prioritere holdningsskapende arbeid for at færrest mulig kjører barna til skolen.

Bakgrunn for saken

I forbindelse med trafikksikkerhetsarbeid i kommunen har det kommet ønsker om at Kristiansand kommune skal jobbe mer systematisk med å etablere hjertesoner ved skoler.

Hjertesone

Konseptet hjertesone ble først introdusert på Vanse skole i 2012 og videreført som et nasjonalt prosjekt i 2015 og er deretter videreutviklet av Trygg trafikk.

Formålet med en Hjertesone er å redusere biltrafikk i området rundt skolen, og på den måten gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle og gå til skolen. Definisjonsfriheten er stor, men det er noen førende prinsipper for tiltaket:

- Tiltaket er først og fremst rettet mot trafikutfordringer knyttet til foreldrekjøring.
- Det defineres en «Hjertesone» rundt skolen som fungerer som en helt eller delvis bilfri sone i tider rundt henting/levering.
- Det legges opp til at elever trygt kan gå eller sykle inn til skolen.
- Det utarbeides en trafikksikkerhetsplan for den enkelte skole. Denne kommer i tillegg til kommunens samlede trafikksikkerhetsplan.

- Det er en kombinasjon av holdningsskapende tiltak, opplæringstiltak og enkle fysiske tiltak.
- Konseptet tilpasses lokale forhold ved den enkelte skole.
- Hjertesone er ikke et ferdig produkt, men en kontinuerlig prosess med små og store tiltak som gjennomføres over tid.
- Holdningspåvirkende tiltak bør ideelt sett veie tyngst i hjertesonearbeidet.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har sammen med Trygg trafikk laget en evaluering av hjertesoneprosessen. Viktige suksessfaktorer synes å være:

- Foreldres engasjement gjennom FAU for å etablere en "Hjertesonetrafikkultur".
- Skolens ledelse og rektor har eierskap til prosjektet.
- Kommunen har en koordinator som koordinerer arbeidet internt i kommunen og eksternt mot Trygg trafikk, politiet, Statens vegvesen og fylkeskommunen.
- Kontinuerlig oppfølging. Synliggjøre hjertesoneene gjennom atferds- og holdningsskapende arbeid.
- Hver skole bør utforme sin egen trafikksikkerhetsplan med konkrete mål for hjertesonearbeidet.

Det finnes flere type tiltak som kan innføres i forbindelse med Hjertesone. Disse kan grovt deles inn i følgende hovedkategorier:

- Holdningspåvirkende tiltak. For eksempel etablere gågrupper/gåbuss, ha synlige trafikkvakter, politikontroller, refleksaksjon, gå- og sykkelkonkurranser, markering av åpning av hjertesonen.
- Opplærings- og informasjonstiltak. For eksempel trafikkopplæring og Hjertesone inn i årsplanen, klassebamseser og dagbok, sykkelopplæring, foreldreinformasjon eller kunstneriske aktiviteter.
- Fysiske og trafikkregulerende tiltak. For eksempel skilting av hjertesonen, bom for å hindre kjøring i skolegården, omdisponering av parkeringsplasser, ombygging varemottak, redusert fartsgrense, fartsdempende tiltak, bedre belysning, trygge krysningspunkt og trygg droppsoner.

Trafikksikkerhetsplaner

Kommunen skal starte arbeid med ny overordnet trafikksikkerhetsplan i 2025. Anbefalingene fra trygg trafikk er at hver skole i tillegg har sin egen trafikksikkerhetsplan. Bergen kommune har utarbeidet en beskrivelse og mal for en slik plan (under revisjon). Malen fra Bergen kan danne et godt utgangspunkt for å lage mal for Kristiansand.

Skolens trafikksikkerhetsplan bør omhandle:

- Informasjon om skolen
- Beskrivelse av trafikksituasjonen rundt skolen
- Forslag til geografisk avgrensning av hjertesone. Beskrivelse av eventuelle risikopunkter eller strekninger, behov for tilrettelegging for gange og sykling, sykkelparkering, droppsoner mm
- Å gå til skolen. Tiltak for å trygge skolevei ved hjelp av rutevalg, gågrupper, foreldresamarbeid, gåprøven mm
- Å sykle til skolen. Skolen bør her ta stilling til anbefalt aldersgrense for sykling til og fra sin skole samt standpunkt til bruk av sparkesykkel. Tilrettelegging for syklister, sykkelparkering mm

- Utflukter. Skolen har rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil/buss og med kollektivtransport i regi av skolen
- Trafikkopplæring. Skolen har integrert trafikkopplæringen i lokal læreplan/årsplan i tråd med kompetansemål.
- Rutiner. Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte og har en trafikkansvarlig
- Foreldresamarbeid. Trafikksikkerhet er tema på foreldremøter og foreldre blir involvert i kommunens trafikksikkerhetsarbeid f.eks. gjennom FAU

Status for trafikksikkerhetsarbeid tilknyttet skoler i kommunen

Administrasjonen har ikke jobbet systematisk med hjertesoner, men har over flere år arbeidet med holdningsskapende arbeid og fysiske trafikksikkerhetstiltak ved skolene.

Holdningsskapende arbeid

Som del av det forebyggende arbeidet knyttet til trafikksikkerhet så følger skolene opp kompetansemålene knyttet til trafikk slik de beskrives i læreplanen, men hvilke tiltak de benytter i dette arbeidet varierer.

Det er forskjeller i hvordan foresatte involveres på for eksempel foreldremøter. Her gjør skolene valg og vurderinger ut ifra lokale forhold. Oppvekst sentralt ser behov for å arbeide tettere med skolene for å sikre en mer lik praksis.

Et konkret eksempel er Lunde skole. Skolen ved FAU og rektor har på eget initiativ arbeidet med hjertesone. De har tydeliggjort hvor det er droppsoner og hvem som kan parkere inntil skolen. Barna har tegnet hjerter som må legges i vinduet dersom en må benytte parkeringsplassen nærme skolen. Det skal settes opp hjertesoneskilt inne på skolens område. Det ses videre på hvilke plasser langs fylkesvei som er egnet for droppsoner og hvordan disse kan skiltes. I år og i fjor har FAU etablert gågrupper for 1. klassingene, gågrupper fra forrige 1. klassinger er i stor grad videreført. På foreldremøte er det informert om løsningene. Nullvisjonen er invitert for å holde innlegg om trafikksikkerhet. Skolen har en del elever med skoleskyss pga. avstand og noen pga. særlig farlig skolevei.

Tilsvarende arbeid gjøres ved flere av de andre skolene i kommunen:

- Gågrupper både for 1. klasse, men også for 2. og 3. klasse. Grense for skyss i 1. trinn er 2 km, mens for 2.-10. trinn er det 4 km. Det vil derfor på mange skoler være nye elevgrupper som må gå til skolen ved overgang til 2. klasse.
- Benytter anledningen ved turer i skolens regi til å trene på sikker trafikk sikker atferd

Kommunen, i regi av Oppvekst, vurderer veistrekninger for å vurdere om de er særskilt farlige eller krevende for elevene, og fatter vedtak med hjemmel i Opplæringslova om gratis skoleskyss på aktuelle strekninger. Dette gir trygg skoleskyss for dem som inngår i ordningen, samt det skal være med å redusere øvrig foreldrekjøring. Kommunen samarbeider også med AKT for å se på mulighetene for sikrere av/påstigning samt arbeider for sikker transport. Dette gjelder både av/påstigning, men også om det er tilstrekkelig kapasitet på oppsatt skyss.

Kommunen er med i Nullvisjonsarbeidet. Nullvisjonen Agder er et trafikksikkerhetstiltak som finansieres av Agder fylkeskommune, og driftes i samarbeid med kommunene i de ulike regionene. De ønsker å møte alle aldersgrupper og i mange ulike sammenhenger. Fokus er på vår atferd og våre holdninger i trafikken slik at vi sammen kan bidra til å nå det nasjonale målet om null drepte og null hardt skadde i trafikken. Skolene kan invitere Nullvisjonen Agder til å holde informasjon for elever, ansatte eller delta på foreldremøter.

Areal- og transportenheten (By og stedsutvikling) har to ansatte som til nå har vært finansiert gjennom ATP samarbeidet. De har bla. drevet med holdningsskapende arbeid gjennom kampanjer for at flere skal gå å sykle ut fra et miljøperspektiv og et folkehelseperspektiv. Kampanjene kan også bidra til å vise at veien er trygg og hvor lang tid det tar å sykle.

Kristiansand og omegn sykkelklubb har vært engasjert til å gjennomføre sykkelopplæring. ATP samarbeidet har bevilget midler til dette i 2021-2023 og har også finansiert arbeidet med Beintøft-kampanjene i skolene.

Myra Sykkelgård, som drives av Trygg trafikk, kan benyttes av alle skoler øst for Otra til sykkelopplæring. Tilbudet er gratis for skolene, inkludert busstransport. Trygg trafikk har satt grensen ved Otra av hensyn til kjøretid og kapasitet.

Fysiske tiltak i umiddelbar nærhet til skole:

- Tunballen skole og barnehage: Utbedret løsninger for på/avstigning med fortau og bedre belysning samt opprydding i parkeringsområdet.
- Lovisenlund skole: Etablert gang- og sykkelvei med lys gjennom Lovisenlund allè som gjør at foreldre som må kjøre kan sette barna av i Parkveien, i stedet for rett foran skoleport, også om vinteren. Endret parkeringsmønster i nærhet til skole. Det har vært holdt egne møter med velforeningen som igjen avklarer med FAU.
- Hellemyr skole: Endret parkeringsmønster og kjøremønster på parkeringsplass samt opparbeidet på/avstigningsplasser med fortau og bedre belysning.
- Grim og Solholmen skole: Arbeider med å flytte parkeringsplass lenger bort fra skolegård, samt etablere bedre løsning for på/avstigning som startet opp i slutten av september.
- Wilds Minne skole: Det er nå etablert 30-sone rundt skolen. Det er etablert 2 fartshumper i Marviksveien mellom Østre Ringvei og Teglverksveien. Utbedring av kryss Marviksveien/Teglverksveien vil bli lagt inn som rekkefølgekrav til nærliggende utbyggingsprosjekt. Agder fylkeskommunen har bestemt at Østre Ringvei skal skiltes med fartsgrense 40 km/t.
- Justnes skole: Ny gang og sykkelvei fra Skinnerheia til skolen ferdigstilles i løpet av oktober.
- Ve skole: Det har vært befaring med skolens ledelse og trafikksikkerhetsutvalg. Ingeniørvesenet har anbefalt et annet parkeringsmønster og at foreldre bruker drop off sone som er planlagt. Det er etablert fartshumper. Skolen har hatt ønsker om skilting med gjennomkjøring forbudt og merking av gangfelt som er avslått. Atkomstvei til noen få boliger går mellom skolegård og idrettshall, det vil derfor være noe trafikk på denne strekningen. Ve skole benytter tilbud fra Nullvisjonen i forbindelse med holdningsskapende arbeid.
- Karl Johans Minne: Det er skiltet fartsgrense 40 km/t og etablert fartshumper langs Tinnheiveien.
- Tordenskjoldsgate skole: Det er skiltet fartsgrense 30 km/t og etablert gangfelt ved kryssing Kronprinsens gate (merking). Forsøksordning etter politisk vedtak om å stenge Holbergsgate ved Tordenskjoldsgate gjennomføres i løpet av høsten. Fartsnivået skal deretter måles for å se om det er behov for ytterligere fartsdemping.
- Rosseland skole: Fylkeskommunen har redusert fartsgrense langs skolen og etablert tryggere krysningspunkt
- Finsland skole: Det skal etableres 30-sone og fartsdempere på kommunal vei. Fylket skal etablere kjøresterkt rekkverk mot skolegård og bedre belysning i kryss.

- Sjøstrand skole har utfordringer med hente-/leveringssituasjon nærme skolen. Parkeringsplass er utvidet noe i forbindelse med nylig utført VA-prosjekt. Skolen kan ha god nytte av et hjertesone-prosjekt.
- Voiebyen skole ved FAU har tidligere hatt ønske om å starte hjertesoneprosjekt. Alle tiltak som de har spilt inn til trafikksikkerhetsplanen er vurdert og aktuelle tiltak er gjennomført. Skolen kan ha god nytte av et hjertesoneprosjekt.
- Slettheia skole: Det arbeides med å utrede ulike tiltak for å bedre trafikksikkerheten rundt skolen bl.a. etablere droppsone ved skolen, fartsreducerende tiltak i krysset Kartheia/Slettheiveien og endre fartsgrense for deler av Slettheiveien.

Anbefalinger for videre arbeid

Utpeke koordinator for arbeid med hjertesoner og trafikksikkerhetsplaner for skolene.

For å gjennomføre arbeidet er det behov for en koordinator som kan bistå skoler som ønsker å jobbe med å få på plass hjertesoner. Koordinatoren må samarbeide tett med kommunens veiavdeling som har ansvar for fysiske tiltak.

Opgavene vil være:

- Bistå skoler som ønsker å komme i gang med hjertesoneprosjekt med hovedfokus på å redusere bilkjøring til skolen, både for elver og ansatte, gjennom bevisstgjøring og holdningsskapende arbeid. Det antas at man har kapasitet til å følge opp 2-3 skoler pr år i starten.
- Utarbeide mal trafikksikkerhetsplan for skolene.
- Bistå skoler ved FAU og skoleledelsen med å utarbeide trafikksikkerhetsplaner. Skoler som ønsker hjertesoneprosjekter prioriteres.
- Organisere intern kommunal medvirkning.
- Organisere eksternt medvirkning. Ingeniørvesenet har i dag egne møter med Politiet, Agder fylkeskommune og Statens vegvesen der skiltsaker og mindre trafikksikkerhetstiltak diskuteres. Det må avklares om denne gruppen bør utvides med ny koordinator og Trygg trafikk/ Nullvisjon Agder eller om det skal dannes en egen arbeidsgruppe.
- Bidra i arbeidet med kommunens trafikksikkerhetsplan.

Avklare økonomiske rammer for arbeidet.

Det må avklares om det skal det tildeles midler til f.eks. kampanjer, hjertesoneskilt, fysiske tiltak inne på skoleområdene.

Det forutsettes at aktuelle fysiske tiltak på vegnettet spilles inn til og prioriteres og i kommunens trafikksikkerhetsplan.

Punkt 105/24: Sak om hørings svar om hjemmel til kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser

Bilag

Vedtak ARMU, 31102024, Sak 193/24, Sak om hørings svar om hjemmel til å stille kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser

Hjort_utslippsfrie_byggeplasser

Høringsnotat hjemmel til kommunale klimakrav

Konsekvensvurdering av hjemmel til kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser



Dato 8. oktober 2024
Saksnr.: 2024019906-3
Saksbehandler Venke Moe
Godkjent av Tone Iglebæk

Saksgang

Areal- og miljøutvalget
Formannskapet

Møtedato

31.10.2024
06.11.2024

Sak om hørings svar om hjemmel til å stille kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser

Sammendrag

Det vises til høring av forslag om å gi kommunene hjemmel etter forurensningsloven til å stille klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser. Høringen er sendt Miljødirektoratet på vegne av Klima- og miljødepartementet (KLD).

Hovedpunktene i forslaget som er på høring er at kommunene tildeles myndighet til å fastsette lokal forskrift med klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser med hjemmel i forurensningsloven. Kommunene vil da få myndighet til å fastsette en lokal forskrift og kan stille krav som gjelder hele eller nærmere angitte deler av kommunen, enkelteiendommer eller visse typer bygge- og anleggsplasser.

I arbeidet med forslaget er det vurdert om hjemmelen til å stille klimakrav kun skal gjelde for noen utvalgte pilotkommuner eller om det skal gjelde for alle kommuner i tillegg til at det er utarbeidet forslag til tre ulike alternativer for hvordan hjemmelen kan utformes. Disse forslagene bygger på følgende modeller for regulering:

Modell 1A: Alle kommuner kan stille klimakrav til bygge- og anleggsplasser

Modell 1B: Pilotkommuner tester ut først

Modell 2A: Kommunene kan stille klimakrav til alle typer bygge- og anleggsprosjekter

Modell 2B: Kommunene kan stille klimakrav, unntatt til statlige og andre offentlige prosjekter

Modell 2C: Kommunene kan stille klimakrav til byggeprosjekter, ikke anleggsprosjekter

Begrunnelse for kommunedirektørens anbefaling

Pr. i dag har kommunen og andre offentlige byggherrer (kommune, fylke, stat og deres offentlig eide foretak/selskap) allerede mulighet til å stille klimakrav i egne bygge- og anleggsprosjekter gjennom egne anskaffelser. Lokale krav vil kunne være særlig aktuelt for å utløse bruk av elektriske maskiner på byggeplasser i regi av private oppdragsgivere, som ikke berøres av krav i offentlige anskaffelser.

Kommunedirektøren mener derfor at Kristiansand kommune gjennom kommunal forskrift skal kunne stille klimakrav til private byggeplasser og at dette bør testes ut av et utvalg pilotkommuner før det rulles ut i hele landet. Av den grunn anbefales modell 1B.

Mht. omfang anbefaler kommunedirektøren at man i første omgang tester ut klimakrav til byggeplasser, modell 2C, og ikke anleggsplasser. Kristiansand kommune kan også støtte modell 2B under forutsetning av at en evt. forskrift utarbeides med tilstrekkelige unntaksbestemmelser som gjør et slikt alternativ gjennomførbart.

Anbefalingen begrunnes med at modellen som hjemler både bygge- og anleggsplasser i konsekvensvurderingen sier at det er rimelig å forvente at denne modellen vil kunne gi stat, kommune og fylkeskommune de størst totale kostnadene uten at dette er godt nok utredet i saken. Derfor vil modell 2B være avhengig av flere unntaksbestemmelser enn modell 2C.

I det videre er det svært viktig at det legges til rette for en bred medvirkning med bygge- og anleggsbransjen.

Forslag til vedtak:

1. Kristiansand kommune mener at hjemmel til å stille klimakrav burde være en lovhjemmel da lokale forskrifter er et relativt lite styringseffektivt virkemiddel fra et nasjonalt perspektiv. I påvente av dette mener vi likevel at lokale klimakrav kan gi ambisiøse kommuner mulighet til å stille krav for å nå sine mål.
2. Kristiansand kommune er positiv til intensjonen til at det kan stilles klimakrav gjennom lokale forskrifter, men mener at konsekvensene ved å åpne for at det kan ilegges lokale klimakrav til alle bygge- og anleggsplasser er for dårlig utredet. Kristiansand kommune mener derfor at hjemmelen til å stille klimakrav kun skal gjelde for noen pilotkommuner (modell 1B) og at kommunene da i første omgang bare kan stille klimakrav til byggeprosjekter og ikke anleggsprosjekter (modell 2C). Kristiansand kommune kan også støtte modell 2B under forutsetning av at en evt. forskrift kan utarbeides med tilstrekkelige unntaksbestemmelser som gjør et slikt alternativ gjennomførbart.
3. Kristiansand kommune vil følge opp med å søke om å bli en pilotkommune om dette blir utfallet av høringen.

Beskrivelse av forslaget som er på høring

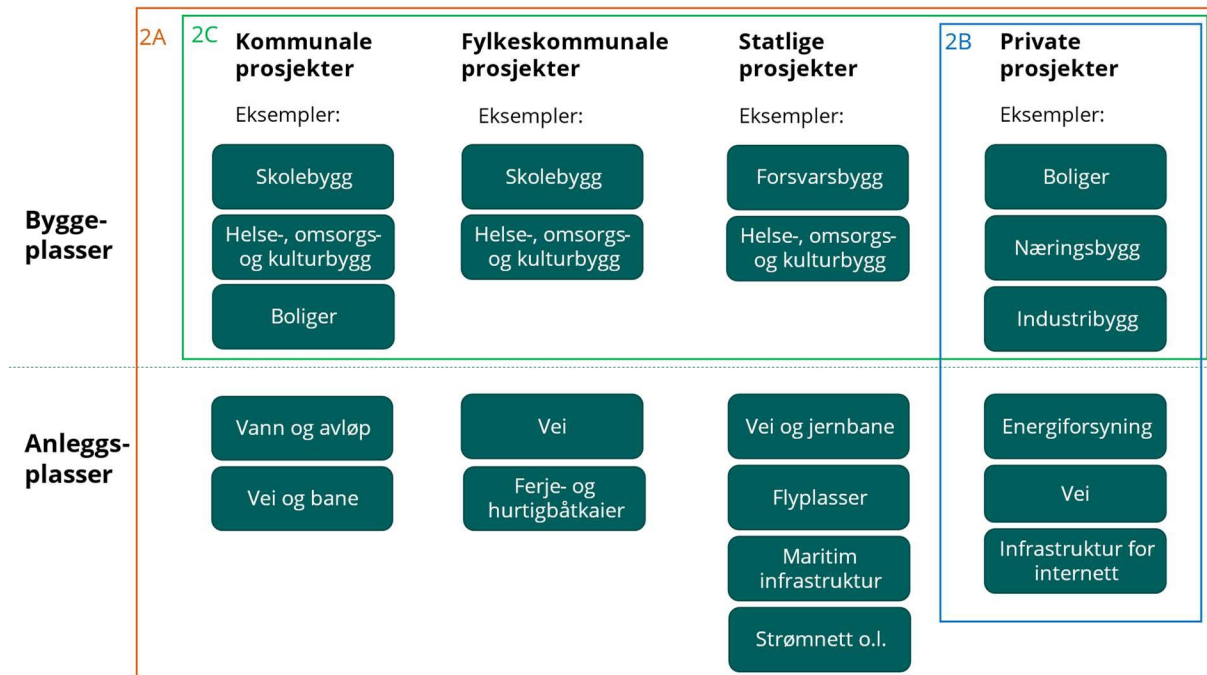
På bakgrunn av at klimagassutslippene fra bygge- og anleggsvirksomhet forventes å være betydelige i årene framover er det behov for omstilling og et økt tempo i arbeidet med å kutte utslipp. Flere kommuner, særlig de store byene, har store utslipp fra bygge- og anleggssektoren. Mange av disse byene har også ambisjoner om at alle bygge- og anleggsplasser etter hvert skal bli utslippsfrie. Offentlige byggherrer, herunder kommuner og fylkeskommuner, kan i dag stille klimakrav i egne anskaffelser. Pr. i dag er det imidlertid ikke hjemmel i hverken forurensingsloven eller i plan- og bygningsloven til å stille utslippskrav til annen bygge- og anleggsvirksomhet.

Rammen for kommunens myndighet

Forslaget som nå er på høring, innebærer at myndigheten til å fastsette forskrifter om klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggsplasser etter forurensningsloven § 9 tildeles kommunen i en egen forskrift. Med klimakrav menes det at kommunen kan påby bruk av nullutslippsløsninger og biogass på bygge- og anleggsplasser. Forslaget gjelder krav rettet mot direkte utslipp fra energibruk som skjer inne på bygge- og anleggsplassen, og omfatter ikke utslipp fra arealbruksendringer og transport til og fra plassen. Forslaget åpner også opp for bruk av biogassbaserte løsninger, selv om biogass per i dag ikke er et særlig aktuelt alternativ for maskiner på bygge- og anleggsplasser. I konsekvensvurderingen forutsettes det at kommunen har en unntaksbestemmelse i sin lokale forskrift, slik at det kan gjøres unntak fra fastsatte krav dersom kravene ikke er teknisk mulig å overholde, vil bli uforholdsmessig kostbare, eller det av andre grunner fremstår som rimelig at det gis unntak, for eksempel begrunnet i hensynet til forsvar og sikkerhet eller fordi tilgangen til strøm eller tilstrekkelig effekt er krevende.

Alternative modeller

Miljødirektoratets høringsnotat har delt inn bygge- og anleggsplassene i ulike kategorier og ulike typer byggherrer. De ulike modellene er omtalt i konsekvensvurderingen. Der er det også er det skilt mellom bygge- og anleggsplasser fordi disse har ulike forutsetninger. De ulike modellene belyser alternativer for hvordan en hjemmel til kommunale klimakrav til bygge- og anleggsplasser kan utformes, og mulige avgrensninger opp mot andre virkemidler.



Figur 1: Eksempler på bygge- og anleggsprosjekter fordelt på fire ulike byggherrer. Hvilke bygge- og anleggsplasser som omfattes av modell 2A, 2B og 2C er illustrert.

Modell 2A innebærer at kommunen kan rette krav mot all bygge- og anleggsaktivitet og alle byggherrer innenfor kommunegrensen. (Modellen har overlapp med andre virkemidler hvor det offentlige allerede kan pålegge klimakrav som prosjekteiere.)

Kristiansand kommune mener man må begynne med et litt mindre omfang før man skal kunne rette krav til all bygge- og anleggsaktivitet. Det bør komme gjennom en nasjonal forskrift eller lovendring og bred involvering av bygge- og anleggsbransjen.

Modell 2B innebærer at statlige og andre offentlige bygge- og anleggsplasser er unntatt fra kommunale klimakrav. Muligheten til å stille krav er avgrenset til private bygge- og anleggsplasser.

Kristiansand kommune mener det kan være hensiktsmessig å utelate de offentlige bygge- og anleggsplassene da de kan reguleres mer treffsikkert og kostnadseffektivt med andre eksisterende virkemidler.

Modell 2C skiller på byggeplasser og anleggsplasser, ved at kommunene kun kan stille krav til byggeplasser. Til forskjell fra modell 2B, der alle statlige og andre offentlige bygge- og anleggsplasser er unntatt, vil denne modellen inkludere statlige og andre offentlige byggeplasser, men ikke offentlige anleggsplasser.

Kristiansand kommune legger til grunn at kommunen inntar unntaksbestemmelser i den lokale forskriften, som gjør at kommunen kan unnta bygge- og anleggsplasser fra

kravene dersom disse ikke er teknisk mulig å nå, vil bli uforholdsmessig kostbare eller det av andre grunner fremstår som rimelig at det gis unntak.

De ulike modellene belyser alternativer for hvordan en hjemmel til kommunale klimakrav til bygge- og anleggsplasser kan utformes, og mulige avgrensninger opp mot andre virkemidler. Lokale krav vil kunne være særlig aktuelt for å utløse bruk av elektriske maskiner på byggeplasser i regi av private oppdragsgivere, som ikke berøres av krav i offentlige anskaffelser.

Kristiansand kommune anbefaler å legge modell 2C til grunn for en lokal forskrift, men kan også støtte modell 2B under forutsetning av at en evt. forskrift utarbeides med tilstrekkelige unntaksbestemmelser som gjør et slikt alternativ gjennomførbart.

Det er uavhengig av modeller svært viktig at en evt. lokal forskrift med tilhørende unntaksbestemmelser utarbeides i nært samarbeid med bygge- og anleggsbransjen.

Anleggsplasser bør ikke omfattes av kommunenes klimakrav

I Miljødirektoratets høringsnotat kommer det frem at Regjeringen etter en totalvurdering, der man ser på foreslåtte og eksisterende virkemidler, nytte, kostnader og konsekvenser, ikke vil anbefale at anleggsplasser inngår i den kommunale hjemmelen.

Anleggsplasser skiller seg fra byggeplasser ved at de ofte er store med lengre avstander inne på området og det brukes flere og større maskiner. Dette er fordyrende elementer. Mange anleggsprosjekter foregår også i grisevredte strøk uten god tilgang på strøm. Utbygging av slik infrastruktur har andre forutsetninger enn oppføring og riving av bygg, som foregår på et geografisk avgrenset område. Strenge kommunale klimakrav til anleggsplasser i offentlig regi kan medføre økte prosjektkostnader og omprioriteringer i prosjektporteføljen.

Lokal forskrift – rammen for kommunens myndighet

Kristiansand kommune mener at hjemmel til å stille klimakrav burde være en lovhjemmel da lokale forskrifter innebærer det at det er et relativt lite styringseffektivt virkemiddel fra et nasjonalt perspektiv. I påvente av dette mener vi likevel at lokale klimakrav kan gi ambisiøse kommuner mulighet til å stille krav for å nå sine mål.

Å stille klimakrav til bygge- og anleggsplasser vil trolig føre til at kostnadene ved prosjektet øker. Det vil være merkostnader knyttet til bruk av utslippsfrie maskiner, ladeløsninger, ekstra arbeidstid til anskaffelse og til gjennomføringen av en utslippsfri byggeplass eller kostnader knyttet til forsinket framdrift. Dersom det er behov for å søke kommunen om unntak, kan det også forsinke framdriften. Innføring av hjemmel til å stille lokale klimakrav vil mest sannsynlig også kunne ha noen virkninger på konkurransen i markedet, og bidra til at prisene økes på kort sikt. Det må forventes at strenge lokale klimakrav vil kunne bidra til å redusere antall aktører som kan delta i fremtidige anbudskonkurranser på kort og mellomlang sikt.

I konsekvensvurderingen forutsettes det at kommunen har en unntaksbestemmelse i sin lokale forskrift, slik at det kan gjøres unntak fra fastsatte krav. Det kan for eksempel være grunnlag for unntak fra kravene dersom disse ikke er teknisk mulig å overholde, vil bli uforholdsmessig kostbare, eller det av andre grunner fremstår som rimelig at det gis unntak, for eksempel begrunnet i hensynet til forsvar og sikkerhet eller fordi tilgangen til strøm eller tilstrekkelig effekt er krevende.

For Kristiansand kommune sitt vedkommende, må et evt. forslag til en forskrift forankres godt i bygge- og anleggsbransjen før den fremmes for politisk behandling. Dersom vi tar i bruk hjemmelen til å stille klimakrav, vil vi i neste omgang måtte sette av ressurser til å utforme forskriften og deretter til å håndheve den. Det vil kreves administrative ressurser å følge opp regelverket, eventuelle tilsyn, behandle søknader om unntak, klager osv.

Konsekvenser

Utarbeidet konsekvensvurdering sier at konsekvensene for offentlige aktører, som kommuner, fylkeskommuner og staten, kan skille seg fra private aktører ved at offentlige bygge- og anleggsprosjekter ofte mer kompleks og større enn private. Videre sier den at de totale prosjektkostnadene vil øke mer for store prosjekter enn for små prosjekter. Det er beregnet at merkostnaden ved et eksempel-prosjekt der en liten andel av maskinene er utslippsfrie, eller et middels stort prosjekt der en høy andel av maskinene er utslippsfrie er mellom 740 000-1 530 000 kroner. Det er da beregnet merkostnaden av en liten og en stor gravemaskin og en liten hjultaster. For et større anleggsprosjekt anslår Statens vegvesen merkostnaden ved et helelektrisk prosjekt til 3-7 prosent av den totale entrepris-kostnaden. Dette vil f.eks. utgjøre 0,5 til 1,1 mrd. for prosjektet E6 Moelv- Øyer, som i Nasjonal transportplan for 2025-2036 er estimert å ha en investeringskostnad på 16,3 mrd.

Kristiansand kommune mener vi vil trenge mer kunnskap om anleggsplasser for å stille riktige krav. I tillegg til kunnskap om lokale forhold, trengs innsikt i markedet for elektriske maskiner, maskinenes modenhet og tilgjengeligheten i ulike segmenter osv. De vil også ha behov for kompetansen som trengs for å fastsette juridiske bindende krav til ulike typer bygge- og anleggsplasser. Vi ser for oss at i tillegg til egne erfaringer, vil et nært samarbeid med bygge- og anleggsbransjen gi oss den kunnskapen vi trenger for å lage en lokal forskrift.

Pilotkommuner

Kristiansand kommune har testet ut både utslippsfri bygge- og anleggsplass. I dag vil krav om 100% utslippsfri være for ambisiøst for alle prosjekter, men i for eksempel Randesund omsogssenter er kravet at 20% av gravemaskinene skal være elektriske. Dette har ikke svekket konkurransen. I andre prosjekter oppnår vi 30-40% utslippsfri byggeplass (større andel bruk av el. oppvarming og maskiner). Vi vil gradvis øke dette kravet og vi mener vi vil kunne oppnå god effekt også med å stille ambisiøse krav ut til private utbyggere. Vår vurdering er at det er stor variasjon i erfaringer med, og kunnskap om, utslippsfrie bygge- og anleggsplasser i ulike kommuner. Det varierer også i hvor stor grad, kommunene selv har testet bruk av utslippsfrie maskiner i egne bygge- og anleggsprosjekter. Testing i utvalgte kommuner kan bidra til mer kunnskap om hvordan, og prosess for å, stille gode krav. En annen fordel ved å bruke pilotkommuner (modell 1B), er at et begrenset antall kommuner kan utarbeide modeller for hvordan kommunene skal følge dette opp i praksis.

Kristiansand kommune mener at hvilke kommuner som blir pilotkommuner, kan avgjøres ved søknad eller begrenses til et forhåndsbestemt utvalg. Åtte av de største byene i Norge – deriblant Kristiansand – har signert en storbyerklæring om at alle bygge- og anleggsplasser i kommunenes regi skal være utslippsfrie i 2025. Videre har de mål om at alle bygge- og anleggsplasser innenfor kommunens grense skal være utslippsfrie innen 2030. Kommunene med storbyerklæring er alle store byer, og representerer dermed samlet sett relativt store utslipp fra bygge- og anleggsvirksomhet. De har alle satt seg klimamål som gjør at det kan være behov for å ta i bruk flere virkemidler for å kunne redusere utslipp fra bygge- og anleggsplasser i kommunen. Å bruke disse kommunene som piloter i tillegg til et utvalg mellomstore og mindre kommuner, vil kunne sikre at lokale krav først tas i bruk der potensialet for utslippskutt, og behovet for nye virkemidler for å oppnå dette, er størst.

Camilla Dunsæd
Kommunedirektør
Sign.

Ragnar Evensen
Byutviklingsdirektør
Sign.

Dokumentet er godkjent elektronisk og gyldig uten underskrift

Vedlegg: Høringsnotat om etablering av hjemmel for kommunene til å stille klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggs plasser

Konsekvensvurdering av hjemmel til kommunale klimakrav til byggeplasser eller bygge- og anleggs plasser

Til KMD 2020/21 Hjort – Utslippsfrie byggeplasser

Punkt 106/24: Sluttbehandling - utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43

Bilag

Vedtak KOMM, 05112024, Sak 68/24, Sluttbehandling - utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43

Utkast til utbyggingavtale - Kirsten Flagstadsvei 43 - 23.08.2024.1



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 2023020345
Saksbehandler Vibeke Wold Sunde

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Kommunalutvalget	05.11.2024	68/24
2 Formannskapet	06.11.2024	106/24

SLUTTBEHANDLING - UTBYGGINGSAVTALE FOR KIRSTEN FLAGSTADS VEI 43

FORMANNSKAPET HAR BEHANDLET SAKEN I MØTE 06.11.2024 SAK 106/24

Formannskapets vedtak:

Forslag til utbyggingsavtale for Kirsten Flagstads vei 43, datert 28.08.2024, vedtas.

Økt driftskostnader på totalt 5000 kr (2023-priser) søkes innarbeidet i budsjett og økonomiplan fra første driftsår.
(Enst.)

06.11.2024