

REFERAT |KRS| Formannskapet (2015-2019) d. 31-08-2016

Møtedato Onsdag d. 31. august 2016 kl. 09:00

Møtested Formannskapssalen

Innholdsfortegnelse

Program for møtet.....	3
Svar på søknad om å bli forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand.....	6
Svar på oversendelsesforslag til bystyret i sak 83/18 – plan for utdanning av lærere som mangler kc	8
Uttalelse - Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen.....	13

Sak 86/16: Program for møtet



MØTEINNKALLING TIL FORMANNSKAPET

Dato: 31.08.2016 kl. 09.00
Sted: Formannskapssalen

Innkalling gjelder bare medlemmer. Varamedlemmer møter etter særskilt innkalling.

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

PROGRAM FOR MØTET:

- Kl. 09.00 – 10.30** Forum for tro og livssyn - kort presentasjon av det enkelte trossamfunn
- Såzen Larsen, prest i Den norske Sotozen Buddhordren
 - Frode Eikenes, pater, St. Ansgar kirke
 - Rune Tobiassen, pastor, Den Evangeliske Lutherske Frikirke
 - Akmal Ali, imam og styreleder i Muslimsk Union i Agder
 - Christopher William Abram, leder av Human-Etisk Forbund, Kristiansand
 - Solveig Skaara, pastor i Metodistkirken
 - Yasir Fawzi, imam, Ahmadyia Muslim Jamaat
 - Marit Zeifert, skriver, Kvekersamfunnet
 - Jared McFadzean, biskop i Jesu Kristi kirke av Siste Dagers Hellige
 - Finn Andersen, forstander, Adventkirken
 - Bjarne Sveinall, domprost, Den norske kirke
- Forum for tro og livssyn - presentasjon ved Liv Mørland, daglig leder og Odd Bjarne Ellefsen, styreleder (internasjonal prest i Den norske kirke)

Kl. 10.30 Saksbehandling

SAKSKART			Side
86/16	20160006	Program for møtet	
		Sektor 2 – Oppvekst:	
87/16	201604543-6	<u>Formannskapssak:</u> Svar på søknad om å bli forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand	
88/16	201608478-1	<u>Formannskapssak:</u> Svar på oversendelsesforslag til bystyret i sak 83/18 – plan for utdanning av lærere som mangler kompetanse	

		Sektor 5 – Teknisk:	
88/16	201510690-12	<u>Formannskapssak:</u> Uttalelse - Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen	

Harald Furre
ordfører
(sign.)

Sak 87/16: Svar på søknad om å bli forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand

Vedlegg

Vedtak OPPVEK, 30082016, Sak 49/16, Svar på søknad om å bli forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand

Vedtak OPPVEK, 30082016, Sak 49/16, Svar på søknad om å bli forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand



Dato 16. august 2016
Saksnr.: 201604543-6
Saksbehandler Grete Olsen

Saksgang
Oppvekststyret
Formannskapet

Møtedato
30.08.2016
31.08.2016

Svar på søknad om å bli forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand

Sammendrag

Ved behandling av handlingsprogrammet for 2016-19 vedtok Bystyret å be Regjeringen om å bli forsøkskommune for tilbud om leksetid med pedagogisk bistand på skolen, etter ordinær skoletid, for alle trinn i grunnskolen.

Alle kommuner skal tilby leksehjelp med til sammen åtte timer hver uke til elever i grunnskolen. Hvordan timene fordeles og tilbudet organiseres er opp til den enkelte kommune. I Kristiansand vedtok Oppvekststyret retningslinjer for leksehjelp 10. mars 2015. Det ble bestemt at leksehjelp skal tilbys fra 3. til og med 10. trinn. Det er ikke krav om at leksehjelper må være pedagog. De fleste er fagarbeidere eller assistenter. Rammen for leksehjelpen er 9,2 mill. kr i Kristiansand.

Etter behandling i Oppvekststyret 19. april og Formannskapet 27. april 2016 ble det søkt Kunnskapsdepartementet om 4,5 mill. kr. over to år for å bli forsøkskommune. Søknaden la til grunn dagens leksehjelpsordning utvidet til alle klassetrinn og pedagogisk ledelse og tilstedeværelse av en lærer med en time hver dag på hver skole.

Kunnskapsdepartementet har avslått søknaden med begrunnelse i at de ikke disponerer midler til det formålet som det søkes om.

Forslag til vedtak

1. Saken tas til orientering.

Tor Sommerseth
Rådmann

Arild Rekve
Oppvekstdirektør

Vedlegg: Ingen

Sak 88/16: Svar på oversendelsesforslag til bystyret i sak 83/18 – plan for utdanning av lærere som mangler kompetanse Oversendelsesforslag til bystyret i sak 83/18 – plan for utdanning av lærere som mangler kompetanse

Vedlegg

Vedtak OPPVEK, 30082016, Sak 50/16, Svar på oversendelsesforslag til bystyret i sak 83/18 – plan for utdanning av lærere som mangler kompetanse Oversendelsesforslag til bystyret i sak 83/18 – plan for utdanning av lærere som mangler kompetanse

Vedtak OPPVEK, 30082016, Sak 50/16, Svar på oversendelsesforslag til bystyret i sak 83/18 – plan for utdanning av lærere som mangler kompetanse Oversendelsesforslag til bystyret i sak 83/18 – plan for utdanning av lærere som mangler kompetanse

Vedtak OPPVEK, 30082016, Sak 50/16, Svar på oversendelsesforslag til bystyret i sak 83/18 – plan for utdanning av lærere som mangler kompetanse Oversendelsesforslag til bystyret i sak 83/18 – plan for utdanning av lærere som mangler kompetanse



Dato 27. juni 2016
Saksnr.: 201608478-1
Saksbehandler Roy Wiken

Saksgang
Oppvekststyret
Formannskapet

Møtedato
30.08.2016
31.08.2016

Svar på oversendelsesforslag til bystyret i sak 83/18 – plan for utdanning av lærere som mangler kompetanse

Sammendrag

I bystyremøte 22.06.2016 ble følgende oversendelsesforslag vedtatt i sak 83/16
ÅRSRAPPORT FOR KRISTIANSAND KOMMUNE 2015;
«Bystyret ber rådmannen komme tilbake til bystyret med en sak som inneholder en plan for at lærerne som mangler kompetanse skal gis mulighet til å skaffe seg slik kompetanse innen fristen.»

I denne saken redegjør rådmannen for Kristiansand kommunes plan for å skaffe lærere i kommunen kompetanse i tråd med de nye kompetansekravene for grunnskolen.

Forslag til vedtak

1. [Formannskapet tar rådmannens plan for utdanning av lærere til orientering.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Arild Rekve
Oppvekstdirektør

Vedlegg:
Ingen trykte vedlegg

Bakgrunn for saken

I bystyremøte 22.06.2016 ble følgende oversendelsesforslag vedtatt i sak 83/16
ÅRSRAPPORT FOR KRISTIANSAND KOMMUNE 2015;
«Bystyret ber rådmannen komme tilbake til bystyret med en sak som inneholder en plan for at lærerne som mangler kompetanse skal gis mulighet til å skaffe seg slik kompetanse innen fristen.»

Følgende kompetansekrav er gjort gjeldende fra 1.august 2015.

Kompetansekrav for å undervise på barnetrinnet

For å undervise i fagene norsk, samisk, norsk tegnspråk, engelsk og matematikk på barnetrinnet må den som skal undervise ha 30 studiepoeng som er relevante for det aktuelle fag, i tillegg til å oppfylle tilsetningskravene. Kravet om formell kompetanse for å undervise i engelsk er nytt fra 1. august 2015. Kravene til kompetanse er de samme på alle årstrinn på barnetrinnet.

Kompetansekravene gjelder også dersom opplæringen i disse fagene gis som spesialundervisning, med mindre kravet kan fravikes med hjemmel i opplæringsloven § 5-5 tredje ledd.

I øvrige fag er det ikke krav om relevante studiepoeng for å undervise.

Med norsk menes alle former for norskopplæring i grunnopplæringen, herunder særskilt norskopplæring, norsk for elever med samisk som førstespråk og norsk for hørselshemmede. Kravet om relevant kompetanse for å undervise i faget samisk gjelder uavhengig av om elevens opplæringspråk er samisk eller ikke, uavhengig av om samisk er elevens førstespråk eller andrespråk og uavhengig av hvilket nivå i læreplanen eleven følger.

Hvem omfattes av kompetansekravene?

På barnetrinnet er det fullt ut samsvar mellom kravene til undervisningskompetanse og hvem som omfattes av krav om undervisningskompetanse. Samtlige fast tilsatte lærere som skal undervise i ett eller flere av fagene norsk, samisk, norsk tegnspråk, engelsk og matematikk må oppfylle kompetansekravet, uansett når vedkommende er utdannet.

Kompetansekrav for å undervise på ungdomstrinnet

For å undervise i fagene norsk, samisk, norsk tegnspråk, engelsk og matematikk på ungdomstrinnet, må den som skal undervise ha 60 studiepoeng som er relevante for faget. Dette kravet kommer i tillegg til tilsetningskravene. Med engelsk menes opplæring i ordinær engelsk, opplæring i fordypning i engelsk og opplæring i engelsk for hørselshemmede. Hva som menes med fagene norsk og samisk vurderes på samme måte som på barnetrinnet i forskriften.

For valgfagene, arbeidslivsfag og utdanningsvalg er det ikke et krav om relevante studiepoeng for å undervise i fagene. Den som skal undervise må, på samme måte som tidligere, oppfylle tilsetningskravene.

For andre fag enn de som er nevnt i de to foregående avsnittene, kreves 30 relevante studiepoeng for å undervise i det enkelte fag, i tillegg til tilsetningskravene.

Kravene om 30 eller 60 relevante studiepoeng gjelder også dersom opplæringen i det aktuelle faget gis som spesialundervisning, med mindre kravet kan fravikes med hjemmel i opplæringsloven § 5-5 tredje ledd.

Hvem omfattes av kompetansekravene

For ungdomstrinnet gjelder kompetansekravene alle fast tilsatte lærere som skal undervise i ett eller flere av fagene norsk, samisk, norsk tegnspråk, engelsk og matematikk, uansett når vedkommende er utdannet.

For de fagene hvor det kreves 30 relevante studiepoeng for å undervise, gjelder kravene bare for fast tilsatte lærere som er utdannet etter 1. januar 2014.

Konsekvenser av lovendringene

I lovens forarbeider ([Prop 82L 2014-2015](#)) går det fram at:

- Ingen lærere som jobber i skolen i dag blir "ukvalifisert" som lærere, men det legges føringer for hvilke fag man kan undervise i
- Kravet skal føre til samsvar mellom formell undervisningskompetanse og undervisningssituasjonen til den enkelte lærer
- Kravet om relevant faglig fordypning i undervisningsfag regulerer bare forholdet etter at man er ansatt, og gjelder fast ansatte lærere
- Kravet skal ikke hindre dagens lærere å søke ny stilling, og det er ingen krav om å avslutte stillinger som følge av lovendringen
- Kravet om relevant fordypning i undervisningsfag betyr ikke at en lærer har plikt til å ta videreutdanning i fag han/hun ikke ønsker å undervise i. Videreutdanning er et alternativ dersom læreren ønsker å undervise i et fag han ikke har faglig fordypning i per i dag
- Det er ingen endring i kravene for å bli ansatt i fast undervisningsstilling
- Kravet om undervisningskompetanse skal ikke hindre at en søker som oppfyller tilsetningskravene, fortsatt kan tilsettes i vanlig fast stilling som lærer nettopp fordi tilsetningskravene er oppfylt. Dette gjelder selv om læreren ikke oppfyller kravet om relevant undervisningskompetanse i alle fagene skolen har behov for
- Opplæringslovens § 10-2 fjerde ledd inneholder fortsatt en unntaksordning der skoleeier selv gjør en årlig vurdering av om det er nødvendig å fravike kravet
- Kravet begrenser muligheten for at læreren kan undervise i fag han/hun ikke har formell kompetanse i, dersom skoleeier ikke benytter unntaksordningen

Unntaksbestemmelsene (Udir-3-2015)

I tiårsperioden skal muligheten til å fravike, altså gjøre unntak fra kravene, forstås som en relativ vid mulighet som skoleeiere kan benytte. I en situasjon der flere av skolens ansatte vil mangle tilstrekkelig antall studiepoeng og derfor skal gjennomføre videreutdanning, vil det kanskje ikke være mulig å oppfylle kravene før mot slutten av tiårsperioden. Da kan det altså gjøres unntak. Samtidig er det skoleeiers ansvar å vurdere om det kan settes i verk hensiktsmessige tiltak som gjør det unødvendig å fravike kompetansekravene.

Plan for å sikre at lærere som ikke oppfyller kompetansekravene får utdanning

Kristiansand kommune er blant de kommunene i landet som har den høyeste andel lærere som oppfyller de formelle kompetansekravene for lærertilsetting. Pr. 01102015 utgjorde andelen «ufaglærte» bare 0,5 % av totalt ca. 760 lærerårsverk. Tilsvarende utgjør denne gruppen 4 % på landsbasis.

Kristiansand kommune vil legge vekt på tre virkemidler for å nå de nye kompetansekravene:

1. Ved nyansettelser må skolene, ved rektor, ansette i tråd med gjeldende kompetansekrav.

2. Skolene disponerer den kompetansen de innehar i tråd med gjeldende kompetansekrav – det betyr at skolene må organisere driften slik at de utnytter den kompetansen skolen har mer optimalt. Det kan f.eks bety at lærere blir mer spesialisert innenfor færre fagområder enn de har vært før nye kompetansekrav ble innført.

3. Kommunen deltar i Kompetanse for kvalitet som har til hensikt å gjøre kommunen i stand til å oppfylle de nye kompetansekravene. Denne ordningen utnytter Kristiansand kommune maksimalt, og skolene må bruke muligheten for videreutdanning strategisk i

forhold til å oppfylle nye kompetansekrav. Pr. i dag er kapasiteten på denne ordningen ca. to lærere pr.skole pr. år. Den totale kapasiteten er ca. 80 lærere pr.år. I et 10 års perspektiv utgjør dette ca. 800 lærere hvis rammen i den statlige videreutdanningsreformen opprettholdes. Dette krever en kommunal egenandel på ca. 1,5 mill. pr.år.

I Kristiansand kommune var det skoleåret 2015-2016 (jf. Grunnskolens Informasjonssystem(GSI) pr. 01.10. 2015) 415 av 993 lærere som ikke oppfylte de nye kompetansekravene. Det er noe usikkerhet knyttet til disse tallene da det er første gang de ble rapportert, og det har vært noe ulik tolkning av hvordan disse dataene skal legges inn i GSI. For å sikre gode data vil administrasjonen gjennomgå registreringsrutinene på nytt med skolene i forkant av rapporteringsfristen 01.10.2016, slik at skolene har en felles forståelse av hvordan disse opplysningene skal registreres.

Fag	Andel som oppfyller krav på barnetrinn	Andel som oppfyller krav på ungdomstrinn
Norsk	90 %	58 %
Matematikk	70 %	56 %
Engelsk	52 %	76 %

Kilde GSI, tallene har unøyaktighet
Årsrapport 2015 side 87

Som man ser av tabellen er kompetansebehovet størst innenfor matematikk på ungdomstrinnet og engelsk på barnetrinnet, samt norsk på ungdomstrinnet. Disse fagene blir dermed prioritert når plasser til videreutdanning blir fordelt.

Dette i kombinasjon med nyansettelser som vil skje i tråd med nye kompetansekrav og naturlig avgang, vil tallet som reelt har behov for videreutdanning sannsynligvis bli mindre.

Fordelingen av studieplasser gjennomføres etter en løpende vurdering sammen med tillitsvalgte og et utvalg rektorer. Hvor vidt flest mulig skal tilbys å komme inn i ordningen fremfor å la de som er inne i ordningen få fortsette ut over ett år, er et eksempel på slike vurderinger. Til nå har det vært prioritert å la lærere få ett år med tanke på at flest mulig skoler tar i bruk ordningen.

4. Kommunen gjennomfører også kursing av skolelederne i forhold til nye kompetansekrav og håndtering av dette.

Konklusjon:

Oppvekstsektoren vil klare å nå målet om at alle lærere har kompetanse etter kravene i reformen innen 8 år.

Sak 89/16: Uttalelse - Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen

Vedlegg

Vedtak BYUTVIK, 25082016, Sak 125/16, Uttalelse - Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen

Vedtak BYUTVIK, 25082016, Sak 125/16, Uttalelse - Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen

Vedtak BYUTVIK, 25082016, Sak 125/16, Uttalelse - Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen

VS_ Høring - 8_16 Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalenring - .msg

Sak - Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen.pdf

Vedlegg 1 - Notat vedr prinsippvedtak for bompengefinansiering.pdf

Vedlegg 2 - FORELØPIG - Portefølje - Versjon 100 prosent takstøkning - H....pdf

Vedlegg 3 - FORELØPIG - Portefølje - Versjon 75 prosent takstøkning - Ho....pdf

Vedlegg 4 - FORELØPIG - Portefølje - Versjon 50 prosent takstøkning - Ho....pdf

Vedlegg 5 - FORELØPIG - Portefølje - Versjon 0 prosent takstøkning - Hov....pdf

Vedlegg 6 - Kart - bompunkter.pdf

Vedlegg 7 - Notat - Bakgrunn for Bymiljøavtalen.pdf

Vedlegg 8 - Høringsbrev.pdf



Dato 11. juli 2016
Saksnr.: 201510690-12
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang
By- og miljøutvalget
Formannskapet

Møtedato
25.08.2016
31.08.2016

Uttalelse - Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen

Sammendrag

Rådmannen anbefaler at det fattes et prinsippvedtak om bruk av bompengefinansiering i Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen.

Arbeidet med et forslag til Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen startet formelt ved første møte i styringsgruppen 26.06.2012. Styringsgruppens sammensetning ble vedtatt i Kristiansand bystyre 23.05.2012 og fylkestinget i Vest-Agder 19.06.2012. Styringsgruppen har følgende sammensetning:

- Leder: ordfører i Kristiansand (pt. Harald Furre)
- Fylkesordfører i Vest-Agder (pt. Terje Damman)
- ATPs representant (pt. Torhild Brandsdal)
- Statens vegvesen ved ass vegdirektør (pt. Lars Aksnes)

Forhandlingsutvalget vil bestå av styringsgruppen unntatt Statens vegvesen.

Samferdselsdepartementet har gjort det klart at et prinsippvedtak om bompengefinansiering må foreligge før byregionen kan komme i forhandlingsposisjon for en bymiljøavtale. Styringsgruppen har besluttet at det nå foreligger en portefølje av tiltak og et forslag til finansiering som gir grunnlag for et prinsippvedtak om bompengefinansiering med sikte på å komme i forhandlinger med staten.

Prinsippvedtaket må omfatte en beskrivelse av hvordan bomsystemet er tenkt bygd opp, hvor innkrevingspunktene skal stå, takstnivå, tidsdifferensiering, rabatter osv. I forslaget til prinsippvedtak er hovedpunktene at antallet innkrevingspunkter øker fra 5 til 13, takstene øker med 50% sammenlignet med dagens takst, timesregel opprettholde og maksimalt antall betalende passeringer settes til 60 passeringer per måned. Det er også naturlig at en oversikt over foreløpig tiltaksportefølje, finansieringskilder og finansieringsansvar følger vedtaket. Det understrekes at det ikke gjøres vedtak om den endelige tiltaksporteføljen nå. Et slikt vedtak må avvende resultatene av forhandlingene. I tillegg bør vedtaket ha et punkt der kommunene og fylkeskommunen slutter seg til at det startes forhandlinger.

Det understrekes at dette er et prinsippvedtak som grunnlag for forhandlinger, dvs. at en ny bompengoordning kan ikke iverksettes på bakgrunn av dette vedtaket. Som følge av forhandlingene kan det bli en justert tiltaksportefølje som legges fram for endelig vedtak. Det

må gjøres nye endelige vedtak i Bystyret og Fylkestinget før endelig forslag til bymiljøavtale og bompengeproposisjon for en bompengoordning legges fram for Regjering og Storting.

Målsettingen for Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen er at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Altså nullvekst for personbiltransporten i byområdet. Gjennomgangstrafikk er ikke en del av måloppnåelsen, heller ikke næringstrafikk.

Bymiljøavtalens målsetting er direkte forankret i Stortingets vedtak i forbindelse med Klimaforliket og gjeldende NTP. Målsettingen har vært styrende for utformingen av forslag til tiltaksportefølje som vil være avgjørende for å forhandle med staten om bevilgninger til tiltak og virkemiddelbruk ut over det som følger store vegprosjekt på riksveger.

I tråd med samarbeidsavtalen i ATP-samarbeidet skal alle saker som skal sluttbehandles i kommunene inntil ATPs Fagråd og videre til Rådmannsutvalget som innstiller til ATP-utvalget. På denne bakgrunn er det lagt opp til følgende saksgang (saken er nå på pkt. 4):

1. Styringsgruppen sender saken over til ATP-samarbeidet med anbefaling om at saken sendes ut på høring til Søgne, Songdalen, Venesla, Iveland, Birkenes, Lillesand, Kristiansand samt Aust- og Vest-Agder fylkeskommune som tidligere praksis for bompengesaker.
2. Fagrådet forbereder saken for Rådmannsutvalget.
3. Rådmannsutvalget innstiller overfor ATP-utvalget.
4. Vedtak i ATP-utvalget om å sende saken ut på høring kommunene, også Kristiansand kommune. Høringsfrist 02.09.2016.
5. Vest-Agder Fylkeskommune og Kristiansand kommune samler inn uttalelsene og fatter likelydende vedtak.
6. De endelige vedtakene oversendes Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet og man ber om oppstart av forhandlinger.

Dersom Kristiansandsregionen enes om et prinsippvedtak vil Styringsgruppen be staten om at det startes forhandlinger så snart som mulig, jf. pkt 6. I utgangspunktet har staten signalisert at den vil gjøre seg ferdig med de fire største byene før det startes forhandlinger med de neste fem byene, men at dette ikke er et absolutt standpunkt. Oversendelse av forslaget til Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen med tilhørende prinsippvedtak vil dessuten være et viktig innspill til departementets prioriteringer i melding til Stortinget om NTP 2018-2029.

Rådmannen anbefaler at formannskapet gjør vedtak i henhold til rådmannsutvalgets forslag.

Forslag til vedtak

- 1) Kristiansand kommune slutter seg til at det for en fremtidig Bymiljøavtale etableres et bomssystem i Kristiansandsregionen basert på følgende:
 - a) 13 bompunkter i tråd med vedlagte kart (det kan bli aktuelt for Styringsgruppen å foreta korrigeringer).
 - b) En økning av dagens satser på 50%.
 - c) Fortsatt tidsdifferensierte satser.
 - d) Fortsatt timesregel.
 - e) Rabatt – 20% for lette kjøretøy.
 - f) Månedstak på 60 passeringer.
 - g) Hvis Stortinget åpner for miljødifferensierte bomsatser ønskes dette vurdert ved første reforhandling av avtalen.
- 2) Kommunene og fylkeskommunene vil tilbakeføre mva-kompensasjon til finansiering av porteføljen.
- 3) Kristiansand kommune slutter seg til at det startes forhandlinger basert på de forutsetninger som fremgår av saken. Fremforhandlet avtale skal endelig politisk behandles i alle kommuner og begge fylkeskommunene.

- 4) Forhandlingene forestås av det oppnevnte forhandlingsutvalget.
- 5) Porteføljeforslagene er dynamiske og vil endres etter hvert som avklaringene kommer på plass: bominntekter, statlig bidrag, samt normal porteføljestyling hvor tiltak kan omprioriteres.
- 6) ATP utvalget skal fungere som rådgivende organ for forhandlingsutvalget.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

- Oversendelsesbrev (e-post fra Vest-Agder fylkeskommune)
- Saksfremstilling – Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen: Innstillingen fra Rådmannsutvalget til ATP-utvalget av 17.06.2016.
- Notat vedr prinsippvedtak for bompengefinansiering.
- Fire vedlegg som viser foreløpig forslag til tiltaksportefølje avhengig av takstnivå:
 - Foreløpig – Portefølje – Versjon 100 prosent takstøkning.
 - Foreløpig - Portefølje – Versjon 75 prosent takstøkning.
 - Foreløpig - Portefølje – Versjon 50 prosent takstøkning.
 - Foreløpig - Portefølje – Versjon 0 prosent takstøkning.
- Kart – bompunkter.
- Notat – Bakgrunn for Bymiljøavtalen.
- Høringsbrev: Oversendelses- og høringsbrev for denne saken.

Bakgrunn for saken

1. Innledning

Arbeidet med et forslag til Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen startet formelt ved første møte i styringsgruppen 26.06.2012. Styringsgruppens sammensetning ble vedtatt i Kristiansand bystyre 23.05.2012 og fylkestinget i Vest-Agder 19.06.2012. Styringsgruppen har følgende sammensetning:

- Leder: ordfører i Kristiansand (pt. Harald Furre)
- Fylkesordfører i Vest-Agder (pt. Terje Damman)
- ATPs representant (pt. Torhild Brandsdal)
- Statens vegvesen ved ass vegdirektør (pt. Lars Aksnes)

Ved oppstart av arbeidet var formålet å få fram et grunnlag for etablering av en «bypakke» som kunne avløse gjeldende Samferdselspakke fase 1 for Kristiansandsregionen. I forbindelse med NTP 2014-2023 ble virkemiddelet helhetlige bymiljøavtaler lansert. Dette var også et resultat av Stortingets klimaforlik der målsettingen om at all persontransportvekst i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det ble da besluttet at arbeidet skulle siktes inn mot å få fram et grunnlag for å forhandle om en bymiljøavtale for Kristiansandsregionen.

Arbeidet med Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen er gjennomført administrativt av en overordnet arbeidsgruppe med medlemmer fra Vest-Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune og Statens vegvesen. I tillegg har det vært egne arbeidsgrupper for temaene kollektivtransport, gange og sykkel med medlemmer fra omegnskommunene og AKT. Sammensetningen av arbeidsgruppene har vært basert på bred og relevant deltakelse og tilgjengelig kapasitet i den enkelte kommune.

Styringsgruppen har besluttet at det nå foreligger en portefølje av tiltak og et forslag til finansiering som gir grunnlag for et prinsippvedtak om bompengefinansiering med sikte på å komme i forhandlinger med staten.

2. Hva vedtas i denne saken?

Samferdselsdepartementet har gjort det klart at et prinsippvedtak om bompengefinansiering må foreligge før byregionen kan komme i forhandlingsposisjon for en bymiljøavtale.

Vedtaket må omfatte en beskrivelse av hvordan bomsystemet er tenkt bygd opp, hvor innkrevingspunktene skal stå, takstnivå, tidsdifferensiering, rabatter osv. Det er også naturlig at en oversikt over foreløpig tiltaksportefølje, finansieringskilder og finansieringsansvar følger vedtaket. I tillegg bør vedtaket ha et punkt der kommunene og fylkeskommunen slutter seg til at det startes forhandlinger.

Det understrekes at dette er et prinsippvedtak som grunnlag for forhandlinger, dvs. at en ny bompengoordning kan ikke iverksettes på bakgrunn av dette vedtaket. Som følge av forhandlingene kan det bli en justert tiltaksportefølje som legges fram for endelig vedtak. Det må gjøres nye endelige vedtak i Bystyret og Fylkestinget før endelig forslag til bymiljøavtale og bompengeproposisjon for en bompengoordning legges fram for Regjering og Storting.

3. Hva er helhetlige bymiljøavtaler?

Helhetlige bymiljøavtaler, heretter kalt «bymiljøavtaler», er en pakke av tiltak og virkemidler finansiert med statlige og lokale bevilgninger og bompengeinntekter der den overordnede målsettingen er null-vekst for personbiltansporten i det aktuelle byområdet. Bymiljøavtaler skiller seg fra tidligere bompengepakker, samferdselspakker osv. ved at bymiljøavtalene så langt kun er tiltenkt de ni største byområdene, at de skal svare på en tydelig statlig målsetting om å begrense veksten i personbiltrafikken og porteføljen av tiltak og virkemidler skal omfatte alle de samarbeidende aktørenes ansvarsområder.

Tradisjonelle bompengepakker er i hovedsak initiert av behovet for å finansiere et større veginfrastrukturprosjekt. Over tid har bompengepakkene i byområdene utviklet seg til i økende grad å omfatte infrastruktur for buss, sykkel og gange. Over tid har det blitt tydeligere at veksten i transportbehov i byområdene ikke kan løses ved ensidig utvidelse av vegkapasiteten. Hensynet til klimautslipp, bymiljø, arealtilgang og kostnader taler for en langt sterkere prioritering av alternative måter å løse transportbehovet i byområdene på. Det vedtatte nullvekst målet for personbiltrafikken i de største byområdene, er en synliggjøring av behovet for endring av areal- og transportpolitikken i byområdene.

Med innføringen av bymiljøavtaler er det behovet for tiltak for å begrense personbiltrafikken som er styrende og ikke kun kapasitetsutfordringer i vegnettet. Dette innebærer at ikke bare tiltak knyttet til investeringer i infrastruktur bør inngå i tiltaksporteføljen, men også andre tiltak som begrenser bruken av personbil og/eller gjør det enklere å benytte buss, sykkel eller gange. Slike tiltak kan være finansiering av drift av kollektivtrafikktilbud, arealpolitikk og parkeringspolitikk.

Som en konsekvens av at måloppnåelse knyttet til nullvekst for personbiltrafikken skal være styrende for sammensetningen av virkemiddelpakken skal gjennomføringen av tiltak over tid baseres på porteføljestyring. Porteføljestyring innebærer at gjennomføring av tiltakene i første fireårsperiode er sikrest og at i løpet av avtaleperioden kan det skje omprioriteringer eller nye tiltak kan komme inn etter hvert som det kommer ny kunnskap eller behovene endrer seg. I tradisjonelle bompengepakker lå gjerne tiltakslisten fast gjennom hele innkrevingsperioden og det var kun tilgang på finansiering som avgjorde om og når et tiltak ble gjennomført.

4. Forholdet mellom bymiljøavtale og bompengeproposisjon

Det kan være utfordrende å skille mellom bymiljøavtale og bompengeproposisjon. Til en viss grad er det to sider av samme sak siden det i praksis alltid vil være et element av bompengeinntekter i en bymiljøavtale. En bompengeproposisjon er i prinsippet kun en tillatelse til å etablere innkreving av bompenger med hovedformål å finansiere konkrete infrastrukturtiltak langs riksveg.

En bymiljøavtale er en politisk avtale mellom staten ved Samferdselsdepartementet og lokale og regionale myndigheter. Samferdselsdepartementet vil delegere forhandlingsmyndighet til Vegdirektoratet gjennom et mandat utformet spesifikt for hver forhandling. Bymiljøavtalen vil omfatte statlige, regionale og kommunale bevilgninger samt inntekter fra bompenger for finansiering av den tiltaksporteføljen det er blitt enighet om med sikte på å nå nullvekst målet.

En bompengeproposisjon er juridisk bindende og gir det formelle grunnlaget for å kunne etablere bompengeinnkreving. Den formelle prosessen for en bompengeproposisjon for et nytt innkrevingsystem i Kristiansand vil følge standard prosedyre i slike saker.

På grunn av den sterke gjensidigheten i bompengeproposisjonen og bymiljøavtalen, vil det legges det opp til en prosess der Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen og bompengeproposisjonen kan behandles samtidig av Regjeringen og deretter av Stortinget. Før det faglige grunnlaget for en bompengeproposisjon sluttføres må forhandlingene om en Bymiljøavtale være avsluttet slik at proposisjonen kan inneholde de konkrete tiltakene som ligger i forhandlingsløsningen.

5. Målsetting og indikatorer for måloppnåelse for Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen

Målsettingen for Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen er at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Altså nullvekst for personbiltransporten i byområdet. Den trafikken som omfattes av målsettingen er den delen av personbiltrafikken som er omfattet av avtalen, gjennomgangstrafikk er ikke en del av måloppnåelsen, heller ikke næringstrafikk.

Bymiljøavtalens målsetting er direkte forankret i Stortingets vedtak i forbindelse med Klimaforliket og gjeldende NTP. Målsettingen har vært styrende for utformingen av forslag til tiltaksportefølje som vil være avgjørende for å forhandle med staten om bevilgninger til tiltak og virkemiddelbruk ut over det som følger store vegprosjekt på riksveger.

Det er utviklet et nasjonalt sett av hovedindikatorer som skal være felles for alle bymiljøavtaler og som skal brukes til å følge opp den overordnede målsettingen.

Hovedindikatorene dekker trafikkutvikling og CO₂-utslipp, slik:

- Utvikling av persontransport, målt i endring i antall kjøretøykilometer med personbil i byområdet – Årlig reisevaneundersøkelse (RVU).
- Endring i ÅDT for lette kjøretøy (vegtrafikkindeksen) for byområdet - rapporteres årlig.
- Endring i transportmiddelfordelingen – årlig RVU.
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser) – rapporteres årlig.
- Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ ekvivalenter) i byområdet.

Det er fortsatt et tema både nasjonalt og lokalt hvordan den trafikken som er omfattet av nullvekstmålet i praksis skal avgrenses, dvs. hvordan særlig gjennomgangstrafikk og næringstrafikk skal lukes ut av registreringene. For den delen av indikatorene som baseres på reisevaneundersøkelser (RVU) er dette et lite problem. Statensvegvesen arbeider på oppdrag fra samferdselsdepartementet med å finne metoder som på en tilfredsstillende måte kan ta hensyn til dette i statistikken som genereres av tellepunkter ute i vegnettet. Videre er det en diskusjon om hvilke konkrete geografiske tellepunkter som skal inngå i indikatorene, dette vil måtte være en del av forhandlingene.

I tillegg til hovedindikatorene er det et sett med indikatorer rettet mot å følge utviklingen i to viktige drivere for transportutviklingen. Disse indikatorene gjelder utvikling i arealbruk og parkering:

- Boligens avstand til avtaleområdets sentra/ store kollektivknutepunkt.
- Besøks-/ arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets sentra/ store kollektivknutepunkt.
- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).
- Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder i gjeldende parkeringsnorm.
- Antall offentlige tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets sentra/ kollektivknutepunkt.
 - Andel av de offentlige tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opp til 2 timer.
 - Andel av de offentlige tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising.
- Kvalitative beskrivelser av betingelser og endringer (som har betydning for kommunens arealbruk og parkeringspolitikk).

6. Dokumenter vedlagt saken

Vedlagt saken følger en rekke dokumenter, for å lette lesningen er det gitt en kort forklaring av hva det enkelte dokumentet omtaler:

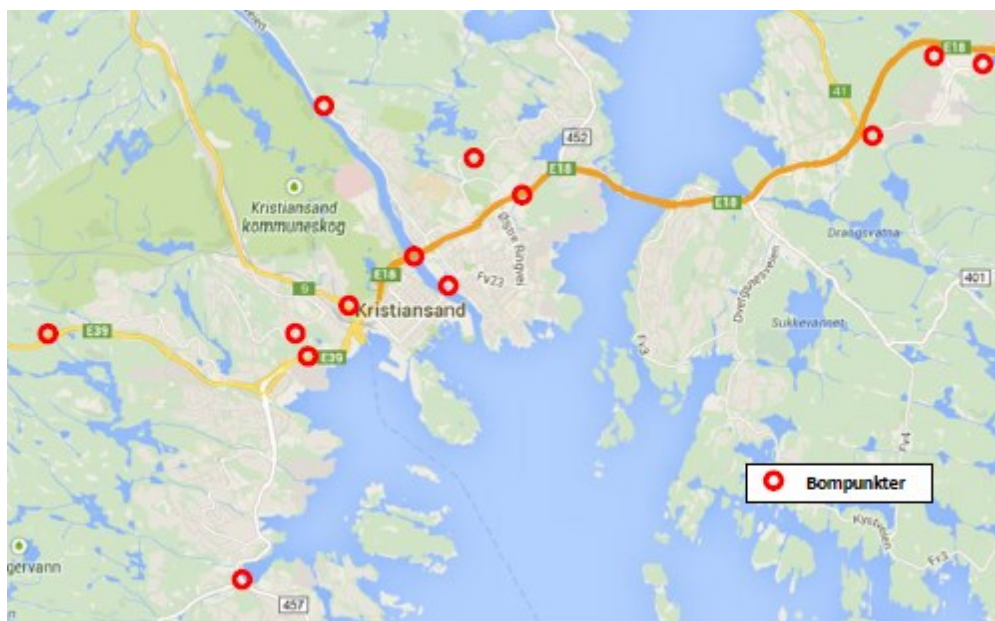
- Sak – Prinsippvedtak for bompengefinansiering av Bymiljøavtalen: Innstillingen fra Rådmannsutvalget til ATP-utvalget av 17.06.2016.
- Vedlegg 1 – Notat vedr prinsippvedtak for bompengefinansiering: Notatet gir en overordnet innføring i innretning på forslag til bymiljøavtale, her under forslag til tiltaksporteføljer, konsekvenser av ulike takstnivå, finansieringskilder og finansieringsbehov. For en mer detaljert framstilling av tiltaksporteføljene vises det til dokumentene benevnt vedlegg 2 – vedlegg 4.
- Fire vedlegg som viser foreløpig forslag til tiltaksportefølje avhengig av takstnivå fordelt på 4-års faser og tiltaksområder. I vedleggene er det også vist forslag til hvilke

tiltak som bør kuttes ved lavere takstøkning enn 100% samt forslag til finansieringskilder- og behov.

- Vedlegg 2 – Foreløpig – Portefølje – Versjon 100 prosent takstøkning
- Vedlegg 3 – Foreløpig – Portefølje – Versjon 75 prosent takstøkning
- Vedlegg 4 – Foreløpig – Portefølje – Versjon 50 prosent takstøkning
- Vedlegg 5 – Foreløpig – Portefølje – Versjon 0 prosent takstøkning
- Vedlegg 6 – Kart – bompunkter: Kart som viser forslag til plassering av innkrevingspunkter, samme kart er vist i dette saksfremlegget.
- Vedlegg 7 – Notat – Bakgrunn for Bymiljøavtalen: Et større notat som beskriver formålet med og prinsippene for bymiljøavtaler, organisering av arbeidet med Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen, status og utviklingstrekk, målformuleringer og måлиндikatorer, virkemidler, finansieringskilder m.m.
- Vedlegg 8 – Høringsbrev: Oversendelses- og høringsbrev for denne saken.

7. Forslag til plassering av innkrevingspunkter og takster

Det foreslås at det etableres 13 innkrevingspunkter totalt, dette er 8 fler enn i dagens ordning. Se illustrasjon. Dagens praksis med innkreving i en retning og fri passering av flere innkrevingspunkter innenfor en time videreføres. Hovedbegrunnelsene for å foreslå flere innkrevingspunkter er å fordele innkrevingen på en større del av trafikken enn i dag, likebehandling av trafikk rettet mot Kvadraturen og Sørlandsparken og øke det trafikkdempende elementet i innkrevingssystemet noe.



Det er med dagens system forholdsvis store trafikkstrømmer, særlig på østsiden av Otra som går utenom innkrevingspunktene. Dette medfører at inntektene i dagens system er lavere og/eller at takstene er høyere enn de hadde vært med det foreslåtte systemet. I de områdene det foreslås nye innkrevingspunkter vil det foreslåtte systemet få en trafikkdempende effekt, gjelder særlig trafikkstrømmer som starter og slutter øst for Otra, selv om takstene skulle holdes uendret.

For trafikkstrømmer som starter og/eller slutter vest for Otra vil det foreslåtte systemet ha liten trafikkdempende effekt for hovedstrømmene, hvis ikke takstene økes. Unntakene er trafikk som passerer de foreslåtte innkrevingspunktene ved Kjoskrysset, Breimyr, «bunn av Tinnheiabakken» og broene over Otra, og som i dag ikke passerer eksisterende innkrevingspunkter. Disse innkrevingspunktene vil kunne påvirke befolkningens lokale reisevaner på relativt korte reiser og bidra til å styrke lokale senterfunksjoner/nærbutikk.

Styringsgruppen for Bymiljøavtale for Kristiansandsregionen har foreslått som utgangspunkt for forhandlingene med staten at takstene økes med 50%. Vedlagt saken er også beregning

av inntektspotensial og konsekvens for tiltaksporteføljen for henholdsvis ingen økning, 75% økning og 100% økning.

I tabellene under vises takstnivå gitt ingen, 50%, 75% og 100% økning av dagens takster, samt takstnivå i noen sammenlignbare byområder:

Takstnivå i Kristiansand ved alternative takstøkninger, uten rabatter.

Byregion	Utenfor rushtid		I rushtid	
	Lette	Tunge	Lette	Tunge
Dagens satser*	14	28	21	42
50% økning	21	42	32	63
75% økning	25	49	37	74
100% økning	28	56	42	84

* Det gjøres oppmerksom på at nåværende satser ikke er indeksregulert siden 2013.

Takstnivå i andre byområder, uten rabatter.

Byregion	Utenfor rushtid		I rushtid	
	Lette	Tunge	Lette	Tunge
Bergen	19	38	45	90
Oslo (tidsdifferensiering)	43/48***	96	53/58***	96
Bærum (ikke tidsdifferensiering)	16	48	16	48
Nord Jæren	20	*	40	*
Nedre Glomma**	23	63	32	63
Grenland**	14	28	20	40

* Forslag til Bypakke Nord-Jæren: "Tunge kjøretøy skal betale høyere takst enn lette kjøretøy".

** For Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland er ikke Bymiljøavtale avklart.

*** Politisk avtale mellom Oslo og Akershus: I rushtid: 53 for bensinbiler og 58 kr for dieselbiler.

Utenfor rush: 43 for bensinbiler og 48 kr for dieselbiler (+16 kr i Bærumsbommen). El-biler skal betale 30 kr i rush fra 2020.

Med 50% økning vil de nye takstene for lette biler utenfor rush være på nivå med takstene i Bergen, Nord Jæren og Nedre Glomma. I rush vil taksten være lavere enn Bergen og Nord Jæren, men lik taksten i Nedre Glomma. Takstene i Oslo er høyere enn alle de andre byområdene, i tillegg må taksten for Bærum ses i sammenheng med Oslotaksten for trafikk vestfra.

8. Konsekvenser for svake grupper

Bystyret i Kristiansand vedtok 22.06.2016 i forbindelse med saken om forlengelse av eksisterende bompengerelevante at det skal gjennomføres en sosioøkonomisk evaluering av tidsdifferensierte bomtakster i Kristiansand. Denne evalueringen er ennå ikke gjennomført. Det legges til grunn at utredningen av sosioøkonomiske konsekvenser av dagens takstregime vil foreligge i tide til oppstart av forhandlingene med staten.

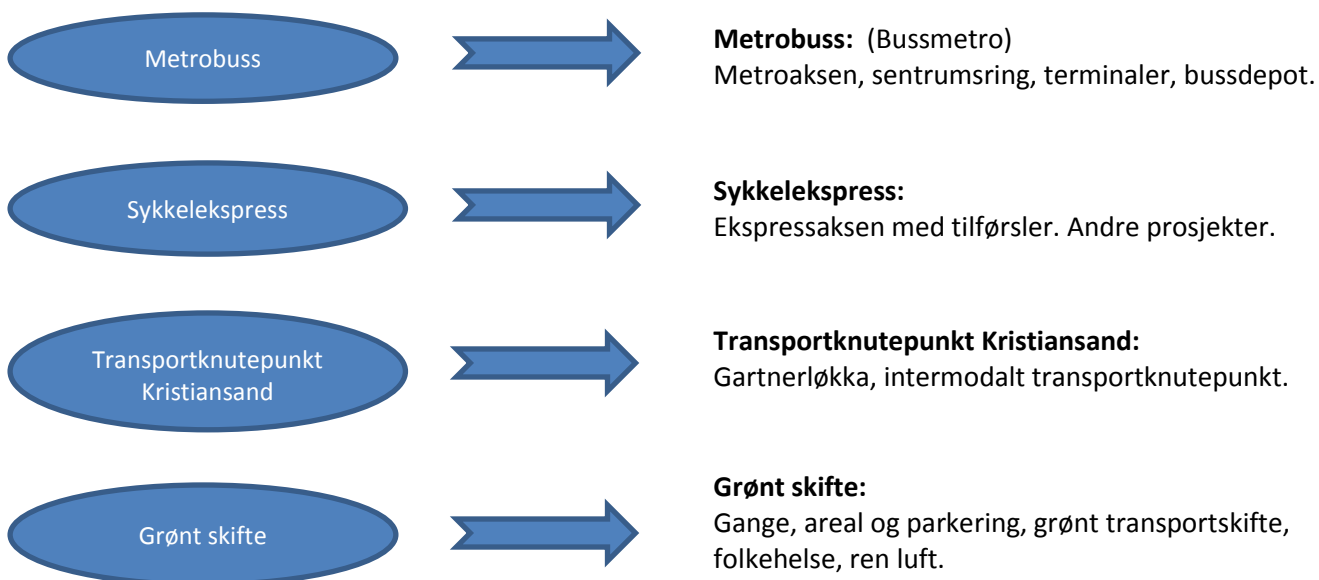
I samme møte vedtok Bystyret: «Bystyret ber om at det utarbeides en strategi for barnehagesektoren, der målet er å kunne tilby barnehageplass i nærområde og innenfor nåværende og eventuelt nye bomstasjoner. Strategien legges inn som en del av barnehagebehovsplanen». Dette vedtaket er svært relevant for i hvilken grad plassering av innkrevingpunkter og takstnivå vil ha negative konsekvenser for økonomisk svake barnefamilier. Vedtaket er viktig med tanke på hvordan situasjonen kan påvirkes inn i fremtiden og bidra til mindre bilavhengighet for alle grupper uavhengig økonomisk situasjon.

Det er tidligere gjort en utredning av Urbanet analyse i 2008 der det ble kartlagt hvor stor andel av barnefamiliene som ikke hadde barnehageplass i samme sone som bosted. Barnefamilier er en naturlig gruppe å se på i en vurdering av konsekvenser for svake grupper. Det er samtidig ikke slik at alle barnefamilier kan betegnes som økonomisk svake.

På den annen side vet vi fra reisevaneundersøkelser at økonomisk svake husholdninger er en av de største brukergruppene av busstilbudet. Forslagene til tiltak for en bymiljøavtale, særlig den store satsingen på bedre busstilbud, vil dermed komme denne gruppen til gode.

9. Tiltaksportefølje og sammenheng med finansiering

Tiltaksporteføljen er omfattende og omfatter både investeringer i infrastruktur og drift av kollektivtransporttilbudet. Tiltakene er prioritert med sikte på å kunne nå målsettingen om nullvekst for personbiltrafikken og kan grupperes i fire strategiske satsningsområder:



For en utfyllende oversikt over alle tiltakene vises det til vedlagte dokumenter. I dette saksfremlegget vises hovedtrekkene for foreslåtte tiltak i fase 1 og finansiering basert på at takstene økes med 50% sammenlignet med dagens takstnivå. I tabellen under vises de største tiltakene i forslag til portefølje for fase 1, beløpene referer seg til totalkostnad uavhengig av finansieringskilde. F.eks. omfatter tallet for kollektiv drift både fylkeskommunens ordinære tilskudd og økt statlig tilskudd.

Oversikt over større tiltak fase 1 (6 første år)*

Tiltak	Kostnad	Tidspunkt
Bussmetro	1790	
Kollektivterminaler i kommunene	80	2018
Gateterminal Kvadraturen	20	2018
Bussdepot Dalane	200	2018
Kollektivtrase Anders Kjærsvæi	80	2018-2020
Rutebilstasjon / terminal Kristiansand	100	2019
Rundingen vei og kollektivtiltak FV 471	200	2020-2021
Innfartsparkeringer	80	2020-2021
Ny bro til Eg	500	2021-2022
Kollektivfelt Vågsbygdveien - Flødemelka	200	2023
Diverse mindre tiltak	330	2018-2023
Sykkelekspress	428	
Sykkelekspressvei Vollevannet - Oddemarka	160	2018-2020
Gang- og sykkelsti Haus – Kvarstein bro	36	2020-2021
Gang- og sykkelsti langs E39 og planskilt kryss ved Brennåsen	45	2021
Sykkelekspressvei Oddemarka - Tordenskioldsgate	147	2021-2023
Diverse mindre tiltak	40	2018-2023
Transportknutepunkt Kristiansand	3465	
Kjoskrysset	113	2019

Gartnerløkka - Kolsdalen	3000	2019-2020
Håneskryset	122	2018
Kolsdalen – Meieriet (del 1)	230	2023
Grønt skifte - gange	174	
Gangakse UiA - Kvadraturen	34	2019-2020
Diverse mindre tiltak	140	2018-2023
Diverse	150	
Bompunkter og planlegging	150	2018
Sum investeringer	6007	2018-2023
Kollektiv drift	1272	2018-2023
Totalkostnad fase 1	7279	2018-2023

*Årstallene referer seg til en tenkt oppstart av bymiljøavtalen i 2018, ved senere oppstart forskyves tidspunktene tilsvarende.

Noen av tiltakene i oversikten er også lagt inn i den nylig vedtatte saken om forlengelse av eksisterende bompengeneinnkreving. Dersom bymiljøavtalen først trår i kraft fra 2020 vil disse tiltakene være gjennomført og vil dermed tas ut av porteføljen for bymiljøavtalen. Skulle bymiljøavtalen tre i kraft før 2020 vil de to ordningene salderes mot hverandre.

Gjennomføring av tiltak i bymiljøavtalen vil baseres på følgende finansieringskilder:

- Lokale og regionale
 - Bompenger
 - Fylkeskommunalt tilskudd til kollektiv drift
 - Fylkeskommunalt investeringstilskudd
 - Kommunalt tilskudd til kollektiv drift (Kristiansand)
 - Rekkefølgekrav i forbindelse med utbyggingsprosjekter
 - Mva-kompensasjon
- Statlige
 - Statlig andel til Bymiljøavtalen (forhandles)
 - Prosjektfinansiering over NTP (Gartnerløkka – Kolsdalen og sykkelekspressvei)
 - Belønningsmidler inn i Bymiljøavtalen

Dersom det legges til grunn 50% økning av bomtakstene vil hovedtallene for finansiering over hele avtaleperioden (16 år) se slik ut:

UTGIFTER		INNTEKTER		BALANSE
Portefølje		Stat		
Metrobuss	3085	NTP		1550
Sykkelekspress	1274	<i>Gartnerløkka - Kolsdalen (inkl jernbanespor - gods til havna)</i>		<i>1200</i>
Transportknutepunkt Kristiansand	4565	<i>Sykkelekspress</i>		<i>350</i>
Grønt skifte	545	Statlig andel - Bymiljøavtalen		2439
Diverse	350		Sum	3989
	Sum 9819	Region		
		Bompenger		5408
		FK investeringstilskudd		640
		Annen lokal medfinansiering		80
			Sum	6128
Kollektiv drift		Kollektiv drift		
Driftstilskudd	5044	Belønningsmidler		1280
		FK tilskudd kollektiv drift		2272
		Statlig medfinansiering av kollektiv drift - og/eller bompenger		1492
	Sum 5044		Sum	5044

Grunnlaget for de forskjellige inntektstallene og forskjellene mellom alternative økninger av bomtakstene er mer utfyllende forklart i vedlagte *Notat vedr prinsippvedtak for bompengefinansiering*. Hovedbildet er imidlertid at tallene markert med rødt er mest usikre og viser hva forhandlingene med staten bør siktes inn mot når det gjelder økte statlige bidrag.

I vedlagte dokumenter er det vist forslag til hvilke prosjekter som bør kuttes sammenlignet med om takstene skulle økes med 100%. Styringsgruppen foreslår en 50% økning av takstene, noe som innebærer at følgende tiltak ikke blir gjennomført:

Foreslås tatt ut av porteføljen	Reduksjon (i mill.)
Redusert prosjekt for RV9 sammenlignet med tiltak foreslått i KVVU	700
FV456 Vågsbygdveien Lumber – Kjosbukta	1100

Dersom bomtakstene holdes uendret vil det få store konsekvenser for tiltaksporteføljen. Dette er illustrert med følgende liste i tillegg til de to ovenfor:

Foreslås tatt ut av porteføljen	Reduksjon (i mill.)
Ronakrysset	200
Kollektivfelt Varoddbrua – Rona (-50%)	100
GS Sømsveien Randesundheimen - Sømskleiva	90
Ny havnegate	330
Sykkeleक्सpressvei Auglandsbukta – Kjos	100
Utbedring GS Dvergsnesveien - Strømmeveien	25
Gangakse UiA – Kvdraturen (-25%)	10
Sentrumsområder, GS, belysning, mv (-60%)	100
Kollektivtrase Otra – UiA (-30%)	100
Redusert driftsnivå kollektiv (-2,2%)	112
Opprusting av holdeplasser (-60%)	60
Informasjons- og adferdstiltak (-20%)	5
Diverse uspesifisert	80

Med den gjenstående tiltaksporteføljen vil nullvekstmålet ikke kunne innfris og det er grunn til å tro at det vil bli vanskelig å få på plass en bymiljøavtale med staten på dette grunnlaget. Statens bidrag vil da begrenses til det nivået som har vært vanlig i tidligere bompengepakker, med den konsekvens at ytterligere tiltakskutt blir nødvendige.

10. Prosess

Bymiljøavtalen vil være en gjensidig forpliktende avtale mellom regionen og staten. Det vil påhvile forpliktelser for alle de syv kommunene om tiltak for å nå nullvekstmålet. Det legges opp til at alle de syv kommunene, når den tid kommer, signerer avtalen. I forbindelse med prinsippssaken legges det opp til at alle kommunene og de to fylkeskommunene fatter vedtak med hensyn til det foreliggende prinsippvedtaket om bompengefinansiering av bymiljøavtalen.

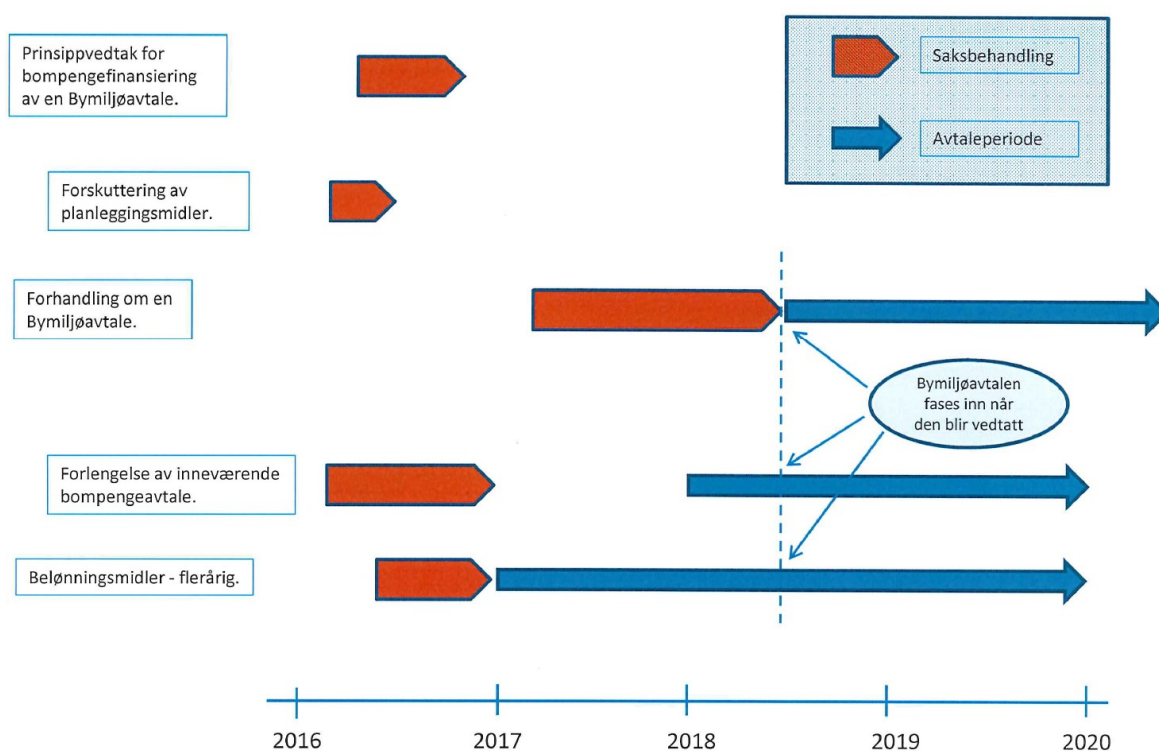
I tråd med samarbeidsavtalen i ATP samarbeidet skal alle saker som skal sluttbehandles i kommunene innom i ATPs Fagråd og videre til Rådmannsutvalget som innstiller til ATP utvalget. På denne bakgrunn er det lagt opp til følgende saksgang (saken er nå på pkt. 4):

7. Styringsgruppen sender saken over til ATP samarbeidet med anbefaling om at saken sendes ut på høring til Søgne, Songdalen, Vennesla, Iveland, Birkenes, Lillesand, Kristiansand samt Aust- og Vest-Agder fylkeskommune som tidligere praksis for bompengesaker.
8. Fagrådet forbereder saken for Rådmannsutvalget.
9. Rådmannsutvalget innstiller overfor ATP utvalget.

10. Vedtak i ATP utvalget om å sende saken ut på høring kommunene, også Kristiansand kommune. Høringsfrist 02.09.2016.
11. Vest Agder Fylkeskommune og Kristiansand kommune samler inn uttalelsene og fatter likelydende vedtak.
12. De endelige vedtakene oversendes Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet og man ber om oppstart av forhandlinger.

I utgangspunktet har staten signalisert at de vil gjøre seg ferdig med de fire største byene før det startes forhandlinger med de neste fem byene, men at dette ikke er et absolutt standpunkt. Dersom Kristiansandsregionen enes om et prinsippvedtak vil Styringsgruppen be staten om at det startes forhandlinger så snart som mulig, jf. pkt 6 ovenfor. I beste fall vil dette kunne skje før nyttår, men dette er opp til staten å beslutte.

Det pågår nå flere parallelle prosesser, jf. figuren under: forlengelse av inneværende bompenggeordning, forskuttering av midler til planlegging og søknad om ny belønningsavtale. En Bymiljøavtale vil avløse disse, i figuren er antatt tidligste tidspunkt markert med en vertikal stiplet strek.



11. Forslag til vedtak

ATP-utvalget gjorde 17.06.2016 vedtak om at rådmannsutvalgets forslag til vedtak skulle sendes på høring i kommunene:

- 1) xxx kommune slutter seg til at det for en fremtidig Bymiljøavtale etableres et bomsystem i Kristiansandsregionen basert på følgende:
 - a) 13 bompunkter i tråd med vedlagte kart (det kan bli aktuelt for Styringsgruppen å foreta korrigeringer).
 - b) En økning av dagens satser på 50%.
 - c) Fortsatt tidsdifferensierte satser.
 - d) Fortsatt timesregel.
 - e) Rabatt – 20% for lette kjøretøy.
 - f) Månedstak på 60 passeringer.
 - g) Hvis Stortinget åpner for miljødifferensierte bomsatser ønskes dette vurdert ved første reforhandling av avtalen.

- 2) Kommunene og fylkeskommunene vil tilbakeføre mva-kompensasjon til finansiering av porteføljen.
- 3) xxx kommune slutter seg til at det startes forhandlinger basert på de forutsetninger som fremgår av saken. Fremforhandlet avtale skal endelig politisk behandles i alle kommuner og begge fylkeskommunene.
- 4) Forhandlingene forestås av det oppnevnte forhandlingsutvalget.
- 5) Porteføljeforslagene er dynamiske og vil endres etter hvert som avklaringene kommer på plass: bominntekter, statlig bidrag, samt normal porteføljestyling hvor tiltak kan omprioriteres.
- 6) ATP utvalget skal fungere som rådgivende organ for forhandlingsutvalget.

Rådmannen anbefaler at formannskapet gjør vedtak i henhold til rådmannsutvalgets forslag.